



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8214.02

WSD/P058214

Basel, 15. August 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 14. August 2007

Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Tarifverbund TriRegio

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Mittwoch, 11. Mai 2005, den nachstehenden Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Tarifverbund TriRegio dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ist seit seiner Einführung im Jahre 1987 eine Erfolgsgeschichte. Die Region Basel hatte einmal mehr - diesmal in der Verkehrspolitik - für die ganze Schweiz eine Vorreiterrolle übernommen.

Ein weiterer Meilenstein im Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird mit den Investitionen in den Ausbau der Regio-S-Bahn gelegt. Nach Angaben des Wirtschafts- und Sozialdepartements werden derzeit von verschiedenen Körperschaften (u.a. SBB, Bund, Kantone BS/BL, Land Baden-Württemberg, Gemeinde Riehen) rund 540 Mio Franken in die Beschaffung von neuem Rollmaterial und in den Ausbau der Infrastruktur für die Regio-S-Bahn investiert. Die Planung weiterer, teilweise grenzüberschreitender Bus- und Tramlinien ist im Gang. Die Bewohner/innen im Dreiland werden so in wenigen Jahren von einem gut ausgebauten, grenzüberschreitenden OeV-Netz, das mit modernen Rollmaterial befahren wird, profitieren können.

Dem auf den aktuellen Stand gebrachten grenzüberschreitenden Betrieb stehen allerdings Tarifstrukturen gegenüber, die an den Landesgrenzen leider in vielen Fällen noch halt machen. Während ein Waldenburger mit einem TNW-Billet nach Basel zur Arbeit fährt, kann eine Basler Familie, die einen Ausflug mit der „ligne verte“ machen will, am Automaten an der Tramhaltestelle für ihre Fahrt nach Mulhouse kein direktes Billet lösen. Das Monatsabo des ICE-Pendlers aus Freiburg im Breisgau endet am Bad. Bahnhof. Will er bis zu seinem Arbeitsplatz am Bahnhof SBB fahren, muss er zusätzlich eine RegioCardPlus light kaufen. Die Unterzeichneten begrüssen die bereits bestehende grenzüberschreitende Abonnementsvereinbarung mit dem Regio Verkehrsverbund Lörrach und die Tarifgemeinschaft mit dem District des Trois Frontieres. Sie sind ein Schritt in die von den Unterzeichneten gewünschte Richtung. Die Verwirklichung eines einheitlichen trinationalen Tarifverbunds lässt jedoch noch auf sich warten.

Die Unterzeichneten bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- ob und wie der Tarifverbund Nordwestschweiz entsprechend dem grenzüberschreitenden Ausbau des Regio-S-Bahn-Liniennetz zu einem umfassenden trinationalen Tarifverbund weiterentwickelt werden kann.

R. Engeler, R. Widmer, B. Hollinger, R. Häring, Dr. O. Inglin, D. Stohrer, S. Maurer, B. Strondl, M. Atici, Dr. A. Bollinger, G. Oeztürk, H. Kanber, G. Traub, E. Jost, Dr. Ph. P. Ma-

cherel, A. Heer, Ch. Locher-Hoch, M. Raith, M. Schmutz, Dr. M. Wüthrich, V. Vulliamoz, B. Alder-Finzen, F. Schiess, K. Haeberli-Leugger, T. U. Camlibel, C. Buess, St. Ehret-Grundmann, H. R. Lüthi, M. Saner, E. Weber-Lehner, B. Herzog-Bürgler, B. Heilbronner-Uehlinger, R. Stark, E. Rommerskirchen, A. Lachenmeier-Thüring, K. Herzog, B. Jans, S. Arslan, H. Mück, G. Mächler, Ch. Keller, P. Bernasconi, Dr. H. Amstad, P. Marrer, T. Baerlocher, M. Benz, Ch. Egeler, M. Martig, Dr. L. Labhardt, M. Lüchinger, H. Baumgartner, H. Schai-Zigerlig, J. Goepfert, Dr. J. Stöcklin, A. Pfister, Ch. Zuber, Dr. H. Wirz, H. Herberger, A. von Bidder“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Die Weiterentwicklung des Tarifverbundes wurde im öV-Programm 2006-2009 als strategisches Ziel definiert. Im ihrem Bericht zum öV-Programm vom 28.09.2005 unterstützt die UVEK die Bemühungen des Regierungsrats, ein attraktives Tarifverbundsystem auch über die Landesgrenzen hinaus zu implementieren.

Die Umsetzung der politischen Grundsatzforderung ist gemäss TNW Vereinbarung eine gemeinsame Aufgabe der Kantone und der Transportunternehmen¹. Im TNW bilden die Kantone und Transportunternehmen gemeinsam eine Vollversammlung, die in den letzten Jahren nicht mehr einberufen wurde. Für das operative Geschäft ist der Koordinationsausschuss (KOA) zuständig. Dieser besteht aus Vertretern aller beteiligten Transportunternehmen und beschäftigt sich z.B. mit der Einnahmenaufteilung. Die Beschlüsse müssen im KOA einstimmig gefällt werden.

