

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Formulierte Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft»

2025/462

vom 20. Mai 2026

| Das Wichtigste in Kürze | |
|------------------------------|---|
| Inhalt der Vorlage | Die formulierte Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» fordert, dass der Kanton ÖV-Jahresabonnemente für Kinder und Jugendliche mit Wohnsitz im Kanton Basel-Landschaft so subventioniert, dass sie den öffentlichen Verkehr im Tarifverbandsgebiet Nordwestschweiz bis zum vollendeten 25. Lebensjahr zum Preis von CHF 365 pro Jahr nutzen können. Der Regierungsrat empfiehlt die Initiative zur Ablehnung und begründet dies unter anderem damit, dass das U-Abo bereits heute stark vergünstigt sei, die Lenkungswirkung als gering eingeschätzt wird und nicht alle Familien mit Kindern und Jugendlichen bedürftig sind. |
| Beratung Kommission | Während sich ein Teil der Kommission für die Unterstützung der Initiative aussprach, folgte die Mehrheit dem Antrag des Regierungsrats. Die Befürworter der Initiative hoben unter anderem die Wichtigkeit eines günstigen Angebots für Kinder und Jugendliche hervor, damit insbesondere 18 bis 25-Jährige nicht auf das Auto umsteigen. Die durch die Vergünstigung entstehenden Kosten seien nicht allzu hoch. Die Gegner der Initiative hielten fest, das U-Abo sei im schweizweiten Vergleich bereits sehr günstig und die finanziellen Mittel sollten in ein gutes ÖV-Angebot investiert werden, da dieses ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsmittels sei. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen. |
| Antrag an den Landrat | Die Kommission beantragt dem Landrat mit 7:6 Stimmen Zustimmung zum von ihr redaktionell geänderten Landratsbeschluss. Zum Landratsbeschluss gemäss Kommission. |

1. Ausgangslage

Am 20. Mai 2025 wurde die formulierte Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» eingereicht. Gemäss Initiative soll das Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#)) wie folgt mit einem neuen Absatz 2 in Paragraf 5a ergänzt werden:

§ 5a Finanzierung der Abonnemente

¹Um die Benützung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, kann der Kanton Beiträge an Tarifverbund-Abonnemente gewähren.

²Der Kanton subventioniert ÖV-Jahresabonnemente für Kinder und Jugendliche mit Wohnsitz im Kanton Basel-Landschaft so, dass sie den öffentlichen Verkehr im Tarifverbundgebiet Nordwestschweiz bis zum vollendeten 25. Lebensjahr zum Preis von 365 Franken pro Jahr nutzen können.

Der Regierungsrat empfiehlt die Initiative zur Ablehnung und führt dafür acht Gründe an:

- Das U-Abo Jugend ist bereits heute stark vergünstigt. Die Nachfrage hängt stärker vom Angebot ab als vom Preis; entscheidend sind der Takt und schnelle Verbindungen.
- Die Lenkungswirkung wird als gering eingeschätzt: Jugendliche nutzen den öffentlichen Verkehr häufig unabhängig vom Preis, da sie keine Alternative haben. Eine weitere Vergünstigung führt daher kaum zu einer Verhaltensänderung oder zu weniger motorisiertem Individualverkehr (MIV).
- Mitnahmeeffekte ohne Mehrwert: Die Subvention würde vor allem bestehende Nutzerinnen und Nutzer entlasten, ohne dass mehr Fahrten entstehen oder ökologische Ziele erreicht werden. Der Nutzen steht damit in keinem angemessenen Verhältnis zu den Kosten.
- Ungleichbehandlung anderer Bevölkerungsgruppen: Eine zusätzliche Förderung nur für Kinder und Jugendliche kann gegenüber einkommensschwachen Erwachsenen, die auf den ÖV angewiesen sind und keine Zusatzvergünstigung erhalten, als unfair betrachtet werden.
- Fehlende Zielgenauigkeit: Nicht alle Familien mit Kindern oder Jugendlichen sind finanziell bedürftig. Eine pauschale Subvention kommt auch einkommensstarken Haushalten zugute und ist damit sozial wenig spezifisch.
- Belastung der öffentlichen Haushalte: Angesichts knapper finanzieller Mittel besteht bei einer Annahme der Initiative weniger Spielraum für Angebotsausbau und -verbesserungen.
- Gefahr der Entwertung des Preissignals: Sehr tiefe Preise schwächen das Bewusstsein für den tatsächlichen Wert und die Kosten der öffentlichen Mobilität.
- Verwaltungsaufwand und Komplexität: Zusätzliche Subventionen für Kinder und Jugendliche erhöhen die Tarif- und Förderkomplexität (Altersgrenzen, Anspruchsnachweise, Übergangsregelungen). Dies widerspricht den aktuellen Bemühungen im TNW, diese Kontrollen zu eliminieren.

Basierend auf den Zahlen aus Basel-Stadt hat der Regierungsrat die folgende Abschätzung zu den Verkaufszahlen und Folgekosten im Kanton Basel-Landschaft abgeleitet. Dabei wurde angenommen, dass sich die Hälfte der bisherigen Käufer von Monatsabonnements zum Kauf eines Jahresabonnements entschliessen und zusätzlich rund 4'600 Neukunden gewonnen werden können. Damit erreicht das U-Abo-Jugend bzw. U-Abo-365 eine Durchdringung von 41 % in der entsprechenden Altersgruppe im Kanton Basel-Landschaft, was mit Basel-Stadt vergleichbar wäre. Berechnungen ergeben, dass für den Kanton Basel-Landschaft gesamthaft höhere Kosten von voraussichtlich CHF 2,8 – 3,0 Mio. pro Jahr resultieren würden. Diese setzen sich aus den höheren Subventionen von netto CHF 1,9 Mio., den Ertragsausfällen von netto CHF 1,0 Mio., den tieferen Beiträgen an Schüler-Abonnemente von CHF 140'000 – 180'000.- sowie den administrativen

Zusatzkosten von schätzungsweise rund CHF 100'000.- zusammen. Diese Zahl kann sich in den folgenden Jahren, je nach Entwicklung des regulären Abo-Preises und der Anzahl verkaufter Abonnemente, erhöhen oder verringern.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission beriet das Geschäft an ihren Sitzungen vom 16. und 30. April 2026 im Beisein von Baudirektor Isaac Reber und BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi. Als Fachvertreter der Abteilung öffentlicher Verkehr waren deren Leiter Florian Kaufmann und Bruno Schmutz, Betriebswirtschafter, anwesend. Am 16. April 2026 wurde das Initiativkomitee, vertreten durch Eileen Fischer und Lea Blattner, angehört.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Seitens Kommission wurde die Frage nach den **Erfahrungen mit günstigem ÖV** gestellt. Die Verwaltung führte aus, es zeige sich überall das gleiche Muster: Insgesamt führe ein vergünstigter ÖV zu mehr Verkehr. Vor allem Fussgänger und Velofahrerinnen würden den ÖV stärker nutzen, während sich der MIV nicht reduziere. Um Auto- und Motorradfahrende zum Umsteigen auf den ÖV zu bewegen, seien zusätzliche Massnahmen erforderlich. Das Angebot sei entscheidender als der Preis, damit mehr Leute den ÖV nutzten. In Basel-Stadt sei eine Steigerung der Anzahl Fahrten festgestellt worden, jedoch nicht im aufgrund der verkauften Abos zu erwartendem Umfang. Die Anzahl der verkauften Abos sage somit nichts über die effektive Nutzung des ÖV aus. Die Verkäufe der U-Abos an Jugendliche seien von 23 auf 41 % gestiegen, womit die Einnahmen die infolge der Vergünstigung entstandenen Mehrkosten beinahe zu kompensieren vermögen. Ein Teil der Kommission verwies auf den **Marketing-Effekt, wenn Kinder und Jugendliche früh mit der Nutzung des ÖV vertraut** gemacht würden. Die Direktion führte aus, Studien würden zeigen, dass Menschen, die den ÖV als Kind nicht kennen lernten, diesen in der Regel später weniger nutzten. Entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels seien die innere Haltung und die individuellen Lebensumstände, aber auch, ob sich Menschen etwas gewohnt seien oder nicht. Die Zahlen aus Basel-Stadt zeigten einen grossen Zuwachs des U-Abo 365 bei Jugendlichen zwischen 12 und 16 Jahren, während die Verkäufe ab dem Alter von 16 Jahren wieder sinken würden. Bei den 25-Jährigen finde sich das gleiche Niveau wie vor der Einführung des U-Abo 365.

Ein Kommissionsmitglied erachtete die vom Kanton Basel-Landschaft angenommene Steigerung der Abonnementverkäufe als zu pessimistisch und erkundigte sich nach den **Mehrkosten**, wenn wie in Basel-Stadt eine Zunahme der U-Abo-Quote um 12 % angenommen werde. Die Direktion hielt fest, da in Basel-Landschaft bereits eine hohe Verbreitung des U-Abos von 33,3 % bestehe, während diese in Basel-Stadt vor der Einführung der Vergünstigung 27,9 % betragen habe, werde der Markt voraussichtlich bei etwa 40 % gesättigt sein. Die Mehrkosten würden mit dieser – nicht als realistisch erachteten – höheren Durchdringung ungefähr CHF 2 Mio. betragen. Die Zunahme in Basel-Stadt sei vor allem bei Kindern bis 16 Jahre festzustellen. Der günstige Preis führe vermutlich dazu, dass sich ein Abo eher lohne, da es schneller «herausgefahren» sei. Zudem entfalle das Lösen von Tickets oder die Entwertung der Mehrfahrtenkarte.

Ein anderes Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Zustandekommen der Kosten für den Verwaltungsaufwand von CHF 100'000.-. Die Verwaltung erläuterte, dass der TNW die U-Abo-Subventionen organisatorisch neu zu regeln beabsichtige. Mit dem U-Abo 365 müssten IT-Systeme weiter betrieben werden, die ohne das vergünstigte U-Abo ausser Betrieb genommen werden könnten. Wie Basel-Stadt müsste sich auch Basel-Landschaft an den Kosten beteiligen.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, wofür der Betrag von CHF 3 Mio., der für die Vergünstigung des U-Abos einzusetzen wäre, sonst eingesetzt würde. Gemäss Verwaltung könnte damit das Angebot erweitert oder das bestehende Angebot erhalten werden. Der finanzielle Druck verstärkte sich in Zukunft auch im ÖV-Bereich. Gute ÖV-Angebote seien wichtig und müssten finanziert werden können. Aus planerischer Sicht sei das Angebot für die Nutzung entscheidender als der Preis. Unbestritten sei, dass das U-Abo für gewisse Familien eine finanzielle Belastung darstelle. Allerdings sei das U-Abo vergleichsweise günstig; teuer seien Einzelbillette.

Im Rahmen der Anhörung betonte das **Initiativkomitee** die Wichtigkeit, dass in beiden Halbkantonen die gleichen Bedingungen herrschen sollten, die Initiative einen Beitrag zu Klima- und Mobilitätszielen leiste und die Familienbudgets entlaste – nicht nur Familien mit drei Kindern wurden profitieren, sondern auch alleinerziehende Mütter. Seitens Kommission wurde die Frage gestellt, wie die überparteiliche Zusammenarbeit zustande gekommen sei. Die Einführung eines vergünstigten U-Abos in Basel-Stadt sei als unfair gegenüber dem Baselbiet empfunden worden, so eine Vertreterin des Initiativkomitees; darum seien alle Parteien für eine Teilnahme angefragt worden.

Für die **Ablehnung der Initiative** spreche, so die Mehrheit der Kommission, dass das U-Abo bereits heute eines der günstigsten im schweizweiten Vergleich sei. Die Vergünstigung führe primär zu einem Mitnahmeeffekt. Für die Wahl des Verkehrsmittels – ÖV anstatt Auto – seien in der Regel die Zeit und die Qualität der Verbindung ausschlaggebend. Die finanziellen Mittel sollten deshalb in Angebotsverbesserungen investiert werden. Weiter solle für ein gut ausgebautes ÖV-Angebot – das am Wochenende auch in der Nacht fahre, während man früher zu Fuss heimkehren musste – auch etwas bezahlt werden. Zudem solle der Staat nicht über den Preis die Wahl des Verkehrsmittels vorgeben.

Gegen die Aussage, dass Kinder von klein auf die Nutzung des ÖV lernen sollten, spreche beispielsweise: Lernten Kinder von klein auf, dass der Staat alles subventioniere, würden sie diese Haltung auch als Erwachsene beibehalten.

Es werde argumentiert, dass in Basel-Landschaft das Gleiche gelten solle wie in Basel-Stadt. Jedoch gebe es auch in anderen Bereichen Unterschiede und Basel-Landschaft müsse nicht dasselbe tun wie der Nachbarkanton. Junge Leute würden nicht bloss wegen dem günstigeren Abo, sondern auch aus anderen Gründen nach Basel-Stadt ziehen. Weiter wurde der Gesundheitsaspekt betont: Jugendliche sollten Velo fahren anstatt den ÖV zu nehmen. Gegen die Initiative spreche auch, dass von einem vergünstigten U-Abo alle und somit auch wohlhabende Familien profitierten. Sozialpolitik sollte zudem nicht im Bereich der ÖV-Finanzierung, sondern anderweitig betrieben werden.

Die **Befürworter der Initiative** betonten die Wichtigkeit der Einführung des vergünstigten U-Abos. Der Ausbau des ÖV, auch abends, führe dazu, dass Personen im ländlichen Raum, ansonsten an das Auto gewohnt, vermehrt den ÖV nutzen würden. Insbesondere die 18–25-Jährigen sollten mit einem günstigen U-Abo zur ÖV-Nutzung motiviert werden. Damit werde auch dem Umstieg auf das Auto entgegengewirkt. Die Kosten für die vorliegende Vergünstigung seien nicht sehr hoch. Die Preisgestaltung spiele eine grosse Rolle, schliesslich gewährten auch Banken den Jugendlichen Rabatte und Vergünstigungen. Auch beim MIV lösten steigende Benzinpreise Proteste aus. Es sei zudem wichtig, Kinder von klein an mit dem ÖV vertraut zu machen, damit sie diesen auch später nutzten. Wenn postuliert werde, Jugendliche nutzten den ÖV ohnehin bereits stark, weil sie keine Alternative hätten, und sie sollten dafür bezahlen, werde ihre Situation ausgenutzt. Generell fehle eine Würdigung des Anliegens der Initiative. Es gebe nicht nur die planerische und finanzielle, sondern auch die emotionale Komponente.

Zur Ungleichbehandlung gegenüber Basel-Stadt wurde auf die Gefahr hingewiesen, dass die jungen Leute wegen des günstigeren U-Abos (und tieferer Kita-Kosten) nach Basel-Stadt ziehen würden und der Altersdurchschnitt im Baselbiet noch stärker ansteige.

Das Ausspielen der Verkehrsmittel gegeneinander erscheine nicht zielführend. Jugendliche in stadtnahen Agglomerationsgemeinden könnten das Velo nehmen, jedoch nicht in stadtfernen Gemeinden, weil die Distanzen viel grösser seien. Velofahren sei sinnvoll, jedoch schwieriger bei

Winterwetter und Regen. Präventiv Mehrkosten in Kauf zu nehmen, damit mehr Jugendliche den ÖV nutzen, erscheine zielführender, als wegen zusätzlichem Stau die Strassen auszubauen.

Seitens Kommission wurde in redaktioneller Hinsicht darauf hingewiesen, dass sich in der Landratsvorlage mehrfach der Begriff «bezahltes» anstatt «bezahlbares» U-Abo eingeschlichen habe. Deshalb nahm die Kommission beim **Landratsbeschluss** eine redaktionelle Korrektur vor, indem sie «bezahltes» durch «bezahlbares» U-Abo ersetzte.

Ein Kommissionsmitglied stellte schliesslich den folgenden Antrag auf Zustimmung zur Initiative:

Ziffer 1: Der Die formulierten Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» wird zugestimmt ~~abgelehnt~~.

Ziffer 2: Im Rahmen der Volksabstimmung wird den Stimmberechtigten empfohlen, die formulierte Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» anzunehmen ~~abzulehnen~~.

Die Kommission lehnte den Antrag mit 7:6 Stimmen ab. Im gleichen Stimmenverhältnis wurde der Landratsbeschluss gemäss Regierungsrat angenommen.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 7:6 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss.

20.05.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (von der Kommission redaktionell geändert)

Landratsbeschluss

betreffend Formulierte Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft»

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die formulierte Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» wird abgelehnt.
2. Im Rahmen der Volksabstimmung wird den Stimmberechtigten empfohlen, die formulierte Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» abzulehnen.

Liestal, **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: