



An den Grossen Rat

26.0576.01

26.0577.01

26.0578.01

BVD/P260576/P260577/P260578

Basel, 17. Juni 2026

Regierungsratsbeschluss vom 16. Juni 2026

Ratschlag

Vereinfachung der Finanzflüsse im Tarifverbund Nordwestschweiz

Vereinbarung der Nordwestschweizer Kantone zum TNW

Vereinbarung beider Basel zur Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr

sowie

Aufhebung der bestehenden Vereinbarung betreffend den TNW

Aufhebung der bestehenden Vereinbarung über die BVB und die BLT

Inhalt

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
3. Handlungsbedarf	4
3.1 Nachteile der Tarifierleichterung	4
3.2 Nachteile der Abgeltungsrechnung	5
4. Anpassung der rechtlichen Grundlagen.....	6
4.1 Ablösung der TNW-Vereinbarung durch Bestellervereinbarung	6
4.2 Ablösung Vereinbarung BVB/BLT durch Vereinbarung zur Zusammenarbeit BS und BL im öffentlichen Verkehr.....	7
5. Finanzielle Auswirkungen	8
5.1 Kostenverschiebungen in gegengesetzte Richtungen	8
5.2 Systemwechsel 1: Abgeltung ungedeckte Kosten statt Tarifierleichterung	8
5.3 Systemwechsel 2: Abrechnung nach iKV statt Abgeltungsrechnung	9
5.4 Grössenordnung der finanziellen Auswirkungen.....	11
6. Chancen und Risiken	14
6.1 Ablösung der TNW-Vereinbarung durch Bestellervereinbarung	14
6.2 Ablösung Vereinbarung BVB/BLT durch Vereinbarung zur Zusammenarbeit BS und BL im öffentlichen Verkehr.....	14
6.3 Fazit	15
7. Vollzug und Inkrafttreten.....	15
8. Prüfungen	15
9. Antrag	16

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir die Aufhebung von zwei bestehenden Vereinbarungen und deren Ersatz durch zwei neue Vereinbarungen mit dem Ziel, die Finanzflüsse im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) zu vereinfachen und sie an die in der Schweiz seit der Bahnreform Ende der 1990er Jahre übliche Finanzierungssystematik anzugleichen:

- Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990 vom 30. Mai 1989; (nachfolgend TNW-Vereinbarung 1990): Eine neue Bestellervereinbarung zwischen den Nordwestschweizer Kantonen soll die bisherige Vereinbarung ablösen.
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982; Stand 1. Januar 1995; (nachfolgend Vereinbarung BVB/BLT): Eine neue Vereinbarung zur Zusammenarbeit BS und BL im öffentlichen Verkehr soll die bisherigen Regelungen ersetzen.

Die Ablösung der erst genannten TNW-Vereinbarung betrifft alle TNW-Kantone: Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn. Es geht dabei im Wesentlichen darum, die U-Abo-Subventionen in die Abgeltung zu integrieren und so die heute duale Finanzierung ungedeckter Kosten künftig statt über zwei Kanäle (U-Abo-Subvention und Abgeltung an TU) nur noch über einen Kanal (Abgeltung an TU) abzuwickeln. Für die ÖV-Kundinnen und -Kunden ändert sich nichts. Sie bezahlen nach der Systemanpassung gleich viel für ihre Abonnemente wie vorher.

Die zweite Vereinbarung zur Zusammenarbeit BS/BL im öffentlichen Verkehr betrifft ausschliesslich die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Dabei richtet sich der Fokus auf die Aufhebung der komplexen und intransparenten Abgeltungsrechnung zum Ausgleich der Leistungen von BVB und BLT auf jeweils kantonsfremdem Territorium. Sie soll durch den sogenannten interkantonalen Kostenverteilungsschlüssel (iKV) abgelöst werden, so wie es bei grenzüberschreitenden ÖV-Linien in anderen Kantonen schon lange üblich ist.

Die Vorlage umfasst keine Finanzbeschlüsse. Die Systemwechsel führen zu keiner Mehrbelastung für den abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr in der Nordwestschweiz insgesamt, verändern aber die finanzielle Belastung einzelner Kantone. Da die beiden Basel den grössten Teil am TNW ausmachen, sind die Verschiebungen in diesen Kantonen deutlich grösser als in den anderen. Weil die beiden Systemwechsel Veränderungen in entgegengesetzte Richtungen bewirken und die Verschiebungen in ihrem Ausmass sehr ähnlich sind – beim Ersatz der Abgeltungsrechnung durch den iKV zugunsten Basel-Stadt, bei der Integration der U-Abo-Subvention in die Abgeltung zugunsten Basel-Landschaft – drängt es sich auf, die beiden Geschäfte gemeinsam zu behandeln.

Die Systemwechsel bedeuten für alle Beteiligten mehr Transparenz und weniger Verwaltungsaufwand. Sie verbessern ausserdem die finanzielle Planbarkeit. Indem die Abgeltungen im Voraus verbindlich vereinbart werden, verringert sich das finanzielle Risiko für die Bestellerkantone aufgrund unvorhergesehener Ereignisse und Schwankungen bei der Nachfrage. Diese Risiken tragen die Transportunternehmen und übernehmen somit die finanzielle Verantwortung für die von ihnen offerierten Leistungen.

2. Ausgangslage

Mit dem Ziel, den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, haben die Kantone und Transportunternehmen der Nordwestschweiz im Jahr 1987 den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) gegründet. Mit dem TNW hat die Region Nordwestschweiz ein einheitliches Tarifsysteem für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs geschaffen, das europaweit als Vorbild diente. Grundlage des TNW bildet die «Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990» vom 30. Mai 1989 (nachfolgend «TNW-Vereinbarung 1990»).

Seit dem Jahr 2015 ist der TNW als Verein organisiert und verfügt somit über Statuten (TNW-Statuten) und über ein Organisationsreglement. Mitglieder des TNW sind die fünf Nordwestschweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura sowie die fünf Transportunternehmen (TU) Basler Verkehrsbetriebe (BVB), Baselland Transport AG (BLT), Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Post Auto AG (PA) und Auto Bus AG Liestal (AAGL).

Im Vergleich zu anderen Tarifverbünden ist der TNW ein Sonderfall: Gestützt auf die TNW-Vereinbarung 1990 vergünstigen die Kantone alle Monats- und Jahresabonnemente (U-Abos), welche die Einwohnerinnen und Einwohner der im Verbundgebiet gelegenen Kantone resp. Gemeinden erwerben (sog. Tarifierleichterungen).

Ein weiterer schweizweit einmaliger Sonderfall ist die heutige Abrechnung der die Kantonsgrenzen überschreitenden Linien zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Sie basiert auf der interkantonalen «Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG» vom 26. Januar 1982 (Stand 1. Januar 1995; nachfolgend «Vereinbarung BVB/BLT»). Der Grundgedanke dieser über vierzig Jahre alten Vereinbarung besteht darin, dass sich die Leistungen der BVB im Kanton Basel-Landschaft und diejenigen der BLT im Kanton Basel-Stadt ungefähr die Waage halten. Die jeweilige Differenz wird zwischen den beiden Kantonen verrechnet. Dazu dient eine komplexe Abrechnung («Abgeltungsrechnung»).

3. Handlungsbedarf

Seit 1990 hat sich das Umfeld im öffentlichen Verkehr stark verändert. Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wurde mit der Einführung des neuen Personenbeförderungsgesetzes und der Verankerung des Bestellerprinzips (PBG, SR 745.1) vor rund 30 Jahren schweizweit grundlegend reformiert. Bund, Kantone und Gemeinden bestellen seither das Verkehrsangebot bei den Transportunternehmen. Die Abgeltung der ungedeckten Kosten wird auf der Basis von Offerten der Transportunternehmen im Voraus verhandelt und vereinbart.

Der TNW hat sich, wie in der Ausgangslage dargelegt, seit seiner Gründung weiterentwickelt. Auch bei den Mitgliedern gab es Veränderungen. Der Kanton Bern ist nicht mehr Mitglied des TNW. War die BVB bei der Gründung noch eine kantonale Dienststelle, so ist sie heute eine eigenständige, öffentlich-rechtliche Anstalt.

Die in der TNW-Vereinbarung festgelegten Tarifierleichterungen sowie die Abgeltungsrechnung zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft passen nicht mehr in die heutigen Strukturen und rechtlichen Rahmenbedingungen des ÖV-Systems Schweiz. Sie haben gewichtige Nachteile, sind kompliziert, und verursachen einen enormen Verwaltungsaufwand.

3.1 Nachteile der Tarifierleichterung

- Die Vergünstigung von Tarifen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) nach Wohnort widerspricht Bundesrecht: Gemäss Art. 15 Abs. 5 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) müssen Tarife gegenüber allen gleich angewendet werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat angekündigt, die heutige Praxis nicht länger zu tolerieren.
- Für das Gewähren der Vergünstigung ist eine Einwohnerprüfung notwendig. Angesichts der grossen Zahl von Abonentinnen und Abonenten, bedeutet diese Prüfung für die zuständigen Ämter und Transportunternehmen einen erheblichen administrativen Aufwand. Aufgrund verschärfter Datenschutzvorschriften würde sich dieser künftig noch erhöhen.
- Die aktuelle Praxis hat eine Intransparenz in der ÖV-Finanzierung zur Folge: Da die Kantone neben der Vergünstigung der Abonnemente gemeinsam mit dem Bund für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs aufkommen, besteht quasi eine duale ÖV-Finanzierung.

- Da das Total der Tarifierleichterungen von der Anzahl und Art der verkauften Abonnemente bestimmt wird, ändert es jährlich. Die Schwankungen sind kaum verlässlich prognostizierbar, erschweren die Finanzplanung der Kantone und der Transportunternehmen und generieren einen administrativen Zusatzaufwand.
- Die Tarifierleichterungen fliessen in Form von Erträgen in den «Einnahmentopf» des TNW. Aus diesem Topf werden die Erträge gemäss einem Verteilschlüssel (Basis Anzahl Einsteiger und Personenkilometer) an die fünf Transportunternehmen ausbezahlt. Weil das U-Abo innerhalb des TNW auch die Nutzung von Fernverkehrszügen erlaubt, erhält der SBB-Fernverkehr einen Teil der Erträge. Da im Einnahmentopf nicht zwischen Erträgen aus dem Verkauf von Abonnements resp. Einzelfahrausweisen und Einnahmen aus den Tarifierleichterungen unterschieden wird, profitiert der Fernverkehr von letzteren. Einfacher ausgedrückt, gelangen Steuergelder der Nordwestschweizer Kantone so in den eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr SBB.

Die ÖV-Finanzierung soll nun vereinfacht und transparenter werden, indem sämtliche ungedeckten Kosten gemäss der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV, SR 745.16)¹ finanziert werden. Die Preise des U-Abos für die Kundinnen und Kunden sind davon nicht betroffen. Das Finanzierungssystem des ÖV kann so dem in der Schweiz üblichen System angepasst werden. Dazu wollen die Kantone der Nordwestschweiz die bisherige TNW-Vereinbarung durch eine neue Bestellervereinbarung ablösen (siehe Kap. 4.1).

3.2 Nachteile der Abgeltungsrechnung

- Der Mechanismus der Abrechnung entspricht in seiner Art einer Defizitdeckung, wie man sie vor der Bahnreform kannte. Mit der Bahnreform im Jahr 1996 wurde die Finanzierung des ÖV grundlegend verändert. Die Defizitdeckung wurde abgeschafft und durch das Bestellerprinzip bzw. durch die Abgeltung der im Voraus vereinbarten ungedeckten Kosten ersetzt. Damit widerspricht auch diese Praxis dem Bundesrecht, weshalb das BAV darauf drängt, sie zumindest im Bereich des Regionalverkehrs zu ändern.
- Beim alten System der Defizitdeckung tragen primär die Besteller die Risiken für unvorhergesehene Ereignisse und Schwankungen in der Nachfrage. Die Transportunternehmen haben kaum Anreize, ihren unternehmerischen Spielraum zu nutzen und finanzielle Verantwortung zu übernehmen.
- Die in der Vereinbarung BVB/BLT enthaltenen Bestimmungen führen dazu, dass jährlich eine sogenannte Abgeltungsrechnung erstellt werden muss. Diese generiert sowohl auf Seite der beiden Kantone als auch auf Seite der Transportunternehmen einen enormen administrativen Aufwand.
- Die Abrechnung hat einen derart hohen Grad an Komplexität, der es nur noch wenigen Personen mit sehr hoher Detailkenntnis und langjähriger Erfahrung erlaubt, die Berechnungen vollständig nachzuvollziehen oder durchzuführen. Dies sind selbst innerhalb der ÖV-Fachstellen nur einzelne Personen. Entsprechend intransparent ist die Abgeltungsrechnung für die anderen Verwaltungsmitarbeitenden, aber noch viel mehr für Aussenstehende.
- Das Ergebnis der Abgeltungsrechnung unterliegt starken Schwankungen. Es ist sowohl von der Nachfrage als auch vom ÖV-Angebot abhängig und davon, welches Transportunternehmen welche Linien betreibt. Dies führt nicht zuletzt dazu, dass die Angebotsplanung nicht allein auf fachlichen Kriterien basiert, sondern vom Wissen beeinflusst wird, dass Änderungen in der Linienführung oder die Frage, wer welche Linie betreibt, auch das Ergebnis der Abgeltungsrechnung beeinflussen wird.

¹ Die Kosten der Transportunternehmen beim bestellten regionalen Personenverkehr und beim bestellten Ortsverkehr übersteigen in der Regel die damit generierten Erlöse. Die ungedeckten Kosten werden durch die öffentliche Hand getragen («Abgeltungen»).

Aus diesen Gründen soll die Abgeltungsrechnung durch eine Abrechnung gemäss den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, SR 745.1, Art. 28 Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots) bzw. der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV, SR 745.16) abgelöst werden, wie sie im regionalen Personenverkehr (RPV) bei kantonsüberschreitenden ÖV-Linien in der restlichen Schweiz üblich ist.

Die Gesetzgebung auf Bundesebene schreibt die Abrechnung gemäss interkantonalem Verteilungsschlüssel (iKV) nur für Linien des Regionalverkehrs, die vom Bund mitfinanziert werden, vor. Im Sinne der Transparenz und einer Vereinfachung soll die nationale Regelung auch für die Linien des Ortsverkehrs (etwa die Tramlinie 3 nach Birsfelden oder die Buslinie 34 nach Bottmingen) übernommen werden. Dies wird in einer neuen Vereinbarung beider Basel zur Zusammenarbeit im ÖV, einer Nachfolgevereinbarung zur Vereinbarung BLT/BVB festgehalten (siehe Kap. 4.2).

4. Anpassung der rechtlichen Grundlagen

4.1 Ablösung der TNW-Vereinbarung durch Bestellervereinbarung

Die heutigen Tarifierleichterungen (mit einem fixen Subventionsbetrag pro Abo CHF) basieren auf der TNW-Vereinbarung, die letztmals im Jahr 1993 aktualisiert wurde. Diese Vereinbarung ist nicht mehr zeitgemäss. Ausserdem enthält sie eine Mischung von Themen: Die Artikel betreffen zum einen Tarifvergünstigungen und die diesbezügliche Administration, was bisher für die Kantone von Relevanz ist. Zum andern betreffen sie das Verbundgebiet, den gemeinsamen Tarif und die Anerkennung der Verbundbillette. Dabei handelt es sich um für die TU relevante Inhalte, die in die seit der Gründung des Vereins bestehenden TNW-Statuten integriert werden können. Wenn die subventionsrelevanten Inhalte entfallen, wird die TNW-Vereinbarung somit obsolet.

Die im TNW vertretenen Kantone sind übereingekommen, in einer neuen gemeinsamen Vereinbarung jene Fragen zu regeln, welche für die Besteller in Zusammenhang mit dem TNW relevant sowie kantonsübergreifend abzustimmen sind.

Die Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW hat somit eine Bereinigung der rechtlichen Grundlagen in drei Schritten zur Folge.

1. Ergänzung TNW-Statuten: Überführen einzelner Ziffern aus der TNW-Vereinbarung in die TNW-Statuten
2. Aufhebung der TNW-Vereinbarung
3. Abschluss einer neuen Bestellervereinbarung unter den Kantonen AG, BL, BS, JU² und SO

Ergänzung der TNW-Statuten

Die Statuten des Vereins TNW regelten bisher vorwiegend organisatorische Fragen. Folgende zusätzliche, aktuell noch in der TNW-Vereinbarung geregelten Themen wurden mit der Statutenänderung im Herbst 2023 bereits neu in die Statuten aufgenommen:

- Verbundgebiet (alte Ziff. 21)
- Fahrausweisangebot (alte Ziff. 13, 14)
- Gemeinsamer Tarif (alte Ziff. 24, 31, 32)
- Inkasso und Einnahmenverteilung (alte Ziff. 93)

² Hängt davon ab, wann die Vereinbarung unterzeichnet wird (S3 nur noch bis Laufen) bzw. ob JU dannzumal noch Mitglied im TNW ist.

Beenden der TNW-Vereinbarung

Eine Aufhebung der TNW-Vereinbarung setzt Einstimmigkeit der Vertragsparteien voraus. Zudem ist eine Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) erforderlich. Das BAV begrüsst und unterstützt eine Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW und die damit verbundene Angleichung an die Finanzierungsprozesse im ÖV der übrigen Schweiz nach PBG. Es zeigt sich auch grundsätzlich bereit, die auf den Bund entfallenden Mehrkosten zu tragen (Anteil Bund an den höheren ungedeckten Kosten des RPV).

Bei den Kantonen sind die Beschlüsse zur Aufhebung grundsätzlich im gleichen Verfahren zu erlassen wie bei Inkraftsetzung der Vereinbarung (Beschlüsse der Exekutiven und teilweise Legislativen). Bei den TU richtet sich das Verfahren primär nach ihren Statuten, (Organisations-)Reglementen und allfälligen gesetzlichen Vorgaben.

Neue Bestellervereinbarung Kantone

Die neue Vereinbarung unter den Bestellern (Bestellervereinbarung) regelt die für die Kantone in Zusammenhang mit dem TNW relevanten Themen, die kantonsübergreifend abzustimmen sind und die in ihrer Hoheit liegen. Dies sind namentlich die Strategie, welche die Bestellerkantone im TNW gemeinsam verfolgen sowie deren Weiterentwicklung und die Anwendung des Verbundtarifs.

4.2 Ablösung Vereinbarung BVB/BLT durch Vereinbarung zur Zusammenarbeit BS und BL im öffentlichen Verkehr

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben sich in der Vereinbarung BVB/BLT unter anderem darüber geeinigt, wie die ÖV-Linien, welche die gemeinsame Kantonsgrenze überschreiten, betrieben und finanziert werden sollen. Eine Vereinfachung dieser Finanzierung und eine Angleichung des Systems an die schweizweit gängige Praxis in der Finanzierung der grenzüberschreitenden Linien bedingt eine Anpassung oder Aufhebung der Vereinbarung BVB/BLT.

Gemäss Art. 17 der Vereinbarung BVB/BLT kann diese unter Beachtung einer Kündigungsfrist von drei Jahren von jeder der beiden Kantonsregierungen auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden. Eine Änderung oder Aufhebung der Vereinbarung ohne Einhaltung der Kündigungsfrist ist nicht ausdrücklich vorgesehen, aber – wie bei jedem Vertrag – möglich, sofern sich die Vertragsparteien einig sind. Die beiden Regierungen sind übereingekommen, die Aufhebung der auch in anderen Bestimmungen nicht mehr zeitgemässen Vereinbarung und der Abschluss einer neuen Vereinbarung zum interkantonalen öffentlichen Verkehr BS/BL anzugehen.

Da die Vereinbarung BVB/BLT, wie erwähnt, parallel zur Aufhebung der TNW-Vereinbarung geändert bzw. aufgehoben werden soll, kann deren Aufhebung nicht isoliert erfolgen, sondern ist auf den anderen Prozess abzustimmen. Die beiden Beschlüsse der betroffenen Parlamente sollen deshalb miteinander verknüpft werden. Mit der Genehmigung des entsprechenden Erlasses werden dann sämtliche Anpassungen betreffend die Vereinbarung BVB/BLT und die TNW-Vereinbarung – resp. deren Ersatz durch die jeweiligen Nachfolgevereinbarungen – genehmigt, so dass diese Anpassungen koordiniert in Kraft treten. Die Kantone Aargau, Solothurn und allenfalls Jura sind von der Vereinbarung zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft nicht betroffen und fällen dazu auch keinen Beschluss.

Schliesslich sind gemäss Art. 48 Abs. 3 der Bundesverfassung Verträge zwischen den Kantonen dem Bund zur Kenntnis zu bringen. Dies gilt auch für die Änderung bzw. Aufhebung von Verträgen wie der Vereinbarung BLT/BVB. Das BAV ist folglich über deren Aufhebung in Kenntnis zu setzen. Die Haltung des BAV wurde in einer informellen Anfrage bereits abgeholt. Auch diese Vereinfachung der Finanzflüsse würde sehr begrüsst, zumal die Abgeltungsrechnung viele gewichtige Nachteile aufweist. Der Bund ist finanziell hiervon nicht betroffen.

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1 Kostenverschiebungen in gegengesetzte Richtungen

Die beiden Geschäfte – Ablösung TNW-Vereinbarung und Ablösung Vereinbarung BVB/BLT – sind grundsätzlich voneinander unabhängig. Die Anpassungen führen aber zu Kostenumverteilungen zwischen den Kantonen. Während diese für die Kantone Aargau, Jura und Solothurn aufgrund ihrer im TNW kleineren Gebiete in einer vier- bis sechsstelligen Grössenordnung liegen (von der Abrechnung der grenzüberschreitenden Linien BS/BL sind sie nicht betroffen), kommt es zwischen den beiden Basel zu grösseren Verschiebungen. Da diese in ihrem Ausmass sehr ähnlich sind, aber jeweils in die gegengesetzte Richtung gehen – bei Systemwechsel 1 «Abgeltung ungedeckte Kosten statt Tarifierleichterung» zugunsten Basel-Landschaft, bei Systemwechsel 2 «Abrechnung nach iKV statt Abgeltungsrechnung» zugunsten Basel-Stadt –, drängt es sich auf, die beiden Geschäfte gemeinsam zu behandeln. Nur insofern besteht zwischen den beiden Vereinbarungen ein Zusammenhang.

Die Umstellung auf die neue, vereinfachte Systematik bedingt die Anpassung der rechtlichen Grundlagen und die fundierte Bezifferung der finanziellen Verschiebungen.³

5.2 Systemwechsel 1: Abgeltung ungedeckte Kosten statt Tarifierleichterung

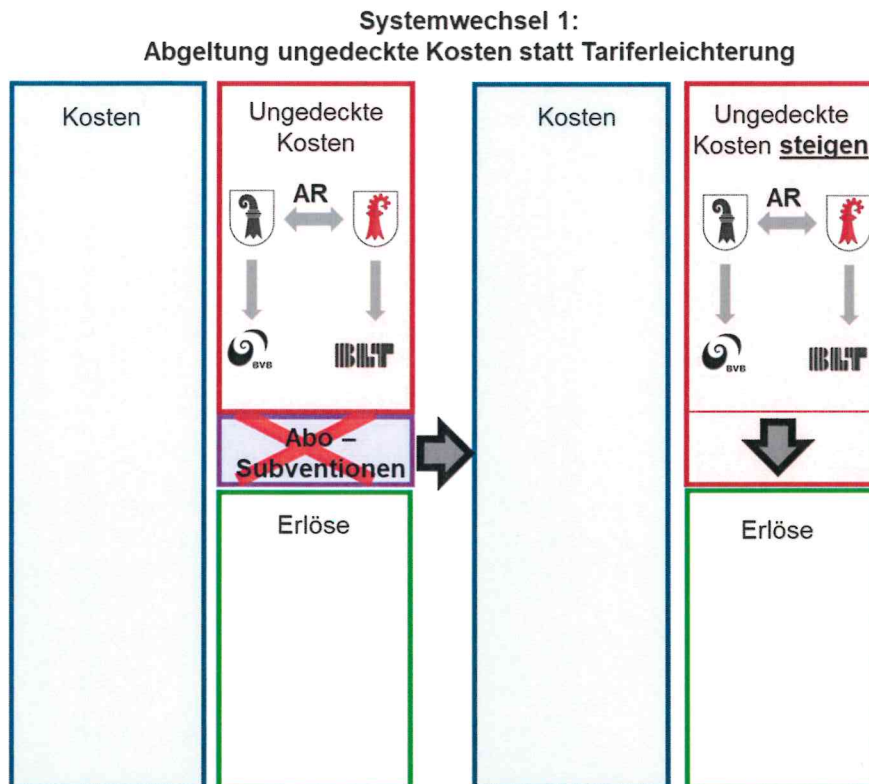
Wie einleitend beschrieben, werden die Tarifierleichterungen für die Verbundabonnemente heute in Form von direkten Subventionen (fixer Betrag pro verkauftes Abo) entrichtet. Die finanzielle Belastung der Kantone hängt somit unmittelbar von der Anzahl ihrer Einwohnerinnen und Einwohner der jeweiligen Kantone bzw. Gemeinden ab, die ein U-Abo besitzen. Sie ist unabhängig von der Nutzung des Abos, also unabhängig davon, wie oft und auf welcher Strecke eine Person unterwegs ist. Die Beiträge der Kantone an die U-Abos fliessen analog den Einnahmen aus den Billett- und Aboverkäufen in den TNW-Einnahmentopf. Anschliessend werden sie, wie alle anderen Einnahmen dieses Topfs, nach einem Schlüssel (Einsteiger und Personenkilometer) an die TU verteilt. Die von den TU prospektiv kalkulierten Einnahmen fliessen in ihre Offerten ein. Auf Basis dieser Offerten gelten die Besteller (Bund, Kantone, Gemeinden) die ungedeckten Kosten der TU ab.

Mit Umstellung auf das neue, vereinfachte System gemäss ARPV sind die Beiträge der Kantone nicht mehr von der Anzahl der im jeweiligen Gebiet verkauften Abonnemente, sondern von der Nachfrage abhängig. Es gibt keine Tarifierleichterungen mehr, die in den TNW-Einnahmentopf fliessen⁴. Der Topf enthält nur noch die Einnahmen aus den Billett- und Aboverkäufen. Damit wird die Summe, die an die TU verteilt wird, kleiner. In der Folge steigt das Delta zwischen den Kosten und den Einnahmen der TU, was dazu führt, dass die Besteller höhere Beiträge an die ungedeckten Kosten der von ihnen bestellten Linien leisten müssen. Im Gegenzug entfallen die Subventionen an die einzelnen Abonnemente.

Weil Abonentinnen und Abonnenten den ÖV auch ausserhalb ihres Wohnkantons nutzen, führt der Systemwechsel zu Verschiebungen in der finanziellen Belastung der Kantone. Die Gesamtsumme der Belastung bleibt unter sonst gleichen Bedingungen (*ceteris paribus*) konstant, da die Preise der Abonnemente unverändert bleiben. Abbildung 1 verdeutlicht den Systemwechsel.

³ Die Verschiebungen wurden von der Firma Rapp bereits beziffert. Da sich sowohl die U-Abo-Subventionen als auch die Abgeltungen über die Zeit verändern, wurden die Auswirkungen auf Basis unterschiedlicher Jahre (2016, 2019 und 2022) berechnet. Für das Jahr 2027 wurden die Auswirkungen auf Basis der 2019er sowie 2022er -Daten modelliert. Die Berechnungen sollen zudem für den Zeitpunkt der Umstellung aktualisiert werden.

⁴ Mit Ausnahme der per 01.04.2024 eingeführten Tarifierleichterungen für Jugendliche bis zum vollendeten 25. Lebensjahr mit Steuerdomizil im Kanton Basel-Stadt. Diese erhalten das U-Abo als Jahresabonnement für 365.- Franken (statt 542.- Franken).



Heute

- Die Kantone bezahlen die Subvention für die an ihre Einwohner:innen verkauften U-Abo an den TNW («TNW-Einnahmentopf»).
- Der TNW verteilt die Subventionen aller Kantone auf Basis der Nachfrage (Einsteiger und gefahrene Kilometer) an die Transportunternehmen.

Künftig

- Die Kantone subventionieren die Abos ihrer Einwohner:innen nicht mehr direkt beim Verkauf. Die Einnahmen des TNW sinken um die Summe U-Abo-Subventionen, die Höhe der ungedeckten Kosten steigt.

Abb. 1: Abgeltung ungedeckte Kosten statt Tarifierleichterung

Weil die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft einwohner- und flächenmässig wie auch hinsichtlich der ÖV-Nutzung den grössten Anteil im TNW ausmachen, hat der Systemwechsel in diesen beiden Kantonen die grössten Auswirkungen. Die Belastung für den Kanton Basel-Stadt steigt, für den Kanton Basel-Landschaft sinkt sie. In den anderen Bestellerkantonen führt der Systemwechsel zu vergleichsweise marginalen Veränderungen in der finanziellen Belastung.

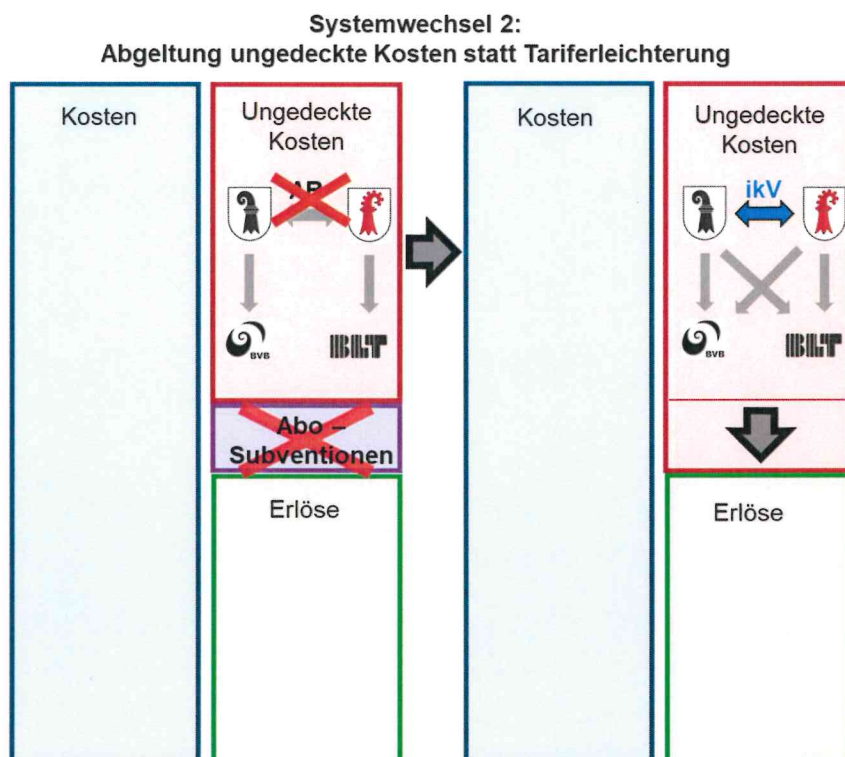
5.3 Systemwechsel 2: Abrechnung nach iKV statt Abgeltungsrechnung

Wird die Abgeltungsrechnung durch eine Abrechnung nach iKV ersetzt, findet eine Kostenumverteilung zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in gegengesetzter Richtung statt. Heute sind die Offerten für das ÖV-Angebot kantonal organisiert: Das gesamte Angebot der BVB (Orts- und Regionalverkehr) wird durch den Kanton Basel-Stadt abgegolten, das gesamte Angebot der BLT sowie der Autobus AG Liestal (AAGL) durch den Kanton Basel-Landschaft. Der Kanton Basel-Landschaft übernimmt somit auch den von der BLT und der AAGL «erwirtschafteten» Fehlbetrag auf dem Gebiet des Stadtkantons. Dieser bezahlt im Gegenzug die ungedeckten Kosten der BVB auf deren Linien, die auf Territorium von Baselland verkehren.

Die Vereinbarung BVB/BLT geht davon aus, dass die Fahrleistungen der TU ungefähr ausgeglichen sind und sich damit auch die Kosten ungefähr die Waage halten. Da dies in der Realität nicht der Fall ist, wird der Leistungsüberhang in der Abgeltungsrechnung ermittelt und finanziell ausgeglichen. Neben den Fahrleistungen fließen auch die direkten Kosten z.B. für den Unterhalt der

Infrastruktur, die Energie oder die Leitstelle sowie die Erträge in die Berechnung mit ein. Die Abrechnung ist entsprechend komplex und intransparent.

Gemäss dem schweizweit üblichen System bestellen die Kantone die grenzüberschreitenden Linien gemeinsam. Die Kostenaufteilung erfolgt gemäss iKV. Dieser berücksichtigt die Linienlänge und die Anzahl Haltestellenabfahrten auf kantonsfremdem Gebiet⁵. Der Aufwand für die Berechnung ist um ein Vielfaches kleiner als die Ermittlung des Kostenausgleichs mit der Abgeltungsrechnung, zudem ist die Methodik dahinter einfach nachvollziehbar, wird regelmässig überprüft, nachgeführt und so an veränderte Rahmenbedingungen angepasst. Dadurch erhält man die grösstmögliche Transparenz. Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht den heutigen und den künftigen Mechanismus.



Heute

- Die BVB erstellt eine Offerte für all ihre Linien, auch für die grenzüberschreitenden, zuhanden BS. Basierend auf der Offerte schliesst BS mit der BVB eine Angebotsvereinbarung ab, bestellt die Leistungen und bezahlt die ungedeckten Kosten an die BVB.
- Die BLT erstellt eine Offerte für all ihre Linien (alle grenzüberschreitend) zuhanden BL. Basierend auf der Offerte schliesst BL mit der BLT eine Angebotsvereinbarung ab, bestellt die Leistungen und bezahlt die ungedeckten Kosten an die BLT.
- Da die BVB auf BL-Boden nicht gleich viel fährt wie die BLT auf BS-Boden, gleichen BS und BL die an BVB und BLT bezahlten Kosten untereinander aus. Welcher Kanton der «Schuldner» ist und wie viel er bezahlen muss, wird in der Abgeltungsrechnung eruiert. Der «Schuldnerkanton» gleicht Saldo im Nachhinein an den «Gläubigerkanton» aus (quasi Defizitdeckung).

Künftig

- Die BVB erstellt eine Offerte für all ihre Linien, auch für die grenzüberschreitenden, zuhanden BS und BL. Basierend auf der Offerte schliessen BS und BL mit der BVB eine gemeinsame Angebotsvereinbarung ab, bestellen die Leistungen und bezahlen die auf ihrem Kantonsgebiet anfallenden ungedeckten Kosten an die BVB.
- Die BLT erstellt eine Offerte für all ihre Linien (alle grenzüberschreitend) zuhanden BL und BS. Basierend auf der Offerte schliessen BL und BS mit der BLT eine gemeinsame Angebotsvereinbarung ab, bestellen die Leistungen und bezahlen die auf ihrem Kantonsgebiet anfallenden ungedeckten Kosten an die BLT.
- Die Aufteilung der ungedeckten Kosten erfolgt auf Basis des interkantonalen Verteilungsschlüssels (iKV). Dieser berechnet sich aus der Anzahl der Haltestellenabfahrten und der Streckenlänge auf dem jeweiligen Kantonsgebiet.

Abb. 2: Abrechnung nach iKV statt Abgeltungsrechnung

⁵ ARPV Art. 29a

Die Abgeltungsrechnung kommt heute nur in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft zur Anwendung. Mit der Umstellung auf Abrechnung nach iKV sinkt die Belastung für den Kanton Basel-Stadt, für den Kanton Basel-Landschaft steigt sie. In den anderen Bestellerkantonen führt der Systemwechsel zu keinen Veränderungen in der finanziellen Belastung.

5.4 Grössenordnung der finanziellen Auswirkungen

Der Umfang der finanziellen Auswirkungen wurde durch das externe Planungsbüro Rapp AG ermittelt, erstmals auf Basis der Daten 2016. Das Planungsbüro hat die Berechnungen in Abständen von jeweils drei Jahren aktualisiert (Datenbasis 2019 sowie 2022). Zusätzlich hat es die Auswirkungen für das Jahr 2027 mit Hilfe von Simulationen berechnet, einmal auf Grundlage der 2019er-, einmal auf jener der 2022er-Daten.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind in den untenstehenden Abbildungen dargestellt. Abbildung 3 zeigt die Auswirkungen von Systemwechsel 1 «Umstellung von Tarifierleichterungen auf die Abgeltung der ungedeckten Kosten gemäss ARPV», Abbildung 4 die Auswirkungen von Systemwechsel 2 «Umstellung Abgeltungsrechnung auf Abrechnung gemäss iKV» und Abbildung 5 das Total beider Effekte. Bei der Interpretation der Abbildungen ist zu beachten, dass die Auswirkungen der Systemwechsel im Hinblick auf die Veränderungen des Leistungsauftrages dargestellt wurden:

- Eine positive Zahl bzw. ein Balken im positiven Bereich bedeutet, dass die Höhe der Abgeltung steigt, d.h. der betreffende Kanton muss mehr bezahlen als vor dem Systemwechsel.
- Eine negative Zahl bzw. ein Balken im negativen Bereich bedeutet, dass die Höhe der Abgeltung sinkt, d.h. der betreffende Kanton muss weniger bezahlen als vor dem Systemwechsel.

Da die Kantone Aargau, Jura und Solothurn nicht vom Systemwechsel 2 betroffen sind, entspricht das Total bei diesen Kantonen den Effekten von Systemwechsel 1.

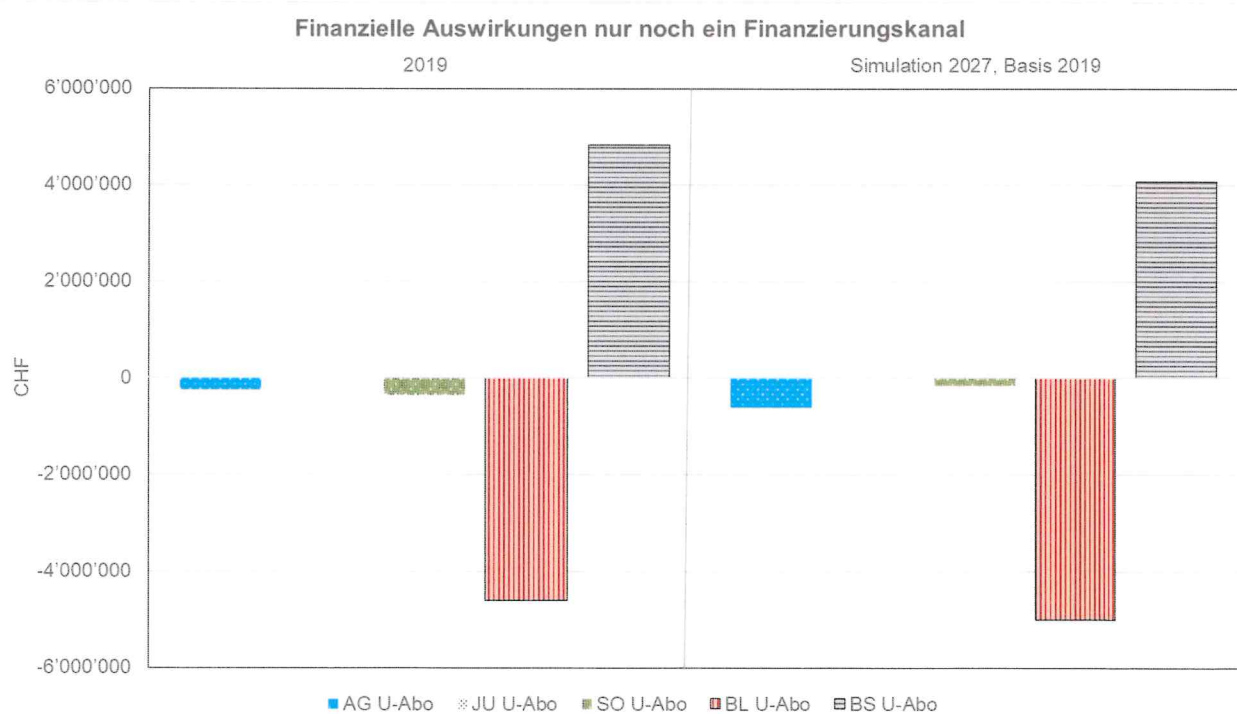


Abb. 3: Finanzielle Auswirkungen Umstellung Tarifierleichterungen auf Abgeltung ungedeckte Kosten gem. ARPV

Aus Abbildung 3 wird ersichtlich, dass bei Systemwechsel 1 «Abgeltung ungedeckte Kosten statt Tarifierleichterung» der Kanton Basel-Stadt mit rund 4 Mio. Franken mehr Abgeltung belastet wird. Der Kanton Basel-Landschaft wird dagegen um etwa 4 bis 5 Mio. Franken entlastet. Grund dafür

ist, dass die Einwohnerinnen und Einwohner von Basel-Landschaft den ÖV auf Boden von Basel-Stadt mehr nutzen als die Einwohnerinnen und Einwohner von Basel-Stadt den ÖV auf Landschaftsboden.

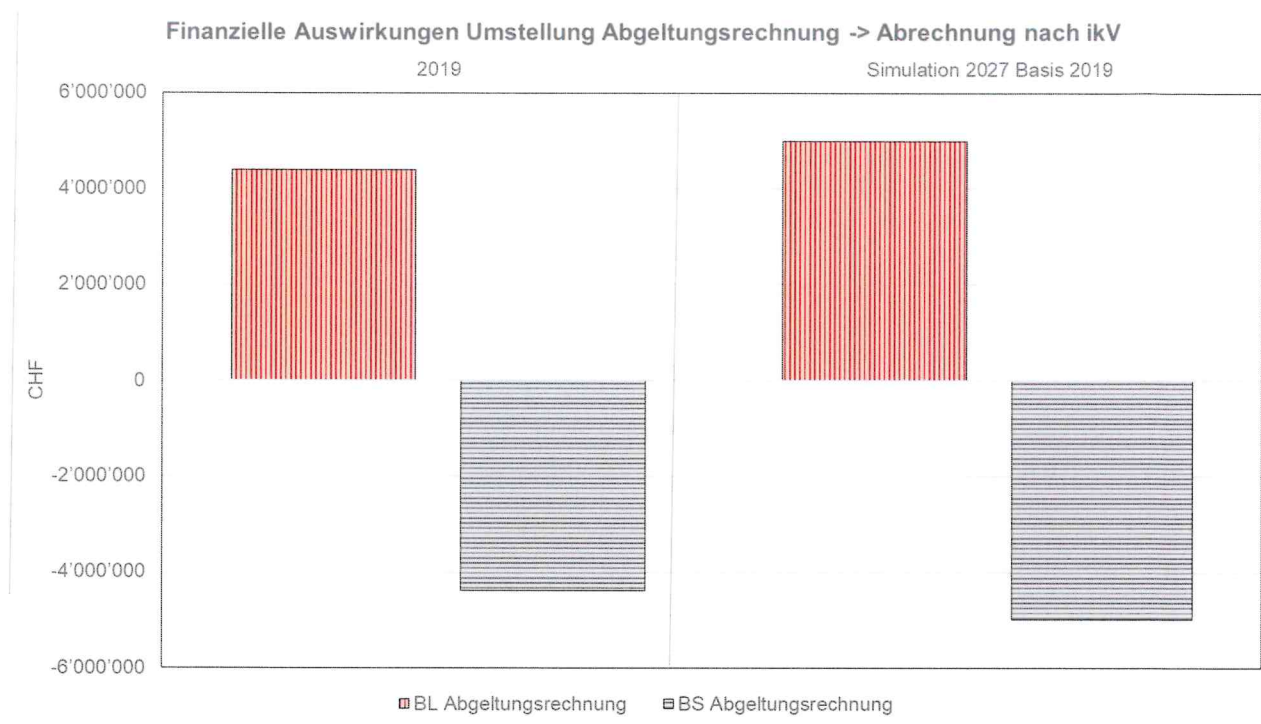


Abb. 4: Finanzielle Auswirkungen Umstellung Abgeltungsrechnung auf Abrechnung nach iKV

Abbildung 4 zeigt, dass Basel-Stadt bei Systemwechsel 2 «Abrechnung nach iKV statt Abgeltungsrechnung» um ca. 4 bis 5 Mio. Franken Abgeltung entlastet wird. Im Gegenzug steigt die Abgeltung in Basel-Landschaft um ca. 4 bis 5 Mio. Franken. Gemäss heutiger Abgeltungsrechnung bekommt der Kanton Basel-Stadt die Tramleistungen der BVB im Kanton Basel-Landschaft zu leicht tieferen Kostensätzen der BLT abgegolten. Gelten beide Kantone die ungedeckten Kosten beider Transportunternehmen anteilmässig ab, beteiligt sich Basel-Landschaft an den leicht höheren Kostensätzen der BVB. Deshalb profitiert Basel-Stadt von diesem Systemwechsel.

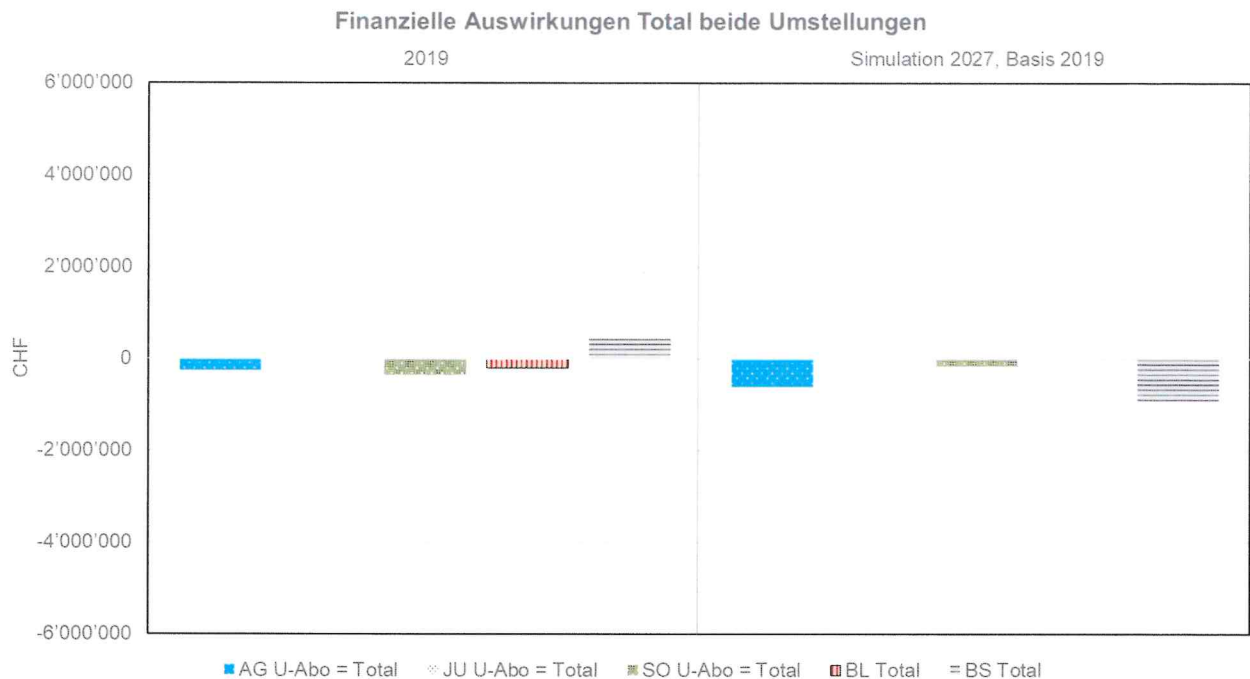


Abb. 5: Finanzielle Auswirkungen Total beider Umstellungen

Da der Kanton Basel-Stadt bei der Umstellung auf «Abrechnung gemäss iKV» gewinnt und diese Umstellung die grösseren Auswirkungen verursacht als die Umstellung auf «Abgeltung ungedeckter Kosten statt Tarifierleichterung», dürften sich die kumulierten Effekte auf die Abgeltung von Basel-Stadt gemäss Abbildung 5 insgesamt leicht positiv auswirken.

Die Untersuchungen brachten folgende Erkenntnisse:

- Die Ergebnisse sind sehr volatil, insbesondere jene der Umstellung Abgeltungsrechnung auf Abrechnung gemäss iKV (Abb. 3).
- Die Umstellung auf die Abrechnung der grenzüberschreitenden Linien gemäss iKV hat den grösseren Effekt als die Umstellung bei den Tarifierleichterungen.
- Es gibt einen Bruch vor/nach der Corona-Pandemie. In den Jahren 2016 und 2019 (und auch in sämtlichen Jahren vor 2019) wären die Umstellungen fast kostenneutral gewesen (kleine Verschiebungen in AG, JU und SO, Verschiebungen in gleicher Grössenordnung in BL und BS). Während der Pandemie zeigten sich dann grössere Abweichungen. Nach der Pandemie ist die simulierte Differenz zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt wieder mehr oder weniger ausgeglichen mit leicht positiver Tendenz zu Gunsten Basel-Stadt.
- Die finanziellen Auswirkungen in den Kantonen Aargau, Jura und Solothurn sind klein oder gar marginal, da sie von den Auswirkungen einer Umstellung der Abgeltungsrechnung nicht betroffen sind.
- Stärkere Auswirkungen haben die Umstellungen auf die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, allerdings mit jeweils umgekehrten Vorzeichen (U-Abo-Subvention zu Gunsten BL/zu Lasten BS; Abgeltungsrechnung zu Gunsten BS/zu Lasten BL), so dass sich die Effekte tendenziell in etwa ausgleichen (Abb. 5, mit Corona bedingten Ausnahmen: Simulation 2022 bzw. Simulation 2027 auf Basis 2022).

Die grösseren Schwankungen bei der Umstellung der grenzüberschreitenden Linien (BS/BL) auf eine Abrechnung gemäss iKV hängen hauptsächlich mit den Schwankungen im Ergebnis der Abgeltungsrechnung zusammen. Diese reagiert sehr sensibel auf Schwankungen in der Nachfrage (> Erträge), aber auch bei den Kosten (> Umfang Angebot resp. Leistungsüberhang und Kostenstruktur TU). Je nach Konstellation gleichen sich die Effekte aus oder verstärken sich. Letzteres war Corona bedingt zwischen 2019 und 2022 der Fall: Der Leistungsüberhang der BLT wurde

grösser (+0.6 Prozentpunkte), während der Nachfragerückgang infolge der Pandemie die Erträge insbesondere auf städtischem Gebiet sinken liess. Dies führte dazu, dass sich der Saldo der Abgeltungsrechnung zugunsten des Kantons BL entwickelte (Zahlung an BS von 3,83 Mio. Franken im Jahr 2019, 0,48 Mio. Franken im Jahr 2022).

6. Chancen und Risiken

Wie einleitend beschrieben, hat die Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW eine Reihe von Vorteilen resp. Chancen. Gleichzeitig birgt sie gewisse Risiken. Sie sind nachfolgend aufgeführt.

6.1 Ablösung der TNW-Vereinbarung durch Bestellervereinbarung

Vorteile / Chancen	Nachteile / Risiken
Wegfall Einwohnerprüfung → administrative Vereinfachung → Kosteneinsparung auf Seiten TU, Kantone, Kundinnen und Kunden	Subventionen nicht mehr Teil des Erlöses → Kostendeckungsgrad der Linien sinkt → höheres Risiko für Wegfall Bundesbeiträge auf einzelnen Linien
Ein statt zwei Finanzierungskanäle → Höhere Transparenz → Höhere Kostenwahrheit (Kostendeckungsgrade)	Subvention des U-Abos nicht mehr ersichtlich → könnte Sorge vor Abo-Preissteigerungen generieren
Niedrigere Volatilität der finanziellen Beiträge → verlässlichere Finanzplanung	Veränderung der Finanzströme → Bruch in der Statistik; langjähriger Vergleich kaum mehr möglich
Bundesrechtskonform (keine Bevorzugung EinwohnerInnen)	Kostenverschiebung zwischen den Kantonen
Angleichung an in der Schweiz übliches Finanzierungssystem → Vergleich (Benchmark) mit anderen Kantonen möglich	
Aktualisierung veralteter Vereinbarung	

6.2 Ablösung Vereinbarung BVB/BLT durch Vereinbarung zur Zusammenarbeit BS und BL im öffentlichen Verkehr

Vorteile / Chancen	Nachteile / Risiken
Stark vereinfachte Abrechnung → administrative Vereinfachung → deutlich verringerter Aufwand → Kosteneinsparung auf Seiten TU und Kantone → bessere Nachvollziehbarkeit insbes. für Parlamentarier (Wegfall komplizierte Vorlage zur Abgeltungsrechnung), höhere Transparenz → Verringerung von Fehlerquellen	Kostenverschiebung zwischen BS und BL
Wegfall duale Finanzierung, Angleichen der Finanzierungsmodi an die schweizweit übliche Praxis → höhere Transparenz über Beiträge an den öV → Erhöhung der Kostenwahrheit → bessere Vergleichbarkeit	
Aktualisierung veralteter Vereinbarung	

6.3 Fazit

Die Vorteile resp. Chancen überwiegen insbesondere hinsichtlich ihrer Wirkung die Nachteile und Risiken deutlich. Der Bund würde ein Beibehalten des Status Quo voraussichtlich in naher Zukunft ohnehin nicht mehr tolerieren.

7. Vollzug und Inkrafttreten

Bei Genehmigung der Vereinbarungen durch den Grossen Rat und ungenutztem Ablauf der Referendumsfrist (bzw. Annahme in einer Referendumsabstimmung) wird der Regierungsrat die beiden Vereinbarungen unterzeichnen, sofern diese in den anderen beteiligten Kantonen ebenfalls von den zuständigen Organen beschlossen bzw. genehmigt worden sind. Für den Kanton Basel-Stadt ist dabei relevant, dass beide Vereinbarungen von allen Beteiligten genehmigt werden. Die Inkraftsetzung nur einer der Vereinbarungen kommt für den Kanton Basel-Stadt nicht in Frage (vgl. auch Ziff. 12 Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit beim öffentlichen Verkehr und Ziff. 6¹ Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz).

Nach Unterzeichnung beider Vereinbarungen durch alle Parteien (und Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr) kommen die Vereinbarungen zustande. Die Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend die Zusammenarbeit beim öffentlichen Verkehr tritt sodann per 1. Dezember 2027 (vgl. Ziff. 12 Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit beim öffentlichen Verkehr) und die Vereinbarung zwischen den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn zum Tarifverbund Nordwestschweiz per 1. Dezember 2027 in Kraft (vgl. Ziff. 6¹ Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz).

Da für die bisherigen Vereinbarungen mit Ablösung durch die neuen Vereinbarungen kein Verwendungszweck mehr besteht, werden diese aufgehoben. Die Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990 vom 30. Mai 1989 (SG 953.900) wird per Inkrafttreten der Nachfolge-Vereinbarung, d.h. per 1. Dezember 2027, aufgehoben (vgl. Ziff. 5 Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz). Aufgrund der Übergangsregelung (vgl. Ziff. 11. Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr) erfolgt die Aufhebung der Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 (SG 953.800) erst per 31. Dezember 2028 und nicht zeitgleich mit dem Inkrafttreten der Nachfolgevereinbarung (vgl. Ziff. 10. Vereinbarung betreffend die Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr).

Mit Inkrafttreten werden die beiden neuen Vereinbarungen in die kantonale Gesetzessammlung aufgenommen und die beiden alten zum Zeitpunkt ihrer Aufhebung daraus entfernt.

8. Prüfungen

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat die beiden Vereinbarungen gemäss § 4 Abs. 1 des Gesetzes über Publikationen im Kantonsblatt und über die Gesetzessammlung des Kantons Basel-Stadt vom 19. Oktober 2016 (Publikationsgesetz; SG 151.200) in redaktioneller und gesetzestechnischer Hinsicht geprüft (sog. formelle Prüfung).

9. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss (Bestandteil Ratschlag)
- Vereinbarung zwischen den Kantonen AG, BL, BS, JU, SO zum Tarifverbund Nordwestschweiz, Entwurf vom 30.11.2025 (Beilage 2)
- Vereinbarung zwischen BS und BL betreffend die Zusammenarbeit beim öffentlichen Verkehr, Entwurf vom 30.11.2025 (Beilage 3)
- Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990 vom 30. Mai 1989 (Beilage 4)
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982; Stand 1. Januar 1995 (Beilage 5)

Grossratsbeschluss

Vereinfachung der Finanzflüsse im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW)

Ablösung der TNW-Vereinbarung 1990 durch die Vereinbarung zwischen den Kantonen AG, BL, BS, JU, SO zum Tarifverbund Nordwestschweiz

Ablösung der Vereinbarung BVB/BLT durch die Vereinbarung zur Zusammenarbeit BS und BL im öffentlichen Verkehr

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Der Grosse Rat genehmigt die Vereinbarung zwischen den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura, Solothurn zum Tarifverbund Nordwestschweiz.
2. Der Grosse Rat genehmigt die Vereinbarung zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend die Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr.
3. Der Regierungsrat wird ermächtigt die Vereinbarungen gemäss Ziffer 1 und Ziffer 2 zu unterzeichnen.
4. Die Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990 (SG 953.900) sowie die Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom Januar 1982 (SG 953.800) werden aufgehoben.
5. Die Inkraftsetzung der neuen und die Ausserkraftsetzung der bisherigen Vereinbarungen erfolgt gemäss den Bestimmungen in den neuen Vereinbarungen.
6. Die Beschlüsse unter Ziffer 1 bis 3 stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung von gleichlautenden Beschlussfassungen durch die anderen Vereinbarungsparteien.

Dieser Beschluss wird publiziert und unterliegt dem Referendum.

Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz (Vereinbarung TNW 2025)

Vom [Datum]

Die Kantone

Solothurn, handelnd durch den Regierungsrat, vertreten durch das Amt für Verkehr und Tiefbau, Röhlihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn,

Basel-Stadt, handelnd durch den Regierungsrat, vertreten durch das Bau- und Verkehrsdepartement, Münsterplatz 11, 4001 Basel,

Basel-Landschaft, handelnd durch den Regierungsrat, vertreten durch die Bau- und Umweltschutzdirektion, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal,

Aargau, handelnd durch den Regierungsrat, vertreten durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau,

Jura, handelnd durch das Gouvernement, vertreten durch das Département de l'environnement et de la culture, 2, rue du 24-Septembre, 2800 Delémont,

vereinbaren:

Ziff. 1 Ausgangslage

¹ Mit dem Tarifverbund Nordwestschweiz besteht in der Region Nordwestschweiz ein einheitliches Tarifsysteem für die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Grundlage dieses Tarifverbunds bildet die Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990 vom 30. Mai 1989 ¹⁾ (nachstehend: TNW-Vereinbarung 1990).

² Seit dem Jahr 2015 betreibt der Verein TNW Tarifverbund Nordwestschweiz (nachstehend: TNW-Verein) den Tarifverbund Nordwestschweiz.

³ Der Tarifverbund Nordwestschweiz umfasst derzeit das folgende Gebiet (nachstehend: Verbundgebiet):

- a) Kanton Solothurn: Bezirke Dorneck und Thierstein sowie die Einwohnergemeinde Kienberg,
- b) Kanton Basel-Stadt: ganzes Territorium,
- c) Kanton Basel-Landschaft: ganzes Territorium,
- d) Kanton Aargau: Bezirke Laufenburg und Rheinfelden sowie die Einwohnergemeinde Densbüren,
- e) Kanton Jura: Gemeinde Ederswiler und Ortsteil Löwenburg der Gemeinde Pleigne.

⁴ Gestützt auf die TNW-Vereinbarung 1990 vergünstigen die Kantone mit Tarifierleichterungen alle Monats- und Jahresabonnemente, welche die Einwohnerinnen und Einwohner der im Verbundgebiet gelegenen Gemeinden erwerben. Die damit verbundene Einwohnerprüfung führt zu einem administrativen Aufwand, der sich aufgrund verschärfter Datenschutzvorschriften künftig noch erhöhen dürfte. Zudem ändert sich das Total dieser Tarifierleichterungen jährlich, was die Finanzplanung der Kantone und Transportunternehmen erschwert und ebenfalls administrativen Aufwand generiert.

⁵ Die Kantone wollen künftig die Abonnements-Vergünstigungen in die Abgeltung der ungedeckten Kosten gemäss der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) vom 16. Oktober 2024 ²⁾ integrieren.

¹⁾ SG 953.900

²⁾ SR 745.16

⁶ Die Integration der Tarifierleichterungen in die Abgeltung der ungedeckten Kosten bedingt eine Aktualisierung der TNW-Vereinbarung 1990. Dies bietet die Gelegenheit, die TNW-Vereinbarung 1990 generell zu aktualisieren und zur Vereinfachung der Zusammenarbeit im TNW in die vorliegende Vereinbarung zu überführen.

Ziff. 2 Zweck

¹ Die vorliegende Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz regelt die Zusammenarbeit der im Verein TNW vertretenen Kantone (Bestellerkantone).

Ziff. 3 Bestellerstrategie im TNW

¹ Die Kantone vereinbaren, die Abonnements-Vergünstigungen in die Abgeltung der ungedeckten Kosten gemäss ARPV zu integrieren.

² Die Bestellerkantone verfolgen im TNW eine gemeinsame Strategie und stimmen Anpassungen der Strategie untereinander ab. Sie koordinieren die Politik des öffentlichen Verkehrs in ihren Kantonen, soweit diese mit dem Tarifverbund zusammenhängt.

³ Der TNW als integraler Tarifverbund soll den öffentlichen Verkehr in der Region Nordwestschweiz fördern. Innerhalb des integralen Tarifverbunds (=TNW-Gebiet) gilt ein einheitliches Tarifsysteem für alle angeschlossenen Unternehmen. Das bedeutet, dass das gesamte Verbundgebiet mit einem einzigen Fahrausweis genutzt werden kann.

⁴ Die Kantone setzen sich im TNW für Massnahmen ein, die eine ressourcenschonende Mobilität ermöglichen.

Ziff. 4 Verbundtarif

¹ Die Kantone verpflichten die Transportunternehmen im Bestellverfahren für die Transportleistungen des abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehrs im Verbundgebiet,

- a) den Tarif des Tarifverbunds Nordwestschweiz anzuwenden,
- b) Tarifmassnahmen auf nationaler Ebene nachzuvollziehen,
- c) die Fahrausweise und die weiteren tarifären Produkte des Tarifverbunds Nordwestschweiz gegenseitig anzuerkennen,
- d) im TNW-Gebiet ausschliesslich die Fahrausweise und die weiteren tarifären Produkte des Tarifverbunds Nordwestschweiz anzubieten und
- e) für Fahrten von und nach ausserhalb des Verbundgebiets mindestens die Fahrausweise und die weiteren tarifären Produkte des nationalen direkten Verkehrs gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) vom 20. März 2009 ³⁾ anzuerkennen.

Ziff. 5 Aufhebung der TNW-Vereinbarung 1990

¹ Die TNW-Vereinbarung 1990 wird per Inkrafttreten dieser Vereinbarung gemäss Ziff. 6 Abs. 1 hiernach aufgehoben. Die weiteren Parteien der TNW-Vereinbarung 1990 haben sich mit der Beendigung der TNW-Vereinbarung 1990 einverstanden erklärt (Zustimmungserklärungen im Anhang).

Ziff. 6 Schlussbestimmungen

¹ Diese Vereinbarung kommt durch allseitige Unterzeichnung der Kantone und Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) zustande. Sie tritt per 1. Dezember 2027 unter den Bedingungen in Kraft, dass

- a) die Aufhebung der Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 ⁴⁾ und deren Ablösung durch eine Nachfolgevereinbarung auf dieses Datum hin rechtskräftig beschlossen sind,
- b) der TNW-Verein seine Statuten entsprechend den Vorgaben der Kantone auf dieses Datum hin angepasst hat.

³⁾ SR 745.1

⁴⁾ SG 953.800

² Diese Vereinbarung kann unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 12 Monaten auf die nächste Angebotsperiode der Transportunternehmen schriftlich gekündigt werden. Die Kündigung ist allen Parteien zuzustellen. Tritt ein Kanton aus dem Tarifverbund aus, so trägt er die Anpassungskosten, welche dadurch bei den verbleibenden Kantonen, den Transportunternehmen und beim TNW-Verein oder dessen Nachfolgeorganisation entstehen.

³ Der Anhang zur vorliegenden Vereinbarung bildet einen integralen Teil derselben. Im Falle von Widersprüchen zwischen dem Text der Vereinbarung in den Ziffern 2 bis 4 und dem Anhang geht der Text der Vereinbarung vor.

⁴ Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung und des Anhangs zur Vereinbarung bedürfen der einfachen Schriftlichkeit.

⁵ Sollten Teile dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden oder sollte ein nationales System die regionalen Tarifverbünde ersetzen, sind sie durch solche Regelungen zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Zweck dieser Vereinbarung am besten entsprechen. Dasselbe gilt im Falle von Vertragslücken.

Ziff. 7 Anwendbares Recht und Gerichtsstand

¹ Die vorliegende Vereinbarung untersteht ausschliesslich Schweizer Recht.

² Für alle Streitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung, einschliesslich solcher über ihr gültiges Zustandekommen, ihre Rechtswirkung, ihre Abänderung oder Auflösung, ist das Bundesgericht gemäss Art. 120 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, BGG) vom 17. Juni 2005 ⁵⁾ ausschliesslich zuständig.

Solothurn, dd. mmmm 2026
Im Namen des Regierungsrats des Kantons Solothurn
Sandra Kolly, Landammann

Basel, dd. mmmm 2026
Im Namen des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt
Esther Keller, Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement

Liestal, dd. mmmm 2026
Im Namen des Regierungsrats des Kantons Basel-Landschaft
Isaac Reber, Vorsteher Bau- und Umweltschuttdirektion

Aarau, dd. mmmm 2026
Im Namen des Regierungsrats des Kantons Aargau
Stephan Attiger, Landstatthalter

Delémont, dd. mmmm 2026
Im Namen des Gouvernement de la République et Canton du Jura
David Eray, Vorsteher Département de l'environnement et de la culture

Genehmigung dieser Vereinbarung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV):

Ittingen, dd. mmmm 2026
Christa Hostettler, Direktorin, Martin von Känel, Vizedirektor

⁵⁾ SR 173.110

Zustimmungserklärung der Transportunternehmen zur Beendigung der «Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990» vom 30. Mai 1989

Die nachfolgenden Parteien bestätigen mit ihrer Unterschrift, dass sie mit der Beendigung der «Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990» vom 30. Mai 1989 einverstanden sind.

2. Schweizerische Bundesbahnen AG

Bern, den _____ Im Namen des

Vorname Name
Funktion

3. Postauto AG

Bern, den _____ Im Namen des

Vorname Name
Funktion

4. Basler Verkehrs-Betriebe

Basel, den _____ Im Namen des

Vorname Name
Funktion

5. BLT Baselland Transport AG

Oberwil, den _____ Im Namen des

Vorname Name
Funktion

Gemäss § 7 des Vertrags über die Aufnahme des bernischen Amtsbezirks Laufen und seiner Gemeinden Blauen, Brislach, Burg im Leimental, Dittingen, Duggingen, Grellingen, Laufen, Liesberg, Nenzlingen, Roggenburg, Röschenz, Wahlen, Zwingen in den Kanton Basel-Landschaft vom 10. Februar 1983, übernimmt der Kanton Basel-Landschaft alle vertraglichen Rechte und Pflichten als Rechtsnachfolger des Kantons Bern, soweit sie öffentliche Anliegen des Bezirks Laufen betreffen.

Die Vereinbarung TNW 2025 kann unter § 7 dieses Vertrags subsumiert werden. Damit ist der Kanton Basel-Landschaft der Rechtsnachfolger vom Kanton Bern. Bern muss deshalb nicht mehr begrüsst werden.



Vereinbarung über die Zusammenarbeit beim öffentlichen Verkehr (Zusammenarbeitsvereinbarung ÖV BS-BL)

Vom [Datum]

Die Kantone Basel-Stadt, handelnd durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf § 106 Abs. 1 in Verbindung mit § 85 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 ¹⁾ und Basel-Landschaft, handelnd durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 64 Abs. 1 Bst. b in Verbindung mit § 77 Abs. 1 Bst. b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 ²⁾,

beide zusammen nachstehend auch «Kantone» genannt,

vereinbaren:

Ziff. 1 Ausgangslage

¹ Die beiden Kantone kooperieren derzeit im öffentlichen Verkehr auf Basis der «Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982» gemäss dem Stand vom 1. Januar 1995 ³⁾ (nachstehend «BVB/BLT-Vereinbarung 1982»).

² Die Kantone sind sich einig, dass die Inhalte der BVB/BLT-Vereinbarung 1982 aktualisiert und in die vorliegende Vereinbarung überführt werden sollen. Die vorliegende Vereinbarung ersetzt somit die BVB/BLT Vereinbarung von 1982.

Ziff. 2 Zweck

¹ Die vorliegende Vereinbarung regelt die Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen den beiden Kantonen betreffend der Bus- und Tramlinien, welche grenzüberschreitend auf beiden Kantonsgebieten verkehren.

Ziff. 3 Bestellung des interkantonalen Verkehrsangebots

¹ Das Bestellverfahren inklusive der Finanzierung für die interkantonalen Bus- und Tramlinien der beiden Kantone richtet sich nach den Vorgaben von Art. 28 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) vom 20. März 2009 ⁴⁾ und der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) vom 16. Oktober 2024 ⁵⁾ sowie allfälliger Nachfolgeregelungen.

² Die Kantone koordinieren ihre Angebote im öffentlichen Verkehr innerhalb der Kantonsgebiete Basel-Landschaft und Basel-Stadt, um einen möglichst attraktiven und wirtschaftlichen öffentlichen Verkehr zu gewährleisten.

Ziff. 4 Finanzierung und Unterhalt der Infrastruktur

¹ Die Finanzierung der Infrastruktur von neuen, die Kantonsgrenze zwischen Basel-Landschaft und Basel-Stadt überschreitender Tram- und Businfrastrukturen sowie deren baulicher Unterhalt erfolgt grundsätzlich nach dem Territorialprinzip. Die Kantone können eine vom Territorialprinzip abweichende Finanzierungsregelung vereinbaren.

² Die Nutzung der Traminfrastruktur in jedem Kanton wird gemäss Art. 9c des Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957 ⁶⁾ über den Trassenpreis entschädigt.

¹⁾ SG [111.100](#)

²⁾ SGS [100](#)

³⁾ SG [953.800](#)

⁴⁾ SR [745.1](#)

⁵⁾ SR [745.16](#)

⁶⁾ SR [742.101](#)

Ziff. 5 Interkantonale ÖV-Kommission BL/BS

¹ Die ÖV-Kommission besteht als ständiges, konsultatives Organ zur Behandlung aller die Kantone gemeinsam betreffenden Fragen, die sich aus dem Vollzug dieser Vereinbarung ergeben.

² Die Kommission setzt sich aus den beiden ÖV-Delegierten der Kantone sowie den Direktoren oder Direktorinnen der Transportunternehmen AAGL, BLT und BVB zusammen.

³ Die Mitarbeit in der Kommission wird nicht entschädigt.

⁴ Die Kommission kann Fachleute mit beratender Stimme beiziehen und einen Sekretär oder eine Sekretärin ernennen.

⁵ Der Vorsitz der Kommission wird alternierend von einem/r der beiden ÖV-Delegierten wahrgenommen. Die Kommission wählt die vorsitzende Person für eine Amtsdauer von zwei Jahren.

⁶ Die ÖV-Kommission tagt bei Bedarf, mindestens aber einmal pro Kalenderjahr. Jedes Kommissionsmitglied gemäss Ziff. 5 Abs. 2 kann jederzeit die Einberufung einer Sitzung beim Kommissionsvorsitz beantragen. Eine beantragte Sitzung ist in der Regel innert Monatsfrist durchzuführen.

⁷ Entscheidet die ÖV-Kommission nicht einstimmig, so sind die verschiedenen Auffassungen in der Berichterstattung anzuführen.

Ziff. 6 Aufgaben der interkantonalen ÖV-Kommission BL/BS

¹ Die ÖV-Kommission BL/BS hat insbesondere folgende Aufgaben:

- a) Sie kann mit den Aufgaben zusammenhängende Empfehlungen zuhanden der beiden Kantonsregierungen abgeben sowie Anträge stellen.
- b) Sie stimmt die Strategie und Bestellung der kantonsüberschreitenden Verkehrsangebote ab.
- c) Sie gibt Empfehlungen und Stellungnahmen zu laufenden kantonsüberschreitenden Projekten (Angebot, Betrieb, Infrastruktur) im Bereich Tram und Bus zuhanden der beiden Kantonsregierungen ab.
- d) Sie nimmt Stellung zu allen baulichen und dauernden betrieblichen Massnahmen, welche die Verkehrsunternehmen gemeinsam betreffen und unterbreitet den dafür zuständigen Instanzen Bericht und Antrag.

Ziff. 7 Mitbestimmung

¹ Die Kantone verpflichten sich, sich gegenseitig eine institutionalisierte Mitbestimmung in ihren Verkehrsunternehmen zu gewähren.

Ziff. 8 Vertragsanpassungen

¹ Die Regierungen der beiden Kantone sind ermächtigt, Anpassungen dieser Vereinbarung zu beschliessen, sofern der Kerngehalt nicht angetastet wird.

Ziff. 9 Kündigung

¹ Diese Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Sie kann von jeder der beiden Kantonsregierungen mit einer Kündigungsfrist von drei Jahren auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.

Ziff. 10 Aufhebung bisherigen Rechts

¹ Mit dem rechtskräftigen Abschluss der vorliegenden Vereinbarung wird die "BVB/BLT-Vereinbarung 1982" per 31. Dezember 2028 aufgehoben.

Ziff. 11 Übergangsregelung

¹ Der Kanton Basel-Landschaft erstellt die letzte Betriebsrechnung für das Jahr 2027 gemäss der bisherigen Vereinbarung im Jahr 2028. Die Transportunternehmen liefern die dafür notwendigen Zahlen. Die interkantonale ÖV-Kommission BS/BL prüft die Betriebsrechnung zuhanden der beiden Kantonsregierungen.

² Die letzte Ausgleichszahlung wird mittels Rechnung durch den begünstigten Kanton ausgelöst. Vorbehalten bleibt die Genehmigung der Betriebsrechnung durch die jeweils dafür zuständigen Organe.

³ Ab dem Bestelljahr 2028 gilt die vorliegende Vereinbarung. Die Kantone laden die Transportunternehmen mindestens 12 Monate vor Beginn des Fahrplanjahres (spätestens im Dezember 2026) zur Überarbeitung der Offerten für das Fahrplanjahr 2028 ein, mit dem Ziel, dass die Transportunternehmen die überarbeiteten Offerten für das Fahrplanjahr 2028 bis spätestens 30. April 2027 an die Kantone einreichen.

⁴ Die Kantone streben an, nach Abschluss der Verhandlungen, voraussichtlich per Ende 2027 die Angebotsvereinbarungen für das Fahrplanjahr 2028 zu unterzeichnen.

Ziff. 12 Inkrafttreten

¹ Diese Vereinbarung kommt nach der Genehmigung durch den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt und durch den Landrat des Kantons Basel-Landschaft durch allseitige Unterzeichnung zustande. Sie tritt per 1. Dezember 2027 in Kraft unter der Bedingung, dass die Aufhebung der «Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990 vom 30. Mai 1989 ⁷⁾ und deren Ablösung durch eine Nachfolgevereinbarung auf dieses Datum hin rechtskräftig beschlossen sind.

Ziff. 13 Schlussbestimmungen

¹ Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der einfachen Schriftlichkeit.

² Sollten Teile dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden, sind sie durch solche Regelungen zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Zweck dieser Vereinbarung am besten entsprechen. Dasselbe gilt im Falle von Vertragslücken.

Ziff. 14 Anwendbares Recht und Gerichtsstand

¹ Die vorliegende Vereinbarung untersteht ausschliesslich Schweizer Recht.

² Für alle Streitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung, einschliesslich solcher über ihr gültiges Zustandekommen, ihre Rechtswirkung, ihre Abänderung oder Auflösung, ist das Bundesgericht gemäss Art. 120 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz, BGG) vom 17. Juni 2005 ⁸⁾ ausschliesslich zuständig.

Kanton Basel-Stadt

Basel, dd. mmmm 2026

Im Namen des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt:

Esther Keller, Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement

Kanton Basel-Landschaft

Liestal, dd. mmmm 2026

Im Namen des Regierungsrats des Kantons Basel-Landschaft:

Isaac Reber, Vorsteher Bau- und Umweltschutzdirektion



⁷⁾ SG 953.900

⁸⁾ SR 173.110

Vereinbarung zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) den Schweizerischen PTT-Betrieben (PTT) den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) der BLT Baselland Transport AG (BLT) und den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura, Solothurn betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990 ^{1) 2)}

Vom 30. Mai 1989 (Stand 1. Januar 1993)

1 Ziele und Zweck

Ziff. 11

¹ Diese Vereinbarung, zu welcher der Kommentar zur Ziff. 32 ein integrierender Bestandteil bildet, ermöglicht die Weiterführung des integralen Tarifverbundes Nordwestschweiz mit dem Ziel der Verbesserung des modal split zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Ziff. 12

¹ Durch den integralen Tarifverbund soll der Kostendeckungsgrad sämtlicher beteiligter Transportunternehmen mittelfristig verbessert werden.

Ziff. 13

¹ Die Vertragspartner verpflichten sich, für Fahrten im Verbundgebiet (bezeichnet in Ziff. 21) ausschliesslich Fahrausweise gemäss Verbundtarif auszugeben.

Ziff. 14

¹ Die Verbundfahrausweise ermöglichen innerhalb des Gültigkeitsbereiches die freie Wahl des Transportunternehmens.

2 Anwendungsbereich

Ziff. 21

¹ Das Tarifverbundgebiet (siehe Anhang 1 ³⁾) umfasst:

- Kanton Aargau: Bezirke Laufenburg und Rheinfelden sowie die Gemeinden Bözen, Densbüren, Effingen, Elfingen und Hottwil
- Kanton Basel-Landschaft: ganzes Territorium
- Kanton Basel-Stadt: ganzes Territorium
- Kanton Bern: Amtsbezirk Laufen
- Kanton Jura: Gemeinde Ederswiler und Ortsteil Löwenburg der Gemeinde Pleigne
- Kanton Solothurn: Bezirke Dorneck und Thierstein sowie die Einwohnergemeinde Kienberg

Ziff. 22

¹ Der Kanton Basel-Landschaft vertritt die Autobus AG (AAGL) und die Waldenburgerbahn AG (WB) im Tarifverbund Nordwestschweiz, der Kanton Aargau die Stadtbuss AG Rheinfelden.

¹⁾ Vergleiche auch den GRB vom 12. 1. 1989 betreffend die Weiterführung des Tarifverbundes Nordwestschweiz ab 1. 1. 1990 auf unbestimmte Zeit (KtBl 1989 I 57).

²⁾ Dieser Erlass trägt ein Mehrfachdatum und zwar 29. 5. / 30. 5. 27. 6. / 26. 7. / 8. 8. / 12. 9. / 27. 9. und 24. 10. 1989. Systembedingt kann hier nur ein Datum angezeigt werden.

³⁾ Dieser Anhang wird hier nicht abgedruckt. Er kann bei der Direktion der BVB eingesehen werden.

Ziff. 23

¹ Vom öffentlichen Verkehr erschlossene Gemeinden oder Transportunternehmen, die am 1. Januar 1990 nicht dem Tarifverbundgebiet angehören, können nur mit Zustimmung aller Vertragspartner in das Tarifverbundgebiet integriert werden. Bei Integration von Gemeinden sind die Folgekosten vom entsprechenden Kanton zu übernehmen.

Ziff. 24

¹ Für Verkehrsverbindungen, welche die Tarifverbundgrenzen überschreiten, gelten die Tarife des betreffenden Transportunternehmens.

Ziff. 25

¹ Wenn eine oder mehrere Gemeinden des in Ziff. 21 definierten Gebietes dem Tarifverbund nicht beitreten bzw. aus dem Verbund ausscheiden, können hinterliegende Gebiete vom Verbund ausgeschlossen werden.

3 Tarif**Ziff. 31**

¹ Der Verbundtarif Nordwestschweiz ⁴⁾ enthält die besonderen Bestimmungen für den Anwendungsbereich, den Verkauf und die Kontrolle der Fahrausweise. Er ist Bestandteil dieser Vereinbarung. Wesentliche Änderungen der Abonnementsstruktur sind auf Antrag der Transportunternehmen von allen TNW-Partnern (Kantone und Transportunternehmen) gemeinsam zu beschliessen.

Ziff. 32

¹ Tarifierpassungen zum Ausgleich der Teuerung (siehe Kommentar im Anhang) werden von den Transportunternehmen gemeinsam beschlossen.

² Liegen die im TNW gemeinsam beschlossenen Tarifmassnahmen unterhalb der gesamtschweizerischen Tarifierpassung oder werden diese zeitlich verzögert eingeführt, werden die daraus entstehenden effektiven Einnahmefälle gemäss Kommentar abgegolten.

³ SBB und PTT geben dem Tarifverbund ihre gesamtschweizerischen Tarifierhöhungen spätestens sechs Monate im voraus bekannt.

4 Beiträge der öffentlichen Hand**Ziff. 41**

¹ Die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn verpflichten sich, für jedes Monatsabonnement, das von Einwohnern ihrer im Verbundgebiet liegenden Gemeinden gekauft wird, ab 1. Januar 1992 einen Beitrag von Fr. 25.– an den Tarifverbund zu entrichten. *

² Dieser Beitrag wird für Jugendjahresabonnemente für elf Monate, für alle übrigen Jahresabonnemente für zwölf Monate geleistet.

Ziff. 42

¹ Die finanzielle Beteiligung der im Verbundgebiet liegenden Gemeinden ist Sache der Kantone.

⁴⁾ Der Verbundtarif Nordwestschweiz wird hier nicht abgedruckt. Er kann bei der Direktion der BVB eingesehen werden.

5 Bezugsberechtigung

Ziff. 51 *

¹ Verbundabonnemente zum Benutzertarif, wie er unter Einrechnung der Beiträge der öffentlichen Hand an jedes Abonnement (gemäss Ziff. 41) zustande kommt, werden nur an Einwohner von Gebietskörperschaften abgegeben, die dem TNW angehören.

² Für Einwohner nicht am TNW beteiligter Gemeinden oder Gebiete, erhöht sich der Preis um den Beitrag der öffentlichen Hand gemäss Ziff. 41 (Sonderlösungen für Grenzgänger aus Deutschland/ Frankreich bleiben vorbehalten). Vereinbarungen mit anderen schweizerischen Tarifverbunden nach dem System Zone/Strecke/Zone sind möglich. Die Zone/Strecke ausserhalb des TNW-Gebietes muss von den dortigen Körperschaften bzw. den SBB/PTT ermässigt sein. Der Bezug der Zone/Strecke-Abonnemente ausserhalb des TNW-Gebietes muss für Einwohner des TNW-Gebietes im Gegenrecht zu denselben Bedingungen möglich sein wie für die Einwohner des entsprechenden Verbundes.

³ Im Rahmen einer solchen Vereinbarung gibt der TNW an Personen, die ausserhalb des TNW-Gebietes Wohnsitz haben, nur Erwachsenen- und Juniorenabonnemente ab. Senioren- und IV-Abonnemente werden nicht abgegeben.

Ziff. 52

¹ Alle Abonnementstypen lauten auf einen Namen. Durch die Ausgabe der Abonnemente nach dem Einzahlungsscheinsystem (ESR) ist die Erfüllung der Bedingung gemäss Ziff. 51 gewährleistet.

6 Initialkosten

Ziff. 61

¹ Sämtliche bei den Transportunternehmen anfallenden Initialkosten gehen zu deren Lasten.

² Sie umfassen insbesondere

- die Beschaffung von Billettautomaten und Entwertern,
- die Vorbereitung von Inkasso und Abrechnung,
- die Instruktion des Verkaufspersonals.

7 Mehreinnahmen, Mehrausgaben

Ziff. 71

¹ Allfällige Mehreinnahmen verbleiben den Transportunternehmen, allfällige Mehrausgaben gehen zu deren Lasten.

8 Bundesbeiträge

Ziff. 81

¹ Die beteiligten Kantone setzen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass die bisherigen und zusätzlichen Bundesbeiträge an die im Tarifverbund Nordwestschweiz zusammengefassten Transportunternehmen ausgerichtet werden und nicht zu Lasten des Tarifverbundes reduziert werden.

9 Abrechnung

Ziff. 91

¹ Das geschäftsführende Transportunternehmen (BVB/BLT) stellt den Kantonen für den zu leistenden Beitrag der öffentlichen Hand an den Tarifverbund Rechnung.

Ziff. 92

¹ Die Transportunternehmen stellen den Kantonen die für die finanzielle Beteiligung der Gemeinden sowie die für den Tarifverbund notwendigen statistischen Unterlagen zur Verfügung. Die Verkehrsabrechnung des Tarifverbundes ist den Kantonen offenzulegen.

Ziff. 93

¹ Die Aufteilung der Verkehrseinnahmen sowie der Beiträge der öffentlichen Hand gemäss Ziff. 41 wird in der Vereinbarung zwischen den Transportunternehmen ⁵⁾ geregelt.

10 Dauer und Kündigung**Ziff. 101**

¹ Diese Vereinbarung ist jeweils auf den 31. Dezember kündbar, erstmals auf den 31. Dezember 1991.

² Die Kündigungsfrist beträgt zwölf Monate. Die Kündigung ist allen Vertragspartnern zuzustellen.

Ziff. 102

¹ Tritt ein Kanton aus dem Tarifverbund aus, so übernimmt er die dadurch bei den Transportunternehmen entstehenden Folgekosten.

11 Schlussbestimmungen**Ziff. 111**

¹ Diese Vereinbarung tritt auf den 1. Januar 1990 in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit. Sie ersetzt die Vereinbarung zwischen den SBB, den PTT, den BVB, der BLT und den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz ab 1. Juni 1987, vom 2. Juni / 22. Mai / 9. Juni / 31. März / 5. Mai / 7. April / 12. Mai / 19. Mai / 4. August 1987.

Ziff. 112

¹ Mit Rechtskraft dieser Vereinbarung wird der Tarifverbundvertrag BVB/BLT vom 17. / 27. Dezember 1979 aufgehoben.

Ziff. 113

¹ Das von allen Vertragspartnern unterzeichnete Original wird beim geschäftsführenden Transportunternehmen hinterlegt. Die übrigen Vertragspartner erhalten eine Kopie des Originalschriftstückes.

Ziff. 114

¹ Änderungen der Vereinbarung bedürfen der Zustimmung der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn sowie der Transportunternehmen.

Ziff. 115

¹ Das Bundesamt für Verkehr beaufsichtigt die Tarifpolitik des Tarifverbundes Nordwestschweiz im Rahmen der Bundesgesetzgebung. Innerhalb des Tarifverbundes nimmt das Bundesamt ein Mitspracherecht wahr.

² Das Bundesamt für Verkehr genehmigt die Vereinbarung und die notwendig werdenden Änderungen.

Ziff. 116

¹ Gerichtsstand ist das Geschäftsdomizil des geschäftsführenden Transportunternehmens.

⁵⁾ Diese Vereinbarung, welcher der Regierungsrat am 21. 2. 1989 zugestimmt hat, wird hier nicht abgedruckt. Sie kann bei der Direktion der BVB eingesehen werden.

Ziff. 117

¹ Bei Streitigkeiten über die Auslegung und die Anwendung dieser Vereinbarung, die sich nicht auf dem Verhandlungsweg zwischen den Vertragspartnern beilegen lassen, entscheidet ein Schiedsgericht.

² Das Schiedsgericht konstituiert sich selbst, jeder Vertragspartner delegiert einen Vertreter. Kann sich das Schiedsgericht nicht auf einen Vorsitzenden einigen, bestimmt das Bundesamt für Verkehr einen neutralen Vorsitzenden.

Aarau, den 12. September 1989

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Aargau

Der Landammann: Rickenbach

Der Staatsschreiber: Sieber

Liestal, den 27. Juni 1989

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft

Der Präsident: Stöckli

Der Landschreiber: Guggisberg

Basel, den 30. Mai 1989

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident: Facklam

Der Staatsschreiber: Weiss

Bern, den 27. September 1989

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Bern

Der Präsident: Augsburgsberger

Der Staatsschreiber: Nuspliger

Delémont, le 24 octobre 1989

République et Canton du Jura

Le président: Beuret

Le chancelier: Boinay

Solothurn, den 8. August 1989

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Solothurn

Der Landammann: Egger

Der Staatsschreiber: Schwaller

Bern, den 26. Juli 1989

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

Departement Marketing und Produktion

Der Generaldirektor: Eisenring

Bern, den 26. Juli 1989

Generaldirektion der PTT-Betriebe

Postdepartement

Der Generaldirektor: Clivaz

Basel, den 30. Mai 1989
Basler Verkehrs-Betriebe
Der Vorsteher der BVB: Feldges
Der Direktor: Oertli

Oberwil, den 29. Mai 1989
BLT Baselland Transport AG
Der Verwaltungsratspräsident: Nyffeler
Der Delegierte des Verwaltungsrates: Messmer

Genehmigt durch das Bundesamt für Verkehr:
Bern, den 1. November 1989
Bundesamt für Verkehr
Der Direktor: Bürki

Änderungstabelle - Nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	Fundstelle
30.05.1989	01.01.1990	Erlass	Erstfassung	00.00.0000
27.02.1992	01.01.1992	Ziff. 41 Abs. 1	geändert	-
03.11.1992	01.01.1993	Ziff. 51	totalrevidiert	-

Änderungstabelle - Nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	Fundstelle
Erlass	30.05.1989	01.01.1990	Erstfassung	00.00.0000
Ziff. 41 Abs. 1	27.02.1992	01.01.1992	geändert	-
Ziff. 51	03.11.1992	01.01.1993	totalrevidiert	-

Anhang

Kommentar zu Ziff. 32 der TNW-Vereinbarung

Eine Tarifierpassung zum Ausgleich der Teuerung, gemäss Ziff. 32, ist in der Kompetenz der Transportunternehmen des TNW. Beschlüsse müssen bei den einzelnen Transportunternehmen gemäss den bestehenden Tarifierheiten gefasst werden.

Was geschieht, wenn im TNW eine gesamtschweizerische Tarifierpassung nicht oder zeitlich verzögert mitvollzogen wird?

1. Als gesamtschweizerische Tarifierpassung gilt ein Tarifierbeschluss, welcher für SBB, PTT und die beteiligten KTU wirksam wird. Die TNW-Partner sind gemeinsam bestrebt, die verbundinternen Tarifiermassnahmen auf jene des direkten schweizerischen Verkehrs abzustimmen.
2. Die gesamtschweizerische Tarifierpassung gilt im TNW als mitvollzogen, wenn diese vom gesamtschweizerischen durchschnittlichen Erhöhungssatz nach oben oder nach unten nicht mehr als einen Prozentpunkt abweicht.
3. Falls die gesamtschweizerische Tarifierpassung vom TNW nicht auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der gesamtschweizerischen Tarifierpassung mitvollzogen wird, ist den SBB und PTT der effektiv nachgewiesene Einnahmefausfall zu Lasten der verursachenden TNW-Partner auszugleichen.

Grundsätze zur Berechnung der effektiven Mindereinnahmen gemäss Ziff. 3

A. Feststellung der gesamtschweizerischen effektiven Einnahmenveränderungen aufgrund der Tarifierhöhung bei SBB bzw. PTT

Als effektive Mehreinnahme gilt die Differenz der Totale der im schweizerischen Verkehr erzielten SBB- und PTT-Personenverkehrseinnahmen in den zwölf Monaten vor und nach einer gesamtschweizerischen Tarifierpassung, ausgedrückt in Prozenten.

Diese Zahl beinhaltet die höheren Tarifier, aber auch die eventuell daraus entstandene Änderung des Fahrgastverhaltens.

B. Feststellung der effektiven Einnahmenveränderung im TNW

Die Differenz der Totale der Verkehrseinnahmen im TNW in den zwölf Monaten vor und nach der gesamtschweizerischen Tarifierpassung gilt als Mehr- bzw. Mindereinnahme, ebenfalls ausgedrückt in Prozenten.

C. Wenn die Einnahmenveränderung im TNW aufgrund einer nicht mitvollzogenen Tarifierpassung schlechter ausfällt als bei PTT und SBB, werden den PTT und SBB zusätzlich zum Einnahmenanteil gemäss Einnahmenverteilung die entsprechenden Mehrzahlungen zu Lasten der TNW-Kasse geleistet.

D. Wenn der Beschluss für eine Tarifierpassung am Veto eines TNW-Partners mit Tarifierheit scheitert, gilt die TNW-Vereinbarung auf den nächstmöglichen Termin als gekündigt.

E. Berechnungsbeispiel:

- Total der Personenverkehrseinnahmen SBB und PTT im gesamtschweizerischen Verkehr
- 1989 vor Tarifierpassung Fr. x = 100 %
- 1990 nach Tarifierpassung Fr. y = 105 %
- Mehreinnahmen:* + 5 % Fr. z

Diese Zahlen sind Annahmen.

- Einnahmenanteile SBB und PTT im TNW

- 1989 vor Tarifierpassung Fr. x = 100 %
- 1990 nach einer gesamtschweizerischen Tarifierpassung (aber ohne Tarifierpassung im TNW) Fr. y = 103 %

Mehreinnahmen im TNW: + 3 %

Fr. z

Diese Zahlen sind Annahmen.

Aus der TNW-Kasse müsste den SBB und PTT für *nicht mitvollzogene* Tarifierpassung im TNW eine Ausgleichszahlung von 2 % ausgerichtet werden.

Die Ausgleichszahlung müsste geleistet werden, bis entweder im TNW eine Tarifierpassung in Kraft tritt oder keine Saldodifferenz mehr besteht.

Schlussbemerkung

Die in diesem Kommentar zu Ziff. 32 vorgesehene Berechnung des effektiven Einnahmefalls gilt so lange, als sich die Erlössätze pro km im TNW gleich entwickeln wie beim direkten schweizerischen Verkehr. Entwickeln sie sich dagegen unterschiedlich und ist dies darauf zurückzuführen, dass die Tarifmassnahmen des direkten schweizerischen Verkehrs im TNW nicht oder nur teilweise übernommen worden sind, verpflichten sich die TNW-Partner, den Kommentar in diesem Punkt neu auszuhandeln. Im Übrigen wird auf die Schiedsgerichtsklausel in der Vereinbarung und im Transportgesetz verwiesen.

Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ¹⁾

Vom 26. Januar 1982 (Stand 1. Januar 1995)

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf § 42 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt ²⁾, und der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 23 Ziff. 2 der Staatsverfassung des Kantons Basel-Landschaft ³⁾, vereinbaren:

A. Allgemeines

§ 1 *Betriebe des öffentlichen Verkehrs*

¹ Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und die BLT Baselland Transport AG (BLT) betreiben auf dem Gebiet der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft Linien des öffentlichen Verkehrs. Um eine zweckmässige Aufgabenerfüllung zu erreichen, müssen Linien auch grenzüberschreitend geführt werden.

§ 2 *Inhalt des Vertrages*

¹ Der Vertrag regelt die Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen den BVB und der BLT sowie die Finanzierung des die gemeinsame Kantonsgrenze überschreitenden öffentlichen Verkehrs.

§ 3 ⁴⁾ ...

B. Finanzierung

§ 4 *Defizitübernahme*

¹ Die Kantone übernehmen die gesamten nicht durch Betriebs- oder andere Einnahmen gedeckten finanziellen Aufwendungen, die aus dem Umstand erwachsen, dass auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt die BLT und auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft die BVB Linien des öffentlichen Verkehrs betreiben.

§ 5 *Defizitberechnung*

¹ Massgebend für die Ermittlung der Betriebsergebnisse sind die von den Verkehrsunternehmen jährlich zu erstellenden Betriebsrechnungen für die auf Gebiet des anderen Kantons liegenden Streckenabschnitte. Die Betriebsrechnungen haben die den Linien anrechenbaren Erträge und Aufwendungen vollständig zu erfassen.

§ 6 *Ausgleich der Fahrleistung im Trambereich*

¹ Die BVB sollen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft bzw. die BLT auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt möglichst gleich grosse Fahrleistungen real erbringen.

§ 7 *Leistungsverrechnung*

¹ Bei der Leistungsverrechnung sollen grundsätzlich alle von den BVB auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft, bzw. von der BLT auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt betriebenen Linien erfasst und nach Tram und Bus getrennt verrechnet werden.

² Die Fahrleistung wird aufgrund des betrieblich erforderlichen Kurseinsatzes berechnet.

¹⁾ Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigt am 16. 12. 1982.

²⁾ SG 111.100.

³⁾ SGS 100.

⁴⁾ § 3 aufgehoben durch Beschluss der Regierungsräte Basel-Stadt und Basel-Landschaft vom 2. 2. 1993 (wirksam seit 1. 1. 1995).

³ Anstelle von Zahlungen wird soweit möglich ein realer Ausgleich der Fahrleistungen vorgenommen. Nur Mehrleistungen einer Unternehmung werden finanziell abgegolten. Als Berechnungsgrundlage für die finanzielle Abgeltung der Mehrleistungen gilt die Kostenstruktur der betriebsführenden Unternehmung. Es dürfen höchstens die effektiven Selbstkosten in Rechnung gestellt werden.

§ 8 *Einnahmenaufteilung*

¹ Der Verkehrsertrag sowie der von der Fahrleistung und Linienführung abhängige Nebenertrag werden nach dem Territorialprinzip den BVB bzw. der BLT zugerechnet.

§ 9 *Investitionen*

¹ Die Kantone übernehmen grundsätzlich die auf ihrem Gebiet anfallenden Investitionen für feste Anlagen. Für gemeinsam beschlossene Einrichtungen, die beiden Unternehmen dienen, gelangt das Territorialprinzip sinngemäss zur Anwendung. Zukünftiges Rollmaterial wird von der betriebsführenden Unternehmung beschafft.

§ 10 *Unterhalt*

¹ Der Unterhalt für Trasse und Fahrleitung der von den BVB betriebenen Linien auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft wird von den BVB zu den effektiven Selbstkosten durchgeführt.

C. Zusammenarbeit

§ 11 *Mitbestimmung*

¹ Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft verpflichten sich, sich gegenseitig eine institutionalisierte Mitbestimmung in ihren Verkehrsunternehmen zu gewähren.

§ 12 *Tarifverbund*

¹ Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind bestrebt, zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf regionaler Basis den Tarifverbund weiter auszubauen.

§ 13 *Einführung der Vorortslinien*

¹ Der Kanton Basel-Stadt verpflichtet sich, Vorortslinien ins Netz der BVB über ihren bisherigen Endpunkt hinaus oder anderweitig einzuführen, die Linie 17 nach Fertigstellung des Trassees, die Linien 10 und 11 nach Vollendung der erforderlichen baulichen Massnahmen.

§ 14 *Zuständigkeit und Kompetenzen*

¹ Die in den §§ 4 und 9 genannten finanziellen Leistungen werden durch die zuständigen Organe der Kantone beschlossen.

² Die Tariffragen sind im Tarifverbundsvertrag geregelt.

³ Fahrplanänderungen bezüglich Linien der BVB auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft genehmigt die Baudirektion des Kantons Basel-Landschaft, bezüglich Linien der BLT auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt der Verwaltungsrat der BVB gemäss Organisationsgesetz der BVB. Die Unterstellung weiterer, neuer Linien- oder Streckenabschnitte unter diesen Vertrag erfolgt durch übereinstimmende Beschlüsse der Kantonsregierungen.

§ 15 *Paritätische Kommission BVB/BLT*

¹ Als ständiges konsultatives Organ zur Behandlung aller die Vertragspartner gemeinsam betreffenden Fragen, die sich aus dem Vollzug dieses Vertrages stellen, besteht die Paritätische Kommission BVB/BLT.

² Die Paritätische Kommission zählt sechs Mitglieder. Jede Kantonsregierung bezeichnet drei Mitglieder. Die beiden Verkehrsunternehmen sind mindestens durch je ein Mitglied vertreten.

³ Es steht ihr frei, weitere Fachleute mit beratender Stimme beizuziehen und einen Sekretär zu ernennen.

⁴ Sie konstituiert sich selbst und bezeichnet im Turnus ihren Präsidenten. Dieser gibt im Falle von Stimmengleichheit den Stichentscheid.

⁵ Entscheidet die Paritätische Kommission nicht einstimmig, so sind die verschiedenen Auffassungen in der Berichterstattung anzuführen. Zudem kann die Kommissionsminderheit ihre Auffassung in einem separaten Bericht begründen.

§ 16 *Aufgaben der Paritätischen Kommission*

¹ Die Paritätische Kommission hat insbesondere folgende Aufgaben:

- a) Sie überprüft die Betriebsrechnungen der Verkehrsunternehmen gemäss den §§ 4–8. Sie unterbreitet den zuständigen Instanzen Bericht und Antrag.
- b) Sie nimmt Stellung zu allen baulichen, tarifarischen und dauernden betrieblichen Massnahmen, welche beide Verkehrsunternehmen gemeinsam betreffen, und unterbreitet den zuständigen Instanzen Bericht und Antrag.
- c) Sie kann auch von sich aus zu Fragen aus ihrem Aufgabenbereich Stellung beziehen und entsprechende Anträge unterbreiten.

D. Schlussbestimmungen

§ 17 *Kündigung*

¹ Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Er kann von jeder der beiden Kantonsregierungen unter Beobachtung einer Kündigungsfrist von drei Jahren auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.

§ 18 *Gerichtsbarkeit*

¹ Bei Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung dieses Vertrages, die sich nicht auf dem Verhandlungsweg zwischen den beiden Kantonsregierungen beilegen lassen, entscheidet das Bundesgericht. Sofern das Bundesgericht nicht angerufen werden kann, entscheidet vorbehaltlich der Zuständigkeit der Eisenbahnaufsichtsbehörden endgültig ein vom Bundesamt für Verkehr zu bezeichnender Sachverständiger.

§ 19 *Einführung Linie 17*

¹ Der Kanton Basel-Stadt verpflichtet sich, auf seinem Hoheitsgebiet alle Voraussetzungen zu schaffen, um auf den Fahrplanwechsel 1985/86 die Einführung der Linie 17 mindestens bis zur Schiffflände, maximal bis zur Mustermesse zu ermöglichen.

² Der Kanton Basel-Stadt verpflichtet sich weiter zu einer Beteiligung an den Erstellungskosten eines allfälligen Tunnels in Binningen für die Linie 17, maximal in der Höhe derjenigen Aufwendungen, welche für die Erstellung der Verbindung zwischen der heutigen Haltestelle Dorenbach Linie 17 und der heutigen Haltestelle Margarethenstrasse Linie 7 dem Kanton Basel-Stadt angefallen wären.

§ 20 *Aufhebung bisherigen Rechts*

¹ Der Vertrag vom 14. September 1971 / 5. April 1972 zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Baselschweiz betreffend die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) wird aufgehoben.

§ 21 *Inkrafttreten*

¹ Dieser Vertrag wird am 1. Januar 1983 wirksam. ⁵⁾ Er bedarf der Genehmigung durch den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt und durch den Landrat des Kantons Basel-Landschaft.

Basel, den 26. Januar 1982
Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: E. Keller
Der Staatsschreiber: Dr. E. Weiss

Liestal, den 26. Januar 1982
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft
Der Präsident: P. Manz
Der Landschreiber: F. Guggisberg

Der Verwaltungsrat der BLT Baselland Transport AG hat dieser Vereinbarung am 15. März 1982 zugestimmt.

Therwil, den 25. März 1982
Im Namen der BLT Baselland Transport AG
Der Verwaltungsratspräsident: P. Nyffeler
Der Direktor: P. Matzinger

Basel, den 16. Dezember 1982
Namens des Grossen Rates
Der Präsident: A. Neth
Der I. Sekretär: F. Heini

Liestal, den 23. Juni 1983
Namens des Landrates des Kantons Basel-Landschaft
Der Präsident: E. Dürrenberger
Der Landschreiber: F. Guggisberg

⁵⁾ Der Genehmigungsbeschluss des Grossen Rates vom 16. 12. 1982 ist am 30. 1. 1983 wirksam geworden.