

Beilage 2

Auswertung der Vernehmlassung ITV A-Welle und S-POS A-Welle

Im Folgenden sind die Eingaben der Vernehmlassung detailliert ausgewertet.

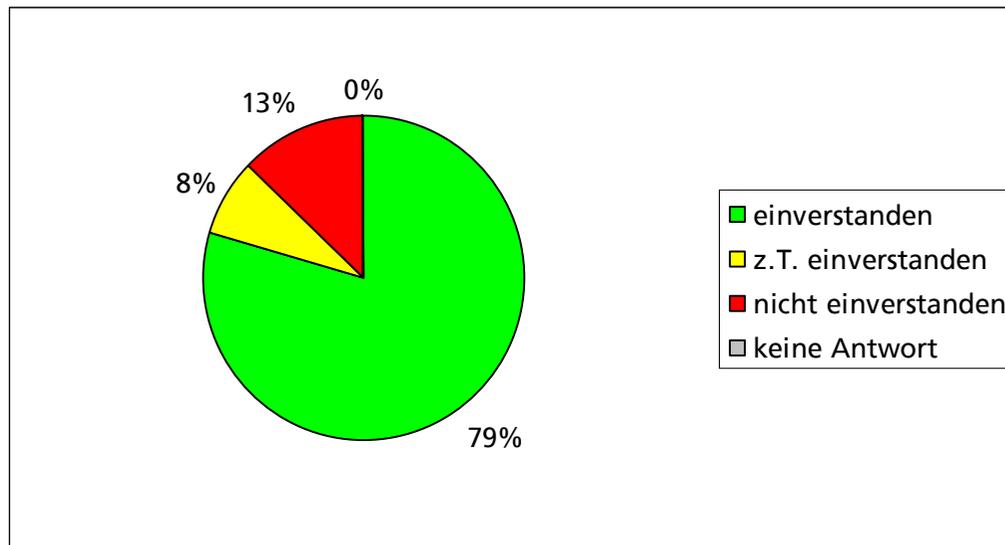
Für die Fragen 1 bis 4 sind einleitend die Anzahl Antworten, Zustimmungen, bedingten Zustimmungen und Ablehnungen bzw. die jeweiligen Prozentanteile dargestellt. Im anschliessenden Tabellenteil werden allfällige weitere Kommentare und Anliegen, welche über die blosser Zustimmung, bedingte Zustimmung oder Ablehnung hinausgehen aufgeführt. Der Entscheid über Kenntnisnahme, Zustimmung oder Ablehnung mit Begründung ist ebenfalls aufgeführt.

Die Ergebnisse der Frage 5 sind nur statistisch wiedergegeben, da kein Vernehmlassungsteilnehmer weitere Kommentare dazu gemacht hat. Zum Schluss sind nicht-fragenspezifische Anliegen dargestellt.

Frage 1

Sind Sie mit der Erweiterung des heutigen Abonnementsverbunds A-Welle zum Integralen Tarifverbund A-Welle, bei dem der Verbundtarif auch für Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten gilt, einverstanden?

Anzahl Eingaben	39
einverstanden	31
z.T. einverstanden	3
nicht einverstanden	5
keine Antwort	0



Amt für Verkehr und Tiefbau

Nr.	Institution	Eingabe	Kenntnisn.	Zustimmung	Ablehnung	Begründung/Anmerkung AVT
6.1	Starrkirch-Wil	Nicht einverstanden. Bei steigenden Billett- und Abokosten wird das Umsteigen auf den öV nicht gefördert.	x			<p>Die Anhebung der Solothurner an die Aargauer Abotarife ist zwingend notwendig, da die Einführung des ITV für die öffentliche Hand, also für Gemeinden, Kanton und Bund, kostenneutral sein muss. Die kundenfreundliche Anpassung des Zonenplans im Raum Olten/ Niederamt (siehe Frage 3) kann somit ohne Erhöhungen der Abopreise in den anderen Relationen nicht erreicht werden.</p> <p>Infolge dieser Zonenplananpassung werden die Tariferhöhungen im Raum Olten/Niederamt je nach Reiseziel abgedämpft. Auf den Relationen von Starrkirch nach Schönenwerd (neu 2 statt 3 Zonen), nach Aarau (neu 3 statt 4 Zonen) oder von Wil nach Wangen bei Olten (neu 1 statt 3 Zonen) werden die Abopreise günstiger.</p> <p>Abos in Aargauer Zonen der A-Welle werden deutlich günstiger, da auf diesen Relationen schon heute die höheren Preise gelten, durch den Wegfall der Zone 23 künftig jedoch eine Zone weniger gelöst werden muss.</p>
16.1	SVP	Grundsätzlich einverstanden. Die Befugnisse der innovativen, verantwortungsbewussten und kundenorientierten privaten Transportunternehmen werden durch die einheitliche Tarifgestaltung beschnitten.	x			<p>Der öV kann nur dann seinen Nutzen voll entfalten, wenn es ein einheitliches Angebot an Tarifen zwischen allen Haltestellen gibt. Der Kundennutzen durchgehender, transparenter und übersichtlicher Tarife, der sich in den Integralen Verbänden TNW (Nordwestschweiz) und Libero (Bern - Solothurn) bewährt hat, ist daher höher zu gewichten als individuelle Gestaltungsmöglichkeiten von Haustarifen einzelner Transportunternehmen.</p>

Amt für Verkehr und Tiefbau

18.1	Däniken	Nicht einverstanden. Der ITV bringt den Kunden im Niederamt keine wesentlichen Verbesserungen, einzig Mehrkosten.	x		<p>Eine unbestrittene Verbesserung des ITV ist die Einführung von "Raum und Zeit": Ein Einzelbillett oder eine Mehrfahrtenkarte kann in den gelösten Zonen in der dafür vorgesehenen Zeit unbegrenzt auf allen Transportunternehmen benützt werden.</p> <p>Im Niederamt sind zudem in den vergangenen Jahren zusätzliche Angebote umgesetzt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halbstundentakt Olten - Aarau zu den Pendlerzeiten - Anbindung der Linie 72 an den Bahnhof Schönenwerd - Verdichtung der Linie 72 zum Stundentakt an Sonntagen <p>Zu den Tarifanpassungen bei Abonnements und deren Abfederung durch die Zonenplananpassung siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1).</p>
19.1	OGG	<p>Nicht einverstanden. Der bescheidene Nutzen des ITV, d.h. der Verbundtarife für Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten, steht in keinem Verhältnis zu den Kosten.</p>	x		<p>Eine wesentliche Verbesserungen ist, dass beim Umsteigen zwischen verschiedenen Transportunternehmungen (z. B. SBB/BOGG) nur noch ein Billett erforderlich ist. Damit wird der öV wesentlich attraktiver.</p> <p>Ein weiterer Vorteil ist, dass auf derselben Relation (z. B. Egerkingen - Olten) unabhängig von der benützten Transportunternehmung derselbe Tarif gilt und nicht unterschiedliche Tarife je nach Transportunternehmung zur Anwendung kommen.</p>
		<p>Zudem wird bezweifelt, dass durch die Tarifierhöhungen in grossem Ausmass zusätzliche öV Kunden gewonnen werden können.</p>	x		<p>Durch die oben genannten Vorteile sollen trotz Tarifierhöhungen neue Kunden gewonnen werden. Zur Notwendigkeit der Tarifanpassungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1).</p>
22.1	FdP	Grundsätzlich einverstanden. Die Preise sollten jedoch nur angehoben werden, wenn die Kosten nicht mehr gedeckt sind und/oder das Angebot klar verbessert wird.		x	<p>Die Attraktivität der Verbundtarife nimmt mit der Gültigkeit auf allen Verkehrsmitteln innerhalb der gelösten Zonen deutlich zu.</p> <p>Mit der Zonenoptimierung im Niederamt nehmen die Erlöse auf grund der geringeren Anzahl der zu lösenden Zonen ab.</p> <p>Die Preisanpassung ist somit notwendig, da die gleichbleibenden Kosten mit den sinkenden Erlösen nicht mehr gedeckt sind.</p> <p>In den vergangenen Jahren ist das Angebot in der Region Olten-Gösgen-Gäu deutlich ausgebaut worden.</p> <p>Zu den entsprechenden Angebotsverbesserungen im Niederamt siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 18.1 (Frage 1).</p>