2. Derzeitige Situation in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich öV

Die bisherige grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der Fahrausweise und der Linienangebote ist durch pragmatisches Vorgehen geprägt. Dabei konzentrieren sich die Bemühungen auf den Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL), den DistriBus (Busnetz im Raum Saint-Louis / Huningue und Umgebung) und die SNCF-Linie Basel-Mulhouse. Derzeit gibt es jedoch kein übergeordnetes grenzüberschreitendes Gremium, das eigene Entscheidungs- und Finanzkompetenzen besitzt. Es stellt sich die Frage, ob der Eurodistrict hierbei eine gewisse Rolle übernehmen könnte.

2.1 Linien-/Fahrplanangebot

Es gibt einige Bus- und Regio-S-Bahnlinien, die die Nordwestschweiz mit Deutschland und Frankreich verbinden. Einen grossen Beitrag an die Verbesserung des öV im trinationalen Markt leistet die Regio-S-Bahn. Hier ist auch am schnellsten mit weiteren Verbesserungen zu rechnen (neues Rollmaterial und Vertaktung auf der S1 Mulhouse-Laufenburg/Frick). Derzeit in Planung sind auch die Realisierung grenzüberschreitender Tramlinien, sowie die Weiterentwicklung des Busangebots (z.B. nach Grenzach).

¹ Vgl. Ziffer 31 der Vereinbarung betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (SG 953.900)

2.2 Tarifangebote

Den Fahrgästen im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr steht eine ganze Palette von Fahrausweisen zur Verfügung. Die wichtigsten werden hier kurz vorgestellt.

2.2.1 Einzelfahrausweise und Mehrfahrten-/Punktekarten

Die BVB bzw. der TNW kooperieren seit 1982 mit dem RVL sowie der Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F; zuständig für den DistriBus) mit gemeinsamen, grenzüberschreitend gültigen Fahrscheinangeboten. Es besteht eine gegenseitige Anerkennung von Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten/Punktekarten zwischen der TNW-Zone 10 (Stadt Basel und Agglomeration) und dem gesamten RVL- bzw. dem CC3F-Gebiet. Dies bedeutet, dass ein TNW Billett aus der Zone 10 zu Fahrten in den RVL bzw. für das CC3F-Gebiet gelöst werden kann und umgekehrt.

Für Fahrten auf der S-Bahnlinie S1 (Grüne Linie) nach Mulhouse gelten bis Bahnhof St. Johann die TNW-Fahrausweise. Für die Weiterfahrt ab St. Johann bis Mulhouse (bzw. der entsprechenden Zwischenstation) kann bereits am SBB-Billettautomaten beim Einsteigebahnhof das Zusatzbillett gelöst werden.

Auf der Regio-S-Bahn Strecke "Basel SBB - Basel Badischer Bahnhof - Riehen" sind sowohl die TNW-Fahrausweise als auch die RVL Fahrscheine gültig.

2.2.2 Abonnements- und Tageskarten

RegioCardPlus

Die RegioCardPlus ist ein persönliches, nicht übertragbares Monats²- oder Jahres-Abo. Das Gültigkeitsgebiet umfasst das ganze RVL- und das ganze TNW-Gebiet.

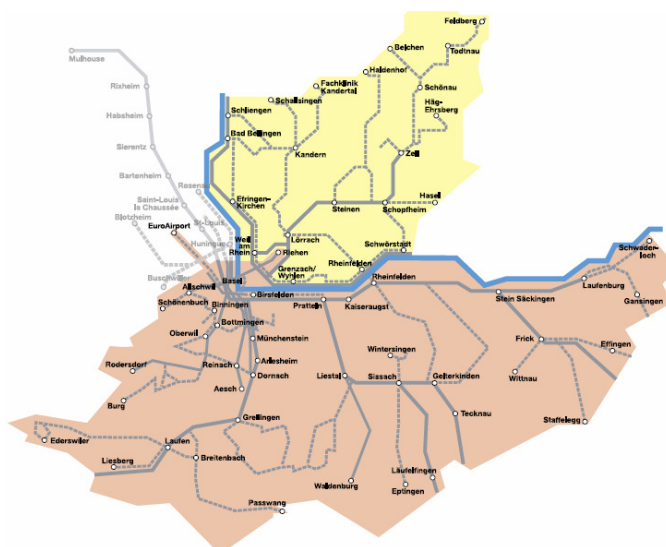


Abbildung 1 Gültigkeitsbereich der RegioCardPlus

² 115 CHF für Erwachsene

RegioCardPlus light

Die RegioCardPlus light ist auch ein persönliches, nicht übertragbares Monats³- oder Jahres-Abo. Es ist jedoch kleinräumiger⁴ gültig als die RegioCardPlus und somit preisgünstiger.

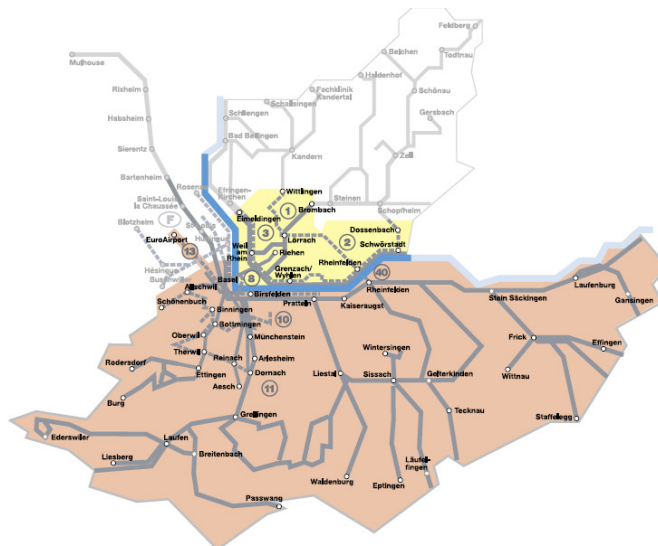
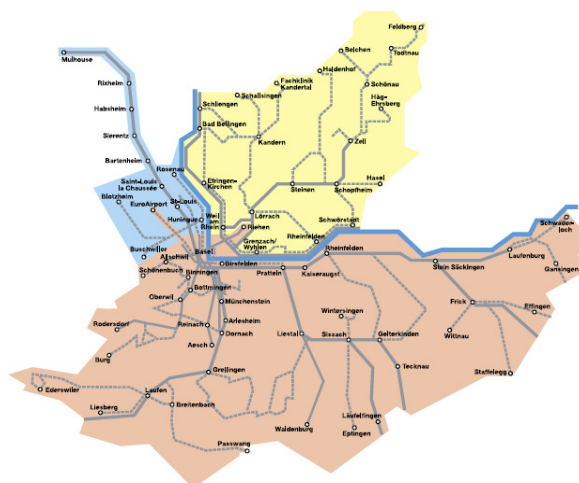


Abbildung 2 Gültigkeitsbereich der RegioPluslight

Ticket TriRegion und TicketTriRegion mini

Hierbei handelt es sich um eine trinationale 24-Stunden-Tageskarte für alle drei Länder. Erhältlich für das gesamte RVL- und TNW-Gebiet sowie die SNCF-Strecke Basel SBB-Mulhouse (TicketTriRegion⁵) oder für die RVL-Zonen 1, 2, 3, und 8 sowie die TNW-Zonen 10, 11, 13 und 40 und die SNCF-Strecke Basel SBB-Bartenheim (TicketTriRegion mini⁶). Beide Tickets gelten auch im Netz des DistriBus.



³ 94 CHF für Erwachsene

⁴ Es umfasst die RVL-Zonen 1,2,3 und 8 und das ganze TNW-Gebiet

⁵ Die grenzüberschreitende Tageskarte kostet mit U-Abo 13 CHF.

⁶ Die grenzüberschreitende Tageskarte kostet mit U-Abo 7 CHF.

Abbildung 3 TicketTriRegio (grossträumig)

AlsaPlus

Das Abonnement AlsaPlus ist für französische Grenzgänger auf einem definierten Streckenabschnitt im Elsass bis nach Basel SNCF sowie im ganzen TNW-Gebiet gültig. Erhältlich ist es jedoch nur für Erwerbstätige auf ihrem Arbeitsweg.

Distripass

Mit der CC3F (DistriBus) besteht eine Tarifgemeinschaft. Die Kundschaft kann ein nicht übertragbares Monats-⁷ oder Jahresabonnement kaufen.

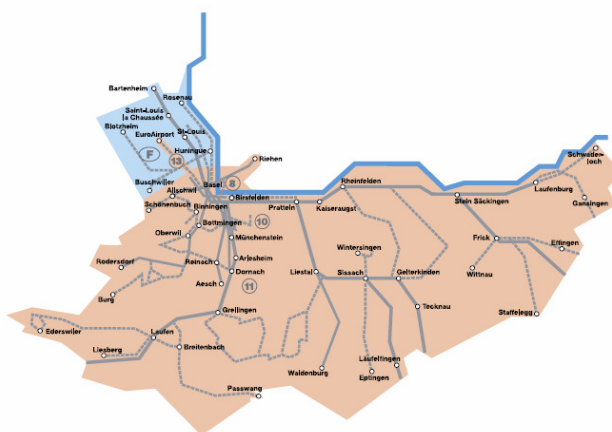


Abbildung 4 Gültigkeitsbereich des Distripass

Kombi-U-Abo für Grenzgänger

Für Grenzgänger aus dem Elsass oder Baden-Württemberg, z.B. der vom Anzugsteller erwähnte Kunde aus Freiburg i. Brsg., steht das ermässigte Kombi-U-Abo als Ergänzung zu einem ausländischen öV-Abo, z.B. einem DB Streckenabo Freiburg – Basel Bad. Bhf., zur Verfügung⁸. Dieses kostet weniger pro Monat als die RegioCardPlus resp. ein U-Abo für Kundinnen und Kunden mit Wohnsitz ausserhalb des Verbundgebietes.

Neben diesen Angeboten gibt es jedoch auch unbürokratische Einzellösungen. Zum Beispiel besteht für Behinderte auf der Buslinie 55 eine Sonderregelung: In Deutschland können Behinderte mit einem entsprechenden Ausweis die öffentlichen Transportmittel kostenlos benutzen. In Basel hingegen benötigen sie einen normalen Einzelausweis oder sie können mit einem ermässigten U-Abo den öV nutzen. Früher mussten deutsche Behinderte ab Badischem Bahnhof bis zur Endstation Claraplatz noch ein Billett lösen. Seit einigen Monaten können diese Fahrgäste aus Deutschland gratis bis zum Claraplatz fahren. Im Gegenzug ist für Behinderte aus der Schweiz die ganze Strecke kostenlos.

⁷ Das Abonnement (nur 2. Klasse) kostet für einen Kalendermonat 93 CHF für Erwachsene

⁸ Das Kombi-U-Abo (nur 2 Klasse) kostet im Monat 71 CHF.

2.2.3 Nachfrage nach grenzüberschreitenden Tarifprodukten

Folgende Graphik zeigt die positive Entwicklung der U-Abo-Verkäufe an Grenzgänger.

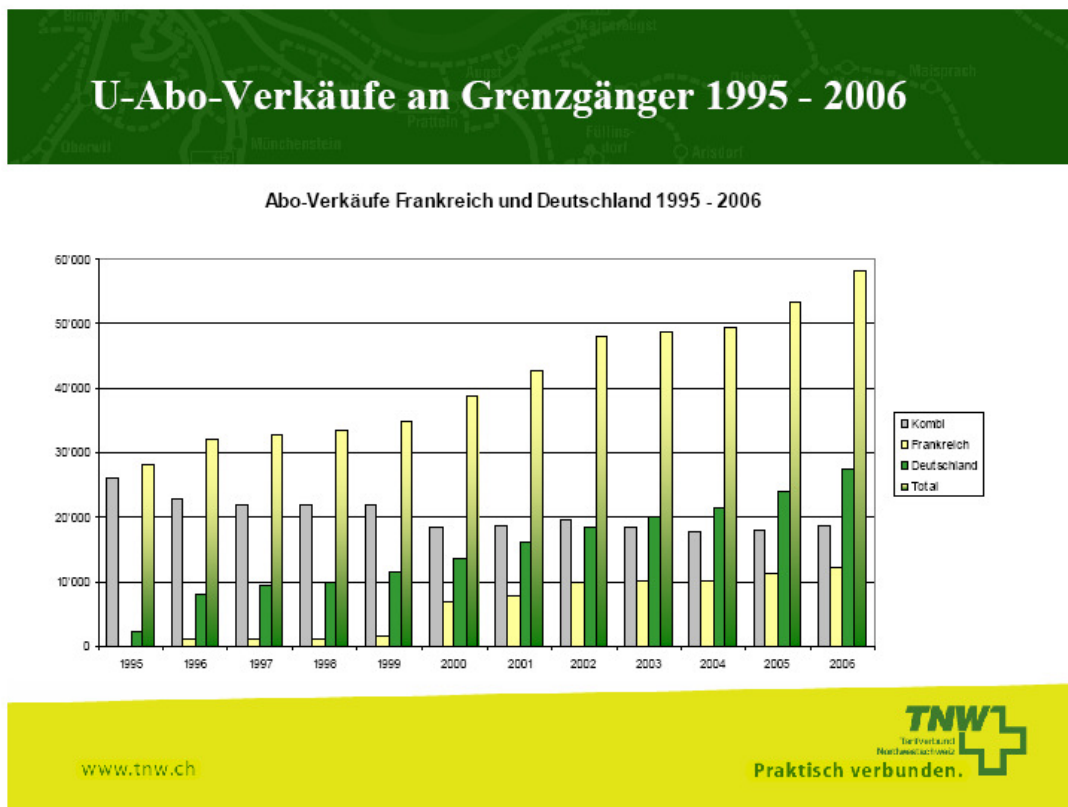


Abbildung 5 U-Abo-Verkäufe an Grenzgänger 1995-2006

2.3 Informationen zu grenzüberschreitenden Angeboten

Das beschriebene Fahrplan- und Tarifangebot ist in der Bevölkerung nicht immer hinreichend bekannt. Verantwortlich für die Kommunikation des Angebots sind die einzelnen Transportunternehmungen bzw. die Verbundorganisationen TNW und RVL. Die Informationen erhalten interessierte Personen daher nicht alle aus einer Hand, sondern zum Teil über unterschiedliche Kanäle. Beispielsweise finden sich Tarifinformationen im Internet unter:

- <http://www.tnw.ch/content/fahrgastinfo/tickets/tickets.aspx>,
- <http://www.rvl-online.de/frames/fsga.html> sowie
- <http://www.distribus.com/fr/formules-et-tarifs.php>.

Am Schalter ist die Broschüre "Tarifinformation" des TNW erhältlich, sowie spezielle Flyer zu den Tarifen zwischen TNW und RVL. Eine gemeinsame Dachmarke existiert jedoch nicht.

3. Allgemeine Problematik

Ein Tarifverbund ist ein Zusammenschluss mehrerer Verkehrsbetriebe eines zu definierenden Gebietes zur Schaffung einheitlicher Tarife und Fahrkarten, die von allen angeschlossenen Unternehmen anerkannt werden. Meist wird hierzu das Gebiet des Tarifverbundes in Waben oder Zonen unterteilt, und der Fahrpreis ist abhängig von der Anzahl befahrener Zonen. Die ideale Grösse eines Verbundes ist nicht einfach zu definieren: Bei einem zu kleinen Gebiet gibt es zu viele Schnittstellen mit anderen Gemeinschaften/Verbänden und bei einem zu grossen Verbund kann es erhebliche strukturelle Unterschiede innerhalb des Gebiets geben. Jeder Tarifverbund hat seine eigenen Tarif- und Beförderungsbestimmungen. Deshalb sind Fahrten über die Verbundgrenzen oft für die Kundschaft mit gewissen Schwierigkeiten verbunden. In Baden Württemberg existieren derzeit 20 Verkehrs- oder Tarifverbände, in Deutschland sind es deren insgesamt 62⁹, die Schweiz zählt 18 Verbände (2005)¹⁰. Dabei gibt es diverse Unterschiede z.B. bei:

- Tageskarte/24-Stunden-Karte
- Monatskarte (gültig im Kalendermonat oder als gleitende Monatskarte)
- Mitnahmeregelungen z.B. für Kinder oder an Wochenenden
- Fahrradmitnahme
- Kinderaltersgrenzen

Fahrgäste müssen sich also gut informieren, wenn ihre Fahrt über eine Verbundgrenze führt. Diese Problematik ist in der Schweiz derzeit Gegenstand intensiver Arbeiten. Die Vereinheitlichung der Benutzungsbestimmungen wird derzeit vom "Forum Verbunde"¹¹ bearbeitet.

Die Problematik von Schnittstellen ist also nicht spezifisch für den Raum Basel, sondern sie tritt praktisch an allen Grenzen zwischen Tarifverbänden auf. Meist aber sind Tarifverbände so konzipiert, dass sie einen grösseren Einzugsbereich rund um eine Kernstadt abdecken. Die Region Basel hingegen ist in unmittelbarer Nähe zur Kernstadt von Tarifgrenzen durchzogen, weil der öffentliche Verkehr auf jeder Seite der jeweiligen Landesgrenzen völlig unterschiedlich organisiert ist.

Die Gründung eines Tarifverbundes führt für die Transportunternehmungen zu einem Verlust an Autonomie. Erkennen alle Unternehmen die Fahrscheine untereinander an, kann dies zu Einnahmenverschiebungen führen. Um dies zu verhindern, müssen sich alle beteiligten Transportunternehmen auf eine Regelung bezüglich Zuschreibung der Einnahmen einigen. Hierfür gibt es zwischen den einzelnen Tarifverbänden teilweise unterschiedliche Ansätze.

⁹ Vgl. Verkehrsclub Deutschland, Verkehrsverbände in Baden-Württemberg, 2005, S. 5

¹⁰ Vgl. Prof. Dr. Weidmann, VöV-Forum 2006: Wieviele Verbände wünscht der Fahrgast?

¹¹ Zusammenschluss der Tarifverbände und Transportunternehmen

4. Problematik im Raum Basel

Die drei Teilgebiete der Region Basel (D/F/CH) befinden sich derzeit auf einem unterschiedlichen Niveau bezüglich öV-Organisation/Kooperationen und Angebotsdichte und -qualität.

Diese Unterschiede zeigen sich auch in der dargestellten Verkehrssituation 2003. Die nachfolgenden beiden Abbildungen 6 und 7 zeigen das Gesamtverkehrsaufkommen (MIV und öV) sowie den Anteil des öV (in Prozent) im Personenverkehr¹². Die Dicke der Pfeile steht für die Verkehrsmenge; der jeweils rote Teil entspricht dem Anteil des Motorisierten Individualverkehrs, der grüne Teil und die Prozentzahl bildet den Modal Split (Anteil öV) ab.

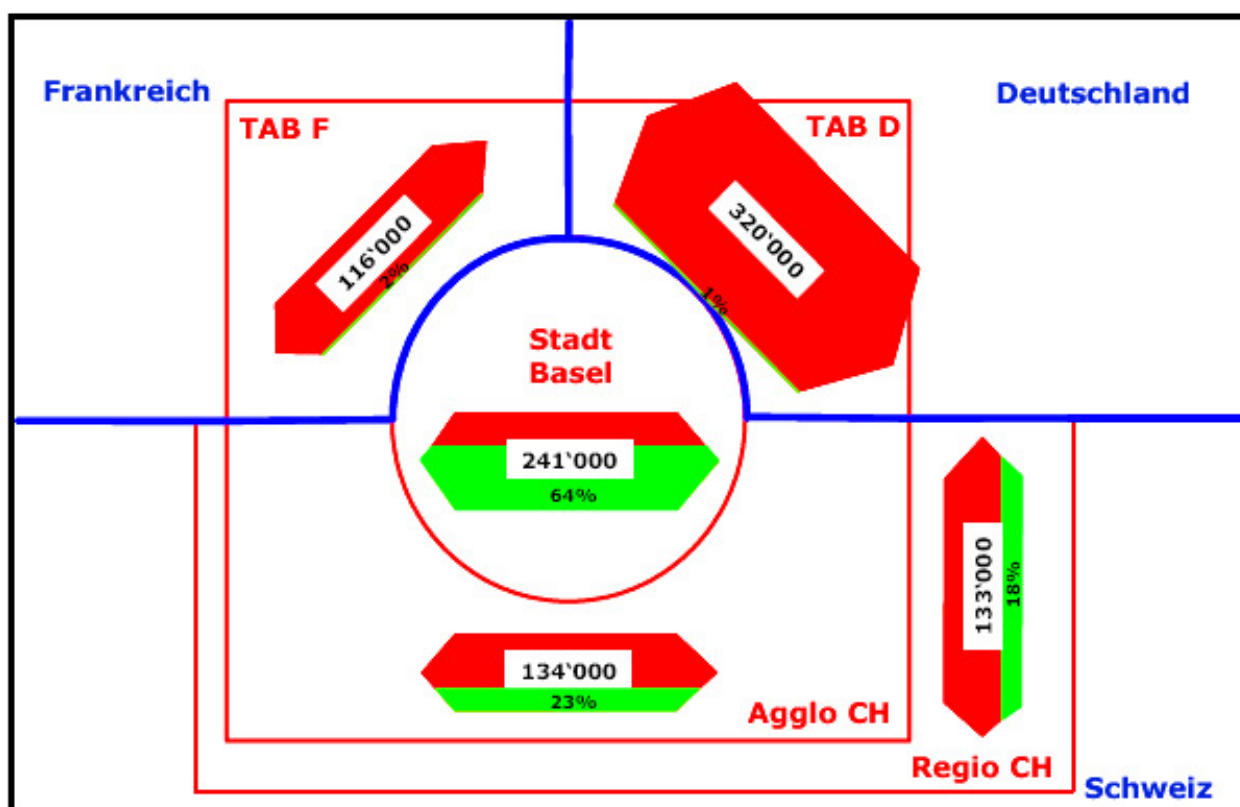


Abbildung 6 Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Teilräume

(Lesebeispiel: 134'000 motorisierte Fahrten täglich innerhalb des schweizerischen Teilgebiets der Trinationalen Agglomeration Basel; Anteil ÖV davon rund 23%)

Es lässt sich erkennen, dass der öV-Anteil in der Schweiz und insbesondere im Verkehr mit der Stadt Basel wesentlich grösser ist, als der entsprechende Anteil im grenznahen Deutschland und Frankreich. Von Frankreich und Deutschland aus sind im Verkehr mit der Schweiz und insbesondere mit der Stadt Basel wesentlich grössere öV-Anteile festzustellen als im Binnenverkehr dieser Länder.

¹² Vgl. Gesamtverkehrsmodell der Region Basel, Mai 2007, S. 20 ff.

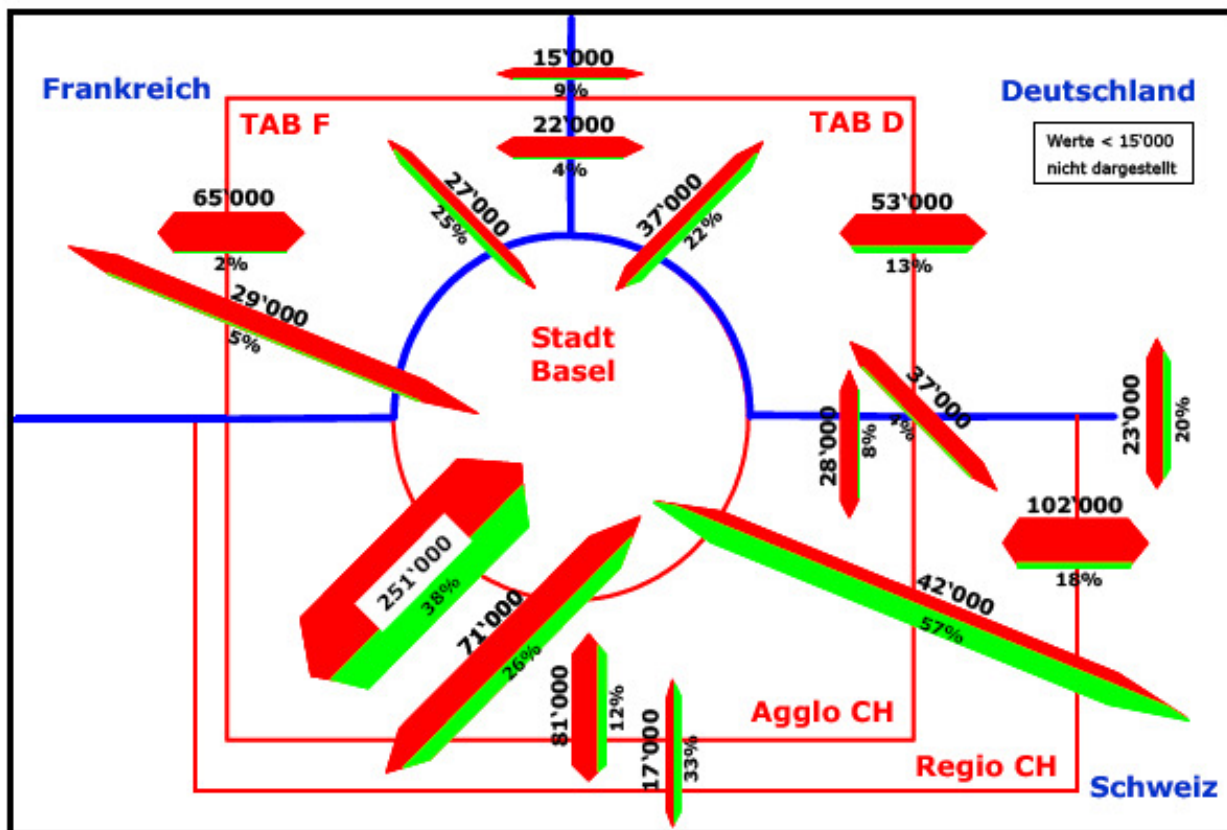


Abbildung 7 Gesamtverkehr zwischen Teilräumen (Grobzonen)

Die Abbildung 6 zeigt deutlich, dass der öffentliche Verkehr in den drei Teilgebieten der Region Basel eine unterschiedliche Rolle spielt und dass die grenzüberschreitende Mobilität noch ein grosses Potenzial aufweist für eine Erhöhung des öV-Anteils. Die unterschiedlichen Anteile des öffentlichen Verkehrs sind ein Indiz für die uneinheitliche Angebotsqualität. So verkehren grenzüberschreitende Buslinien teilweise weder abends nach 20 Uhr noch an Sonntagen. Die Vernetzung der Regionalzüge und der Regio-S-Bahn mit Zubringerbuslinien ist in Südbaden und im Südsass wesentlich weniger gut ausgebaut als in der Nordwestschweiz. Innerhalb des Elsass wird die Tarifkooperation derzeit in kleinen Schritten ausgebaut. Es existieren bislang keine Verbundstrukturen wie in Deutschland oder der Schweiz.

Im Vergleich zum Fahrplanangebot kann das heute bestehende grenzüberschreitende Tarifangebot als gut bezeichnet werden. Bedarf für eine weitere Verbesserung des Fahrausweissortiments besteht etwa im Bereich der Gruppenfahrtscheine oder der Einzelfahrausweise, die den engeren Kernbereich der Region durchfahren (z.B. Pratteln - Schopfheim).

Problematisch ist im Moment noch der Kauf der Fahrscheine. Nicht alle Billette können an jedem Automaten bezogen werden. Ausserdem muss bei Fahrten nach Frankreich oder Deutschland die Rückfahrt (Einzelbillette) meist in Euro bezahlt werden.

Die Transportunternehmen im TNW stehen einer Erweiterung des Tarifgebiets eher skeptisch gegenüber. Eine Erweiterung auf das Einzugsgebiet der Regio-S-Bahn würde nicht nur

das Gebiet des RVL und der CC3F sowie der SNCF bis Mulhouse betreffen, sondern zusätzlich den Regio Verkehrsverbund Freiburg (RVF), den Stadtverkehr Mulhouse sowie den Waldshuter Tarifverbund (WTV). Ein Einvernehmen mit diesen sehr unterschiedlichen Partnerorganisationen würde sehr langwierige Verhandlungen bedingen.

Bei einer Erweiterung des Tarifgebietes wäre auch die Verteilung der Einnahmen zwischen den Transportunternehmungen neu zu strukturieren. Hier existieren derzeit grosse Unterschiede zwischen dem TNW und dem RVL. Im Südsass fehlt zu dieser Frage noch jegliche Erfahrung, da ein Tarifverbund bisher nicht existiert. Die Einnahmeverteilung eines grenzüberschreitenden Verbundes müsste Anreize für ein wirtschaftlich optimiertes und kundenorientiertes Verhalten der Transportunternehmungen sicherstellen. Eine rasche Einführung eines trinationalen Tarifverbundes ist daher nicht möglich, denn die Stärken und Schwächen der vorhandenen Modelle müssten zunächst sorgfältig analysiert und anschliessend partnerschaftlich und zielgerichtet ausgestaltet werden.

Auch bleibt das in Kapitel 3 beschriebene Problem der Schnittstellen bei einer Vergrösserung des TNW-Gebietes bestehen. Es verschiebt sich lediglich zu benachbarten Gebieten. Dies ist nur dann vertretbar, wenn dort weniger Fahrgäste betroffen sind.

Vor diesem Hintergrund scheint eine Schaffung eines trinationalen Tarifverbundes eine sehr aufwändige Massnahme, deren Umsetzung erst sehr langfristig lohnenswert sein dürfte. Die Umsetzung sollte dabei in kleinen pragmatischen Schritten weiterverfolgt werden. Dass dieses Vorgehen für sinnvoll erachtet wird, bestätigte auch eine Diskussion anlässlich der Vollversammlung des Trinationalen Eurodistricts Basel Ende Juni 2007 in Lörrach.

5. Geplante Verbesserungen im TNW

Um den Zugang zu den bereits vorhandenen grenzüberschreitenden Billetten zu erleichtern werden die neuen Billettautomaten einen wichtigen Beitrag leisten: Im Sommer diesen Jahres werden die ersten Geräte aufgestellt. Die Automaten erleichtern den Kauf von Fahrausweisen ins benachbarte Ausland enorm: Bereits auf der Eingangsmaske erfolgt die Auswahl, ob das Ticket grenzüberschreitend sein soll oder nicht. Somit werden die Fahrgäste aktiv auf das Angebot hingewiesen.

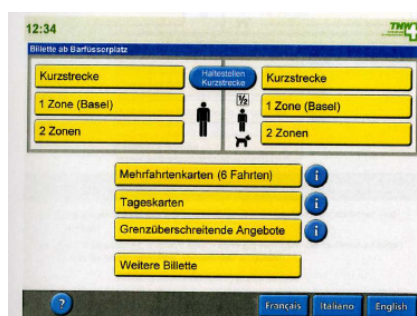


Abbildung 8 Eingangsmaske der neuen Billettautomaten

Künftig kann der Fahrgast Abos und Tageskarten, die heute nur am Schalter bezogen werden können, auch am Automaten kaufen.

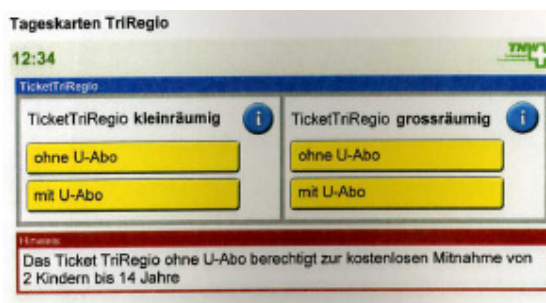


Abbildung 9 Maske der neuen Billettautomaten: Tageskarten TriRegio

Die Bezahlung für Gäste aus dem EU-Ausland vereinfacht sich ebenfalls, denn an jedem Automaten ist die Bezahlung mit Euro möglich. Auch im RVL sollen voraussichtlich 2008 neue Geräte aufgestellt werden. Die neuen Automaten von TNW und RVL werden dazu beitragen die im Moment bestehenden Zugangshürden zum öV-System weiter abzubauen.

Betreffend der Regelung der Gültigkeit von Fahrscheinen bei der geplanten Tramlinie nach Weil am Rhein zeichnet sich eine kundenfreundliche, einfache Lösung ab: Der TNW und der RVL haben dem Grundsatz zugestimmt, dass das Schweizer Umweltschutz-Abo und die deutsche RegioCard grenzüberschreitend zwischen Weil am Rhein und Claraplatz gültig sein sollen. Dies soll dann auch für die Buslinie 55 gelten.

6. Fazit und Weiteres Vorgehen

Zwischen den Verbänden RVL und TNW sowie der CC3F und dem TNW besteht seit Jahren jeweils ein "binationaler Tarifverbund" im Abo- und Tageskartenbereich. Und auch sonst kann, wie dargestellt, die heutige Situation bezüglich der landesgrenzenüberschreitenden Tarife als gut bezeichnet werden. Dies bestätigt auch der Verkehrsclub Deutschland. Er ist der Ansicht, dass bei den landesgrenzenüberschreitenden Angeboten "im unmittelbaren Grenzgebiet zu Frankreich oder der Schweiz die Kooperation mit den Nachbarn sehr weit fortgeschritten ist"¹³. Dies gilt auch für den grenzüberschreitenden Kontakt und Informationsaustausch. Im internationalen Vergleich ist das nicht selbstverständlich.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die heutigen unterschiedlichen Strukturen einen Tarifverbund TriRegio noch nicht zulassen. Der Aufwand und die Risiken sind unter den heutigen Gegebenheiten zu gross. Niemand kann erwarten, dass grenzüberschreitend gelöst wird, was innerhalb eines Teilgebietes noch nicht gelöst ist.

Für den Erfolg des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs ist die Qualität des Linien- und Fahrplanangebots entscheidend. Der Regierungsrat sieht hier noch grossen Ausbaubedarf im grenznahen Ausland. Gerade in den für Gelegenheitskunden und Ausflugsverkehr

¹³ Vgl. Verkehrsclub Deutschland, Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg, 2005, S. 15

wichtigen Randstunden abends und an Wochenenden existiert vielerorts keine öV-Fahrmöglichkeit. Es ist deshalb wichtig, dass weiterhin grenzüberschreitend an der Verbesserung des Angebots gearbeitet wird (z.B. Ausbau der Betriebszeiten, Rollmaterial und Vernetzung der S1, grenzüberschreitende Tramlinien etc.).

Verbesserungsbedarf besteht auch im Bereich Information und Kommunikation. Das Thema Information hat die Oberrheinkonferenz aufgenommen. Der Expertenausschuss Personenverkehr befasst sich derzeit mit entsprechenden Massnahmen. Mittelfristig ist aus Marketinggründen eine gemeinsame ÖV-Dachmarke für den Raum Basel denkbar.

Der Eurodistrict hat den öffentlichen Nahverkehr und insbesondere die grenzüberschreitende Tarifierung zu einem seiner Schwerpunktthemen erklärt. Der Regierungsrat begrüsst es sehr, dass sich mit dem Eurodistrict ein grenzüberschreitendes Organ dieser Fragestellung annimmt. Er unterstützt diese Anstrengungen ausdrücklich. Darüber hinaus wird er im Rahmen seiner Kompetenzen darauf hinwirken, dass die Transportunternehmungen kundenfreundlichere Lösungen entwickeln und anbieten sowie die Vermarktung dieser Lösungen weiter verbessern.

7. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Tarifverbund TriRegio stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatschreiber