

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2019/669 von Felix Keller: «Sparbillette auch auf dem TNW-Netz» 2019/669

vom 2. März 2021

1. Text des Postulats

Am 17. Oktober 2019 reichte Felix Keller das Postulat 2019/669 «Sparbillette auch auf dem TNW-Netz» ein, welches vom Landrat am 13. Februar 2020 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Gemäss Angaben der SBB wurden im Jahr 2018 schweizweit über fünf Millionen, an Spitzentagen rund 30 000 Sparbillette, verkauft. Im ersten Halbjahr 2019 wurden bereits rund 3 Millionen Sparbillette verkauft, was rund 15 Prozent aller Billette ausmacht. Zwei Drittel der Sparbillette wurden von bestehenden Kunden gekauft, die sowieso den gleichen Zug benutzt hätten (Mitnahmeeffekt) oder wegen dem Sparbillett einen anderen Zug benutzten (gleichmässigerer Auslastung der Züge). Immerhin ein Drittel der Sparbillette (rund 1 Million) wurde von Kunden gekauft, die sonst nicht den Zug benutzt hätten. Davon hätten 70 Prozent (rund 700 000) ein anderes Transportmittel benutzt und der Rest (rund 300 000) die Reise gar nicht angetreten. Die erwähnten Zahlen basieren auf Kundenumfragen bei 1000 Sparbillett-Kunden pro Monat.

Die Sparbillette haben eine Lenkungswirkung auf schwach ausgelastete Züge. Jeder vierte Kunde änderte seine Reisezeit. Ein Drittel der Kunden unternahm die Fahrt nur dank Rabatt. Rund 20 Prozent reisten mit der Bahn anstatt mit einem anderen Verkehrsmittel, insbesondere dem Auto. Konkret profitieren SBB-Kundinnen und -Kunden von Preissenkungen von bis zu 70 % auf Einzelbilletten.

Sparbillette auf dem TNW-Netz sind hingegen nicht verfügbar. Das führt zu kuriosen Tarifabbildungen auf den diversen Strecken des TNWs:

Beispiele: Fahrt am Dienstag, 5. November 2019 (Stand 15. Oktober 2019)

Reiseziel Laufen:

Abfahrt ab Basel 10.58 Uhr, (IC 51), Basel – Laufen (– Delémont)

Reisekosten

bis Laufen $\frac{1}{2}$ Tax 4.30 CHF

Sparticket bis Delémont $\frac{1}{2}$ Tax 2.60 CHF (Einsparung 1.70 CHF, bzw. 40 %)

Fazit: Der Kluge reist im Zuge und löst für nach Laufen ein Sparticket bis Delémont!

Reiseziel Gelterkinden:

Abfahrt ab Basel 9.17 Uhr, (IC 27), Basel – Gelterkinden (– Olten)

Reisekosten

bis Gelterkinden $\frac{1}{2}$ Tax 5.70 CHF

Sparticket bis Olten $\frac{1}{2}$ Tax 2.60 CHF (Einsparung 3.10 CHF, bzw. 54 %)

Fazit: Der Kluge reist im Zuge und löst für nach Gelterkinden ein Sparticket bis Olten

Reiseziel Frick:

Abfahrt ab Basel 09.37, (IC 36), Basel – Frick (– Brugg)

Reisekosten

bis Frick $\frac{1}{2}$ Tax 7.40 CHF

Sparticket bis Brugg $\frac{1}{2}$ Tax **3.20 CHF** (Einsparung 4.20 CHF, bzw. 57 %)

Fazit: Der Kluge reist im Zuge und löst für nach Frick ein Sparticket bis nach Brugg.

Diese unterschiedliche und kuriose Preispolitik ist für den Bahnkunden im TNW-Raum nicht nachvollziehbar. Es wird somit der folgende Antrag gestellt:

Der Regierungsrat wird gebeten, mit den Partnern im TNW-Tarifverbund zu prüfen, ob für die SBB-Strecken innerhalb des Tarifverbunds ebenfalls entsprechende Sparbillette angeboten werden können. Im Rahmen der Prüfung ist insbesondere zu klären, welche Rahmenbedingungen dabei gelten (z. B. Mindestdistanzen) und was die möglichen Auswirkungen auf die Erträge im Tarifverbund sind.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitende Bemerkungen

Die ÖV-Branche ist sich einig, dass die Schweizer Tariflandschaft zu kompliziert und zu komplex ist:

- Das Sortiment ist gross und teilweise schlecht verständlich – dies gilt verschärft in grenzüberschreitenden Räumen.
- Mit dem sogenannten direkten Verkehr (ein Billett für eine Reise auf dem gesamten Schweizer ÖV-Netz) und den Verbänden besteht ein duales Tarifsysteem.

Die Folge sind Inkonsistenzen im System und zu wenig Transparenz. Dies wiederum kann dazu führen, dass sich Kundinnen und Kunden nicht sicher sind, ob sie das richtige Ticket gekauft haben. Die vor 12 Jahren von der SBB eingeführten Sparbillette verstärken diese Effekte.¹

Die beschriebenen Nachteile des heutigen Tarifsystems sollen in den kommenden Jahren beseitigt werden. Alliance SwissPass, die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs und ein Zusammenschluss von 250 Transportunternehmen und 18 Verbänden, hat deshalb das Projekt «Grobkonzept integriertes Tarifsysteem» (GITA) lanciert. GITA hat unter anderem das Ziel, Kundenfallen und Inkonsistenzen bei Preisen und Sortimenten zu beheben. Das Projekt soll ein erster Schritt in Richtung eines schweizweit harmonisierten, kundenfokussierten, verständlichen wie auch wirtschaftlichen Tarifsystems sein, wie Alliance SwissPass auf ihrer Homepage schreibt (www.allianceswisspass.ch). Übergeordnetes Ziel ist der einfache Zugang zum ÖV Schweiz.

¹ Die Spartickets wurden als Mittel eingeführt, um die Gewinne des Fernverkehrs an die Bevölkerung zurückzugeben.

2.2. Sparbillette im TNW-Gebiet

Das U-Abo ausgenommen, können auch die Tarife im TNW-Gebiet zum Teil als zu kompliziert und intransparent wahrgenommen werden. Dies insbesondere, wie vom Postulanten beschrieben, wenn günstigere Sparbillette zu unterschiedlichen und kuriosen Konstellationen führen.

Heute werden Sparbillette im TNW nur auf Fernverkehrsverbindungen angeboten und für Strecken, die über das Verbundgebiet hinausgehen. Diese Angebote fallen unter die Tarifbestimmungen des direkten Verkehrs – dies im Gegensatz zu jeglichen Verbindungen innerhalb der TNW-Grenzen, für welche die Tarifhoheit beim TNW liegt. Die Preisdifferenz zwischen dem regulären Billettpreis und dem Preis des Sparbilletts trägt SBB Fernverkehr. Anders als der Fernverkehr erzielt der Regionalverkehr im Normalfall keine Gewinne, er ist gar stark subventioniert. Das Delta zwischen dem regulären und dem Sparpreis müssten deshalb die Kantone und der Bund als Besteller des Regionalverkehrs tragen.

Auch aus anderen Gründen steht der TNW einer Einführung von Sparbilletten innerhalb seines Verbundgebietes zurzeit kritisch gegenüber:

- Der TNW verfügt heute über Abonnemente, die insbesondere für mittlere und längere Distanzen äusserst preisgünstig und damit attraktiv sind. Die Einführung von Sparbilletten könnte dazu führen, dass Kundinnen und Kunden vermehrt auf das Abo verzichten. Dadurch gingen dem TNW Deckungsbeiträge verloren, die in Form von höheren Abgeltungen durch die Besteller resp. Steuerzahler zu kompensieren wären.
- Der Grundgedanke von Sparbilletten ist, dass der oder die Reisende sich für die Nutzung einer bestimmten Verbindung verpflichtet. Wird der «gebuchte» Zug verpasst, geht das Sparbillett verloren. Im Regional- und Ortsverkehr mit seinem dichten bis sehr dichten Takt wäre ein solches Modell nicht umsetzbar. Sofern Sparbillette eingeführt werden, müsste also ein alternatives Modell geprüft werden (z.B. mit einer Kulanzregelung von +/- 15 Minuten).
- Sparbillette funktionieren nur über online-Kanäle. Kundinnen und Kunden, die ihr Ticket am Billettautomat lösen, würden von deren Nutzung ausgeschlossen. Es entstünde eine Benachteiligung einzelner Nutzergruppen.
- Sparbillette könnten dazu führen, dass die regulären Billettpreise von Kundinnen und Kunden als zu hoch empfunden werden.
- Sparbillette führen zum unguten Gefühl, dass der Sitznachbar mit einem günstigeren Ticket unterwegs ist (vgl. Flugverkehr).

Diesen Nachteilen und Risiken stehen die Vorteile und Chancen von Sparbilletten gegenüber:

- Mit Sparbilletten kann – in allerdings begrenztem Umfang – eine bessere Verteilung der Passagiere auf die Züge erreicht werden.
- Mit Sparbilletten können neue Kundinnen und Kunden für den ÖV gewonnen werden, wodurch Mehrerträge generiert werden.
- Sparbillette erhöhen die Kundenzufriedenheit jener Kundinnen und Kunden, die davon profitieren konnten.

2.3. Sparbillette in anderen Verbänden

Auch in anderen Verbänden sind Sparbillette ein Thema. Vagabond (Jura), Mobilis (Waadt) oder Passepartout (Luzern) haben sich für deren Einführung entschieden. Im Ostwind (Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, beide Appenzell, Glarus) und Arcobaleno (Tessin) sind sie zurzeit in Diskussion. In Kantonen, die nicht einem Verbund angehören (z.B. Wallis, Uri oder Graubünden) gehören sie bereits heute zum Angebot. Sparbilletten gegenüber eher kritisch eingestellt ist mit dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV hingegen der grösste Verbund der Schweiz.

Um auch bei den Sparbilletten eine schweizweite Harmonisierung zu erreichen und die Umsetzungsbestrebungen in den Verbänden zu koordinieren, hat Alliance SwissPass Ende 2020 die Arbeitsgruppe «harmonisierte Lösung für Einführung von Sparbillette@Verbände» gebildet. Die Arbeiten sollen bis Ende 2021 abgeschlossen sein. Den Verbänden wird weiterhin freigestellt sein, ob sie Sparbillette anbieten oder nicht. Die Anzahl der Arbeitsgruppenmitglieder ist limitiert, der TNW ist nicht Mitglied.

2.4. Weiteres Vorgehen

Auch wenn der TNW in seinem Verbundgebiet aktuell keine Sparbillette plant, sieht er beim Tarifsysteem Handlungsbedarf. Deshalb sollen in den kommenden zwei Jahren alternative Tarif- und Sortimentsmodelle erarbeitet und geprüft werden, wobei auch untersucht werden soll, wie Angebote der erweiterten Mobilität eingebunden werden können. Der Kanton Basel-Landschaft wird sich dabei dafür einsetzen, eine nachfrageorientierte Preisgestaltung zu ermöglichen – dies unter folgenden Prämissen, die der TNW für die Weiterentwicklung des Tarifsystems definiert hat:

- Nationale Entwicklungen sind in die Arbeiten einzubeziehen. (Das Grobkonzept von GITA soll im November 2021 vorliegen und auch erste Schätzungen der Einnahmen und deren Verteilung beinhalten).
- Die Komplexität des Systems darf nicht erhöht werden. Es soll mit einem einfachen, attraktiven und transparenten System eine hohe Kundenakzeptanz erreicht werden.
- Das U-Abo darf nicht kannibalisiert werden.
- Es sollen Mehrerträge generiert werden (z.B. durch Gelegenheitskunden).
- Es sollen keine Subventionen abgebaut werden.
- Die Tarife sollen durchgängig sein.
- Der Besonderheit des Verbunds (hoher Anteil Abo-Kunden, hoher Anteil sogenannter Convenience-Kunden) soll Rechnung getragen werden.

Erst wenn die Arbeiten zur Weiterentwicklung des Tarifsystems abgeschlossen sind, werden Fragen zu Rahmenbedingungen einzelner Sortimente und zu möglichen Auswirkungen auf die Erträge beantwortet werden können.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2019/699 «Sparbillette auch auf dem TNW-Netz» abzuschreiben.

Liestal, 2. März 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich