



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8214.03 / 07.5083.02

BVD/P058214/P075083  
Basel, 12. August 2009

Regierungsratsbeschluss  
vom 11. August 2009

## Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Tarifverbund TriRegio

### Anzug Andrea Bollinger und Konsorten betreffend Einbezug der Regio-S-Bahnlinien 5 und 6 in das schweizerische Tarifsysteem

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. September 2007 den nachstehenden Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Tarifverbund TriRegio stehen gelassen und 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 modernem 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-Billett 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 Billett lösen. Das Monatsabonnement 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. Macherel, A. Heer, Ch. Locher-Hoch, M. Raith, M. Schmutz, Dr. M. Wüthrich, V. Vulliamoz, B. Alder-Finzen, F. Schiess, K. Haerberli-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. Lühinger, H. Baumgartner, H. Schai-Zigerlig, J. Goepfert, Dr. J. Stöcklin, A. Pfister, Ch. Zuber, Dr. H. Wirz, H. Herberger, A. von Bidder“

Der Grosse Rat hat im Weiteren an seiner Sitzung vom 9. Mai 2007 den nachstehenden Anzug Andrea Bollinger und Konsorten betreffend Einbezug der Regio-S-Bahnlinien 5 und 6 in das schweizerische Tarifsysteem dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

*„Seit dem 10. Dezember 2006 fährt die von den SBB betriebene Regio-S-Bahn vom Bahnhof SBB ins Wiesental und zurück. Die Ausflüge in die Regio werden dadurch vereinfacht, aber der Billettkauf ist noch immer kompliziert und verlangt dem Kunden viel bahntechnisches Wissen ab. Wer beispielsweise über Riehen hinaus weiter ins Wiesental fahren will, muss sich zu seinem Nordwestschweizer U-Abo ein Zusatzticket besorgen.*

*Tarifstrukturen sollten an den Landesgrenzen nicht haltmachen. GA, Halbtax sowie U-Abo sollten auch im grenznahen Ausland ihre Gültigkeit behalten. Ein Einbezug der S-Bahnlinien 5 und 6 ins Tarifsysteem des Tarifverbunds Nordwestschweiz und deren Aufnahme in das Schweizer Tarifsysteem des VöV (Verbands öffentlicher Verkehr) wäre wünschenswert.*

*Ebenso sollten alle deutschen Tickets jeweils bis und ab Basel SBB Gültigkeit haben, und nicht lediglich bis/ab Basel Badischer Bahnhof. Für Bahnbenützerinnen und Bahnbenützer ist es schwer einsehbar, dass sie zwar auf Gleis 3 des Bahnhof SBB im Automaten ein Ticket lösen können, dieses dann aber erst ab Badischer Bahnhof gültig ist.*

*Die Unterzeichnenden bitten die Regierung, zu prüfen und zu berichten,*

- *ob die beiden durch die SBB betriebenen Linien 5 und 6 der Regio-S-Bahn ins U-Abo des TNW und ins gesamtschweizerische Tarifsysteem integriert werden können*
- *ob und wie es bewerkstelligt werden kann, dass deutsche Verbund- und touristische Tickets (z.B. Baden-Württemberg-Ticket) jeweils ab und bis Bahnhof SBB Gültigkeit haben.“*

Andrea Bollinger, Brigitte Strondl, Helen Schai-Zigerlig, Stephan Maurer, Eveline Rommerskirchen, Roland Engeler-Ohnemus, Jörg Vitelli, Annemarie Pfeifer, Rolf Stürm“

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Das Linien-, Fahrplan- und Tarifangebot wurde in den letzten Jahren laufend weiterentwickelt und ein weiterer Ausbau des grenzüberschreitenden Angebotes im öffentlichen Verkehr ist vorgesehen. Trotz dieser grundsätzlich positiven Entwicklung bestehen weiterhin Defizite.

Insbesondere im Tarifwesen ist die Zusammenarbeit aufgrund der nationalen Eigenheiten (Gesetzgebung, Finanzierung, Zuständigkeiten etc.) sehr komplex.

In der Schweiz sind gemäss Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr die Transportunternehmen für den Tarif zuständig. Bund, Kantone und Gemeinden können Tarifierleichterungen verlangen, sie sind aber verpflichtet, den Unternehmen dafür die volle Entschädigung zu bezahlen.

