

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2021/752 von Susanne Strub: «U-Abo bleibt definitiv im grenznahen Deutschland gültig»

2021/752

vom 22. März 2022

1. Text der Interpellation

Am 15. Dezember 2021 reichte Susanne Strub die Interpellation 2021/752 «U-Abo bleibt definitiv im grenznahen Deutschland gültig» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Mit dem Fahrplanwechsel ist klar: Die U-Abos des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) **bleiben auch mit dem Fahrplanwechsel vom Sonntag, 12. Dezember 2021 in der deutschen Nachbarschaft gültig.***

Das vor zwei Jahren gestartete Pilotprojekt wird nun definitiv eingeführt. Die gegenseitige Abo-Anerkennung werde von allen Seiten geschätzt, begründete der TNW am Mittwoch in einer Mitteilung den Entscheid. Konkret gilt das U-Abo weiterhin in den deutschen Städten Weil am Rhein, Lörrach und Rheinfelden sowie in den Gemeinden Grenzach-Wyhlen, Binzen und Eimeldingen im Landkreis Lörrach (Zonen 1, 2 und 3). Im Gegenzug sind alle Jahresabos des Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) in Basel-Stadt und in den angrenzenden Gemeinden (TNW-Zone 10) sowie in Rheinfelden AG (Zone 40) gültig. Zudem können Fahrgäste mit der RVL-Monatskarte bis zum Basler Claraplatz (Tram 6 und 8 sowohl Bus 38 und 55) und nach Rheinfelden (Bus 7312) fahren. Wie der TNW zudem mitteilte, haben Kundinnen und Kunden eines U-Abo neu die Möglichkeit, ÖV-ergänzende Angebote wie beispielsweise Mietvelos, Taxis, Mietautos und Scooters auf der Website www.u-abo.ch günstiger zu buchen.

*In diesem Zusammenhang stellen sich für mich folgende Fragen;
Die Abo-Anerkennung werde von allen Seitengeschätzt.*

- 1. Was wurden für Zahlen und Fakten zu diesem Pilotprojekt erhoben?*
- 2. Es handelt sich um gegenseitige Abo-Anerkennung. Wie werden die entstehenden Kosten gegenseitig abgerechnet und verrechnet?*
- 3. Gibt es Zahlen von Fahrten in die Schweiz und Zahlen von Fahrten nach Deutschland aus der Pilotphase?*
- 4. Von wem wird dieses neue Angebot hauptsächlich genutzt? Von Grenzgängern die mit dem ÖV zur Arbeit fahren oder Einkaufstouristen die im nahen Ausland gratis zum Einkaufen fahren?*
- 5. Was kostet dieses neue Angebot den TNW?*
- 6. Mietvelos, Taxis, Mietautos und Scooters können günstiger gebucht werden. Was kostet diese Angebotserweiterung den TNW Verbund?*
- 7. Die Angebotsverlängerung innerhalb der Schweiz zwischen Sissach (BL), Läfelfingen (BL), Trimbach (SO), Olten (SO) und retour (S9) wird seit Jahren kategorisch als zu teuer, unfair und nicht realisierbar beurteilt. In einer Postulats Antwort steht; selbst wenn der Kanton Basel-Landschaft die Mehrkosten selbst tragen würde, lehnt der TNW die Erweiterung*

ab. Erstmals wurden die Kosten von Fr. 100 000.- bis 300 000.- Franken im Zusammenhang mit dieser Erweiterung auf dieser Strecke genannt. Stimmt diese Zahl?

8. *Hat der Kanton Basel-Landschaft gut verhandelt oder wäre das die Gelegenheit gewesen auch auf dieser S9 Strecke ein Pilotprojekt zu verlangen?
Es handelt sich bei der S9 um ein Jahrzehntealtes Anliegen und der Erhalt dieser Strecke wurde in der Volksabstimmung (Ende November 2017) von 86 Gemeinden bestätigt.*

2. Einleitende Bemerkungen

Der Regierungsrat versteht, dass es Fragen aufwirft, wenn das U-Abo im grenznahen Ausland gültig ist, die Gültigkeit in der Schweiz aber an scheinbar willkürlichen Grenzen endet. Dass das U-Abo im grenznahen Deutschland und teilweise auch in Frankreich gültig ist und im Gegenzug Grenzgänger und Besucher aus Deutschland und Frankreich mit deren Abonnements in den Zonen 10 und 40 den öffentlichen Verkehr nutzen können, ist langwierigen Verhandlungen zwischen dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), dem Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) und Distribus zu verdanken. Die gegenseitige Anerkennung der Abonnemente war letztlich nur möglich, weil keiner der Beteiligten mit substantiellen Mindererträgen rechnete. Der TNW rechnete im schlechtesten Fall mit 1.8 Millionen Franken an Ertragsausfällen. Der grösste Teil davon wäre vom Kanton Basel-Stadt getragen worden. Die Verluste aus den Verkäufen der bis dahin notwendigen grenzüberschreitenden Abonnemente hätten durch zusätzliche Verkäufe von lokalen Abonnements substituiert und aufgrund der gewonnenen Attraktivität zusätzliche U-Abos verkauft werden sollen. Der TNW konnte Anfang 2020 den Rückgang bei den Jahresabonnements auch tatsächlich stoppen. Leider verunmöglichte die nach der Einführung aufgetretene Pandemie einen aussagekräftigen Vergleich über die weitere Entwicklung. Das Ziel war und ist ein weiteres Zusammenwachsen der Agglomeration, die Erleichterung des Freizeitverkehrs im Dreiland in beide Richtungen und eine Verbesserung des Modalsplits durch die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr im Freizeit- und Berufsverkehr. In der dichtbesiedelten Agglomeration besteht ein hohes Potential für zusätzliche Abo-Kunden und eine Entlastung der stark belasteten Strassen. Infolge der Covid-19-Pandemie lassen sich diese positiven Effekte leider nicht nachweisen. Die diversen Restriktionen lassen keine Aussage darüber zu, wie sich das Mobilitätsverhalten oder die U-Abo-Verkäufe im Vergleich zum Jahr 2019 entwickelt haben.

Die Ausweitung der Gültigkeit des U-Abos auf die Linie der S9 von Sissach bis Olten hat dagegen einen schweren Stand. Isoliert betrachtet würde die S9 voraussichtlich von leicht höheren Frequenzen und damit verbunden etwas höheren Einnahmen profitieren. Wahrscheinlich würden aber hauptsächlich Fahrgäste dieses Angebot nutzen, die bereits über ein U-Abo verfügen, und die den etwas umständlicheren Weg mit der S9 auf sich nehmen um nach Olten zu gelangen. Im Gegenzug fallen die Einnahmen aus dem Verkauf von Anschlusstickets zwischen Läfelfingen und Olten weg, wie auch teilweise zwischen Tecknau und Olten, je nachdem wie viele Reisende letztlich in Sissach auf die S9 umsteigen. Der Effekt, dass die S9 etwas mehr Frequenzen aufweisen dürfte, hält aber nur so lange an, als dass die U-Abo-Gültigkeit auf die S9 beschränkt bleibt. Substantielle Mehrverkäufe an U-Abos und damit verbunden Mehrerträge im TNW sind hingegen nicht zu erwarten. Da der zu verteilende Einnahmentopf des TNW dadurch gesamthaft eher kleiner als grösser wird, gehen allfällige zusätzliche Erträge auf der S9 letztlich zulasten der anderen Linien im TNW.

Es sind aber nicht in erster Linie finanzielle Gründe, die gegen die isolierte Einführung der Gültigkeit des U-Abos auf der S9 sprechen. Vielmehr besteht das Problem darin, dass andere Gemeinden wie z.B. Tecknau und Gelterkinden oder die Regionen Brugg und Delémont die berechnete Forderung stellen würden, den Geltungsbereich ebenfalls auszuweiten. Eine vom TNW in Auftrag gegebene Studie hat aufgezeigt, dass hier mit Ertragsausfällen von 4 – 6 Millionen Franken gerechnet werden müsste. Angesichts der so oder so steigenden Kosten sollten die Budgets der Besteller des öffentlichen Verkehrs nicht noch zusätzlich belastet werden.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Was wurden für Zahlen und Fakten zu diesem Pilotprojekt erhoben?*

Für die Erhebung von Zahlen müssen die Fahrausweise geprüft werden, d.h. wer in der Schweiz mit einem RVL-Abo fährt oder wer im RVL mit einem U-Abo fährt. Eine Fahrausweisstrukturhebung zur Erfassung der verwendeten Fahrausweise wird im TNW alle vier Jahre durchgeführt und ist ein aufwändiger Prozess, welcher nicht in der zweijährigen Periode stattfand. Da während dem Probetrieb aber keine grossen Verwerfungen bei den Ticket- und Aboverkäufen festgestellt wurden, die auf die gegenseitige Anerkennung der Abos zurückzuführen waren, sprachen sich beide Seiten, also sowohl der RVL als auch der TNW nach dem zweijährigen Probetrieb auch ohne Fahrausweisstrukturhebung für eine Überführung in den Regelbetrieb aus.

2. *Es handelt sich um gegenseitige Abo-Anerkennung. Wie werden die entstehenden Kosten gegenseitig abgerechnet und verrechnet?*

Es findet kein finanzieller Ausgleich zwischen den Verbänden TNW und RVL statt. Die Basis ist eine freiwillige, gegenseitige Anerkennung der jeweiligen Abos des TNW und der Abos, Monats- & Jahreskarten des RVL.

3. *Gibt es Zahlen von Fahrten in die Schweiz und Zahlen von Fahrten nach Deutschland aus der Pilotphase?*

Es werden keine gesonderten Zahlen für den grenzüberschreitenden Verkehr erhoben. Es werden nur die Fahrten im jeweiligen Land erhoben. Wie unter Punkt 1. erwähnt, müssten dazu die Fahrausweise der Fahrgäste erhoben bzw. erfragt werden.

4. *Von wem wird dieses neue Angebot hauptsächlich genutzt? Von Grenzgängern die mit dem ÖV zur Arbeit fahren oder Einkaufstouristen die im nahen Ausland gratis zum Einkaufen fahren?*

Auch diese Frage kann im Moment nicht beantwortet werden, da die entsprechenden Zahlen nicht erhoben wurden. Gratis kann allerdings niemand fahren. Es muss immer ein gültiges Ticket gelöst werden, oder der Reisende muss ein Abo des RVL oder des TNW besitzen um auch im Nachbarland den ÖV nutzen zu können.

5. *Was kostet dieses neue Angebot den TNW?*

Der TNW leistet keine Zahlungen an den RVL. Auch bezahlt der RVL keine Beträge an den TNW. Mit der Attraktivitätssteigerung des U-Abos wurde zum Zeitpunkt des Entscheids ein positiver Effekt bei den Verkäufen von U-Abos erwartet. Allerdings rechnete der TNW im schlimmsten Fall auch mit Ertragsausfällen von 1.8 Millionen Franken, wobei der grösste Teil davon auf den Kanton Basel-Stadt entfallen wäre. Die gegenseitige Abo-Anerkennung wurde Mitte Dezember 2019 zum Fahrplanwechsel eingeführt. Im darauffolgenden Januar konnte der länger anhaltende Rückgang der Jahres-U-Abo gestoppt werden. Jedoch nahm ab Februar 2020 die Pandemie ihren bis heute andauernden Lauf, mit den bekannten Rückgängen der Benützung des ÖV. Es kann daher keine Beurteilung abgegeben werden, wie sich der Rückgang im ÖV seither entwickelt hätte ohne die Anerkennung des U-Abo in den grenznahen Gebieten.

6. *Mietvelos, Taxis, Mietautos und Scooters können günstiger gebucht werden. Was kostet diese Angebotserweiterung den TNW Verbund?*

Auf dem Kundenportal u-abo.ch können durch Abonentinnen und Abonenten Gutscheine bezogen werden. Die Gutscheine werden von externen Firmen angeboten. Der TNW beteiligt sich nicht an diesen Angeboten. Er stellt lediglich die Plattform zur Verfügung.

7. *Die Angebotsverlängerung innerhalb der Schweiz zwischen Sissach (BL), Läfelfingen (BL), Trimbach (SO), Olten (SO) und retour (S9) wird seit Jahren kategorisch als zu teuer, unfair*

und nicht realisierbar beurteilt. In einer Postulats Antwort steht; selbst wenn der Kanton Basel-Landschaft die Mehrkosten selbst tragen würde, lehnt der TNW die Erweiterung ab. Erstmals wurden die Kosten von Fr. 100 000.- bis 300 000.- Franken im Zusammenhang mit dieser Erweiterung auf dieser Strecke genannt. Stimmt diese Zahl?

Die Gültigkeit des U-Abos auf der Strecke der S9 bis Olten widerspricht dem Verbundgedanken und kann nicht als alleinige Linie im TNW bis Olten eingeführt werden. Sie zieht höchstwahrscheinlich zumindest die Forderung der Gültigkeit auf der S3 und dem Fernverkehr bis Olten nach. Eine vom TNW in Auftrag gegebene Studie zeigt auf, dass, vor allem beim Fernverkehr, Einnahmehöhen in Millionenhöhe entstünden.

Wenn, hypothetisch und entgegen der klaren Haltung des TNW, die Gültigkeit nur auf der S9 bis nach Olten erweitert würde, hätte das relativ geringe finanzielle Auswirkungen. Isoliert betrachtet geht die Studie von Ertragsausfällen von wenigen tausend bis 75'000 Franken aus. Die Erweiterung auf die S3 via Gelterkinden, Tecknau (ohne Fernverkehr) wurde nicht explizit betrachtet. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Ertragsausfälle mehrere 100'000 Franken betragen würden. Der Fernverkehr wäre auch bei einer Erweiterung der Gültigkeit nur auf den S-Bahn-Linien betroffen, da zumindest ein Teil der Kunden die S-Bahn statt den Fernverkehr nutzen würden.

8. *Hat der Kanton Basel-Landschaft gut verhandelt oder wäre das die Gelegenheit gewesen auch auf dieser S9 Strecke ein Pilotprojekt zu verlangen? Es handelt sich bei der S9 um ein jahrzehntealtes Anliegen und der Erhalt dieser Strecke wurde in der Volksabstimmung (Ende November 2017) von 86 Gemeinden bestätigt.*

Hier muss vorab festgehalten werden, dass durch die gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen im TNW bzw. RVL das Verbundgebiet nicht ändert. Es ist ein strategisches Projekt des TNW und die Verantwortung dafür liegt bei dessen Vorstand. Dieser setzt sich aus den Vertretern der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn sowie der Autobus AG, der Baselland Transport AG, den Basler Verkehrsbetrieben, Postauto und den Schweizerischen Bundesbahnen zusammen. Für die Verabschiedung des Projekts war keine Einstimmigkeit im Vorstand notwendig. Der Kanton BL hätte also kein Veto-Recht gehabt um im Gegenzug eine Zustimmung für einen Probebetrieb auf der S9 zu verlangen. BL wäre schlicht überstimmt worden. Abgesehen davon würden solche Verhandlungstaktiken die Zusammenarbeit im TNW verunmöglichen. Im Zentrum solcher Entscheidungen muss das möglichst optimale Angebot für die Kunden, die Transportunternehmen aber auch der Besteller des öffentlichen Verkehrs stehen. Wie bereits mehrfach festgehalten wurde, widerspricht die Anerkennung des U-Abo ausschliesslich auf der S9 dem Verbundgedanken. Im Weiteren überwiegen die Risiken einer Ausweitung der Gültigkeit des U-Abos auf der S9 die Chancen für den öffentlichen Verkehr bei weitem. Die Mitglieder des TNW lehnen deshalb einen entsprechenden Probebetrieb weiterhin ab.

Unter den gegebenen Voraussetzungen sieht der Regierungsrat daher keine Möglichkeit, die Gültigkeit des U-Abo auf die S9 bis Olten auszuweiten. Die aktuell laufenden Arbeiten zum Projekt GITA (Grobkonzept Integriertes Tarifsystem) der Alliance SwissPass lassen aber etwas Hoffnung aufkommen. Die Branche diskutiert aktuell unter anderem die Aufhebung der Schnellzugsregelung. Das hiesse, dass das U-Abo auch in einem Schnellzug bis bzw. ab Tecknau gültig wäre und nur die Strecke Olten-Tecknau gelöst werden müsste. Diese Regelung hätte weitreichende finanzielle Konsequenzen. Der Vorstand des TNW hat signalisiert, dass unter diesen Umständen dannzumal auch die Ausweitung der Gültigkeit des U-Abo bis nach Olten nochmals geprüft werden könnte.

Liestal, 22. März 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich