

Beschluss des Landrats vom 15.09.2022

Nr. 1669

14. Tarifverbund Nordwestschweiz TNW: Kantonsüberschreitende Fahrten Läufe-finger-Trimbach-Olten mit dem U-Abo ermöglichen

2017/618; Protokoll: gs, mko

Nr. 1670

15. Probetrieb TNW-Verbundgebiet bis Olten

2020/106; Protokoll: gs, mko

Die Traktanden 14 und 15 werden verbunden beraten, sagt Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP).

Als Traktandum 14, so sagt Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) behandelt der Landrat das Postulat von Susanne Strub aus dem Jahre 2017. Es fordert eine Ausweitung des U-Abos auf der Läufe-fingerli-Strecke S9 bis nach Olten. Der Landrat hat die Postulatsbeantwortung im Jahr 2020 ein erstes Mal beraten und das Postulat dann stehen gelassen. Als Traktandum 15 behandelt der Landrat erstmals die Antwort auf das Postulat von Sandra Strüby aus dem Jahre 2020. Es fordert einen zweijährigen Probetrieb für eine generelle Ausweitung des U-Abos bis nach Olten, also nicht nur für das Läufe-fingerli, sondern auch für die S3 und den Fernverkehr. Hintergrund bei beiden Postulaten ist, dass das U-Abo seit einiger Zeit nach Weil am Rhein, Lörrach und Rheinfelden ausgedehnt wurde. Die Postulantinnen sind der Meinung, wenn eine nördliche U-Abo-Erweiterung zu den deutschen Nachbarn möglich ist, so sollte doch auch eine südliche U-Abo-Erweiterung über den Hauenstein bis nach Olten möglich sein.

Der Regierungsrat hat bei beiden Antworten darauf hingewiesen, dass die Erweiterung des Verbundgebietes in der Kompetenz des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) liege. Die Anpassung des Verbundgebietes erfordert die Zustimmung aller Verbundpartner (AAGL, BLT, BVB, PostAuto, SBB sowie der fünf Kantone AG, BL, BS, JU und SO). Trotz der Anstrengungen der Baselbieter Verwaltung hat der Tarifverbund bisher sämtliche Bemühungen zur U-Abo-Ausdehnung nach Süden abgelehnt. Es wurden folgende Argumente vorgebracht: Eine Einzellösung für die S9 würde erstens dem Verbundgedanken widersprechen und so das Homburgertal einseitig bevorzugen. Die Erweiterung auf der S9 würde zudem sofort weitere Forderungen in anderen Gegenden nach sich ziehen (Ausweitung auf Fernverkehr und S3; sowie Begehrlichkeiten aus den Grossräumen Brugg oder Delémont). Den Ertragsausfällen würden drittens nur geringe Mehrerträge durch zusätzliche U-Abo-Käufe gegenüberstehen und darum müsste der Preis für das U-Abo spürbar erhöht werden. Ein Grossteil der heutigen Abonnenten schliesslich würde diesen Mehrwert nicht nutzen. In der Folge würde im Kanton Basel-Stadt die Diskussion um die Zonierung des U-Abos wieder aufflammen.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung beider Postulate. In der BPK wurde kritisiert, dass der Wille des TNW fehle, das U-Abo Richtung Olten auszudehnen. Störend und für die Bevölkerung unverständlich sei insbesondere, dass eine Ausdehnung des U-Abos nach Weil am Rhein, Lörrach und Rheinfelden möglich sei – aber nicht nach Süden. Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage nach den Kosten der Ausweitung auf der S9-Strecke. Die Verwaltung hat geschätzt, dass die Kosten zwischen wenigen tausend Franken und CHF 75 000 betragen würden, jedoch seien diese Schätzungen nicht erhärtet. Je nach Auslastung der S9 könnte der Betrag auch höher sein. Die Verwaltung verwies darauf, dass die Einheitszone des U-Abos nicht unbestritten sei. Ausweitungen könnten zu aus Baselbieter Sicht unerwünschten Diskussionen über eine Zonierung des

Abos führen. Die Verwaltung hielt aber auch klar fest, dass das Anliegen mehrmals beim TNW eingebracht worden sei. Es gebe dort leider keine Verbündeten. Dies gelte auch für einen Probebetrieb gemäss dem zweiten Postulat. Im Rahmen der TNW-Strategie 2023–2026 solle aber die Möglichkeit einer Ausweitung nochmals geprüft werden. Eine Mehrheit der Kommission begrüsst den Silberstreifen am Horizont und sprach sich bei beiden Postulaten gegen eine Abschreibung aus, um den Druck aufrecht zu erhalten (mit 8:4 beim Postulat von Susanne Strub/Traktandum 14 und mit 7:5 Stimmen beim Postulat von Sandra Strüby/Traktandum 15).

– *Eintretensdebatte*

Sandra Strüby-Schaub (SP) verweist auf die Ausführungen der Kommissionspräsidenten. Einige Aspekte sollen dennoch genauer angeschaut werden. Es gibt für die Parlamentarierinnen und Parlamentarier verschiedene Möglichkeiten – etwa die Einreichung von Vorstössen. Damit wird dem Regierungsrat eine gewisse Handlung aufgezwungen – oder er wird dazu bewegt, gewisse Dinge vorzubringen. Es ist einem sehr wohl bewusst, dass der TNW aus verschiedenen Akteuren besteht. Der Kanton Basel-Landschaft ist ein Teil des Konstrukts. Darum auch wurden die Vorstösse eingereicht. Es wird für die Beantwortung und das Vorbringen des Anliegens gedankt. Die Rednerin und Susanne Strub sind aber nicht ganz einverstanden (die Rednerin erlaubt sich, für beide zu sprechen). Sie glauben, dass es Möglichkeiten gäbe, wenn der Wille da ist. Wie erwähnt: Die Ausweitung ins grenznahe Ausland ist einmal mehr der Stein des Anstosses. Es löst Verwunderung aus, dass dies auf die eine Seite so einfach geht. Es wird nun gesagt, dass weitere Begehrlichkeiten aufkommen könnten. Das ist sicher so. Eben: Wenn man den Verbund auf die eine Seite ausweiten kann – warum nicht auch auf die andere Seite? Auch bei der Ausweitung nach Deutschland kann man sich fragen, wie vielen Leuten dies etwas bringt. Darum ist der Vorstoss zum Probebetrieb eingebracht worden – weil genau eruiert werden soll, wie sich dies monetär auswirken würde. Man geht von Annahmen aus, man hat verschiedene Dinge angeschaut – den effektiven Nutzungsgrad kennt man aber nicht. Darum ist die Rednerin nach wie vor der Meinung, dass man einen solchen Probebetrieb in Angriff nehmen sollte. Es war ja auch zu erfahren, dass die auf die S9-Strecke begrenzte Ausweitung sich in einem überschaubaren finanziellen Rahmen halten sollte. In der heutigen Zeit und mit der heutigen Art, Tickets zu lösen, sollte es doch möglich sein, dies zu berücksichtigen. Darum wird an den beiden Vorstössen festgehalten – und gegen die Abschreibung der Postulate votiert.

Susanne Strub (SVP) dankt für die Beantwortung, auch wenn klar ist, dass die Rednerin damit – und auch mit dem Vorgehen insgesamt – nicht ganz glücklich ist. Die S9 ist ein altes Anliegen. Wenn Regierungsrat Isaac Reber mit dem TNW in die Verhandlungen tritt: 86 Gemeinden haben bei einer Volksabstimmung Ja gesagt zu dieser Linie. Darum ist es ein Anliegen, dass man das Möglichste versucht, damit die Linie attraktiv bleibt. Das ist ein altes Thema. Man kämpft schon lange dafür, dass man mit dem TNW nach Olten fahren könnte. Man hat es gehört: Die Strecke des Läuferfingerli bis nach Olten würde keine grossen Kosten nach sich ziehen. Es hätte aber eine grosse Wirkung. Dafür sind die beiden Vorstösse da. Auch wenn immer wieder zu hören ist, dies würde den TNW nur verteuern. Sandra Strüby hat es bereits gesagt: Was sauer aufstösst, ist, dass man ohne Tariferhöhung ins Ausland fahren kann. Zwei Jahre lief der Probebetrieb. Man hat dies klammheimlich aufgenommen. Es wurden nie Zahlen dazu präsentiert bzw. die Zahlen, die man erfahren hat, seien wegen Corona nicht belastbar und aus dem genannten Grund so tief. Darum wird auch die SVP dafür eintreten, dass die Postulate stehen bleiben. Es soll wenigstens eine Testphase geben – dann hat man die genauen Zahlen (das betrifft den Vorstoss von Sandra Strüby). Die Verwaltung – dies an Isaac Reber gerichtet – hat schon viele Anstrengungen unternommen. Wenn man die beiden Postulate stehen lässt, kann der Baudirektor noch viel gestärkter in die nächsten Verhandlungen gehen – weil er den ganzen Landrat im Rücken hat.

Lotti Stokar (Grüne) nimmt vorweg, dass wohl die Mehrheit der Grüne/EVP-Fraktion sich für ein Stehenlassen aussprechen werde. Bei der Votantin hat sich mittlerweile ein ziemlich dickes Mäppchen mit Unterlagen zu diesem Thema angesammelt. Nicht unwidersprochen möchte sie den stets wiederholten Vorwurf an den Regierungsrat stehen lassen, er habe sich nicht eingesetzt. Wie man weiss, sind 5 Transportunternehmen und 5 Kantone daran beteiligt – und alle haben ihre eigenen Interessen zu vertreten. Wenn Isaac Reber im TNW nicht die Mehrheit an Stimmen hinter sich bringt, dann ist dieser Vorwurf – obschon man ja nicht als Mäuschen an dieser Sitzung dabei sein kann und darum weiss, was gesagt wurde – nicht ganz fair. Immerhin ist wieder ein Probetrieb in Aussicht gestellt. Das Läuferfingergli alleine scheint als Verbund etwas zu mager. Wenn schon, wäre es toll, generell bis Olten mit dem U-Abo fahren zu können. Auch der Vergleich mit dem grenznahen Ausland hinkt. Wenn man nämlich berücksichtigt, wie viele Personen täglich hin und her fahren, muss gerade das untere Baselbiet sehr froh sein, wenn möglichst viele Menschen dank dem ausgedehnten Abo das Auto vor der Grenze stehen lassen. Insofern sind die Mengen absolut nicht vergleichbar, obschon die Rednerin versteht, dass die Ausweitung im Norden den oberen Kantonsteil etwas neidisch gemacht hat – und sie fanden, es wäre ein guter Moment gekommen, das Thema erneut aufzunehmen. Nichtsdestotrotz sollte man am Thema dranbleiben, ein möglichst einheitlicher, möglichst einfacher Tarif ist wichtig, damit der ÖV möglichst einfach genutzt werden kann. Lotti Stokar ist aber überzeugt, dass die Digitalisierung an diesen Systemen noch einiges verändern wird. Deshalb sollte man weiterhin dranbleiben. Man sieht dann, was dabei rauskommt. Stehenlassen ist möglich, das Mäppchen wird halt noch etwas dicker.

Thomas Eugster (FDP) bittet, klar zu berücksichtigen, dass es sich im einen Fall um eine gegenseitige grenzüberschreitende Anerkennung handelt. Die Nutzerinnen und Nutzer eines TNW-Abos können jenseits der Grenze gratis fahren, und die Deutschen umgekehrt auch. Das ist gegenseitige Anerkennung. Deshalb funktioniert es. Die Situation im Homburgertal ist aber eine andere. Hier gehört die Strecke der SBB. Würde sie das Anliegen anerkennen, wäre es möglich. Aber: Wird der TNW ausgeweitet, verliert die SBB, weshalb sie dagegen ist – logisch, weil sie ihre Trasse irgendwie verkaufen muss. Es ist deshalb in Gottes Namen und bei aller Liebe nicht einsehbar, weshalb mit der S9 nur *eine* Strecke bevorzugt werden soll, indem sie in den Tarifverbund aufgenommen wird, die andere Verbindung jedoch – von Sissach via den grossen Tunnel nach Olten – nicht. Der TNW hat durchaus Recht, wenn er darauf hinweist, dass das eine Ungleichbehandlung sei, die von den S3-Anwohnenden zu Recht moniert werden wird. Und namentlich auch von jenen, die nach Delémont fahren, weil sich dort dasselbe Spiel betreiben lässt. Deshalb versteht die FDP-Fraktion die Argumentation des TNW betreffend die einseitige Bevorzugung der S9 und ihre Ablehnung, weil dies weitere Begehrlichkeiten wecken würde. Natürlich liesse sich die Zone trotzdem ausweiten, damit möglichst viele Personen das Erfolgsmodell U-Abo verwenden können. Die SBB möchte jedoch auch etwas verdienen, und eine Ausweitung würde sehr viel mehr kosten, bedeutend mehr als die CHF 75 000.–. Am Schluss geht es in die Millionen. Bereits heute gibt es aber die Problematik der Finanzierung, damit der Abo-Preis so unverschämt günstig bleiben kann. Mit einer Ausweitung geht das nicht mehr auf, das führte dann zu entsprechenden Preiserhöhungen. Der ÖV und das TNW-Abo, dessen Nutzerzahlen sinken, sind unter Druck. Das Letzte, was es hier braucht, ist eine Preiserhöhung. Deshalb versteht die FDP-Fraktion die Argumentation des TNW. Es ist zwar so, dass der TNW im Rahmen seiner Strategie das Thema wieder auf den Tisch bringen wird, aber auch an diesem sitzen nicht nur der Kanton Baselland, sondern alle anderen auch, die bereits verlauten liessen, was aus ihrer Sicht Sache ist – und das wird sich nicht ändern. Das gilt es anzuerkennen.

Aus dem Grund findet die FDP, dass man einerseits – verfahrenstechnisch – beide Postulate abschreiben kann, da geprüft und berichtet wurde und klar ist, was passiert. Schon anlässlich der Überweisung des Postulats hatte sich seine Fraktion dagegen gestellt und gesagt, man müsse

aufpassen, dass man damit nicht die Büchse der Pandora öffne, was zu steigenden Kosten und Abo-Preisen führen könnte. Das möchte man verhindern, weil es wichtig ist, dass die wichtige Komponente preislich konkurrenzfähig bleibt. Es handelt sich bei dem Anliegen nicht um den gleichen Mechanismus wie die gegenseitige Anerkennung über die Grenzen hinweg. Hier hat man es mit der SBB zu tun, die das nicht gratis macht. Es geht – in Gottes Namen – nicht. Aus dem Grund wird die FDP grossmehrheitlich für Abschreiben der beiden Postulate votieren.

Franz Meyer (Die Mitte) sagt, dass auch die Mitte/glp-Fraktion Verständnis für beide Vorstösse habe und der Meinung sei, dass die Regierung geprüft und berichtet habe. Die Argumente, die Thomas Eugster nun nochmals erläutert hat, überzeugen seine Fraktion und sind ausschlaggebend dafür, dass die grosse Mehrheit die beiden Vorstösse abschreiben wird.

Im TNW muss man sich zusammenraufen. Auch wenn wir hier das Gefühl haben, man habe die besten Argumente, braucht es immer noch eine Mehrheit. Wird diese nicht gefunden, muss man aufpassen, dass das Konstrukt TNW nicht in Frage gestellt wird. Basel-Stadt möchte schon lange eine Zonierung haben, und das Land fährt mit dem TNW relativ günstig. Daher gilt es – bei allem Verständnis – auch etwas aufzupassen. Kurz: Die Regierung weiss, dass das Anliegen im Kanton besteht und wird es sicher auch weiterhin einbringen. Deshalb lassen sich die beiden Vorstösse nun abschreiben.

Urs Kaufmann (SP) gibt zu bedenken, dass das von Thomas Eugster aufgeworfene Thema der gegenseitigen Anerkennungsmechanismen ebenfalls zu Ausfällen beim TNW führt. Wenn unsere Seite das deutsche Abo akzeptiert und ihr die Möglichkeit gibt, in den TNW reinzufahren, lösen diese natürlich kein Ticket mehr, was sie früher tun mussten. Das Argument, dass das eine etwas ganz Anderes sei als das andere, ist also nicht nachvollziehbar. Es kommt auf beiden Seiten zu Einnahmeverlusten. Persönlich ist der Votant der Meinung, dass die Abschreibung nicht sinnvoll ist, weil eben ein Hoffnungsschimmer besteht, dass der TNW das Anliegen überprüft, und weil damit klar signalisiert würde, dass der Druck aufrechterhalten bleibt. Wird abgeschrieben, steht zu befürchten, dass von Seiten TNW eine ernsthafte Überprüfung vom Tisch ist.

Thomas Eugster (FDP) hält fest, dass bei der gegenseitigen Anerkennung keine Seite einen Franken verliert oder zahlt. Das ist ja der Witz daran. Die Fahrzeuge fahren ohnehin. Es ist am Schluss ein Nullsummenspiel. Es handelt sich einfach um eine Attraktivitätssteigerung, die man zum Nulltarif bekommt. Der Mechano funktioniert nur in diesem Zusammenhang, während er im anderen Zusammenhang nicht funktioniert, weil dort die SBB als Player das Gewünschte nicht gratis hergeben möchte.

Peter Hartmann (Grüne) glaubt, dass man manchmal auch unkonventionelle Lösungsansätze ausprobieren müsse. Beim Waldenburgerli hat der Landrat nach wenigen Monaten ebenfalls eher unkonventionell den sofortigen Viertelstundentakt beschlossen. Persönlich findet Peter Hartmann, dass die Ausweitung des TNW bis Olten für S9 und S3 Sinn macht, aber nicht unbedingt für den Fernverkehr. Dies auch nur für die Baselbieter Bevölkerung, wenn die anderen Kantone nicht mitfinanzieren. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Ein Pilotbetrieb würde sich lohnen, wie auch immer er aussieht. Der Votant ist deshalb für das Stehenlassen der beiden Vorstösse.

Wenn es so einfach und so schön wäre, sagt Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne), dass ein Weg ist, wo auch ein Wille ist... Dann wäre wohl vieles anders. Im Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat heisst es: «Der TNW-Vorstand hält fest, dass dem Anliegen nicht zugestimmt werden kann, und zwar selbst dann, wenn der Kanton Baselland die Folgekosten übernehmen würde». Zweitens wurde immer wieder gesagt, dass es nicht ginge, nur die eine der beiden Strecken nach Olten – jene via Läuelfingen – zu berücksichtigen. Wenn es aber auch um die

andere Strecke geht, reichen ein paar tausend Franken nicht mehr aus. (Man müsste sich zudem auch Gedanken machen, weshalb das so günstig sein soll.) Bei der S3 und dem Fernverkehr Richtung Olten würde es sehr schnell sehr viel teurer werden. Wäre man dann auch bereit, höhere Abo-Preisen zu bezahlen oder der Zonierung zuzustimmen? Der Votant ist nicht so sicher, ob dann die Begeisterung im Saal für das Vorhaben immer noch so gross wäre. Es sieht so einfach aus und man hat das Gefühl, man könne es einfach bestellen – aber die Bedingungen stimmen nicht. Erstens stimmt der TNW den Ausweitungen nicht zu, zweitens würden diese zu erheblichen Folgekosten führen, wenn sie symmetrisch über Läfelfingen und Tecknau gingen – weil die Einnahmen für den ganzen Fernverkehr, die bisher an die SBB gingen, von den Verbundkantonen entschädigt werden müssten. In dem Fall müsste man über eine Erhöhung der Abo-Preise diskutieren.

Der Votant möchte keine falschen Hoffnungen verbreiten. Es steht im Kommissionbericht klar, dass der TNW nicht einmal dann zustimmen würde, wenn BL die Mehrkosten übernehmen würde. Deshalb möchte er eher vor diesem Vorgehen warnen. Er findet es auch nicht richtig, wenn man es mit der gegenseitigen Anerkennung über die Grenze vergleicht, weil es sich um ein anderes Modell handelt. Es wurde von Urs Kaufmann zwar richtig festgestellt, dass auch hier die Kosten nicht völlig irrelevant seien. Die Relevanz ist jedoch an einem relativ kleinen Ort. Und zwar deshalb, weil es nicht ganz einfach ist, ein Ticket über die Grenze zu lösen. In der Regel verzichtet man darauf, weil es zu kompliziert ist. Das lässt sich am Modalsplit ablesen. Es wird immer von der Verbesserung des Modalsplits geredet, man redet von 20, 25 oder 30 %. In Richtung Frankreich hingegen beträgt er gerade mal 5 %. Was allenfalls passieren würde, wäre, dass Leute, die bislang nicht mit dem Tram kamen, mit dem Tram kämen. Das würde nicht unmittelbar Kosten verursachen. Es würde nur dann etwas kosten, wenn jemand, der bisher bereits mit dem Tram kam, dies neu mit dem eigenen Abo tun könnte. Die Situation ist also, auch finanziell, nicht vergleichbar. Die Konsequenzen sind andere. Der TNW hat bisher immer eine klare Sprache gesprochen. Wären das nun die einzigen Vorstösse in diese Richtung, könnte man sie stehen lassen, damit man etwas Druck machen könnte. Es sind aber nicht die einzigen Vorstösse. Deshalb brauchen sie nicht stehengelassen zu werden, weil neue nachkommen.

Etwas Anderes: Die Bevölkerung von Baselland hat zugestimmt, dass die S9 weiterfahren soll. Das ist heute der Fall, das Verkehrsregime im Homburgertal wurde sogar darauf ausgerichtet, um den Bahnbetrieb möglichst zu alimentieren. Die potentielle Bedrohung der Bahn hat jedoch nichts damit zu tun, ob das Abo ausgeweitet werden kann oder nicht, sondern sie liegt in der Nutzerzahl. Das war in der Vergangenheit so, und wird auch in Zukunft so sein. Man muss auch sehen, dass der Bund mit von der Partie ist, und dass sich die Nutzerzahlen der S9 aus seiner Sicht an einer kritischen Schwelle befinden. Der Regierungsrat möchte das ganze Homburgertal nicht nur auf der Tribüne des Landratssaals sehen, sondern stark auch als Nutzerinnen und Nutzer des Läfelfingerli. In dieser Hinsicht hat das Homburgertal – offen gesagt – noch nicht wirklich geliefert. Aus ökonomischen Gründen wäre das, was Thomas Eugster gesagt hat, das richtige Vorgehen. Die Postulate wurden geprüft und die klare Haltung des TNW wurde ausgewiesen, weshalb es am besten wäre, man würde die Vorstösse nun abschreiben.

Susanne Strub (SVP) ist überzeugt – und hat das hier nicht zum ersten Mal betont – dass die Zahlen der S9 wieder nach oben gehen würden. Aber was passiert, wenn der andere Tunnel saniert wird? Was passiert, wenn es an Lokführern mangelt? Auf welcher Strecke bleiben dann wohl die Züge stehen? Natürlich auf der S9-Linie. Es wird halt leider auf dieser Strecke immer wieder Vieles betrieben, das den kontinuierlichen Nutzungsanstieg verhindert. Die Schüler auf jeden Fall, die gehen auf das Bähnli.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 52:20 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat 2017/618 stehen gelassen.

://: Mit 51:23 Stimmen wird das Postulat 2020/106 stehen gelassen.
