

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

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 22. Mai 2007, RRB Nr. 2007/847

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung.....	5
1. Ausgangslage	7
1.1 Der Tarifverbund A-Welle.....	7
1.2 Tarifverbunde im Kanton Solothurn.....	7
1.3 Verbindungen mit Nachbarverbunden	8
1.4 Bedürfnisnachweis	9
1.4.1 Kantonsratsbeschluss	9
1.4.2 Fahrgäste	9
2. Integraler Tarifverbund A-Welle (ITV A-Welle)	9
2.1 Zielsetzungen ITV A-Welle	9
2.2 Nutzen.....	9
2.2.1 Nutzen aus Sicht Fahrgäste	9
2.2.2 Nutzen aus Sicht Transportunternehmen	10
2.2.3 Nutzen aus Sicht Besteller	10
3. Tarifzonenplan	10
4. Fahrausweissortiment	11
4.1 Basissortiment.....	11
4.2 Geltungsbereich und -dauer.....	11
4.3 Erweiterungssortiment	11
5. Preise	11
5.1 Preiskalkulation.....	11
5.2 Preisniveau / Ticketpreise.....	12
5.3 Preistabelle	12
5.3.1 Einzelfahrausweise.....	12
5.3.2 Abonnemente.....	12
5.4 Ermässigungen	12
5.4.1 Generelle Ermässigungen	12
5.4.2 Einzelfahrausweise.....	12
5.4.3 Abonnemente.....	13
5.4.4 Preisveränderungen	13
6. Ertragsabschätzung.....	14
6.1 Grundlagen.....	14
6.2 Ergebnis der Ertragsabschätzung für Einzelfahrausweise	14
6.3 Mehr- und Mindereinnahmen Abonnemente	15
7. Einnahmenverteilung	15
8. Marketing und Kommunikation	15
9. Organisation und Vertragswesen	15
9.1 Organisation.....	15
9.2 Vertragswesen	16
10. Kosten und Finanzierung der Verbundorganisation.....	16
10.1 Einmalige Kosten.....	16
10.2 Wiederkehrende Kosten	16
11. Vertriebssystem für den ITV A-Welle.....	16
11.1 Heutiges Vertriebssystem	16
11.2 Vertriebssystem S-POS Schweiz	17
11.3 Vertriebssystem S-POS für die A-Welle.....	17
11.4 Beschaffen des Vertriebssystems S-POS A-Welle.....	18
11.5 Bedarf Verkaufsgeräte für die A-Welle (Mengengerüst).....	18
11.5.1 Billettautomaten an Haltestellen (Typ L)	18
11.5.2 Billettautomaten in den Fahrzeugen (Typ F)	18
11.5.3 Chauffeurverkaufsgeräte (Typ C, CS, CT, CO)	19

11.5.4	Billettautomaten der SBB	19
11.5.5	Backend-System.....	19
11.5.6	Entwerfer.....	19
11.5.7	Prüfung von Alternativen.....	19
11.6	Investitionskosten	20
11.6.1	Datengrundlagen.....	20
11.6.2	Projektierungskosten.....	20
11.6.3	Kosten und Finanzierung	20
12.	Termin- und Ablaufplan	21
13.	Ergebnisse der Vernehmlassung	21
14.	Rechtliches.....	22
15.	Antrag.....	23
16.	Beschlussesentwurf.....	25

Anhang

Anhang 1	Tarifzonenpläne 2007 und ab 2009
Anhang 2	Vorgesehenes Basissortiment Fahrausweise
Anhang 3	Vorgesehenes Erweiterungssortiment Fahrausweise
Anhang 4	Preistabelle Einzelfahrausweise
Anhang 5	Preistabelle Abonnemente
Anhang 6	Preisvergleiche Einzelfahrausweise BOGG-Tarif
Anhang 7	Preisvergleiche Einzelfahrausweise Bahn
Anhang 8	Preisvergleiche Abonnemente
Anhang 9	Termin- und Ablaufplan

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

Kurzfassung

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 einen Anteil von 80 %, der Kanton Solothurn von 20 % an der A-Welle.

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 zu einem 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 gilt heute als Übergangsregelung im Binnenverkehr der Zonen des früheren Tarifverbunds Olten ein tieferes Preisniveau als auf den übrigen Relationen. Mit Einführung des ITV A-Welle sollen die Preise für die Abonnemente im gesamten Verbundgebiet vereinheitlicht werden, indem die Preise im Binnenverkehr der Solothurner Zonen (im heutigen Zonenplan gelb) auf das Preisniveau im übrigen A-Welle-Gebiet angehoben werden.

Die Erweiterung zum integralen Tarifverbund A-Welle war bereits beim Zusammenschluss der Verbunde Aargau und Olten als nächster Schritt angestrebt. Der Solothurner Kantonsrat hat mit dem Mehrjahresprogramm 2006 – 2007 (KRB Nr. SGB 116/2005) die Erarbeitung der Grundlagen für den Integralen Tarifverbund A-Welle in Auftrag gegeben.

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 in den letzten Jahren 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. Ein Verzicht auf diese Geräte hätte 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 Fr. 70'000.--. Der entsprechende Betrag ist im Globalbudget 2008 – 2009 für den öffentlichen Verkehr enthalten.

An den Abgeltungen haben sich die Gemeinden nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖVG, BGS 732.1) 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 Fr. 38'500.-- und auf die Gemeinden Fr. 31'500.--.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über den Integralen Tarifverbund A-Welle und das Vertriebssystem S-POS A-Welle.

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 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 Gösigen Gäu von dieser Erweiterung 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, Gösigen, 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 derzeit 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 (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 des Kantons Bern, Region Grenchen	Westlicher Teil des Bezirks Lebern	Abonnementsverbund
Z-Pass	Aargauer Tarifgebiet der A-Welle sowie angrenzende Teile des Solothurner Tarifgebiets 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 werden - ausser in den ausschliesslich im Tarifverbund Abo ZigZag liegenden Gemeinden Grenchen und Bettlach - im gesamten Kantonsgebiet Solothurn integrale Verbundtarife gelten.

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, der als virtueller Verbund für Abonnemente konzipiert ist. Im Z-Pass können die Fahrgäste die gewünschten Zonen im ZVV mit den Zonen im jeweils benachbarten Verbund 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 vorgesehen. Das Projekt ist gestartet. Zur Zeit wird eine Vorstudie über die Machbarkeit erarbeitet. Die Umsetzung des ITV Z-Pass wird frühestens im Dezember 2009 möglich sein.

Um den Z-Pass im Korridor A-Welle - Zürcher Verkehrsverbund zu einem 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

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 marktgerechtes 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.
- Die Einführung des Integralen Tarifverbunds A-Welle bietet die Voraussetzung für eine spätere Einführung des Integralen Tarifverbunds Z-Pass, mit dem auch Einzelreisenden aus dem Tarifgebiet der A-Welle in das ZVV-Gebiet und damit in die Wirtschaftsregion Zürich die Vorteile eines integralen Tarifverbunds A-Welle offen stehen.

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 gemeinsam mit den betroffenen Transportunternehmen den Zonenplan auf der Basis der bisherigen Erfahrungen 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 (Details siehe Anhang 3). Dabei ist zu beachten, dass das Fahrausweissortiment transparent und übersichtlich bleiben muss. Die Einführung von Elementen aus dem Erweiterungssortiment kann dabei auch zu einem späteren Zeitpunkt als zur Einführung des Integralen Tarifverbunds erfolgen.

5. Preise

5.1 Preiskalkulation

Um den Integralen Tarifverbund einführen zu können, ohne die öffentliche Hand deutlich mehr zu belasten als heute, basieren Preiskalkulation und -gestaltung 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 für Einzelfahrausweise geltenden 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

Die Details zu den Einzelfahrausweisen enthält Anhang 4.

5.3.2 Abonnemente

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

Die Preise im Binnenverkehr innerhalb der Solothurner Zonen werden an das Niveau der übrigen Relationen im Tarifverbund A-Welle angepasst.

5.4 Ermässigungen

5.4.1 Generelle Ermässigungen

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 Anhang 4 zu bezahlen.

Für Kinder und 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 vollendetem 25. Altersjahr erhalten das Abonnement „JUNIOR“ mit einer Ermässigung von rund 25 % auf dem Abonnementspreis für Erwachsene. Diese Regelung entspricht derjenigen 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 möglichst über das ganze Verbundgebiet harmonisches Preisgefüge zu erreichen.

Mit dem ITV gelten im gesamten Verbundgebiet einheitliche Preise im Einzelfahrausweisbereich. Die heute unterschiedlichen Tarife der Transportunternehmen werden dabei in einen einheitlichen Tarif überführt, bei dem die Preise nach der Anzahl der gelösten Zonen berechnet werden. Dabei steigen tendenziell Preise in denjenigen Relationen, die heute unter dem Durchschnitt liegen. Dies betrifft insbesondere Kunden, die heute ausschliesslich die Züge der SBB benützen.

Preise für Relationen, welche heute über dem Durchschnitt liegen, sinken hingegen tendenziell. Dies betrifft insbesondere Relationen, die vom PostAuto bedient werden und Umsteigebeziehungen, auf denen verschiedene Transportunternehmungen benützt werden.

Da die Verbundbillette auf allen Verkehrsmitteln in den gelösten Zonen gelten, entfällt mit dem ITV beim Umsteigen zwischen Bahn und Bus das Lösen eines Anschlussbilletts am Umsteigepunkt. Dies ist besonders dort von Vorteil, wo im Hinblick auf attraktive Umsteigezeiten für Pendler kurze Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus bestehen (z.B. Balsthal, Oensingen, Oberbuchsitzen, Hägendorf, Olten, Däniken und Schönenwerd).

Zudem ermöglichen es die ITV-Tarife mit dem harmonischen Tarifniveau im gesamten Verbundgebiet, heute bestehende Ungerechtigkeiten zu einem grossen Teil zu beseitigen bzw. zu mindern. Als Beispiel sind die Tarife aus dem Thal nach Oensingen genannt, wo der Fahrpreis von Mümliswil nach Oensingen, wo kein Verbundtarif gilt, fast 80 % höher ist als der integrale Libero-Tarif vom doppelt so weit entfernten Welschenrohr:

Strecke	Kilometer	Tarif / Verbund	Zonen	Vollpreis	Halbtax
Welschenrohr - Oensingen	17	Libero	2	3.60	2.60
Mümliswil - Oensingen	8	Heute kein Verbundtarif	-	6.40	3.20
		Ab 2009 mit ITV A-Welle	2	3.80	2.60

Bei einer Wertung der Preise im Integralen Tarifverbund A-Welle ist zudem zu berücksichtigen, dass die Billette mit dem Prinzip „Raum und Zeit“ innerhalb der Geltungsdauer und der gelösten Zonen unbeschränkt gelten.

Eine Zusammenstellung der Preisentwicklung mit der Einführung des Integralen Tarifverbunds A-Welle zeigen die Anhänge 6 bis 8.

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 „Durchtarifizierungsverluste“ sind in die Berechnungen eingeflossen. Durchtarifizierungsverluste 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 hievord beschriebenen Grundlagen werden auf der Berechnungsbasis 2005 die in der folgenden Tabelle zusammengestellten Einnahmen erwartet.

Mit der Erweiterung zum Integralen Tarifverbund werden Nachfragesteigerungen erwartet, welche zu zusätzlichen Einnahmen führen. Diese sind, im Vergleich zur Einführung bei anderen Verbunden, mit 1 % eher konservativ geschätzt.

Bezeichnung	Soll-Ertrag Tarifniveau 2005	Geschätzter Verbunder- trag 2009	Abweichung	
	Fr.	Fr.	Fr.	%
Einnahmen aus Fahrausweisverkauf (2009 bei gleicher Nachfrage und neuer Tarifstruktur)	33'500'000	36'200'000		
Durchtarifizierungsverlust		-1'450'000		
Total	33'500'000	34'750'000	1'250'000	3.7
Erwartete zusätzliche Nachfrage 1 %		335'000	335'000	1.0
Total erwartete Mehreinnahmen			1'585'000	4.7
- davon Perimeter Kanton Solothurn ca.			317'000	

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

6.3 Mehr- und Mindereinnahmen Abonnemente

Auswirkungen auf die Einnahmen aus dem Abonnementsverkauf haben insbesondere der angepasste Zonenplan des ITV A-Welle und die Aufhebung der Übergangsregelung im Binnenverkehr der Solothurner Zonen.

Auf der Basis der Verkaufszahlen 2005 und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Nachfragewirkungen der Zonenanpassung und der Tarifangleichung wird erwartet, dass die Einnahmen aus dem Abonnementsverkauf im Solothurner Teil der A-Welle etwa in der gleichen Grössenordnung wie heute bleiben. Dies liegt darin begründet, dass die Anhebung des Preisniveaus im Binnenverkehr der Solothurner Zonen und die Zonenanpassung in den Räumen Olten und Niederamt gegenläufig wirken.

7. Einnahmenverteilung

Die Verteilung der Einnahmen auf die am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmungen 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 kommt in den Jahren 2009 und 2010 ein unter den Transportunternehmen vereinbarter Übergangsverteilungsschlüssel 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 Fr. 400'000.00 geschätzt. Davon sind ca. Fr. 80'000.00 vom Kanton Solothurn zu übernehmen.

Die Berechnungen für die Kosten des Einführungsmarketings basieren auf Erfahrungswerten beim Zusammenschluss der Verbunde Olten und Aargau (Fr. 150'000.00) sowie der Einführung des Z-Passes (Korridor A-Welle) (Fr. 250'000.00). 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 Abonnementsverbundes.

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 der Umsetzung der Zonenplanänderungen an.

Auf der Basis des angepassten Tarifzonenplans gemäss Anhang 1 betragen die einmaligen Änderungskosten rund Fr. 30'000.00 (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 Fr. 250'000.00 auf neu ca. Fr. 450'000.00. Von den Mehrkosten von ca. Fr. 200'000.00 entfallen ca. Fr. 40'000.00 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).

Jede Transportunternehmung in der A-Welle betreibt heute bei den Einzelfahrausweisen ein 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 können die Verkaufsgeräte vielfach technisch nicht mehr nachgerüstet werden und genügen damit den Anforderungen eines integralen Verbundes nicht. Zudem ist der Unterhalt der alten Geräte aufwändig, 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.

11.2 Vertriebssystem S-POS Schweiz

Auf nationaler Ebene sind seit langem Bestrebungen im Gang, die Bedienungsflächen 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 als bei vergangenen Beschaffungen erfüllen. Die in der A-Welle zum Einsatz kommenden Geräte werden ähnliche Funktionen wie die heute bei den 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 benutzen, 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 mit geringem Aufwand 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 Erfahrungen 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.

Vier Anbieter haben Offerten eingereicht. Nach sorgfältiger Evaluation hat der Tarifverbund A-Welle den Zuschlag - unter Vorbehalt der Bewilligung der erforderlichen Kredite durch die zuständigen Gremien - an die Firma ATRON electronic GmbH, Markt Schwaben bei München, Deutschland, erteilt. Das Angebot von ATRON erreichte bei der Bewertung das beste Gesamtergebnis. Die Firma verfügt über eine Schweizer Niederlassung in Bronschhofen (SG).

11.5 Bedarf Verkaufsgeräte für die A-Welle (Mengengerüst)

11.5.1 Billettautomaten an Haltestellen (Typ L)

Im Solothurner Perimeter der A-Welle stehen nur bei den SBB 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 hingegen nicht über stationäre Billettautomaten. Wo solche stationären Billettautomaten nicht 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.

Mit Einführung des ITV A-Welle werden Reisende vermehrt an ihrem Ausgangspunkt den Fahrausweis bis zum Zielort statt – wie bisher – zum nächsten Umsteigepunkt 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 80 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)

Der Busbetrieb Aarau (BBA) und der Busbetrieb Baden Wettingen (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. Der Ersatz erfolgt im Rahmen der ordentlichen Ersatzbeschaffungen der Transportunternehmungen.

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. Die heute bestehenden 210 Geräte in der gesamten A-Welle müssen ersetzt werden. Dies erfolgt im Rahmen der ordentlichen Ersatzbeschaffungen der Transportunternehmungen.

Die beim BOGG eingesetzten Chauffeurverkaufsgeräte sind vom selben Hersteller, der auch den Zuschlag für die S-POS-Geräte der A-Welle erhalten hat. Ein Austausch dieser Geräte gegen die neuen S-POS-Chauffeurverkaufsgeräte hat sich als die günstigste Lösung erwiesen. Da die bisher eingesetzten Geräte zum Zeitwert zurückgenommen werden, entspricht der Austausch der Chauffeurverkaufsgeräte einer ordentlichen Ersatzbeschaffung.

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 kann 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 Tarifsystem künftig nur noch einmal im „Backend“ vorgenommen werden müssen, statt wie heute, alle Billettautomaten und Chauffeurverkaufsgeräte einzeln anzupassen.

Den Betrieb des Backends übernimmt eine Transportunternehmung. Die Ausschreibung für die Verkaufsgeräte schliesst auch die Anschaffung des Backend-Systems mit ein (Hard- und Software). Die vom Backend ausgelösten Kosten sind Gegenstand dieser Vorlage.

11.5.6 Entwerter

Die vorhandenen 585 Entwerter für Tages- und Mehrfahrtenkarten werden bei Bedarf im Rahmen der ordentlichen Ersatzbeschaffungen ersetzt.

11.5.7 Prüfung von 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 Transportunternehmungen ermittelten Bedarf an Billettverkaufsgeschäften (Stand 31. Januar 2007). Eine Anzahl Reservegeräte ist ebenfalls vorgesehen. Im Vertrag werden mit dem Lieferanten Optionen für zusätzliche Geräte vereinbart. Die Kostenberechnung basiert auf dem Angebot der Firma ATRON electronic GmbH.

11.6.2 Projektierungskosten

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.

11.6.3 Kosten und Finanzierung

Die Investitionskosten für die Verkaufsgeräte und das Backend werden von den einzelnen Transportunternehmen getragen. Das Anschaffen der neuen Geräte verursacht 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. Die Investitionskosten der Transportunternehmen für die Neubeschaffungen sind in der folgenden Tabelle im Überblick dargestellt.

Alle Billettautomaten an den Haltestellen und in den Fahrzeugen haben ihre Altersgrenze erreicht bzw. teilweise weit überschritten. Diese Geräte müssten auch ohne Einführung des integralen Tarifverbunds A-Welle im Rahmen der ordentlichen Ersatzbeschaffungen ersetzt werden.

In der folgenden Tabellen sind nur die zusätzlichen Kosten der Neubeschaffungen von Billettautomaten und des neuen Backends (Hintergrundsystem) des Vertriebssystems S-POS A-Welle aufgeführt. Kosten für Ersatzbeschaffungen, die auch ohne Einführung des ITV A-Welle anfallen würden, sind in den angegebenen Werten nicht berücksichtigt.

Investitionen, von Transportunternehmungen zu tätigen		
- Neubeschaffungen 9 Verkaufsgeräte Typ „L“ an Haltestellen im Solothurner Perimeter der A-Welle einschliesslich Anschluss und Montage	Fr.	385'000.00
- Neubeschaffung je eines Verkaufsgerätes „CS“ und „CT“	Fr.	14'000.00
- Solothurner Anteil an der Neubeschaffung „Backend“	Fr.	80'000.00
- Solothurner Anteil an den weiteren Kosten (Projektierungskosten, Ausführungspläne)	Fr.	42'000.00
- Summe	Fr.	521'000.00
Im Rahmen der Abgeltungen jährlich wiederkehrende Kosten	Fr.	70'000.00

An den sich aus der Beschaffung des neuen Vertriebssystems ergebenden wiederkehrenden Kosten haben sich die Gemeinden gemäss ÖVG mit zur Zeit 50 % zu beteiligen. In der Vernehmlassungsvorlage zum ÖV-Gesetz ist vorgesehen, diesen Satz auf 45 % zu reduzieren. Der Nettoaufwand des Kantons Solothurn beträgt Fr. 35'000.00 pro Jahr gemäss geltendem ÖV-Gesetz, bei einer Annahme des verminderten Gemeindeanteils gemäss revidiertem ÖV-Gesetz Fr. 38'500.00.

Die benötigten finanziellen Mittel sind im Globalbudget 2008 – 2009 berücksichtigt.

12. 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 9).

13. Ergebnisse der Vernehmlassung

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn hat das Projekt des Integralen Tarifverbunds A-Welle und der Beschaffung der S-POS-Verkaufsgeräte vom 20. Dezember 2006 bis zum 2. Februar 2007 in die Vernehmlassung gegeben. Parallel fand auch im Kanton Aargau eine entsprechende Vernehmlassung statt.

Von 83 angeschriebenen Gemeinden, Verbänden und weiteren Institutionen sind 39 Antworten eingegangen. Grosse Zustimmung fanden in der Vernehmlassung mit 79 % der eingegangenen Antworten die Einführung des Integralen Tarifverbunds und mit 72 % die Beschaffung der neuen Verkaufsgeräte.

Die Optimierung der Zoneneinteilung im Raum Olten, bei der die Zone 20 (Olten) auf Wangen bei Olten, Dulliken und Aarburg ausgedehnt wird, und zwischen Olten und Aarau eine Zone entfällt, fand sogar 89 % Zustimmung.

Da die Einführung des Integralen Tarifverbunds für Kanton und Gemeinden ohne Zusatzkosten erfolgen muss, und da zudem die Preise auf den betroffenen Relationen mit der Zonenoptimierung in Olten und im Niederamt sinken, kann der Integrale Tarifverbund nicht ohne Tarifanpassung im Binnenverkehr der Solothurner Zonen umgesetzt werden. Trotz diesen unumgänglichen Preiserhöhungen für diejenigen Relationen, die nicht von der Zonenoptimierung profitieren können, haben 46 % der Vernehmlassungsteilnehmer uneingeschränkt und immerhin noch weitere 15 % der Tarifanpassung bedingt der Anpassung des Preisniveaus im Binnenverkehr der Solothurner Zonen an das Niveau im übrigen Verbund zugestimmt.

In die Vorlage zum Integralen Tarifverbund sind soweit möglich Anregungen aus der Vernehmlassung eingeflossen. So wurde z.B. der „9-Uhr-Pass“ vom Erweiterungssortiment ins Basissortiment aufgenommen. Auf die vielfach kritisierte Angleichung der Abonnementspreise im Binnenverkehr der Solothurner Zonen an das Niveau im übrigen Verbund kann allerdings im Hinblick auf die Vorgabe der Kostenneutralität für die öffentliche Hand nicht verzichtet werden.

14. Rechtliches

Gegenstand dieser Vorlage bildet die Zustimmung zur Umsetzung des Integralen Tarifverbunds A-Welle mit der im Raum Olten – Niederamt optimierten Zoneneinteilung und dem Anheben des Tarifniveaus in den im heutigen Zonenplan gelben Zonen des ehemaligen Tarifverbunds Olten auf das Tarifniveau der übrigen Zonen der A-Welle.

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

§ 3 Zusammenarbeit der Unternehmen

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 Tarifverbunden und gegebenenfalls Verkehrsverbunden. [...]*

§ 6 Entschädigung von Leistungen

¹ *Für das vereinbarte Grundangebot (§ 5) wird dem Unternehmen die Differenz zwischen den erzielbaren Erträgen und den Kosten entschädigt, die trotz effizienter Betriebsführung entsteht.*

Relevant für die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden ist ferner § 10 des ÖV-Gesetzes (Leistungen der Einwohnergemeinden).

Die Folgekosten der Beschaffung der S-POS-Geräte in der Höhe von Fr. 70'000.00 (Abschreibungen und Zinsen) sind im Betrag für das Grundangebot der ÖV-Leistungen im Globalbudget für den öffentlichen Verkehr 2008 – 2009 enthalten.

15. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Peter Gomm
Landammann

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

16. Beschlussesentwurf**Integraler Tarifverbund A-Welle und Vertriebssystem S-POS
A-Welle**

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf §§ 3, 6 und 10 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992¹⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 22. Mai 2007 (RRB Nr. 2007/847), beschliesst:

Der Einführung des Integralen Tarifverbunds A-Welle mit dem verbesserten Zonenplan und der Anhebung des Preisniveaus für Abonnemente im Binnenverkehr innerhalb der gelben Zonen auf das Preisniveau im übrigen Verbund wird zugestimmt.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

¹⁾ BGS 732.1.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement (3)

Amt für Verkehr und Tiefbau (5)

Finanzdepartement (2)

Amt für Finanzen (2)

Kantonale Finanzkontrolle

Parlamentscontroller

Parlamentsdienste

Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern

Baudepartement des Kantons Aargau, Sektion öffentlicher Verkehr, Entfelderstrasse 22,
5001 Aarau

Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft, Abteilung öffentlicher Verkehr,
Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Regionalverkehr SBB, Region Nordwestschweiz, St.-Jakobs-Strasse 17, 4052 Basel

Regionalverkehr SBB, Region Zentralschweiz, Zentralstrasse 5, Postfach, 6002 Luzern

Direktion Oensingen-Balsthal-Bahn, Bahnhofplatz 1, Postfach, 4710 Balsthal

Direktion Busbetrieb Aarau, Hintere Bahnhofstrasse 80, 5001 Aarau

Direktion Busbetrieb Olten Gösgen Gäu, Industriestrasse 30-34, Postfach 334, 4612 Wangen b. O.

Direktion PostAuto Schweiz AG, Region Nordschweiz, Filiale Basel, Postfach, 4002 Basel

Tarifverbund A-Welle, Geschäftsstelle, Postfach 62, 4658 Däniken

Tarifverbund Libero, Geschäftsstelle, Postfach 311, 3000 Bern 14

Tarifverbund Nordwestschweiz TNW, Grenzweg 1, 4104 Oberwil

Tarifverbund Z-PASS-TVA, c/o Schenker & Partner AG, Postfach 62, 4658 Däniken