

Rechtsdienst Regierungsrat & Landrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Bau- und Umweltschutzdirektion  
Katja Jutzi, Generalsekretärin

Liestal, 25. September 2025

030 25 28 / Bo

**Prüfung der Rechtsgültigkeit der formulierten Gesetzesinitiative "für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft"**

Sehr geehrte Frau Jutzi

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 3. September 2025 haben Sie uns gebeten, die Rechtsgültigkeit der formulierten Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» abzuklären. Gerne kommen wir diesem Auftrag wie folgt nach:

### Allgemeines

1. Kantonale Volksinitiativen sind ausser auf die formellen Voraussetzungen im engeren Sinn (Unterschriftenzahl, Gültigkeit der Unterschriften, Wahrung der Frist, Rückzugsklausel) auch auf die formellen Voraussetzungen im weiteren Sinn (Grundsätze der Einheit der Form und der Einheit der Materie) sowie auf die Übereinstimmung mit höherstufigem Recht und auf die faktische Durchführbarkeit hin zu überprüfen (ALFRED KÖLZ, Die kantonale Volksinitiative in der Rechtsprechung des Bundesgerichts, Darstellung und kritische Betrachtung, in: Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung [ZBI], Band 83, S. 1 ff.; RENÉ A. RHINOW, Volksrechte, in: Handbuch des Staats- und Verwaltungsrechts des Kantons Basel-Stadt, Basel 1984, S. 144 ff.).
2. Zuständig zur Prüfung der formellen Voraussetzungen im engeren Sinne, das heisst, ob die Volksinitiative zustande gekommen ist, ist die Landeskanzlei (§ 73 des Gesetzes vom 7. Sep-

tember 1981 über die politischen Rechte [GpR]). Dies ist vorliegend der Fall (vgl. dazu die entsprechende Verfügung der Landeskanzlei vom 26. August 2025, publiziert im Amtsblatt vom 1. September 2022). Unmögliche oder offensichtlich rechtswidrige Volksbegehren erklärt der Landrat dagegen auf Antrag des Regierungsrates für ungültig (§ 29 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 [KV]; § 78 Abs. 1 und 2 GpR). Aus der Pflicht des Landrats, unmögliche oder offensichtlich rechtswidrige Volksbegehren für ungültig zu erklären, ergibt sich der Anspruch der Stimmberchtigten, dass ihnen nur mögliche und nicht offensichtlich rechtswidrige Volksbegehren zur Abstimmung vorgelegt werden.

## **Formelles**

3. § 28 Abs. 1 KV unterscheidet zwischen der formulierten Volksinitiative und dem in der Form der allgemeinen Anregung gehaltenen (d.h. nichtformulierten) Volksbegehren. Ein Volksbegehr gilt als formulierte Initiative, wenn es einen ausgearbeiteten Entwurf zum Erlass, zur Änderung oder Aufhebung von Bestimmungen der Verfassung oder eines Gesetzes enthält. Mit dem nichtformulierten Begehr wird dem Landrat beantragt, eine Vorlage im Sinne des Begehrns auszuarbeiten (§ 65 Abs. 1 GpR). Weiter bestimmt § 65 Abs. 2 GpR, dass, wenn die Voraussetzungen entsprechend § 64 GpR für eine formulierte Initiative nicht erfüllt sind, das Volks- oder Gemeindebegehr als nichtformulierte Initiative gilt. Eine Volksinitiative darf demnach nur als allgemeine Anregung oder als ausformulierter Entwurf eingereicht werden. Mischformen sind ausgeschlossen.

Die Initiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» wirft hinsichtlich des Erfordernisses der Einheit der Form keine Fragen auf, zumal das Begehr einheitlich in der Form der formulierten Gesetzesinitiative gehalten ist, namentlich soll mittels der Initiative das kantonale Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS 480) wie folgt mit einem neun Paragrafen (5a) ergänzt werden:

### **§ 5a: Finanzierung der Abonnemente**

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

*<sup>2</sup>Der 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.*

4. Der Grundsatz der Einheit der Materie ist im Recht des Kantons Basel-Landschaft in § 67 GpR ausdrücklich verankert. Gemäss dieser Vorschrift haben sich Volksbegehren auf einen einheitlichen Regelungsbereich zu beschränken. Der Grundsatz der Einheit der Materie verbietet es, dass in einer einzigen Vorlage über mehrere Fragen, die ohne inneren Zusammenhang sind, ab-

gestimmt wird, damit die Stimmberchtigten nicht zu Gunsten oder zu Lasten einzelner Abstimmungsfragen die ganze Vorlage annehmen oder ablehnen müssen.

Die zu beurteilende Volksinitiative verlangt im Allgemeinen, dass der Kanton von Gesetzes wegen dazu ermächtigt wird, Beiträge an Tarifverbund-Abonnemente zu gewähren sowie im Besonderen, dass ÖV-Jahresabonnemente für Kinder und Jugendliche seitens des Kantons subventioniert werden. Mit diesen Bestimmungen wird bezweckt, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu vergünstigen, so dass auch das Erfordernis der Einheit der Materie ohne Weiteres erfüllt ist.

## **Materielles**

5. In materieller Hinsicht ist zu prüfen, ob die Volksinitiative unmögliche oder aber offensichtlich rechtswidrige Inhalte aufweist. Ein Volksbegehr ist unmöglich, wenn das damit verfolgte Anliegen tatsächlich nicht durchführbar ist. Unmöglich in diesem Sinne wäre, um ein Beispiel zu nennen, ein Begehr, welches (etwa aus verfahrenstechnischen Gründen) nicht innert des von der Initiative selbst vorgegebenen Zeitrahmens umgesetzt werden kann (und in einem späteren Zeitpunkt sinnlos oder aber hinfällig wäre) oder die ursprüngliche Zielsetzung - aus welchen Gründen auch immer - nicht erreichbar ist. Eine derartige Unmöglichkeit ist im Falle der vorliegenden Gesetzesinitiative nicht gegeben, zumal davon ausgegangen werden kann, dass der Kanton Basel-Landschaft im Falle der Annahme der Initiative grundsätzlich im Stande wäre, die finanziellen Mittel für die von den Initiantinnen und Initianten verlangt Subventionierung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs aufzubringen.

6.1 Eine kantonale Initiative kollidiert mit übergeordnetem Recht, wenn sie den gleichen Normbereich betrifft und dabei für das gleiche Problem eine andere Antwort gibt als das höherrangige Recht (YVO HANGARTNER/ANDREAS KLEY, Die demokratischen Rechte in Bund und Kantonen der schweizerischen Eidgenossenschaft, Zürich 2000, Rz. 2120). In diesem Sinne können kantonale Initiativen – abgesehen von der hier nicht zur Diskussion stehenden Verletzung von Völkerrecht – insbesondere gegen übergeordnetes kantonales Recht, interkantonales Recht oder aber gegen Bundesrecht verstossen. Im vorliegenden Zusammenhang fragt sich zunächst, ob das zur Diskussion stehende Volksbegehr mit dem übergeordneten Bundesverfassungsrecht vereinbar ist.

6.2 Gemäss Art. 3 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV) sind die Kantone souverän, soweit ihre Souveränität nicht durch die Bundesverfassung beschränkt ist; sie [die Kantone] üben alle Rechte aus, die nicht dem Bund übertragen sind. Als Ausfluss des dergestalt verbreiteten Prinzips der Einzelermächtigung verfügt der Bund nur über jene Zuständigkeiten, die ihm die Bundesverfassung zuweist. Will der Bund eine neue Aufgabe aufgreifen und besitzt er dafür noch keine Grundlage in der Bundesverfassung, so muss er die Verfassung zuerst entsprechend ergänzen.

Für Bundesaufgaben besteht mit anderen Worten ein Verfassungsvorbehalt. Entsprechend bestimmt Artikel 42 Abs. 1 BV unter dem Titel „Aufgaben des Bundes“, dass der Bund die Aufgaben erfüllt, die ihm die Bundesverfassung zuweist. Demgegenüber bestimmen die Kantone laut Art. 43 BV, welche Aufgaben sie im Rahmen ihrer Zuständigkeiten erfüllen. Die eigentliche Kompetenzzuweisung geschieht im Wesentlichen im „Aufgabenteil“ der Bundesverfassung, namentlich in den Art. 54 - 135 BV.

6.2.1 Gemäss Art. 81a Abs. 1 BV sorgen Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Dieser Bestimmung wird in erster Linie programmatischer Charakter beigemessen. Öffentlicher Verkehr ist allgemein zugänglich und wird im öffentlichen Interesse angeboten (vgl. GIOVANNI BIAGGINI, Kommentar BV, 2. Auflage, Zürich 2017, Art. 81a BV, Rz.4). Ergänzt wird diese Bestimmung durch Art. 81a Abs. 2 BV, welcher wie folgt lautet: «Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt». Der eben zitierte Artikel geht auf den direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» zurück, den Volk und Stände in der eidgenössischen Abstimmung vom 9. Februar 2014 angenommen haben und der am 1. Januar 2016 in Kraft getreten ist.

6.2.2 Art. 81a Abs. 2 BV, der im vorliegenden Zusammenhang von besonderem Interesse ist, richtet sich an den Bund und die Kantone. Gemäss der Lehre wird die Bestimmung gemeinhin dahingehend verstanden, dass damit die Leitplanke einer angemessenen Nutzerbeteiligung gesetzt wird. In diesem Sinne handle es sich um eine «Untergrenze für die Kostenbeteiligung der Nutzer, die ausdrücklich nicht auf die Deckung der vollen Kosten abzielt» (MARKUS KERN, in: Basler Kommentar Bundesverfassung, Basel 2015, Art. 81a Abs. 2 BV, Rz. 15). Im Gegensatz zu Art. 92 Abs. 2 BV (betreffend das Post- und Fernmeldewesen) enthalte Art. 81a Abs. 2 BV keine Vorgabe hinsichtlich des Preises. Die Nutzerinnen und Nutzer sollten vielmehr einen angemessenen Teil der Kosten übernehmen. Allerdings biete die Bestimmung keinen Schutz davor, dass Nutzerinnen und Nutzer auf profitablen Strecken mit ihren Entgelten defizitäre Bereiche quersubventionierten. Hingegen erscheine zweifelhaft, ob der Gesetzgeber generell zu einem Prinzip voller Kostendeckung durch Nutzerinnen und Nutzer übergehen dürfte; in dieser Hinsicht biete Art. 81a Abs. 2 BV einen gewissen minimalen Schutz (FELIX UHLMANN, in: St. Galler Kommentar Bundesverfassung, 3. Auflage 2014, Rz. 23 zu Art. 81a). Der Verfassungsartikel bezieht sich nicht nur auf die nationale und regionale Verkehrsinfrastruktur, sondern umfasst auch die kommunale Verkehrsinfrastruktur. Kantonale und kommunale Initiativen, die einen unentgeltlichen öffentlichen Verkehr forderten, seien daher im Lichte dieser Verfassungsbestimmung zu prüfen (GIOVANNI BIAGGINI, a.a.O., Rz. 8 zu Art. 81a BV).

6.2.3 Der Bundesrat hat in seiner Botschaft zu Art. 81a Abs. 2 BV das Folgende festgehalten: «Absatz 2 trägt der Erkenntnis Rechnung, dass Mobilität nicht zu billig sein darf. Ist sie dies, so steigt die Nachfrage ungebremst und führt zu immer höheren Investitions- und Investitionsfolgekosten, die das System letztlich erstickten könnten. Damit rückt die Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer in den Vordergrund. Damit die erwünschten und bisher erzielten Effekte – Umsteigen auf den öV – nicht gefährdet werden, ist eine Übertragung der vollen Kosten auf die Nutzenden unter den gegebenen Umständen nicht möglich. Gewählt wird deshalb die Formulierung, die Nutzerinnen und Nutzer hätten zu einem angemessenen Teil durch die Entrichtung von Beförderungspreisen an die Kostendeckung beizutragen. Die Formulierung bringt zum Ausdruck, dass dieser Anteil in Zukunft steigen muss, dies aber nicht in einem Ausmass, das die genannten positiven Effekte in Frage stellt» (vgl. Bundesblatt 2012 1577 ff., 1676).

6.2.4 Vor dem Hintergrund mehrerer Volksinitiativen, die in jüngerer Zeit in Kantonen und Gemeinden zum Zweck der Verbilligung des öffentlichen Verkehrs für die Nutzenden lanciert und die bezüglich der Rechtsgültigkeit teils kontrovers beurteilt worden sind, erstattete Prof. Dr. Felix Uhlmann, Professor an der Universität Zürich, dem Bundesamt für Verkehr am 4. Februar 2022 das (uns vorliegende) Gutachten zur Frage der Verfassungsmässigkeit von unentgeltlichem Verkehr. Darin vertritt dieser zunächst ganz allgemein die Auffassung, Art. 81a Abs. 2 BV sei ausreichend konkret, um als Grundlage einer Entscheidung im Einzelfall herangezogen zu werden, namentlich auch in Bezug auf die Frage, ob eine Tarifsenkung in einem Kanton oder in einer Gemeinde vor dieser Verfassungsnorm standhalte (Rz. 27). Damit stehe auch nicht im Widerspruch, dass Art. 81a Abs. 2 BV dem Gesetzgeber einen grossen Gestaltungsspielraum (betreffend Verbilligung des öffentlichen Verkehrs) belasse. Mit Blick auf die Materialien zur fraglichen Verfassungsnorm optimiere ein Gratisangebot – einseitig – die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, weshalb ein solches im Licht von Art. 81a Abs. 2 BV als nicht zulässig erscheine (Rz. 29). Mit Rücksicht auf den grossen Handlungsspielraum des Gesetzgebers bei der Umsetzung der Verfassungsbestimmung erachtet Prof. Felix Uhlmann unentgeltliche Angebote als zulässig, sofern die Nutzerinnen und Nutzer an den Kosten in anderer Weise beteiligt würden als durch die direkte Bezahlung eines Preises (z.B. Touristinnen und Touristen über die Gasttaxen), oder wenn die Massnahme nur temporär angewendet werde (wie z.B. eine vorübergehende Unentgeltlichkeit als kurzfristige Umweltschutzmaßnahme gegen Smog). Problematisch sei demgegenüber die flächendeckende Unentgeltlichkeit für ganze Bevölkerungsgruppen (Rz. 44). In vergleichbarer Weise lasse sich die Privilegierung gewisser Kinder und Jugendlicher begründen. Im Gegensatz zu Erwachsenen seien Jugendliche typischerweise auch bei der Nutzung des Privatverkehrs eingeschränkt, da das Führen von Motorfahrzeugen erst ab dem 18. Altersjahr erlaubt ist, so dass letztere stärker als andere Bevölkerungsgruppen auf den öffentlichen Verkehr angewiesen seien. Demgegenüber erscheine fraglich, ob eine vollständige Entlastung der Kosten des öffentlichen Verkehrs für diese Bevölkerungsgruppe (d.h. Jugendliche bis 25 Jahre, inklusive Kinder unter sechs Jahren) vor Art. 81a Abs. 2 BV standhalte. Da diese Bevölkerungsgruppe einen Anteil von gut 25 % an der Gesamtbe-

völkerung ausmache, würde eine vollständige Unentgeltlichkeit den Gehalt von Art. 81a Abs. 2 BV aushöhlen, zumal auch denkbar wäre, mit ähnlichen Argumenten die Bevölkerungsgruppe der Personen im AHV-Alter zu privilegieren. Derartige Entlastungen (alle Jugendlichen, alle Personen im AHV-Alter etc.) gingen klar in Richtung eines einseitigen Angebotsausbaus, den Art. 81a Abs. 2 BV gerade verhindern wolle (Rz. 53).

6.2.5 Ausgehend von den vorstehenden Ausführungen ist mit Blick auf die vorliegende Initiative zunächst festzuhalten, dass die Kantone grundsätzlich kompetent sind, den öffentlichen Verkehr mit geeigneten Massnahmen zu verbilligen, wobei die in § 5a Abs. 1 des Initiativtextes vorgesehene Gewährung von Beiträgen an Tarifverbund-Abonnemente hierfür offensichtlich ein geeignetes Mittel darstellt. Weiter ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Bundesverfassung den Kantonen bei der Verbilligung des öffentlichen Verkehrs einen grossen Handlungsspielraum gewährt. Als problematisch ist eine derartige Privilegierung anzusehen, wo eine namhafte Bevölkerungsgruppe von den Kosten des öffentlichen Verkehrs vollständig entlastet wird, ohne dass sie in anderer Form zur Finanzierung beiträgt oder sich die Privilegierung dieser Bevölkerungsgruppe auf eine andere Norm des Verfassungsrechts stützen kann. Die vom Volksbegehren verlangte finanzielle Privilegierung von Kindern und Jugendlichen ist nach Massgabe der oben dargestellten gutachterlichen Erwägungen aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden, zumal sich die in den Genuss der Vergünstigung kommende Bevölkerungsgruppe trotz der Verbilligung (weiterhin) mit dem Betrag von 365 Franken substantiell an den Transportkosten beteiligen muss. Dies in Anbetracht des Umstands, dass ein Junioren-Jahresabonnement des Tarifverbunds Nordwestschweiz, welches junge Erwachsene bis zum vollendeten 25. Altersjahr beziehen können, zurzeit 542 Franken kostet. Damit kann gefolgert werden, dass die vorliegende Initiative mit der Bundesverfassung, namentlich mit Art. 81a BV übereinstimmt.

6.3.1 Bezuglich der Frage der Übereinstimmung des Volksbegehrens mit dem übergeordneten Recht ist weiter auf das Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) hinzuweisen. Danach stellen die Transportunternehmen Tarife für ihre Leistungen auf (Art. 15 PBG). Damit sind grundsätzlich die Transportunternehmen für die Tarifgestaltung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zuständig.

6.3.2 Im Kanton Basel-Landschaft liegt die Tarifhoheit im vorliegenden Sachzusammenhang beim Tarifverbund Nordwestschweiz (kurz: TNW; vgl. die Vereinbarung vom 30. Mai 1989 zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen, den Schweizerischen PTT-Betrieben, den Basler Verkehrsbetrieben [BVB], der BLT Baselland Transport AG [BLT] und den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz ab 1. Januar 1990). Die erwähnte Vereinbarung verweist in Ziff. 31 für Tariffragen auf die Bestimmungen des Verbundtarifs Nordwestschweiz, womit die Zuständigkeit in Tariffragen an den TNW delegiert wird. Der Verbundtarif enthält unter anderem Bestimmungen über die tarifari-

schen Details, namentlich auch über Vergünstigungen (vgl. den Verbundtarif Nordwestschweiz [Tarif 651.0]. Diesbezüglich sieht der Verbundtarif mit Blick auf die vorliegende Initiative nebst anderen Verbundabonnementen Jahresabonnemente für Einwohnerinnen und Einwohner vor, die in einer Gemeinde des TNW angemeldet sind und dort ihr Steuerdomizil haben (vgl. Ziff. 4 ff. des Verbundtarifs). Der Verbundtarif ist Bestandteil des TNW und Änderungen der Abonnementsstruktur sind gemeinsam durch die TNW-Partner zu beschliessen (vgl. Ziffer 31 der Vereinbarung). Das Bundesamt für Verkehr übt seine Aufsicht über die Tarifpolitik gemäss Bundesrecht aus (Ziff. 115 der Vereinbarung). Änderungen der Vereinbarung bedürfen gemäss Ziff. 114 generell der Zustimmung aller Vertragspartner.

6.3.3 Bezuglich der Frage der Übereinstimmung der Initiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» mit dem übergeordneten Recht ist nicht ersichtlich, inwiefern das Volksbegehren gegen die eben dargestellten Regelungen, namentlich des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes sowie des Tarifverbunds Nordwestschweiz, verstossen sollte. Dies insbesondere deshalb nicht, weil das Begehren nicht auf eine inhaltliche Änderung der tariflichen Ausgestaltung der Transportleistungen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft abzielt. Ein derartiges Begehren wäre mit der festgeschriebenen partnerschaftlichen Ausgestaltung der Tarife wohl nicht vereinbar. Vielmehr zielt die Volksinitiative darauf ab, dass die Kosten für die Benützung des öffentlichen Verkehrs durch eine bestimmte Bevölkerungsgruppe nicht vollumfänglich von dieser selbst getragen werden, sondern in einem gewissen Umfang vom Kanton übernommen werden müssen. Hinsichtlich des Gesichtspunkts der Tragung der Kosten für die Benützung des öffentlichen Verkehrs besteht kein übergeordnetes Recht, welches eine kantonale Regelung untersagen würde, die vorsieht, dass bestimmte Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons davon in einem zulässigen Ausmass entlastet werden. Mit Rücksicht auf das Begehren, wonach der Kanton Basel-Landschaft das U-Abo für Kinder und Jugendliche zu subventionieren habe, setzt die Initiative selbstverständlich voraus, dass der Kanton Basel-Landschaft auch weiterhin Partner des Tarifverbunds Nordwestschweiz bleibt und besagtes Abonnement in unserem Kanton erhältlich ist. Unter dieser Prämisse, die augenscheinlich nicht zu Diskussion steht, ist die Volksinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» mit dem übergeordneten Recht vereinbar.

6.4 Abschliessend sei im vorliegenden Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt mit Beschluss vom 27. Oktober 2021 die im Kanton Basel-Stadt lancierte, vergleichsweise weiter gehende Volksinitiative «Gratis ÖV für Kinder und Jugendliche» als rechtlich zulässig erklärt hat. Gestützt auf einen Gegenvorschlag zu dieser Initiative subventioniert der Kanton Basel-Stadt ÖV-Jahresabonnemente für Kinder und Jugendliche seit dem Jahr 2024 (einstweilen für die Dauer von 10 Jahren) so, dass diese den öffentlichen Verkehr im Tarifverbundgebiet Nordwestschweiz bis zum vollendeten 25. Lebensjahr zum Preis von 365 Franken pro

Jahr nutzen können. Damit deckt sich das im Kanton Basel-Stadt geltende Recht im Wesentlichen mit dem Begehrten der vorliegend zu beurteilenden Volksinitiative.

6.5 Sollte die zur Diskussion stehende Initiative angenommen werden, wäre der Regierungsrat zuständig, die erforderlichen Ausführungsbestimmungen zu erlassen. Dabei wäre zu definieren, welche Personen genau zum Bezug eines vergünstigten Abonnements berechtigt sind und nach welchen Modalitäten dessen Abgabe zu geschehen hat. Diese Aspekte beschlagen die allfällige Umsetzung des Volksbegehrens und nicht die Rechtsgültigkeit. Nur der Vollständigkeit halber sei in diesem Zusammenhang noch darauf hingewiesen, dass im Falle der Annahme des Volksbegehrens mit der Einführung der neuen Bestimmungen im Gesetz für die Förderung des öffentlichen Verkehrs die Rechtsgrundlage für die Bewilligung der bezüglichen finanziellen Mittel geschaffen würde. Die entsprechende Ausgabe wäre als gebunden zu qualifizieren, da bezüglich ihrer Vornahme aufgrund der Formulierung des Begehrens praktisch kein Handlungsspielraum bestünde. Als Folge davon wäre der Regierungsrat zuständig, die erforderliche Ausgabenbewilligung zu beschliessen.

6.4 Zusammenfassend erachten wir aufgrund der vorstehenden Erörterungen die formulierte Gesetzesinitiative «für ein bezahlbares U-Abo für Kinder und Jugendliche im Kanton Basel-Landschaft» als rechtsgültig. Die Initiative erfüllt die formalen Kriterien der Einheit der Form und der Einheit der Materie und verstösst weder gegen die Bundesverfassung und das Personenbeförderungsgesetz des Bundes noch gegen die Bestimmungen des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW). Der Kanton Basel-Landschaft ist kompetent, eine Regelung zu erlassen mit dem Ziel, die Benützung des öffentlichen Verkehrs für eine bestimmte Personengruppe auf verhältnismässige Weise zu vergünstigen.

In der Hoffnung, Ihnen mit diesen Ausführungen dienen zu können, verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen



lic. iur. René Bolliger  
stv. Leiter Rechtsdienst

**Kopie z.K. an Regierungsrätin Kathrin Schweizer**