

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Sparbillette auch auf dem TNW-Netz

2019/669

vom 30. März 2022

1. Ausgangslage

In seinem vom Landrat am 13. Februar 2020 überwiesenen Postulat 2019/669 bat Felix Keller den Regierungsrat, 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 sei insbesondere zu klären, welche Rahmenbedingungen dabei gelten (z. B. Mindestdistanzen) und welches die möglichen Auswirkungen auf die Erträge im Tarifverbund seien. Beispiele zeigten, dass ein Sparbillett von Basel nach Delémont günstiger sei als ein normales Billett von Basel nach Laufen – dies, weil auf dem TNW-Netz keine Sparbillette gelöst werden können. Die Sparbillette hätten eine Lenkungswirkung auf schwach ausgelastete Züge. Kunden änderten ihre Reisezeit oder unternahmen die Fahrt nur dank Rabatt. Konkret profitieren SBB-Kundinnen und -Kunden von Preissenkungen von bis zu 70 % auf Einzelbilletten.

In seiner Antwort verweist der Regierungsrat darauf, dass die Tarifhoheit im öV bei den Transportunternehmen liege und die Kantone keinen direkten Einfluss auf die Tarife hätten. Der TNW steht der Einführung von Sparbilletten eher kritisch gegenüber. Die öV-Branche ist sich jedoch einig, dass die Schweizer Tariflandschaft zu kompliziert und zu komplex ist. Dies führt zu Inkonsistenzen im System und zu wenig Transparenz. Die Nachteile des heutigen Systems sollen in den kommenden Jahren beseitigt werden. Alliance SwissPass, die Branchenorganisation des öV, hat deshalb das Projekt «Grobkonzept integriertes Tarifsysteem» (GITA) lanciert. GITA hat unter anderem das Ziel, Kundenfallen und Inkonsistenzen bei Preisen und Sortimenten zu beheben. Es handelt sich um einen ersten Schritt in Richtung eines schweizweit harmonisierten, kundenfokussierten und verständlichen Tarifsystems.

Heute werden Sparbillette im TNW nur auf Fernverkehrsverbindungen angeboten und für Strecken, die über das Verbundgebiet hinausgehen. Die Preisdifferenz zwischen dem regulären Billettpreis und dem Preis des Sparbilletts trägt SBB Fernverkehr. Für Verbindungen innerhalb der TNW-Grenzen liegt die Tarifhoheit beim TNW. Anders als der Fernverkehr erzielt der Regionalverkehr im Normalfall keine Gewinne, sondern 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 weiteren Gründen steht der TNW einer Einführung von Sparbilletten kritisch gegenüber: Es wird befürchtet, dass diese zu einem Verzicht auf das U-Abo führen; Sparbilletts sind an eine bestimmte Verbindung gebunden, weshalb das Modell im Regional- und Ortsverkehr mit dichten Verbindungen nicht umsetzbar wäre; Sparbillette könnten dazu führen, dass die regulären Preise als zu hoch empfunden werden. Als Vorteile werden eine bessere Verteilung der Passagiere auf die Züge gesehen (in einem gewissen Umfang), der Gewinn von neuen Kundinnen für den öV; Erhöhung der Kundenzufriedenheit derjenigen Kunden, die davon profitieren. Als Fazit kann festgehalten werden, dass die Einführung von Sparbilletten in der Verantwortung des TNW liegt und aktuell nicht geplant ist. Der TNW erarbeitet und prüft jedoch in den kommenden Jahren alternative Tarif- und Sortimentsmodelle.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 9. Dezember 2021 und 20. Januar 2022 beraten. Anwesend waren Regierungsrat Isaac Reber und Nico Buschauer, stellvertretender Generalsekretär sowie an der ersten Sitzung als Fachvertreter Bruno Schmutz, Betriebswirtschaftler Abteilung öV und Thomas Waltert, Leiter Amt für Raumplanung.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Seitens Kommission wurde festgehalten, dass es weniger Sparbillette gebe als auch schon. Die Sparbillette seien als eine Art Rückerstattung an die Kunden zu verstehen, weil die SBB im Fernverkehr zu viel eingenommen hätten. Dieser Vorwurf sei immer wieder zu hören. Kritisiert wurde die Zugänglichkeit der Sparbillette, da diese nur online gebucht werden können. Das Sparbillett könne als Lenkungsmaßnahme betrachtet werden, die dafür Sorge, dass sich die Zugpassagiere besser verteilen und beispielweise nicht alle Ausflügler den mit Pendlern bereits gut gefüllten Zug um sieben Uhr nehmen würden. Es wurde Verständnis dafür geäußert, dass eine Einführung von Sparbilletten komplex wäre. Dennoch wäre es zu begrüßen, wenn der TNW im Rahmen der Prüfung neuer Modelle Überlegungen zur Entlastung der S-Bahn-Züge anstellen würde. Als absurd wurde bezeichnet, dass ein Billett von Basel nach Delémont gelöst werde, um günstiger nach Laufen zu fahren. Und es wurde der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass das Tarifsystem im Rahmen der Weiterentwicklung entsprechend angepasst werde. Die Verwaltung erklärte, die im Postulat aufgezeigten Beispiele stammten aus der Zeit vor der Coronapandemie, als eine grosse Einsparung bei den Billetten möglich war; diese betrage aktuell höchstens noch 10-20 %. Die Lenkungswirkung bewege sich im tiefen einstelligen Prozentbereich und das Problem der überfüllten Züge werde nicht gelöst, sofern nicht 70 % Rabatt gegeben werden können. Ein Kommissionsmitglied äusserte, mit Mobility-Pricing könnte mehr erreicht werden.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission schreibt das Postulat mit 13:0 Stimmen ab.

30.03.2022 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident