

Vorlage an den Landrat

Vereinfachung der ÖV-Finanzflüsse im TNW sowie zwischen BL und BS
2026/6358

vom 28. April 2026

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die an den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) angeschlossenen Kantone (Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Solothurn und Jura) vergünstigen, gestützt auf die TNW-Vereinbarung, alle Monats- und Jahresabonnemente (U-Abos), welche die Einwohnerinnen und Einwohner der im Verbundgebiet gelegenen Gemeinden erwerben. Dies ist national betrachtet ein Sonderfall und steht nicht im Einklang mit Bundesrecht. Diese Einwohnervergünstigung macht die Überprüfung der Kunden auf deren Wohnort notwendig. Weiter wird die Finanzierung der ungedeckten Kosten der Transportunternehmen intransparent. Neben den gemeinsamen Abgeltungen der ungedeckten Kosten durch Bund und Kantone subventionieren die Kantone den öffentlichen Verkehr zusätzlich über die U-Abo-Subventionen. Da bei der Verteilung des Einnahmentopfs des TNW nicht zwischen Erträgen aus dem Verkauf von Abonnements resp. Einzelfahrausweisen und Einnahmen aus den Tarifierleichterungen unterschieden wird, profitiert auch der Fernverkehr von den U-Abo-Subventionen. Mit der Überführung der U-Abo-Subvention in die ordentliche Abgeltung des öffentlichen Verkehrs werden diese Subventionen gezielt dem Regional- und Ortsverkehr zugeführt. Für die Kunden ändert sich dadurch nichts, die U-Abo-Tarife werden deswegen nicht erhöht.

Ein weiterer Sonderfall ist die heutige Abrechnung der grenzüberschreitenden Linien zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Sie basiert auf der interkantonalen «Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG» vom 26. Januar 1982 SGS 480.1 (Stand 1. Januar 1995; nachfolgend «Vereinbarung BVB/BLT»). Sowohl die Tarifierleichterungen als auch die heutige Abrechnung der BL/BS grenzüberschreitenden Linien haben gewichtige Nachteile und sollen deshalb den heutigen Gegebenheiten angepasst werden.

Die beiden Sonderfälle haben entgegenwirkende finanzielle Auswirkungen für den Kanton Basel-Landschaft. Während der Kanton Basel-Landschaft davon profitieren wird, wenn die U-Abo-Subvention in die ordentliche Abgeltung überführt wird, erhöhen sich die Kosten für Basel-Landschaft mit der Abschaffung der Abgeltungsrechnung. Mittelfristig sollten sich die finanziellen Auswirkungen der beiden Massnahmen in etwa ausgleichen, weshalb die materiell völlig unabhängigen Anpassungen gemeinsam beschlossen werden sollen. Bei der Umsetzung nur einer der Massnahmen würde entweder Basel-Stadt oder Basel-Landschaft erheblich stärker profitieren.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht.....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht.....	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.2.	Ziel der Vorlage	4
2.3.	Erläuterungen	4
2.3.1.	Nachteile der Tarifierleichterungen	4
2.3.2.	Nachteile der Abgeltungsrechnung über die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BL/BS	5
2.3.3.	Kostenverschiebungen in entgegengesetzter Richtung	6
2.3.4.	Anpassung der rechtlichen Grundlagen	6
2.3.5.	Auswirkungen auf die Finanzierungskanäle	7
2.3.6.	Chancen und Risiken	9
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	10
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	11
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	11
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	14
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	14
3.	Anträge.....	15
3.1.	Beschluss	15
4.	Anhang.....	15

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Mit dem Ziel, den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, wurde im Jahr 1987 der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) gegründet. Mit dem TNW besteht in der Region Nordwestschweiz ein einheitliches Tarifsysteem für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Grundlage des TNW bildet die «Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990» vom 1. November 1989 (TNW-Vereinbarung 1990). Seit dem Jahr 2015 ist der TNW als Verein organisiert und verfügt somit über Statuten (TNW-Statuten) und über ein Organisationsreglement. Mitglieder des TNW sind die fünf Nordwestschweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura sowie die fünf Transportunternehmen (TU) Basler Verkehrsbetriebe (BVB), Baselland Transport AG (BLT), Schweizerische Bundesbahnen (SBB), PostAuto AG (PA) und Auto Bus AG Liestal (AAGL).

Im Vergleich zu anderen Tarifverbünden ist der TNW ein Sonderfall: Gestützt auf die TNW-Vereinbarung vergünstigen die Kantone alle Monats- und Jahresabonnemente (U-Abos), welche die Einwohnerinnen und Einwohner der im Verbundgebiet gelegenen Kantone resp. Gemeinden erwerben (sog. Tarifierleichterungen).

Ein weiterer Sonderfall ist die heutige Abrechnung der grenzüberschreitenden Linien zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Sie basiert auf der interkantonalen «Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG» ([SGS 480.1](#)) vom 26. Januar 1982 (Stand 1. Januar 1995; nachfolgend «Vereinbarung BVB/BLT»). Sowohl die Tarifierleichterungen als auch die heutige Abrechnung der BL/BS grenzüberschreitenden Linien haben gewichtige Nachteile und sollen deshalb den heutigen Gegebenheiten angepasst werden.

2.2. Ziel der Vorlage

Die ÖV-Finanzierung im Kanton Basel-Landschaft und den beteiligten Kantonen des TNW soll vereinfacht und transparenter werden, indem sämtliche ungedeckten Kosten gemäss der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr ([ARPV, SR 745.16](#)) finanziert werden, ohne dass sich die Preise des U-Abos für die Kundinnen und Kunden dadurch erhöhen. Das Finanzierungssystem des ÖV kann so dem in der Schweiz üblichen System angepasst werden.

2.3. Erläuterungen

Das heutige System der U-Abo-Subvention (Tarifierleichterungen) sowie die Verrechnung der ÖV Leistungen zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben gewichtige Nachteile welche nachfolgend aufgeführt werden:

2.3.1. Nachteile der Tarifierleichterungen

- a) Die Vergünstigung von Tarifen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) nach Wohnort steht nicht im Einklang mit Bundesrecht: Gemäss Art. 15 Abs. 5 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, [PBG; SR 745.1](#)) müssen Tarife gegenüber allen gleich angewendet und veröffentlicht werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat angekündigt, die heutige Praxis nicht länger zu tolerieren.
- b) Für das Gewähren der Vergünstigung ist eine Einwohnerprüfung notwendig. Angesichts der grossen Zahl von Abonnentinnen und Abonnenten, bedeutet diese Prüfung für die zuständigen Ämter und Transportunternehmen einen erheblichen administrativen Aufwand. Aufgrund verschärfter Datenschutzvorschriften wird sich dieser künftig noch erhöhen.
- c) Die aktuelle Praxis hat eine Intransparenz in der ÖV-Finanzierung zur Folge: Da die Kantone neben der Vergünstigung der Abonnemente gemeinsam mit dem Bund für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs aufkommen, besteht quasi eine duale ÖV-Finanzierung.