Amt für Verkehr und Tiefbau

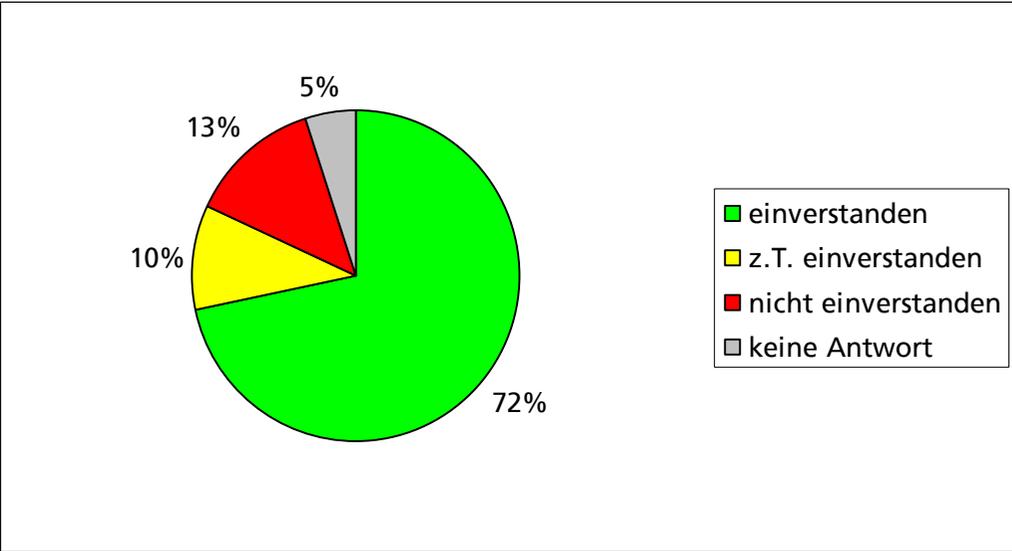
					<p>Im übrigen Solothurner-Gebiet der A-Welle sind in den vergangenen Jahren folgende Massnahmen umgesetzt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halbstundentakt Oensingen - Balsthal - Buskonzept im Thal mit Vertaktung und Anschlüssen - Direkte Führung der PostAuto-Linien von Weschenrohr und Mümliswil in den Spitzenzeiten bis Oensingen - Integration der Schülertransporte der Kreisschule Gäu in den öV - Lückenschluss durch Ringlinie 11/12 Olten - Egerkingen - Härkingen - Olten - Taktverdichtung des Astes Kleinholz der Linie 3 in Spitzenzeiten zum Viertelstundentakt <p>Im Rahmen des Angebotskonzepts OGG II und des Agglomerationsprogramms sind insbesondere folgende weiteren Verbesserungen geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Industrielinie Gäu zur besseren Anbindung der Arbeitsplatzgebiete an die Wohngemeinden und die Bahnverbindungen - Ortsbus Däniken - Verdichtung der Linie 3 auch auf dem Ast Richtung Meierhof, dabei alternierende Führung Richtung Meierhof/Wil
24.1	Wangen b. O.	Nicht einverstanden. Das Verhältnis zwischen Kostenaufwand und Nutzen stimmt nicht bzw. wird ein Preisaufschlag bei gleichbleibendem öV-Angebot abgelehnt. Dadurch ergeben sich keine neuen Kunden.	x		<p>Zur Notwendigkeit der Tarifierhöhungen und deren Abfederung siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1; zu den bereits umgesetzten und geplanten Angebotsverbesserungen 18.1 und 22.1 (Frage 1).</p> <p>Zudem profitiert Wangen im Abobereich nach Dulliken bzw. Aarburg (1 Zone weniger) sowie nach Aarau und weiter (2 Zonen weniger). Hierdurch ergeben sich trotz der Anpassung des Tarivniveaus zum Teil günstigere Tarife.</p>
34.1	Olten	Grundsätzlich einverstanden. Die Preise sollten jedoch nur angehoben werden, wenn die Kosten nicht mehr gedeckt sind und/oder das Angebot klar verbessert wird.		x	<p>Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 22.1 (Frage 1).</p>

Amt für Verkehr und Tiefbau

36.1	Schönenwerd	<p>Nicht einverstanden. Das Kosten-/ Nutzenverhältnis überzeugt nicht. Die Komfortsteigerung bei Einzelbilletten sowie Mehrfahrtenkarten und die Tarifsenkungen im Abobereich aufgrund der wegfallenden Zone 23 wiegen die z.T. massiven Verteuerungen bei Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten nach Aarau und Olten nicht auf. Hinzu kommt, dass es keinerlei Verbesserungen hinsichtlich der Transportleistungen gibt.</p>	x			<p>Zur Notwendigkeit der Tarifierpassungen und deren Abfederung siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1; zu den bereits umgesetzten und geplanten Angebotsverbesserungen 18.1 und 22.1 (Frage 1).</p>
		<p>Weiter werden die stark steigenden Abgeltungen für Kanton und Gemeinden wegen der neuen Billettautomaten bemängelt.</p>				<p>Siehe Begründung/Anmerkung zu den Eingaben 18.2 und 19.2 (Frage 2).</p>

Frage 2
Der Tarifverbund A-Welle kann nur mit der Beschaffung einer Generation neuer Verkaufsgeräte zum Integralen Tarifverbund ausgebaut werden. Sind Sie mit der Beschaffung der neuen Verkaufsgeräte einverstanden?

Anzahl Eingaben	39
einverstanden	28
z.T. einverstanden	4
nicht einverstanden	5
keine Antwort	2



Amt für Verkehr und Tiefbau

Nr.	Institution	Eingabe	Kenntnisn.	Zustimmung	Ablehnung	Begründung/Anmerkung AVT
1.1	OeBB	Einverstanden. Die Verkaufsgeräte für die OeBB werden durch die SBB beschafft.		x		Die OeBB liegt in der Überlappungszone der Verbunde A-Welle und Libero sowie in der Nähe des Verbunds TNW (Langenbruck, Passwang). Da jeweils nur auf verbundinternen Relationen Verbundtarife gelten, ist die Bedeutung des nationalen Tarifs relativ gross. Zudem liegt die Konzession für die OeBB-Strecke bei den SBB. Ein einheitlicher Marktauftritt mit den SBB mit identischen Billettautomaten wird auch vom Besteller begrüsst.
2.2	BBA	Grundsätzlich einverstanden. Die Abschreibungsdauer der Verkaufsgeräte ist jedoch auf 10 Jahre zu reduzieren, da 15 Jahre nicht den REVO-Richtlinien entsprechen (mind. 5 bis max. 10 Jahre). Auch die heikle Elektronik spricht für eine kürzere Dauer.		x		Da die REVO eine Abschreibungsdauer von max. 10 Jahren vorsieht, wird dem Anliegen zugestimmt.
6.2	Starrkirch-Wil	Nicht einverstanden. Die Anschaffung von Chauffeurverkaufsgeräten wird abgelehnt, da durch den Chauffeurverkauf v.a. bei Bussen der Verkehrsfluss behindert wird und dadurch Anschlüsse verpasst werden.			x	Der Entscheid, welche Geräte angeschafft werden, liegt bei den einzelnen Transportunternehmen. Der BOGG ist zum Schluss gekommen, den Chauffeurverkauf beizubehalten. Ausschlaggebend waren sowohl der Kundennutzen als auch wirtschaftliche Überlegungen.
7.1	BAV	Einverstanden. Durch die Beschaffung dürfen sich jedoch keine negativen finanziellen Auswirkungen für den Bund ergeben.	x			Die Folgekosten aus der S-POS-Beschaffung werden von uns wie auch im Libero-Tarifverbund als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt. Wir gehen davon aus, dass auch der Bund - analog zum Libero - diese Kosten als abgeltungsberechtigt anerkennt. Aus der Anerkennung der Abgeltungsberechtigung ergeben sich nicht zwangsweise höhere Abgeltungen, da wir davon ausgehen, dass durch Rationalisierungen (Unterhalt der Automaten, Prozesse der Tarifpflege und Verkaufsabrechnung) Kosten gespart werden.

Amt für Verkehr und Tiefbau

11.1	Rickenbach	Einverstanden. Pro Gemeinde soll jedoch mindestens ein Verkaufsgerät angeschafft und an einer zentralen Haltestelle aufgestellt werden.			x	<p>Der Entscheid, an welchen Haltestellen feste Verkaufsgeräte installiert werden, liegt bei den einzelnen Transportunternehmen. Der BOGG hat gemeinsam mit dem AVT die Aufstellung von Geräten unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft.</p> <p>Dabei hat sich ergeben, dass nur die 9 im Anhörungsbericht erwähnten Haltestellen wirtschaftlich sinnvoll mit einem festen Verkaufsgerät betrieben werden können.</p> <p>Um die Forderung zu erfüllen, müssten mind. 35 feste Geräte installiert werden, was aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht tragbar wäre. Bei veränderter Ausgangslage können weitere Geräte jedoch geprüft werden.</p>
18.2	Däniken	Nicht einverstanden. Die jährlich wiederkehrenden Kosten von über 200'000.00 Franken sind enorm hoch und nicht nachvollziehbar.	x			<p>Wir gehen davon aus, dass durch die rationelle Bewirtschaftung der neuen Geräte wesentliche Kosteneinsparungen möglich sind und dass die wiederkehrenden Kosten somit nicht höher als heute sein werden.</p> <p>Da die Rationalisierungsgewinne aus heutiger Sicht noch nicht exakt bezifferbar sind, sind diese Kosteneinsparungen nicht in den Anhörungsbericht eingeflossen.</p>
19.2	OGG	Nicht einverstanden. Da der Zuschlag für die Beschaffung der Geräte schon während der Vernehmlassung erfolgt, erübrigt sich eine Stellungnahme hierzu. Sollte der Auftrag noch nicht erteilt worden sein, soll eine günstigere Variante gesucht werden.			x	<p>Der Zuschlag erfolgt nur unter Vorbehalt der Genehmigung durch das zuständige Gremium der A-Welle. Somit können auch im Rahmen der Vernehmlassung eingebrachte Eingaben bei der Umsetzung berücksichtigt werden.</p> <p>Durch die Ausschreibung und den technischen Fortschritt können bezüglich Kaufpreis und Unterhalt sehr günstige Geräte beschafft werden. Ein Billettautomat an Haltestellen kostet neu ca. 27'000.- Fr. statt wie die heute eingesetzten Geräte ca. 50.000.- Fr., obwohl die neuen Geräte ein grösseres Leistungsvolumen haben und eine breitere Produktpalette anbieten können.</p> <p>Auch die Chauffeurverkaufsgeräte sind mit ca. 10'000.- Fr. Beschaffungspreis gegenüber 15'000.- Fr. für die bestehenden Geräte wesentlich günstiger geworden.</p>
		Die jährlich wiederkehrenden Kosten von 207'000.- Fr. sind nicht zu verantworten.	x			Zu den jährlich wiederkehrenden Kosten siehe Begründung/Bemerkung zur Eingabe 18.2 (Frage 2).

Amt für Verkehr und Tiefbau

21.1	Lostorf	Bedingt einverstanden. Zusätzlich muss die Anzahl der Haltestellengeräte sukzessive vergrößert werden, u.a. auch auf den Überlandlinien (z.B. 71, 72). Dadurch sollen durch Chauffeurverkauf verursachte Fahrplanverzögerungen vermieden und die Anschlüsse für die Pendler gewährleistet werden.			x	Siehe Begründungen/Bemerkungen zu den Eingaben 6.2 und 11.1 (Frage 2). Gemäss der gemeinsamen Prüfung von BOGG und AVT erlauben die Frequenzen auf den angesprochenen Linien keinen wirtschaftlich rentablen Betrieb mit weiteren Automaten.
		Als widersprüchlich wird empfunden, dass der Zuschlag für den Auftrag der Beschaffung der Geräte schon während der Vernehmlassungsphase erfolgt.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 19.2 (Frage 2).
22.2	FdP	Grundsätzlich einverstanden. Es ist aber unschön, dass der Zuschlag für die Gerätebeschaffung schon vor Ablauf der Vernehmlassung erfolgt. Eine Umfrage erübrigt sich.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 19.2 (Frage 2).
		Es muss zudem möglich sein, die jährlich wiederkehrenden Kosten zu drücken.			x	Siehe Begründung/Bemerkung zur Eingabe 18.2 (Frage 2).
24.2	Wangen b. O.	Nicht einverstanden. Die Beschaffungs- bzw. jährlich wiederkehrende Kosten sind für Kanton und Gemeinden zu hoch.	x			Siehe Begründungen/Bemerkungen zu den Eingaben 18.2 Und 19.2 (Frage 2).
34.2	Olten	Grundsätzlich einverstanden. Es ist jedoch unschön, dass der Zuschlag für die Gerätebeschaffung schon vor Ablauf der Vernehmlassung erfolgt. Bei künftigen Vernehmlassungen muss dies frühzeitig beachtet werden.	x			Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 19.2 (Frage 2).
		Es muss zudem möglich sein, die jährlich wiederkehrenden Kosten zu drücken.			x	Siehe Begründung/Bemerkung zur Eingabe 18.2 (Frage 2).

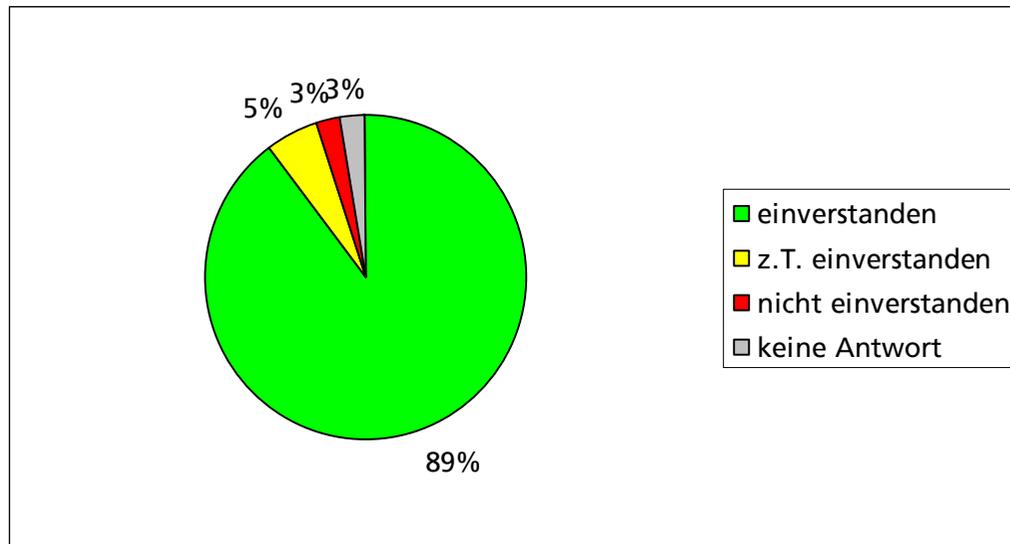
Amt für Verkehr und Tiefbau

36.2	Schönenwerd	Nicht einverstanden. Warum wird eine Vernehmlassung durchgeführt, wenn der Zuschlag für die Anschaffung der Geräte noch während der Vernehmlassungsfrist erfolgt? Dadurch werden wichtige Entscheide schon präjudiziert.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 19.2 (Frage 2).
		Die jährlich wiederkehrenden Kosten von 207'000 Fr. sind sehr hoch und nicht zu rechtfertigen. Es wird keine kostengünstigere Variante aufgezeigt.	x		Siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 18.2 und 19.2 (Frage 2).
38.1	ProBahn Mittelland	Einverstanden. Es muss jedoch auch in Oberbuchsiten, Egerkingen, Neuendorf und Wolfwil mindestens je ein Verkaufsgerät aufgestellt werden, da die entsprechenden Buslinien wegen des Chauffeurverkaufs sehr zeitkritisch sind.			x In Oberbuchsiten und Egerkingen sind an den Bahnhöfen Verkaufsgeräte der SBB im Einsatz, an welchen nach der Einführung des ITV Billette und Mehrfahrtenkarten der A-Welle erhältlich sein werden. Siehe auch Begründung/Anmerkung zur Eingabe 11.1 (Frage 2).

Frage 3

Mit der Einführung des Integralen Tarifverbunds soll auch die Zoneneinteilung, insbesondere im Raum Olten/Niederamt, angepasst werden. Dabei wird die Zone Olten um Wangen bei Olten, Dulliken und Aarburg vergrössert und im Niederamt zwischen Olten und Aarau entfällt eine Zone. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Zonenplanänderungen einverstanden?

Anzahl Eingaben	39
einverstanden	35
z.T. einverstanden	2
nicht einverstanden	1
keine Antwort	1



Amt für Verkehr und Tiefbau

Nr.	Institution	Eingabe	Kenntnisn.	Zustimmung	Ablehnung	Begründung/Anmerkung AVT
2.1	BBA	<p>Nicht einverstanden. Angeregt wird eine Vergrößerung der Zone 10, um eine Verteuerung zwischen 30 und 50% von Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten von Aarau nach Suhr, Distelberg sowie Unter- und Oberentfelden zu vermeiden.</p> <p>Angeregt wird weiter die zonenmässige Teilung von Suhren- und Wynental (Zonen 11, 12 und 13), um der Verbilligung und damit den Mindereinnahmen bei Einzelbilletten bei Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Tälern entgegenzuwirken.</p>			x	<p>Es soll keine zu grosse Zone geschaffen werden.</p> <p>Reisende zwischen den beiden Tälern sollen zusätzlich zur zwangsläufigen Umwegfahrt nicht noch weiter bestraft werden.</p>
6.3	Starrkirch-Wil	<p>Einverstanden. Generell wird die Zoneneinteilung im ganzen Tarifverbund als zu engmaschig angesehen (Oensingen - Olten 4 Zonen, Olten - Aarau 3 Zonen) .</p>	x			<p>Im Rahmen der Optimierungen wurden auch Varianten mit grösseren Zonen geprüft. Damit würde jedoch ein Ungleichgewicht zwischen längeren Strecken innerhalb einer Zone und kurzen Strecken über eine Zonengrenze hinweg entstehen.</p>
8.1	Winznau	<p>Bedingt einverstanden, in Abhängigkeit der künftigen Tarifgestaltung: Grössere Zonen sind sicher im Interesse der Kunden, dürfen allerdings nicht zu einem unverhältnismässig hohen Tarifanstieg für Kurzstrecken führen.</p>	x			<p>Die Zonengrösse steht nicht in Zusammenhang mit dem Kurzstreckentarif. Der vorgeschlagene Kurzstreckentarif von Fr. 2.- (Basis Halbtax) bewegt sich im Rahmen des entsprechenden Tarifs der anderen Verbunde.</p> <p>Zonen werden nur dort vergrössert, wo ein Marktbedürfnis besteht (Olten/Niederamt).</p> <p>Der ITV A-Welle bietet mit den Billetten und Mehrfahrtenkarten für 1 Zone eine sehr kundenfreundliche Lösung. In den meisten anderen Verbunden (z. B. Libero, ZVV) muss mindestens ein Billett für 1-2 Zonen gelöst werden.</p>

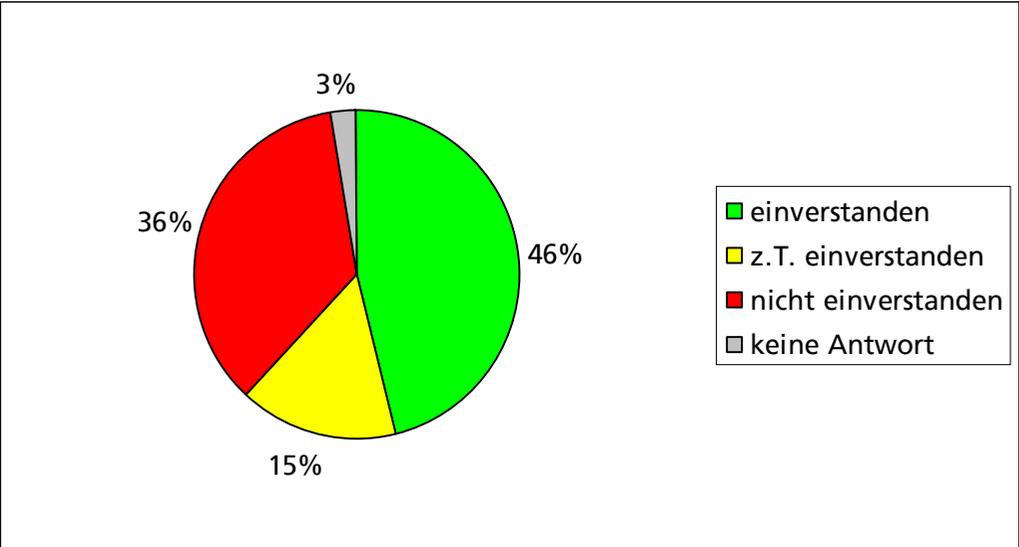
Amt für Verkehr und Tiefbau

					Zudem bestehen mit Mehrfahrtenkarten und Tageskarten günstige Alternativen zum Einzelbillett.
27.1	VWD	Einverstanden. Es stellt sich jedoch die Frage, ob aufgrund der Pendlerströme das Einzugsgebiet des Tarifverbunds sinnvoll ist.	x		Die Pendlerströme wurden vor der Einführung der A-Welle vom Planungsbüro RAPP im Detail analysiert. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Erweiterung des Perimeters des ehemaligen Tarifverbunds Olten in Richtung Aarau - Lenzburg/Baden die optimale Lösung darstellt. Die seit Inbetriebnahme der A-Welle erzielten Verkaufszahlen der die Kantonsgrenze überschreitenden Abos zeigen die Richtigkeit dieses Entscheids auf. Eine Ausdehnung des Verbunds in Richtung Solothurn wäre weit weniger sinnvoll gewesen, da die Relation Olten - Oensingen in der A-Welle liegt, die Relation Olten - Solothurn jedoch ohnehin eher im Bereich von Generalabonnementen als von Verbundabos liegt.
30.1	SP	Einverstanden. Dafür wird erwartet, dass die ersten "Opfer" der Einführung der A-Welle entlastet werden.		x	Durch die Anpassungen des Zonenplans werden die "Opfer" der bei der Einführung der A-Welle eingeschobenen Zone 23 entlastet.
36.3	Schönenwerd	Einverstanden. Die Zonenanpassungen sind aber unabhängig von der Einführung des ITV zwingend auf den nächstmöglichen Termin einzuführen.		x	Da die öffentliche Hand nicht mehr Mittel für die Verbundfinanzierung bereitstellen kann, können beide Massnahmen nur gemeinsam umgesetzt werden. Nur wenn die Abopreise angepasst werden, können auch die Zonenanpassungen umgesetzt werden.
38.2	ProBahn Mittelland	Teilweise einverstanden. Der Zonenplan sollte mit folgenden Gebieten ergänzt werden: Bärenwil und Langenbruck (BL) ab Hägendorf sowie die Region um Reiden (LU). BL und LU sollen aufgefordert werden mitzumachen.		x	Die Buslinie von Hägendorf via Bärenwil nach Langenbruck verkehrt auf dem Abschnitt Allerheiligenrank - Bärenwil - Langenbruck nicht mehr. Damit macht eine Ausdehnung des Verbundgebiets auf Bärenwil keinen Sinn. Langenbruck ist integraler Bestandteil der A-Welle. Verbindungen bestehen jedoch in Richtung Mittelland nur via Balsthal - Oensingen.
		Im Bezirk Thal sollten Aedermannsdorf und Herbetswil in den Zonenplan aufgenommen werden.		x	Mit der Einführung der A-Welle wurden diese Gemeinden - gemäss den überwiegenden Verkehrsströmen Richtung Solothurn - in den Tarifverbund Libero integriert. Langfristig streben auch wir die Realisierung mehrerer Überlappungszonen zwischen den Verbunden an. Kurzfristig ist eine solche Lösung leider nicht umsetzbar. Mit den Zusatzabos A-Welle/Libero besteht aber für Pendler und Schüler aus diesem Raum bereits eine attraktive verbundübergreifende Lösung.

Frage 4

Bei Einführung des Tarifverbunds A-Welle wurden die Zonen im Perimeter des ehemaligen Tarifverbunds Olten nicht an das Preisniveau im restlichen A-Welle Verbundgebiet angehoben. Die Anpassung an ein einheitliches Tarifniveau im ganzen A-Welle-Gebiet wurde bis 2009 sistiert. Mit der Einführung des Integralen Tarifverbunds kommt eine grosszügigere Zoneneinteilung im Raum Olten/Niederamt zum Tragen, von der zahlreiche Kunden profitieren. Zugleich mit der Einführung dieser grosszügigeren Zoneneinteilung müssen die Tarife im Solothurner Perimeter der A-Welle an die Tarife im übrigen Verbundgebiet angepasst werden, da der Integrale Tarifverbund mit der neuen Zoneneinteilung nur eingeführt werden kann, wenn er für die öffentliche Hand kostenneutral ist. Sind Sie mit der Angleichung der Tarife im Solothurner Perimeter der A-Welle an die Tarife im übrigen A-Wellegebiet einverstanden?

Anzahl Eingaben	39
einverstanden	18
z.T. einverstanden	6
nicht einverstanden	14
keine Antwort	1



Amt für Verkehr und Tiefbau

Nr.	Institution	Eingabe	Kenntnisn.	Zustimmung	Ablehnung	Begründung/Anmerkung AVT
6.4	Starrkirch-Wil	Nicht einverstanden. Einerseits wird durch die Anhebung der Billettpreise das Umsteigen auf den öV nicht gefördert. Andererseits sind Lebenshaltungskosten, Einkommens- und Steuerniveau in SO und AG unterschiedlich.	x			<p>Zur Notwendigkeit der Tarifierpassungen siehe Begründung/ Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1).</p> <p>Wir betrachten die Agglomeration der "Netzstadt" AarauOltenZofingen als Einheit, die sich gemeinsam unter den anderen Agglomerationen behaupten muss.</p> <p>In Zusammenarbeit zwischen den beiden Kantonen und mit Einbezug der Gemeinden entsteht auch das gemeinsame Agglomerationsprogramm für diesen Raum.</p> <p>Unseres Erachtens benötigt dieser Kantonsgrenzen übergreifende Raum auch ein einheitliches Tarifangebot im öV. Wir können daher der Forderung nach unterschiedlicher Behandlung der einzelnen Teilräume nicht zustimmen.</p>
8.1	Winznau	Bedingt einverstanden. In Abhängigkeit der künftigen Tarifgestaltung: Grössere Zonen sind sicher im Interesse der Kunden, dürfen allerdings nicht zu einem unverhältnismässig hohen Tarifanstieg für Kurzstrecken führen.	x			<p>Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 8.1 (Frage 3).</p>
11.2	Rickenbach	Nicht einverstanden. Einzelbillette und Abos dürfen nicht noch teurer werden. Allgemein sollten die Tarife so bemessen sein, dass Taxifahrten mit 4 Personen deutlich teurer sind als die entsprechende öV-Strecke für 4 Personen.	x			<p>Zur Notwendigkeit der Tarifierpassungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1).</p> <p>Die öV-Tarife sind insbesondere im Hinblick auf die Vergünstigungen durch die Anerkennung von Halbtaxabo, durch Mehrfahrtenkarten und Tageskarten günstig.</p> <p>Für eine Fahrt Olten - Schönenwerd liegt der Taxipreis bei ca. 32.- bis 40.- Fr. Selbst beim Vollpreis von 2.80 Fr. pro Person liegt die öV-Benutzung immer noch bei nur ca. 30 % des Taxipreises.</p>

Amt für Verkehr und Tiefbau

					Mit den weiteren Ermässigungen (Halbtaxbillett, Mehrfahrtenkarte, Tageskarte, Monats- und Jahresabo) beträgt der öV-Tarif nur noch einen Bruchteil des Taxipreises. Bei Nutzung des Jahresabos kann man z. B. mit dem Gegenwert einer Taxifahrt 20 bis 24 Tage lang beliebig den öV benutzen.
16.2	SVP	Nicht einverstanden. Die Einkommens- und Steuerstrukturen sind in SO anders als in AG. Eine Subventionierung der aus SVP-Sicht teureren Aargauer Verkehrsmittel wird befürchtet.	x		Zur Notwendigkeit der Tarifierpassungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1). Es erfolgt keine Subventionierung der Aargauer Verkehrsunternehmen durch SO. Die Verbunderlöse werden je Teilgebiet (rote bzw. gelbe Zonen) gemäss der Nutzung durch die Fahrgäste auf die Transportunternehmungen verteilt. Auch die Verbundbeiträge von SO werden im Solothurner Perimeter der A-Welle verteilt.
17.1	Stüsslingen	Nicht einverstanden. Einerseits soll der Seniorentarif beibehalten werden.		x	Es ist vorgesehen, mit dem ITV den "9-Uhr-Pass" als Ersatz für den bisherigen Seniorentarif einzuführen. Dabei handelt es sich um einen für jedermann erhältlichen, zeitlich beschränkten Fahrausweis (gültig ab 9 Uhr) zu einem reduzierten Preis. Darüber hinaus bestehen mit den Mehrfahrtenkarten (6 für 5 oder 12 für 10) und Tageskarten günstige Tarife für gelegentliche Fahrten.
		Andererseits soll eine Erhöhung des Jugendtarifs vermieden werden.		x	Zur Notwendigkeit der Tarifierpassungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1). Die Ermässigung für Juniorenabos liegt in der A-Welle mit 25 % auf den Preis für Erwachsenenabos im Rahmen der üblichen Ermässigungen der anderen Verbundtarife. Bei den Einzelfahrten und Mehrfahrtenkarten können Jugendliche zudem vom ermässigten Tarif profitieren.
18.3	Däniken	Nicht einverstanden. Leistung und Gegenleistung stimmen schlicht nicht überein.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 18.1 (Frage 1).
19.3	OGG	Nicht einverstanden. Eine Erhöhung der Tarife um mehr als 30% seit der Einführung des Tarifverbunds ist inakzeptabel ohne Verbesserung des Transportangebots.	x		Zu den bereits umgesetzten und geplanten Angebotsverbesserungen siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 18.1 und 22.1 (Frage 1).

Amt für Verkehr und Tiefbau

		Zudem ist nicht einzusehen, warum die höheren Tarife bereits Ende 2008 eingeführt werden sollen, da gem. RRB 2004/2457 bis 2009 keine Anpassungen vorgenommen werden sollen.	x		Die Anhebung der Tarife für die Tarifzonen 20-28 an diejenigen der Tarifzonen 10-19 und 30-74 ist bis spätestens zum Fahrplanwechsel 2009 bzw. der Einführung eines integralen Tarifverbundes im Gebiet des Tarifverbundes A-Welle vorgesehen. Die Tariferhöhungen werden mit dem Fahrplan 2009 (Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2008) umgesetzt.
22.3	FdP	Bedingt einverstanden. Die notwendigen Anpassungen bei Einzelbilletten und Abos sind frühestens 2009 zu realisieren.		x	Siehe zweiter Teil der Begründung/Anmerkung zur Eingabe 19.3 (Frage 4).
		Zudem bringen die aktuellen Fahrplanverbindungen nicht die geforderten Verbesserungen für die ganze Region. Nachbesserungen werden erwartet. Preiserhöhungen und Angebotsverbesserungen müssen parallel realisiert werden.	x		Zu den bereits umgesetzten und geplanten Angebotsverbesserungen siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 18.1 und 22.1 (Frage 1).
24.3	Wangen b. O.	Nicht einverstanden. Tariferhöhungen bei gleichbleibendem öV-Angebot werden abgelehnt.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 24.1 (Frage 1).
25.1	ASTAG	Grundsätzlich einverstanden. Preisanpassungen nach oben sollten aber nur bei gleichzeitig verbessertem Angebot vorgenommen werden.		x	Zur Notwendigkeit der Tarifanpassungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1). Zu den bereits umgesetzten und geplanten Angebotsverbesserungen siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 18.1 und 22.1 (Frage 1).
26.1	Obergösgen	Nicht einverstanden. Tariferhöhungen nur bei besserem öV-Angebot. Das Niederamt hat die letzten Jahre immer mehr bezahlt. Die Pendler sind besser zu belohnen.	x		Zur Notwendigkeit der Tarifanpassungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1). Zu den bereits umgesetzten und geplanten Angebotsverbesserungen siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 18.1 und 22.1 (Frage 1).
27.2	VWD	Nicht einverstanden. Bei höheren Tarifen büsst der Tarifverbund an Attraktivität ein bzw. erfolgt das Umsteigen auf den öV nicht im gewünschten Ausmass.	x		Zur Notwendigkeit der Tarifanpassungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1).

Amt für Verkehr und Tiefbau

30.2	SP	Nicht einverstanden. Tarifierhöhungen werden abgelehnt. Vielmehr muss darauf geachtet werden, dass keine weitere Erhöhung erfolgt.			x	Zur Notwendigkeit der Tarifierhöhungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1).
31.1	VCS	Nicht einverstanden. Eine Preiserhöhung für Abos wäre nur mit einer deutlichen Leistungserhöhung zu begründen. Einzelbillette sind schon jetzt vergleichsweise teuer. Eine Kostensteigerung senkt die Attraktivität des öV.	x			Zur Notwendigkeit der Tarifierhöhungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1). Eine unbestrittene Verbesserung des ITV ist die Einführung von "Raum und Zeit": Ein Einzelbillett oder eine Mehrfahrtenkarte kann in den gelösten in der dafür vorgesehenen Zeit unbegrenzt auf allen Transportunternehmen benützt werden. Zudem bestehen günstige Tarife mit Halbtaxbilletten, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten, Monats- und Jahresabos. Zu den bereits umgesetzten und geplanten Angebotsverbesserungen siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 18.1 und 22.1 (Frage 1).
32.1	Grüne	Teilweise einverstanden. Eine schrittweise Anpassung der Tarife wäre vorzuziehen.			x	Bei einer schrittweisen Erhöhung müssten diejenigen Tarife, die durch die grosszügigere Zoneneinteilung gesenkt werden können, in einem ersten Schritt ebenfalls angehoben werden. Dies wurde von den Verbundpartnern als kontraproduktiv eingeschätzt.
		Weiter wird bei Einzelfahrkarten von der Kurzstrecke bis und mit 3 Zonen die Differenz zwischen Normaltarif und ermässigtem Tarif als zu gering erachtet.	x			Die Regelung, dass die Ermässigung erst ab 4 Zonen 50% des Normaltarifs beträgt, wird auch bei den anderen Tarifverbänden angewendet. Es handelt sich um eine nationale Regelung. Die Ermässigungen sind mit anderen Tarifverbänden vergleichbar.
		Zudem wird davon ausgegangen, dass sich Abopreise mit einem Halbtaxabo halbieren.			x	Halbtaxermässigung gibt es analog zu den anderen Verbänden nur bei Einzelbilletten, Mehrfahrtenkarten und Tageskarten. Abonnemente sind so stark ermässigt (z. B. Jahresabo: 9-facher Preis des Monatsabos = 3 Monate gratis), dass hier keine zusätzliche Halbtaxermässigung gewährt werden kann.
		Schüler sollen spezielle Ermässigungen auf den Jahresabos erhalten.		x		Diese Forderung ist mit den um 25% ermässigten Junioren-Tarifen bereits erfüllt. Zudem muss für ein Jahresabo bloss der Gegenwert von 9 Monaten bezahlt werden, was einer weiteren Ermässigung von ca. 25% gegenüber den Monatsabos entspricht.

Amt für Verkehr und Tiefbau

34.3	Olten	Bedingt einverstanden. Die notwendigen Anpassungen bei Einzelbilletten und Abos sind frühestens 2009 zu realisieren.			x	Siehe zweiter Teil der Begründung/Anmerkung zur Eingabe 19.3 (Frage 4).
		Zudem bringen die aktuellen Fahrplanverbindungen nicht die geforderten Verbesserungen für die ganze Region. Nachbesserungen werden erwartet. Preiserhöhungen und Angebotsverbesserungen müssen parallel realisiert werden.	x			Zu den bereits umgesetzten und geplanten Angebotsverbesserungen siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 18.1 und 22.1 (Frage 1).
36.4	Schönenwerd	Nicht einverstanden. Gemäss RRB 2004/2457 sollen die Preise für Verbundabos in den Solothurner Zonen der A-Welle erst 2009 ans Aargauer Tarifniveau angepasst werden.	x			Siehe zweiter Teil der Begründung/Anmerkung zur Eingabe 19.3 (Frage 4).
		Zudem steht den Tariferhöhungen überhaupt keine Erhöhung des Transportangebots gegenüber und bereits 2004 mussten die allermeisten Kunden des ehemaligen Tarifverbunds Olten erhebliche Preiserhöhungen hinnehmen.			x	Zu den bereits umgesetzten und geplanten Angebotsverbesserungen siehe Begründungen/Anmerkungen zu den Eingaben 18.1 und 22.1 (Frage 1).
37.1	BUD BL	Nicht einverstanden. Die Verteuerung der Jahresabos um 13.5% wird die Konkurrenzfähigkeit der ohnehin nachfrageschwachen Strecken Tecknau-Olten, Läuelfingen-Olten und Langenbruck-Balsthal zusätzlich schmälern.	x			Die Bewohner von Tecknau, Läuelfingen und Langenbruck profitieren von den A-Welle-Tarifen, ohne dass sich der Kanton BL bisher an den Verbundbeiträgen beteiligt. Gerade der Tarif Tecknau - Olten ist mit nur zwei Zonen sehr günstig. Für die Relationen Tecknau - Olten und Läuelfingen - Olten liegen die A-Welle-Abopreise zudem unter dem Preis für ein TNW-Abo.
		Alternativen bzw. zeitlich gestaffelte Preiserhöhungen sollten geprüft werden.			x	Zur Notwendigkeit der Tarifanpassungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1); zur zeitlichen Staffelung siehe 32.1 (Frage 4).
38.3	ProBahn Mittelland	Nicht einverstanden. Eine Preiserhöhung fördert das Umsteigen auf den öV nicht. Zudem darf der Ertrag aus der prognostizierten Verkehrszunahme nicht vollumfänglich für	x			Zur Notwendigkeit der Tarifanpassungen siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 6.1 (Frage 1). Ein Integraler Tarifverbund erfordert einen höheren Administrationsaufwand als ein reiner Abonnementsverbund.

Amt für Verkehr und Tiefbau

		administrative Kosten aufgewendet werden.			Durch gemeinsame Beschaffung und gemeinsamen Unterhalt der Billettautomaten und gemeinsame Tarifpflege entsteht jedoch bei den Transportunternehmungen selbst weniger administrativer Aufwand.
		Das Preisniveau muss generell gesenkt bzw. dem tieferen Niveau angepasst werden, um das Umsteigen auf den öV zu fördern. Den Parlamenten in SO und AG ist ein entsprechender Antrag zu stellen.		x	Vorgabe bei der Einführung des ITV für die öffentliche Hand ist die Kostenneutralität. Damit scheiden Lösungen, die zu höheren Abgeltungen bzw. Verbundbeiträgen der Kantone und Gemeinden führen, aus.
39.1	Neuendorf	Grundsätzlich einverstanden. Doch stellt sich die Frage, ob das Solothurner Preisniveau zwingend auf jenes des Aargau angehoben werden muss. Könnten nicht allenfalls die Aargauer Preise gesenkt werden?		x	Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 38.3, zweiter Teil (Frage 4).
		Durch Vereinheitlichung, Automatisierung zentrale Verwaltung und Update der neuen Verkaufsgeräte sollte eher Personal eingespart werden.		x	Auch wir gehen davon aus, dass die Kosten durch die einheitliche Beschaffung und zentrale Verwaltung gesenkt werden können. Diese Rationalisierungseffekte sind allerdings im Vorfeld nur schwer zu beziffern.
		Zudem sollten auch die Kosten von 400'000.- Fr. fürs Marketing gesenkt werden.		x	Vor dem Hintergrund der Einführung der A-Welle 2004 muss davon ausgegangen werden, dass dieser Betrag nötig sein wird, um den ITV möglichst gut positionieren und bekannt machen zu können. Es muss zudem Wert darauf gelegt werden, dass die Kunden die Vorteile, insbesondere die Nutzung aller Verkehrsmittel in den gelösten Zonen, von Anfang an verstehen.

Frage 5

In der weiteren Planung des Integralen Tarifverbunds wird untersucht, welche Tarife des Zusatzsortiments eine hohe Priorität haben. Wir bitten Sie, uns mitzuteilen, welche Tarife des Zusatzangebots aus Ihrer Sicht besonders wichtig sind und prioritär umzusetzen sind.

Zusammengefasst haben die Vernehmlassungsteilnehmer die Wichtigkeit des Zusatzsortiments wie folgt beurteilt:

Zusatzsortiment	wichtig
Familienabo	28
Multitageskarte	24
Partner-A-Welle Abo für Erwachsene	24
Billet für Messen, Ausstellungen und Events	21
P+R Kombi-Billet	18
RailAway-A-Welle-Kombi für Freizeitangebote	16
9-Uhr-Pass	15
Regionale touristische Tageskarte	15
Hundebillet	13
Velobillet	11

Amt für Verkehr und Tiefbau

Weitere Eingaben

Nr.	Institution	Eingabe	Kenntnisn.	AVT		Begründung/Anmerkung AVT
				Zustimmung	Ablehnung	
12.1	AÖV BE	Begrüsst würde ein Anstossen des Libero und der A-Welle im Abschnitt zwischen Murgenthal und Roggwil-Wynau, der heute in keinem Tarifverbund liegt. Eine Umsetzung per Dezember 2008 soll geprüft werden.		x		Wir setzen uns ebenfalls dafür ein, dass im Raum Langenthal - Roggwil - Murgenthal eine kundenfreundlichere Lösung (Anstoss der Verbunde Libero und A-Welle bzw. Überlappungszonen) umgesetzt wird. Die effektive Lösung ist von den Kantonen BE und AG bzw. von den Verbunden A-Welle und Libero direkt auszuhandeln.
31.2	VCS	Eine Erweiterung des Fahrausweissortiments ist wünschbar. Deshalb werden alle Zusatztarife als wichtig erachtet. Ziel muss es sein, das Umsteigepotenzial beim wachsenden Freizeitverkehr zu fördern und ununterbrochene Mobilitätsketten zu haben.		x		Die Einführung der unter Frage 5 erwähnten und von den Vernehmlassungsteilnehmern bewerteten Zusatztarife wird geprüft. Allerdings sollten zu Beginn des ITV ein übersichtliches Tarifangebot zur Verfügung stehen, damit die Kunden den Überblick behalten. Das Tarifangebot kann in den Folgejahren sukzessive ergänzt werden.
32.2	Grüne	Für Juli/August wird ein Umweltabo gegen die Ozonbelastung angeregt, ähnlich dem Arco baleno im Raum Lugano (2 Monate für 50.- Fr.). Dies wird als Anreiz für das Umsteigen auf den öV gesehen.		x		Ein solches Abo wird im Rahmen des Zusatzsortiments geprüft. Eine Einführung kann aber voraussichtlich noch nicht 2009 erfolgen.
8.2	Winznau	Es wird vermisst, dass im Anhörungsbericht nicht auf die Frage der Kundenakzeptanz betreffend Tarifanpassungen eingegangen wird.	x			Die Akzeptanz des Integralen Verbunds ist uns ein grosses Anliegen. Hierin einbezogen werden müssen sowohl die Anpassungen der bestehenden Tarife als auch der Nutzen, die der ITV und die Zonenoptimierungen bringen.
16.3	SVP	Ein Vergleich "heutiger Tarif und neuer Tarif" der meistbenützten Strecken im solothurnischen Teil der A-Welle wird vermisst.	x			In der Kantonsratsvorlage zum ITV A-Welle. In der Beilage zur Kantonsratsvorlage zm ITV A-Welle wird die Preisentwicklung auf ausgewählten Relationen aufgenommen.

Amt für Verkehr und Tiefbau

16.4	SVP	Es ist nicht ersichtlich, welches die finanziellen Auswirkungen für die Solothurner Bevölkerung sind. Vermutlich werden massive Mehrkosten entstehen und so die teureren aargauischen Verkehrsmittel subventioniert.	x		Eine Subventionierung von Aargauer Transportunternehmungen ist ausgeschlossen. Siehe auch Begründung/Anmerkung zur Eingabe 16.2 (Frage 4).
30.3	SP	Protestiert wird gegen den Zeitpunkt (Weihnachten) und die kurze Dauer der Vernehmlassung . Dies wird als Zumutung für ein Miliz-Politsystem angesehen. In Zukunft sollten angemessene Fristen angesetzt werden, insbesondere wenn keine Dringlichkeit besteht.	x		Politische Vorgaben v.a. im Kanton AG (Behandlung im Parlament) zwingen zu einem straffen Vorgehen. Wir erachten dennoch die Frist von gut einem Monat als ausreichend. Ansonsten bemühen wir uns darum, den Vernehmlassungsteilnehmern angemessene Fristen einzuräumen.
905.1	CVP	Die Flut von Vernehmlassungen und die meist zu kurzen Fristen verunmöglichen eine termingerechte Einreichung einer Antwort. Eine bessere Koordination und längere Eingabefristen würden begrüsst.	x		Siehe Begründung/Anmerkung zur Eingabe 30.3 (Weitere Eingaben).

Abkürzungen

AVT Amt für Verkehr und Tiefbau

BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu

ITV Integraler Tarifverbund

OGG Olten Gösgen Gäu

öV öffentlicher Verkehr

REVO Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (SR 742.221)

SBB Schweizerische Bundesbahnen

S-POS Self Service Point Of Sale

TNW Tarifverbund Nordwestschweiz

ZVV Zürcher Verkehrsverbund