

Regierungsratsbeschluss

vom 25. August 2026

Nr. 2026/1477

Bereinigung der Finanzflüsse im Tarifverbund Nordwestschweiz TNW und Abschluss einer Bestellervereinbarung

1. Ausgangslage

Der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) bezweckt ein einheitliches Tarifsysteem in der Region Nordwestschweiz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Am TNW beteiligt sind die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn sowie die Transportunternehmen Autobus AG Liestal (AAGL), Baselland-Transport AG (BLT), Basler Verkehrs-Betriebe (BVB), PostAuto AG und Schweizerische Bundesbahnen SBB. Im Kanton Solothurn deckt der TNW die beiden Bezirke Dorneck und Thierstein sowie die Gemeinde Kienberg ab.

Gestützt auf die *Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990* (TNW-Vereinbarung) sind die Kantone verpflichtet, sich für jedes Monatsabonnement, das von Einwohnerinnen und Einwohnern ihrer im Verbundgebiet liegenden Gemeinden gekauft wird, einen Beitrag von 25 Franken an den TNW zu entrichten. Dieser Betrag ist für Jugendjahresabonnemente für elf Monate und für die übrigen Jahresabonnemente für zwölf Monate zu leisten. 2025 betrug die Abosubvention an den TNW für alle Kantone zusammen rund 43 Mio. Franken, davon entfielen knapp 2,1 Mio. Franken auf den Kanton Solothurn.

Neben dieser, an die Aboverkäufe gekoppelten Subventionslogik, finanziert die öffentliche Hand auch im TNW die ÖV-Angebote vornehmlich über die schweizweit üblichen und im Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) vorgesehenen Abgeltungen. Hier gelten die Besteller (Bund und Kantone gemeinsam im Regionalverkehr, Kantone allein im Ortsverkehr) den Transportunternehmen die ungedeckten Kosten der bestellten Angebote ab. 2025 hat der Kanton Solothurn Abgeltungen von rund 9,8 Mio. Franken an die BLT, an PostAuto AG und an die SBB für vollständig oder teilweise im TNW-Gebiet verkehrende Bahn-, Tram- und Buslinien geleistet.

Die Abosubvention im TNW stellt im Vergleich zu anderen Tarifverbunden heute ein Sonderfall dar und ist historisch bedingt. Die TNW-Vereinbarung Anfang der 1990er-Jahre ging der Bahnreform von 1996 mit der Neuregelung der Angebotsfinanzierung via Abgeltungen zeitlich vor. Der bestellte ÖV wird heute in der Regel ausschliesslich über Abgeltungen finanziert. Vor diesem Hintergrund verfolgen die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn eine Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW in Form einer Überführung der Abosubvention in die ordentliche Abgeltung. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt verfolgen darüber hinaus eine Anpassung der Abgeltungszuscheidung bei ihren grenzüberschreitenden Linien von der BLT und BVB. Diese Anpassung betrifft die anderen Kantone nicht.

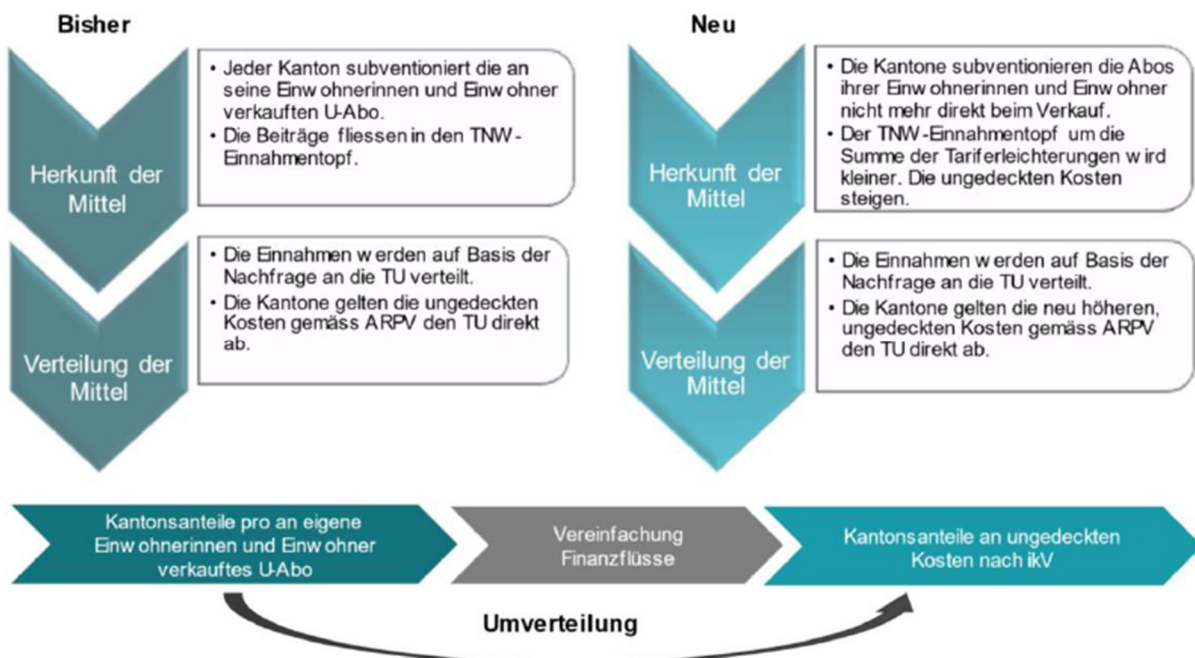
2. Erwägungen

2.1 Vereinfachung der Finanzflüsse

Das System der Abosubvention weist folgende Nachteile auf:

- Die Vergünstigung von ÖV-Tarifen nach Wohnort widerspricht dem Bundesrecht. Gemäss PBG müssen Tarife gegenüber allen gleich angewendet werden. Die Vergünstigung kommt nur Abonnentinnen und Abonnenten zugute, die im TNW-Gebiet wohnhaft sind. Das Bundesamt für Verkehr hat angekündigt, die heutige Praxis im TNW nicht länger zu tolerieren.
- Die Vergünstigung macht eine Einwohnerprüfung notwendig, welche einen erheblichen administrativen Aufwand nach sich zieht.
- Die Höhe der Abosubvention ist abhängig von der Anzahl verkaufter Abonnemente und erschwert die Budgetierung bei den Kantonen und Transportunternehmen.
- Die duale ÖV-Finanzierung bringt eine gewisse Intransparenz mit sich (kantonale Finanzierung der Abosubvention an den TNW, kantonale und eidgenössische Abgeltung an die Transportunternehmen).
- Die Abosubvention fliesst als Erlöse in die Rechnung des TNW ein und wird zusammen mit den Erlösen aus den Verkäufen von Abonnements und Einzelbilletten an die Transportunternehmen verteilt. Weil innerhalb des TNW die Benutzung von Fernverkehrszügen möglich ist, fließen so systembedingt Steuergelder der Nordwestschweizer Kantone in den eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr.
- Durch die Taxierung der Abosubvention als Erlöse wird die Kostendeckung der Linien im TNW im Vergleich zu anderen Verbünden überschätzt.

Durch eine Überführung der Abosubvention wird die Finanzierung des ÖV durch die öffentliche Hand einfacher, transparenter und rechtskonform. Der Systemwechsel ist wie folgt zu verstehen:



Heute hängt die finanzielle Belastung der Kantone bei der Abosubvention unmittelbar von der Anzahl ihrer Einwohnerinnen und Einwohner ab, die ein TNW-Abo besitzen. Die Subvention fließen zusammen mit den Erlösen aus Abo- und Billettverkäufen in den TNW-Einnahmentopf. Von dort werden diese Einnahmen nach Einsteiger und Personenkilometer auf die Transportunternehmen verteilt. Letztere kalkulieren die Einnahmen in ihren Angebotsofferten an die Besteller ein. Auf Basis der Offerten leisten die Kantone und der Bund die Abgeltung an die ungedeckten Kosten der Transportunternehmen.

Mit der Umstellung auf das neue System sind die Kantonsbeiträge nicht mehr von der Anzahl an Abonnentinnen und Abonnenten, sondern von der Nachfrage auf den einzelnen Linien abhängig. Mit dem Wegfall der Abosubvention fließen keine öffentlichen Gelder mehr in den TNW-Einnahmentopf. Entsprechend wird die an die Transportunternehmen zu verteilende Summe kleiner und damit auch die von den Transportunternehmen zu kalkulierenden Einnahmen in den Offerten. Die ungedeckten Kosten in den Offerten steigen und infolgedessen auch die von den Bestellern zu leistende Abgeltung an die Transportunternehmen. Bei interkantonalen Linien erfolgt die Aufteilung der Abgeltung weiterhin nach den interkantonalen Verteilschlüsseln (ikV), welche auf der Basis von Linienlänge und Haltestellenabfahrten berechnet werden.

Der Systemwechsel führt zu Verschiebungen der finanziellen Belastungen der einzelnen Kantone. Gestützt auf eine Simulation der Auswirkungen kann für den Kanton Solothurn von geringen finanziellen Auswirkungen ausgegangen werden. Es ist mit einer Entlastung im tiefen sechsstelligen Bereich zu rechnen.

2.2 Ablösung der TNW-Vereinbarung durch eine Bestellervereinbarung

Die Abosubvention ist in der TNW-Vereinbarung geregelt. Durch die Überführung der Abosubvention in die ordentliche Abgeltung wird die Vereinbarung in diesem Bereich obsolet. Die Vereinbarung ist aufgrund der Entwicklung der Rechtsgrundlagen zum ÖV und des ÖV selbst, die seit Anfang der 1990er-Jahre stattgefunden hat, nicht mehr zeitgemäss. Weiterhin relevante Inhalte können grundsätzlich in die *Statuten des Vereins TNW Tarifverbund Nordwestschweiz*, gültig seit 1. Januar 2015, übernommen werden.

Die im TNW vertretenen Kantone sind übereingekommen, in einer gemeinsamen (Nachfolge-) Vereinbarung jene Fragen zu regeln, welche für die Besteller in Zusammenhang mit dem TNW relevant sowie kantonsübergreifend abzustimmen sind (siehe *Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz*, Entwurf vom 19. November 2025, in der Beilage). Die Bestellervereinbarung regelt die für die Kantone im Zusammenhang mit dem TNW relevanten Themen, die kantonsübergreifend abzustimmen sind und die in ihrer Hoheit liegen. Dies sind namentlich die gemeinsam verfolgte Strategie im TNW sowie deren Weiterentwicklung und die Verpflichtung zur Anerkennung des Verbundtarifs.

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

- Überführen einzelner Ziffern aus der TNW-Vereinbarung in die TNW-Statuten
- Aufheben der TNW-Vereinbarung
- Abschluss einer neuen Bestellervereinbarung unter den Bestellerkantonen.

Eine Aufhebung der TNW-Vereinbarung (wie auch eine Anpassung) setzt Einstimmigkeit der Vertragsparteien, Kantone und Transportunternehmen, voraus. Zudem ist eine Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) erforderlich. Dieses begrüsst eine Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW und die damit verbundene Angleichung an die Finanzierungsprozesse im ÖV der übrigen Schweiz. Das BAV zeigt sich auch bereit, die auf den Bund entfallenden Mehrkosten im regionalen Personenverkehr zu tragen.

Die Nordwestschweizerische Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV NWCH) hat der Vereinfachung der Finanzflüsse im TNW und dem Abschluss einer neuen Bestellervereinbarung zugestimmt. Die gemeinsame Kommunikation erfolgt unter dem Lead des Präsidiums der KöV Nordwestschweiz (KöV NWCH).

Nach § 11 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BGS 732.1) schliesst der Regierungsrat in endgültiger Zuständigkeit die zum Vollzug des Gesetzes nötigen Verträge ab, insbesondere mit Transportunternehmen, Bund, Kantonen und dem benachbarten Ausland.

3. Beschluss

- 3.1 Der Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz gemäss Beilage wird zugestimmt. Die Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements wird ermächtigt, die Vereinbarung zu unterzeichnen.
- 3.2 Der Aufhebung der Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990 wird unter der Voraussetzung des Inkrafttretens der neuen Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz gemäss Ziffer 3.1 zugestimmt. Die Vorsteherin des Bau- und Justizdepartements wird ermächtigt, die TNW-Vereinbarung 1990 zu kündigen.
- 3.3 Die Beschlüsse gemäss Ziffern 3.1 und 3.2 stehen unter dem Vorbehalt von gleichlautenden Beschlussfassungen durch die anderen Vereinbarungsparteien.



Yves Derendinger
Staatsschreiber

Beilage

Vereinbarung zum Tarifverbund Nordwestschweiz, Entwurf vom 19. November 2025

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau (kel)
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Münsterplatz 11, 4051 Basel
Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
Département de l'environnement Canton du Jura, rue du 24-Septembre 2, 2800 Delémont