

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2017/618 von Susanne Strub: «TNW: Kantonsüberschreitende Fahrten, Läfelfingen-Trimbach-Olten mit U-Abo ermöglichen»
2017/618

vom 4. Mai 2021

1. Text des Postulats

Am 30. November 2017 reichte Susanne Strub die Motion 2017/618 «TNW: Kantonsüberschreitende Fahrten, Läfelfingen-Trimbach-Olten mit U-Abo ermöglichen» ein, welches vom Landrat am 22. März 2018 als Postulat überwiesen wurde. Mit der Vorlage 2017/618 hat der Regierungsrat das Postulat beantwortet. Der Landrat hat am 16. Januar 2020 mit Landratsbeschluss 325 beschlossen, das Postulat stehen zu lassen, welches mit folgendem Wortlaut eingegeben wurde:

Diese Idee zur Ausdehnung des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW, Läfelfingen-Trimbach-Olten ist nicht neu. In der Vergangenheit wurden schon mehrere Vorstösse zum Thema geprüft und berichtet. Das Baselbieter Stimmvolk hat sich am 26. November 2017 deutlich für den Erhalt des Läfelfingerlis S9 bekennt. Zur Steigerung der Attraktivität nehme ich das Anliegen erneut auf und fordere die Regierung auf, mit den Partnerkantonen diese Erweiterung zu verhandeln und zu beschliessen. Der Verkehrsknotenpunkt Olten soll mit dem U-Abo via Läfelfingen erreicht werden können. Diese Erweiterung würde wesentlich zur Steigerung des Auslastungsgrades der S9 beitragen.

Im Juni 2018 werden neu Grenzüberschreitende Fahrten nach Lörrach ermöglicht. Das heisst; mit einem Billett im TNW und im RVL (Regio Verkehrsverbund Lörrach) Gebiet unterwegs sein.

Was im nahen Ausland möglich wird, sollte auch im Nachbarkanton Solothurn ermöglicht werden.

Ich fordere den Regierungsrat auf, mit den TNW Partnerkantonen diese Erweiterung zu verhandeln und zu beschliessen. Es soll künftig möglich sein, dass die Fahrt in der S9 Läfelfingen- Trimbach-Olten mit dem TNW U-Abo möglich ist.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

In der Antwort vom 13. August 2019 hat der Regierungsrat bereits ausgeführt, dass eine Erweiterung des Verbundgebietes in der Kompetenz des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) liegt. Eine Anpassung des Verbundgebietes erfordert die Zustimmung aller Verbundpartner, bestehend aus den fünf Transportunternehmen AAGL, BLT, BVB, PostAuto und SBB sowie die Zustimmung der fünf Kantone AG, BL, BS, JU und SO.

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.

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 auf die Linie S9 wird weiterhin abgelehnt. Dabei behalten die in der ersten Beantwortung aufgeführten Argumente ihre Gültigkeit.

- *Eine Ausweitung der Gültigkeit bis Olten nur auf die S9 könnte als Präjudiz gelten und weitere Forderungen wie die Gültigkeit auch auf der Hauensteinlinie (S3) 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 gemäss Einschätzung des TNW nur sehr bescheidene Zusatzerträge aus U-Abo-Verkäufen generieren würde. Eine solche Preiserhöhung wäre zurzeit kaum durchsetzbar resp. hätte die 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.*
- *Eine Ausweitung der Gültigkeit bis Olten nur auf die S9 wird zur Kundenfalle. So müsste es für die Strecke Sissach – Olten neu zwei unterschiedliche Tickets mit unterschiedlichen Preisen und Gültigkeiten geben: Einerseits ein Ticket des direkten Verkehrs, das weiterhin für beide Strecken gälte, anderseits ein TNW-Ticket für die Strecke Sissach – Läfelfingen – Olten, das für die Strecke via Tecknau nicht gültig wäre.*

Auf Solothurner Seite würden im Übrigen (weitere) Speziallösungen geschaffen, da das U-Abo zwischen Trimbach und Olten nur im Zug, nicht aber in Bussen gültig wäre. Solche Lösungen widersprächen 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 erneut die Vor- und Nachteile einer Erweiterung, wie sie das Postulat vorsieht, ab. Isoliert betrachtet würde eine Erweiterung der Gültigkeit des U-Abo auf der Linie S9 bis Olten dem Läfelfingerli etwas mehr Frequenzen beschern und damit mehr Erträge einbringen. Für das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs würden die ungedeckten Kosten aber steigen, da die Mehrerträge durch zusätzlich verkaufte U-Abos die Ertragsausfälle nicht kompensieren würden. Die Kosten, die bei einer isolierten Lösung auf der S9 entstehen würden, sind aber nicht das Hauptargument dafür, warum sich der TNW-Vorstand gegen die Erweiterung der Gültigkeit des U-Abos auf der S9 bis Olten ausspricht. Nachfolgend sind die an der Sitzung vorgebrachten und vom Vorstand gemeinsam festgehaltenen Argumente, die gegen die Ausweitung der Gültigkeit des U-Abos bis Olten sprechen, aufgeführt:

- Einzellösungen für Linien wie die S9 widersprechen dem Verbundgedanken. Die Gültigkeit müsste also auch auf die anderen Bus- und Bahnverbindungen nach Olten ausgeweitet werden. Ansonsten würde das System durch solche Einzellösungen erheblich komplizierter.
- Ungeachtet des Verbundgedankens würde die Erweiterung auf der S9 sofort die Forderung nach sich ziehen, die Gültigkeit auch auf den Fernverkehr und die S3 auszuweiten. Ansonsten würde die Bevölkerung des Homburgertals bevorzugt, respektive die Bevölkerung ab Sissach entlang der S3 benachteiligt. In der Folge würden auch Begehrlichkeiten aus den Grossräumen Brugg oder Delémont geweckt.
- Die Ausweitung der Gültigkeit, wenn diese nicht nur auf die S9 beschränkt wird, 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 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 wird 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 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.

Der Regierungsrat hat das Anliegen gemäss Postulat, *«Ich fordere den Regierungsrat auf, mit den TNW Partnerkantonen diese Erweiterung zu verhandeln und zu beschliessen»* erfüllt. Die Forderung *«Es soll künftig möglich sein, dass die Fahrt in der S9 Läuelfingen-Trimbach-Olten mit dem TNW U-Abo möglich ist»* kann aus den genannten Gründen nicht erfüllt werden.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2017/618 *«TNW: Kantonsüberschreitende Fahrten, Läuelfingen-Trimbach-Olten mit U-Abo ermöglichen»* abzuschreiben.

Liestal, 4. Mai 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich