



An den Grossen Rat

23.5230.02

BVD/P235230

Basel, 30. August 2023

Regierungsratsbeschluss vom 29. August 2023

Motion Annina von Falkenstein und Konsorten betreffend «mit U-Abo bis zu den FHNW-Standorten Brugg und Olten» – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 7. Juni 2023 die nachstehende Motion Annina von Falkenstein und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Studierende der FHNW aus Basel bezahlen aktuell zusätzlich zum U-Abo Preis beträchtliche Summen für die Fahrt von Basel zu den FHNW-Standorten Brugg oder Olten, um dort Vorlesungen zu besuchen. Dies, da der Geltungsbereich des Tarifverbunds Nordwestschweiz nicht alle Campusstandorte der FHNW abdeckt. Für Studierende fallen diese Zusatzkosten für die Bahnfahrt bereits heute stark ins Gewicht - die angekündigte Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr wird die Situation weiter zuspitzen. Im vergangenen Jahr sind die Studierendenzahlen der FHNW zurückgegangen - durch das Einfordern der Mobilität von Studierenden sollten nicht durch hohe, unumgängliche Zusatzkosten für den ÖV weitere Steine für die Aufnahme eines Studiums an der FHNW in den Weg gelegt werden.

Der Regierungsrat erwähnt in der Antwort auf die Interpellation Nr. 28, dass ihm diese Problematik bekannt sei, und Gespräche dazu in Gange seien. Während der Regierungsrat die Handlungskompetenz beim Tarifverbund Nordwestschweiz und angrenzenden Tarifverbänden sieht, wurden die Studierenden von der FHNW offenbar dahingehend orientiert, dass es die Politik sei, welche die notwendigen Schritte einleiten müsse.

Die FHNW wurde seinerzeit von den vier Trägerkantonen geschaffen, um die Qualität der Fachhochschule zu erhöhen und Synergien zu nutzen. Man war bereit, von den Studierenden Mobilitätsbereitschaft zu fordern. Es gilt jetzt, eine Nebenwirkung der sinnvollen geografischen Konzentration der Bildungsangebote zu beseitigen. Bereits früher haben die FHNW und die SBB Lösungen gesucht, um zu vermeiden, dass zu stark ausgelasteten Berufspendlerzeiten die Züge durch Studierende überlastet werden. Diese schon länger bekannte Thematik wird hingegen zwischen den verschiedenen involvierten Parteien hin und her geschoben. Falls für Studierende aus den Kantonen Aargau und Solothurn mit Vorlesungen in Basel und Muttenz eine ähnliche Problematik besteht, muss auch für diese eine Handhabung gefunden werden. Denkbar wäre ein FHNW-Studierenden-Abonnement.

Es ist nachvollziehbar, dass der Regierungsrat eine simple Lösung durch zusätzliche Subventionierungen alleine nicht als zielführend erachtet. Vielversprechend klingt hingegen die in der Interpellationsantwort genannte bevorzugte Variante, mit allen beteiligten Kantonen und Gemeinden eine finanziell gemeinsam getragene Herangehensweise spezifisch für die Zielgruppe zu verhandeln. Diese Absicht soll innert eines Jahres umgesetzt werden; das Problem ist klar erkannt und die Ausgangslage nicht derart kompliziert, dass monatelang diskutiert werden müsste.

Die Unterzeichneten beauftragen deshalb den Regierungsrat,

1. Dieses Problem den Entscheidungsbefugten zu unterbreiten.
2. Betroffenen Studierenden und der Schulleitung der FHNW Gelegenheit zu geben, den entscheidungsbefugten Gremien die prekäre Situation persönlich schildern zu können.

3. Eine gemeinsame Haltung der Politik aller betroffenen Kantone (BL, AG, SO und BS) zur Problemlösung zuhanden der Transportbetriebe und den Tarifverbänden zu formulieren und zu vertreten, um zu erreichen, dass mit dem U-Abo bis nach Olten und Brugg gereist werden kann oder eine alternative preiswerte Abonnementlösung oder -ergänzung spezifisch für die Zielgruppe geschaffen wird.
4. Die eigene Kantonsvertretung im Tarifverbund Nordwestschweiz zu beauftragen, in diesem Gremium rasch eine akzeptable Lösung zu finden und falls nötig, den Dialog mit der SBB zu suchen.
5. Falls nötig, dieses Thema in der Nordwestschweizer Regierungskonferenz zu besprechen und den entscheidungsbefugten Gremien entsprechende Aufträge zu erteilen.
6. Falls nötig, dieses Thema der Interparlamentarischen Kommission FHNW zu unterbreiten mit der Bitte, zur Lösung beizutragen. Im Falle des Ausbleibens einer für alle beteiligten Parteien tragbaren Lösung dennoch eine alternative Lösung für die Studierenden aus Basel-Stadt einzuführen, zum Beispiel die erwähnte Subjekt-Subventionierung.
7. Verhandlungsfortschritte und Lösungsansätze gegenüber der FHNW, ihren Studierenden, der Interparlamentarischen Kommission FHNW und den Parlamenten der Trägerkantone der FHNW zu kommunizieren.

Annina von Falkenstein, Erich Bucher, Jo Vergeat, Sandra Bothe, Sasha Mazzotti, Bruno Löttscher, Michael Hug, Joël Thüring, Felix Wehrli, Franziska Roth, Balz Herter, Brigitte Gysin, Catherine Alioth, Nicole Kuster, Anouk Feurer, Thomas Gander»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 des Gesetzes über die Geschäftsordnung des Grossen Rates (GO, SG 152.100) vom 29. Juni 2006 bestimmt über die Motion:

§ 42. Inhalt und Eintretensbeschluss

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1^{bis} GO. Liegt

die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1^{bis} GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1^{bis} Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden:

1. Dieses Problem den Entscheidungsbefugten zu unterbreiten.
2. Betroffenen Studierenden und der Schulleitung der FHNW Gelegenheit zu geben, den entscheidungsbefugten Gremien die prekäre Situation persönlich schildern zu können.
3. Eine gemeinsame Haltung der Politik aller betroffenen Kantone (BL, AG, SO und BS) zur Problemlösung zuhanden der Transportbetriebe und den Tarifverbänden zu formulieren und zu vertreten, um zu erreichen, dass mit dem U-Abo bis nach Olten und Brugg gereist werden kann oder eine alternative preiswerte Abonnementlösung oder -ergänzung spezifisch für die Zielgruppe geschaffen wird.
4. Die eigene Kantonsvertretung im Tarifverbund Nordwestschweiz zu beauftragen, in diesem Gremium rasch eine akzeptable Lösung zu finden und falls nötig, den Dialog mit der SBB zu suchen.
5. Falls nötig, dieses Thema in der Nordwestschweizer Regierungskonferenz zu besprechen und den entscheidungsbefugten Gremien entsprechende Aufträge zu erteilen.
6. Falls nötig, dieses Thema der Interparlamentarischen Kommission FHNW zu unterbreiten mit der Bitte, zur Lösung beizutragen.
7. Im Falle des Ausbleibens einer für alle beteiligten Parteien tragbaren Lösung dennoch eine alternative Lösung für die Studierenden aus Basel-Stadt einzuführen, zum Beispiel die erwähnte Subjekt-Subventionierung.
8. Verhandlungsfortschritte und Lösungsansätze gegenüber der FHNW, ihren Studierenden, der Interparlamentarischen Kommission FHNW und den Parlamenten der Trägerkantone der FHNW zu kommunizieren.

Gemäss Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) stellen die Transportunternehmen Tarife für ihre Leistungen auf (vgl. Art. 15 PBG). Somit sind grundsätzlich die Transportunternehmen für die Tarifgestaltung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zuständig (sog. Tarifhoheit). Im Kanton Basel-Stadt liegt die Tarifhoheit beim Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW; vgl. Vereinbarung vom 30. Mai 1989 zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen [SBB], 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 [TNW] ab 1. Januar 1990 [SG 953.900]). Die Vereinbarung über den integralen Tarifverbund verweist in Ziffer 31 für Tariffragen auf die Bestimmungen des Verbundtarifs Nordwestschweiz, womit die Zuständigkeit in Tariffragen an den TNW delegiert wird. Der Verbundtarif ist Bestandteil der Vereinbarung über den integralen Verbundtarif und Änderungen der Abonnementsstruktur sind gemeinsam durch die TNW-Partner zu beschliessen (vgl. Ziffer 31 der Vereinbarung über den integralen Tarifverbund). Das Bundesamt für Verkehr (BAV) übt seine Aufsicht über die Tarifpolitik gemäss Bundesrecht aus (vgl. Ziffer 115 der Vereinbarung über den integralen Verbundtarif). Die Vereinbarung normiert in Ziffer 21 das Tarifverbundgebiet. Vom öffentlichen Verkehr nicht erschlossene Gemeinden oder Transportunternehmen können nur mit Zustimmung aller Vertragspartner in das Tarifverbundgebiet integriert werden (Ziffer 23). Sodann bedürfen gemäss Ziffer 114 Änderungen der Vereinbarung generell der Zustimmung aller Vertragspartner. Der Regierungsrat ist ein gleichberechtigter Partner des Tarifverbundes und übt dort sein Mitsprache- bzw. Mitwirkungsrecht aus.

Die Motionsforderungen können nur im Kontext des vorangehenden Textes eruiert werden. Motionsforderungen müssen so abgefasst sein, dass sich ihr Sinn aus sich selbst heraus erschliesst, was vorliegend nicht der Fall ist. So wird in der gesamten Motionsforderung namentlich

nur das «Problem» und die «Problemlösung» formuliert. Als «Problem» werden einerseits die Kosten für die FHNW-Studierenden und andererseits die überlasteten Pendlerzüge im vorangehenden Text genannt. Wie ausserdem die «Problemlösung» aussehen soll, ist nur zu erahnen. Aufgrund ihrer Unbestimmtheit und der damit einhergehenden Auslegungsbedürftigkeit stehen diese Forderungen jedoch bis zu einem gewissen Grad in einem Widerspruch zum zwingenden Charakter des parlamentarischen Instruments der Motion. Die rechtliche Prüfung kann sich nicht mit allen im Bereich des Möglichen liegenden Auslegungsvarianten befassen. Bei einer allfälligen Überweisung ist aus juristischer Sicht die Umwandlung der Motion in einen Anzug nach § 36 Abs. 4 AB daher vorzuziehen. Der Handlungsspielraum des Regierungsrates ist aufgrund der skizzierten staatsvertraglichen und gesetzlichen Gegebenheiten stark eingeschränkt.

Motionsforderung 1

Es wird die Unterbreitung des Problems bei den Entscheidungsbefugten gefordert. Somit wird das Tätigwerden im Sinne einer Massnahme nach § 42 Abs. 1bis GO gefordert was rechtlich zulässig ist.

Motionsforderung 2

Es wird gefordert, dass der Regierungsrat den betroffenen Studierenden und der Schulleitung der FHNW die Gelegenheit geben soll, den entscheidungsbefugten Gremien die prekäre Situation persönlich schildern zu können. Namentlich bei einer TNW-Gebietsverweiterung sind alle Vertragspartner und -partnerinnen der Vereinbarung entscheidungsbefugt, worunter die Kantone und Transportunternehmen zählen. Da mit einer Motion nur der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zu einem Tätigwerden verpflichtet werden kann und nicht auch die anderen entscheidungsbefugten Gremien, ist die Motionsforderung mangels alleiniger Zuständigkeit des Regierungsrates unzulässig.