Für die nationalen Tarife des so genannten Direkten Verkehrs sind die im Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zusammengeschlossenen Transportunternehmen zuständig. Aufbauend auf dem nationalen Tarif haben die Transportunternehmen des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) zusammen mit den Kantonen (als Besteller von Tarifierleichterungsmassnahmen) den Verbundtarif (T651.0) erarbeitet.

Seit 1995 kooperiert der TNW mit dem RVL (Regio Verkehrsverbund Lörrach). Die beiden Verbünde bieten gemeinsam ein grenzüberschreitendes Fahrausweissortiment an. Seit 2001 kooperieren TNW und RVL auch mit der Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F; zuständig für den DistriBus). Das grenzüberschreitende Tarifangebot zwischen dem TNW, dem RVL und der CC3F wurde in den letzten Jahren im Rahmen der Kooperation laufend weiterentwickelt und verbessert.

## 2. Heutige Tarifangebote

Den Fahrgästen im grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehr steht heute eine ganze Palette von Fahrausweisen zur Verfügung, wie die folgende Tabelle zeigt:

Länderbeziehung	Angebots	Geltungsbereich	Geltungsdauer
D – CH	RegioCardPlus (Abonnement)	CH: Ganzer TNW D: Ganzer RVL	Monat oder Jahr
	RegioCardPlus light (Abonnement)	CH: Ganzer TNW D: RVL Zonen 1, 2, 3, 8	Monat oder Jahr
	RVL-Gruppenfahrtschein, TNW-Gruppenbillett	RVL – TNW-Zone 10 TNW-Zone 10 – RVL	einfache Fahrt
	TNW → RVL: Einzelbillett, Mehrfahr- tenkarte (MfK) des TNW,	TNW Zone 10 oder Zone 40 – RVL, 2, 3 oder vier Zonen	

Länderbeziehung	Angebots	Geltungsbereich	Geltungsdauer
	RVL → TNW Einzelfahrschein Punktekarte des RVL <sup>1</sup>	RVL <sup>2</sup> – TNW-Zone 10 (Basel und engere Agglomeration) RVL – TNW-Zone 40 (Rheinfelden)	einfache Fahrt
	Anschlussbillette - Für TNW-Zone 10  - RVL ganzes Verbundgebiet	für Inhaber RVL-Verbundzeitkarte  für Inhaber eines TNW U-Abo	einfache Fahrt
CH – F	AlsaPlus-TNW Abonnement	CH: TNW-Gebiet F: Mulhouse - Basel SBB (für Einwohner aus TNW-Gebiet); Definierter Streckenabschnitt im Elsass bis Basel SBB (für Französische Grenzgänger)	Monat
	Distripass (ehemals AlsaPlus-TNW light) Abonnement	CH: TNW-Gebiet F: CC3F <sup>3</sup>	Monat oder Jahr
	Regio-S-Bahn – ligne verte: Anschlussbillett Bhf Basel St. Johann – Mulhouse für Besitzer U-Abo, GA oder eines bis Bhf Basel St. Johann gültigen Einzelbillets	Regio-S-Bahn-Strecke Bhf Basel St. Johann – Mulhouse (bzw. Zwischenstationen auf dieser Strecke) in beide Richtungen.	einfache Fahrt
	Distribus: 2-Zonen Billett TNW – CC3F	CH: TNW-Zone 10 F: Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F)	einfache Fahrt
D–CH–F	Ticket TriRegio Tageskarte	CH: TNW-Gebiet D: RVL-Gebiet F: SNCF-Strecke Basel SBB – Mulhouse, CC3F	24 h, ab Entwertung
	Ticket TriRegio mini Tageskarte	CH: TNW-Zonen 10, 11, 13, 40 D: RVL-Zonen 1, 2, 3, 8 F: SNCF-Strecke Basel SBB – Bartenheim, CC3F	24 h, ab Entwertung

Im Weiteren sind folgende Punkte zu beachten:

<sup>1</sup> Halbtax-Abo, GA Generalabonnement, Junior-/Enkelkarte (Familienvergünstigung) und BahnCard werden grenzüberschreitend nicht akzeptiert. Für Fahrten nach dem RVL bezahlen Kinder bis 16 Jahre den ermässigten Preis. Für die Rückfahrt in das TNW-Gebiet gilt die deutsche Altersgrenze von 14 Jahren.

<sup>2</sup> Je nach Quell-/Zielzone im RVL ist ein 2-, 3- oder 4-Zonen-Billett erforderlich

<sup>3</sup> Communauté de Communes des Trois Frontières: Zusammenschluss der 10 Gemeinden Blotzheim, Buschwiller, Hégenheim, Hésingue, Huningue, Kembs, Rosenau, Saint-Louis, Village-Neuf und Bartenheim

- Die Tarifangebote des RVL gelten auf der S-Bahn ab Bhf SBB – die Zone 8 des RVL überlappt den TNW (nur Bahn) vom Bad Bhf zum Bhf SBB. Eine Fahrt vom Bhf SBB zum Bad Bhf mit dem Tram ist nicht möglich.
- Das touristische Angebot „Baden-Württemberg-Ticket“ ist ab Bhf SBB auf der Bahn gültig.
- Innerhalb des TNW können Tageskarten und Einzelbillette / Mehrfahrtenkarten für grenzüberschreitende OeV-Fahrten an den **neuen TNW - Automaten** gelöst werden.
- Die Tageskarte (TriRegio) kann an den Automaten der SBB sowie an den neuen TNW-Automaten gelöst werden und selbstverständlich auch an den Automaten des RVL.
- Schweizerische Fahrausweise, wie Generalabonnement, HalbTax und U-Abo sind auf Deutscher und Französischer Seite nicht gültig, umgekehrt gelten analoge Bestimmungen.

Trotz des grossen Angebotes ist die Tarifsituation im grenzüberschreitenden Angebot nicht befriedigend, da das Angebot, wie die Auflistung zeigt, für den „Normalverbraucher“ kompliziert und kaum nachvollziehbar ist. Einen Trinationalen Tarifverbund gibt es vorläufig nicht, die unterschiedliche tarifarische Integration in den drei Ländern erschwert die Entwicklung eines gemeinsamen Tarifangebotes. Im Elsass besteht zum Beispiel kein Tarifverbund: so ist es nicht möglich einen Fahrausweis aus einem Quartier von Mulhouse nach Saint-Louis zu lösen.

Das Integrieren einzelner Linien (beispielsweise S5 und S6) in den TNW als Alternative zum heutigen Zustand ist nicht zielführend, da zwar ein Problem gelöst, aber gleichzeitig viele neue aufgeworfen werden. Eine Integration der S5 und S6 in den TNW widerspricht den lokalen Bedürfnissen im Wiesental; die Unübersichtlichkeit des Tarifangebotes in der Region würde weiter zunehmen, wie folgende Punkte zeigen:

- Werden zwei Tarifangebote parallel angeboten, wäre es für den Kunden unklar, was er für welche Strecke zu lösen hätte. Aufgrund des heutigen Tarifniveaus würde der RVL-Tarif teilweise unterwandert.
- Gälte auf der S5 und S6 nur der TNW-Tarif, würde das RVL-Angebot auseinander gerissen:
  - Das Umsteigen von der S-Bahn auf eine Buslinie wäre mit demselben Billett nicht mehr möglich.
  - Der Verbundgedanke wäre unterwandert, da Strecken und nicht Netze integriert würden. Die Unübersichtlichkeit einer solchen Lösung wird mit der „überlappenden“ Zone 8 des RVL (Bad Bhf – Bhf SBB) aufgezeigt: Mit einem RVL Billett kann die S-Bahn bis Basel SBB benützt werden nicht aber die Tramlinie 2.

### **3. Laufende Anstrengungen**

#### **3.1 OeV Programm Basel-Stadt**

Die Weiterentwicklung des Tarifverbundes über die Landesgrenze hinaus wurde bereits im ÖV-Programm 2006-2009 als strategisches Ziel definiert und wird im ÖV-Programm 2010-2013 wieder aufgenommen.

#### **3.2 Interreg IV Projekt**

##### **3.2.1 Projektbeschrieb**

Im Rahmen des Interreg IV-Programms fördert die EU ein Projekt „weiterer Ausbau der grenzüberschreitenden Tarifkooperation im Dreiländereck“. Der Kanton Basel-Stadt ist an diesem Projekt beteiligt. Die Projektträger RVL und TNW haben die Arbeiten im Herbst 2008 aufgenommen. Ziel des Projektes ist die Verbesserung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Raum des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) mittels organisatorischer und tarifischer Massnahmen. Das Projekt gliedert sich in vier Module:

- (A) Analyse der Strukturen im ÖV in Deutschland, der Schweiz und Frankreich,
- (B) Bestandesaufnahme und Analyse der bestehenden Tarifkooperation im Dreiländereck,
- (C) Marketing und Kommunikation / Information,
- (D) Grenzüberschreitende elektronische Fahrplanauskunft für den Regional- und Agglomerationsverkehr.

##### **3.2.2 Empfehlungen aus der Interreg Studie**

Die Studie zu den Modulen A und B wurde von einem für Tariffragen im öffentlichen Verkehr spezialisierten Beratungsbüro erarbeitet und liegt im Entwurf vor. Die Experten kamen zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Das heute bestehende grenzüberschreitende Tarifangebot bzw. -sortiment kann in verschiedenen Bereichen bereits als gut bezeichnet werden. Im engeren grenzüberschreitenden Raum ist ein trinationaler Tarifverbund ansatzweise vorhanden.
- Das heutige Tarifangebot ist auf der Basis der heute bestehenden Möglichkeiten aufgebaut.
- Die pragmatische Entwicklung des Angebotes hat zu einer Fülle von für den Kunden kaum überblickbaren Einzellösungen je nach Fahrzweck und Fahrziel geführt.
- Das grenzüberschreitende Tarifangebot ist insgesamt schwierig kommunizierbar geworden.

Die Studie hat gezeigt, dass die Umsetzung einer umfassenden Tariflösung im grenzüberschreitenden Verkehr aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen in den drei Ländern

eine langfristige Angelegenheit ist. Aufgrund dieser Tatsache empfehlen die Experten ein schrittweises Vorgehen:

- Schritt 1: (kurzfristig): Beseitigung bestehender Lücken im Tarifangebot (Harmonisierungen, Einzelbillett-Bereich)
- Schritt 2: (mittel- bis längerfristig): Entwicklung und Umsetzung eines trinationalen Tarifverbunds für den grenzüberschreitenden Verkehr insbesondere im Bereich der Einzelbillette.

### 3.3 Kurzfristige Vorhaben

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Kooperation prüfen die Verantwortlichen der betroffenen Verbünde zurzeit folgende kurzfristigen Massnahmen:

- Verbesserung für Gruppenreisen:  
die Retourfahrt soll zusammen mit der Hinfahrt gelöst werden können.
- Anpassung der SBB-Billettautomaten innerhalb der TNW Zone 10:  
analog zu den TNW-Automaten sollen grenzüberschreitende Einzelbillette gelöst werden können.
- Verbesserte Information über das bestehende grenzüberschreitende Tarifangebot:  
Dies ist Gegenstand des Moduls C des INTERREG-Projektes<sup>4</sup>.

### 3.4 Mittel- und längerfristige Empfehlungen

Im Expertenbericht werden folgende Optimierungen für eine vertiefere Prüfung und Beurteilung vorgeschlagen:

- Grossräumige Gültigkeit bei den gegenseitig anerkannten Einzelfahrscheinen RVL – TNW grenzüberschreitend (heute: nur Zone 10).
- Harmonisierung des Kinderalters oder gegenseitige Anerkennung der jeweils geltenden Kinder-Altersgrenzen.
- Vertiefte Prüfung und Beurteilung der Frage nach gegenseitiger Anerkennung von Rabattkarten und Spezialausweisen (Behinderte).

---

<sup>4</sup> Die Verbände RVL und TNW streben – unter Einbezug der elsässischen Partner - die Realisierung einer gemeinsamen **Informationsplattform** und einer gemeinsamen **Dachmarke** („brand“) an, unter der ihr gemeinsames grenzüberschreitendes Tarifangebot kommuniziert wird. Dabei geht es in erster Linie um die Entwicklung einer gemeinsamen „**Corporate Identity**“ für die grenzüberschreitende Tarifkooperation im Trinationalen Eurodistrict Basel. Die gemeinsamen Aktivitäten sollen unter einem (virtuellen) Dach – unter Beibehaltung der nationalen / regionalen Verbundstrukturen und -zuständigkeiten – gebündelt werden. Dazu gehören zum Beispiel:

- Ein gemeinsamer Internetauftritt
- Gemeinsame Drucksachen (Tarif- und Kundeninformationen, z.B. Flyer über alle grenzüberschreitenden Fahrscheinangebote, Informationen zur Automatenbedienung, Fahrplanhefte, Plakate, etc. ...)

Längerfristig schlägt die Studie vor, einen trinationalen Tarifverbund im Detail zu prüfen und mit einer Umsetzung die Durchlässigkeit der Tarife auch über die Landesgrenze zu verbessern.

Aufgrund der Erfahrungen mit grenzüberschreitenden Angeboten in anderen Grenzräumen entlang der deutsch-schweizerischen Grenze könnte die Lösung in einem übergeordneten grenzübergreifenden Tarif liegen, der die jeweiligen lokalen Tarifverbände und nationalen Tarife nicht tangiert, für den Kunden aber genauso einfach verständlich ist.

## **4. Beantwortung der Fragen**

### **4.1 Fragen im Anzug Roland Engeler und Konsorten**

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

Eine Fusion der heutigen Tarifverbände zu einem einzigen Tarifverbund TriRegio dürfte zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar sein, da die drei Teilgebiete in die zum Teil sehr unterschiedlichen Organisations- und Tarifstrukturen ihrer Länder eingebunden sind. Ein grenzüberschreitendes Tarifangebot wird darum auf den bestehenden Strukturen in den drei Ländern aufbauen müssen. Die dafür zuständigen Instanzen der regionalen Tarifverbände sind mit Unterstützung des Kantons Basel-Stadt (und den übrigen Bestellern) bemüht, das grenzüberschreitende Tarifangebot zu verbessern und in diesem Zusammenhang die Machbarkeit eines Tarifverbundes TriRegio in oben genanntem Sinne zu prüfen und wenn möglich weiterzuverfolgen.

Bei der Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Angebotes handelt es sich in erster Linie um ein politisches Thema, da das Interesse der Tarifverbände aufgrund des zum heutigen Zeitpunkt im Vergleich zum Kerngeschäft eher geringen Potentials verständlicherweise zweitrangig ist. Mit der erstmaligen Durchführung einer Vollversammlung der am TNW beteiligten Kantone und Transportunternehmungen nach rund zwanzig Jahren wurde im Herbst 2008 die Voraussetzung geschaffen, dass solche Themen künftig auf strategischer Ebene diskutiert und entschieden werden können. Der Kanton Basel-Stadt kann das Thema Tarifverbund Triregio in diesem Gremium zur Sprache bringen und dem Geschäft damit das entsprechende politische Gewicht geben. An der Vollversammlung werden die strategischen Ziele des TNW von den Direktoren der Transportunternehmen und den Regierungsräten der bestellenden Kantone diskutiert.

### **4.2 Fragen im Anzug Andrea Bollinger und Konsorten**

- *ob die beiden durch die SBB betriebenen Linien 5 und 6 der Regio-S-Bahn ins U-Abo des TNW und ins gesamtschweizerische Tarifsystem integriert werden können*
- *ob und wie es bewerkstelligt werden kann, dass deutsche Verbund- und touristische Tickets (z.B. Baden-Württemberg-Ticket) jeweils ab und bis Bahnhof SBB Gültigkeit haben.*



Aufgrund der vorliegenden Ausführungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

- Die S-Bahn-Linie 6 ins Wiesental ist ab Bahnhof SBB in den RVL-Perimeter integriert, die RVL-Tarife sind somit ab Bhf SBB gültig. Die S 5 ist keine grenzüberschreitende Linie.
- Das Baden-Württemberg-Ticket (touristisches Angebot) ist ebenfalls ab Bhf SBB gültig.
- Auch wenn die S-Bahnlinien S5 und S6 zurzeit von der SBB GmbH, einer Tochtergesellschaft der SBB betrieben werden, ist eine Integration in das schweizerische Tarifsysteem nicht einfacher. Das Land Baden-Württemberg kann den Betrieb der Linien eines Tages einem anderen Unternehmen anvertrauen. Die Anwendung des RVL-Tarifses wird unabhängig davon, welches Unternehmen die Leistung anbietet, verlangt.

## 5. Antrag

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

und

den Anzug Andrea Bollinger und Konsorten betreffend Einbezug der Regio-S-Bahnlinien 5 und 6 in das schweizerische Tarifsysteem abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin