

# Öffentlicher Personennahverkehr in grenzüberschreitenden Agglomerationen

Verkehrsingenieurtag 6. März 2014  
Emanuel Barth, IVT



# Inhalt

1. Ausgangslage
2. Fragestellung, Projektabgrenzung
3. Besonderheiten grenzüberschreitendes Angebot
4. Besonderheiten grenzüberschreitende Nachfrage
5. Herausforderungen
6. Einige Lösungsansätze
7. Fazit

# 1. Ausgangslage

34

Abfahrt ab **Claraplatz**



Richtung **Riehen Bahnhof**

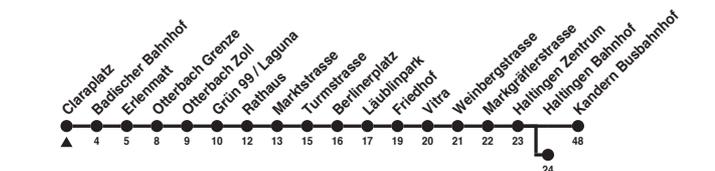


55

Abfahrt ab **Claraplatz**



Richtung **Kandern Busbahnhof**



Gültig ab 11.12.2011

Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
5 32 <sub>e</sub> 39 <sub>e</sub> 54 <sub>b</sub>	5 32 <sub>e</sub>	5 32 <sub>e</sub>
6 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	6 02 <sub>b</sub> 20 <sub>b</sub> 35 <sub>b</sub> 50 <sub>b</sub>	6 02 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>
7 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	7 05 <sub>b</sub> 20 <sub>b</sub> 35 <sub>b</sub> 50 <sub>b</sub>	7 05 <sub>b</sub> 20 <sub>b</sub> 35 <sub>b</sub> 50 <sub>b</sub>
8 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	8 05 <sub>b</sub> 20 <sub>b</sub> 35 <sub>b</sub> 47 <sub>e</sub> 54	8 05 <sub>b</sub> 20 <sub>b</sub> 35 <sub>b</sub> 50 <sub>b</sub>
9 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	9 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	9 05 <sub>b</sub> 20 <sub>b</sub> 35 <sub>b</sub> 50 <sub>b</sub>
10 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	10 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	9 05 <sub>b</sub> 20 <sub>b</sub> 35 <sub>b</sub> 50 <sub>b</sub>
11 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	11 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	11 05 <sub>b</sub> 20 <sub>b</sub> 32 <sub>b</sub> 42 <sub>e</sub> 52 <sub>b</sub>
12 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	12 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	12 02 <sub>e</sub> 12 <sub>b</sub> 22 <sub>e</sub> 32 <sub>b</sub> 42 <sub>e</sub> 52 <sub>b</sub>
13 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	13 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	13 02 <sub>e</sub> 12 <sub>b</sub> 22 <sub>e</sub> 32 <sub>b</sub> 42 <sub>e</sub> 52 <sub>b</sub>
14 02 <sub>e</sub> 08 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	14 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	14 02 <sub>e</sub> 12 <sub>b</sub> 22 <sub>e</sub> 32 <sub>b</sub> 42 <sub>e</sub> 52 <sub>b</sub>
15 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 55	15 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	15 02 <sub>e</sub> 12 <sub>b</sub> 22 <sub>e</sub> 32 <sub>b</sub> 42 <sub>e</sub> 52 <sub>b</sub>
16 02 <sub>e</sub> 10 17 <sub>e</sub> 25 32 <sub>e</sub> 40 47 <sub>e</sub> 55	16 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	16 02 <sub>e</sub> 12 <sub>b</sub> 22 <sub>e</sub> 32 <sub>b</sub> 42 <sub>e</sub> 52 <sub>b</sub>
17 02 <sub>e</sub> 10 17 <sub>e</sub> 25 32 <sub>e</sub> 40 47 <sub>e</sub> 55	17 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	17 02 <sub>e</sub> 12 <sub>b</sub> 22 <sub>e</sub> 32 <sub>b</sub> 42 <sub>e</sub> 52 <sub>b</sub>
18 02 <sub>e</sub> 10 17 <sub>e</sub> 24 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54	18 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 34 42 <sub>e</sub> 52	18 02 <sub>e</sub> 12 <sub>b</sub> 22 <sub>e</sub> 32 <sub>b</sub> 42 <sub>b</sub> 52 <sub>b</sub>
19 02 <sub>e</sub> 09 17 <sub>e</sub> 24 27 <sub>d</sub> 32 <sub>e</sub> 39 47 <sub>e</sub> 54 57 <sub>d</sub>	19 02 <sub>e</sub> 12 22 <sub>e</sub> 32 42 52	19 02 <sub>e</sub> 12 <sub>b</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>
20 02 <sub>d</sub> 05 <sub>a</sub> 15 <sub>d</sub> 20 <sub>e</sub> 30 <sub>d</sub> 35 <sub>a</sub> 50 <sub>a</sub>	20 02 <sub>e</sub> 12 <sub>a</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>	20 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>
21 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>	21 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>	21 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>
22 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>	22 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>	22 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>
23 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>	23 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>	23 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub> 50 <sub>e</sub>
0 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub>	0 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub>	0 05 <sub>e</sub> 20 <sub>e</sub> 35 <sub>e</sub>

a Umsteigen an der Habermatten auf Kleinbus Linie 34 b bedient Habermatten c bis Rosengartenweg d nach Garage Rank e bis Habermatten

**Feiertage:** An Feiertagen gilt der Sonntagsfahrplan. Als Feiertage gelten: Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, 25. und 26. Dezember. (An Tagen vor Feiertagen sowie während der Basler Fasnacht gelten Spezialfahrpläne)

**Information:** Kundenzentrum am Barfüsserplatz, Tel. 061 685 14 14

Internet: [www.bvb.ch](http://www.bvb.ch)

Gültig ab 11.12.2011

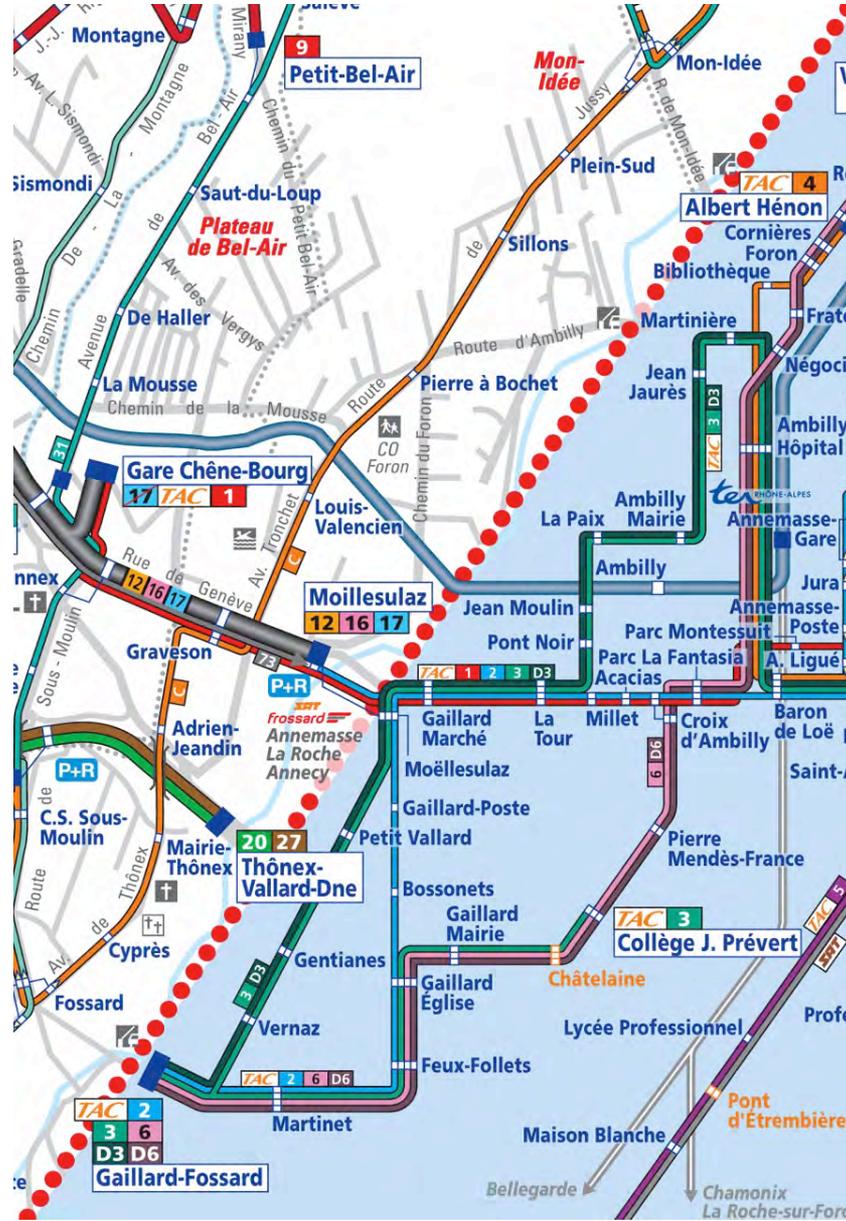
Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
6 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>		
7 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	7 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	
8 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	8 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	8 15 <sub>b</sub>
9 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	9 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	9 15 <sub>b</sub> <sup>a</sup>
10 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	10 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	10 15 <sub>b</sub>
11 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	11 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	11 15 <sub>b</sub>
12 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	12 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	12 15 <sub>b</sub> <sup>a</sup>
13 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	13 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	13 15 <sub>b</sub>
14 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	14 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	14 15 <sub>b</sub>
15 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	15 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	15 15 <sub>b</sub> <sup>a</sup>
16 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	16 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	16 15 <sub>b</sub>
17 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	17 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	17 15 <sub>b</sub>
18 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	18 15 <sub>b</sub> 45 <sub>c</sub>	18 15 <sub>b</sub> <sup>a</sup>
19 15 <sub>b</sub>	19 15 <sub>b</sub>	19 15 <sub>b</sub>
20 15 <sub>b</sub>		

a bis Haltingen Bahnhof b Kurs der SWEG c Kurs der BVB

**Feiertage:** An Feiertagen gilt der Sonntagsfahrplan. Als Feiertage gelten: Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, 25. und 26. Dezember. (An Tagen vor Feiertagen sowie während der Basler Fasnacht gelten Spezialfahrpläne)

**Information:** Kundenzentrum am Barfüsserplatz, Tel. 061 685 14 14

Internet: [www.bvb.ch](http://www.bvb.ch)





# Tarife

## Einzelfahrscheine. Grenzüberschreitend.

Für grenzüberschreitende Fahrten zwischen dem RVL und dem TNW besteht eine gegenseitige Anerkennung von Einzelfahrscheinen und Mehrfahrtenkarten. Ein RVL-Einzelfahrschein gilt zur Fahrt bis in die TNW-Zone 10 (Basel und Agglomeration), in der Gegenrichtung gilt ein TNW-Einzelfahrschein oder eine Mehrfahrtenkarte aus der TNW-Zone 10 zur Fahrt in das RVL-Gebiet.

Start im RVL – Fahrtziel TNW-Zone 10/40

Von RVL-Zone	Nach TNW-Zone	RVL-Einzelfahrschein	Erwachsene	Kinder***
1/2a*/3	10	2 Zonen	3,00	1,75
2a/2b	40	2 Zonen	3,00	1,75
2b**	10	3 Zonen	3,60	2,05
4/5/6/7	10	4 Zonen	4,10	2,30

Alle Preise in €

Start in TNW-Zone 10/40 – Fahrtziel RVL

Von TNW-Zone	Nach RVL-Zone	TNW-Einzelfahrschein	Erwachsene	Kinder***
10	1/2a*/3	2 Zonen	4,20	2,80
40	2a/2b	2 Zonen	4,20	2,80
10	2b**/4/5/6	3 Zonen	5,60	3,40
10	7	4 Zonen	7,80	3,90

Alle Preise in CHF

2a\* Zone 2 Grenzach, Wyhlen, Neufeld, Ruhrberg

2b\*\* Zone 2 von Herten bis Schwörstadt

Kinder\*\*\* D>CH von 6 bis einschl. 14 Jahren  
CH>D von 6 bis einschl. 16 Jahren

Die SBB-Juniorkarte ist nicht gültig.

### Hinweis zu Rheinfelden (RVL-Zone 2/TNW-Zone 40)

Ein RVL-Einzelfahrschein für 2 Zonen berechtigt zur Fahrt aus der RVL-Zone 2 in die TNW-Zone 40. Für die Fahrt aus der TNW-Zone 40 in die RVL-Zone 2 wird ein TNW-Einzelfahrschein für 2 Zonen benötigt.

### Erweiterung in Planung

Einzelfahrscheine vom TNW-Gebiet ausserhalb der Zone 10 nach Deutschland und umgekehrt können gegenwärtig noch nicht grenzüberschreitend gelöst werden. Eine tarifliche Erweiterung auf den Gesamttraum ist in Planung.

12

### Hier kommen Sie zum Einzelfahrschein.



Verkaufsstellen und Kundencenter DB, SBB, SWEG  
Automaten RVL  
Busfahrer



Automaten TNW und SBB (nur in Zone 10)  
Schalter SBB

### Anschlussfahrscheine (mit U-Abo/GA/RegioCard)

Für Inhaber eines U-Abos/GA oder einer RegioCard gibt es einen Anschlussfahrschein für die grenznahe Zone des jeweiligen Nachbarverbands (an allen Automaten RVL/TNW und SBB-Schalter)  
RVL-Anschlussfahrschein TNW-Zone 10/40: € 2,80  
TNW-Anschlussfahrschein RVL (z.B. Zone 1, 2 oder 3): CHF 2,80



#### RVL-Zonen

- 1 Lörrach
- 2a Grenzach
- 2b Rheinfelden (D)
- 3 Weil am Rhein
- 4 Schliengen/Efringen
- 5 Kandern

#### TNW-Zonen

- 6 Schopfheim
- 7 Schönenau/Zell/Todtnau
- 8 Basel Bad. Bf./Basel SBB

#### TNW-Zonen

- 10 Basel und angrenzende Gemeinden
- 40 Rheinfelden (CH)

13

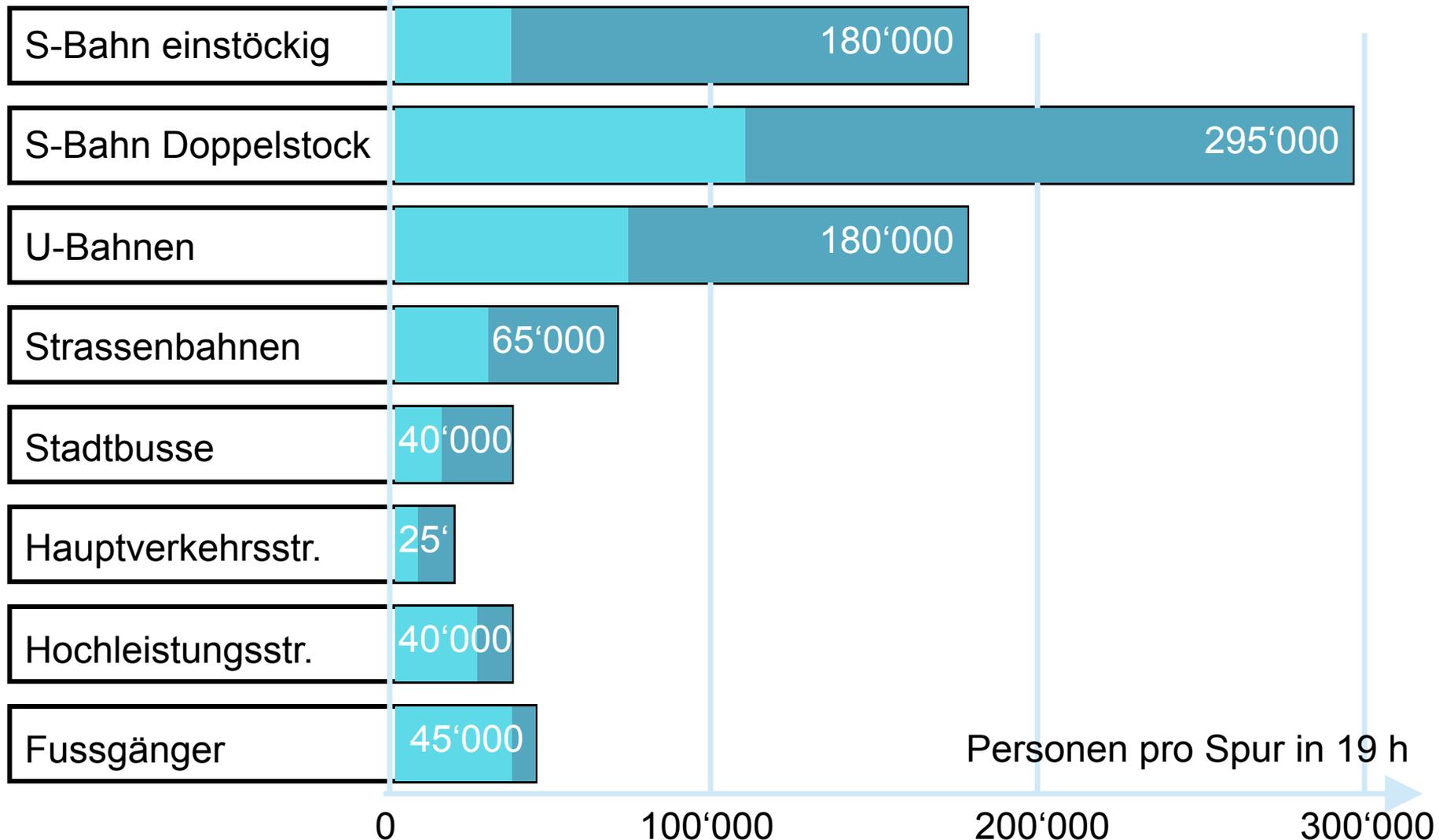
## Modal Split

- Modal Share des öV an den Grenzen der Stadtkantone:

Kantonsgrenze	Genf (2011)	Basel (2008)
Grenze nach CH	33%	38%
Grenze nach F	7%	10%
Grenze nach D	—	14%

Quellen: Enquêtes aux Frontières, DGM Genève; GVM Amt für Mobilität BS

## Leistungsfähigkeit pro Richtung und Spur (3 m), 5 bis 24 h

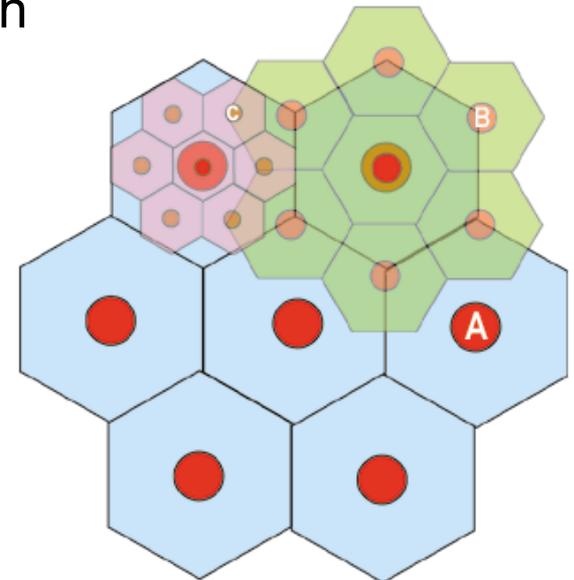


## 2. Fragestellung

- Welche strukturellen **Unterschiede** erschweren innerhalb grenzüberschreitender Agglomerationen die Entwicklung des grenzüberschreitenden ÖPNV **im Vergleich zum Binnen-ÖPNV?**
  - Rahmenbedingungen
    - Siedlungsstruktur, Gesetze, Preis-/Lohnniveau etc.
  - Nachfrage
    - Volumen, Verkehrszwecke, besondere Kundenbedürfnisse etc.
  - Angebot
    - Angebotsqualität, -quantität, Preis etc.
- Wie können diese Erschwernisse effektiv **überwunden** werden?

# Abgrenzung Agglomerationen

- Grenzüberschreitend (internationale Grenze)
- Europa
- Agglomeration
  - Definition BfS (CH): Zu kleinräumig.
  - Definition UNO: Klare Abgrenzung nicht möglich
  - Definition BBR:
    - Oberzentrum > 100'000 Einwohner
    - Umland > 300 Einwohner pro Quadratkilometer



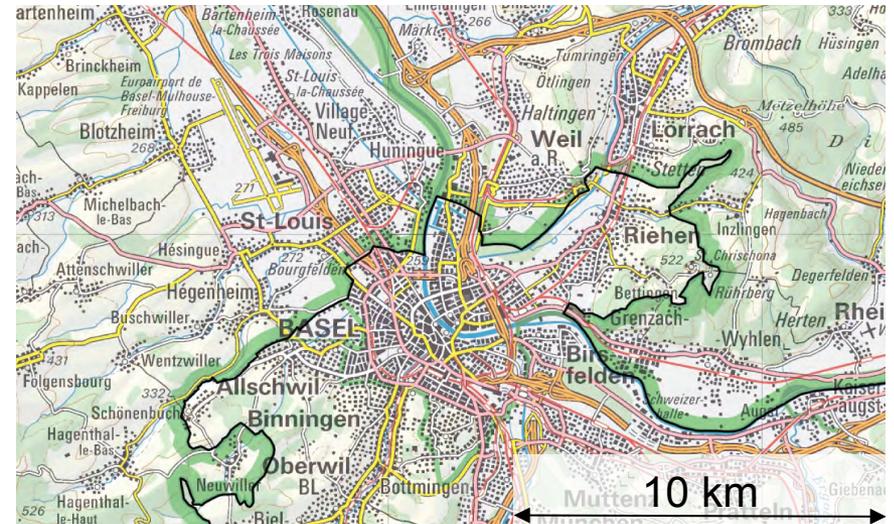
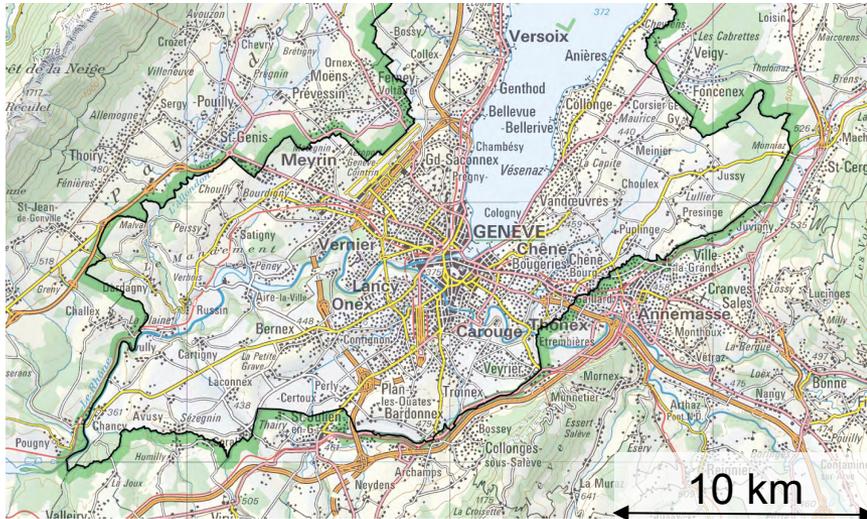
# Grenzüberschreitende Agglomerationen



# Grenzüberschreitende Agglomerationen



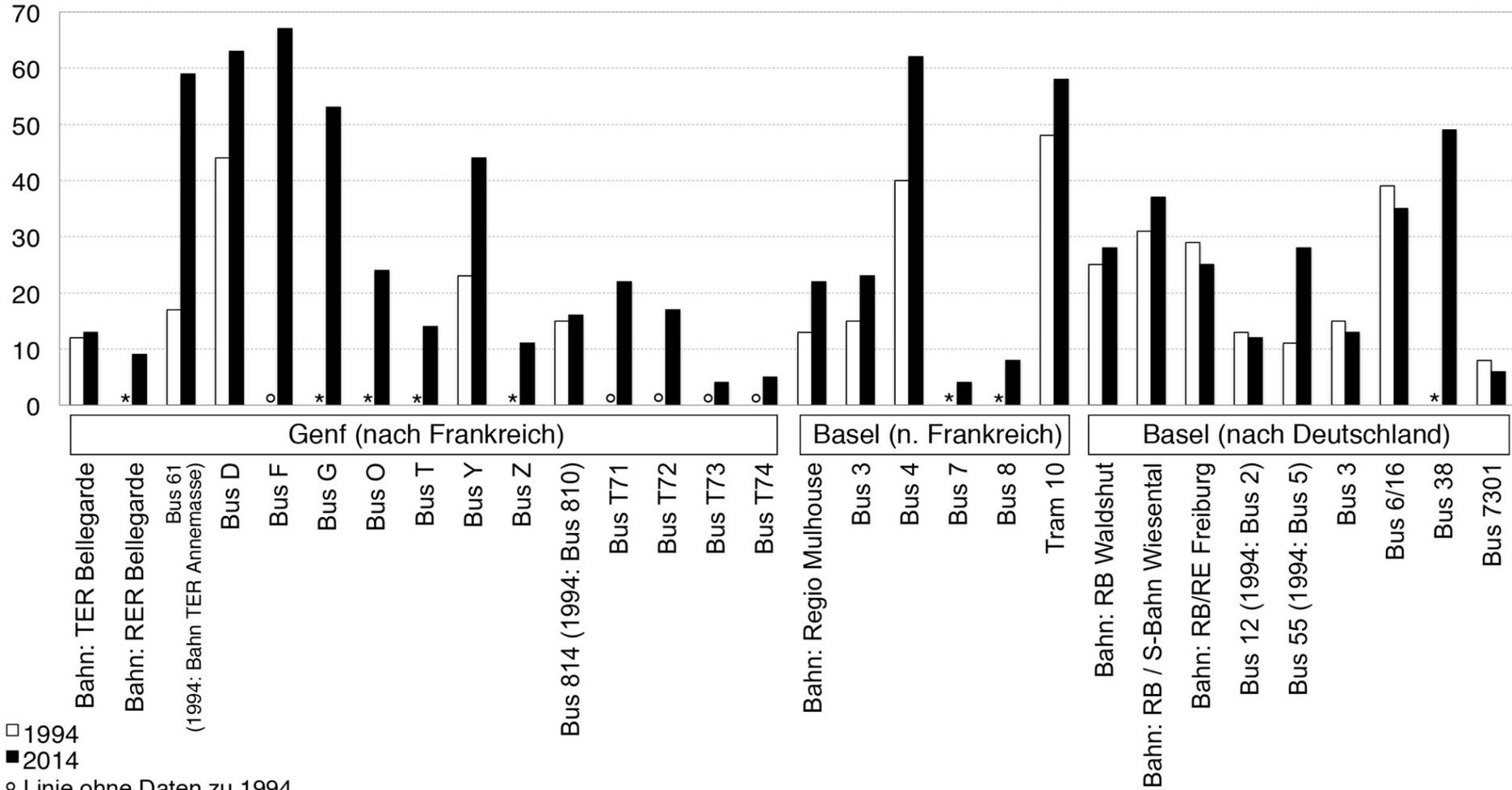
# 2 Fallstudien: Genf und Basel



## 3. Angebot

- Fahrplandichte
- Linien
- Entwicklung des Angebots

# Anzahl grenzüberschreitender Kurspaare pro Tag (Mo-Fr)

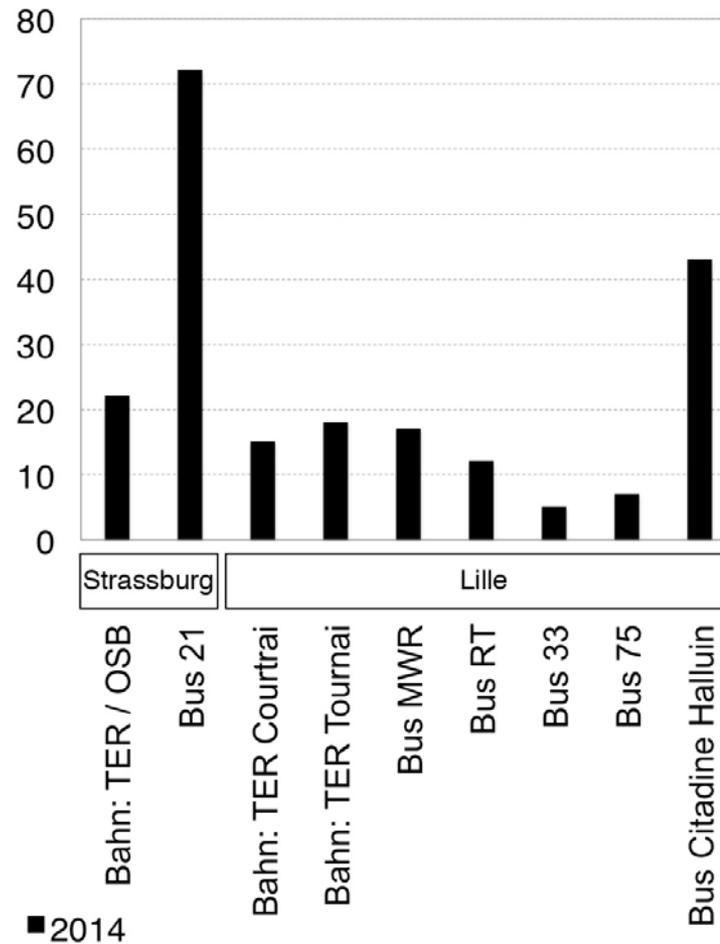


□ 1994  
■ 2014  
◦ Linie ohne Daten zu 1994

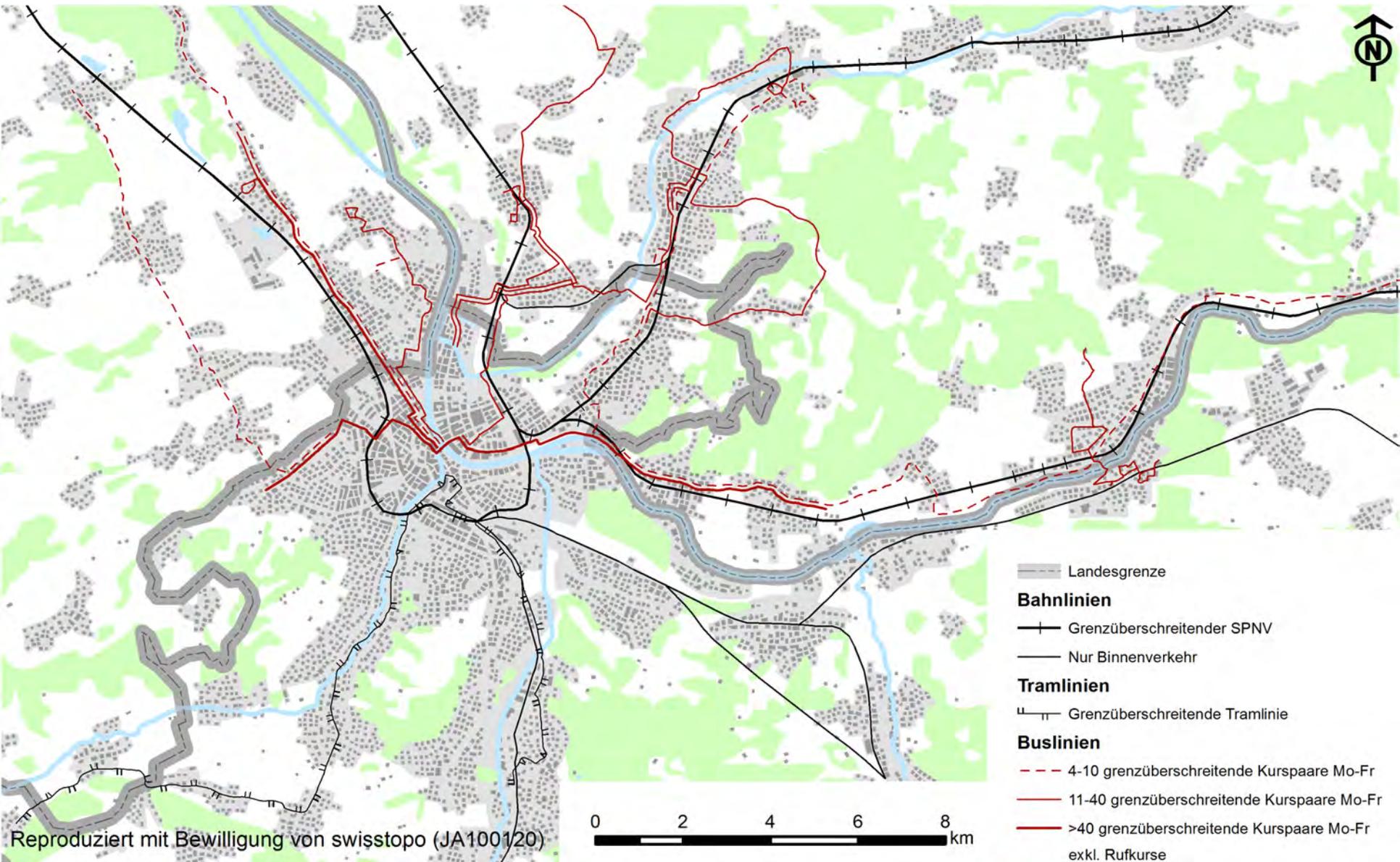
\* Linie 1994 nicht existent oder ohne grenzüberschreitenden Verkehr

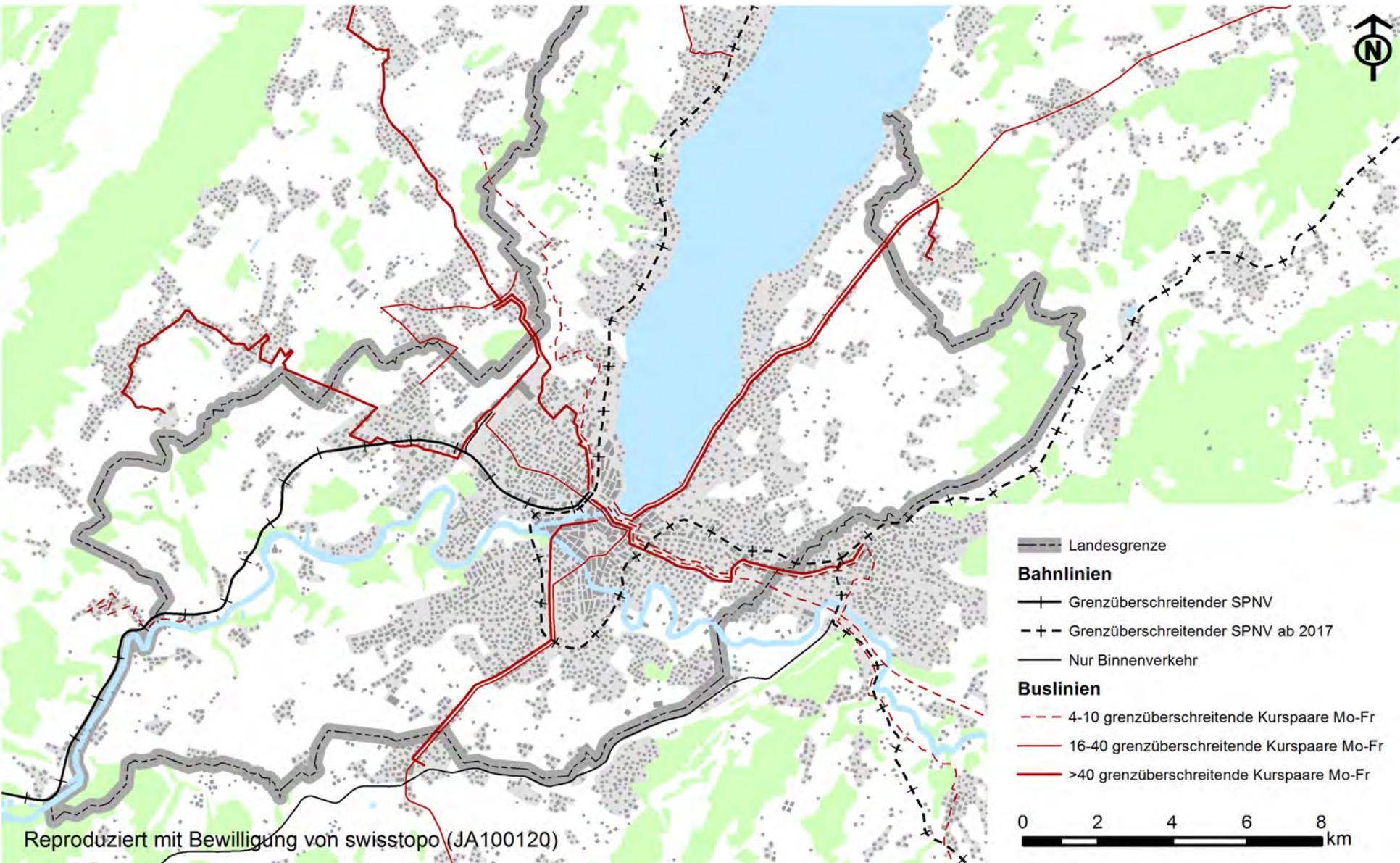
Rufkurse sowie Linien mit weniger als 4 Kurspaaren pro Tag oder weniger als 1 km Streckenlänge beidseits der Grenze sind nicht dargestellt.

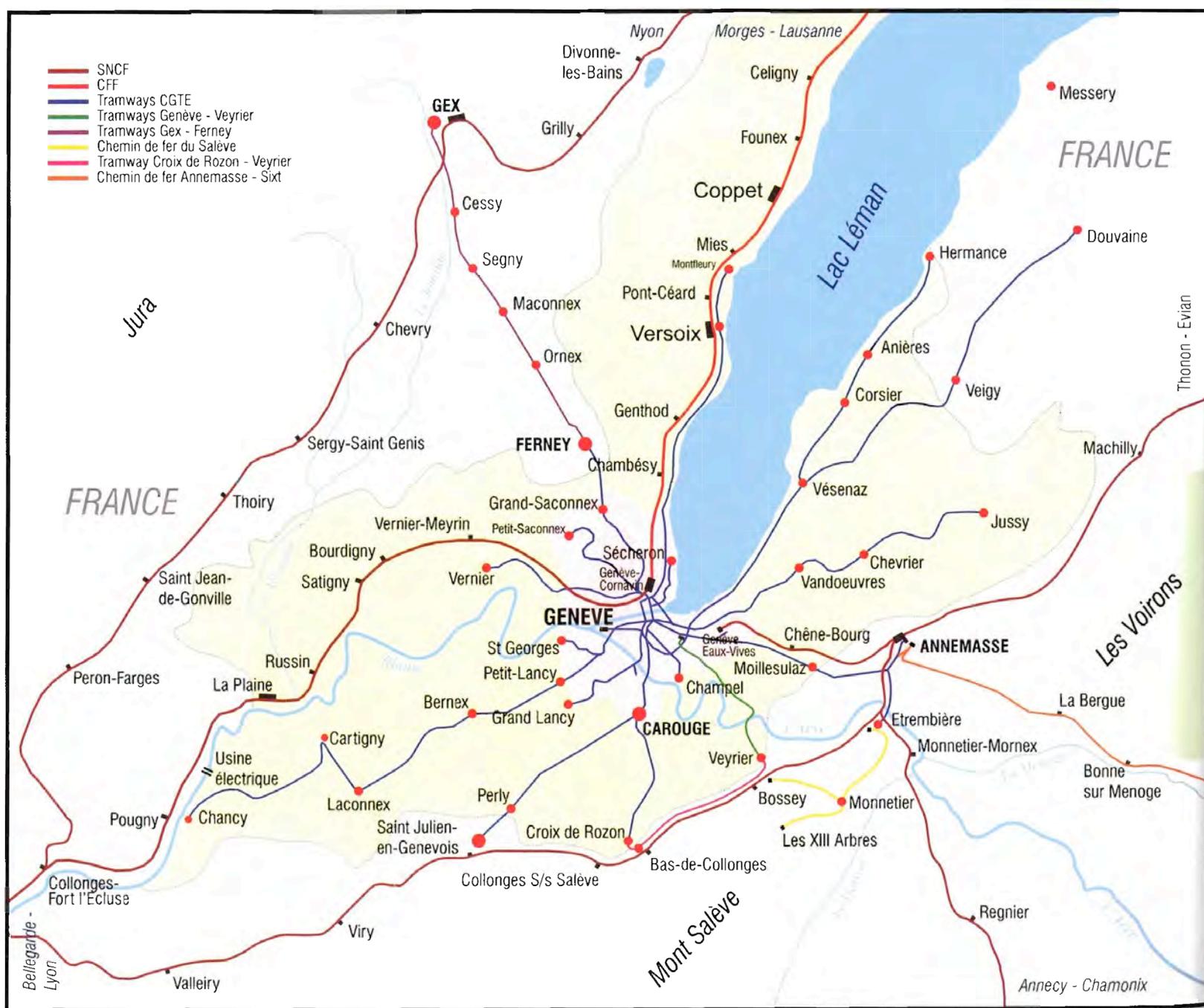
## Anzahl grenzüberschreitender Kurspaare pro Tag (Mo-Fr)



Rufkurse sowie Linien mit weniger als 4 Kurspaaren pro Tag oder weniger als 1 km Streckenlänge beidseits der Grenze sind nicht dargestellt.



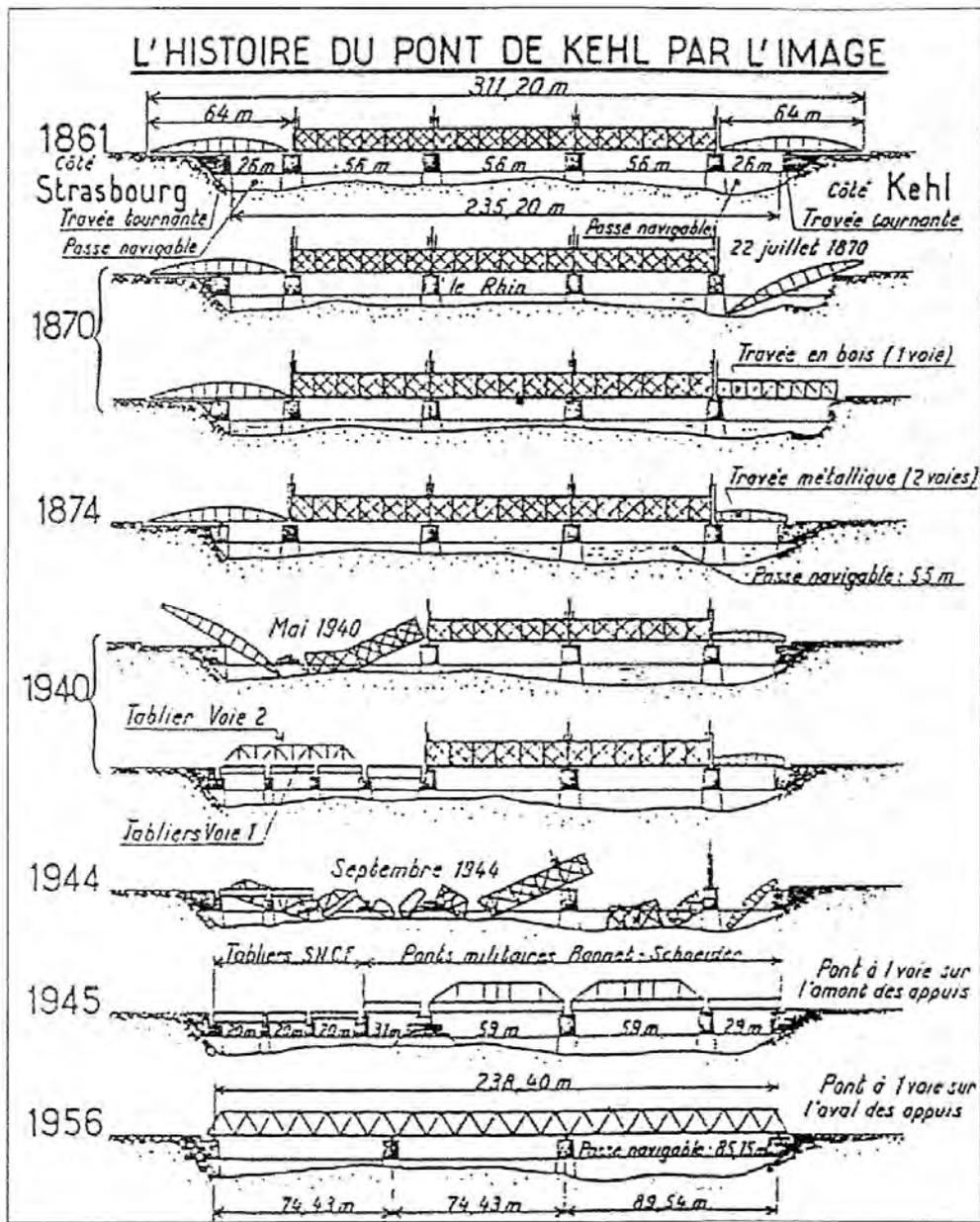




Primatesta, 2007







Coll. J. Forthoffer

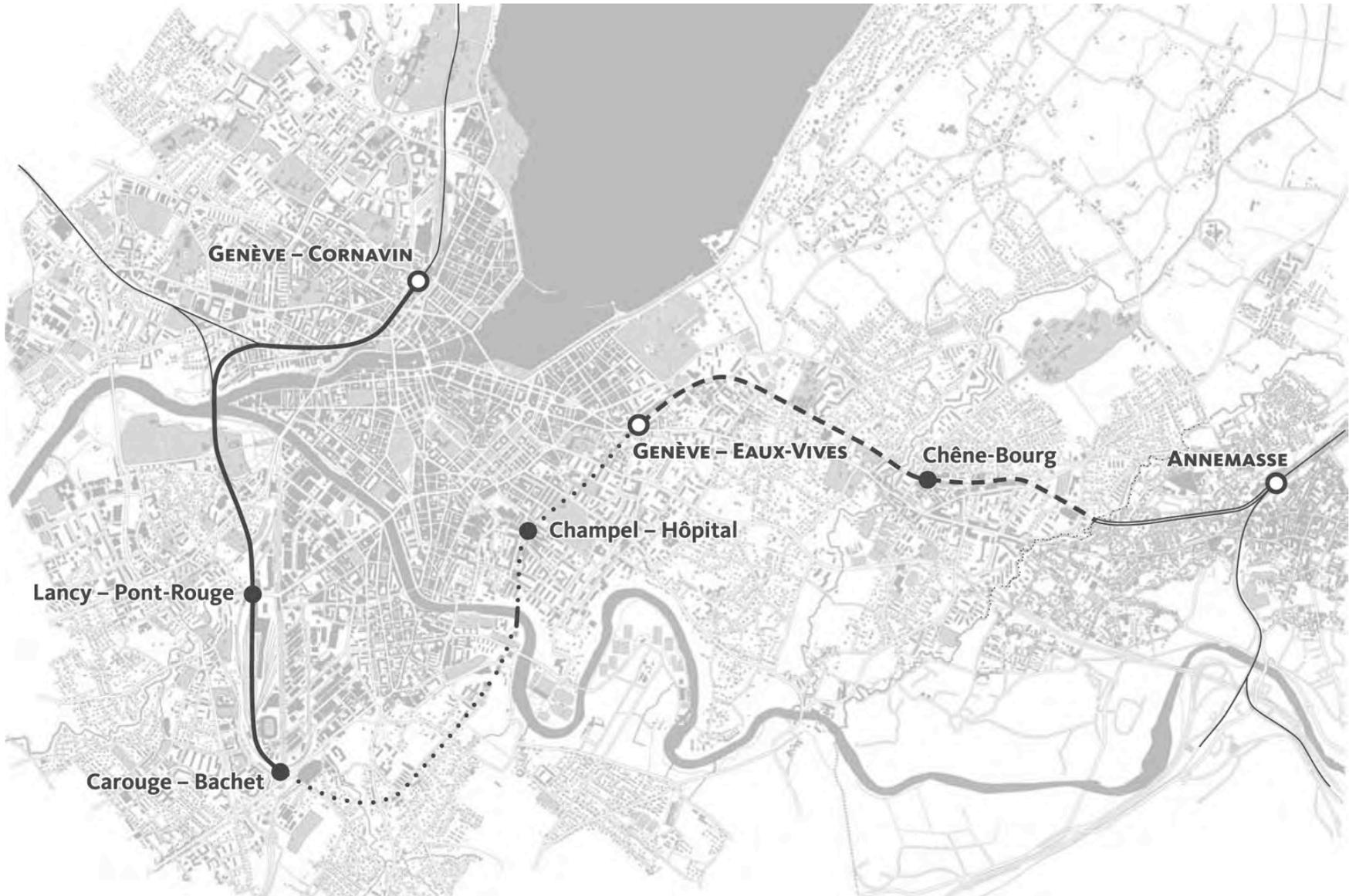
Forthoffer 2011













# Projekt S-Bahn entgleist

Elsässer Behörden verhindern grenzüberschreitende Züge

ALAN CASSIDY

**Die Region Elsass stoppt mit ihrem Entscheid gegen die Flirt-Züge der SBB die Regio-S-Bahn von Mulhouse–Basel–Frick. In der Nordwestschweiz ist der Aufschrei gross.**

Sie galt lange als Musterbeispiel einer grenzüberschreitenden S-Bahn: die «grüne Linie» S1, die von Mülhausen über Basel ins Fricktal führt. Bereits im vergangenen Jahr traten jedoch die französischen Behörden auf die Bremse, indem sie mit neuen Zulassungsbestimmungen den Einsatz der Flirt-Züge des Schweizer Herstellers Stadler Rail im Elsass verhinderten.

Mit dem neuesten Entscheid aus

Frankreich, den die «Sonntagszeitung» publik machte, droht der grenzüberschreitenden Bahn nun endgültig der Stillstand: Anstatt künftig, wie 2004 mit den SBB abgemacht, 14 frankreichtaugliche Züge vom Typ Flirt zu beziehen, wollen die Franzosen lieber Züge der Hersteller Alstom und Bombardier auf ihrer Strecke einsetzen. Diese können auf dem Schweizer Schienennetz aber wegen des fehlenden Zweistromsystems nicht fahren. Für die Region Basel heisst das: Die S1 von Mulhouse endet künftig im französischen Bahnhof Basel.

**SCHWEIZER PROTEST.** Für die Nordwestschweizer Kantone ist dieser Entscheid inakzeptabel. Sie haben

sich an den elsässischen Regionalrat gewandt und pochen auf die Einhaltung des Staatsvertrags, in dem sie sich mit dem Elsass auf durchgehende Regionalzüge zwischen Mulhouse und dem Fricktal geeinigt haben. «Es ist bedauerlich, wenn die französischen Behörden die grenzüberschreitende S-Bahn so aufs Spiel setzen», sagt Alain Groff, Leiter der Abteilung Mobilität im Basler Baudepartement.

Im Elsass gibt man zu, dass die Verbindungen ins Fricktal tatsächlich nicht mehr gewünscht seien. «Ein höherer Takt zwischen den Zentren Mulhouse und Basel hat für uns Priorität», sagt Benoît Loos, Transportverantwortlicher bei der Région Alsace.

## ÖV-Tarife stossen an ihre Grenzen

Der Regierungsrat sieht keine Chancen für eine «Tarif-Fusion»

**Basel.** Ein Tarifverbund für den öffentlichen Verkehr in der Regio, der sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland (Südbaden) und Frankreich (Elsass) gilt, sei im Moment nicht umsetzbar: Dies schreibt der Basler Regierungsrat in seiner Antwort auf einen Vorstoss des ehemaligen SP-Grossrats Roland Engeler (er sitzt heute nicht mehr im Parlament). Engeler hatte gefordert, den Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem umfassenden trinationalen Tarifverbund weiter zu entwickeln, entsprechend dem grenzüberschreitenden Ausbau des Regio-S-Bahn-Liniennetzes.

Der Tarifverbund Nordwestschweiz sei seit seiner Einführung 1987 eine Erfolgsgeschichte, schrieb Engeler in seinem Anzug. Er verwies drauf, dass die Planung weiterer, teilweise grenzüber-

schreitender Bus- und Tramlinien im Gang sei (die Linie 8 nach Weil befindet sich heute gar im Bau) und dass die Benutzer dies- und jenseits der Grenzen bald von einem gut ausgebauten, grenzüberschreitenden ÖV-Netz mit modernem Rollmaterial profitieren können. Dem stünden allerdings Tarifstrukturen gegenüber, «die an den Landesgrenzen in vielen Fällen noch Halt machen».

Ein einziger Tarifverbund TriRegio, wie er von Engeler und Mitunterzeichnern aus sechs Parteien angeregt wurde, sei im heutigen Zeitpunkt aber nicht möglich, schreibt die Basler Regierung in ihrer Antwort. Dies betreffe vor allem das Elsass. Aus diesen Überlegungen heraus kommt die Regierung zum Schluss, den Vorstoss Engeler als erledigt abzuschreiben. mv

BaZ 15.12.09

BaZ 22.08.11

## 4. Nachfrage

### Grenzübertritte pro Werktag

Grenze	Genf – F	Basel – F*	Basel – D*
Anzahl / Richtung	187'975	34'300	58'600
Überwiegender Fahrtzweck	Arbeitsweg (>50%)	Arbeitsweg (63%)	Arbeitsweg (41%)
Anteil ÖV	7%	10%	14%

\* Nur Grenzübertritte mit Ziel im Schweizerischen Agglomerationsteil, 6-20h

Quellen:

Genf: Enquêtes aux Frontières, DGM Genève, 2012

Basel: Verkehrserhebung an den Grenzübergängen des TEB, PTV France, 2012

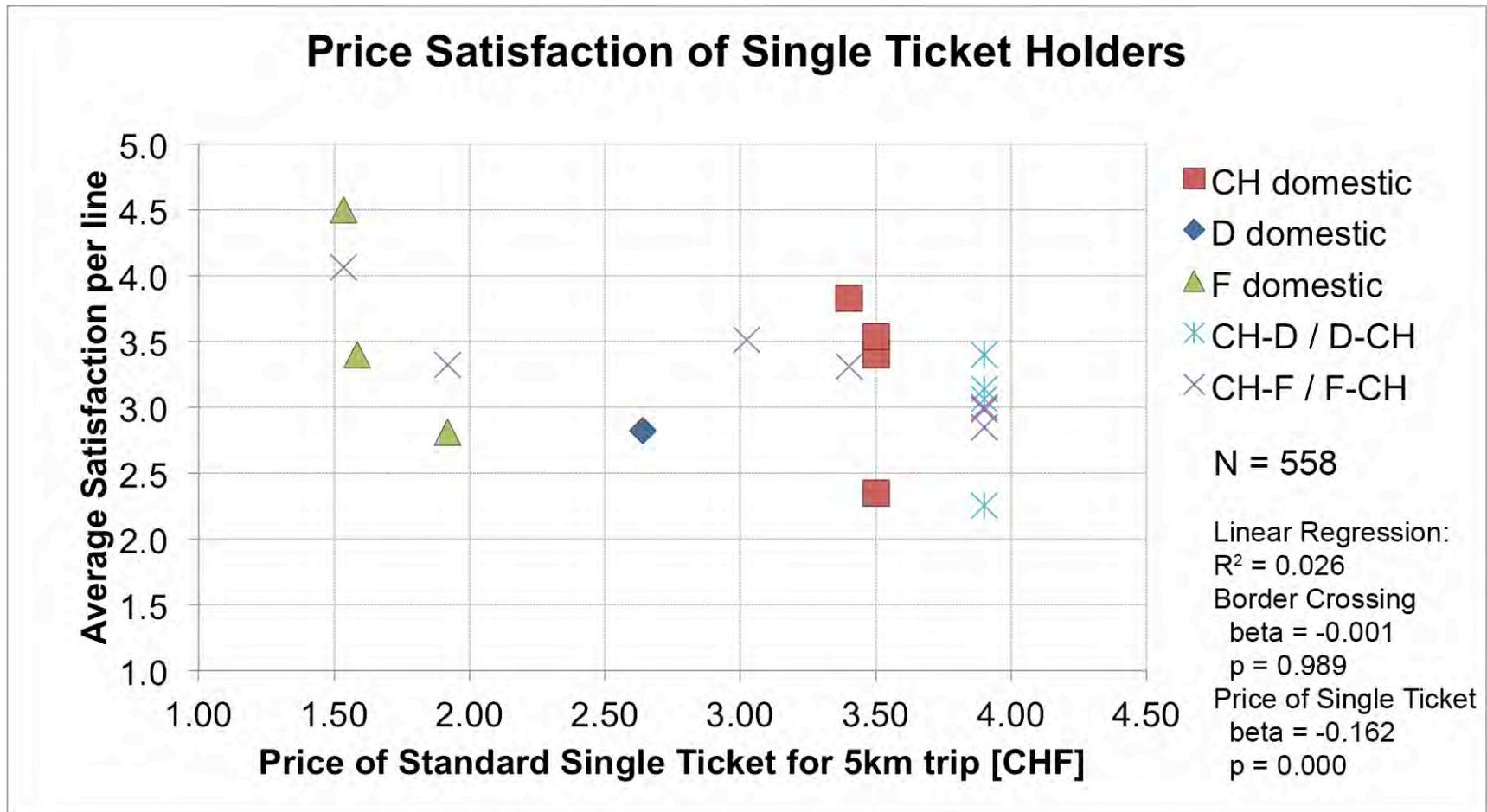
# Fahrgastzufriedenheit und -bedürfnisse

- Eigene Fahrgastbefragung in Basel und Genf
- Sowohl grenzüberschreitende als auch Binnenverkehrsfahrgäste (nur öV-Nutzer)
- Fragebogenverteilung direkt im Fahrzeug, Mo-Fr, 11.-21. Oktober 2011, 11:30–19:00
- 10'000 Fragebögen verteilt, Rücklauf 40%.

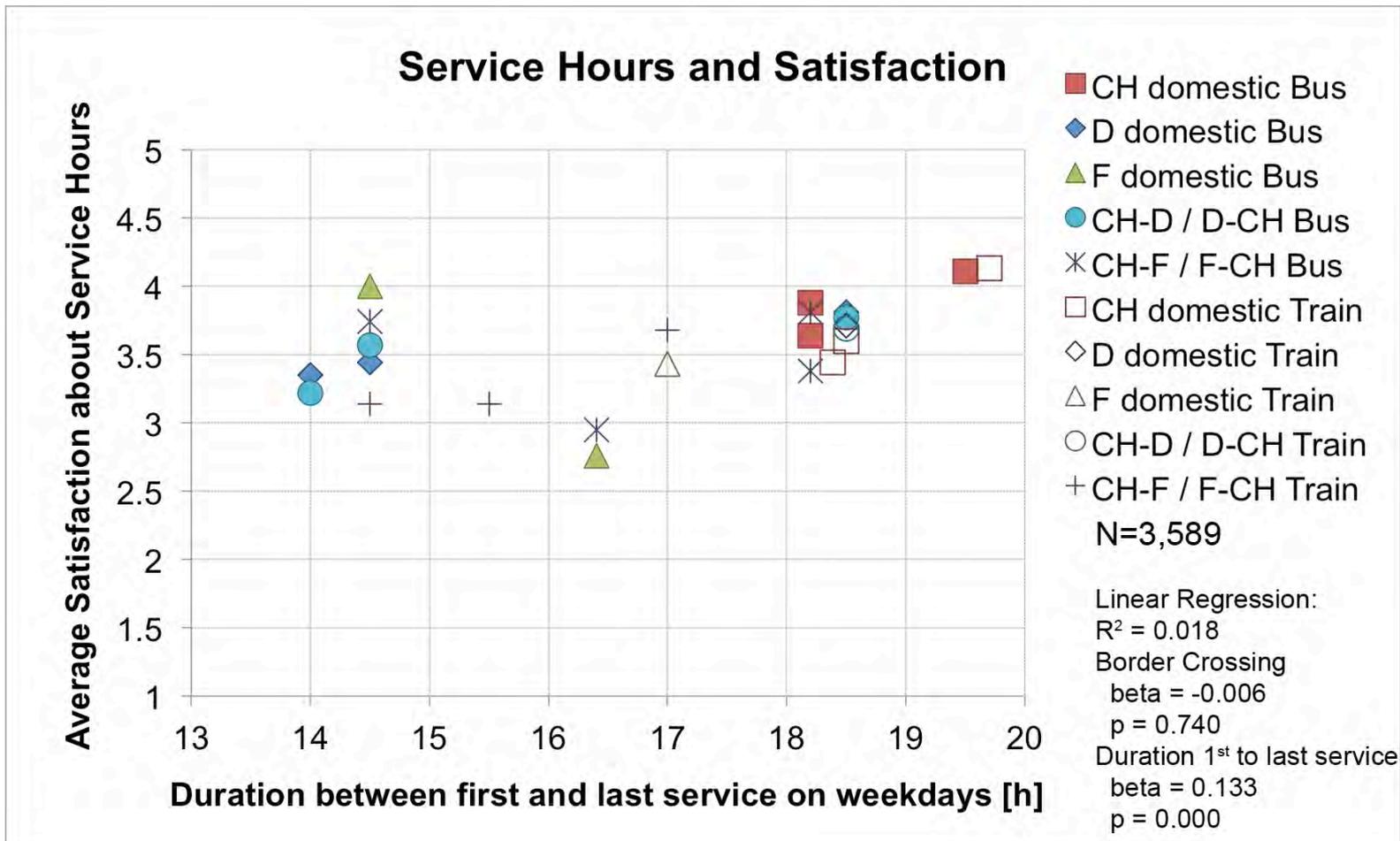
# Fahrgastzufriedenheit nach Linien



# Preis vs. Zufriedenheit mit dem Preis



# Betriebszeiten vs. Zufriedenheit mit den Betriebszeiten



# Erkenntnisse Fahrgastbefragung

- Grenzüberschreitende Fahrgäste unterscheiden sich in der Zufriedenheit mit den wichtigsten Angebotselementen *nicht strukturell* von den Binnenverkehrsfahrgästen
- Es muss andere Gründe geben für den tieferen Anteil am Modal Split

# 5. Herausforderungen und Lösungsansätze

## Herausforderungen (1/3)

### 1. Politik

- Unterschiedliche politische Zielsetzungen / Prioritäten
- Unterschiedliche vertikale Verteilung der Zuständigkeiten
- Negative Begleiterscheinungen zu grenzüberschreitendem Verkehr
- Planungsunsicherheit: Abhängigkeit internationaler Beziehungen

### 2. Behörden, Leistungsbesteller

- Zuständigkeiten enden an den Grenzen; Mobilität nicht!
- Unterschiedliche vertikale Verteilung der Zuständigkeiten
- Planungsprozesse, Finanzierungszeiträume und -mechanismen
- Verfügbarkeit und Vergleichbarkeit statistischer Grundlagen

## Herausforderungen (2/3)

### 3. Betrieb

- Kooperationsbedarf: Fahrplan, Tarif, Vertrieb, Marketing, Konkurrenz
- Gesetze und Bestimmungen: Personal, Fahrzeuge, Buchhaltung

### 4. Technik

- Bahn: Strom-, Sicherungssysteme, Bahnsteighöhe, Fahrzeuglänge...
- Bus: Haltestellen, Kommunikation unter Fahrzeugen, Leitstelle, LSA...
- Unterhalt, Nutzung der Infrastruktur

### 5. Räumliche Aspekte

- Existenz von grenzüberschreitenden Infrastrukturen
- Siedlungsstrukturen beidseits der Grenze

# Herausforderungen (3/3)

## 6. Wirtschaftliches Gefälle

- Preis- und Lohnniveaus
- Schwankungen → Planungsunsicherheit

## 7. Mentalität, Wahrnehmung

- Sprachliche Unterschiede (?)
- Unvertrautheit mit andersartigen öV-Systemen  
(Informationsplattformen, Design, Signaletik, Tarife)

## 6. Einige Lösungsansätze

- Internationale Gremien mit Entscheidungs- und Finanzierungskompetenz
  - Grenzüberschreitender örtlicher Zweckverband (GöZ) für ÖPNV nach dem Karlsruher Übereinkommen (Bsp.: Genf)
- Grenzüberschreitende Tarif-/Verkehrsverbände
  - Einheitliche Informationsplattformen, Tarife, Erscheinungsbild (Bsp.: unireso)
- Technische und betriebliche Standardisierung
  - Fahrzeugzulassungen, Infrastrukturstandards, Personalausbildung
  - Ggf. räumliche Beschränkung grenzüberschreitender Anerkennung

# Betriebliche Kooperation grenzüberschreitender Linien

1. Vollständige Kabotage: 1 TU betreibt ganze Strecke
  - Heute relativ selten, nur bei Linien untergeordneter Bedeutung
2. Leistungsabgleich: 2 TUs teilen sich die Fahrleistung
  - Kooperationsvertrag regelt Details: Aufteilung der Fahrleistung, Verteilschlüssel von Abgeltungen und Einnahmen
3. Vergabe: 1 TU fährt jenseits der Grenze im Auftrag einer ausländischen TU
  - Brutto- oder Netto-Verträge
4. Räumliche Trennung der Linie
  - Umstieg mit koordiniertem Anschluss an der Grenze

## 7. Fazit

- Agglomerationen brauchen öffentlichen Stadtverkehr um attraktiv und leistungsfähig zu sein. Dies gilt ebenso im grenzüberschreitenden wie auch im Binnenverkehr.
- An seine Grenzen kommt der öV nicht nur durch administrative Grenzen selbst, sondern vor allem durch die Notwendigkeit der gemeinsamen Lösungsfindung einer hohen Zahl involvierter Institutionen.
- Im grenzüberschreitenden Bereich besteht noch Potential in der Verbesserung der Angebote. Die Herausforderungen sind jedoch äusserst mannigfaltig.

# Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



**Wir lieben Grenzfälle.**

Profitieren Sie von der trinationalen Tarifkooperation und informieren Sie sich über Angebote und Fahrpläne unter [www.triregio.info](http://www.triregio.info)

**triregio**  
Grenzenlos mobil.