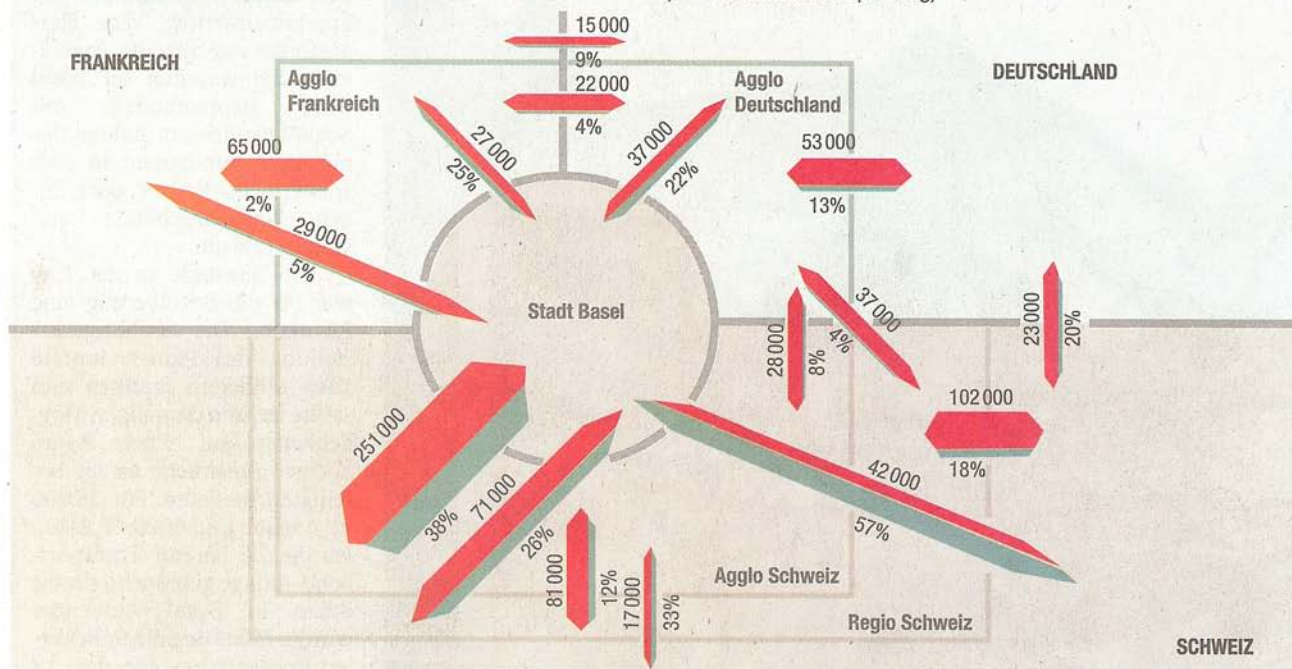


Trinationaler Tarifverbund bleibt Ziel

Auf die Schnelle ist ein umfassender Verbund aber nicht zu haben, meint die Regierung

VERKEHRSTRÖME IN DER TRINATIONALEN REGION BASEL (in Personenfahrten pro Tag)



Ausbaupotenzial. Die Grafik zeigt die Verkehrsflüsse in der Region Basel beim motorisierten Individualverkehr (rot) und beim öffentlichen Verkehr (grün, in Prozent). Über die Landesgrenzen hinaus liegt noch Potenzial für den ÖV. Quelle WSD/Grafik Rebekka Heeb

MARTIN MATTER

Das ÖV-Ticket reicht oft nur bis zur Landesgrenze. Das wird noch eine Weile so bleiben. Ein trinationaler Tarifverbund ist nach Ansicht der Regierung derzeit unrealisierbar. Aber pragmatische Verbesserungen wie die neuen Ticketautomaten sollen den Zugang zu grenzüberschreitenden Angeboten erleichtern.

Der Anzug von SP-Grossrat Roland Engeler aus dem Jahre 2005 ist zwar

nicht mehr taurisch, aber das Anliegen hat nichts an Aktualität eingebüsst. Engeler und zahlreiche Mitunterzeichner wollten wissen, ob und wie der heutige Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) analog zur grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn zu einem umfassenden trinationalen Tarifverbund erweitert werden kann. Denn dass die Tarifstrukturen trotz der Verbesserungen der letzten Jahre immer noch in vielen Fällen an der Grenze haltmachen, ist hinlänglich bekannt.

PRAGMATISCH. In ihrer Antwort zeigt sich die Regierung wohl mit der Stossrichtung des Anzugs einverstanden, nicht aber mit dem Weg: Die heutigen unterschiedlichen Strukturen liessen einen echten Tarifverbund TriRegio noch nicht zu. Aufwand und Risiken wären unter den heutigen Gegebenheiten nach Ansicht der Regierung zu gross. Vielmehr sei das Ziel in kleinen pragmatischen Schritten zu verfolgen. Deshalb soll der Anzug Engeler stehengelassen werden.



Die Diskussion an der Vollversammlung des trinationalen Eurodistricts Ende Juni 2007 habe bestätigt, dass ein schrittweises Vorgehen als sinnvoll erachtet wird. Der Eurodistrict hat im Übrigen den öffentlichen Nahverkehr und vor allem die grenzüberschreitende Tarifierung zu einem seiner Schwerpunktthemen erklärt; deshalb setzt die Regierung etliche Hoffnungen in das neue Gremium. Vielleicht könne es dereinst als übergeordnetes, grenzüberschreitendes Gremium mit Finanz- und Entscheidungskompetenz dienen.

Als Hauptproblem für einen baldigen kompletten Tarifverbund ortet die Regierung die Ungleichgewichte im Angebot. Hier sehe man «noch grossen Ausbaubedarf im grenznahen Ausland». Für den Ausflugs- und den Gele-

genheitsverkehr zumal am Abend und am Wochenende bestehen häufig keine ÖV-Angebote. Entsprechend unterschiedlich ist der ÖV-Anteil in der Region (vgl. Grafik).

WENIG BEKANNT. Zwar steht heute im grenzüberschreitenden ÖV eine ganze Palette von Fahrausweisen zur Verfügung. Zwischen TNW und Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) einerseits und zwischen TNW und dem District des trois Frontières andererseits besteht ein «bilateraler» Tarifverbund im Abo-bereich. Eine Tageskarte («Ticket Tri-

Regio») ist in allen drei Ländern gültig. Die Situation bei den grenzüberschreitenden Tarifen könne als gut bezeichnet werden. Allerdings sind die Angebote relativ schlecht bekannt, räumt die Regierung ein. Die bald eintreffenden neuen Billettautomaten sollen hier eine «enorme» Verbesserung bringen. Und was unter kundenfreundlichen kleinen Schritten zu verstehen ist, zeigt die jüngste Einigung für die verlängerte Linie 8: Wenn sie kommt, werden das U-Abo und die deutsche RegioCard grenzüberschreitend zwischen Weil am Rhein und Claraplatz gültig sein.