

Beschluss des Landrats vom 16.01.2020

Nr. 325

18. Tarifverbund Nordwestschweiz TNW: Kantonsüberschreitende Fahrten, Läufe- fingen-Trimbach-Olten mit dem U-Abo ermöglichen.

2017/618; Protokoll: mko, bw

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) erinnert daran, dass Regierungsrat Isaac Reber anlässlich der Behandlung der vorherigen S9-Vorstösse darauf hingewiesen hatte, dass die Regierung von der Machbarkeit dieses Vorstosses nicht überzeugt sei. Würde man den TNW-Bereich auf der Läufe-fingerlistrecke bis auf Olten erweitern, müsste dies folgerichtig auch auf der Hauensteinlinie von Tecknau bis Olten geschehen, was hohe Folgekosten zur Folge hätte. Die Regierung kam deshalb zum Schluss, dem Landrat zu empfehlen, das Postulat abzuschreiben.

Landrätin Susanne Strub hat den Regierungsrat in ihrem Postulat vom November 2017 aufgefordert, eine Erweiterung des U-Abo-Geltungsbereichs mit den TNW-Partnerkantonen zu verhandeln und zu beschliessen. Ziel des Postulates war es, dass «die Fahrt in der S9 von Läufe-fingen über Trimbach nach Olten mit dem TNW-U-Abo möglich» würde. Es war damals absehbar, dass ab Juni 2018 grenzüberschreitende Fahrten mit einem Billett im TNW nach Lörrach möglich werden. Was im nahen Ausland machbar sei, solle auch auf einer Strecke, die in den Nachbarkanton Solothurn führe, umgesetzt werden, so die Postulantin.

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

Es wurden verschiedene Lösungsansätze, etwa eine Verbundüberlappung oder die gegenseitige Anerkennung der Abos von TNW und A-Welle, diskutiert. Dies ist aber aus finanziellen Gründen kaum eine machbare Option. A-Welle-Abonnemente beispielsweise sind um einiges teurer als solche des TNW.

Viele Kommissionsmitglieder waren erstaunt, dass eine Ausdehnung des U-Abo-Geltungsbereichs nach Deutschland ohne Preisauflschlag möglich ist. Dies spiegle laut Verwaltung ein Kundenbedürfnis wider. Die Erweiterung sei zudem möglich, weil eine gegenseitige Anerkennung der Abonnemente erfolge und keine Kosten abgegolten werden. Es handelt sich zudem um einen zweijährigen Probetrieb mit noch offenen Risiken. Ein Teil der Kommission betonte, dass eine Ausdehnung bis Olten nur für die S9-Linie gelten sollte. Dagegen führte die Verwaltung an, dass bei einer solchen Lösung einerseits der Verbundgedanke, dass für alle Verkehrsmittel in einem Gebiet ein Abo gilt, unterlaufen werde. Zudem würde vermutlich sehr schnell gefordert, das U-Abo auch auf der S3-Linie gelten zu lassen, mit den bereits genannten finanziellen Folgen. Die Kommissionsmehrheit betonte, dass der Erfolg des TNW in seiner Einfachheit liege und mit dem Vorstoss diese Einfachheit gefährdet würde. Die Stimmen, welche gegen eine Abschreibung votierten, hatten den Eindruck, dass es am Willen fehle, das Anliegen umzusetzen.

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 10:2 Stimmen ohne Enthaltungen, das Postulat 2017/618 abzuschreiben.

– *Eintretensdebatte*

Sandra Strüby-Schaub (SP) führt aus, dass dieses Postulat ein Anliegen aus der Bevölkerung aufgreife, worauf auch die Votantin immer wieder angesprochen werde. Dies noch öfter, seitdem mit dem Fahrplanwechsel im Dezember mit dem U-Abo Fahrten nach Lörrach möglich sind. Der Eindruck besteht, dass seitens des TNW der Wille fehlt, die Möglichkeit der kantonsüberschreitenden Fahrt nach Olten auch nur abzuklären. In anderen Gebieten (Fricktal) gibt es Gemeinden, in denen die A-Welle und gleichzeitig das TNW-Abo gelten. Es geht vor allem darum, den Kostendeckungsgrad der S9 zu steigern. Die SP-Fraktion ist der Meinung, dass dieser Vorstoss ein wichtiges Anliegen ist, weswegen sie sich grossmehrheitlich gegen Abschreibung aussprechen werde.

Die Fraktion von **Susanne Strub** (SVP) hatte sie diesen Morgen ermuntert, in ihrem Namen zu verkünden, dass der Vorstoss nicht abgeschrieben werden solle. Man sollte vielmehr am Anliegen dranbleiben. So etwas muss man der Votantin nicht zweimal sagen.

Im Vorstoss geht es um die Strecke Läfelfingen–Trimbach–Olten. Wie man auch im Bericht lesen kann und wie Herr Brodbeck vom TNW der Kommission erklärte, wurde das, was als Auftrag im Postulat stand, eigentlich gar nicht geprüft. Es hiess und heisst stattdessen einfach, dass es nicht möglich sei. Es könnte ja sein, dass die Gemeinden an der Hauenstein-Strecke ebenfalls Bedarf anmelden. Und weil es den Schnellzug von Basel nach Olten gibt, käme das zu teuer. Aus diesem Grund liess die Votantin von ihrem ursprünglichen Vorhaben ab und konzentrierte sich auf die S9. Man soll nun also nicht Äpfel mit Birnen vergleichen: Im vorliegenden Vorstoss geht es nur um diese eine Strecke. Man soll deshalb auch nicht mutmassen, dass damit allenfalls Begehrlichkeiten bezüglich anderer Strecken geweckt werden.

Ein weiteres Thema war die Ungleichbehandlung. Wenn man nun damit beginnen würde, Ungleichbehandlungen auf den Tisch zu bringen, würde man noch viele andere Beispiele nennen können. Öl ins Feuer gegossen hat jedoch die im Dezember verteilte Broschüre, in der das U-Abo gelobt wurde. Unter anderem steht dort: «Mit der Erweiterung der Gültigkeit verkehren U-Abonnenten ab sofort unkompliziert und ohne Mehrkosten in den grenznahen Zonen 1, 2 und 3 – für Ausflüge in das Vitra-Design-Museum, den Burghof oder auf das Schloss Beuggen.» Etwas ganz, ganz Wichtiges ging dabei vergessen: Das U-Abo wird nämlich genutzt, um im grenznahen Ausland einzukaufen. Das ist ein Schuss vor den Bug der hiesigen Detailhändler und alles, nur keine einheimische Wirtschaftsförderung. Viele Leute schütteln den Kopf und fragen sich, wie es möglich sein kann, dass man zwar mit dem U-Abo ins Ausland fahren kann, aber nicht von Läfelfingen nach Olten. Aus diesem Grund bleibt die Votantin dran. Der Vorstoss darf nicht abgeschrieben werden.

Isaac Reber hat den Saal in der Zwischenzeit verlassen, er wird wissen warum. Die Votantin bittet stattdessen seine Stellvertreterin, Regierungsrätin Kathrin Schweizer, ihm alles zu erzählen. Denn man konnte beim Läfelfingerli sehen: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. In ihrem Postulat heisst es: Was im nahen Ausland möglich ist, soll auch im Nachbarkanton Solothurn ermöglicht werden. Es steht dort: «Ich fordere den Regierungsrat auf, mit den Partnerkantonen diese Erweiterung zu verhandeln und zu beschliessen. Es soll künftig möglich sein, dass die Fahrten in der S9 Läfelfingen–Trimbach–Olten mit dem U-Abo möglich ist.» Ihr persönlicher juristischer Berater, Reto Tschudin, hat ihr geraten, mit dem Bericht nicht zufrieden zu sein. *[langanhaltendes Gelächter im Saal]* Im Bericht der Regierung nämlich heisst es als Antwort darauf: «Dies ist aus finanziellen Gründen kaum eine machbare Option». Die Regierung hatte jedoch den Auftrag, dies zu prüfen und zu berichten, und nicht auf diese Weise abzutun. Deshalb: Auftrag nicht erfüllt, nicht abschreiben, zurück an den Absender, mit der Aufforderung, diese Option zu prüfen. Von ihr aus könnte man es auch zwei Jahre lang als Versuch laufen lassen, ähnlich dem zweijährigen Versuch mit dem grenzüberschreitenden U-Abo. Erst dann kann man sicher sagen, ob es funktioniert oder nicht.

Lotti Stokar (Grüne) ist völlig einverstanden, dass die Nutzung des ÖV möglichst einfach sein muss und möglichst günstig sein sollte. Dass das aber nicht ganz so einfach ist, sieht man schon am Beispiel mit Deutschland, wo die Lösung gegenseitig vereinbart wurde. Im vorliegenden Fall jedoch fehlt das Einverständnis des Kantons Solothurn. Wieso soll das U-Abo nur für Baselbieter Richtung Olten gelten – und nicht auch für jene aus Olten in die umgekehrte Richtung? Die Trimbacher hätten diesen Vorteil nicht, was nur zeigt, dass alles etwas komplizierter ist, als man meint. Die Votantin glaubt, dass deshalb ein neuer Vorstoss besser wäre, als an dem Läfelfingerli-Spezialvorstoss festzuhalten. Natürlich wäre es auch für U-Abo-Benutzer von Olten Richtung Basel durchaus toll, wenn das U-Abo bereits ab Olten gelten würde, weil man dann am Abend in Ol-

ten nicht auf die S3 warten müsste, um damit ins TNW-Netz zu fahren, sondern man stattdessen in den Schnellzug sitzen könnte. Dies würde aber bedeuten, dass dann sämtliche Linien Teil dieses Angebots wären – ein ziemlich revolutionärer Schritt, hinter dem die Votantin durchaus stehen könnte. Sie meint jedoch gehört zu haben, dass schweizweit in hoffentlich nicht allzu ferner Zukunft eine neue Tarifierung all dieser Abos angedacht ist. Das hiesige U-Abo wurde vor langer Zeit geschaffen, während andere Kantone mit Zonierungen gearbeitet haben. Würde man auf dieses Modell umschwenken, würde Basel-Stadt eine eigene Zone fordern, womit sie viel weniger bezahlen müssten. In dem Fall hätte man aber plötzlich 5 Zonen und so weiter. Es ist, kurz gesagt, nicht so einfach, wie es aussieht. Aus diesem Grund ist die Mehrheit der Grüne/EVP-Fraktion der Meinung, dass der Vorstoss abgeschrieben und allenfalls mit einem neuen Vorstoss das Anliegen gesamthafter geprüft werden soll. Das wird nicht gratis sein. Vor ungefähr zwei Jahren nannte man ihr bei der BLT eine Zahl von CHF 15 Mio. an zusätzlichen Kosten für den Kanton.

Thomas Eugster (FDP) sagt, dass seine Fraktion es ähnlich sehe, wie von seiner Vorrednerin dargelegt. Der ursprüngliche Wortlaut des Postulats fordert die TNW-Ausdehnung auf der S9-Linie bis Olten. Dies würde effektiv eine Ungerechtigkeit schaffen, und jemand in Tecknau könnte die gleiche Regelung auch für seine Linie fordern. Warum sollen nur die Läuferfinger davon profitieren? In der Kommission wurde einem dargelegt, dass die SBB dies in Rechnung stellen würde, woran der Votant keinen Zweifel hat. Das wäre aber Gift für das U-Abo. Das Abo ist unter Druck, die Zahlen sind rückläufig. Höhere Kosten wären keine gute Entwicklung.

Etwas vergessen ging, dass im Homburgertal nun ein sehr tolles ÖV-Angebot besteht, das sich der Kanton eine gute Million kosten lässt. Würden nun mit einer Ausdehnung für eine wohl eher bescheidene Anzahl von Fahrgästen noch weitere Kosten generiert, ist das am Schluss wohl nicht zielführend. Es gibt natürlich auch die von Lotti Stokar erwähnte Lörrach-Variante mit einer gegenseitigen Akzeptierung der Abonnemente. Für den TNW ist das aber eher keine so gute Lösung, denn er ist im Vergleich zu allen anderen rundum so günstig, dass er dabei wohl immer schlechter abschneiden würde. Man wird nun erstmal den Pilot mit Lörrach abwarten. Auch dort gilt es zu schauen, was die Übung für den TNW am Schluss kostet. Es ist aber anzunehmen, dass am Schluss die Rechnung für den TNW aufgrund der Preisstrukturen nicht unbedingt positiv sein wird. Wie bereits erwähnt wurde, gibt es im Kanton noch -zig andere Orte, bei denen kantonsüberschreitend eine Bahn- oder Busverbindung besteht, wo plötzlich Begehrlichkeiten aufkommen könnten. Auch dort handelt es sich wieder um eine Frage der gleichlangen Spiesse für alle Regionen. Es ist nicht so einfach, das Anliegen umzusetzen und es wird tendenziell Kosten für den TNW generieren. Der Kanton hat nun aber schon vieles für das Homburgertal und den ÖV getan, weshalb man dieses Angebot nun erstmal nutzen und man schauen sollte, dass die Zahlen stimmen. Aus diesen Gründen schreibt die FDP-Fraktion den Vorstoss mehrheitlich ab.

Felix Keller (CVP) möchte noch einige Ergänzungen zum bereits Gesagten anbringen. Die Forderung von Susanne Strub ist in der Tat möglich. Die Frage ist aber, wie viel das kostet und welchen Einfluss es auf das U-Abo hat. Würden die zusätzlichen U-Abos, die die Erweiterung des TNW bringen würde, die Mehrkosten kompensieren?

Das Erfolgsgeheimnis des U-Abos ist, dass es erstens günstig ist und zweitens nur aus einer Zone besteht. Der Landrat hatte sich am 8. März 2012 in einer Resolution einstimmig gegen eine Zonierung ausgesprochen. Wenn man schaut, was z. B. die A-Welle kostet: 1 bis 2 Zonen kosten CHF 819.-, 4 Zonen CHF 1'400.-, und für 8 Zonen bezahlt man CHF 2'600.- im Jahr. Man stelle sich vor, man würde mit einem Zonen-U-Abo bis Olten CHF 2'600.- pro Jahr bezahlen. Dann wäre man bald einmal auf der Höhe des GA. Es kostet halt am Schluss alles Geld. Der Votant macht beliebt, das U-Abo in seiner heutigen Form nicht nur wegen dem Homburgertal aufs Spiel zu setzen. Er hat sehr viel Sympathien für das Homburgertal und versteht auch, wenn man von dort aus mit dem U-Abo nicht nur nach Sissach, sondern auch nach Olten fahren möchte. Es gibt aber auch sehr

viele Leute in der Region, die sehr daran interessiert sind, dass das U-Abo in der heutigen Form und mit den heutigen Kosten erhalten bleibt.

Aus diesem Grund wird die CVP/glp-Fraktion das Postulat abschreiben. Es lässt sich allenfalls ein neuer Vorstoss einreichen, um das Thema gesamthaft – und nicht nur bezogen auf die S9 – anzuschauen. Aber am Schluss riskiert man damit nur, dass das U-Abo gefährdet wird. Lasse man die Finger davon.

Reto Tschudin (SVP) legt augenzwinkernd offen, dass er nicht im Nebenamt als juristischer Berater von Susanne Strub fungiere. Ihrem emotionalen Votum möchte er noch ein paar eher sachliche Argumente hinzufügen. Häufig ist es so, dass mit der Antwort auf ein Postulat auch viele neue Fragen entstehen. Nicht nur Susanne Strub ist es so ergangen. Als Beispiel möchte er einige Beispiele anführen, die in den letzten Minuten hier genannt wurden: Der Regierungsrat liess wissen, dass es *vermutlich* mehr Geld kosten würde; vermutlich hat er Recht mit seiner Vermutung, aber es ist eben nur eine Vermutung. Andere Votanten meint, dass die Rechnung *wohl* eher nicht positiv ausfallen werde, dass es *vermutlich* nicht einfach sei oder *wohl* nicht besser werde. Jemand anders sagte, es sei eine *Frage*, was es kosten werde. Und so weiter. In all diesen Punkten ist man sich nicht sicher. Genau darum ging es Susanne Strub aber: abzuklären, was die Massnahme kosten und bringen würde. Sie beschränkte es auf die S9 nach Olten, was nicht alle Welt und noch nicht mal die ganze Schweiz ist. Eine Antwort auf ihre Frage hat die Postulantin nicht wirklich erhalten, weshalb sie die SVP-Fraktion heute Morgen dazu ermutigt hat, dranzubleiben. Das Postulat soll stehenbleiben, nicht um in zwei Jahren ergebnislos abgeschrieben zu werden, sondern mit der konkreten Auflage, nachzuprüfen und allenfalls das Gespräch mit Solothurn zu suchen. Vielleicht gibt es auf der anderen Seite des Juras einen identischen Vorstoss – wovon man munkeln hörte. Wenn die Solothurner ein Interesse daran haben sollten, mit ihrem Abo bis nach Sissach fahren zu können, wäre es plötzlich ein interessanter Deal und würde vielleicht auch nicht mehr so viel kosten.

Regina Werthmüller (parteilos) stellt fest, dass die vielen verwendeten Konjunktive in der Tat darauf hindeuten, dass Vieles nicht abgeklärt wurde. Die Votantin wird die Abschreibung deshalb nicht unterstützen. Sie versteht nicht, dass man zwar eine Verknüpfung mit dem Ausland schafft, aber es nicht möglich sein soll, die Regionen mit einem Abo zu verbinden. Es wäre ja eine Begrenzung denkbar, z.B. auf Olten (vom Baselbiet aus) und auf Sissach (von Olten aus). Die A-Welle lässt sich dank der Zonierung immerhin anpassen. Es wäre wichtig, dass die Möglichkeit mit Zahlen unterlegt wird. Es wäre auch wichtig, wenn dies auf einer Strecke, auf der bereits Innovationen stattgefunden haben, versuchsweise umgesetzt wird. Die Tecknau-Strecke lässt sich später in einem separaten Anlauf angehen. Man muss nun abklären und herausfinden, was dies zusätzlich kosten würde. Vielleicht stellt sich dann heraus, dass das U-Abo insgesamt attraktiver wird und dadurch mehr Zulauf erhält.

Jan Kirchmayr (SP) unterstützt die Voten von Sandra Strüby und der SVP. Ohne Kostenfolge wird während zwei Jahren eine U-Abo-Erweiterung nach Deutschland getestet. Es ist unverständlich, weshalb dies nicht auf der Strecke S9 ausprobiert werden kann. In einem Teil des oberen Fricktals gibt es Überlappungen zwischen TNW und der A-Welle. Da funktioniert es und kürzlich wurde gar das Tarifsystem vereinfacht. Weshalb dies für das Homburgertal nicht möglich sein soll oder nicht getestet werden kann, erschliesst sich dem Redner nicht.

Thomas Eugster sprach von Ungerechtigkeiten. Handkehrum kann man argumentieren, wer in Tecknau den Zug nimmt, immerhin einen Halbstundentakt zur Verfügung hat. Im Homburgertal besteht nur ein Stundentakt.

Der Votant plädiert ebenfalls dafür, das Postulat stehen zu lassen. Reto Tschudin hat einen klaren

Auftrag formuliert, die Verwaltung kann diesen aufnehmen und einen neuen Vorschlag ausarbeiten. Wünschenswert wäre, würde dies in einem Probetrieb wie in Deutschland resultieren.

Susanne Strub (SVP) wurde geraten, sie solle einen neuen Vorstoss einreichen. Sie wüsste aber nicht, was sie darin schreiben soll. Im vorliegenden Postulat ist bereits alles enthalten. Das Instrument der Motion bietet sich nicht an, da es sich nicht um eine Gesetzesänderung handelt. Dieses Postulat wurde eingereicht, um die Attraktivität des Homburgertals zu steigern.

Die Rednerin empfiehlt dem Landrat, das Postulat stehen zu lassen und dem Regierungsrat somit noch einmal den Auftrag zu erteilen. Dazu bedarf es keines neuen Vorstosses. Es wurden Kosten in Höhe von CHF 15 Mio. mit offenem Ende nach oben genannt – also weiss niemand Genaues. Es sollen nun kleinere Brötchen gebacken und der Fokus auf die S9 von Läfelfingen nach Trimbach, Olten und retour gelegt werden. Dies soll getestet werden. Ob die S3 auch miteinbezogen wird, kann man immer noch diskutieren.

Felix Keller (CVP) stellt fest, dass Susanne Strub viele Fragen habe, die beantwortet werden sollen. Aus diesem Grund schlägt er ihr vor, eine Interpellation einzureichen. Dann erhält sie die Antworten innerhalb von drei Monaten. Lässt man das Postulat stehen, dauert es wieder mindestens ein Jahr, bis eine Antwort vorliegt.

An Jan Kirchmayr: Auch im Baselbiet gibt es Überlappungen mit der A-Welle, kann man doch damit bis nach Läfelfingen, auch von Sissach her, fahren. Die Frage ist lediglich, ob die A-Welle auch auf dem TNW-Netz und umgekehrt gelten könnte.

Hanspeter Weibel (SVP) stellt fest, dass Susanne Strub viele Ratschläge erhält, der Adressat ihrer Botschaft heute aber nicht anwesend sei.

An Felix Keller: Wenn ein Regierungsrat, der sich sonst immer sehr für den ÖV einsetzt und eine Partei vertritt, die für den ÖV eintritt, sich so lange Zeit lässt, bis eine Antwort kommt, dann stimmt etwas nicht. Man muss ihn ja nicht dazu auffordern, so lange zu warten. Die Fragestellung liegt auf dem Tisch und das Postulat kann jederzeit beantwortet werden, sollte es stehen gelassen werden. Der Redner kann sich nicht vorstellen, dass Regierungsrat Isaac Reber dies auf die lange Bank schiebt, wäre dies doch politisch etwas ungeschickt.

Regierungsrätin **Kathrin Schweizer** (SP) freut sich – als Stellvertreterin von Regierungsrat Isaac Reber – heute auch noch zu Wort zu kommen.

Das Konzept und der Erfolg des Tarifverbunds Nordwestschweiz ist seine Einfachheit. Möchte man von Pratteln nach Basel, ist es egal, ob man den Zug, das Tram oder den Bus als Transportmittel wählt – das U-Abo ist gültig und sogar Streckenbillette sind gleich teuer.

Mit dem vorliegenden Postulat weicht man das System grundsätzlich auf und beschränkt die mit dem TNW abgedeckte Fahrt nach Olten auf eine Linie. Wer in Tecknau oder Gelterkinden wohnt, wird nie verstehen, weshalb das auf der S3 nicht funktioniert. Insofern bittet die Regierungsrätin, dem Antrag der BPK zu folgen und das Postulat abzuschreiben. Sollte eine nochmalige Überprüfung der Erweiterung nach Olten gewünscht sein, dann auf beiden Ästen, zum Wohle aller Baselbieterinnen und Baselbieter.

Hanspeter Weibel (SVP) schmunzelt ob dieser Argumentation. Wer eine Autobahnvignette hat, weiss, dass diese nur auf gewissen Strassen Pflicht ist. Das System wird also von Verkehrsteilnehmern – zumindest auf Stufe Autofahrer – verstanden. Es ist nicht vorstellbar, dass man im ÖV-Bereich nicht versteht, dass das TNW an einem Ort gültig ist und mit einem anderen Verkehrsmittel nicht. Die Argumentation der Regierungsrätin ist nicht nachvollziehbar. Es ist dem Redner fast peinlich, muss er für den ÖV Stellung beziehen, was für ihn eigentlich ein völlig fremdes Gebiet ist.

[Heiterkeit]

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 48:32 Stimmen bei 5 Enthaltungen wird das Postulat stehen gelassen.
