

## Vorlage an den Landrat

**Fragestunde der Landratssitzung vom 23. April 2026**  
2026/4662

vom 21. April 2026

### **1. Thomas Noack: Tarifierhöhung des TNW**

In Zeiten, in denen über die Subvention von Benzinpreisen nachgedacht wird, steht die Tarifierhöhung des TNW quer in der Landschaft.

Der TNW hat am 15. April 2026 eine Tarifierhöhung und durchschnittlich um 3.4% kommuniziert. Hierfür braucht es eine Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft. Angesichts der derzeit hohen Benzinpreise wird aber in diversen Kreisen über eine Subventionierung/ Reduktion der Benzinkosten für den MIV diskutiert. Zudem wurde kürzlich die Klimagasbilanz der Schweiz veröffentlicht. Die Mobilität ist immer noch einer der grössten Treiber für den Ausstoss von schädlichen Klimagasen - und gerade hier ist keine Trendumkehr sichtbar.

### **Beantwortung der Fragen**

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

#### **1.1. Frage 1: Ist diese Erhöhung aus Sicht der Regierung vereinbar mit den Massnahmen im Bereich der Mobilität zur Erreichung der Klimaziele?**

Mit dem 10. Generellen Leistungsauftrag ([GLA](#)) wurde das Angebot im öffentlichen Verkehr gezielt ausgebaut, um die Attraktivität zu steigern und eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Dieser Angebotsausbau ist ein zentraler Hebel zur Erreichung der Klimaziele, verursacht jedoch gleichzeitig zusätzliche Kosten.

Die geplante Tarifierhöhung bewegt sich in einem moderaten Rahmen und entspricht im Wesentlichen der bereits im 10. GLA vorgesehenen Entwicklung ([siehe Punkt 5.5 Ertragsentwicklung S.44 in der Beilage zum 10. GLA, ÖV-Programm 2026 – 2028](#)) sowie den auf nationaler Ebene angekündigten Tarifmassnahmen, die wir im TNW nun nachvollziehen. Sie dient dazu, die Finanzierung des erweiterten Angebots langfristig sicherzustellen und die Kosten zwischen öffentlicher Hand und Nutzenden ausgewogen zu verteilen. Der Kostendeckungsgrad im regionalen ÖV soll auch zukünftig bei rund 50 % liegen.

Die Regierung ist der Auffassung, dass für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in erster Linie ein attraktives, zuverlässiges und gut ausgebautes Angebot entscheidend ist. Die moderaten Preisanpassungen stehen diesem Ziel nicht entgegen, sondern ermöglichen erst die notwendige Weiterentwicklung des Systems.

Vor diesem Hintergrund ist die Tarifierhöhung ein verhältnismässiger und notwendiger Bestandteil einer nachhaltigen und klimaverträglichen Verkehrspolitik und wird vom Regierungsrat unterstützt.

**1.2. Frage 2: Sieht die Regierung Alternativen, um mit günstigeren Tarifen oder sogar einer Reduktion der Preise des TNW die Attraktivität des klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs zu fördern?**

Die Regierung erachtet die Tarifstruktur im TNW insgesamt als ausgewogen und im schweizweiten Vergleich konkurrenzfähig.

Insbesondere das U-Abo stellt ein sehr attraktives Angebot dar, das insbesondere für Vielfahrende aber auch für Personen mit regelmässiger Nutzung ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis bietet. Auch im Bereich der Einzeltickets bewegt sich der TNW im Rahmen der nationalen Tarifstruktur.

Die Förderung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erfolgt aus Sicht der Regierung in erster Linie über die kontinuierliche Verbesserung des Angebots. Dazu gehören dichtere Takte, bessere Verbindungen sowie Investitionen in Qualität, Zuverlässigkeit und Komfort.

Gleichzeitig wird die Tarifgestaltung laufend überprüft. Ziel ist es, ein Gleichgewicht zu wahren zwischen:

- einer hohen Attraktivität für die Nutzerinnen und Nutzer
- und einer langfristig gesicherten Finanzierung des Systems

Vor diesem Hintergrund sieht die Regierung derzeit keine Möglichkeit für grundlegende tarifliche Anpassungen bzw. Preissenkungen, da das bestehende Angebot bereits ein attraktives und wettbewerbsfähiges Niveau aufweist und die Mittel des Kantons beschränkt sind.

**1.3. Frage 3: Ist die Regierung bereit diese Überlegungen in ihren Beschluss zum Antrag des TNW einfließen zu lassen?**

Siehe Antworten zu 1.1 und 1.2. Die Regierung unterstützt die Tarifierhöhung im TNW.

Die Regierung berücksichtigt bei ihren Entscheiden sowohl die finanzielle Entwicklung des öffentlichen Verkehrs als auch die verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen. Tarifmassnahmen werden gemeinsam mit dem TNW sorgfältig geprüft und im Kontext der gesamten Entwicklung des Systems beurteilt. Dabei spielen insbesondere folgende Faktoren eine Rolle:

- Angebotsausbau
- Investitionen in nachhaltige Technologien (z. B. Dekarbonisierung)
- steigende Betriebs- und Personalkosten

Die Regierung ist bestrebt, die Interessen der Nutzerinnen und Nutzer, der öffentlichen Hand sowie die übergeordneten Ziele der Verkehrspolitik in Einklang zu bringen. Tarifanpassungen werden daher nicht isoliert betrachtet, sondern als Teil einer gesamtstrategischen Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs.

Die angesprochenen Überlegungen fliessen somit in die Entscheidungsfindung ein und werden im Rahmen der jeweiligen Abwägungen entsprechend berücksichtigt.

## **2. Martin Dätwyler: Temporeduktion Eggfluehtunnel**

Wie Anfang April medial bekannt wurde, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA im Eggfluetunnel auf der A18 eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h angeordnet. Die Anordnung wurde kurzfristig kommuniziert und stiess bei den betroffenen Anwohnern, Gemeinden und Unternehmen auf Widerstand. Insbesondere der zusätzliche Ausweichverkehr wurde kritisiert. Um eine sachliche Debatte führen zu können, werden weitere Informationen benötigt.

### **Beantwortung der Fragen**

Die Fragen werden von der Sicherheitsdirektion beantwortet.

#### **2.1. Frage 1: Inwiefern wurde die Kantonspolizei Basel-Landschaft in den Entscheid einbezogen? Wie beurteilt der Regierungsrat die Temporeduktion, trägt er den Entscheid mit und wenn ja, aus welchen Gründen?**

Die Polizei Basel-Landschaft wurde am 5. Dezember 2025 um eine Stellungnahme zur beabsichtigten Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h gebeten.

In Absprache mit dem Tiefbauamt hat die Polizei Basel-Landschaft dem ASTRA am 19. Dezember 2025 u.a. Folgendes mitgeteilt:

*Aufgrund einer analysierten Unfallauswertung der letzten 10 Jahre kommen wir vereinfacht formuliert zu folgendem Schluss:*

- *Der massgebende Unfalltyp sind Auffahrkollisionen.*
- *Rund 80 % der Unfälle ereignen sich in den Zeitfenstern 06:00–09:00 Uhr sowie 14:00–19:00 Uhr. In diesen Zeiträumen ist auch die Verkehrsbelastung am höchsten (teilweise Stau), was das gehäufte Auftreten von Auffahrkollisionen plausibel erklärt.*
- *Gemäss Art. 108 SSV ist insbesondere zu prüfen, ob die Geschwindigkeitsreduktion auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.*

*Im Gutachten fehlt die Beurteilung, ob die Massnahme zeitlich auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Da sich rund 80 % der Unfälle in den Zeitfenstern 06:00–09:00 Uhr sowie 14:00–19:00 Uhr ereignen, ist eine entsprechende Prüfung zwingend erforderlich.*

Am 18. März 2026 hat das ASTRA die Polizei Basel-Landschaft informiert, dass die gewünschte Analyse zur Höchstgeschwindigkeit 60 km/h zu den von ihnen definierten Stosszeiten gegenüber 80 km/h während den restlichen Zeiten vorgenommen wurde. Als Fazit sei die Reduktion der Geschwindigkeit nur während der Stosszeiten nicht zu empfehlen. Die Variante mit permanent 60 km/h wird weiterhin vom Ersteller des Gutachtens empfohlen.

#### **2.2. Frage 2: Wäre aus Sicht des Regierungsrates eine dynamische Anordnung der Temporeduktion – beispielsweise nur tagsüber bzw. bei erhöhtem Verkehrsaufkommen – denkbar und sinnvoll?**

Der Entscheid für die Massnahme liegt beim ASTRA, welches vollumfänglich für den Eggfluetunnel zuständig ist. Aus Sicht des Regierungsrats kann eine Temporeduktion aus Gründen der Verkehrssicherheit mitgetragen werden.

**2.3. Frage 3: Gemäss Medienmitteilung des ASTRA gilt die Temporeduktion bis zur Umsetzung eines geplanten Sanierungsprojektes. Bis wann ist mit dieser Umsetzung und damit mit einer Aufhebung von Tempo 60 im Eggfluehtunnel zu rechnen?**

Gestützt auf die verfügte Verkehrsanordnung gilt die Massnahme ab ca. Anfangs Januar 2026 bis zur Instandsetzung des Tunnel Eggflue. Gemäss Medienmitteilung des ASTRA vom 9. April 2026 gilt die Reduktion bis zur Umsetzung eines geplanten Sanierungsprojekts und wird ab dem 13. April 2026 umgesetzt. Weitergehende Informationen sind der BUD und der SID noch nicht bekannt.

**3. Jan Kirchmayr: Folgen des „Merkblatt des Amts für Volksschulen für Schulreisen, Schullager und Projektwochen“ für die Durchführung von Exkursionen in den Primarschulen**

Seit dem Bundesgerichtsurteil 2C\_206/2016 vom 07. Dezember 2017 dürfen den Erziehungsberechtigten einzig diejenigen Kosten in Rechnung gestellt werden, die diese aufgrund von der Abwesenheit ihrer Kinder einsparen, also nur die Verpflegungskosten, die je nach Alter des Kindes bis zu 10 bzw. 16 Franken pro Tag betragen. Dieses Urteil ist im Sinne der Chancengerechtigkeit zu begrüssen, so soll die Teilnahme von Lagern, Exkursionen und Schulreisen nicht an den finanziellen Ressourcen der Erziehungsberechtigten scheitern. Gleichzeitig bedeutet das Urteil jedoch auch, dass die Gemeinden mehr Geld für die Durchführung von Lagern, Exkursionen und Schulreisen in den Budgets einstellen müssen. Viele Gemeinden haben dies seit dem Urteil nun auch nachvollzogen.

In seinem neusten „[Merkblatt des Amts für Volksschulen für Schulreisen, Schullager und Projektwochen](#)“ gibt der Kanton am Schluss den folgenden ergänzenden Hinweis zum Führen von Klassenkonti: „Für die Klassenkasse dürfen keine Elternbeiträge erhoben werden, da der Unterricht, wie unter Punkt 7 festgehalten, unentgeltlich sein muss.“ Dieser Satz ist sinnvoll und auch richtig, jedoch stellt er viele Primarschulen vor Probleme, da sie die ÖV-Kosten für Exkursionen (beispielsweise für den Besuch der Kantonshauptstadt Liestal, Augusta Raurica, Rheinsalinen, hinter Egg, tunBasel etc.) bisher teilweise auf diesem Weg (mit)finanziert haben. Die Folge davon wird nun wohl sein, dass gewisse Gemeinden aufgrund ihrer finanziellen Situation die Budgets für die Schulreisen nicht erhöhen und Exkursionen nicht mehr durchgeführt werden können. Dies wäre fatal, da ausserschulische Lernorte für die Bildung der Kinder von wesentlicher Bedeutung sind.

**Beantwortung der Fragen**

Die Fragen werden von der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion beantwortet.

**Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die Gefahr, dass genau das Ziel der Chancengerechtigkeit durch ungleiche finanzielle Möglichkeiten der Gemeinden verfehlt wird?**

Grundsätzlich hat der Grundschulunterricht (Volksschule) gemäss § 62 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, [SR 101](#)) unentgeltlich zu sein. Das angesprochene Gerichtsurteil ist dabei nicht neu.

Im Kanton Basel-Landschaft gilt das Trägerschaftsprinzip, wonach die Einwohnergemeinden für die Finanzierung und Organisation der Primarstufe verantwortlich sind. In diesem Rahmen sind die Gemeinden verpflichtet, die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere den Grundsatz der Unentgeltlichkeit des Unterrichts, umzusetzen.

Schulreisen, Exkursionen und Lager sind Teil des Bildungsauftrags und leisten einen wesentlichen Beitrag zur ganzheitlichen Bildung der Schülerinnen und Schüler. Der Regierungsrat hält daher fest, dass diese Angebote nicht zur Disposition stehen dürfen. Er geht deshalb davon aus, dass die Gemeinden diese Angebote weiterhin ermöglichen. Eine allfällige Gefährdung der Chancenge-

rechtigkeit ergibt sich weniger aus den kantonalen Vorgaben als vielmehr aus der unterschiedlichen Umsetzung auf kommunaler Ebene

**Frage 2: Welche Empfehlungen gibt der Regierungsrat den Gemeinden mit finanziellen Schwierigkeiten im Budgetprozess für Schulreisen, Exkursionen und Lager?**

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Gemeinden im Budgetprozess eine vorausschauende und verbindliche Planung vornehmen. Da Elternbeiträge, mit Ausnahme der eingesparten Verpflegungskosten, nicht zulässig sind, müssen die Kosten für Exkursionen, Schulreisen und Lager durch die öffentliche Hand getragen werden.

Vor diesem Hintergrund ist es angezeigt, diese Anlässe als festen Bestandteil des Bildungsauftrags zu behandeln und entsprechend in den Budgets zu berücksichtigen. Gleichzeitig können Gemeinden und Schulen durch klare Regelungen im Schulprogramm sowie durch koordinierte Planung zu einer besseren Steuerung und Kosteneffizienz beitragen. Auch die Nutzung regionaler Angebote oder organisatorische Kooperationen können helfen, die finanziellen Belastungen zu reduzieren.

**Frage 3: Welche weiteren Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um die Gemeinden in dieser Sache zu unterstützen?**

Im Rahmen des Trägerschaftsprinzips sieht der Regierungsrat seine Rolle primär in der Schaffung klarer Rahmenbedingungen. Das Merkblatt schafft die notwendige Rechtssicherheit und stellt eine einheitliche Grundlage für alle Schulen dar. Darüber hinaus stehen die kantonalen Fachstellen beratend zur Verfügung und fördern den Austausch von bewährten Lösungen zwischen den Schulen und Gemeinden.

In einzelnen Bereichen bestehen zudem Möglichkeiten für ergänzende finanzielle Unterstützung, etwa bei Austauschprojekten durch kantonale Beiträge oder Programme. Eine generelle zusätzliche Finanzierung durch den Kanton für reguläre schulische Aktivitäten ist jedoch im bestehenden System nicht vorgesehen, da dies dem Grundsatz der kommunalen Trägerschaft widersprechen würde.

**4. Dario Rigo: Frühfranzösisch**

In der Debatte im Landrat vom 13. November 2025 zur Vorlage 2025/259 «Abschaffung Frühfranzösisch auf der Primarstufe» bat der Regierungsrat den laufenden Prozess abzuwarten. Zuerst finde die Validierungskonferenz statt, bereits Ende Jahr 2025 liege der Schlussbericht vor; damit läge dem Landrat eine solide Grundlage für die weitere bildungspolitische Debatte vor. Im Vertrauen auf den bis Ende 2025 angekündigten Schlussbericht lehnte der Landrat den Vorstoss mit 39 zu 27 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

Am 8. Dezember 2025 informierte die Regierung schliesslich über den Abschluss der Arbeiten zur Standortbestimmung Sprachenkonzept.

**Beantwortung der Fragen**

Die Fragen werden von der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion beantwortet.

**Frage 1: Wie ist der aktuelle Stand der Veröffentlichung des im November 2025 angekündigten Schlussberichts?**

Der Schlussbericht zur Standortbestimmung des Sprachenkonzepts wurde wie angekündigt am 18. Dezember 2025 fertiggestellt. Aktuell wird er innerhalb der zuständigen Gremien beraten. Die Ergebnisse wurden im März 2026 bereits dem Bildungsrat und der Landratskommission vorgestellt. Der Bericht ist **derzeit noch nicht öffentlich**, weil er vor der Veröffentlichung noch weiteren

bildungspolitischen und schulinternen Anspruchsgruppen vorgestellt werden soll. Parallel dazu erarbeitet die Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion (BKSD) konkrete Vorschläge für die Weiterentwicklung des Sprachenkonzepts. Die Veröffentlichung des Berichts ist **im Zusammenhang mit dem Start des Projekts zur Anpassung des Sprachenkonzepts vorgesehen**. Ziel ist es, im Q3 das Projekt zu starten. Spätestens zum Projektstart wird der Schlussbericht veröffentlicht.

Liestal, 21. April 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich