

## **Beschluss des Landrats vom 11.04.2024**

Nr. 501

### **10. Sammelvorlage zu den Postulaten «Tarifverbund Nordwestschweiz TNW: Kantons- überschreitende Fahrten Läfelfingen-Trimbach-Olten mit dem U-Abo ermöglichen» und «Probetrieb TNW-Verbundgebiet bis Olten»**

2023/637; Protokoll: ps

Kommissionspräsident **Thomas Eugster** (FDP) erläutert, die beiden als Postulate überwiesenen Vorstösse würden ähnliche Forderungen beinhalten: Der Vorstoss 2017/618 verlangt, dass mit den Partnerkantonen des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) eine Erweiterung des U-Abo-Geltungsbereichs verhandelt und beschlossen wird. Konkret soll die Fahrt in der S9 Läfelfingen – Trimbach – Olten mit dem TNW-U-Abo möglich werden. Der Vorstoss 2020/106 hingegen beauftragt den Regierungsrat, einen zweijährigen Probetrieb für den Geltungsbereich des U-Abos bis nach Olten zu lancieren. In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, die Erweiterung des Verbundgebiets liege in der Kompetenz des TNW. Der Kanton Basel-Landschaft hat diese Forderungen in den TNW-Gremien mit Nachdruck eingebracht. Dies führte dazu, dass verschiedene Varianten für eine Erweiterung des U-Abos nach Olten erneut geprüft und die Kosten neu berechnet wurden. Am 23. Juli 2023 beschloss der Vorstand des TNW, dass keine dieser Varianten weiter geprüft oder umgesetzt werden soll. Stattdessen wurden der TNW und die SBB damit beauftragt, die bestehende Möglichkeit des sogenannten Modul-Abonnements (eine Kombination von U-Abo und Streckenabo) zwischen dem TNW-Gebiet und Olten zu optimieren. An der Sitzung vom 1. September 2023 beschloss der Vorstand, dass die Optimierung des Modul-Abonnements umgesetzt wird.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. Weil eine Erweiterung des Geltungsbereichs des TNW nach Olten oder Brugg zu einer Preiserhöhung des U-Abos von CHF 3–4.– pro Monat führen würde, liess sich die Kommission die Kosten verschiedener Abonnemente anderer Tarifverbände schweizweit aufzeigen. Die Details können dem Kommissionsbericht entnommen werden. Die Verwaltung erklärte, dass differenziert werden müsse – je nachdem, ob jemand nur den öffentlichen Verkehr in Basel-Stadt nutzt oder im weiteren Umland. So ist das U-Abo von CHF 86.– pro Monat im Vergleich zu anderen Stadtzonen-Abonnements teurer, jedoch eines der günstigeren im Vergleich zu Abos, die mehrere Zonen umfassen. Würde der Preis des U-Abos erhöht, würde vermutlich seitens Basel-Stadt die Diskussion um eine Zonierung erneut aufflammen. Ein Teil der Kommission hielt fest, das Ziel der Vorstösse sei zwar nicht erreicht, jedoch sei ein Modul-Abonnement ein Schritt in die richtige Richtung. Die Mehrheit der Kommission zeigte Verständnis für den Entscheid des TNW. Eine Ausweitung des Tarifverbunds würde zu teureren Abonnements und möglicherweise zu noch weniger Verkäufen führen. Die Verkaufszahlen seien bereits rückläufig. Ebenso würde eine Zonierung – diese Diskussion wäre zu erwarten – zu höheren Preisen für die Nutzenden im Kanton Basel-Landschaft führen. Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:1 Stimmen, die beiden Postulate abzuschreiben.

– *Eintretensdebatte*

**Sandra Strüby-Schaub** (SP) hält fest, die Bemühungen und das Insistieren der Verantwortlichen und der Vertreterinnen und Vertreter des Kantons beim Tarifverbund hätten sich immerhin teilweise gelohnt. Neu kann das Modul-Abo ab Sissach gelöst werden, was sicher ein Schritt in die richtige Richtung ist. Jedoch ist diese Lösung leider nur für eine beschränkte Anzahl ÖV-Fahrerinnen und -Fahrer nutzbar. Immerhin dafür hat sich der Einsatz und die Hartnäckigkeit von Susanne Strub und der Rednerin und natürlich der Landrätinnen und Landräte gelohnt, die die Vorstösse bei der letzten Traktandierung im Rat gegen den Willen des Regierungsrats nicht abgeschrieben

haben. Das Insistieren beim TNW hat immerhin einen Teilerfolg gebracht. Das Konstrukt TNW ist durch den Umstand, dass Beschlüsse einstimmig sein müssen, sicher nicht der einfachste Ort, um Anliegen einzubringen, da es viele verschiedene Player gibt. Wie schon mehrfach erwähnt, war es jedoch scheinbar kein Problem, grenzüberschreitenden Fahrten und der gegenseitigen Anerkennung der Abos in Deutschland und der Schweiz zuzustimmen. Vor diesem Hintergrund ist die Rednerin nach wie vor enttäuscht, dass eine Erweiterung des TNW-Verbands nach Olten nicht möglich sein soll. Die Rednerin bedauert es ausserordentlich, dass keine der aufgezeigten möglichen Varianten, den Verbund bis Olten zu erweitern, verfolgt wird. Die eine oder andere Variante wäre auch finanziell tragbar. Aber eben – die Einstimmigkeit fehlte. Sollen aber die Strassen entlastet und mehr Pendlerinnen und Pendler weg von der Strasse in den ÖV gebracht werden, dann muss dies dem Kanton vielleicht auch finanziell etwas wert sein. Natürlich sind der Preis, und dass die Monats- und Jahresabos nicht zoniert sind, ein Teil des Erfolgs des U-Abos. Dies möchte die Rednerin nicht gefährden. Aber eine Attraktivitätssteigerung mit einer Erweiterung der Zone bis nach Olten würde vielleicht auch mehr Verkäufe bringen. Genau deshalb hat die Rednerin einen Probebetrieb gefordert, um dies und die Kostenfolgen zu eruieren. Die Rednerin beantragt Stehenlassen der beiden Vorstösse. Ein Teil der Fraktion ist derselben Meinung und hoffentlich auch einige andere Landratsmitglieder aus anderen Fraktionen. Sollte das Parlament die Vorstösse trotzdem abschreiben, hält die Rednerin hier gerne fest, dass die Verantwortlichen des Kantons zugesichert haben, sich für eine Erweiterung bis Olten einzusetzen, sollte dies im Tarifverbund wieder einmal zur Sprache kommen.

**Michel Degen** (SVP) sagt, die beiden Postulate Strub und Strüby verlangten die Möglichkeit, dass mit dem U-Abo bis Olten gefahren werden könne. Für Studierende der FHNW oder für Arbeitnehmende aus dem Homburgertal, die nach Olten fahren, wäre dies interessant. Es wurden verschiedene Varianten geprüft. Es stellt sich immer die Frage der Mehrkosten, die das Abonnement verteuern würden. Der aktuelle Preis ist im Vergleich zu anderen Tarifverbänden recht günstig und deshalb ist das Abo recht beliebt. Eine Verteuerung würde das U-Abo unattraktiver machen und die Diskussionen um die so genannte Zonierung würden wieder aufflammen. Dies hätte vor allem für die ÖV-Nutzenden des Baselbiets höhere Kosten zur Folge. Um dem Anliegen trotzdem gerecht zu werden, wurde beschlossen, dass das Modulangebot optimiert wird. Zudem wurde das Versprechen abgegeben, dass das Anliegen wieder eingebracht wird, wenn bei den anderen Kantonen eine Bereitschaft zu erkennen ist. Eine mögliche Teillösung wäre eine Erweiterung nur bis nach Trimbach, was auch für Studierende und Arbeitnehmende ein Entgegenkommen wäre. Der Rest der Strecke könnte mit einem Einzelbillett oder dem Velo bewältigt werden. Die SVP-Fraktion ist mit der Abschreibung einverstanden.

**Rolf Blatter** (FDP) erwähnt, über die beiden Postulate sei bereits einmal diskutiert worden. Damals wurden sie stehen gelassen. Dies nochmals zu verlangen, erscheint etwas mit dem Kopf durch die Wand; dieses Vorgehen unterstützt die FDP-Fraktion nicht. Der Regierungsrat sagt zu Recht, Tarifierungsfragen würden im TNW behandelt und nicht hier im Landrat. Deshalb ergibt Stehenlassen keinen Sinn. Der Regierungsrat sagt auch, dass die Kosten hoch und der Nutzen gering wären. Im Rahmen der Diskussion zum 9. Generellen Leistungsauftrag (GLA) wurde jede einzelne Linie hinsichtlich der Fahrgastzahlen betrachtet. Es sind wenige – plus minus 50 Leute mal 40–60 Fahrten –, die von Baselbieter Seite nach Olten wollen. Die Grenze des U-Abo-Geltungsbereichs ist so, wie sie ist und soll so bleiben – damit nicht die Forderung kommt, dass bis Brugg, Aarau oder Baden gefahren werden kann. Die FDP-Fraktion unterstützt die Abschreibung der Vorstösse.

**Stephan Ackermann** (Grüne) hält fest, aus Sicht Grüne/EVP-Fraktion könne abgeschrieben werden, es wurde geprüft und berichtet. Es war vernünftig, die beiden Postulate beim letzten Mal noch

nicht abzuschreiben und dies hat zu einem Erfolg geführt. Die Postulate nochmals stehenzulassen, bringt nichts. Mit dem Einstimmigkeitsprinzip im TNW findet der Kanton Basel-Landschaft nie eine Mehrheit.

Die übrigen Diskussionen über mögliche Modelle und deren Mehrkosten, über Mehrverkäufe etc., die hier geführt werden, sind rein hypothetischer Natur. Nicht hypothetisch ist, dass Basel-Landschaft dafür eintreten muss, dass das U-Abo nicht zoniert wird. Auch ein Modell mit Olten und mit einer Zonierung wäre ein No-Go und würde dem U-Abo den Todesstoss versetzen. Deshalb können die Postulate abgeschrieben werden. Es gab mit dem Modul-Abonnement einen Teilerfolg, der durch das Nicht-Abschreiben der Postulate beim letzten Mal möglich wurde.

**Claudia Brodbeck** (Die Mitte) erklärt, die Mitte-Fraktion sei für Abschreibung der Postulate. Das heisst jedoch nicht, dass sich die Kantonsvertreter nicht weiterhin für Verbesserungen einsetzen sollen. Wie diese aussehen könnten, wurde von den Vorrednern bereits gesagt. Also: Dranbleiben und versuchen, bei einem nächsten Mal eine Verbesserung zu erreichen. Eine Zonierung ist ein No-Go.

**Yves Krebs** (GLP) äussert, auch die GLP-Fraktion sei für Abschreibung. Die Oltenfrage ist nun vom Tisch. Es ist ein Kampf gegen Windmühlen, der auch mit 700 weiteren Vorstössen zwecklos ist. Wenn die SBB etwas fürchten wie der Teufel das Weihwasser, dann ist es die Strecke Basel-Olten, weil der Fernverkehr tangiert wäre und die Tarifstruktur durcheinandergebracht würde. Die Modulangebote sind ein guter erster Schritt, allerdings ist das Angebot für FHNW-Studierende preislich nicht sehr attraktiv in Relation zum Jugend-U-Abo. Deshalb soll der Fokus nun auf Inselösungen für FHNW-Studierende oder Lernende, die in Richtung Sursee müssen, gelegt werden. Die Situation mit den beiden Tarifverbänden ist weiterhin unbefriedigend.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 59:20 Stimmen bei 1 Enthaltung werden die Postulate 2017/618 und 2020/106 abgeschrieben.

---