

Integraler Tarifverbund A-Welle und Vertriebssystem S-POS A-Welle; Globalkredit

Zusammenfassung

1. Der integrale Tarifverbund A-Welle

Am 12. Dezember 2004 wurde der grösste Teil des Tarifverbundgebiets Olten mit dem Tarifverbund Aargau zum Tarifverbund Aargau-Solothurn zusammengeführt. Seither tritt der Verbund unter dem Markenzeichen A-Welle auf. Das Verbundgebiet umfasst weite Teile des Kantons Aargau sowie die Solothurner Regionen Olten, Gösgen, Gäu und Niederamt sowie die östlichen Gemeinden der Region Thal. Der Tarifverbund A-Welle stellt damit neben dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und dem Libero-Tarifverbund einen der drei grossen Tarifverbunde im Kanton Solothurn dar.

Der Kanton Aargau hat am Tarifverbund einen Anteil von 80 %, der Kanton Solothurn von 20 %.

Das Fahrausweissortiment des Tarifverbunds A-Welle umfasst nur Monats- und Jahresabonnemente. Einzelreisende können somit heute die Vorteile des Tarifverbunds nicht nutzen. Um auch Einzelreisenden die Vorteile des Tarifverbunds bieten zu können, soll die A-Welle mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 zum Integralen Tarifverbund (ITV) erweitert werden, d.h. das Fahrausweisangebot soll künftig auch Einzelfahrausweise (Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten etc.) umfassen.

Die Tarifverbunde TNW und Libero sind hingegen integrale Verbunde, bei denen auch Einzelreisende in den Genuss von Verbundbilletten kommen.

Der Tarifverbund A-Welle ist vollständig von anderen Verbunden umgeben. Mit Ausnahme des Passepartout (Luzern/Zentralschweiz) handelt es sich ebenfalls um integrale Verbunde. Auch der Passepartout soll bis Dezember 2008 zum integralen Verbund erweitert werden.

Zugleich mit der Einführung des Integralen Tarifverbunds A-Welle soll die Zoneneinteilung insbesondere im Raum Olten und Niederamt optimiert werden. Geplant sind eine

Vergrößerung der Zone Olten (neu mit Wangen bei Olten und Dulliken) und die Zusammenfassung der beiden Zonen im Niederamt zu einer einzigen Zone. Mit dieser Lösung wird der Tarifverbund in den betroffenen Gebieten für die Kunden auch im Abonnementsbereich attraktiver.

Preiskalkulation und –gestaltung des Integralen Verbunds A-Welle (ITV A-Welle) basieren auf der Vorgabe eines neutralen Einnahmenergebnisses. Das heisst, mit dem ITV A-Welle sollen mindestens gleich hohe Einnahmen erzielt werden wie vor der Einführung.

Beim Tarifverbund A-Welle gelten heute als Übergangsregelung für das Gebiet des früheren Tarifverbunds Olten und des Tarifverbunds Aargau unterschiedliche Preisniveaus. Mit Einführung des ITV A-Welle sollen die Preise für die Abonnemente im gesamten Verbundgebiet vereinheitlicht werden, indem die Preise für die gelben Solothurner Zonen auf das Preisniveau des übrigen A-Welle-Gebiets angehoben werden.

2. Neubeschaffung Vertriebssystem

Der Verkauf der Fahrausweise erfolgt heute an den Schaltern der Transportunternehmen, an selbstbedienten Billettautomaten (an Haltestellen oder im Bus) oder durch den Chauffeur (Chauffeurverkaufsgeräte).

Jedes Transportunternehmen der A-Welle betreibt heute bei den Einzelfahrausweisen sein eigenes Vertriebssystem. Die Verkaufsgeräte haben vielfach ihre Altersgrenze erreicht bzw. zum Teil weit überschritten, da im Hinblick auf eine Vereinheitlichung der Verkaufsgeräte und die Einführung des ITV A-Welle die Ersatzbeschaffungen bewusst hinausgeschoben wurden. Dies führt zu hohen Unterhaltskosten, zum Teil sind Ersatzteile kaum mehr erhältlich. Zudem genügen viele Verkaufsgeräte den Anforderungen eines integralen Verbundes nicht und können technisch nicht nachgerüstet werden.

Aus diesem Grund ist die Einführung einer neuen Generation Verkaufsgeräte vorgesehen, welche die Voraussetzungen für einen effizienten Absatz des Sortiments der A-Welle erfüllt und zugleich mit einem grösseren Komfort für den Bezug der Tickets die Zugangsschwelle zum öffentlichen Verkehr gegenüber heute erheblich senkt.

Auch für die Transportunternehmen ergeben sich wesentliche Vorteile. Das Vernetzen der Geräte ermöglicht insbesondere ein verbessertes Störungs- und Unterhaltsmanagement sowie eine Aufwandreduktion für das Anpassen der Geräte bei Einführung neuer Fahrausweise oder bei Preisänderungen.

Die zu beschaffenden Geräte wurden in Abstimmung mit den Transportunternehmungen und dem Kanton Solothurn vom Kanton Aargau für den gesamten Tarifverbund A-Welle öffentlich ausgeschrieben. Die Anforderungen an die neuen Verkaufsgeräte entsprechen sowohl dem schweizerischen Standard als auch dem Behindertengleichstellungsgesetz. Damit sind die Voraussetzungen zur Realisierung der Lösung mit dem besten Kosten-/Nutzenverhältnis gegeben. Spielraum besteht bei der Neuplatzierung von Verkaufsgeräten an wichtigen Haltestellen regionaler Buslinien. Ein Verzicht auf diese

Geräte hätte aber weitreichende finanzielle Folgen, wenn infolge des höheren Zeitbedarfs für den Fahrausweisverkauf durch die Chauffeure die Fahrplanzeiten ausgedehnt und zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssten.

Das Beschaffen des neuen Vertriebssystems S-POS ist zwingend Voraussetzung für die Einführung des Integralen Tarifverbunds A-Welle.

Die Beschaffung führt zu zusätzlichen, jährlich wiederkehrenden Abgeltungen von rund **CHF 176'000**. Davon sind rund **CHF 24'000** gebundene Kosten für Ersatzbeschaffungen und **CHF 152'000** zusätzliche Kosten für neue Geräte.

An den Abgeltungen haben sich die Gemeinden gemäss ÖVG zur Zeit mit 50 % zu beteiligen. Im Rahmen der Revision des ÖVG ist vorgesehen, den Gemeindeanteil auf 45 % zu reduzieren. Bei Annahme des revidierten ÖVG entfallen auf den Kanton netto **CHF 97'000** und auf die Gemeinden **CHF 80'000**.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage	6
1.1 Der Tarifverbund A-Welle heute	6
1.2 Tarifverbunde im Kanton Solothurn	6
1.3 Verbindungen mit Nachbarverbunden	7
1.4 Bedürfnisnachweis	8
2. Integraler Tarifverbund A-Welle (ITV A-Welle)	8
2.1 Zielsetzungen ITV A-Welle	8
2.2 Nutzen.....	9
3. Tarifzonenplan	9
4. Fahrausweissortiment	10
4.1 Basissortiment.....	10
4.2 Geltungsbereich und -dauer	10
4.3 Erweiterungssortiment.....	10
5. Preise	10
5.1 Preiskalkulation	10
5.2 Preisniveau / Ticketpreise	11
5.3 Preistabelle	11
5.4 Ermässigungen	11
6. Ertragsabschätzung	12
6.1 Grundlagen	12
6.2 Ergebnis der Ertragsabschätzung für Einzelfahrausweise	12
6.3 Mehr- und Mindereinnahmen Abonnemente.....	13
7. Einnahmenverteilung	13
8. Marketing und Kommunikation	14
9. Organisation und Vertragswesen	14
9.1 Organisation.....	14
9.2 Vertragswesen	14
10. Kosten und Finanzierung der Verbundorganisation	15
10.1 Einmalige Kosten	15
10.2 Wiederkehrende Kosten.....	15
11. Vertriebssystem für den ITV A-Welle	15
11.1 Heutiges Vertriebssystem.....	15
11.2 Vertriebssystem S-POS Schweiz	16
11.3 Vertriebssystem S-POS für die A-Welle	16
11.4 Beschaffen des Vertriebssystems S-POS A-Welle	17
11.5 Bedarf Verkaufsgeräte für die A-Welle (Mengengerüst)	17
11.6 Investitionskosten.....	19

12. Rechtliches.....	20
13. Termin- und Ablaufplan.....	21
14. Vorgesehene Anträge an den Kantonsrat	21

Abkürzungsverzeichnis

BATS	Billettautomat mit Touch-Screen
BBA	Busbetrieb Aarau
BOGG	Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
GPRS	General Packet Radio Service (Mobilfunkstandard)
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr
ITV	Integraler Tarifverbund
RVBW	RegionalVerkehr Baden Wettingen
S-POS	Self service Point of Sale
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Tarifzonenplan Dezember 2008
Anhang 2	Basissortiment Fahrausweise
Anhang 3	Erweiterungssortiment Fahrausweise
Anhang 4	Preistabelle Einzelfahrausweise
Anhang 5	Preistabelle Abonnemente
Anhang 6	Termin- und Ablaufplan
Anhang 7	Vertriebswege und Erneuerungsbedarf der Solothurner Transport- unternehmungen im Tarifverbund A-Welle
Anhang 8	Kennziffern der S-POS-Beschaffung

1. Ausgangslage

1.1 Der Tarifverbund A-Welle heute

Ein Tarifverbund ist ein Zusammenschluss mehrerer Transportunternehmen mit dem Zweck, für ein abgegrenztes Gebiet einheitliche Tarife und Fahrausweise zu schaffen, die von allen angeschlossenen Transportunternehmen anerkannt werden. Das Gebiet eines Tarifverbunds wird dazu in Zonen unterteilt. Die Preisberechnung basiert dabei auf einem Flächenzonensystem. Die Verbundfahrausweise berechtigen zur Benützung aller öffentlichen Verkehrsmittel in den gelösten Zonen.

Die Verbundeinnahmen werden nach einer unter den beteiligten Unternehmen vereinbarten Regelung verteilt. Die Tarifhoheit liegt nicht mehr bei den einzelnen Transportunternehmen, sondern beim Tarifverbund. Die Transportunternehmen bleiben rechtlich selbständig und tragen in der Regel weiterhin die finanzielle Verantwortung für die gesamte Betriebsrechnung.

Am 12. Dezember 2004 wurde der grösste Teil des früheren Tarifverbunds Olten mit dem Tarifverbund Aargau zusammengeführt. Vorgängige Untersuchungen haben ergeben, dass die Pendlerströme im Raum Olten Gösgen Gäu von dieser Osterweiterung in den Aargau bis Lenzburg/Baden am meisten profitieren können. Seit der Fusion tritt der Verbund unter dem Markenzeichen „A-Welle“ auf.

Das Verbundgebiet umfasst weite Teile des Kantons Aargau sowie die Solothurner Regionen Olten, Gösgen, Gäu und Niederamt sowie die östlichen Gemeinden der Region Thal. Der Tarifverbund A-Welle stellt damit neben dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und dem Libero-Tarifverbund einen der drei grossen Tarifverbunde im Kanton Solothurn dar.

Der Kanton Aargau hat am Tarifverbund A-Welle einen Anteil von 80 %, der Kanton Solothurn von 20 %.

Das Fahrausweissortiment des Tarifverbunds A-Welle umfasst nur Monats- und Jahresabonnemente. Einzelreisende können somit heute die Vorteile des Tarifverbunds nicht nutzen. Um auch Einzelreisenden die Vorteile des Tarifverbunds bieten zu können, soll die A-Welle mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 zum Integralen Tarifverbund (ITV) erweitert werden, d. h. das Fahrausweisangebot soll künftig auch Einzelfahrausweise (Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten etc.) umfassen.

1.2 Tarifverbunde im Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn ist an folgenden Tarifverbunden beteiligt:

Tarifverbund	Regionen	Solothurner Bezirke	Verbundtyp
Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW)	Schweizer Gebiet der Agglomeration Basel mit Dorneck und Thierstein	Dorneck und Thierstein	Integraler Verbund mit Einheitszone im Abonnementsbereich
A-Welle	Kanton Aargau ausser Fricktal sowie östliche Solothurner Regionen zwischen Balsthal und Schönenwerd	Olten, Gösgen, Gäu, östlicher Teil des Thal	Abonnementsverbund
Libero-Tarifverbund	Regionen Bern-Mittelland, Oberaargau und Emmental des Kantons Bern und westliche Teile des Kantons Solothurn	Solothurn, Lebern, Bucheggberg, Wasseramt, westliche Teile der Region Thal, Oensingen	Integraler Tarifverbund
Abo ZigZag	Region Biel-Seeland-Bern des Kantons Bern, Region Grenchen	Westlicher Teil des Bezirks Lebern	Abonnementsverbund
Z-Pass	Aargauer Tarifgebiet der A-Welle sowie angrenzende Teile des Solothurner Gebiets im Niederamt	Einzelne Gemeinden im westlichen Niederamt	Abonnementsverbund, Verknüpfung eines Teils der A-Welle mit dem ZVV für Pendler in die Region Zürich

Der TNW und der Libero-Tarifverbund, die beiden anderen grossen Tarifverbunde im Kanton Solothurn, sind bereits integrale Verbunde, bei denen neben den Abonnenten auch die Einzelreisenden in den Genuss von Verbundbilletten kommen.

Mit der Einführung des Integralen Tarifverbunds A-Welle wird – mit Ausnahme der ausschliesslich im Tarifverbund Abo ZigZag liegenden Gemeinden Grenchen und Bettlach - das gesamte Solothurner Kantonsgebiet in integralen Tarifverbunden liegen.

1.3 Verbindungen mit Nachbarverbunden

Mit mehreren Nachbarverbunden der A-Welle bestehen Sonderlösungen, um Verbundgrenzen durchlässiger zu machen.

Im Raum Thal – Oensingen wurde ein Zusatzabonnement geschaffen, um von den nur im Libero bzw. nur in der A-Welle liegenden Zonen Abonnemente einfacher und günstiger in den jeweils benachbarten Tarifverbund lösen zu können.

Eine Besonderheit unter den Verbindungen mit den benachbarten Tarifverbunden stellt der im Dezember 2004 eingeführte Tarifverbund Z-Pass dar. Dieser ist als virtueller Ver-

bund konzipiert und der Fahrgast kann die gewünschten Zonen des ZVV mit den Zonen des jeweils benachbarten Verbunds beliebig kombinieren, so als ob z. B. ZVV und A-Welle ein einziger Verbund wären.

Für den heutigen Tarifverbund Z-Pass ist die Erweiterung zum integralen Tarifverbund Z-Pass vorgesehen. Das Projekt ist gestartet und bis Ende 2006 soll eine Vorstudie (Machbarkeit) vorliegen. Die Umsetzung wird frühestens auf Dezember 2009 möglich sein. Um den Z-Pass im Korridor A-Welle - Zürcher Verkehrsverbund zum integralen Verbund erweitern zu können, ist das Schaffen des Integralen Tarifverbunds A-Welle zwingende Voraussetzung.

Im Rahmen der Erarbeitung des Projekts Integraler Z-Pass wird auch geprüft, ob das Verbundgebiet des Z-Passes auf das gesamte Verbundgebiet der A-Welle ausgedehnt werden kann, so dass die integrale Tariflösung aus der A-Welle in den Zürcher Verkehrsverbund allen Kunden in der A-Welle zur Verfügung steht.

1.4 Bedürfnisnachweis

1.4.1 Kantonsratsbeschluss

Der Solothurner Kantonsrat hat mit dem „Angebots- und Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs, Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 für die Fahrplanjahre 2006 und 2007“ am 23. August 2005 (KRB Nr. SGB 116/2005) unter Ziffer 9 beschlossen:

„Der Weiterentwicklung des Tarifverbunds A-Welle zum Integralen Tarifverbund, in dem auch mit Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten alle Verkehrsmittel in den gelösten Zonen benutzt werden können, wird zugestimmt. Das Amt für Verkehr und Tiefbau wird beauftragt, gemeinsam mit der Abteilung Öffentlicher Verkehr des Baudepartements des Kantons Aargau, das Projekt Integraler Tarifverbund zu erarbeiten.“

1.4.2 Fahrgäste

Auch in verschiedenen Kundenreaktionen wird die Einführung des Integralen Tarifverbunds A-Welle gefordert, damit der Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert wird.

2. Integraler Tarifverbund A-Welle (ITV A-Welle)

2.1 Zielsetzungen ITV A-Welle

2.1.1 Generelle Zielsetzung

Das Prinzip der Zonentarife und damit die freie Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel in den gewählten Zonen vereinfacht das Benutzen des öffentlichen Verkehrs und baut Zugangshürden ab. Zusammen mit einem übersichtlichen Fahrausweissortiment und einfach zu bedienenden Verkaufsgeräten können vor allem im an Bedeutung stark zunehmenden Freizeitsektor neue Kundinnen und Kunden für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden. Die Zunahme der Fahrgastfrequenzen in den heutigen integralen Verbunden zeigt dies auf.

2.2 Nutzen

2.2.1 Nutzen aus Sicht Fahrgäste

- Ein einziger Fahrausweis vom Ausgangspunkt bis zum Ziel der Fahrt
- Einfaches, einheitliches, transparentes und allgemein verständliches Tarif- und Zonensystem
- Attraktives und marktfähiges Angebot
- Einfacher, komfortabler Bezug der Fahrausweise. Damit soll den Fahrgästen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel nur gelegentlich benützen, der Zugang erleichtert werden.
- Optimieren der Tarifschnittstellen an den Verbundgrenzen, da diese für die Fahrgäste nur schwer verständliche Hindernisse darstellen. Um auch Einzelreisenden die Vorteile des Z-Passes bieten zu können, ist die Einführung eines integralen Tarifverbunds A-Welle Voraussetzung.

2.2.2 Nutzen aus Sicht Transportunternehmen

- Erweitertes marktgerechtes Fahrausweisangebot
- Erträge mittel- und längerfristig steigern

2.2.3 Nutzen aus Sicht Besteller

- Fördern des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr
- Einnahmenneutrale Umsetzung. Mit dem ITV A-Welle sollen mindestens gleich hohe Einnahmen erzielt werden wie vor dessen Einführung.
- Minimieren des Verwaltungsaufwands
- Aufwärtskompatibles Tarifsystem bei Veränderungen/Entwicklungen im ITV A-Welle, in Nachbarverbunden und im nationalen Tarifsystem

3. Tarifzonenplan

Mit dem Zusammenschluss der beiden Tarifverbunde Olten und Aargau wurde ein neuer Tarifzonenplan für das gesamte Verbundgebiet erstellt. Für den ITV A-Welle soll die bestehende Tarifzoneneinteilung weitgehend übernommen werden.

Die Kantone Aargau und Solothurn haben den Zonenplan aufgrund von Erfahrungen seit dem Zusammenschluss gemeinsam mit den betroffenen Transportunternehmen überprüft und unter Berücksichtigung folgender Rahmenbedingungen angepasst:

- Einheitliche Zonenpreise für Abonnemente und Einzelfahrausweise im gesamten Verbundgebiet
- Identischer Perimeter und identische Tarifzonen für Abonnemente und Einzelfahrausweise
- Harmonische Zoneneinteilung über das gesamte Verbundgebiet
- Ergebnisneutrale Umsetzung

Im Rahmen der Überprüfung des bestehenden Zonenplans konnten insbesondere im Raum Olten und Niederamt Schwächen des aktuellen Zonenplans ausgemacht werden:

- Die Zone 20 (Olten) umfasst nicht den von den Stadtlinien des BOGG bedienten Raum und ist etwa im Vergleich zur Zone 10 (Aarau) relativ klein.

- Im Niederamt führt die mit der Verbundfusion Olten/Aargau eingeführte zusätzliche Zone 23 (Schönenwerd - Erlinsbach) zwischen Aarau und Olten zu hohen Tarifen im Vergleich zu ähnlichen Relationen, z. B. Egerkingen – Olten.

Auf der Basis der Ergebnisse dieser Überprüfung wurde der Zonenplan im Perimeter Aarau – Olten – Zofingen an die Erfordernisse des ITV angepasst. Es ist vorgesehen, die Zone 20 (Olten) so zu vergrössern, dass mit Wangen bei Olten, Dulliken und Aarburg die Stadtlinien des BOGG neu in der Zone 20 liegen werden.

Zudem ist vorgesehen, mit der Einführung des ITV A-Welle die bisherige Zone 23 (Schönenwerd – Erlinsbach) und den nicht in die Zone 20 integrierten Bereich der Zone 22 (Lostorf - Däniken) zu einer Zone zusammenzufassen.

Im Tarifzonenplan ITV A-Welle im Anhang 1 sind diese Anpassungen berücksichtigt.

4. Fahrausweissortiment

4.1 Basissortiment

Das Basissortiment des ITV A-Welle orientiert sich weitgehend an Angeboten vergleichbarer Tarif- und Verkehrsverbunde, insbesondere an dem der Nachbarverbunde. Dadurch wird sichergestellt, dass die Fahrgäste ein möglichst einheitliches Sortiment bei den benachbarten Tarifverbunden vorfinden. (Details siehe Anhang 2)

4.2 Geltungsbereich und -dauer

Es gilt das Prinzip „Raum und Zeit“. Das heisst, die Fahrausweise können innerhalb der gelösten Tarifzonen (Raum) und im angegebenen Zeitfenster auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln uneingeschränkt benützt werden. Die Einzelbillette gelten damit innerhalb des Gültigkeitszeitraums zu beliebig vielen Fahrten in den gelösten Zonen. Das Prinzip „Raum und Zeit“ macht somit die Ausgabe von Einfach- und Retourbilletten überflüssig.

4.3 Erweiterungssortiment

Über das Basissortiment hinaus sollen in einem Erweiterungssortiment Fahrausweise für bestimmte Bedürfnisse oder Anlässe angeboten werden. Gleichzeitig mit der Umsetzung des Basissortiments (oder allenfalls auf einen späteren Zeitpunkt) ist zu prüfen, welche Elemente aus dem Erweiterungssortiment umgesetzt werden sollen. Dabei ist zu beachten, dass das Fahrausweissortiment transparent und übersichtlich bleibt. (Details siehe Anhang 3)

5. Preise

5.1 Preiskalkulation

Preiskalkulation und -gestaltung basieren auf der Vorgabe von neutralen Einnahmen. Das heisst, mit dem ITV A-Welle sollen mindestens gleich hohe Einnahmen erzielt werden wie vor dessen Einführung.

5.2 Preisniveau / Ticketpreise

Ausgehend vom Preisniveau der umliegenden Verbunde und unter Berücksichtigung des nationalen Preisniveaus wurden unter Beizug von Experten verschiedene Varianten ausgearbeitet. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Kantone Aargau und Solothurn sowie der beteiligten Transportunternehmen hat die Ergebnisse in Bezug auf die Abdeckung der Bedürfnisse, die Übereinstimmung mit den Zielsetzungen und die finanziellen Auswirkungen eingehend geprüft. Die ausgewählte Variante diente zum Berechnen der Preisveränderungen und Abschätzen der Einnahmenentwicklung. Dieses Preisniveau ist mit dem heute gültigen der Einzelfahrausweise vergleichbar. (Details siehe Anhänge 2, 4 und 5)

Das vorgeschlagene Preisniveau für Abonnemente und Einzelfahrausweise soll an die von den SBB auf Dezember 2007 geplanten und allenfalls weiteren Tarifmassnahmen angepasst werden.

Beim Abonnementsverbund A-Welle gelten heute als Übergangsregelung für das Gebiet des früheren Tarifverbunds Olten und des Tarifverbunds Aargau unterschiedliche Preisniveaus. Mit der Einführung des Integralen Verbunds soll diese Übergangsregelung aufgehoben und die bisher unterschiedlichen Abonnementstarife im Aargauer und Solothurner Perimeter der A-Welle aneinander angeglichen werden. Das heisst, auch für die Zonen des früheren Tarifverbunds Olten (im heutigen Zonenplan gelb dargestellt) werden ab Einführung des ITV die Preise der Aargauer Zonen gelten (rot dargestellt).

5.3 Preistabelle

5.3.1 Einzelfahrausweise

(Details siehe Anhang 4)

5.3.2 Abonnemente

Die Abonnementspreise bleiben mit der Einführung des ITV A-Welle unverändert oder werden allenfalls aufgrund der Entwicklung der Rahmenbedingungen (z. B. Teuerung, nationale Preiserhöhung, wirtschaftliches Umfeld etc.) angepasst. (Details - Stand 1.1.2007 - siehe Anhang 5)

5.4 Ermässigungen

5.4.1 Generell

Ermässigungen richten sich nach den bereits heute geltenden Grundsätzen auf nationaler Ebene und in Nachbarverbunden (z. B. Halbtaxabonnement, Kinder, Jugendliche). Das Seniorenabonnement in den Zonen des ehemaligen Tarifverbunds Olten wird voraussichtlich durch einen für jedermann erhältlichen, an Werktagen zeitlich beschränkten Fahrausweis („9-Uhr-Pass“) ersetzt.

5.4.2 Einzelfahrausweise

- Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr, die begleitet sind, werden ohne Fahrausweis unentgeltlich befördert.
- Für Kinder ab dem vollendeten 6. bis zum vollendeten 16. Lebensjahr ist der ermässigte Preis gemäss Anlage 4 zu bezahlen.

Mit dem Halbtaxabo sind die Preise ab 4 Zonen um 50 % ermässigt. Bei Billetten bis und mit 3 Zonen sowie bei Kurzstreckenbilletten wird mit dem Halbtaxabo eine gestaffelte Ermässigung gewährt. (Details siehe Anhang 4)

5.4.3 Abonnemente

Kinder und Jugendliche ab vollendetem 6. bis zum vollendeten 25. Altersjahr erhalten das Abonnement „JUNIOR“ mit einer Ermässigung von rund 25 % auf dem Abonnementspreis für Erwachsene. Diese Regelung entspricht der Regelung beim nationalen Tarif und bei allen übrigen Tarif- und Verkehrsverbunden. (Details siehe Anhang 5)

5.4.4 Preisveränderungen

Mit der Einführung eines integralen Tarifverbunds wird der Wechsel vom Streckentarif zum Zonentarif vollzogen. Dadurch lassen sich Preisveränderungen gegenüber dem bisherigen System nicht vermeiden. Mit dem ITV nehmen der Nutzen (Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel in den gewählten Zonen) und der Komfort (nur 1 Fahrausweis für die ganze Reise, Nutzung von „Raum und Zeit“) für die Fahrgäste erheblich zu. Zudem gibt es mit dem ITV je Relation nur einen Preis, der sich nach der Anzahl der Zonen richtet und nicht, wie heute je nach benutzter Transportunternehmung, unterschiedliche Preise. Bei der Preiskalkulation bzw. beim Festlegen des Preisniveaus wurde darauf geachtet, ein über das ganze Verbundgebiet harmonisches Preisgefüge zu erreichen.

6. Ertragsabschätzung

6.1 Grundlagen

Auf der Basis der heutigen und künftigen Grundlagen (Zonenplan gemäss Anhang 1, Tarifaufbau, Tarifniveau etc. gemäss Anhang 4) wurden Ertragsabschätzungen vorgenommen, die aufzeigen, welche Umsatzentwicklung mit dem ITV A-Welle zu erwarten ist. Die Schätzungen basieren auf den Auswertungen der Verkaufszahlen des Jahres 2004 aller am ITV A-Welle beteiligten Transportunternehmen. Hierbei wurde auch berücksichtigt, welche Auswirkungen Preisänderungen auf die Menge der verkauften Abonnemente und Billette hat (sog. „Preiselastizität“ der Nachfrage).

Auch „Durchtarifierungsverluste“ sind in die Berechnungen eingeflossen. Durchtarifierungsverluste entstehen dadurch, dass anstelle von bisher mehreren Einzelbilletten (z. B. BOGG-Billett Lostorf – Olten und SBB-Billett Olten – Oensingen) im integralen Verbund nur noch ein einziges Verbundbillett (von Zone 22 Lostorf nach Zone 27 Oensingen) gekauft werden muss.

6.2 Ergebnis der Ertragsabschätzung für Einzelfahrausweise

Gemäss dem vorgeschlagenen Preisniveau (Anhang 4) und den in Abschnitt 6.1 beschriebenen Grundlagen werden auf der Berechnungsbasis 2005 folgende Einnahmen erwartet:

Bezeichnung	Ist-Ertrag 2004	SOLL-Ertrag Tarifniveau 2005	Geschätzter Verbund- ertrag
	CHF	CHF	CHF
Einnahmen aus Verkäufen über Prisma 1)	13'390'000	13'550'000	15'000'000
Einnahmen aus Verkäufen ausserhalb Prisma	19'780'000	19'950'000	21'000'000
Zwischentotal	33'170'000	33'510'000	36'000'000
Durchtarifizierungsverlust			- 1'500'000
Total	33'170'000	33'510'000	34'500'000
Mehreinnahmen (Differenz zu Ertrag 2005)			990'000
Mehreinnahmen zu Ertrag 2005 in %			2.95 %

1) Prisma ist das Verkaufsgerät an den bedienten Schaltern der Transportunternehmen.

Die geschätzten Mehreinnahmen werden zur Finanzierung des zusätzlich jährlich wiederkehrenden Aufwands verwendet.

Beim Berechnen der Ertragsabschätzungen mussten verschiedene Annahmen getroffen werden. Die Mehreinnahmen von CHF 0,99 Mio. sind daher erst eine grobe Schätzung.

6.3 Mehr- und Mindereinnahmen Abonnemente

Auswirkungen auf die Einnahmen aus dem Abonnementsverkauf haben insbesondere der angepasste Zonenplan des ITV A-Welle und die mit der Aufhebung der Übergangsregelung auf das Niveau der roten Zonen angehobenen Preise der bisher günstigeren gelben Zonen im Solothurner Perimeter.

Auf der Basis der Verkaufszahlen 2005 und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Nachfragewirkungen der Zonenanpassung und der Tarifangleichung der gelben und roten Zonen wird erwartet, dass die Einnahmen im Solothurner Teil der A-Welle etwa in der gleichen Grössenordnung wie heute bleiben, da die Anhebung des Preisniveaus der gelben Solothurner auf das der roten Zonen und die Zonenanpassung in den Räumen Olten und Niederamt, die in den betroffenen Zonenkombinationen zu günstigeren Preisen führen, gegenläufig wirken.

7. Einnahmenverteilung

Die Einnahmenverteilung erfolgt nachfrageabhängig. Massgebende Grundgrössen sind Teilfahrten (Anzahl der benutzten Verkehrsmittel) und Personenkilometer (mit der jeweiligen Entfernung gewichtete Anzahl der Fahrten). Die für die Einnahmenverteilung notwendigen Daten werden durch Nachfrageerhebungen ermittelt, welche laufend mit automatischen Fahrgastzählssystemen oder periodisch durch manuelle Zählung erfolgen. Der Fahrausweismix (Anteil der Fahrgäste nach benutzten Billettsegmenten) wird periodisch erhoben, die Anzahl der Teilfahrten und Personenkilometer wird aufgrund der Zählwerte auf Jahresfrequenzen hochgerechnet.

Erste Ergebnisse aus den nachfrageabhängigen Erhebungen liegen frühestens im zweiten Jahr nach Einführung des ITV A-Welle vor. In einer Übergangsphase (erste zwei Jah-

re, 2009 und 2010) kommt ein unter den Transportunternehmen vereinbarter Übergangsschlüssel zur Anwendung. Als Basis werden die Daten aus der Nachfrageerhebung der Monate Juli 2007 bis Juni 2008 verwendet. Ab dem dritten Jahr werden die Verbundeinnahmen nach dem aktuellen, nachfrageabhängigen Schlüssel verteilt.

8. Marketing und Kommunikation

Der ITV A-Welle bringt für die Einzelreisenden grosse Veränderungen. Obwohl das System des Zonentarifs vielerorts seit Jahren angewendet wird, müssen die Neuerungen kommuniziert und den Fahrgästen erläutert werden. Im Weiteren sind die entsprechenden Drucksachen zu erstellen, um die Verkaufsstellen bei der Beratung der Kunden zu unterstützen. Für die erfolgreiche Umsetzung des ITV A-Welle ist deshalb ein umfassendes Einführungsmarketing vorgesehen. Die Kosten für die Kommunikations- und Marketingmassnahmen werden auf rund CHF 400'000 geschätzt. Von diesen ca. CHF 400'000 sind ca. CHF 80'000 vom Kanton Solothurn zu übernehmen.

Die Berechnungen für die Einführungskosten basieren auf Erfahrungswerten beim Zusammenschluss der Verbunde Olten und Aargau (CHF 150'000) sowie der Einführung des Z-Passes (Korridor A-Welle) (CHF 250'000). Diese Marketingmassnahmen haben sich bei der Einführung des heutigen Abonnementverbundes vor allem auf das Segment der Berufs- und Ausbildungspendler beschränkt, während nun beim ITV als Zielgruppe die gesamte Bevölkerung im Verbundgebiet angesprochen werden muss. Dadurch liegen die Kosten wesentlich höher als bei Einführung des Abonnementverbundes.

9. Organisation und Vertragswesen

9.1 Organisation

Der Tarifverbund A-Welle hat die Rechtsform einer einfachen Gesellschaft. Alle beteiligten Transportunternehmen sowie die Kantone Aargau und Solothurn sind Mitglied der Gesellschaft. Die heutige Organisation des Tarifverbunds A-Welle wird auf die Bedürfnisse und die Zweckmässigkeit für einen ITV A-Welle überprüft. Nötigenfalls sind Anpassungen vorzunehmen.

9.2 Vertragswesen

Die Verträge des Tarifverbunds A-Welle werden auf die Bedürfnisse und die Zweckmässigkeit für einen ITV A-Welle überprüft und nötigenfalls angepasst.

Gestützt auf § 12 Abs. 2 lit. a ÖVG schliesst der Regierungsrat die Verträge mit Transportunternehmen, Bund und Kantonen in endgültiger Zuständigkeit ab.

10. Kosten und Finanzierung der Verbundorganisation

10.1 Einmalige Kosten

Im Vertriebssystem müssen alle angebotenen Relationen für Einzelfahrausweise neu erfasst werden. Durch die Anpassungen des Zonenplans ergeben sich zudem Änderungen bei den erfassten Relationen der Abonnemente. Diese Kosten fallen einmalig beim Einführen des ITV resp. bei Zonenplanänderungen an.

Auf der Basis des angepassten Tarifzonenplans gemäss Anhang 1 betragen die einmaligen Änderungskosten rund CHF 30'000 (Grobofferte der SBB).

10.2 Wiederkehrende Kosten

Mit der Einführung des ITV A-Welle fallen zusätzliche Aufgaben an, wodurch der Aufwand für Geschäftsführung und -stelle zunimmt. Aufgrund von Erfahrungen bei anderen integralen Tarifverbunden ist beim ITV A-Welle mit rund 3 Vollzeitstellen zu rechnen. Dadurch erhöhen sich die jährlich wiederkehrenden Kosten von heute CHF 250'000 auf neu ca. CHF 450'000. Von den Mehrkosten von ca. CHF 200'000 entfallen ca. CHF 40'000 auf den Kanton Solothurn.

11. Vertriebssystem für den ITV A-Welle

11.1 Heutiges Vertriebssystem

Der Verkauf der Fahrausweise erfolgt an den Schaltern der Transportunternehmen, an selbstbedienten Billettautomaten (Haltestellen oder im Bus) oder durch den Chauffeur (Chauffeurverkaufsgeräte).

Jedes Transportunternehmen der A-Welle betreibt heute bei den Einzelfahrausweisen sein eigenes Vertriebssystem. Die Verkaufsgeräte haben vielfach ihre Altersgrenze erreicht und zum Teil weit überschritten, da im Hinblick auf eine Vereinheitlichung und die Einführung des ITV A-Welle die Ersatzbeschaffungen bewusst hinausgeschoben wurden. Zudem genügen die Verkaufsgeräte den Anforderungen eines integralen Verbundes nicht und können technisch auch nicht mehr nachgerüstet werden. Der Unterhalt der alten Geräte führt zu hohen Unterhaltskosten, zum Teil sind Ersatzteile kaum mehr erhältlich. Mit den neuen Billettautomaten werden die Unterhaltskosten tendenziell sinken. Da die Unterhalts- und Betriebskosten des Vertriebssystems heute nicht separat ermittelt werden, lassen sich die finanziellen Auswirkungen nicht beziffern.

Zudem sind die Billettautomaten und Chauffeurverkaufsgeräte heute weder bei den einzelnen Transportunternehmen, noch beim Tarifverbund vernetzt.

Die Vertriebswege und der Erneuerungsbedarf der heute eingesetzten Geräte sind im Anhang 7 zusammengestellt.

11.2 Vertriebssystem S-POS Schweiz

Auf nationaler Ebene sind seit langem Bestrebungen im Gang, die Bedienungsoberflächen der Verkaufsgeräte zu vereinheitlichen, damit die Kundschaft nicht bei jeder Transportunternehmung mit anderen Abläufen bei der Billettwahl konfrontiert ist. Gleichzeitig müssen Verkaufsgeräte aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes weitergehende Anforderungen erfüllen. Die in der A-Welle zum Einsatz kommenden Geräte werden ähnliche Funktionen, wie die heute bei der SBB im Einsatz stehenden Billettautomaten mit Touchscreen „BATS“ aufweisen, jedoch wesentlich kostengünstiger sein.

Das neue Vertriebssystem des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz trägt den Projektnamen S-POS (**s**elf service **p**oint **o**f **s**ale). Für die neue Automatengeneration sind schweizweit gültige Standards definiert. Es sind dies insbesondere:

- Bedienung über Bildschirm (Touchscreen)
- Einheitliche Benutzeroberfläche und Bedienungsführung
- Akzeptanz von bargeldlosen Zahlungsmitteln (z. B. Debit- oder Kreditkarten)
- Behindertentauglichkeit
- Definierte Schnittstelle für die Datenkommunikation
- Vernetzung mit einem zentralen Hintergrundsystem („Backend“)

Mit der neuen Generation Verkaufsgeräte wird der Komfort für den Bezug der Tickets gegenüber heute erheblich verbessert. Damit entsteht ein verbesserter Kundennutzen und die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr wird gerade für Gelegenheitskunden, die den öffentlichen Verkehr nicht täglich benützen, wesentlich erhöht.

Auch für die Transportunternehmen ergeben sich wesentliche Vorteile durch die Neubeschaffung. Das Vernetzen der Geräte ermöglicht insbesondere ein verbessertes Störungs- und Unterhaltsmanagement sowie das Minimieren des Aufwands für die Anpassung der Geräte bei der Einführung neuer Fahrausweise oder bei Preisänderungen. So lassen sich beispielsweise auch spezielle Fahrausweise für Ausstellungen und Veranstaltungen einführen.

Die Billettautomaten werden grundsätzlich offline betrieben, sind aber bei Bedarf für die Datenversorgung und Datenentsorgung sowie für das Störungs- und Unterhaltsmanagement mit einem zentralen Hintergrundsystem („Backend“; siehe Abschnitt 11.5.5) verbunden. Durch den Offline-Betrieb sind die Geräte autonom funktionsfähig, auch wenn das Backendsystem ausfallen sollte.

11.3 Vertriebssystem S-POS für die A-Welle

Die nationalen S-POS Standards werden übernommen, und wo nötig, auf die Bedürfnisse der Fahrgäste und/oder der Transportunternehmen der A-Welle angepasst.

Die Einführung des ITV A-Welle ist nur mit dem neuen Vertriebssystem S-POS möglich. Ziel ist, das neue Vertriebssystem auf den 1. Juli 2008 in Betrieb zu nehmen, damit Fahrgäste und Transportunternehmen bis zur geplanten Einführung des ITV A-Welle Er-

fahrungen mit den neuen Geräten sammeln können. Dadurch wird ein reibungsloser Übergang erwartet.

11.4 Beschaffen des Vertriebssystems S-POS A-Welle

Der Auftrag für die Lieferung des Vertriebssystems S-POS A-Welle wurde in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn und den betroffenen Transportunternehmungen am 31. Juli 2006 vom Kanton Aargau nach GATT/WTO öffentlich ausgeschrieben. Die Angebote waren bis am 30. Oktober 2006 einzureichen und werden gegenwärtig beurteilt. Der Zuschlag soll spätestens am 31. Januar 2007 erfolgen.

11.5 Bedarf Verkaufsgeräte für die A-Welle (Mengengerüst)

11.5.1 Billettautomaten an Haltestellen (Typ L)

Im Kanton Solothurn stehen nur bei den SBB und den Privatbahnen an allen Haltestellen Billettautomaten. In der Agglomeration Aarau (für Solothurn relevante Buslinien 2 Aarau – Erlinsbach und 3 Aarau – Gretzenbach) hat der BBA an den stark frequentierten Haltestellen Billettautomaten installiert. BOGG und PostAuto verfügen nicht über stationäre Billettautomaten. Wo keine stationären Billettautomaten vorhanden sind, können die Fahrgäste die Fahrausweise entweder beim Chauffeur, beziehungsweise beim BBA an den Billettautomaten im Fahrzeug beziehen.

Die beim BBA vorhandenen 16 stationären Billettautomaten – davon 2 auf Solothurner Gebiet - gilt es, aus Altersgründen zu ersetzen. Hinzu kommen drei neue Automatenstandorte.

Mit Einführung des ITV A-Welle werden Reisende vermehrt an ihrem Ausgangspunkt den Fahrausweis bis zum Zielort lösen. Da in der A-Welle eine Vielzahl von Reisen mit dem Bus beginnt und Verbundfahrausweise bis zum Zielort gelöst werden können (z. B. Balsthal, Passwang, Aarau, Brugg) wird dies zu einem starken Ansteigen des Zeitbedarfs für den Fahrausweisverkauf durch die Chauffeure führen. Mit längeren Aufenthaltszeiten an den Haltestellen würden sich die Fahrzeit verlängern und die Pünktlichkeit abnehmen. Damit müssten zum Teil zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden.

Um die Anzahl der Verkaufsvorgänge beim Chauffeur zu minimieren und die Abfertigungszeiten gering zu halten, sollen mit Einführung des ITV A-Welle auch ausserhalb der Agglomerationen an wichtigen Haltestellen Billettautomaten installiert werden. Zusammen mit den Transportunternehmen wurden für die gesamte A-Welle rund 90 neue Standorte für die Installation stationärer Billettautomaten an stark frequentierten Haltestellen festgelegt. Davon entfallen beim BOGG 9 (neue Automaten) und beim BBA 3 (Ersatzbeschaffung) stationäre Billettautomaten auf die Solothurner Zonen.

11.5.2 Billettautomaten in den Fahrzeugen (Typ F)

BBA und RVBW haben in allen Bussen Billettautomaten installiert, da ein Verkauf durch die Chauffeure zu zeitaufwändig und die Ausrüstung aller Haltestellen mit stationären Automaten unwirtschaftlich wäre. Diese rund 90 Billettautomaten in den Fahrzeugen der beiden Unternehmen sind aus Altersgründen zu ersetzen.

Es wurde auch geprüft, ob alle Busse in der A-Welle mit mobilen Billettautomaten ausgestattet werden sollten. Eine solche Lösung wurde verworfen, da das Lösen von Billetten im fahrenden Bus - insbesondere auf Überlandstrecken - unkomfortabel ist und ein nicht zu unterschätzendes Unfallrisiko darstellt.

11.5.3 Chauffeurverkaufsgeräte (Typ C, CS, CT, CO)

Auf den nicht mit stationären Geräten ausgestatteten Haltestellen der übrigen Buslinien erfolgt der Verkauf auf den regionalen Linien weiterhin durch den Chauffeur. Somit sind alle Busse – ausser denjenigen mit mobilen Automaten – mit Chauffeurverkaufsgeräten auszurüsten. Von den heute bestehenden 240 Geräten in der gesamten A-Welle müssen rund 190 ersetzt werden.

Der BOGG hat bereits vor kurzem neue Chauffeurverkaufsgeräte beschafft, die auf den S-POS Standard umgerüstet werden können.

Für mobile Einsätze (z. B. bei Grossveranstaltungen) werden tragbare Verkaufsgeräte vom Typ CT angeschafft, die den Verkauf eines beschränkten Sortiments erlauben. Diese Geräte werden in einem Pool bewirtschaftet und temporär jenen Transportunternehmen zur Verfügung gestellt, die Bedarf dafür haben.

11.5.4 Billettautomaten der SBB

Die neuste Generation der bei den SBB im Einsatz stehenden Verkaufsgeräte BATS können auf den S-POS-Standard aufgerüstet werden. Die Leistungsfähigkeit dieser Geräte erlaubt es auch, das Fahrausweissortiment der SBB mit den Angeboten des ITV A-Welle zu ergänzen.

11.5.5 Backend-System

Alle Verkaufsgeräte werden mit einem zentralen System (Backend) verbunden. Die Verbindung zwischen Verkaufsgeräten und Backend erfolgt über drahtlose Kommunikation (z. B. GPRS), d. h. es werden keine fixen Datenleitungen nötig sein.

Das „Backend“ ermöglicht es, zentrale Funktionen wirtschaftlicher als heute zu erbringen, da z. B. Änderungen am Tarifsysteem künftig nur noch einmal im „Backend“ vorgenommen werden müssen, statt wie heute, alle Billettautomaten und Chauffeurverkaufsgeräte einzeln anzupassen.

Den Betrieb des Backends übernimmt ein Transportunternehmen. Die Ausschreibung für die Verkaufsgeräte schliesst auch die Anschaffung des Backend-Systems mit ein (Hard- und Software).

11.5.6 Projektkosten

Die bei den Transportunternehmen aktivierten Projektierungskosten umfassen insbesondere die Kosten für die externe Beratung und Unterstützung, die Erstellung der Detailspezifikationen (Pflichtenhefte) sowie Labor- und Feldtest.

11.5.7 Entwerfer

Die vorhandenen 585 Entwerfer für Tages- und Mehrfahrtenkarten (stand alone) werden bei Bedarf ersetzt. Es sind zum Zeitpunkt der Einführung des ITV A-Welle keine Neubeschaffungen vorgesehen.

11.5.8 Alternativen

Der Ersatz der vorhandenen Verkaufsgeräte ist mit wenigen Ausnahmen dringlich. Es besteht kein Spielraum, andere Geräte als jene mit dem S-POS-Standard zu beschaffen, da nur diese die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen. Durch die Ausschreibung nach GATT/WTO kann die Lösung mit dem besten Kosten-/Nutzenverhältnis ausgewählt werden.

Spielraum besteht lediglich bei der Neuplatzierung von Verkaufsgeräten an wichtigen Haltestellen regionaler Buslinien. Ein Verzicht auf diese Geräte hätte aber weitreichende finanzielle Folgen, wenn infolge des höheren Zeitbedarfs für den Fahrausweisverkauf durch die Chauffeure die Fahrplanzeiten ausgedehnt und mehr Fahrzeuge eingesetzt werden müssten.

11.6 Investitionskosten

11.6.1 Datengrundlagen

Das Mengengerüst basiert auf dem mit den Transportunternehmen ermittelten Bedarf, der bis zur definitiven Bestellung noch aktualisiert wird. Die Kostenberechnung basiert auf Erfahrungswerten bei bereits erfolgten Beschaffungen von Vertriebssystemen S-POS in anderen Tarif- bzw. Verkehrsverbunden.

11.6.2 Kosten und Finanzierung

Die Investitionskosten für die Verkaufsgeräte und das Backend werden von den einzelnen Transportunternehmen getragen. Das Anschaffen der neuen Geräte verursacht den Transportunternehmen höhere Kosten für Abschreibungen, Verzinsung, Betrieb und Unterhalt. Diese zusätzlichen jährlichen Kosten machen die Transportunternehmen in ihren Offerten für die Transportleistungen im öffentlichen Verkehr im Rahmen des jährlichen Bestellverfahrens geltend. Für die Kantone Aargau und Solothurn erhöhen sich dadurch die Abgeltungen, an denen sich auch die Gemeinden entsprechend der Kostenverteilverordnung beteiligen.

Zum heutigen Zeitpunkt vor der Vergabe des Auftrags für die Lieferung der Verkaufsgeräte und des Backends gehen wir von den in der folgenden Tabelle aufgelisteten Kosten aus. In der Tabelle ist jeweils nur der auf den Kanton Solothurn entfallende Anteil enthalten.

Investitionen, von Transportunternehmungen zu tätigen		
- Ersatzbeschaffungen Verkaufsgeräte	CHF	412'000
- Neubeschaffungen Verkaufsgeräte	CHF	590'000
- Neubeschaffungen „Backend“	CHF	300'000
- Summe	CHF	1'302'000

Jährlich wiederkehrende Kosten	CHF	207'000
- davon bereits in Offerten 2007	CHF	-31'000
Zusätzliche jährlich wiederkehrende Kosten	CHF	176'000

An den sich aus der Beschaffung des neuen Vertriebssystems ergebenden wiederkehrenden Kosten haben sich die Gemeinden gemäss ÖVG mit zur Zeit 50 % zu beteiligen. Gemäss Vernehmlassungsvorlage zum ÖV-Gesetz wird dieser Satz auf 45 % reduziert. Der Nettoaufwand des Kantons Solothurn beträgt CHF 88'000 pro Jahr gemäss geltendem ÖV-Gesetz, bei einer Annahme des verminderten Gemeindeanteils gemäss revidiertem ÖV-Gesetz CHF 97'000.

Die benötigten finanziellen Mittel sind im Finanzplan ab 2009 berücksichtigt.

Eine detaillierte Zusammenstellung der Berechnungsgrundlagen ist im Anhang 8 enthalten.

12. Rechtliches

Gegenstand dieser Vorlage bildet die Zustimmung zur Umsetzung des Integralen Tarifverbunds A-Welle mit der im Raum Olten – Niederamt optimierten Zoneneinteilung und dem Anhaben des Tarifniveaus in den gelben Zonen des ehemaligen Tarifverbunds Olten auf das Tarifniveau der übrigen Zonen der A-Welle. Ebenfalls Gegenstand dieser Vorlage ist die Zustimmung zur Bewilligung eines Verpflichtungskredits für Abgeltungen und Tarifverbundbeiträge um den für den Einsatz der neuen Verkaufsgeräte entstehenden Betrag.

Die Grundlagen ergeben sich aus dem Gesetz über den Öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖV-Gesetz, BGS 732.1), § 3:

¹ Der Kanton fördert die technische, betriebliche und tarifarische Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

² Der Kanton knüpft seine Leistungen an Bedingungen der Zusammenarbeit, insbesondere des Beitritts zu Tarifverbänden und gegebenenfalls Verkehrsverbänden. [...]

§6 Entschädigung von Leistungen lautet:

² In den Vereinbarungen werden das Liniennetz, die Bedienungshäufigkeit der Stationen, die Tarifierleichterungen und die Entschädigungen [...] geregelt.

Relevant für die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden ist ferner §10 Leistungen der Einwohnergemeinden.

Bei der Kreditbewilligung für die zusätzlich entstehenden jährlichen Beiträge handelt es sich um Ausgaben im delegierten Zuständigkeitsbereich des Kantonsrates (§ 11 litera c) ÖVG), die zwar nicht dem fakultativen Referendum, aber dem Spargesetz unterstehen. Die Zustimmung unterliegt deshalb dem Zweidrittelsmehr.

13. Termin- und Ablaufplan

Die neuen Verkaufsgeräte sollen am 1. Juli 2008 in Betrieb genommen und der ITV A-Welle am 7. Dezember 2008 eingeführt werden. Durch die terminliche Trennung der Einführung können sich die Kundinnen und Kunden zuerst an das neue Vertriebssystem gewöhnen, bevor mit der Einführung des ITV die Umstellung vom Strecken- zum Zonentarif erfolgt. (Details siehe Anhang 6)

14. Vorgesehene Anträge an den Kantonsrat

1. Der Einführung des Integralen Tarifverbunds ITV A-Welle wird zugestimmt.
2. Dem neuen Zonenplan mit der gemäss den Markterfordernissen optimierten Zoneneinteilung im Raum Olten – Niederamt und der Anhebung des Preisniveaus für den Binnenverkehr in den gelben Zonen auf das Preisniveau der roten Zonen wird zugestimmt.
3. Der Beschaffung des Vertriebssystems S-POS A-Welle wird zugestimmt.
4. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Umsetzung des Antrags 1 nur möglich ist, wenn dem Antrag 2 zugestimmt wird. Antrag 2 kann auch umgesetzt werden, falls Antrag 1 abgelehnt wird.
5. Für die Neubeschaffung der Verkaufsgeräte S-POS A-Welle wird gestützt auf § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz) ein jährlich wiederkehrender Globalkredit von netto CHF 152'000 genehmigt.
6. Von den zusätzlich anfallenden, jährlich wiederkehrenden gebundenen Ausgaben von CHF 97'000 durch Ersatzbeschaffungen wird Kenntnis genommen.

Solothurn,

Anhang 1

Tarifzonenplan ITV A-Welle (gültig ab Dezember 2008)



Anhang 2

Vorgesehenes Basissortiment

Das Basissortiment des ITV A-Welle umfasst folgende **Zonen**-Fahrausweise

- Abonnemente
Im ganzen Gebiet der A-Welle gelten einheitliche Sortimente und Preise. Die bestehende Übergangsregelung (Fahrausweissortiment und Preise) im Gebiet des ehemaligen Tarifverbunds A-Welle wird mit der Umsetzung des ITV A-Welle aufgehoben.
- Kurzstreckebillette
 - 4 Haltestellen im städtischen Verkehr (ohne Abgangshaltestelle) oder max. 1.5 km
 - Nur 2. Klasse
- Einzelbillette
 - ab 1 Zone, ab 8 Zonen = alle Zonen (ganzes Verbundgebiet)
- Tageskarten
 - ab 1 Zone, ab 8 Zonen = alle Zonen (ganzes Verbundgebiet)
 - keine Kurzstrecke
 - am Ausgabetag gültig
 - Ersatz für bisheriges Retourbillett
- Mehrfahrtenkarten
6 einfache Fahrten zum Preis von 5 einfachen Fahrten (1 Fahrt gratis). Dadurch können massive Preissprünge für regelmässige Benutzer „abgefedert“ werden.
- Gruppenbillett
 - generell 1 Tag gültig
 - Preisbasis bilden die Einzelbillette
 - Ermässigung 20 %
- Anschlussbillette
 - zu Fahrausweisen des ITV A-Welle (z.B. Abonnement)
- Klassenwechsel
 - zu Einzelbilletten
 - zu Abonnementen

Anhang 3

Vorgesehenes Erweiterungssortiment

Mögliche Fahrausweise des Erweiterungssortiments sind (nicht abschliessend)

- Multitageskarten
- Velobillette
- Hundebillette
- Regionale touristische Tageskarten
- Billette für Messen, Ausstellungen und Events
- RailAway-A-Welle-Kombi für Freizeitangebote
- Partner-A-Welle Abo für Erwachsene
- Familien-Abonnemente
- P+R Kombi-Billette
- 9-Uhr-Pass

Anhang 4 Tarife Einzelfahrausweise

Anzahl Zonen	Einzelfahrt				Gültigkeit	Mehrfahrtenkarte 6 Fahrten zum Preis von 5				Tageskarte			
	2. Klasse		1. Klasse			2. Klasse		1. Klasse		2. Klasse		1. Klasse	
	Normaltarif	Ermäßigter Tarif	Normaltarif	Ermäßigter Tarif		Normaltarif	Ermäßigter Tarif	Normaltarif	Ermäßigter Tarif	Normaltarif	Ermäßigter Tarif	Normaltarif	Ermäßigter Tarif
Kurzstrecke	2.20	2.00	-	-	½ Std.	11.00	10.00	-	-	-	-	-	-
1	2.80	2.20	4.70	3.70	½ Std.	14.00	11.00	23.50	18.50	7.60	5.20	12.60	8.60
2	3.80	2.60	6.30	4.30	1 Std.	19.00	13.00	31.50	21.50	7.60	5.20	12.60	8.60
3	5.60	3.00	9.40	5.00	1 Std.	28.00	15.00	47.00	25.00	11.20	6.00	18.80	10.00
4	7.40	3.70	12.40	6.20	2 Std.	37.00	18.50	62.00	31.00	14.80	7.40	24.80	12.40
5	9.20	4.60	15.20	7.60	2 Std.	46.00	23.00	76.00	38.00	18.40	9.20	30.40	15.20
6	11.00	5.50	18.20	9.10	2 Std.	55.00	27.50	91.00	45.50	22.00	11.00	36.40	18.20
7	12.80	6.40	22.00	11.00	2 Std.	64.00	32.00	110.00	55.00	25.60	12.80	44.00	22.00
Ab 8	14.60	7.30	25.00	12.50	3 Std.	73.00	36.50	125.00	62.50	29.20	14.60	50.00	25.00

Anhang 5 Tarife Abonnemente (ohne übertragbares Jahresabo)

Anzahl Zonen	Erwachsene						Junioren	
	12 Monate persönlich		1 Monat persönlich		1 Monat übertragbar		12 Monate persönlich	1 Monat persönlich
	2. Klasse	1 Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	2. Klasse
1 - 2	603	999	67	111	74	123	441	49
3	828	1368	92	152	102	169	612	68
4	1053	1746	117	194	129	213	774	86
5	1278	2115	142	235	157	260	936	104
6	1503	2484	167	276	184	304	1098	122
7	1728	2853	192	317	212	350	1269	141
8	1953	3231	217	359	239	395	1431	159
Ab 9	2178	3600	242	400	267	441	1593	177

(mit übertragbarem Jahresabo)

Anzahl Zonen	Erwachsene								Junioren	
	12 Monate persönlich		1 Monat persönlich		1 Monat übertragbar		12 Monate übertragbar		12 Monate persönlich	1 Monat persönlich
	2. Klasse	1 Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	2. Klasse
1 - 2	603	999	67	111	74	123	666	1107	441	49
3	828	1368	92	152	102	169	918	1521	612	68
4	1053	1746	117	194	129	213	1161	1917	774	86
5	1278	2115	142	235	157	260	1413	2340	936	104
6	1503	2484	167	276	184	304	1656	2736	1098	122
7	1728	2853	192	317	212	350	1908	3150	1269	141
8	1953	3231	217	359	239	395	2151	3555	1431	159
Ab 9	2178	3600	242	400	267	441	2403	3969	1593	177

Anhang 7

Vertriebswege und Erneuerungsbedarf der Solothurner Transportunternehmen im Tarifverbund A-Welle

Transport-Unternehmung	Vertriebsweg	Erneuerungsbedarf
SBB	Billetverkauf Billetautomaten Internet Call Center	Kein Bedarf
OeBB	Schalterverkauf Billetautomaten	Beschaffung via SBB
BOGG	Chauffeurverkauf	Beschaffung neuer Chauffeurverkaufsgeräte abgeschlossen, Anpassung an S-POS-Standard erforderlich; Stationäre Billetautomaten an wichtigen Standorten nötig
PostAuto	Chauffeurverkauf	Ersatzbedarf der technisch überholten Chauffeurverkaufsgeräte
BBA (AAR Bus + Bahn)	Mobile Billetautomaten im Bus	Billetautomaten sind zu ersetzen

Anhang 8
Kennziffern der S-POS-Beschaffung

Investitionen der Transportunternehmungen - Solothurner Anteil			
Bezeichnung	Beschaffung	Stückpreis	Betrag
	Anzahl	CHF	CHF
Typ L	11	35'000	385'000
Typ F ¹⁾	5	30'000	150'000
Typ C	16	12'000	192'000
Typ CS	0	9'000	0
Typ CT	0	5'000	0
Backend (20 %)	1	300'000	300'000
Aktivierte Projektierungskosten (20 %)	1	275'000	275'000
Total			1'302'000
1) Solothurner Anteil an den BBA-Fahrzeugautomaten geschätzt auf 5 Stück			

Unterscheidung der Investitionen der Transportunternehmen nach Ersatz- und Neubeschaffungen (Richtwerte)

Bezeichnung	Stückpreis	Investitionen			
		Ersatzbeschaffungen		Neubeschaffungen	
		Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag
	CHF		CHF		CHF
Typ L	35'000	2	70'000	9	315'000
Typ F	30'000	5	150'000	0	0
Typ C	12'000	16	192'000	0	0
Typ CS	9'000	0	0	0	0
Typ CT	5'000	0	0	0	0
Backend (20 %)	300'000	0	0	1	300'000
Aktivierte Projektierungskosten	275'000	0	0	1	275'000
Total			412'000		890'000

Für die Ersatz- und Neubeschaffungen jährlich wiederkehrende Kosten - Anteil Solothurn (Richtwerte)

Bezeichnung	Ansatz	Gebundene Ausgaben Ersatzbeschaffungen		Neue Ausgaben Neubeschaffungen	
		Investitionskosten	Kosten pro Jahr gerundet	Investitionskosten	Kosten pro Jahr gerundet
		CHF	CHF	CHF	CHF
Abschreibung	15 Jahre	412'000	27'000	890'000	59'000
Verzinsung	4 %	412'000	8'000	890'000	18'000
Betrieb und Unterhalt Verkaufsgeräte	Erfahrungswerte		20'600		44'500
Lizenz und Wartung Backend (20 %)	Erfahrungswerte		0		20'000
Betrieb und Unterhalt Backend (20%)	Erfahrungswerte		0		10'000
Total			55'600		151'500

Differenz jährlich wiederkehrende Kosten Ersatzbeschaffung abzüglich in Offerten 2007 enthaltenen Beträgen

Bezeichnung	Jährlich wiederkehrende gebundene Ausgaben für Ersatzbeschaffung	In den Offerten 2007 enthaltene jährlich wiederkehrende gebundene Ausgaben für Ersatzbeschaffung	Zusätzliche jährlich wiederkehrende gebundene Kosten für Ersatzbeschaffung
	CHF	CHF	CHF
Abschreibungen und Zinsen	35'000	16'640	18'360
Betrieb und Unterhalt	20'600	15'000	5'600
Total	55'600	31'640	23'960

Zusammenstellung der Erhöhung der jährlich wiederkehrenden Kosten

Bezeichnung	CHF
Jährlich wiederkehrende gebundene Ausgaben für Ersatzbeschaffungen	55'600
In den Offerten 2007 enthaltene jährlich wiederkehrende gebundene Ausgaben für Ersatzbeschaffungen	31'640
Zusätzliche jährlich wiederkehrende gebundene Ausgaben für Neubeschaffung (in den Offerten 2007 nicht enthalten)	23'960
Neue Ausgaben durch Neubeschaffungen	151'500
Total zusätzlich jährlich wiederkehrende Kosten gegenüber Offerten 2007	175'460