

Basel, 1. September 2011 EJ

Vorschläge zur Verbesserung des öffentlichen Regionalverkehrs im Metropolitanraum Basel

Positionspapier der Begleitgruppe der REGIO BASILIENSIS

Die Regio-S-Bahn Basel verbindet seit 1997 als Erfolgsgeschichte die trinationale Agglomeration Basel mit der Kernstadt und damit auch drei Länder miteinander. Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs unter Miteinbezug der Aspekte der Siedlungsentwicklung und des Erhalts der Landschafts- und Naturräume ist die Schlüsselaufgabe für die nächsten zwanzig Jahre im Raum Basel. Dabei muss insbesondere die Idee eines Trinationalen Verkehrsverbunds überprüft und weiterentwickelt werden. Das Schweizer Präsidium im Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) 2011/12 muss diesbezüglich genutzt werden

Mobilität macht an Stadt- und Landesgrenzen nicht halt. Die Zahl jener, die im trinationalen Umland leben, aber in der Stadt Basel arbeiten, zur Ausbildung gehen oder ihre Freizeit verbringen, wächst. Parallel dazu nutzt die Bevölkerung in der Kernstadt das Potenzial des näheren und weiteren, attraktiven trinationalen Umlands. Daher erscheint eine nachhaltige Mobilität und Stärkung des öffentlichen Verkehrs, wie sie mit dem Leitbild für den Trinationalen Eurodistrict Basel skizziert wurde, als ein vordringliches Ziel für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Die Begleitgruppe der REGIO BASILIENSIS hat mit dem Ziel, Impulse für die zukünftige Zusammenarbeit zu geben, und im Bewusstsein, dass öffentlicher Verkehr ein hoch integriertes und vielfältig vernetztes System ist, folgende Thesen erarbeitet:

- 1) Es braucht eine umfassende Gesamtlösung für den öffentlichen Verkehr im trinationalen Raum Basel. Dabei ist insbesondere das grenzüberschreitende Agglomerationsprogramm Basel zu nutzen.**

Die Erreichbarkeit von Basel hat sich zwar im Verlauf der letzten Jahre verbessert, im Vergleich zu Zürich und anderen Regionen hat sie aber relativ gesehen abgenommen. Die Region Basel darf nicht weiter ins Hintertreffen geraten. Viele Probleme im trinationalen Raum Basel lassen sich nur noch regional und grenzüberschreitend lösen: Agglomerationsverkehr, Siedlungsentwicklung, aber auch Themen wie Kultur, Soziales und Gesundheit, Sport,

Wirtschaft, Wohnbaupolitik usw. Bisher profitiert die Region Basel nur relativ schwach vom Agglomerationsprogramm des (schweizerischen) Bundes. Das Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation, muss hier als Instrument stärker grenzüberschreitend genutzt und entwickelt werden. Die bereits erfolgte Schaffung einer gemeinsamen Geschäftsstelle ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

2) Ein trinationaler Verkehrsverbund Basel ist mittelfristig anzustreben.

Die Bestandsaufnahme und Analyse der bestehenden Tarifkooperation im Dreiländereck im Rahmen des Trinationalen Eurodistrict Basel hat den beschränkten Handlungsspielraum unter den aktuellen Rahmenbedingungen aufgezeigt. Zumindest ist eine trinationale elektronische Fahrplanauskunft derzeit in Planung (www.triregio.info). Mittelfristig ist es aber sinnvoll, einen Verkehrsverbund anzustreben, um für das künftige Angebot des öffentlichen Verkehrs einen einheitlichen Marktauftritt herbeizuführen (einheitlicher grenzüberschreitender Tarif, einheitliche Tickets und Fahrpläne, gemeinsame Organisationseinheit). Der Vorteil des Verkehrsverbundes ist es, dass mit einer solchen unternehmerischen Organisation das Interesse der Gesamtregion vorangestellt wird und dass damit am ehesten garantiert ist, dass der öffentliche Verkehr unbesehen politischer oder betrieblicher Grenzen und Interessen für den gesamten funktionalen Raum geplant und realisiert werden kann.

3) Damit ein Verkehrsverbund möglich sein wird, müssten die Besteller, also die Kantone der Nordwestschweiz und die weiteren Gebietskörperschaften, an einem Strick ziehen.

Nach der pionierhaften Gründung des TNW 1986 sind wir in Sachen "Kooperation der Verkehrsbetriebe in der Region" nahezu stehen geblieben. Die enge partnerschaftliche Zusammenarbeit der Nordwestschweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Jura und Solothurn ist zentrale Voraussetzung für einen zukünftigen Verkehrsverbund. Die Kantone sind die Schlüsselakteure, weil sie mitunter auch das gesamtregionale Interesse im Blickfeld haben müssen. Bei den Transportunternehmen hingegen steht das jeweilige betriebliche Interesse im Vordergrund.

4) Verkehrsverbund und Herzstück der Regio-S-Bahn sind zwei verschiedene Projekte, die parallel, aber auf unterschiedlichen Ebenen weiterentwickelt werden müssen.

Das Herzstück rechtfertigt sich aus dem funktionalen trinationalen Raum, der mehr und mehr zusammenwächst. Die bestehende, ringförmige und daher unvollständige S-Bahn-Infrastruktur verhindert Durchmesserlinien via Zentrum. Nur durch die Realisierung des Herzstück-Projekts kann die Regio-S-Bahn ihre eigentliche Schlüsselfunktion in der Verkehrserschliessung der Agglomeration voll übernehmen (Mittel- und Grobverteilerfunktion neben Feinverteilerfunktion durch Tram und Bus). Die Gründung eines Verkehrsverbundes könnte durch die dadurch

entstehende Dynamik und durch das gemeinsame Bekenntnis zum Verkehrsverbund auch das Herzstück-Vorhaben vorwärts bringen.

5) Eine Fusion von BLT und BVB ist sinnvoll, und zwar unabhängig von der Schaffung eines Verkehrsverbundes.

Je weniger Akteure/Planer ein jeweiliges Eigeninteresse verfolgen, umso besser sind die Voraussetzungen für ein gesamtregionales öffentliches Verkehrssystem. Eine Fusion von BVB und BLT ist zwar keine „conditio sine qua non“ für einen Verkehrsverbund. Doch ein Zusammenschluss der beiden Unternehmen sollte in diesem Zusammenhang überprüft werden.

Hintergrundinformationen „Zusammenarbeitsintensität von Anbietern und Bestellern im öffentlichen Verkehr“ (gemäss Rapp AG)

Tarifgemein- schaften	Tarifgemeinschaften kennt man in der Schweiz seit über 50 Jahren. Sie basieren auf dem Angebot durchgehender Fahrausweise über die Systemgrenzen einzelner Transportunternehmen hinaus.
↓	
Tarifverbund	Der Tarifverbund bietet darüber hinaus ein einheitliches Tarifsysteem seitens der Anbieter an.
↓	
Verkehrsgemeinschaften	In Verkehrsgemeinschaften (z.B. in BE und LU) findet zusätzlich ein gewisser Abgleich zw. den Anbietern statt, wer welche Strecke bedient
↓	
Verkehrsverbund	Nur beim Verkehrsverbund (z.B. Verkehrsverbund ZH) sitzen Besteller und Betreiber/Anbieter an einem Tisch. Die Planung des einheitlichen Angebots erfolgt durch die Bestellerseite. Der Verkehrsverbund erteilt Aufträge an die Transportunternehmen.

In der Region Basel haben wir seit 1986 einen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW). Grenzüberschreitend stehen wir auf der Stufe der Tarifgemeinschaften.