Motionsforderung 3

Der Regierungsrat soll eine gemeinsame Haltung der Politik aller betroffenen Kantone (BL, AG, SO, JU und BS) zur Problemlösung zuhanden der Transportbetriebe und der Tarifverbände formulieren und vertreten. Da nur der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zu einem Tätigwerden verpflichtet werden kann und nicht auch andere Kantone, ist die Motionsforderung mangels alleiniger Zuständigkeit unzulässig.

Motionsforderung 4

Der Regierungsrat soll die eigene Kantonsvertretung im Tarifverbund Nordwestschweiz beauftragen, in diesem Gremium rasch eine akzeptable Lösung zu finden und falls nötig, den Dialog mit der SBB zu suchen. Der TNW operiert in der Form eines Vereins (<https://www.tnw.ch/unternehmen-tnw/organisation> [Stand: 21. Juli 2023]). Die TNW-Versammlung ist das oberste Organ des Vereins und die Vollversammlung, in der neben den Transportunternehmen auch die Kantone Einsitz haben, ist das strategische Organ des TNW. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt wird die Thematik in dieses Gremium tragen können. Jegliche weiteren Verpflichtungen wären hingegen nicht möglich. Die Motionsforderung ist im erwähnten Umfang zulässig.

Motionsforderung 5

Falls nötig, soll der Regierungsrat das Thema in der Nordwestschweizer Regierungskonferenz besprechen und den entscheidungsbefugten Gremien entsprechende Aufträge erteilen. Als Massnahme kann der Regierungsrat das Thema in die Nordwestschweizer Regierungskonferenz tragen und besprechen. In diesem Bereich ist die Motionsforderung zulässig. Soweit die Motion hingegen fordert, dass die Nordwestschweizer Regierungskonferenz den entscheidungsbefugten Gremien Aufträge erteilen soll, ist sie mangels alleiniger Zuständigkeit des Regierungsrates unzulässig.

Motionsforderung 6

Der Regierungsrat soll, falls nötig, das Thema der Interparlamentarischen Kommission FHNW mit der Bitte zur Lösung beizutragen, unterbreiten. Gemäss § 16 Abs. 1 Vertrag vom 9. November 2004 zwischen den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn über die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW; SG 428.100) setzen die Kantone eine Interparlamentarische Kommission ein. Dafür wählt jeder Vertragskanton fünf Parlamentsmitglieder in die IPK (Abs. 2) und die IPK berät die Geschäfte der FHNW zuhanden der in den Kantonen zuständigen parlamentarischen Kommissionen vor und erstattet ihnen Bericht (Abs. 3). Der Regierungsrat kann das Thema der Interparlamentarischen Kommission FHNW unterbreiten und diese Forderung ist deshalb als Massnahme zulässig.

Motionsforderung 7

Der Regierungsrat soll, falls eine für alle beteiligten Parteien tragbare Lösung nicht gefunden werden kann, eine alternative Lösung für die Studierenden aus dem Kanton Basel-Stadt einführen. Bei der konkreten Umsetzung ist die Motion offen, wobei hier wiederum unklar ist, ob das Problem der Kosten für die FHNW-Studierenden oder die überlasteten Pendlerzüge gemeint sind. Bei der Umsetzung wird höherrangiges Recht, wie namentlich das Gleichbehandlungsgebot zu beachten sein. Diese Motionsforderung ist rechtlich zulässig.

Motionsforderung 8

Der Regierungsrat wird verpflichtet, die Verhandlungsfortschritte und Lösungsansätze gegenüber der FHNW, ihren Studierenden, der Interparlamentarischen Kommission FHNW und den Parlamenten der Trägerkantone der FHNW zu kommunizieren. Da die Motion keine Vorgaben macht, wann und wie diese Information erfolgen soll, ist diese Motionsforderung im Rahmen der Zuständigkeit des Regierungsrates zulässig.

Die Motion verlangt nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Es spricht auch kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich teilweise zulässig anzusehen.

2. Zum Inhalt der Motion

2.1 Ausgangslage

Die ÖV-Tarife für Studierende an den Fachhochschulstandorten der FHNW in Brugg und Olten fallen höher aus als für Studierende in Muttenz, da diese ausserhalb des Geltungsbereichs des subventionierten Umweltabonnements (U-Abo) liegen. Die Situation ist dem Regierungsrat bekannt und er hat Verständnis für das Anliegen der Motionäre/Motionärinnen, dies hat er bereits bei der Beantwortung der Interpellation Nr. 28 (P235107) signalisiert.

Der Regierungsrat setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) aktiv für kundenfreundliche und attraktive Tarife im öffentlichen Verkehr ein. Die Tarifhoheit im öffentlichen Verkehr liegt jedoch gemäss Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 bei den Transportunternehmen bzw. bei den Verbänden. Die Einflussnahme der Kantone, insbesondere eines einzelnen Kantons, ist demnach sehr beschränkt. Innerhalb des TNW liegt die Kompetenz der Tarifgestaltung beim Transportunternehmen-Rat (TU-Rat), also dem Gremium der Transportunternehmen. Die Transportunternehmen legen somit die Tarife in eigener Kompetenz fest.

Dem für Tariffragen zuständigen TNW ist das Anliegen der Studierenden an den Fachhochschulen in Olten und Brugg bekannt. Da bisher noch keine für alle Parteien tragfähige Lösung gefunden werden konnte, hat der TNW eine Studie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse er den am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen und Kantonen Ende Juni präsentiert hat (siehe folgender Abschnitt 2.2).

Für Studierende, die nach Brugg und Olten pendeln, gelten zurzeit die folgenden Abonnementspreise:

| Abotyp | Strecke | Preis Jugendabo: | | Gültigkeit in den Zügen: | | |
|--------------------------------|-------------------------|------------------|---------------|--------------------------|------------|-------|
| | | Monat | Jahr | S-Bahn | Interregio | IC/EC |
| Verbund-Abo (U-Abo) | Basel - Tecknau | 53 Franken | 530 Franken | x | - | - |
| Verbund-Abos (U-Abo + A-Welle) | Basel - Tecknau - Olten | 120 Franken | 1'133 Franken | x | - | - |
| Modulabo | Basel - Tecknau - Olten | 192 Franken | 1'783 Franken | x | x | x |
| Verbund-Abo (U-Abo) | Basel - Frick | 53 Franken | 530 Franken | x | x | - |
| Verbund-Abos (U-Abo + A-Welle) | Basel - Frick - Olten | 194 Franken | 1'799 Franken | x | x | - |
| Modulabo | Basel - Frick - Olten | 181 Franken | 1'686 Franken | x | x | x |

Abbildung 1: Abonnementspreise 2023

In Bezug auf die Preise für die Jahresabonnemente gilt es zu erwähnen, dass sich die Preise für die Verbundabos bei einer Einführung des Jugendabos für 365 Franken (Gegenvorschlag zur Initiative «Gratis ÖV für Kinder und Jugendliche») ab dem kommenden Jahr um 165 Franken reduzieren werden. Umgerechnet auf den Monat betragen die Ausgaben dann noch 81 Franken nach Olten (nur gültig in den S-Bahnen) und 136 Franken nach Brugg. Die Preise für die Modulabos, die in allen Zugskategorien gelten, erfahren dadurch keine Änderung, sie erhöhen sich im Rahmen der angekündigten Tarifmassnahmen.

2.2 Stand der Abklärungen im TNW

In einer aktuellen Studie hat der TNW verschiedene Möglichkeiten untersucht und finanziell bewertet, die für eine Erweiterung des Sortiments nach Brugg und Olten in Frage kommen:

1. Erweitertes Gültigkeitsgebiet des U-Abos (Abo gilt ohne Aufpreis bis Brugg/Olten)
2. Selektive Erweiterungen des Gültigkeitsgebiets (nur für gewisse Strecken oder Kundengruppen)
3. Preisreduktion der heutigen Tarife («Modulabo»)
4. Kombination U-Abo mit Anschlusszonen anderer Tarifverbünde

Eine Ausweitung des TNW-Tarifsystems bis Olten und Brugg war in den ersten Diskussionen im TNW chancenlos. Neben den Transportunternehmen stellten sich auch Vertreterinnen und Vertreter der Kantone dagegen. Neben der Höhe der zu erwartenden Ertragsausfälle sprach vor allem das daraus resultierende zu tiefe Preisniveau gegen eine Ausweitung des Tarifgebiets. Eine selektive Erweiterung wird ebenfalls abgelehnt, denn Fahrausweise sollten grundsätzlich allen Bevölkerungsgruppen zugänglich sein.

Gegen grössere Anpassungen am Tarifsystem spricht auch die bevorstehende Ablösung der bestehenden Tarife auf nationaler Ebene, die in den kommenden Jahren erwartet wird. Gerade das Modell mit Anschlusszonen hätte bei relativ langer Entwicklungszeit letzten Endes nur von kurzer Dauer Bestand. Aufgrund dieser Erwägungen prüft der TNW nur den dritten Ansatz, eine Preisreduktion bei den bestehenden Modulabos.

Die laufenden Gespräche zwischen der SBB und der FHNW hinsichtlich den Möglichkeiten von bilateralen Vereinbarungen führten noch zu keinem Resultat. Die am Tarifverbund beteiligten Parteien sind sich einig, dass deshalb mit dem Modulabo weiter nach einer gesamtheitlichen Lösung in der Tariffrage gesucht wird. Bei der Festlegung eines geänderten Tarifs soll dem Preisniveau der übrigen Verbünde Beachtung geschenkt werden.

Vergleich Verbünde, Jugendtarif Monatsabonnemente (2023)

| | TNW Nordwestschweiz | A-Welle Kanton Aargau | ZVV Kanton Zürich | Passepartout Zentralschweiz |
|--------------------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| Stadtzone | 53.00 Fr. | 67.00 Fr. | 62.00 Fr. | 61.00 Fr. |
| Mittlere Distanz | 53.00 Fr. | 211.00 Fr. | 175.00 Fr. | 189.00 Fr. |
| | (1-Zonen-Modell) | (ab 8 Zonen) | (ab 5 Zonen) | (ab 7 Zonen) |
| Basel-Brugg | 181.00 Fr. | | | |
| Basel-Olten | 191.00 Fr. | | | |
| (Mittlere Distanz) | (Modulabo) | | | |

Tabelle: Darstellung BVD

Der Preis eines Modulabos von Basel nach Brugg (181 Franken) oder Olten (191 Franken) entspricht bereits dem Preisniveau für vergleichbare Distanzen innerhalb der benachbarten Tarifverbünde. Auch ein Monatsabonnement für die etwas kürzere Strecke von Brugg nach Olten kostet mit 188 Franken (A-Welle, 7 Zonen) etwa gleichviel. Diese Differenz sollte insbesondere aus Sicht der Kantone Aargau und Solothurn nicht weiter vergrössert werden.

2.3 Bisherige Erkenntnisse und Stellungnahme zu den Forderungen

Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass der TNW eine Erweiterung der Tarifgrenzen bis Brugg und Olten nicht weiterverfolgt. Er teilt die Ansicht, dass eine solche Erweiterung des Gültigkeitsbereichs abgelehnt wird, da das U-Abo schon jetzt im schweizweiten Vergleich das preisgünstigste regionale Abonnement darstellt. Rabatte müssen im Sinne des Gleichbehandlungsgebots für alle Bevölkerungsgruppen aus allen Kantonen im TNW-Gebiet gleichermassen zugänglich sein. Jede Sonderlösung würde nicht zuletzt auch den Verbundgedanken unterhöhlen.

Der Regierungsrat unterstützt aber eine Senkung des Preises der Modulabonnemente nach Olten, die er gegenüber den Verbundabos als zu teuer erachtet. Aufgrund der Ausweichmöglichkeiten zum Modulabo und den sich abzeichnenden Verbesserungen auf nationaler Ebene lehnt er die Schaffung aufwändiger und kurzlebiger Insellösungen ab. Von der Einführung einer neuen Tariflandschaft für die ganze Schweiz (Projekt myRIDE) erwartet der Regierungsrat eine Steigerung der Attraktivität der ÖV-Tarife auch in der Region.

3. Stellungnahme zu den Forderungen

1. *Dieses Problem den Entscheidungsbefugten zu unterbreiten*

Der Regierungsrat hat den TNW über die Anliegen der Motion zeitnah informiert. Aufgrund vergangener politischer Vorstösse und im Rahmen seiner strategischen Weiterentwicklung hatte der TNW bereits im Vorfeld eine Studie zur Thematik Gebietserweiterung des TNW lanciert.

2. *Betroffenen Studierenden und der Schulleitung der FHNW Gelegenheit zu geben, den entscheidungsbefugten Gremien die prekäre Situation persönlich schildern zu können*

Insofern, als dass der TNW bereits in Kontakt mit der Direktion der FHNW steht und die FHNW für die erwähnte Studie Daten zum Mobilitätsverhalten der Hochschulangehörigen erhoben und zur Verfügung gestellt hat, ist die Motionsforderung bereits erfüllt.

3. *Eine gemeinsame Haltung der Politik aller betroffenen Kantone (BL, AG, SO und BS) zur Problemlösung zuhanden der Transportbetriebe und den Tarifverbänden zu formulieren und zu vertreten, um zu erreichen, dass mit dem U-Abo bis nach Olten und Brugg gereist werden kann oder eine alternative preiswerte Abonnementlösung oder -ergänzung spezifisch für die Zielgruppe geschaffen wird*

Neben den Transportunternehmen stehen auch die Nachbarkantone einer Gebietserweiterung des TNW eher kritisch gegenüber. Die Beteiligten sind aber bereit, nach einer preiswerteren Abonnementlösung zu suchen.

4. *Die eigene Kantonsvertretung im Tarifverbund Nordwestschweiz zu beauftragen, in diesem Gremium rasch eine akzeptable Lösung zu finden und falls nötig, den Dialog mit der SBB zu suchen*

Die Vertretung des Kantons Basel-Stadt setzt sich im Tarifverbund bereits für Verbesserungen ein. Die SBB ist Mitglied im TNW und somit in die laufenden Untersuchungen eingebunden.

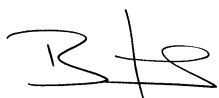
5. *Falls nötig, dieses Thema in der Nordwestschweizer Regierungskonferenz zu besprechen und den entscheidungsbefugten Gremien entsprechende Aufträge zu erteilen*
6. *Falls nötig, dieses Thema der Interparlamentarischen Kommission FHNW zu unterbreiten mit der Bitte, zur Lösung beizutragen. Im Falle des Ausbleibens einer für alle beteiligten Parteien tragbaren Lösung dennoch eine alternative Lösung für die Studierenden aus Basel-Stadt einzuführen, zum Beispiel die erwähnte Subjekt-Subventionierung*
7. *Verhandlungsfortschritte und Lösungsansätze gegenüber der FHNW, ihren Studierenden, der Interparlamentarischen Kommission FHNW und den Parlamenten der Trägerkantone der FHNW zu kommunizieren*

Über mögliche Eskalationsstufen wird der Regierungsrat bei Bedarf dann befinden, wenn aus der laufenden Studie im TNW keine Tarifanpassungen, insbesondere für die ÖV-Nutzenden im Fernverkehr zwischen Basel und Olten, hervorgehen.

4. Antrag

Aufgrund der Tatsache, dass die Motion Annina von Falkenstein und Konsorten betreffend «mit U-Abo bis zu den FHNW-Standorten Brugg und Olten» nur teilweise rechtlich zulässig ist und dem in dieser Stellungnahme geschilderten Bearbeitungsstand beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, die Motion als Anzug zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin