

Beschluss des Landrats vom 24.03.2022

Nr. 1427

26. Kosten-Halbierung des U-Abos 2021/192; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass der Regierungsrat das Postulat ablehne.

Peter Hartmann (Grüne) sagt, dass der Regierungsrat die Überweisung seines Postulats ablehne und zwei Haupteffekte bei einer Halbierung der Kosten fürs U-Abo erwarte: Bei kurzen Stecken würde eine Verlagerung vom Velo- und Fussverkehr auf den ÖV stattfinden, seltene ÖV-Nutzerinnen und Nutzer wären häufiger unterwegs, es gäbe darum aus Sicht der Regierung zusätzlichen Verkehr. Hingegen rechnet die Regierung nur mit einer sehr geringen Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (sprich vor allem Auto) auf den öffentlichen Verkehr, weil der Preis nur einer von vielen Faktoren sei, welche die Wahl vom Verkehrsmittel beeinflussen. Komischerweise führt die Regierung am Schluss ihrer Antwort dann aber auf, dass man allfällige Kosten, welche sich durch einen Fahrgastzuwachs ergeben könnten, nicht abschätzen könne. Für den Votanten ist das ein Widerspruch zur Aussage der erwarteten sehr geringen Verlagerung. Das ist nur ein Grund, weshalb er das Postulat, also das genauere Prüfen und Berichten, zur Überweisung ans Herz legen möchte.

Ein Wort zur befürchteten Verlagerung des Langsamverkehrs auf den ÖV, zur Befürchtung, dass seltene ÖV-Nutzer/innen häufiger mit dem ÖV unterwegs sind und zum Argument, dass die Kosten nur eines von mehreren Kriterien sind. Ja, es stimmt, dass die Kosten nur einer von mehreren Faktoren sind. Wenn er nämlich in die Migros, in Coop oder sonst einen Lebensmittelladen geht, steigt er nicht vom Velo auf den ÖV um, nur weil er keine Bushaltestelle vor seiner Haustüre hat. Und in einer kleinen Gemeinde im Oberbaselbiet geht er für die Kurzstrecke zum Dorfladen wahrscheinlich weiterhin zu Fuss, weil der Bus nur einmal pro Stunde fährt.

Zu den Kosten sei auch noch ein Rückblick in die jüngere politische Vergangenheit vom Baselbiet getan: am 8. Juli 2015 verkündete die damals zuständige Regierungsrätin Sabine Pegoraro mit einem Paukenschlag, dass der gewünschte Umsteigeeffekt auf den ÖV erreicht sei und dass darum aus Sicht der Regierung die Subventionen für das U-Abo aufgehoben werden können. Die weitere Geschichte ist bekannt: es ging ein Aufschrei durch die preissensible Bevölkerung und keine 2 Monate später wurden die formulierte Gesetzes-Initiative «Ja zum U-Abo» mit 3'900 Unterschriften eingereicht. Und im Januar 2017 teilte die gleiche Regierungsrätin dann recht verlegen mit, dass die Aufhebung von den Subventionen fürs U-Abo nicht weiterverfolgt werden solle. Das konkrete Beispiel zeigt also sehr gut auf, dass der Preis ein sehr entscheidender Faktor für den Erwerb des U-Abo ist.

Übrigens: wenn künftig doppelt so viele Leute das U-Abo zum halben Preis kaufen, resultiert ein Nullsummenspiel bei den Abo-Einnahmen.

Abschliessen möchte er seine Argumente mit der Stellungnahme zur Befürchtung des Kantons, dass seltene ÖV-Nutzerinnen künftig häufiger mit dem ÖV unterwegs wären. Ja – wäre denn das wirklich so schlimm – wenn z. B. gerade für ältere Menschen ein erhöhter Anreiz geschaffen würde, sich etwas häufiger mit dem ÖV in unserem schönen Baselbiet zu bewegen? Mindestens die BLT und die Autobus AG hätten Freude an mehr Gästen, so wie sich jede Gaststätte ja auch freut, wenn sie etwas mehr Gäste begrüssen darf.

In den letzten Jahren erlitt die BLT covidbedingt einen Einbruch von 30% bei den Fahrgästen. Die aktuelle Situation ist nach vor schwierig und bleibt es mindestens so lange, wie noch eine Maskenpflicht im ÖV besteht – man darf gespannt sein, ob sie in einer Woche wirklich aufgehoben

wird.

Das Wichtigste ging aber vergessen: Fast 75 % der CO₂ Emissionen im Verkehr stammen vom Autoverkehr. Der öffentliche Verkehr schneidet sowohl bezüglich CO₂-Emissionen als auch bezüglich Platzbedarf viel besser ab. Darum muss es doch das Ziel von uns allen sein, mehr Leute zum Umsteigen auf den ÖV zu bewegen. Regierungsrat Lauber hat die Grünen vor Weihnachten aufgefordert, mit konkreten Vorschlägen zum Klimaschutz zu kommen. Das ist jetzt genau so ein konkreter Vorschlag.

Roman Brunner (SP) kann Peter Hartmann in seiner Argumentation nur unterstützen. Möchte man die Klimaziele erreichen, die man sich als Kanton gesetzt hat, muss man auch beim motorisierten Individualverkehr eine Reduktion erreichen. Das ist nur dann möglich, wenn die Attraktivität des ÖV gesteigert wird. Die zusätzliche Subventionierung des ÖV, welche die Halbierung des U-Abo-Beitrags gewährt, bringt eine solche Attraktivitätssteigerung. Sowohl was den Flächenverbrauch pro Person als auch den CO₂-Ausstoss pro Personenkilometer anbelangt, ist der ÖV dem MIV weitaus überlegen, selbst wenn man komplett auf Elektromobilität umstellen würde. Deshalb unterstützt die SP-Fraktion das Postulat.

Peter Brodbeck (SVP) spricht sowohl für diesen als auch für den kommenden Vorstoss (Traktandum 27). Der Regierungsrat hat es in seiner Antwort auf den Punkt gebracht: Den ÖV kostenlos oder für den halbierten Preis anzubieten, ist ein nahezu wirkungsloses Instrument, um Menschen zum Umsteigen vom Auto auf Bahn, Tram oder Bus zu bewegen. Natürlich lässt sich auch anders argumentieren, wie das der Motionär getan hat. Der Votant ist jedoch der Meinung, dass die Haltung des Regierungsrats zutreffend ist.

Mit dieser Feststellung wäre es deshalb auch absolut unverantwortlich, der Motion zuzustimmen, wenn man sich vor Augen hält, dass eine Halbierung bis zu CHF 50 Mio. und ein Gratisfahren die Staatskasse bis zu CHF 300 Mio. belasten würde. Vor allem wenn man davon ausgeht, dass man eher jene zum ÖV-Fahren bewegt, die ohnehin schon ökologisch unterwegs sind, und weniger die Autofahrer. Man kann auch eine ganz einfache Rechnung machen: Wenn der Votant von Dornach/Arlesheim nach Liestal fährt, zahlt er CHF 7.40 oder, mit dem Halbtax, CHF 4.30. Mit dem Auto sind das 20 Kilometer, mit 70 Rp. pro Kilometer würde alleine der Weg CHF 14.– kosten. Jeder Autofahrer, der eine ehrliche Rechnung macht, muss feststellen, dass man mit dem ÖV schon mit den heutigen Preisen wesentlich günstiger unterwegs ist. Mit einem U-Abo sogar noch günstiger. Unter diesem Gesichtspunkt kann es sich der Votant nicht vorstellen, weshalb man den Preis für ÖV-Fahrer noch weiter verbilligen sollte.

In der «Basellandschaftlichen Zeitung» vom 21. März wurde unter dem Artikel «Schöne neue Pendlerwelt» das Flexi-Abo vorgestellt, etwas, das man sich auch für den TNW-Bereich vorstellen könnte: Würde man die Monats- oder Jahresabos preislich gestaffelt flexibilisieren, würde man insbesondere jenen Pendlern, die on & off im Homeoffice arbeiten, entgegenkommen. Weiter meint der Votant, dass die Tendenz, den TNW-Bereich zu erweitern (z. B. nach Deutschland oder Frankreich hinein), zu einer flexibleren Struktur mit differenzierten Preisen führen müsste. In diese Richtung könnte er sich eine Lösung vorstellen, aber nicht mit einer Verbilligung, wie sich das Peter Hartmann vorstellt. Es kommt ihm vor, wie bei der Grundversicherung der Krankenkasse, in die immer mehr Leistungen eingeschlossen werden, die die wenigsten benötigen, aber alle über immer höhere Prämien finanzieren. Zusammengefasst: Das U-Abo muss, wenn überhaupt, nicht günstiger oder sogar gratis werden, sondern allenfalls flexibilisiert werden. Die SVP-Fraktion lehnt beide Vorstösse ab.

Rolf Blatter (FDP) sagt, dass im Landrat schon vor einiger Zeit über die beiden Vorstösse (der jetzige und der kommende) geredet wurde. Sie deuten darauf hin, dass die Grünen nicht so recht wissen, was sie wollen. Im einen wollen sie die Kosten fürs U-Abo halbieren, im nächsten sollen es

gar keine Kosten mehr sein. Das ist doch etwas ambivalent.

Zum Inhalt: Die FDP-Fraktion ist selbstverständlich der Meinung, dass der Preis zwar ein Faktor ist, der den Entscheid des Fahrgasts für oder gegen ÖV beeinflusst. Den Umsteigeanreiz aber, der dadurch erzielt wird, schätzt sie als sehr gering ein. Ein weiterer Punkt, der ziemlich vernachlässigt wird: Der Preis des U-Abos wird nicht im Landrat bestimmt, dieser gibt über die Leistungsvereinbarungen an die Transportunternehmen Fahraufträge aus, die diese über vordefinierte Preise leisten. Es ist der TNW, der die Preise der Einzelfahrten und des U-Abo und der anderen Abos fixiert. Dabei haben andere Kantone dasselbe Mitspracherecht wie Baselland.

Man hat schon in der Begründung der Regierung gehört, dass die Transportunternehmen einige Fahrgäste verloren haben, bei der BLT waren es ca. 30 %. Viele sind nicht umgestiegen, sondern gingen ans Homeoffice verloren. Viele auch ans E-Bike. Der Votant würde wetten, dass viele dieser verlorenen Fahrgäste nicht mehr in den ÖV zurückkommen. Es kommt hinzu, dass man jederzeit die Freiheit hat, den Verkehrsträger zu wählen. Ein Thema ist dabei der Preis, oft ist es aber auch der Faktor Zeit. Bei der Dauer, die es von Tür zu Tür braucht, bietet der MIV halt in den allermeisten Fällen einen grossen Vorteil.

Die Mehrkosten einer Halbierung wurden genannt – es sind ca. CHF 50 Mio., im Falle eines Gratis U-Abo sind es sogar CHF 116 Mio. Damit wird aber das U-Abo nicht einfach halb so teuer oder gratis, sondern die Kosten, die ohnehin entstehen, müssen von jemand anderem bezahlt werden. Das ist nicht gerecht, denn Mobilität hat seinen Preis. Wer mobil sein möchte, sollte dafür auch etwas bezahlen. Aus all den Gründen, lehnt die FDP-Fraktion beide Vorstösse ab.

Felix Keller (Die Mitte) möchte an Rolf Blatter und Peter Brodbeck anschliessen, wozu es eigentlich nicht mehr viel zu sagen gibt. Ein Problem hat der Votant mit der Abfolge der Behandlung der beiden Vorstösse. Eigentlich hätte man erst das Gratis-U-Abo diskutieren müssen, und wenn das abgelehnt worden wäre, hätte man sich über die Halbierung des Preises austauschen können. Für die Mitte/glp-Fraktion ist mit der Begründung der Regierung das Postulat eigentlich schon erfüllt, es wurde geprüft und berichtet. Insofern lässt es sich überweisen und abschreiben. Dasselbe gilt für das Gratis-U-Abo, das seine Fraktion ohnehin ablehnt.

Das U-Abo ist wirklich sehr günstig. Für den Jahresbeitrag von CHF 800.– kann er mit dem Auto ein Jahr lang täglich höchstens 2 Kilometer fahren. Eigentlich müssten alle Leute, die ein Auto haben, ÖV fahren, um Geld zu sparen. Es geht für ihn deshalb nicht ganz auf, wenn man sich von einer Verbilligung Umsteigeeffekte erhofft. Das U-Abo wird heute schon sehr viel genutzt und ist nach wie vor ein Erfolgsrezept. Mit den CHF 800.– kann er ein Jahr lang den ganzen Tag lang bis ins Oberbaselbiet fahren, mit Tram, Bus oder S-Bahn. Das ist nun wirklich ein attraktives Angebot.

Wenn **Jacqueline Bader** (FDP) dieses und das kommende Traktandum aus betriebswirtschaftlicher Sicht betrachtet, ist das Harakiri. Was ist, wenn der Umsatz zusammenfällt, und dann erst noch der Preis halbiert wird? Dann gibt es genau drei Lösungen: man tätigt keine Investitionen mehr, man kürzt Löhne oder entlässt Personal. Das passiert in der Privatwirtschaft, wenn der Preis halbiert wird oder man ein Angebot gratis macht. Von ihrer Mutter hat sie gelernt, dass etwas, das gratis ist, nichts wert ist. Sie kann ihren Vorrednern nur beipflichten, dass das U-Abo sensationell günstig und attraktiv genug ist. Das braucht man weder zu vergünstigen noch gratis zu machen. Und woher kommt denn das Geld für eine solches Manöver? Es kommt von Steuergeldern, die alle bezahlen. Also, man überlege sich das vorher bitte, bevor man mit solchen Forderungen kommt.

Es ist eine Seite, so **Erika Eichenberger Bühler** (Grüne), wenn man alleine mit dem Auto oder mit dem U-Abo unterwegs ist. Die andere ist, dass es viele Familien gibt, die, wenn sie unterwegs sind, vier oder mehr Tickets lösen oder U-Abos haben müssen. Das ist dann etwas teurer als wenn alle zusammen im Auto fahren.

Eine Volksweisheit heisst «Früh übt sich». Wenn man mit den Kindern im ÖV unterwegs ist, lernen sie dort die Benützung der Verkehrsmittel, sie erfahren, dass man sehr wohl sehr schnell mit dem ÖV von A nach B kommt. Das Zeitargument von Rolf Blatter stimmt nur bedingt, denn es wissen alle, dass man im Auto unzählige Stunden im Stau steht. Deshalb ist die Sache nicht so schwarz-weiss. Die Votantin möchte ihre Landratskolleginnen und -kollegen ermuntern, den Schritt zu unternehmen und zumindest für den halben Preis zu stimmen, damit die Jungen lernen, den ÖV zu nutzen und sich daran gewöhnen. Sie sollen eine andere Art des Reisens von A nach B kennenlernen. Damit würde man das Umdenken und die Umkehr schaffen, die sich eigentlich alle wünschen – oder täuscht sie sich damit etwa?

Marc Schinzel (FDP) nimmt Bezug auf die von Erika Eichenberger ins Spiel gebrachte Familiensituation. Der Votant nutzt den ÖV selber sehr viel, er ist somit sehr ökologisch unterwegs. Wenn man mit der Familie unterwegs ist, gibt es ja auch die Junior-Karte. Wenn die Jungen zusammen mit einem erwachsenen U-Abo-Besitzer aus derselben Familie im ÖV unterwegs sind, kostet das pro Kind nur gerade CHF 30.– im Jahr. Das Argument, man würde dann den vierfachen Preis des U-Abos bezahlen, ist also nicht stimmig. Es gibt tolle ÖV-Angebote, man muss sie einfach nutzen.

Marco Agostini (Grüne) weist Marc Schinzel darauf hin, dass er nicht jeden Morgen mit seinen Kindern zur Schule fahren kann, nur damit sie dank dem Junior-Ticket vergünstigt fahren dürfen. In den meisten Fällen sind junge Menschen alleine unterwegs, v.a. wenn sie in die Schule gehen. Den Votanten hat jedoch eine Antwort der Regierung stutzig gemacht. Da steht: «Die seltenen ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer wären häufiger unterwegs (zusätzlicher Verkehr)». Das heisst: Wenn das Angebot attraktiver wird, würden jene, die das Angebot heute wenig nutzen, es mehr beanspruchen. Das gilt aber auch fürs Auto: Je mehr Strassen oder breitere Strassen es gibt, desto attraktiver wird es, mit dem Auto zu fahren, man kommt besser voran und sitzt weniger im Stau. Dies bittet der Votant bei der nächsten Strassendiskussion ebenfalls zu berücksichtigen. Er hat das Gefühl, dass mit einer Vergünstigung des Angebots mehr Menschen den ÖV nutzen würden, aber das gilt für das Auto genauso. Je attraktiver das Autofahren ist, desto mehr wird es auch genutzt.

Peter Hartmann (Grüne) dankt für die angeregte Diskussion und möchte nun noch auf eine oder zwei Äusserungen reagieren. Zuletzt hat Marco Agostini die Regierung zitiert, die meinte, es führe zu mehr Verkehr. Aus seiner Sicht ist das falsch. Zu erwarten ist eine erhöhte Mobilität, aber nicht mehr Verkehr, solange nämlich einige auf Tram und Bus umsteigen würden, ohne dass das Angebot ausgebaut wird. In der Tendenz führt das sogar zu weniger Verkehr.

Die von Felix Keller monierte Reihenfolge der Behandlung der Traktanden entzieht sich seinem Einfluss, er hatte dies auch nicht explizit gewünscht.

Rolf Blatter hat gesagt, dass einige wegen Homeoffice nicht mehr in den ÖV zurück wechseln würden. Wäre denn nicht deshalb gerade jetzt der Zeitpunkt, die verlorenen Fahrgäste durch neue zu ersetzen?

Weiter wurde gesagt, dass für die Preisgestaltung der TNW zuständig sei. Das ist ihm auch klar. Man kann ja aber trotzdem ein System schaffen, das die Baselbieter Bevölkerung unterstützen würde.

Ebenfalls angesprochen wurde die Ausweitung des TNW-Bereichs. Darüber ist der Votant auch nicht sehr glücklich, denn er fragt sich, wie ein TNW bei gleichbleibenden Preisen eine Erweiterung nach Lörach vornehmen kann, aber eine Erweiterung nach Olten nicht. Das stört ihn. Es ist auch fraglich, dass es nun gleichzeitig mit dem U-Abo eine Vergünstigung für das Pick-e-Bike gibt, das wiederum zum Umsteigen aufs e-Bike anregt.

://: Mit 46:34 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird das Postulat abgelehnt.

*[Wegen des Ausfalls der Abstimmungsanlage musste das Resultat von Hand ausgezählt werden;
das Abstimmungsverhalten konnte nicht festgehalten werden.]*