- d) Da das Total der Tarifierleichterungen von der Anzahl und Art der verkauften Abonnemente bestimmt wird, ändert es jährlich. Dies erschwert die Finanzplanung der Kantone und der Transportunternehmen und generiert einen administrativen Zusatzaufwand.
- e) Die Tarifierleichterungen fliessen in Form von Erträgen in den «Einnahmentopf» des TNW. Aus diesem Topf werden die Erträge gemäss einem Verteilschlüssel (Basis Anzahl Einsteiger und Personenkilometer) an die fünf Transportunternehmen ausbezahlt. Weil das U-Abo innerhalb des TNW auch die Nutzung von Fernverkehrszügen erlaubt, erhält der SBB-Fernverkehr einen Teil der Erträge. Da im Einnahmentopf nicht zwischen Erträgen aus dem Verkauf von Abonnements resp. Einzelfahrausweisen und Einnahmen aus den Tarifierleichterungen unterschieden wird, profitiert der Fernverkehr von letzteren. Vereinfacht ausgedrückt gelangen Steuergelder der Nordwestschweizer Kantone so in den eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr SBB.

2.3.2. Nachteile der Abgeltungsrechnung über die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BL/BS

- f) Der Mechanismus der Abrechnung entspricht in seiner Art einer Defizitdeckung, wie man sie vor der Bahnreform kannte. Mit der Bahnreform im Jahr 1996 wurde die Finanzierung des ÖV grundlegend verändert. Die Defizitdeckung wurde abgeschafft und durch die Abgeltung der ungedeckten Kosten ersetzt. Damit steht auch diese Praxis nicht in Einklang mit dem Bundesrecht, weshalb das BAV darauf drängt, sie zumindest im Bereich des Regionalverkehrs zu ändern.
- g) Die in der Vereinbarung BVB/BLT enthaltenen Bestimmungen führen dazu, dass eine jährliche, sogenannte Abgeltungsrechnung erstellt werden muss. Diese generiert sowohl auf Seite der beiden Kantone als auch auf Seite der Transportunternehmen einen enormen administrativen Aufwand.
- h) Die Abrechnung hat einen derart hohen Grad an Komplexität, der es nur noch wenigen Personen mit sehr hoher Detailkenntnis und langjähriger Erfahrung erlaubt, die Berechnungen vollständig nachzuvollziehen oder durchzuführen. Dies sind selbst innerhalb der ÖV-Fachstellen nur einzelne Personen. Entsprechend intransparent ist die Abgeltungsrechnung für die anderen Verwaltungsmitarbeitenden, aber noch viel mehr für Aussenstehende.
- i) Das Ergebnis der Abgeltungsrechnung unterliegt starken Schwankungen. Es ist sowohl von der Nachfrage als auch vom ÖV-Angebot abhängig und davon, welches Transportunternehmen welche Linien betreibt. Dies führt nicht zuletzt dazu, dass die Angebotsplanung nicht allein auf fachlichen Kriterien basiert, sondern vom Wissen beeinflusst wird, dass Änderungen in der Linienführung oder die Frage, wer welche Linie betreibt, auch das Ergebnis der Abgeltungsrechnung beeinflussen.

Aus diesen Gründen soll die Abgeltungsrechnung durch eine Abrechnung gemäss den Bestimmungen des PBG ([SR 745.1](#), Art. 28 Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots) respektive der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr ([ARPV, SR 745.16](#)) abgelöst werden, wie sie im regionalen Personenverkehr (RPV) bei grenzüberschreitenden ÖV-Linien in der restlichen Schweiz üblich ist. Gemäss Gesetzgebung auf Bundesebene ist die Abrechnung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel (ikV) nur für Linien des Regionalverkehrs vorgeschrieben. Für die übrigen Linien soll die nationale Regelung auch auf kantonaler Ebene übernommen werden. Dies wird in einer Nachfolgevereinbarung zur Vereinbarung BLT/BVB festgehalten.

Dabei ist zu beachten, dass sowohl die Integration der U-Abo Subventionen wie auch die Abschaffung der Abgeltungsrechnung grössere finanzielle Auswirkungen auf den Kanton Basel-Landschaft haben.

2.3.3. Kostenverschiebungen in entgegengesetzter Richtung

Die beiden Geschäfte sind in inhaltlicher Hinsicht voneinander unabhängig. Die Vorgehensanpassungen führen aber zu Kostenumverteilungen zwischen den Kantonen. Während diese in den Kantonen AG, JU und SO aufgrund ihrer im TNW kleineren Gebiete in einer vier- bis sechsstelligen Grössenordnung liegen (resp. sie von der Abrechnung der grenzüberschreitenden Linien BS/BL selbstredend nicht betroffen sind), kommt es zwischen den beiden Basel zu grösseren Verschiebungen. Da diese in ihrem Ausmass sehr ähnlich sind, aber jeweils in die gegengesetzte Richtung gehen (einmal zugunsten Basel-Stadt, einmal zugunsten Basel-Landschaft), drängt es sich auf, die beiden Geschäfte gemeinsam zu behandeln.

2.3.4. Anpassung der rechtlichen Grundlagen

Ablösung TNW-Vereinbarung durch Bestellervereinbarung

Die heutigen Tarifierleichterungen (Höhe pro Abo in Franken) basieren auf der TNW-Vereinbarung, die letztmals im Jahr 1993 aktualisiert wurde (vgl. Ausgangslage). Sie ist nicht mehr zeitgemäss. Ausserdem enthält sie eine Mischung von Themen: Die Artikel betreffen zum einen Tarifvergünstigungen und die diesbezügliche Administration, was für die Kantone resp. Besteller von Relevanz ist. Zum andern betreffen sie das Verbundgebiet, den gemeinsamen Tarif und die Anerkennung der Verbundbillette – für die TU relevante Inhalte. Diese können in die seit der Gründung des Vereins bestehenden TNW Statuten integriert werden. Damit und mit dem Wegfall der subventionsrelevanten Inhalte (Besteller-Themen) wird die TNW-Vereinbarung obsolet. Die im TNW vertretenen Kantone sind übereingekommen, in einer gemeinsamen (Nachfolge-) Vereinbarung jene Fragen zu regeln, welche für die Besteller in Zusammenhang mit dem TNW relevant sowie kantonsübergreifend abzustimmen sind.

Die Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW hat somit eine Bereinigung der rechtlichen Grundlagen in drei Schritten zur Folge.

1. Ergänzung TNW-Statuten: Überführen einzelner Ziffern aus der TNW-Vereinbarung in die TNW-Statuten
2. Beenden der TNW-Vereinbarung
3. Abschluss einer neuen Bestellervereinbarung unter den Bestellerkantonen AG, BL, BS, JU und SO

Die neuen TNW-Statuten wurden an der Sitzung vom 16. Oktober 2023 durch die Versammlung genehmigt.

Eine Aufhebung der TNW-Vereinbarung (wie auch eine Anpassung) setzt Einstimmigkeit der Vertragsparteien voraus. Zudem ist eine Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) erforderlich. Das BAV begrüsst und unterstützt eine Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW und die damit verbundene Angleichung an die Finanzierungsprozesse im ÖV der übrigen Schweiz nach PBG. Das BAV zeigt sich auch bereit, die auf den Bund entfallenden Mehrkosten, unter Einhaltung der Kantonsquote, zu tragen (Anteil Bund an den höheren ungedeckten Kosten des RPV).

Bei den Kantonen sind die Beschlüsse zur Aufhebung grundsätzlich im gleichen Verfahren zu erlassen wie bei Inkraftsetzung der Vereinbarung (Beschlüsse der Exekutiven und Legislativen). Bei den TU richtet sich das Verfahren primär nach ihren Statuten, (Organisations-)Reglementen und allfälligen gesetzlichen Vorgaben. Im Kanton Basel-Landschaft muss also der Landrat über Änderungen oder die Aufhebung der Vereinbarung beschliessen.

Die neue Vereinbarung unter den Bestellern (Bestellervereinbarung) regelt die für die Kantone in Zusammenhang mit dem TNW relevanten Themen, die kantonsübergreifend abzustimmen sind und die in ihrer Hoheit liegen. Dies sind namentlich die Strategie, welche die Bestellerkantone im TNW gemeinsam verfolgen sowie deren Weiterentwicklung und die Anwendung des Verbundtarifs.

Unterzeichnet werden soll die neue Bestellervereinbarung durch die zuständigen Verkehrsdirektoren. Da die Vereinbarung den Charakter eines Staatsvertrags hat unterliegt sie § 64 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung ([SGS 100](#)) wonach der Landrat alle übrigen Staatsverträge, soweit nicht der Regierungsrat durch Gesetz zum endgültigen Abschluss ermächtigt ist, genehmigen muss.

Ablösung Vereinbarung BVB/BLT durch Vereinbarung öffentlicher Verkehr BS/BL

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben sich in der Vereinbarung BVB/BLT (vgl. Ausgangslage) unter anderem darüber geeinigt, wie die ÖV-Linien, welche die gemeinsame Kantonsgrenze überschreiten, betrieben und finanziert werden sollen. Eine Vereinfachung dieser Finanzierung und eine Angleichung des Systems an die schweizweit gängige Praxis in der Finanzierung der grenzüberschreitenden Linien bedingt eine Anpassung oder Aufhebung der Vereinbarung BVB/BLT.

Gemäss Art. 17 der Vereinbarung BVB/BLT kann diese unter Beachtung einer Kündigungsfrist von 3 Jahren von jeder der beiden Kantonsregierungen auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden. Eine Änderung oder Aufhebung der Vereinbarung ohne Einhaltung der Kündigungsfrist ist nicht ausdrücklich vorgesehen, aber – wie bei jedem Vertrag – möglich, sofern sich die Vertragsparteien einig sind. Im Vordergrund steht die Aufhebung der auch in anderen Bestimmungen nicht mehr zeitgemässen Vereinbarung und der Abschluss einer neuen Vereinbarung zum interkantonalen öffentlichen Verkehr BS/BL.

Eine Aufhebung der Vereinbarung erfolgt analog deren Inkraftsetzung. Seitens beider Kantone wurde die Vereinbarung BVB/BLT von den Regierungsräten unterzeichnet und das Inkrafttreten der Vereinbarung von der Zustimmung des Grossen Rates BS resp. des Landrats BL abhängig gemacht (Art. 21 der Vereinbarung). Dem entsprechend müssen die jeweiligen kantonsinternen Beschlüsse durch den Grossen Rat bzw. den Landrat gefällt werden.

Da die Vereinbarung BVB/BLT, wie erwähnt, parallel zur Aufhebung der TNW-Vereinbarung geändert bzw. aufgehoben werden soll, kann und darf deren Aufhebung nicht isoliert erfolgen, sondern ist auf den anderen Prozess abzustimmen. Die beiden Prozesse sollen deshalb in demselben Regierungsrats- resp. Parlamentsbeschluss behandelt werden. Mit der Genehmigung dieses Erlasses werden dann sämtliche Anpassungen betreffend die Vereinbarung BVB/BLT und die TNW-Vereinbarung – resp. deren Ersatz durch die jeweiligen Nachfolgevereinbarungen – genehmigt, so dass diese Anpassungen koordiniert in Kraft treten.

Schliesslich sind gemäss Art. 48 Abs. 3 der Bundesverfassung Verträge zwischen den Kantonen dem Bund zur Kenntnis zu bringen. Dies gilt auch für die Änderung bzw. Aufhebung von Verträgen wie der Vereinbarung BLT/BVB. Das BAV ist folglich über deren Aufhebung in Kenntnis zu setzen. Die Haltung des BAV wurde in einer informellen Anfrage bereits abgeholt. Auch diese Vereinfachung der Finanzflüsse würde sehr begrüsst, zumal die Abgeltungsrechnung viele gewichtige Nachteile aufweist (vgl. 2.3. Erläuterungen).

2.3.5. Auswirkungen auf die Finanzierungskanäle

Systemwechsel 1: Abgeltung ungedeckte Kosten statt Tarifierleichterungen

Wie einleitend beschrieben, werden die Tarifierleichterungen für die Verbundabonnemente heute in Form von Kopf-Beiträgen entrichtet. Die finanzielle Belastung der Kantone hängt somit unmittelbar von der Anzahl ihrer Einwohnerinnen und Einwohner ab, die ein U-Abo besitzen, nicht aber von der räumlichen Nutzung des Abos ab. Die Beiträge der Kantone an die U-Abos fliessen analog den Einnahmen aus den Billett- und Aboverkäufen in den TNW-Einnahmentopf. Anschliessend werden sie nach einem Schlüssel (Einsteiger und Personenkilometer) an die TU verteilt. Die von den TU (prospektiv kalkulierten) Einnahmen fliessen in ihre Offerten ein. Auf Basis dieser Offerten gelten die Besteller (Kantone und Bund) die ungedeckten Kosten der TU ab.

Mit Umstellung auf das neue, vereinfachte System gemäss ARPV sind die Beiträge der Kantone nicht mehr von der Anzahl verkaufter Abonnemente, sondern nur noch von den anteilmässigen

Kosten der auf Kantonsgebiet erbrachten Leistungen und den aufgrund der Nachfrage erwirtschafteten Erträgen gemäss ikV abhängig. Es gibt keine Tarifierleichterungen mehr, die in den TNW-Einnahmentopf fliessen. Der Topf enthält nur noch die Einnahmen aus den Billett- und Aboverkäufen. Damit wird die Summe, die an die TU verteilt wird, kleiner. In der Folge steigt das Delta zwischen den Kosten und den Einnahmen der TU, was dazu führt, dass die Besteller höhere Beiträge an die ungedeckten Kosten der von ihnen bestellten Linien leisten müssen.

Weil Abonnentinnen und Abonnenten den öV auch ausserhalb ihres Wohnkantons nutzen, führt der Systemwechsel zu Verschiebungen in der finanziellen Belastung der Kantone. Die Gesamtsumme der Belastung bleibt unter sonst gleichen Bedingungen (*ceteris paribus*) konstant, da die Preise der Abonnemente unverändert bleiben. Abbildung 1 verdeutlicht den Systemwechsel.

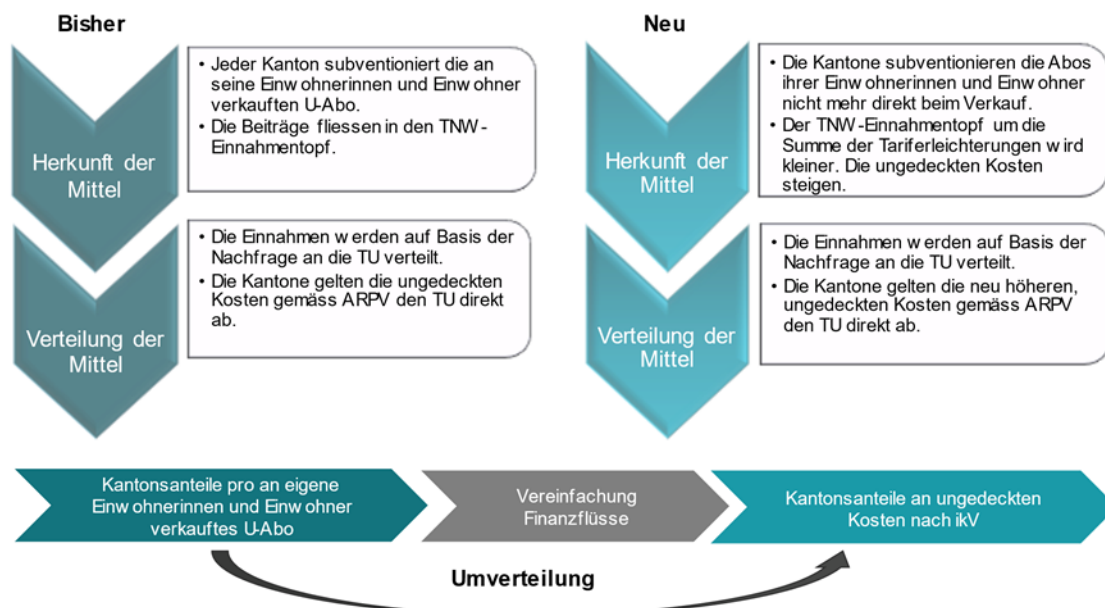


Abb. 1: Vereinfachung Finanzflüsse: Ein Finanzierungskanal

Weil die Kantone BS und BL einwohner- und flächenmässig wie auch hinsichtlich der ÖV-Nutzung den grössten Anteil im TNW ausmachen, hat der Systemwechsel in diesen beiden Kantonen die grössten Auswirkungen. Die Belastung für den Kanton BS steigt, für den Kanton BL sinkt sie. In den anderen Bestellerkantonen führt der Systemwechsel zu (vergleichsweise) marginalen Veränderungen in der finanziellen Belastung. Eine Übersicht zu den zu erwartenden Verschiebungen folgt unter Punkt 2.6 in den Tabellen auf Seite 12 dieser Vorlage.

Systemwechsel 2: Abrechnung nach interkantonaalem Verteilschlüssel (ikV) statt Abgeltungsrechnung

Wird die Abgeltungsrechnung durch eine Abrechnung nach ikV ersetzt, findet eine Kostenumverteilung zwischen BS und BL in gegengesetzter Richtung statt. Heute sind die Offerten für das ÖV-Angebot kantonal organisiert: Das gesamte Angebot der BVB (Orts- und Regionalverkehr) wird durch BS abgegolten, das gesamte Angebot der BLT (wie auch jenes der AAGL) durch BL. Der Kanton BL übernimmt somit auch den von der BLT (und der AAGL) «erwirtschafteten» Fehlbetrag auf dem Gebiet des Stadtkantons. Dieser bezahlt im Gegenzug die ungedeckten Kosten der BVB auf deren Linien, die auf Territorium von Baselland verkehren.

Die Vereinbarung BVB/BLT geht davon aus, dass die Fahrleistungen der TU ungefähr ausgeglichen sind und sich damit auch die Kosten ungefähr die Waage halten. Da dies in der Realität nicht der Fall ist, wird der Leistungsüberhang in der Abgeltungsrechnung ermittelt und finanziell ausgeglichen. Neben den Fahrleistungen fliessen auch die direkten Kosten z.B. für den Unterhalt der Infrastruktur, die Energie oder die Leitstelle sowie die Erträge in die Berechnung mit ein. Die Abrechnung ist entsprechend komplex und intransparent.

Gemäss dem schweizweit üblichen System bestellen die Kantone die grenzüberschreitenden Linien gemeinsam. Die Kostenaufteilung erfolgt gemäss ikV. Dieser berücksichtigt die Linienlänge und die Anzahl Haltestellenabfahrten auf kantonsfremdem Gebiet. Der Aufwand für die Berechnung ist um ein Vielfaches kleiner als die Ermittlung des Kostenausgleichs mit der Abgeltungsrechnung, zudem ist sie einfach nachvollziehbar und dadurch transparent. Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht den heutigen und den künftigen Mechanismus.

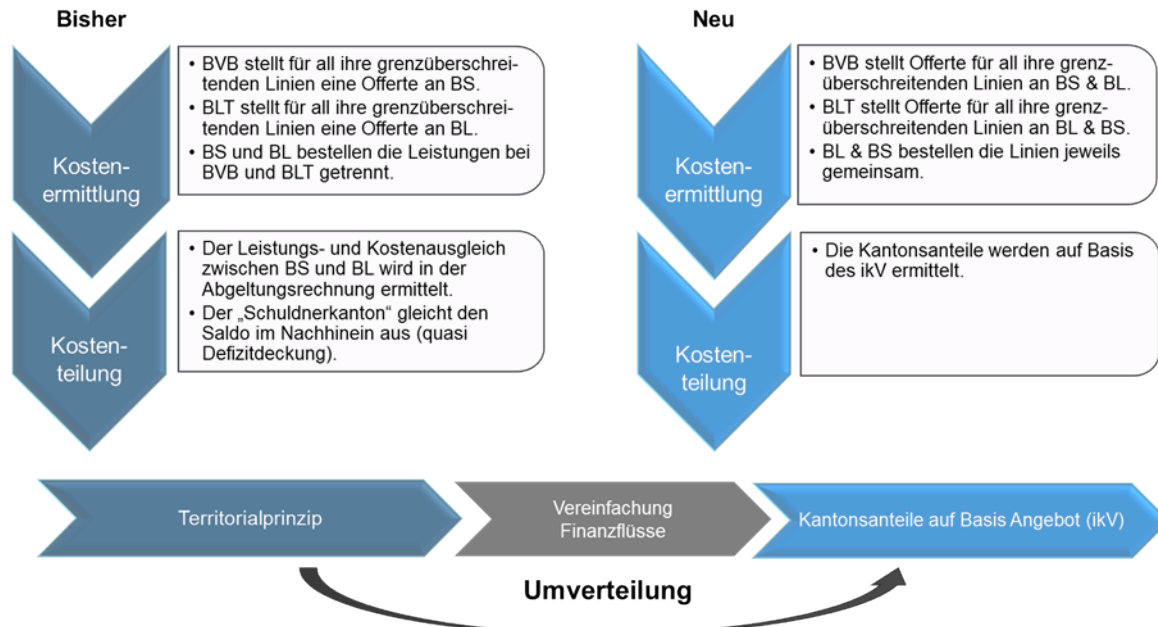


Abb. 2: Ersatz Abgeltungsrechnung durch Abrechnung nach ikV

2.3.6. Chancen und Risiken

Wie einleitend beschrieben, hat die Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW eine Reihe von Vorteilen und Chancen. Gleichzeitig birgt sie gewisse Risiken. Sie sind nachfolgend aufgeführt.

Ablösung TNW-Vereinbarung durch Bestellervereinbarung

Vorteile / Chancen	Nachteile / Risiken
Wegfall Einwohnerprüfung → administrative Vereinfachung → Kosteneinsparung auf Seiten TU, Kantone, Kundinnen und Kunden Ein statt zwei Finanzierungskanäle → Höhere Transparenz → Höhere Kostenwahrheit (Kostendeckungsgrade) Niedrigere Volatilität der finanziellen Beiträge → einfachere Finanzplanung Bundesrechtskonform (keine Bevorzugung von Einwohnern und Einwohnerinnen) Angleichung an in der Schweiz übliches Finanzierungssystem → Vergleich mit anderen Kantonen möglich Aktualisierung veralteter Vereinbarung	Subventionen nicht mehr Teil des Erlöses → Kostendeckungsgrad der Linien sinkt → Geringes Risiko für Wegfall von Bundesbeiträge auf einigen wenigen Linien Veränderung der Finanzströme → könnte Verunsicherung bei TU auslösen → Kostenverschiebung zwischen den Kantonen Sistierung des Bundesanteils → Der Bund erhöht seinen Anteil, infolge seines Entlastungspakets, nicht

Die Vorteile resp. Chancen überwiegen insbesondere hinsichtlich ihrer Wirkung die Nachteile und Risiken deutlich. Das grösste Risiko besteht darin, dass die Kostendeckungsgrade der Linien sinken und sich der Bund an einzelnen Linien nicht mehr beteiligt. Aufgrund eines zu tiefen Deckungsgrades kann auch der Kanton, gestützt auf §11 des Dekrets über das Angebot im regionalen Personenverkehr ([Angebotsdekret, SGS 483.1](#)) gezwungen sein, bei einzelnen Linien Anpassungen am Angebot vorzunehmen. Aus Kundensicht besteht die Angst vor Abopreis-Erhöhungen. Zukünftige Preiserhöhungen stehen aber ausdrücklich nicht in Zusammenhang mit dem Systemwechsel, sondern würden teuerungsbedingt oder aufgrund nationaler Entwicklungen umgesetzt.

Ablösung Vereinbarung BVB/BLT durch Vereinbarung öffentlicher Verkehr BS/BL

Vorteile / Chancen	Nachteile / Risiken
Stark vereinfachte Abrechnung → administrative Vereinfachung → deutlich verringerter Aufwand → Kosteneinsparung auf Seiten TU und Kantone Stark vereinfachte Abrechnung → bessere Nachvollziehbarkeit insbes. für Parlamentarier, höhere Transparenz Stark vereinfachte Abrechnung → Verringerung von Fehlerquellen Wegfall duale Finanzierung und gleicher Finanzierungsmodus wie in der übrigen Schweiz → höhere Transparenz über Beiträge an den öV → Erhöhung der Kostenwahrheit → bessere Vergleichbarkeit Aktualisierung veralteter Vereinbarung	Kostenverschiebung zwischen BS und BL

Die Ablösung der heutigen Abgeltungsrechnung durch eine Abrechnung der BS/BL grenzüberschreitenden Linien nach ikV hat als einzigen Nachteil die Kostenverschiebung zwischen den beiden Kantonen. Die gleichzeitige Umsetzung mit der Umstellung der öV-Finanzierung auf einen statt zwei Kanäle behebt oder vermindert diesen Effekt zumindest deutlich. Die voraussichtlichen finanziellen Auswirkungen werden unter Punkt 2.6 erläutert und sind in der Tabelle auf Seite 12 ersichtlich.

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

Mit der Integration der U-Abo-Subventionen und der Abgeltungsrechnung BL/BS in die ordentlichen Abgeltungen wird die finanzielle Steuerung verbessert da die Kosten bereits mit der Einreichung der Offerten der Transportunternehmen bekannt sind und nicht erst im laufenden Jahr bzw. im Folgejahr (LFP 3 – öffentliche Finanzen und Verwaltung, finanzielle Steuerung) Die bevölkerungsstarken Agglomerationsgemeinden sollen soweit möglich wirksam von den negativen Auswirkungen der überregional und international ausgerichteten Verkehrsströme entlastet werden (LFP 4 – Mobilität). Die bestehende Vereinbarung BVB/BLT erschwert die optimale Planung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in der Agglomeration.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- [SR 745.1:](#) Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) vom 20. März 2009, Stand 1. Januar 2025
- [SR 745.11:](#) Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) vom 4. November 2009, Stand 1. Januar 2025
- [SR 745.16:](#) Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) vom 16. Oktober 2024, Stand 1. Mai 2025
- [SGS 480.1:](#) Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982, Stand 1. Januar 1995

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben resp. Mehr- oder Mindereinnahmen (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

Einordnung der finanziellen Auswirkungen

Der Umfang der finanziellen Auswirkungen wurde durch das externe Planungsbüro Rapp AG ermittelt, erstmals auf Basis der Daten 2016. Die Berechnungen wurden in Abständen von jeweils drei Jahren aktualisiert (Datenbasis 2019 sowie nach Corona-Daten 2022). Zusätzlich hat die Rapp AG die Auswirkungen für das Jahr 2027 mit Hilfe von Simulationen berechnet, einmal auf Grundlage der 2019er-, einmal auf jener der 2022er-Daten.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind in den untenstehenden Abbildungen dargestellt. Abbildung 3 zeigt die Auswirkungen von Systemwechsel 1 (Umstellung von Tarifierleichterungen auf die Abgeltung der ungedeckten Kosten gemäss ARPV), Abbildung 4 die Auswirkungen von Systemwechsel 2 (Umstellung Abgeltungsrechnung auf Abrechnung gemäss ikV) und Abbildung 5 das Total beider Effekte. Bei der Interpretation der Abbildungen ist zu beachten, dass die Auswirkungen der Systemwechsel im Hinblick auf die Veränderungen des Leistungsauftrages dargestellt wurden:

- Eine positive Zahl bzw. ein Balken im positiven Bereich bedeutet, dass der Leistungsauftrag steigt, d.h. der betreffende Kanton muss mehr bezahlen als vor dem Systemwechsel.
- Eine negative Zahl bzw. ein Balken im negativen Bereich bedeutet, dass der Leistungsauftrag sinkt, d.h. der betreffende Kanton muss weniger bezahlen als vor dem Systemwechsel.

Da die Kantone AG, JU und SO nicht vom Systemwechsel 2 betroffen sind, entspricht das Total bei diesen Kantonen den Effekten von Systemwechsel 1.

Die Abbildungen zeigen Folgendes:

- Die Ergebnisse sind sehr volatil, insbesondere jene der Umstellung von der Abgeltungsrechnung auf die Abrechnung gemäss ikV (Abb. 3).
- Die Umstellung auf die Abrechnung der grenzüberschreitenden Linien gemäss ikV hat den grösseren Effekt als die Umstellung bei den Tarifierleichterungen (siehe Abb. 4).
- Es gibt einen Bruch vor/nach der Pandemie. In den Jahren 2016 und 2019 (und auch in sämtlichen Jahren vor 2019) wären die Umstellungen fast kostenneutral gewesen (kleine Verschiebungen in AG, JU und SO, Verschiebungen in gleicher Grössenordnung in BL und BS). Nach der Pandemie ist die Differenz zwischen BL und BS grösser.
- Die finanziellen Auswirkungen in den Kantonen AG, JU und SO sind klein oder gar marginal, da sie von den Auswirkungen einer Umstellung der Abgeltungsrechnung nicht betroffen sind.
- Stärkere Auswirkungen haben die Umstellungen auf BL und BS, allerdings mit jeweils umgekehrten Vorzeichen (U-Abo-Subvention zu Gunsten BL/zu Lasten BS; Abgeltungsrechnung zu Gunsten BS/zu Lasten BL), so dass sich die Effekte (tendenziell) neutralisieren (Abb. 5, Ausnahme 2022 bzw. Simulation 2027 auf Basis 2022).

Die starken Schwankungen bei der Umstellung der grenzüberschreitenden Linien (BS/BL) auf eine Abrechnung gemäss ikV hängen hauptsächlich mit den Schwankungen im Ergebnis der Abgeltungsrechnung zusammen. Diese reagiert sehr sensibel auf Schwankungen in der Nachfrage (Erträge), aber auch bei den Kosten (Umfang Angebot resp. Leistungsüberhang und Kostenstruktur TU). Je nach Konstellation gleichen sich die Effekte aus oder verstärken sich. Letzteres war zwischen 2019 und 2022 der Fall: Der Leistungsüberhang der BLT wurde grösser (+0.6 Prozentpunkte), während der Nachfragerückgang infolge der Pandemie die Erträge insbesondere auf städtischem Gebiet sinken liess. Dies führte dazu, dass sich der Saldo der Abgeltungsrechnung zugunsten des Kantons BL entwickelte (3,83 Mio. Franken im Jahr 2019, 0,48 Mio. Franken im Jahr 2022).

Wegen der Lesbarkeit werden in den folgenden Grafiken nur die Beträge der Kantone BL und BS angegeben.

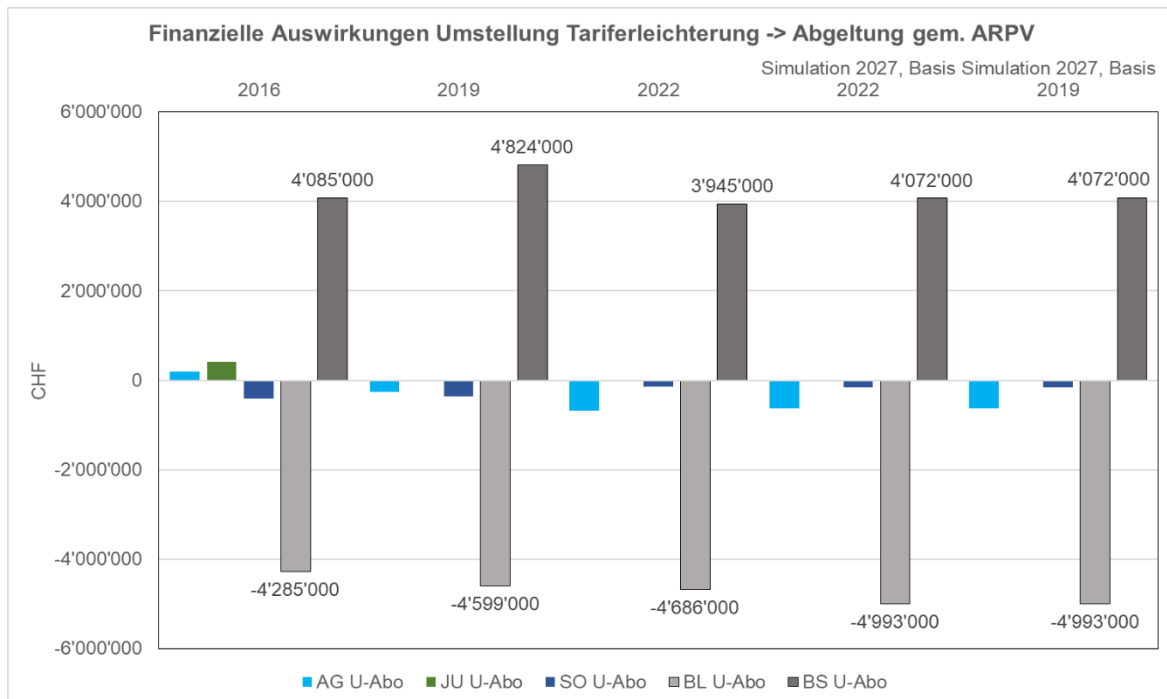


Abb. 3: Finanzielle Auswirkungen Umstellung Tarifierleichterungen auf Abgeltung ungedeckte Kosten gem. ARPV

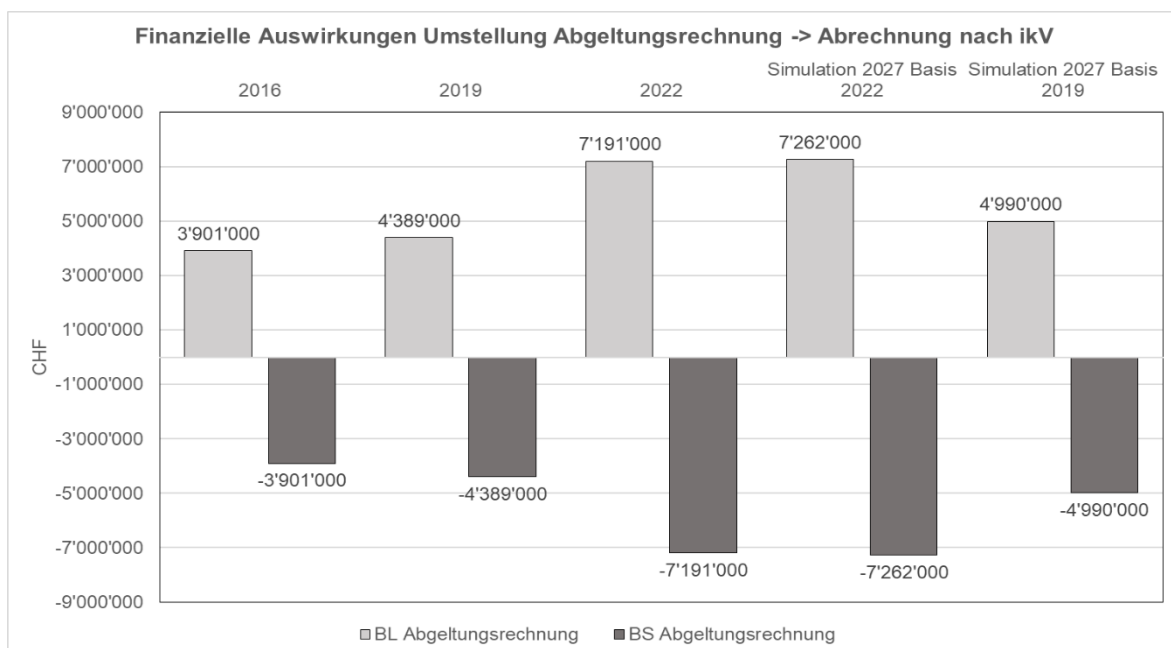


Abb. 4: Finanzielle Auswirkungen Umstellung Abgeltungsrechnung auf Abrechnung nach ikV

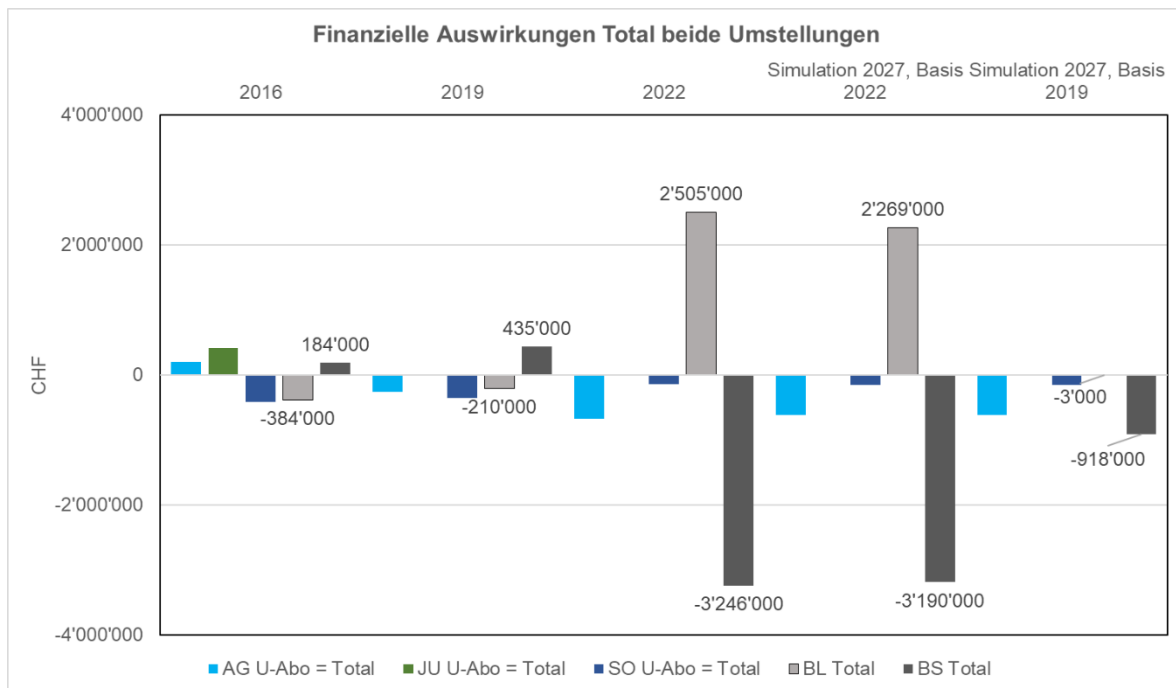


Abb. 5: Finanzielle Auswirkungen Total beider Umstellungen

Die Komplexität der Abgeltungsrechnung verunmöglicht eine genaue Prognose und damit auch eine verlässliche Finanzplanung, vgl. dazu die Ausführungen zu den Chancen und Risiken des Systemwechsels.

Die Erholung der U-Abo-Verkäufe lässt aber darauf schliessen, dass sich die finanziellen Auswirkungen zunehmend im Rahmen der Berechnung aus 2019 bewegen werden. Bei ähnlichen Abo-Verkäufen wie im Jahr 2019 gleichen sich die Mehr- und Minderkosten für den Kanton Basel-Landschaft nahezu aus. Weitere Faktoren wie teuerungsbedingte Mehrkosten, neues Rollmaterial, die Umstellung auf E-Busse aber auch allfällige Tarifierungsanpassungen etc. lassen es nicht zu, eine genaue Prognose betreffend der Abgeltungsrechnung zu erstellen.

Die finanziellen Auswirkungen für den Kanton Basel-Landschaft werden sich bestenfalls ausgleichen und im schlechtesten Fall betragen die Mehrkosten 2 bis 3 Millionen Franken. Es wird aber auch nach der Umsetzung nicht möglich sein, genau zu eruieren wie sich die Kosten nach altem System entwickelt hätten.

Die von der Firma Rapp AG erstellte Simulationsrechnung für das Jahr 2027, auf Basis der U-Abo-Verkäufe aus dem Jahr 2019 geht von folgenden Minderkosten für die betroffenen Kantone aus:

Kanton	Minderkosten
AG	622'000
JU	2'000
SO	159'000
BL	3'000
BS	918'000
Total	1'704'000

Die Minderkosten sind auf die höheren Beiträge des Bundes zurückzuführen. Dabei ist zu beachten, dass eine zu erwartende Sistierung oder gar Kürzung der Bundesbeiträge hier nicht berücksichtigt ist.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. b Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

Es ist mit einer Auswirkung auf den AFP ab 2028 zu rechnen. Da die bisherigen Berechnungen gezeigt haben, dass die Zahlen sehr volatil sind, kann aktuell noch keine Prognose abgegeben werden. Es ist zu beachten, dass die Zahlen im AFP auch ohne Systemwechsel nur bedingt belastbar sind, da die Abgeltungsrechnung per se grossen Schwankungen unterworfen ist. Die Auswirkungen sind im aktuellen AFP 2026-29 noch nicht berücksichtigt.

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 4a Abs. 1 Bst. b Vo FHG):

☐ Ja

☒ Nein

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken (§ 4a Abs. 1 Bst. c Vo FHG):

Die heutigen Finanzierungsmethoden sind intransparent und sehr komplex. Die Vereinfachung des komplexen Berechnungssystems zur Eruierung der Abgeltung zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft entlastet die Verwaltung und die involvierten Transportunternehmen langfristig. Auch die Integration der U-Abo-Subvention entlastet die Transportunternehmen erheblich von administrativen Aufgaben. Die entsprechenden Ressourcen können anders eingesetzt oder eingespart werden.

Nebst den unter 2.3.6 erwähnten Risiken besteht ohne die gleichzeitige Umsetzung der beiden Massnahmen (Integration der U-Abo-Subvention in die Abgeltungen und Abschaffung der Abgeltungsrechnung BL/BS) die Gefahr, dass der Kanton Basel-Stadt den Staatsvertrag (Abgeltungsrechnung) einseitig kündigt. Die Folge wäre, dass Basel-Landschaft erheblich höhere Kosten zu tragen hätte da mangels anderslautender Vereinbarungen Bundesrecht zum Zuge käme und die Kosten für die Leistungen der BVB bzw. BLT wie vorgesehen über einen ikV auf die Kantone aufgeteilt würde, ohne dass der Kanton Basel-Landschaft im Gegenzug von der Integration der U-Abo-Subvention in die Abgeltungen profitieren würde. Die Kosten würden für den Kanton Basel-Landschaft dadurch erheblich stärker steigen. Gemäss Abbildung 4 wäre, je nach Szenario, mit Mehrkosten von 5 bis fast 8 Mio. Franken zu rechnen. Dies soll mit dieser Vorlage, welche in ganz ähnlicher Form auch in Basel-Stadt dem Parlament vorgelegt wird, verhindert werden. In den neuen Vereinbarungen ist daher festgehalten, dass diese nur in Kraft treten, wenn gleichlautende Beschlüsse durch die anderen Vereinbarungsparteien vorliegen (s. 3.1. Beschlusspunkt 4).

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Es ist mit keinen Folgen gemäss §4 KMU Entlastungsgesetz zu rechnen.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Der Landrat genehmigt die Vereinbarung zwischen den Kantonen AG, BL, BS, JU, SO zum Tarifverbund Nordwestschweiz vom 30.11.2025.
2. Der Landrat genehmigt die Vereinbarung zwischen BS und BL betreffend die Zusammenarbeit beim öffentlichen Verkehr vom 30.11.2025.
3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, vertreten durch den Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion, die Vereinbarungen zu unterzeichnen.
4. Die Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) vom 1. Januar 1990 wird aufgehoben.
5. Die Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG von Januar 1982 wird aufgehoben.
6. Die Beschlüsse gemäss Ziffern 1, 2, 4 und 5 stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung von gleichlautenden Beschlussfassungen durch die anderen Vereinbarungsparteien.

Liestal, 28. April 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz (Bestellervereinbarung)
- Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und dem Kanton Basel-Landschaft betreffend die Zusammenarbeit beim öffentlichen Verkehr

Landratsbeschluss

über die Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Landrat genehmigt die Vereinbarung zwischen den Kantonen AG, BL, BS, JU, SO zum Tarifverbund Nordwestschweiz vom 30.11.2025.
2. Der Landrat genehmigt die Vereinbarung zwischen BS und BL betreffend die Zusammenarbeit beim öffentlichen Verkehr vom 30.11.2025.
3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, vertreten durch den Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion, die Vereinbarungen zu unterzeichnen.
4. Die Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) vom 1. Januar 1990 wird aufgehoben.
5. Die Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG von Januar 1982 wird aufgehoben.
6. Die Beschlüsse gemäss Ziffern 1, 2, 4 und 5 stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung von gleichlautenden Beschlussfassungen durch die anderen Vereinbarungsparteien.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: