

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2020/77 von Jan Kirchmayr: «Ausbau des Überlappungsbereiches TNW und A-Welle?»

2020/77

vom 5. Mai 2020

1. Text der Interpellation

Am 30. Januar 2020 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2020/77 «Ausbau des Überlappungsbereiches TNW und A-Welle?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 haben die Tarifverbände Nordwestschweiz (TNW) und A-Welle eine sogenannte Verbundüberlappung im oberen Fricktal inklusive der Gemeinde Stein eingeführt. Genauer bedeutet dies, dass zu den bisherigen 36-A-Welle Zonen elf zusätzliche Zonen im oberen Fricktal dazugekommen sind. Damit können die Kundinnen und Kunden neu mit einem einzigen Ticket in die erwähnten Zonen des Fricktals fahren. Dies ist eine Vereinfachung für die Fahrgäste, die heute zwischen TNW und A-Welle unterwegs sind, da diese bis anhin teilweise über drei verschiedene Tickets verfügen mussten, um sich im oberen Fricktal mit dem öffentlichen Verkehr fortzubewegen. Die Bevölkerung im oberen Fricktal ist sowohl in Richtung Basel als auch in Richtung Aarau und/oder Brugg orientiert. Die entsprechende Lösung mit der Erweiterung des Überlappungsbereichs entspricht neben der Vereinfachung des Ticketings deshalb sicher einem Bedürfnis der Kundinnen und Kunden.

Interessant wäre auch die Schaffung einer sogenannten Verbundüberlappung im Oberbaselbiet. Bis heute besteht eine Verbundüberlappung der A-Welle bis nach Langenbruck, Läuelfingen und Tecknau. Das heisst, Besitzer eines A-Welle Abos können mit dem Öffentlichen Verkehr bis in diese Gemeinden fahren. Doch auch die Bevölkerung in den nördlicher gelegenen Gemeinden (unter anderem im Homburgertal) ist nicht zur Basel und Sissach orientiert, sondern pendelt oft nach Olten oder weiter bis ins Mittelland. Für die dort wohnhafte Bevölkerung würde sich mit einer Verbundüberlappung (beispielsweise A-Welle bis nach Sissach oder/und U-Abo bis nach Olten) das Tarifsysteem massiv vereinfachen, was eine Attraktivitätssteigerung wäre.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Wurde die Verbundüberlappung im oberen Fricktal durch den TNW evaluiert? Welche Erkenntnisse konnten dabei gewonnen werden (Nutzer- und Nutzerinnenanstieg, Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer, Kostendeckungsgrad, etc.)?*
- 2. Gab es für den TNW Ertragsausfälle?*
- 3. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, einen Überlappungsbereich von Olten bis nach Sissach (beispielsweise A-Welle bis nach Sissach oder/und U-Abo bis nach Olten) zu ermöglichen? Weshalb (nicht)?*

4. *Wäre ein Einbezug des Waldenburgerfels in den Überlappungsbereich auch eine Option? Wie steht der Regierungsrat dazu? Weshalb (nicht)?*
5. *Wie viel teurer würde durch einen solchen Überlappungsbereich das Einzelbillett Sissach-Olten werden? Wäre trotzdem ein positiver Effekt (Vereinfachung, Attraktivitätssteigerung, Umsteigeeffekt, Kostendeckungsgrad) zu erwarten?*

2. Einleitende Bemerkungen

Eine Überlappung zweier Tarifverbände bedingt nach heutigem Verständnis die Möglichkeit, eine zusätzliche Zone zu lösen. Da das U-Abo ein Einzonen-Abo ist, also keine Zonenpreise kennt, ist eine Zonen-Überlappung heute nur bei Einzelbilletten möglich.

Ziel der Überlappungszone im Fricktal war einerseits das Ticketlösen für die Kundinnen und Kunden zu erleichtern (Vermeidung von «gebrochenem Lösen» und deshalb Notwendigkeit zwei Tickets zu kaufen), andererseits die Fahrplanstabilität zu erhöhen (einfacheres Ticketlösen → weniger Ticketverkauf durch die Chauffeure). Heute besteht beim Ticket(ver)kauf kein Mehraufwand mehr, da auch an allen Verkaufsstellen in den Verbänden Billette des Direkten Verkehrs gelöst werden können. Das heisst, für eine Reise braucht es unabhängig von Verbundüberlappungen nur noch ein Billett.

In Überlappungszonen gibt es jeweils einen sogenannten «Master-Verbund». Wer in der Überlappungszone unterwegs ist, muss sein Ticket bei diesem Master-Verbund kaufen. Im Falle der gemeinsamen Zonen A-Welle/TNW ist die A-Welle der Master-Verbund. Da die Preise der A-Welle deutlich höher sind als jene des TNW, sind Überlappungszonen für die im TNW-Gebiet wohnhaften ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer nicht attraktiv.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wurde die Verbundüberlappung im oberen Fricktal durch den TNW evaluiert? Welche Erkenntnisse konnten dabei gewonnen werden (Nutzer- und Nutzerinnenanstieg, Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer, Kostendeckungsgrad ect.)?*

Der TNW hat die finanziellen Effekte im Vorfeld des Einführungsentscheides im Rahmen einer externen Studie abschätzen lassen.

Eine Evaluierung «ex post» hat nicht stattgefunden (vgl. dazu auch die Antwort auf Frage 2). Soweit dem TNW bekannt ist, ist die Zahl der Einsteiger auf den betroffenen Linien nicht stark angestiegen. Über genauere Informationen verfügt der TNW nicht.

2. *Gab es für den TNW Ertragsausfälle?*

Ja, die Verkehrseinnahmen des TNW sind gesunken, da die Erträge neu in der A-Welle anfallen. Die Einnahmen der einzelnen Transportunternehmen (TU) des TNW sind aber nicht gesunken. Die TU des TNW werden also schadlos gehalten. Dies, indem die Einsteigerzahlen aus der Überlappungszone (Personen mit A-Welle Fahrausweis) nicht mehr dem TNW, sondern der A-Welle gemeldet werden. Es findet deshalb keine Verschiebung der Erträge hin zu jenem TU statt, das in der Überlappungszone verkehrt. Dieses TU erhält die Einnahmen aus dem Überlappungsbereich neu via A-Welle und nicht mehr via TNW.

3. *Kann sich der Regierungsrat vorstellen, einen Überlappungsbereich von Olten bis nach Sissach (beispielsweise A-Welle bis nach Sissach oder/und U-Abo bis nach Olten) zu ermöglichen? Weshalb (nicht)?*

Aufgrund der einleitend dargestellten Gegebenheiten macht diese Lösung aus Sicht des Kantons BL keinen Sinn.

4. *Wäre ein Einbezug des Waldenburgerfels in den Überlappungsbereich auch eine Option? Wie steht der Regierungsrat dazu? Weshalb (nicht)?*

Vgl. Antwort auf Frage 3.

5. *Wie viel teurer würde durch einen solchen Überlappungsbereich das Einzelbillet Sissach-Olten werden? Wäre trotzdem ein positiver Effekt (Vereinfachung, Attraktivitätssteigerung, Umsteigeeffekt, Kostendeckungsgrad) zu erwarten?*

Die Verbindung Sissach-Olten kostet heute mit einem Einzelbillett des Direkten Verkehrs 7.60 Franken (voller Preis) resp. 3.80 Franken (ermässigt). Mit Verbundbilletten des TNW- und der A-Welle kostet die gleiche Verbindung heute 11.10 Franken (voller Preis) resp. 7.20 Franken (ermässigt), wovon der TNW-Anteil 6.10 Franken resp. 3.80 Franken beträgt. Es ist also bereits heute günstiger, ein Ticket des Direkten Verkehrs zu lösen als zwei Verbundbillette.

Gemäss Schätzungen des TNW würde ein Einzelbillett in einem neuen Überlappungsbereich 11.80 Franken kosten (voller Preis 5 Zonen A-Welle, A-Welle wäre der Master-Verbund).

Ein positiver Effekt ist aufgrund der beschriebenen Preisstrukturen nicht zu erwarten.

Liestal, 5. Mai 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich