



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Parlamentarische Vorstösse (Postulate [1997/189](#) und [2007/290](#)) zur Ausdehnung des TNW**

Datum: 12. Januar 2010

Nummer: 2010-204

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links: - [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
 - [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
 - [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
 - [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2010/004

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Parlamentarische Vorstösse (Postulate [1997/189](#) und [2007/290](#)) zur Ausdehnung des TNW

vom 12. Januar 2010

1. Ausgangslage

Am 15. November 2007 wurde im Landrat des Kantons Basel-Landschaft von Marianne Hollinger, FDP unter dem Titel „TNW Tarifverbund Nordwestschweiz – mindestens Olten gehört dazu!“ das Postulat [2007/290](#) mit folgendem Antrag eingereicht:

- Wie eine Ausweitung des TNW – als Minimalvariante durch den Einbezug des Knotens Olten – oder als Maximalvariante unter Einbezug von Olten, Delémont und Brugg realisiert werden kann.
- Wie die finanziellen Auswirkungen der beiden Lösungsvarianten aussehen.

Bereits am 25. September 1997 wurde die Motion [1997/189](#) von Max Ritter, SVP, als Postulat überwiesen, mit dem Ziel der Ausdehnung des Umweltschutz-Abonnements für die Bahnstrecken nach Olten.

Die Tarifgestaltung liegt in der Verantwortung der Transportunternehmen resp. des TNW: Die Bau- und Umweltschutzdirektion beauftragte die Geschäftsstelle des TNW mit der Erarbeitung von Grundlagen für eine Stellungnahme. Entsprechend der parlamentarischen Anfrage wurden sowohl qualitative als auch quantitative Überlegungen angestellt.

Im qualitativen Teil wurden die Fakten und Argumente zur geforderten Ausweitung des TNW zusammen getragen und Schlussfolgerungen formuliert. Der quantitative Teil soll die finanziellen Auswirkungen der in den parlamentarischen Vorstössen postulierten Lösungen aufzeigen.

2. Grundsätzliche Überlegungen zum TNW-Perimeter

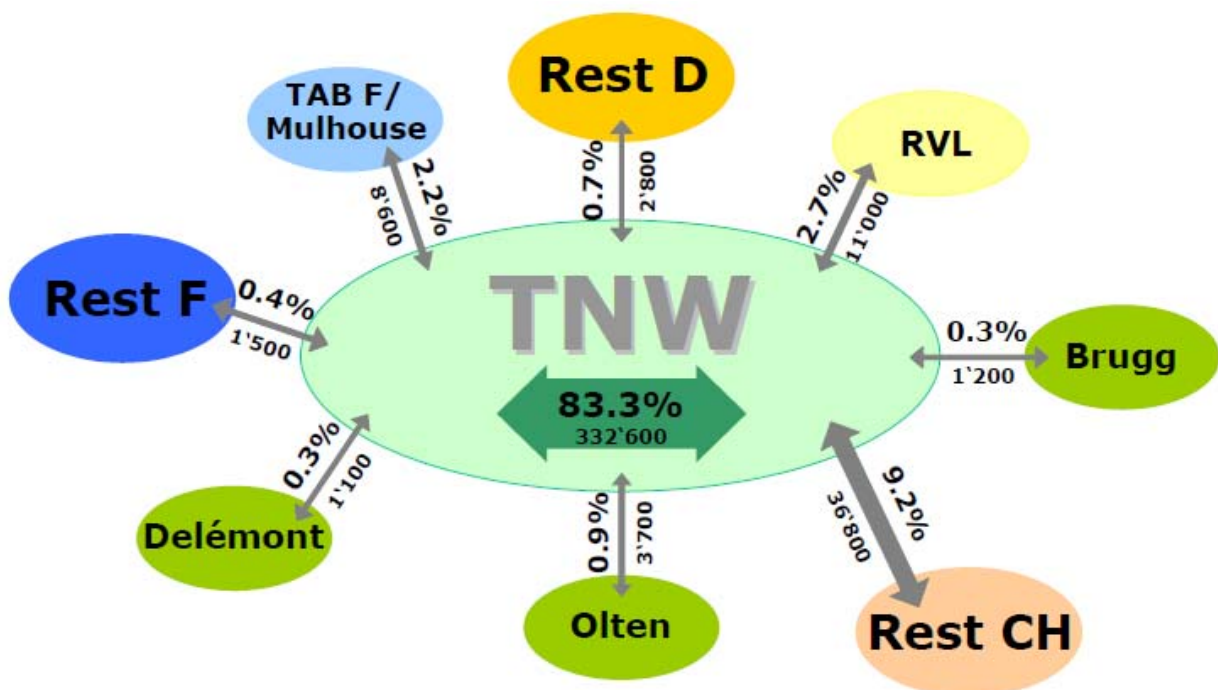
Bei der Projektierung des TNW standen bezüglich räumlicher Ausdehnung die folgenden Punkte im Vordergrund:

- Abdeckung des Mobilitätsraumes Nordwestschweiz
- Berücksichtigung der regionalen Pendlerströme

- Schaffung eines attraktiven Tarifangebotes für den regionalen Verkehr

Im Gegensatz zu anderen Tarifverbänden, die bei der Einführung sehr stark den politische Aspekt (Kantonsgrenzen) berücksichtigten, hatte für den TNW seit jeher die Abdeckung der Bedürfnisse des Mobilitätsraumes Nordwestschweiz Vorrang. Hilfreich war dabei auch die geografische Abgrenzung des Raumes insbesondere durch die Jurahöhen.

Die Analyse der heutigen Nachfrage soll Aufschluss darüber geben, ob eine Erweiterung des TNW nach Delémont/Olten/Brugg einem Bedürfnis entspricht. Mit dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel (GVM BS) wurde die bestehende Nachfrage innerhalb des TNW-Gebiets sowie die Fahrgastströme von/nach dem TNW-Gebiet nachgebildet. Die Auswertung ergab, dass über 80% aller öV-Fahrten innerhalb des TNW stattfinden. ÖV-Fahrten aus dem TNW-Gebiet nach Delémont/Olten/ Brugg und umgekehrt fallen nicht sehr stark ins Gewicht – mit 0.9% (bzw. 3'700 Fahrten pro Tag) ist die Nachfrage nach Olten noch am grössten:



Nachfrage nach öV gemäss GVM BS (durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) in % bzw. absolut). TAB F: Trinationale Agglomeration Basel (Teil Frankreich); RVL: Regio Verkehrsverbund Lörrach

Der TNW deckt auch heute noch den Mobilitätsraum Nordwestschweiz ideal ab. Wesentliche öV-Ströme bestehen ins benachbarte Ausland und in die übrige Schweiz. Es wurden deshalb sowohl für den grenznahen als auch den nationalen Verkehr Tarifangebote entwickelt. Für den Grenzverkehr nach D/F bestehen kundengerechte Tariflösungen für den Abonnements- und Einzelreiseverkehr. Richtung D und F bestehen bereits günstige Abonnement welche rege benutzt werden (RegioCardPlus resp. Distripass). Für gelegentliche Fahrten kann jeweils ein günstiges Anschlussbillet gelöst werden. Die Schaffung eines gemeinsamen trinationalen Tarifverbundes wurde bislang nicht weiterverfolgt, da die jetzige Zusammenarbeit im Bereich der Abonnemente die Bedürfnisse der Reisenden gut abdeckt. Bei den Einzelreisenden besteht hingegen häufig das

Problem, dass die Angebote nicht bekannt sind. Entsprechend wurde auf den neuen Automaten auf dem Gebiet der Stadt Basel bereits auf der Frontseite ein Feld eingeführt, welches gut sichtbar zum "grenzüberschreitenden Menü" führt. Auch können die Haltestellen der Verbünde in D und F direkt über die Ortswahl gesucht werden und der Automat berechnet automatisch das richtige Ticket.

Richtung "übrige Schweiz" sind die Tarife ausserhalb des TNW deutlich über dem Niveau des TNW. Für regelmässige Fahrten von und in diese Gebiete ist das GA klar die beste Wahl. Es ist bei fast allen Transportunternehmen gültig. Das entspricht quasi einem "Tarifverbund Schweiz". Entsprechend gross ist unterdessen die Zahl der GA Kunden. Waren es 2006 noch 300'000 Kunden sind es nun schon deren 400'000 schweizweit. Wer hingegen aus einem weiter entfernten Ort gelegentlich nach Basel reist, hat zudem die Möglichkeit ein City-Ticket zu lösen. Dieses berechtigt neben der eigentlichen Bahnstrecke auch zur unbeschränkten Benützung von Trams und Bussen in Basel (Zone 10). Umgekehrt kann das City-Ticket für alle übrigen Städte in der Schweiz gelöst werden. Ein City-Ticket Liestal - Zürich berechtigt zur Fahrt von Liestal nach Zürich und in der Stadt Zürich zur freien Fahrt mit Tram und Bus. Dieses Angebot ist ebenfalls sehr beliebt.

Neben der Analyse der heutigen Nachfrage ist zu berücksichtigen, dass der TNW mit der für die Kunden sehr attraktiven Einheitszone im Abonnementsbereich eine Sonderlösung in der Verbundlandschaft der Schweiz darstellt. Diese Einheitszone ist eine im Vergleich mit allen anderen Tarifverbänden sehr grosszügige Lösung und kann nicht beliebig weiter ausgedehnt werden.

3. Bestehende Lösungen

Bereits heute ist es im Wesentlichen möglich, mit einer Erweiterung des U-Abo in den an den TNW angrenzenden Korridor zu reisen. Das U-Abo des TNW lässt sich für bestimmte Strecken mit Zonen aus den angrenzenden Tarifverbänden kombinieren. Mit Ausnahme der Verknüpfung mit dem Tarifverbund VagABOND sind aber immer mindestens zwei Abonnemente erforderlich. Ein Angebot mit einem Abonnement, wie beispielsweise nach Deutschland, gibt es nicht.

3.1 Richtung Delémont

Für Fahrgäste, die regelmässig von Delémont ins TNW-Gebiet fahren, bietet der TNW zusammen mit dem jurassischen Tarifverbund VagABOND und den SBB ein Inter-Abo an. Dieses Abo berechtigt zu Fahrten in Delémont und näherer Umgebung (Zonen 10-14 des Tarifverbundes VagABOND), auf der Bahnstrecke Delémont - Laufen sowie im gesamten TNW-Gebiet. Es setzt sich aus drei Teilen zusammen:

1 Monat, Erwachsene, persönlich, 2. Klasse	
TV VagABOND 2 Zonen CHF 63.-- (subventioniert 38%)	CHF 39.--
Strecke Delémont – Laufen 16 km, CHF 129.-- (mit 10% Subvention)	CHF 117.--
<u>TNW (mit CHF 25.-- Subvention)</u>	<u>CHF 67.--</u>
Total	CHF 223.--

Im Jahr 2007 wurden insgesamt 1'380 U-Abo/VagABOnd Inter-Monatsabos verkauft. Dies entspricht 0.07% aller verkauften U-Abos (Quelle: TNW, Auswertungen 2007). Auf Anzahl Personen umgerechnet, sind dies pro Monat durchschnittlich 115 Fahrgäste, welche dieses Angebot nutzten.

3.2 Richtung A-Welle

Für Pendler werden drei Möglichkeiten angeboten, die je nach Verbundgrenzsituation Gültigkeit haben:

- Verbundanstoss (Abo-Kombination)
- Interabonnement
- Streckenabonnement / GA

3.2.1 Verbundanstoss

Mit der Abo-Kombination „Verbundanstoss“ ist mit je einem gültigen Abonnement des Tarifverbundes A-Welle (TVA) und des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) die Fahrt in den gelösten Tarifzonen der einzelnen Verbunde sowie die durchgehende Fahrt zwischen den beiden Tarifverbänden möglich. Der „Verbundanstoss“ ist nur möglich, wenn

- das TVA-Abonnement unmittelbar an das TNW-Gebiet angrenzt
- die Haltestelle auf der Verbundgrenze TVA/TNW mit einem roten Punkt markiert ist
- das benützte Verkehrsmittel auf der mit einem roten Punkt markierten Haltestelle auf der Verbundgrenze TVA/TNW fahrplanmässig anhält

Wenn der Kunde das entsprechende A-Welle Abo vorweist, erhält er das TNW-Abo zum subventionierten Preis analog einem Kunden mit Wohnsitz im TNW. Das folgende Beispiel zeigt die Funktionsweise des Verbundanstosses:

Strecke Aarau – Frick via Staffelegg (Haltestelle Staffelegg ist mit rotem Punkt markiert)
1 Monat, Erwachsene, persönlich, 2. Klasse

Zwei Abonnemente:

TVA Zonen 10+11	CHF 67.--
TNW (mit CHF 25.-- Subvention)	CHF 67.--
Total	CHF 134.--

Grundsätzlich gelangt bei allen Verbundsgrenzen überschreitenden Postautolinien mit einem Haltepunkt auf der Zonengrenze der Verbundanstoss zur Anwendung. Dies betrifft die folgenden zwischen dem TNW und der A-Welle verkehrenden Linien:

- Frick – Aarau via Staffelegg
- Frick – Aarau via Benkerjoch
- Frick – Brugg
- Langenbruck – Balsthal

- Beinwil – Balsthal
- Laufenburg – Brugg
- Laufenburg – Döttingen

Der Verbundanstoss gelangt ebenfalls auf den beiden S-Bahn-Linien Sissach – Olten via Tecknau oder via Läuelfingen zur Anwendung. Für Verbindungen ohne Halt in Tecknau ist der Verbundanstoss nicht gültig.

Im Jahr 2007 haben 36 Personen zu einem bestehenden A-Welle-Abonnement zusätzlich ein U-Abo bezogen. Personen mit Wohnsitz im TNW-Gebiet, die mit einem U-Abo zusätzlich ein A-Welle Abo beziehen, werden nicht separat erfasst (die Grössenordnung dürfte jedoch in etwa die gleiche sein).

3.2.2 Inter-Abonnement

Das Inter-Abo Sortiment bietet wiederum zwei Möglichkeiten je nach Bedarf im TNW.

Das Inter-Abo Zone-Strecke-Abo (ZS) ist physisch ein Abonnement. Es berechtigt zur Benützung aller öffentlichen Verkehrsmittel in einer Zone des Tarifverbundes A-Welle (TVA) sowie zu einer unbeschränkten Anzahl Fahrten zwischen dieser Zone des TVA und einer Haltestelle im Gebiet des TNW. Das TNW Abo ist nicht inbegriffen. Zur Illustration folgendes Beispiel:

Strecke Windisch – Frick via Brugg	
1 Monat, Erwachsene, persönlich, 2. Klasse	
Ein Abonnement:	
TVA Zonen 50 (Spezialpreis)	CHF 34.--
Strecke Brugg SBB – Frick SBB, 21 km, CHF 157.-- (mit 10% Subvention)	CHF 142.--
Total	CHF 176.--

Das **Inter-Abo Zone-Strecke-Zone-Abo (ZSZ)** besteht physisch aus zwei Abonnements. Ein Inter-Abo ZS und ein TNW-Abo. Diese berechtigen zur Benützung aller öffentlichen Verkehrsmittel in einer Zone des Tarifverbundes A-Welle (TVA) sowie zu einer unbeschränkten Anzahl Fahrten zwischen dieser Zone des TVA und einer Haltestelle im Gebiet des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) sowie aller öffentlichen Verkehrsmittel im TNW.

- Beim Inter-Abo **ZSZ** ist das TNW-Abo gültig
 - in Richtung A-Welle – TNW
ab der ersten Haltestelle im TNW, auf der das benützte Verkehrsmittel fahrplanmässig anhält. Das heisst, die Strecke des ZS-Abo endet an dieser Haltestelle.
 - In Richtung TNW – A-Welle
bis zur letzten Haltestelle im TNW, auf der das benützte Verkehrsmittel fahrplanmässig anhält. Das heisst, die Strecke des ZS-Abo beginnt an dieser Haltestelle.

Auch für diesen Fall zur Illustration ein Beispiel:

Strecke Zofingen Industrie – Frenkendorf/Füllinsdorf Schönthal
1 Monat, Erwachsene, persönlich, 2. Klasse

Es werden ausschliesslich Züge benützt, die in Gelterkinden fahrplanmässig anhalten:

Erstes Abonnement:

TVA Zonen 19 (Spezialpreis)	CHF 34.--
-----------------------------	-----------

Strecke Zofingen – Gelterkinden SBB, 24 km, CHF 164.00 (mit 10% Subvention)	CHF 148.--
--	------------

Zweites Abonnement:

<u>TNW (mit CHF 25.-- Subvention)</u>	<u>CHF 67.--</u>
---------------------------------------	------------------

Total	CHF 249.--
--------------	-------------------

Die Nachfrage besteht zwar, ist aber gering. Im Jahr 2007 wurden 708 Monatsabonnemente verkauft. Pro Monat sind dies durchschnittlich 59 Fahrgäste, die dieses Angebot nutzen.

3.3 Andere Angebote

Von Stationen ausserhalb des TNW-Gebietes können weiterhin Streckenabonnemente in den TNW gelöst werden (und umgekehrt), sei dies aus dem Perimeter VagABOnd oder dem Perimeter A-Welle. Sie schliessen jedoch weitere Fahrten über die Zielstation hinaus aus. Angaben über die Anzahl verkaufter Streckenabonnemente liegen nicht vor, sie dürften jedoch die Beurteilung bezüglich der Nutzung bestehender Angebote nicht wesentlich beeinflussen.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass auf längeren Strecken mit dem Generalabonnement eine attraktive Alternative für verbundübergreifende Fahrten ohne Einschränkungen zur Verfügung steht und zudem auch für weitere Fahrten in der ganzen Schweiz genutzt werden kann. Ein abonniertes GA kostet im Vergleich CHF 285.-- pro Monat.

3.4 Beurteilung der Nachfrage

Sämtliche Zahlen bilden nur die Nachfrage von Personen ab, die regelmässig und immer auf derselben Strecke vom TNW in Richtung der beiden Tarifverbünde unterwegs sind. Sie zeigen jedoch auch, dass die vorhandenen Tarifangebote nicht sehr stark nachgefragt werden. Daraus ergibt sich die Frage, ob die bestehenden Angebote keinem Bedürfnis entsprechen oder ob die Angebote nicht bedarfsgerecht konzipiert sind. Letzteres könnte darauf zurückzuführen sein, dass die bestehenden Tarifangebote in der Benützung und im Preis nicht attraktiv und für die Kunden sehr schwer verständlich sind. Sollten einzelne Kundengruppen, wie beispielsweise Mitarbeiter von Unternehmen oder der Fachhochschule Nordwestschweiz für ihre Strecken und Bedürfnisse spezielle Regelungen anstreben, so können solche Vereinbarungen jeweils direkt zwischen den betroffenen Parteien vereinbart werden. Dadurch darf für die öffentliche Hand jedoch kein Mehraufwand entstehen.

Es ist auch zu berücksichtigen, dass auf längeren Strecken mit dem Generalabonnement ein attraktives Angebot für verbundübergreifende Fahrten einschliesslich der Fernverkehrszüge zur Verfügung steht.

3.5 Problematik Fernverkehr

Der Personenfernverkehr der SBB muss sich als nicht abgeltungsberechtigter Teil des Systems öV an marktwirtschaftlichen Grundsätzen orientieren. Damit die SBB ihren Auftrag erfüllen kann, muss die Tarifoheit auf den Strecken des Fernverkehrs bei der Unternehmung selbst liegen. Die Preisgestaltung ist ein wesentliches marktwirtschaftliches Instrument zur Steuerung der Erträge und damit des Unternehmensergebnisses (siehe auch Art. 9 Transportgesetz). Eine Ausdehnung des TNW insbesondere nach Olten (aber auch nach Brugg oder Delémont) betrifft in bedeutendem Umfang Strecken des Fernverkehrs.

Dieser Sachverhalt kann allerdings durch die Besteller insofern beeinflusst werden, als ihnen die Möglichkeit zusteht, Tarifierleichterungen bei den Transportunternehmen zu verlangen. Wenn die Kantone von den Unternehmen Tarifierleichterungen wie z. B. eine Ausdehnung des TNW-Gebiets nach Olten verlangen, sind sie gemäss Art. 11 Transportgesetz zur vollen Entschädigung der Einnahmehausfälle verpflichtet.

Wie die Überlegungen in den vorangehenden Kapiteln zeigen, ist die zusätzliche Nachfrage, die durch eine Ausdehnung des TNW-Gebiets befriedigt werden könnte, relativ bescheiden. Daraus könnte man folgern, dass eine Ausdehnung des TNW nach Olten ohne grossen Aufwand realisierbar und somit mit geringen Kosten ein grosser Goodwill zu schaffen wäre.

Es muss jedoch bedacht werden, dass eine Erweiterung des TNW bis nach Olten zur Folge hätte, dass zahlreiche Kunden des Fernverkehrs aus der Region Basel nach Olten und weiter in die Zentralschweiz, ins Tessin, nach Bern, ins Berner Oberland, ins Wallis und die Westschweiz für die Fahrt zwischen Basel und Olten das U-Abo benutzen und lediglich ein Billett ab Olten zu ihrem Ziel lösen würden. Die Kantone wären verpflichtet, den Transportunternehmen (in diesem Fall die SBB) die entsprechenden Einnahmehausfälle zu erstatten.

3.6 Zusammenfassung qualitative Beurteilung

Die qualitativen Überlegungen zur Ausdehnung des TNW nach Olten/Brugg/Delémont können wie folgt zusammengefasst werden:

- Der TNW deckt nach wie vor den Mobilitätsraum Nordwestschweiz optimal ab.
- Systemgrenzen sind vorhanden (Verbundgrenzen, Benutzung der Fernverkehrszüge bis zum letzten Halt im Verbundgebiet).
- Um die Systemgrenzen überwinden zu können, bestehen Lösungen sowohl in den Tarifverbund A-Welle (inkl. Olten) als auch zum Tarifverbund Jura (VagABOnd).
- Wie die Graphik in Kapitel 2 zeigt, ist das Potenzial an zusätzlichen Nutzern bescheiden.
- Durch eine Ausdehnung des TNW-Gebietes wird das bestehende Tarifmodell Fernverkehr unterlaufen.
- Es ist mit grossen Tarifaufschlägen zu rechnen, die durch die Besteller abzugelten sind.
- Die Grenzen des erweiterten Verbundperimeters wurden grob mit Olten, Brugg und Delémont angegeben. Wie auch immer die Abgrenzung in diesen Räumen vorgenommen wird (jeweiliger Bahnhof oder Stadtzonen), entstehen neue Tarifgrenzen, die in räumlicher Hinsicht weniger verständlich sind, als die heutigen Grenzen des TNW, der den schweizerischen Teil des Mobilitätsraumes Basel umfasst.

4. Abschätzung der Tarifauffälle

4.1 Vorgehensweise

Wie bereits einleitend erwähnt (Kapitel 1 Ausgangslage), verlangen die parlamentarischen Vorstösse zur Ausdehnung des TNW eine Quantifizierung der finanziellen Auswirkungen. Es geht dabei vor allem darum, abzuschätzen, wie gross der Ausfall sein wird, wenn das Anschlussbillett erst ab einer der drei erwähnten Orte gelöst werden muss und welche weiteren Ertragsausfälle entstehen könnten.

Grundsätzlich sind aus unserer Sicht drei Vorgehensweisen denkbar bzw. sind in Abhängigkeit von der Datengrundlage und der geforderten Genauigkeit drei Lösungsansätze möglich.

- Auswertung der Verkaufsdaten der SBB aus den Verkaufsgeräten "Prisma"
- Erlösberechnung auf der Basis der „Hochrechnung Personenverkehr HOP“ der SBB
- Berechnung auf der Basis des Gesamtverkehrsmodells Basel

Um die finanziellen Auswirkungen einer Ausweitung des TNW-Perimeters quantifizieren zu können, ist die Abschätzung auf der Basis HOP ausreichend. In allen drei möglichen Vorgehensvarianten ist der entscheidende Punkt die Abschätzung des Anteiles an Kunden mit U-Abo, die bei einer Ausweitung des TNW für Fahrten in die übrige Schweiz, erst ab Olten einen Fahrausweis des direkten Verkehrs benötigen.

4.2 Ausfallabschätzung

Aufgrund der Überlegungen in Kapitel 6 wurde der Weg über eine Auswertung der Daten aus HOP gewählt. Von den SBB wurde zudem mit HOP-erfahrenem Personal eine spezielle Kundenbefragung durchgeführt, um den Anteil der Kunden mit TNW-Abonnementen auf den entsprechenden Strecken abschätzen zu können. Dieses Gesamtpaket ergibt eine gewisse Konsistenz in der Abschätzung, was mit den beiden anderen Lösungsmöglichkeiten nicht gegeben wäre.

4.3 Ausdehnung des Benützungsperrimeters des TNW-Abonnements

Aus der Hochrechnung Personenverkehr (HOP) hat die SBB den Erlös auf den von der Perimetererweiterung betroffenen Strecken bzw. Linien ermittelt. Abgegrenzt wurden alle Linienabschnitte von der letzten Haltestelle im TNW bis Olten, Brugg und Delémont.

Beispielsweise:

- Abschnitt Basel – Olten (IC Basel – Bern ohne Halt bis Olten)
- Abschnitt Liestal – Olten (IC Basel – Bern mit Halt in Liestal)
- Abschnitt Laufen – Delémont (S3 Basel – Porrentruy)

Die Abgrenzung erfolgte separat nach den Fahrausweissorten, die errechneten Personenkilometer pro Jahr wurden mit dem jeweiligen Erlössatz nach Billetsorte zum Gesamtertrag auf dem jeweiligen Linienabschnitt hochgerechnet.

Auf den Linienabschnitten wurden mit Zusatzzählungen diejenigen Kunden eruiert, die heute beispielsweise mit einem Einzelbillett unterwegs sind und ein TNW Abonnement in der Tasche haben. Es wurde damit der Anteil an Kunden ermittelt, die bei einer Erweiterung das Einzelbillett zum Beispiel nicht mehr ab Liestal lösen müssen sondern erst ab Olten.

Im nächsten Schritt wurden die Anteile mit TNW-Abo bei den entsprechenden Billetsorten von den Gesamterlösen auf den Abschnitten abgezogen. Dies führt zu einem möglichen Einnahmenverlust bei den SBB von **CHF 6.2 Mio.** Beim TNW entstehen keine Mehreinnahmen, da diese Kunden bereits im Besitz des Abo sind und die zusätzliche Gültigkeit ausnützen.

4.4 Entwicklung bei GA- und Halbtaxeinnahmen

Mit einer Ausweitung des TNW-Perimeters fallen die entsprechenden zusätzlichen Einnahmen, über CHF 14 Mio., aus GA- und Halbtaxtopf nicht mehr direkt bei den SBB an, sie werden neu über den TNW-Topf verteilt.

Es ist allerdings so, dass der Verteilmechanismus des TNW auf den heutigen Perimeter ausgerichtet ist, was dazu führen kann, dass die SBB nicht ihren gesamten Anteil erhält. Eine Neuberechnung des Einnahmenverteilungsschlüssels wäre allenfalls notwendig.

4.5 Ausfälle bei den heutigen verbundübergreifenden Angeboten

Mit der Ausdehnung des Perimeters wird für einen Teil der Kunden, die heute ein entsprechendes Angebot nutzen, die alleinige Nutzung des TNW-Abos möglich, das heisst sie können auf den Teil Interabo verzichten, was zu entsprechenden Ertragsausfällen führt, die mehrheitlich bei den SBB und zum kleineren Teil bei den benachbarten Verbänden anfallen. Eine grobe Abschätzung führt zu folgenden Ertragsausfällen:

- Interabo A-Welle
Rund 25% dieser Kunden lösen heute ein Interabo aus den betroffenen Grenzzonen zum TNW. Es ist mit einem Ausfall für den Teil Interabo von **CHF 30'000.--** zu rechnen.
- Interabo VagABOnd
Aufgrund der Konstruktion des Angebotes, kann keine Abgrenzung auf den engeren Raum Delémont vorgenommen werden. Es ist mit einem Ausfall für den Teil Interabo von **CHF 150'000.--** zu rechnen.

4.6 Weitere Ausfälle bei Einzelbilletten

Mit der Ausdehnung des Perimeters kann aus dem TNW bis Olten, Brugg oder Delémont neu mit einem TNW-Billett gefahren werden. Ohne die Möglichkeiten bei der Gestaltung der Zonen im Erweiterungsgebiet detailliert untersucht zu haben, ist davon auszugehen, dass bei einer zum TNW konsistenten Fortschreibung der Zonen bzw. Übernahme der Zonen der angrenzenden Verbände Ertragsausfälle entstehen. Einerseits durch zumindest teilweise günstigere Tarife auf den betroffenen Strecken und andererseits sicher durch tarifbedingte Verluste, denn in den Quell- und Zielzonen braucht es keinen zusätzlichen Fahrausweis mehr. Ausgehend von einer groben Schätzung, dass davon 10% der Einnahmen im Bereich Normaltarif betroffen sind, muss mit einem Ausfall von **CHF 2 Mio.** gerechnet werden.

4.7 Weitere Ausfälle bei Streckenabonnements

Mit der Ausdehnung des Perimeters bis Delémont, Brugg und Olten wird es für Inhaber von Streckenabonnements möglich, neu auf ein deutlich billigeres TNW-Abonnement zu wechseln. Es kann davon ausgegangen werden, dass 50% der Erträge aus Streckenabonnements (Differenz zwischen Strecken und TNW-Abo) verloren gehen, was ca. **CHF 1.5 Mio.** ausmachen würde.

4.8 Zusammenfassung

Vorsichtig geschätzt ist bei einer Perimeterausdehnung mindestens von folgenden Ausfällen auszugehen. Diese würden zum allergrössten Teil bei den SBB anfallen:

Ertragsausfall im direkten Verkehr aufgrund Nutzung TNW-Abonnement	CHF 6'210'000.--
Inter-Abo A-Welle - Wegfall der Inter-Abo Erträge	CHF 30'000.--
Inter-Abo VagABOnd - Wegfall der Inter-Abo Nachfrage	CHF 150'000.--
Weitere Ausfälle beim Einzelfahrausweis im direkten Verkehr	CHF 2'010'000.--
<u>Weitere Ausfälle beim Abonnement im direkten Verkehr</u>	<u>CHF 1'550'000.--</u>
Gesamter Ertragsausfall	CHF 9'950'000.--

Obwohl die Zahlen zu den Ertragsausfällen mit Unsicherheiten behaftet sind, vermitteln sie einen guten Eindruck von der Grössenordnung der Ausfälle. Sollte eine solche Ausdehnung des TNW von den beteiligten Kantonen gewünscht werden, so wären diese Ausfälle den Transportunternehmen (namentlich der SBB) zu ersetzen. Gegenwärtig werden für die ordentliche Abgeltung des Regionalverkehrs jährlich ca. CHF 35 Mio. aufgewendet. Mit dem 6. Generellen Leistungsauftrag 2010 - 2013 wurden namhafte Ausbauten beschlossen, was die Abgeltungssumme auf rund CHF 40 Mio. anwachsen lassen wird. Zudem werden die U-Abos im TNW mit jährlich ca. CHF 23 Mio. subventioniert. Eine zusätzliche Erstattung von Einnahmeausfällen würde die kantonalen öV-Kosten um ca. 15% ansteigen lassen, ohne dass von einem entscheidenden Vorteil gegenüber der heutigen Situation ausgegangen werden kann.

5. Ausdehnung des TNW auf der S9 Läuelfingen - Olten

Aufgrund der absehbar hohen Ertragsausfällen bei einer generellen Ausdehnung des TNW wurde zumindest für die Strecke Läuelfingen - Olten eine kleinräumige Lösung untersucht. Diese Untersuchungen wurden ebenfalls durch den TNW ausgeführt.

5.1 Quantitative Untersuchung

Die Ausfallabschätzung basiert auf Daten aus der Hochrechnung Personenverkehr (HOP) sowie auf einer Kundenbefragung, welche im Rahmen der Erarbeitung dieser Vorlage von der SBB durchgeführt wurde. Aus der HOP hat die SBB den Erlös auf der betroffenen Strecke Sissach – Läuelfingen – Olten (Datenbasis 2007) abgegrenzt. Die Abgrenzung erfolgte separat nach Fahrausweissorten, die errechneten Personenkilometer pro Jahr wurden mit dem jeweiligen Erlössatz nach Billetsorte im Verhältnis zum Gesamterlös hochgerechnet.

- Der Gesamterlös auf der S9 zwischen Sissach und Olten beträgt CHF 427'000.--.

- Der Erlös auf der Linie S9 zwischen Sissach und Olten beträgt ohne Berücksichtigung der Verbundabonnemente CHF 174'000.--.
- Auf dem Abschnitt Läuelfingen – Olten beträgt der Erlös CHF 114'000.-- (ohne A-Welle Abos).
- Unter der Annahme, dass der gesamte Erlös aus Streckenfahrausweisen von Kunden mit einem TNW – Abonnement erwirtschaftet wird und dieser Erlös bei einer Ausdehnung wegfällt, liegt der maximale Ertragsausfall bei CHF 88'000.--.
- Entspricht der Anteil der TNW-Abonnenten auf der S9 demjenigen aus der erwähnten Kundebefragung, ergibt sich ein Ertragsausfall von CHF 19'000.--.
- Wenn man davon ausgeht, dass eine Nachfragezunahme der Kunden mit TNW Abo von 25% zu verzeichnen ist, entsteht ein Ertragsausfall von CHF 23'000.--.

Wie zu vermuten war, ist der Ertragsausfall auf dieser Linie gering. Er bewegt sich zwischen CHF 23'000.-- und maximal CHF 88'000.-- und ist damit nicht entscheidend für die Gesamtbeurteilung einer Ausdehnung des TNW über die S9.

5.2 Qualitative Beurteilung des Ausdehnungswunschs

Die Überlegungen zur Erlössituation zeigen, dass eine Ausweitung des TNW nach Olten über die S9 im Gegensatz zur generellen Ausdehnung des Geltungsbereichs kein finanzielles Problem sein dürfte. Umso wichtiger sind darum die grundsätzlichen Überlegungen zu einer Ausweitung des Tarifverbundes Nordwestschweiz.

Bereits in den Kapiteln 2 und 3 wurde auf die historischen Grenzen des TNW eingegangen. Hilfreich war dabei auch auf Schweizer Seite die geografische Abgrenzung des Raumes mit den Jurahöhen. Der TNW deckt auch heute noch den Mobilitätsraum Nordwestschweiz gut ab.

Die gegenwärtige Lösung Einheitszone im Abonnementsbereich stellt eine grosszügige Lösung dar. Dies auch aufgrund der hohen Subvention des U-Abos. Entsprechend vorsichtig sind Erweiterungswünsche zu beurteilen.

Eine Einbindung einer einzelnen Strecke über das eigentliche Verbundgebiet hinweg widerspricht dabei dem Verbundgedanken. Auch wenn es im vorliegenden Fall um verhältnismässig wenig Geld geht, würde ein Präzedenzfall geschaffen. Es bestehen vergleichbare Wünsche entlang anderer Strecken (z.B. Delémont) und insbesondere entlang der Hauptstrecke Gelterkinden - Tecknau dürfte der Druck zur Schaffung einer analogen Ausdehnung gross werden. Dann ergeben sich aber wieder die grundsätzlichen Probleme einer allgemeinen Ausdehnung, wie sie in den Kapiteln 2 bis 4 beschrieben wurden.

5.3 Beurteilung aus Kundensicht

Die möglichen Vorteile für den Kunden:

- Die Kunden auf der Strecke Sissach – Läuelfingen können von diesem Angebot profitieren.
- Es ist kein zusätzlicher Fahrausweis für die Fahrt nach Olten nötig.

- Die TNW-Kunden können in Sissach wählen, ob sie schnell und direkt aber mit zusätzlichen Kosten für ein Streckenbillett oder ohne zusätzliche Kosten dafür mit einer um 7 Minuten verlängerten Fahrzeit nach Olten fahren wollen.
- Der öV-Kunde in Läuelfingen hat heute bereits die Wahlmöglichkeit zwischen dem TNW und dem A-Welle Abonnement. Mit der Ausdehnung des TNW sind beide Fahrtrichtungen ohne Zusatzkosten möglich.

Die möglichen Nachteile für den Kunden:

- Die öV-Kunden im Gebiet Sissach / Olten werden nicht gleich behandelt. Die TNW-Kunden auf der Strecke Gelterkinden – Tecknau profitieren nicht.
- Unterschiedliche Tariflösungen für die Verbindung Sissach – Olten sind für den Kunden nicht verständlich,.
- Zudem erhöhter Aufwand für das Kontrollpersonal und hoher Erklärungsaufwand.
- Die Zone Olten ist nicht inbegriffen, d.h. für eine weiterführende Fahrt mit dem Stadtbus in Olten müsste weiterhin ein separater Fahrausweis gelöst werden.
- Die Ausdehnung ist willkürlich auf die Bahnstrecke Sissach – Läuelfingen – Olten beschränkt.

6. Zusammenfassung

In den vorgenannten Kapiteln wird deutlich, dass eine Ausdehnung des TNW über die S9 nach Olten keine finanziellen Probleme mit sich bringen würde. Es wird aber deutlich, dass eine kleine Ausweitung über eine Nebenlinie grosse Folgen haben könnte, denn in verschiedenen angrenzenden Gebieten bestehen ähnliche Wünsche, die zu weit grösseren Ausfällen führen würden, was die Existenz des U-Abo in der heutigen Ausprägung letztendlich in Frage stellen könnte. Zudem ist sowohl über die S9 als auch über die S3 ein Verbundanstoss möglich. In beiden Fällen kann ein TNW-Abonnement mit einem A-Welle Abo kombiniert werden. Eine Zusammenfassung dieser beiden Abonnemente in einem Fahrausweis wird im Zusammenhang mit dem Projekt „zukünftiges Preissystem öV Schweiz“ angedacht, eine wesentliche Vergünstigung des Angebotes ist aber auch dann nicht zu erwarten.

Aufgrund dieser Überlegungen sieht der Regierungsrat davon ab, eine generelle Ausdehnung des TNW weiterzuverfolgen. Auch eine einseitigen Ausdehnung auf der S9 nach Olten ist aufgrund der Präzedenzwirkung nicht opportun.

Liestal, 12. Januar 2010

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin

Beilage

- Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Bericht des Regierungsrates wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Postulat [1997/189](#) von Max Ritter vom 25. September 1997 betreffend "Bahn Sissach - Läfelfingen - Olten" wird abgeschrieben.
3. Das Postulat [2007/290](#) von Marianne Hollinger vom 15. November 2007 betreffend " TNW Tarifverbund Nordwestschweiz – mindestens Olten gehört dazu!" wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: