

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2020/106 von Sandra Strüby-Schaub: «Probetrieb TNW Verbundgebiet bis Olten»

2020/106

vom 22. März 2022

1. Text des Postulats

Am 13. Februar 2020 reichte Sandra Strüby-Schaub die Motion 2020/106 «Probetrieb TNW Verbundgebiet bis Olten» ein, welche vom Landrat am 11. Februar 2021 mit folgendem Wortlaut als Postulat überwiesen wurde.

Die Ausdehnung des Geltungsbereichs des U-Abos bis Olten ist und war Inhalt von Vorstössen, die vom Parlament überwiesen wurden. An der Landrats-Sitzung vom 16. Januar 2020 wurde die Abschreibung des Postulats 2017/618 von Susanne Strub abgelehnt. In besagtem Postulat wird gefordert, dass kantonsüberschreitende Fahrten mit dem TNW U-Abo über Läuelfingen, Trimbach bis nach Olten möglich sein sollen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde diese Forderung immer lauter. So ist es seitdem möglich, mit dem U-Abo bis nach Lörrach (D) zu fahren. Der Gültigkeitsbereich bis nach Lörrach ist ein Probeversuch für 2 Jahre. Das TNW-Gebiet hat sich somit erweitert und die Abopreise steigen währenddessen nicht an. Im Fricktal gibt es einige Gemeinden mit einer sogenannten Verbundsüberlappung. Das heisst, dass in gewissen Gemeinden sowohl das U-Abo wie auch die Billette der A-Welle gelöst werden können. Für die Kundinnen und Kunden ergibt sich damit eine Vereinfachung im komplizierten Tarifsysteem. Eine Gültigkeit des U-Abos über die Strecke der S9 (Sissach-Läuelfingen-Olten) wäre eine denkbare Variante, um die Attraktivität dieser Strecke zu erhöhen. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Homburgertals waren schon immer auch nach Olten ausgerichtet. Früher noch mehr als heute, was bestimmt auch mit der Einführung des U-Abos zu tun hat. Die finanziellen Auswirkungen wären sicher geringer, wenn das TNW-Gebiet bis Olten lediglich auf der S9-Strecke gelten würde. Damit keine Ungleichbehandlung entsteht, soll aber auch auf der Strecke Sissach-Gelterkinden-Olten der Geltungsbereich bis nach Olten gehen. Es ist vermutlich auch einfacher für den Billettverkauf, wenn der Geltungsbereich generell bis Olten gilt.

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen zweijährigen Probetrieb für den Geltungsbereich des U-Abos bis nach Olten zu lancieren. Dabei können sämtliche Unklarheiten wie Auswirkungen auf den Abo- respektive Billettverkauf und die Finanzierung ermittelt werden. Nach Ablauf des ersten Jahres soll eine Zwischenauswertung gemacht werden, damit nach dem zweijährigen Probetrieb die Ausdehnung des TNW-Gebietes beibehalten werden kann oder nicht.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

In seiner Erstbeantwortung vom 11. Februar 2020 hat der Regierungsrat bereits ausgeführt, dass die Einführung eines Probebetriebs gemäss Forderung der Motion in der Kompetenz des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) liegt. Die Statuten des TNW sehen für «wesentliche Änderungen der Abonnementsstruktur und des Zonenplans» Einstimmigkeit vor, so auch für Erweiterungen des Verbundgebietes. Die fünf Transportunternehmen (AAGL, BLT, BVB, PostAuto und SBB) und Kantone (AG, BL, BS, JU und SO) des TNW müssen einer solchen Massnahme zustimmen. Eine Motion ist deshalb nicht das richtige Instrument, um einen Probebetrieb zu lancieren. Das Parlament folgte dieser Erklärung und überwies, nach Zustimmung der Verfasserin der Motion, diese als Postulat.

Auf Antrag des Kantons BL hat der TNW-Vorstand die Forderung nach einer Erweiterung des U-Abo-Gültigkeitsbereichs bis Olten durch die Rapp Trans AG erneut prüfen lassen. Aufbauend auf deren Studie aus dem Jahr 2008 und unter Einbezug der Nutzerdaten aus dem Jahr 2018 hat die Firma Rapp Tans AG die finanziellen Auswirkungen einer Erweiterung des Gültigkeitsbereichs bis Olten, sowohl auf allen Linien wie auch nur auf der S9, neu berechnet. Die Studie zeigt auf, dass eine generelle Ausdehnung des U-Abo-Gültigkeitsbereichs bis Olten Einnahmehausfälle und in der Folge Mehrkosten für die Besteller von 4,5 bis 6 Millionen Franken zur Folge hätte. Eine auf den Linienabschnitt Läfelfingen–Olten beschränkte Anerkennung des U-Abos hätte deutlich tiefere finanzielle Auswirkungen, die Studie geht von Mehrkosten von wenigen Tausend bis 75'000 Franken aus.

An der TNW-Vorstandssitzung vom 22. Januar 2021 wurden die Resultate besprochen. Die Haltung des Vorstandes war klar. Eine Erweiterung der Gültigkeit des U-Abos, auch im Rahmen eines Probebetriebs, wird abgelehnt. Dies, abgesehen von den nachfolgenden Überlegungen, auch deshalb, weil es sehr schwierig wäre ein solches, wenn auch nur probeweise eingeführtes Angebot wieder abzuschaffen.

Die grundlegenden Überlegungen des TNW-Vorstands wurden bereits bei der Beantwortung des Postulats 2017/618 aufgeführt. Diese werden zur Vollständigkeit hier nochmals aufgeführt.

Eine Ausweitung der Gültigkeit bis Olten könnte als Präjudiz gelten und weitere Forderungen wie die Ausdehnung der Gültigkeit im Raum Brugg oder Delémont nach sich ziehen. Diese müsste mit einer markanten Preiserhöhung des U-Abos einhergehen, da der TNW auch die Ertragsausfälle beim Fernverkehr kompensieren müsste, während die Erweiterung des Gültigkeitsbereichs nur sehr bescheidene Zusatzerträge aus U-Abo-Verkäufen generieren würde. Eine solche Preiserhöhung wäre zurzeit kaum durchsetzbar resp. hätte zur Folge, dass sich das U-Abo für viele Kundinnen und Kunden nicht mehr lohnen würde. Mit einer Zonierung des U-Abos könnte eine Zone Olten eingeführt werden, so dass der Kunde ein Abo nach seinem Bedarf lösen kann.

- *Eine generelle Erweiterung des U-Abo-Gültigkeitsbereichs bis Olten würde auch bedeuten, dass der eigenwirtschaftlich organisierte Fernverkehr de facto noch stärker als bereits heute (z.B. auf Strecken wie Basel – Liestal/Sissach/Gelterkinden oder Basel – Frick) mit Steuergeldern subventioniert würde. Dies wird kritisch beurteilt.*
- *Auf Solothurner Seite würden (weitere) Speziallösungen geschaffen, da das U-Abo zwischen Trimbach und Olten nur im Zug, nicht aber in Bussen gültig wäre. Solche Lösungen widersprechen der Idee von Tarifverbänden, gemäss der alle Verkehrsmittel in der gelösten Zone benutzt werden dürfen. Würde die Strecke Trimbach – Olten generell in den TNW mit aufgenommen, entstünden dem angrenzenden Verbund A-Welle (neun Transportunternehmen sowie die Kantone Aargau und Solothurn) hohe Einnahmeverluste, weshalb dieser einer solchen Lösung nicht zustimmen würde. Als betroffener Verbund wäre seine Zustimmung aber zwingend.*
- *Für regelmässige Fahrten über die Verbundgrenzen hinaus gibt es bereits Ticket-Produkte wie z.B. das Modul-Abo.*

Der Vorstand wog an der Sitzung vom 22. Januar 2021 die Vor- und Nachteile einer Erweiterung des Gültigkeitsbereichs ab. Unabhängig davon, ob die Erweiterung nur auf der S9 oder auch auf der Stammlinie via Gelterkinden und Tecknau gelten soll, würden die ungedeckten Kosten im Gesamtsystem öffentlichen Verkehr steigen. Die Mehrerträge durch zusätzlich verkaufte U-Abos würden die Ertragsausfälle nicht kompensieren. Neben den Kosten gibt es weitere Gründe für die ablehnende Haltung des TNW-Vorstand gegenüber der Erweiterung der Gültigkeit des U-Abos bis Olten. Nachfolgend sind diese aufgeführt:

- Die Gültigkeit müsste auf alle Bus- und Bahnverbindungen nach Olten ausgeweitet werden. Ansonsten würde das System durch solche Einzellösungen erheblich komplizierter.
- Ungeachtet des Verbundgedankens würde die Erweiterung bis nach Olten sofort die Forderung nach sich ziehen, die Gültigkeit auch in den Grossräumen Brugg oder Delémont zu erweitern.
- Die Ausweitung der Gültigkeit, führt zu grossen Ertragsausfällen:
 - Auf den Fernverkehrslinien Basel–Olten sowie der S3 ist mit grossen Ertragsausfällen zu rechnen. Der Grund dafür ist, dass Reisende mit einem U-Abo kein Anschlussticket von/nach Olten mehr lösen müssten. Der nicht subventionierte Fernverkehr würde diese Verluste gegenüber den Bestellern des Regionalverkehrs geltend machen. Die Ertragsausfälle auf der S3 tragen so oder so die beteiligten Kantone und der Bund.
 - Den Ertragsverlusten stehen nur geringe Mehrerträge gegenüber, da nur ein geringes Potenzial für den Verkauf von zusätzlichen U-Abos erwartet werden kann. Gesamthaft würden die Kosten für die Besteller steigen.
 - Da in den nächsten Jahren der Abgeltungsbedarf aus verschiedenen Gründen ohnehin steigen wird, sollte der Finanzbedarf nicht noch zusätzlich erhöht werden.
- Um den Gültigkeitsbereich auf zusätzliche Gebiete auszuweiten, müsste also der Preis für das U-Abo spürbar erhöht werden. Ein Grossteil der heutigen Abonnenten würde diesen Mehrwert allerdings nicht nutzen.
- In der Folge würde im Kanton Basel-Stadt die Diskussion um die Zonierung des U-Abos wieder aufflammen.
- Würde hingegen auf eine Preiserhöhung des U-Abos verzichtet, so käme die Ausweitung des Gültigkeitsbereichs faktisch einer Vergünstigung gleich. Eine Vergünstigung des Abos wäre aber ein falsches Zeichen. Damit entfernt sich das Abo, verglichen mit einem Einzelticket, noch weiter vom effektiven Preis für eine Fahrt.
- Der Kernauftrag des TNW ist die Förderung der regionalen und lokalen öV-Mobilität. Mit einer Ausweitung des U-Abo-Gültigkeitsbereichs würde zusätzlich der Fernverkehr quersubventioniert.

Gestützt auf die vorangegangenen Argumente hat der Vorstand beschlossen, dass der TNW die Erweiterung des Gültigkeitsbereichs des U-Abos nicht weiterverfolgt. Einer Erweiterung würde selbst dann nicht zugestimmt, wenn der Kanton Basel-Landschaft die vollen Folgekosten tragen würde.

Ohne das Einverständnis der TNW-Mitglieder kann eine solche Erweiterung nicht erfolgen. Ein solcher Entscheid bedarf wie weiter oben erläutert eines einstimmigen Beschlusses des TNW-Vorstandes und gegebenenfalls auch der TNW-Vollversammlung. In beiden Fällen wird keine einstimmige Zustimmung erfolgen. Eine einseitige Anerkennung durch den Kanton Basel-Landschaft ist nicht umsetzbar.

An der Vorstandssitzung des TNW vom 21. Januar 2022 wurde das Thema auf Antrag des Kantons Basel-Landschaft nochmals traktandiert. Konkret wurde der Vorstand im Namen des Vorstehers der Bau- und Umweltschutzdirektion angefragt, ob es nicht doch eine Möglichkeit für einen befristeten Probetrieb auf der S9 gäbe. Insbesondere in Anbetracht der geringen Kosten und

der Tatsache, dass heute die Möglichkeit besteht, mit dem U-Abo ins grenznahe Ausland zu fahren. Die Mitglieder des TNW zeigen Verständnis für das Anliegen des Homburgertals. An der grundsätzlichen Haltung zu diesem Thema ändert sich allerdings nichts.

Letztlich muss festgehalten werden, dass die Ausweitung der U-Abo-Gültigkeit bis Olten, beschränkt auf das Läuferfingerli, einen positiven Effekt auf die Passagierzahlen und die Erträge auf dieser Linie hätte. Einige U-Abo-Besitzer würden den etwas umständlicheren Weg via Läuferfingen in Kauf nehmen und U-Abo-Besitzer, die im Homburgertal wohnen, würden die Verbindung nach Olten etwas häufiger nutzen. Mit spürbar höheren Erträgen aus U-Abo-Verkäufen ist indes nicht zu rechnen. Wenn die Gültigkeit auch auf der S3 oder gar auf dem Fernverkehr bis Olten erweitert würde, verpufft dieser positive Effekt auf die S9 weitgehend. Die Erträge auf der S9 lägen bestenfalls etwas höher als heute.

Angesichts der Tatsache, dass die Erträge im TNW in den letzten Jahren stagnierten oder gar rückläufig waren und mit Beginn der COVID-19-Pandemie regelrecht eingebrochen sind, erarbeitet und prüft der TNW aktuell alternative Tarif- und Sortimentsmodelle, um neue Kunden zu erreichen oder ehemalige Kunden zurückzugewinnen. Gleichzeitig hat die Alliance SwissPass das Projekt «Grobkonzept integriertes Tarifsysteem» (GITA) lanciert, dessen übergeordnetes Ziel im einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr besteht. Der Kanton Basel-Landschaft begleitet diese Projekte eng. Insbesondere das Projekt GITA wird wohl noch einige Jahre in Anspruch nehmen, bis mit konkreten Resultaten gerechnet werden kann. Der Regierungsrat erhofft sich aus diesen Projekten neue Impulse in der Tariflandschaft Schweiz und im TNW. Unter anderem wird im Projekt GITA diskutiert, ob die sogenannte Schnellzugsregelung aufgehoben werden soll. Das hiesse, dass in Zukunft das U-Abo auch in Schnellzügen bis Tecknau gültig wäre. In diesem Fall würde ein Grossanteil der Ertragsausfälle, welche die Ausweitung der Gültigkeit des U-Abo bis nach Olten verursachen würde, sowieso anfallen. Der TNW Vorstand hat signalisiert, dass er bereit ist, beim Wegfall der Schnellzugregelung die Ausweitung der Gültigkeit des U-Abo bis nach Olten erneut zu prüfen.

Der Regierungsrat hat das Anliegen gemäss Postulat, *«Der Regierungsrat wird beauftragt, einen zweijährigen Probebetrieb für den Geltungsbereich des U-Abos bis nach Olten zu lancieren. Dabei können sämtliche Unklarheiten wie Auswirkungen auf den Abo- respektive Billettverkauf und die Finanzierung ermittelt werden. Nach Ablauf des ersten Jahres soll eine Zwischenauswertung gemacht werden, damit nach dem zweijährigen Probebetrieb die Ausdehnung des TNW-Gebietes beibehalten werden kann oder nicht»* geprüft. Aus den genannten Gründen kann die Forderung nicht erfüllt werden.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2020/106 «Probebetrieb TNW Verbundgebiet bis Olten» abzuschreiben.

Liestal, 22. März 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich