

# Herausforderungen im grenzüberschreitenden öffentlichen Agglomerationsverkehr

Genf und Basel, die zweit- und drittgrössten Agglomerationen der Schweiz, erstrecken sich weit über die Landesgrenzen. Der ÖPNV über die Grenzen weist allerdings trotz umfangreicher Pendlerbewegungen noch einen deutlichen Entwicklungsrückstand auf. Der folgende Beitrag beleuchtet diese regionale und gleichzeitig internationale Mobilität sowie die damit verbundenen Herausforderungen.

► Durch die vergleichsweise kleine Fläche der Schweiz sind die wenigsten Orte weit von der Grenze zum Ausland entfernt. Gerade die zweit- und drittgrössten Städte der Schweiz, Genf und Basel, befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Landesgrenze. Ihre Agglomerationsräume erstrecken sich deutlich in die benachbarten französischen und deutschen Gebiete hinein.

**Für viele Wunsch-Relationen im grenzüberschreitenden Bereich bestehen keine Direktverbindungen.**

Obwohl in diesen Städten ÖPNV-Verbindungen über Landesgrenzen eine lange Tradition haben, welche mindestens bis auf die Zeit der Einführung von Strassenbahnen zurückgeht, kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV mit der fortschreitenden europäischen Integration und den damit verbundenen Entwicklungen gegenwärtig eine besondere Rolle zu. Die grenzüberschrei-

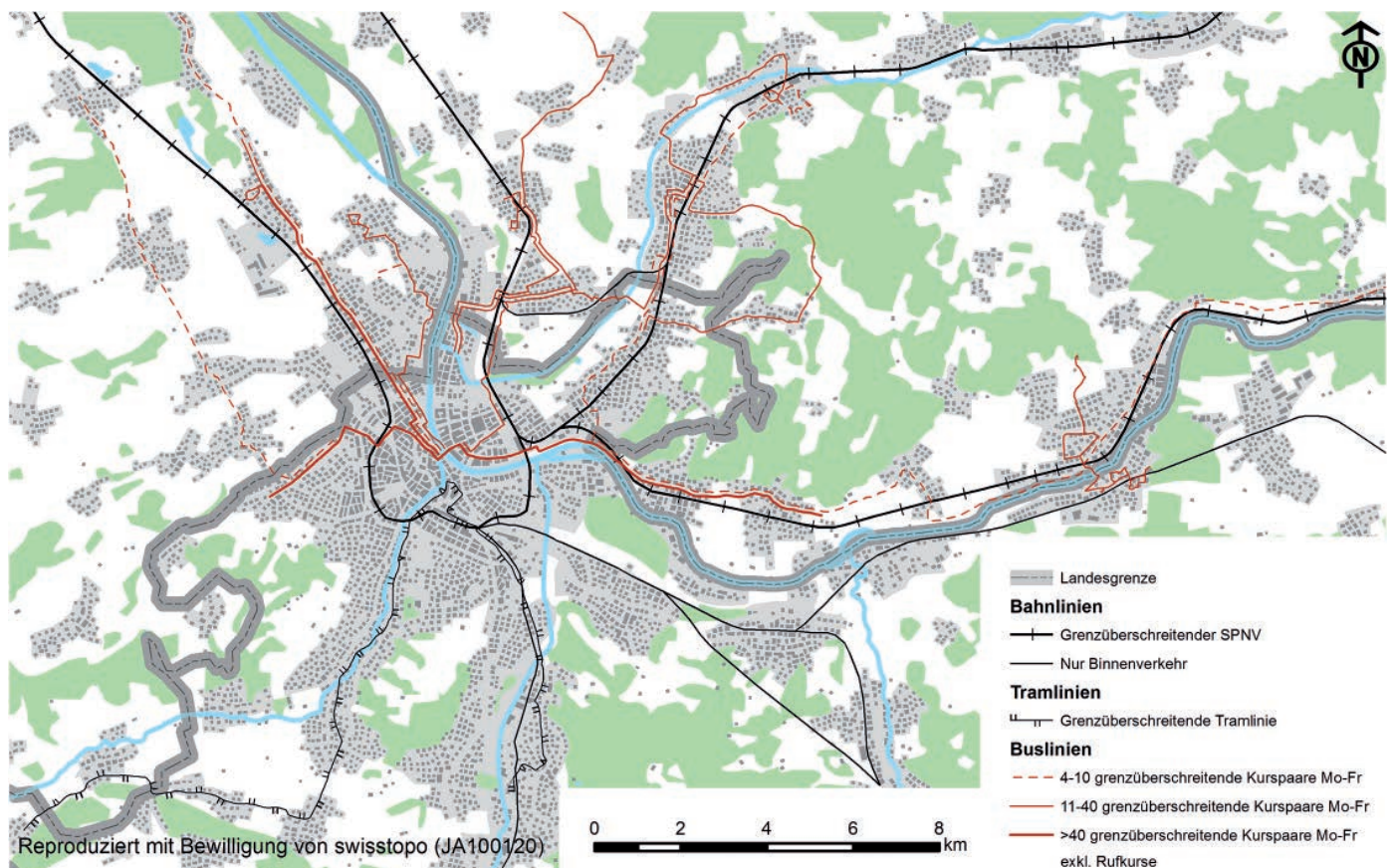


**Emanuel Barth MSc**  
Doktorand und wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich  
emanuel.barth@ivt.baug.ethz.ch



**Prof. Dr. Ulrich Weidmann**  
Professor für Verkehrssysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich  
weidmann@ivt.baug.ethz.ch

**BILD 1:** Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen in der trinationalen Agglomeration Basel



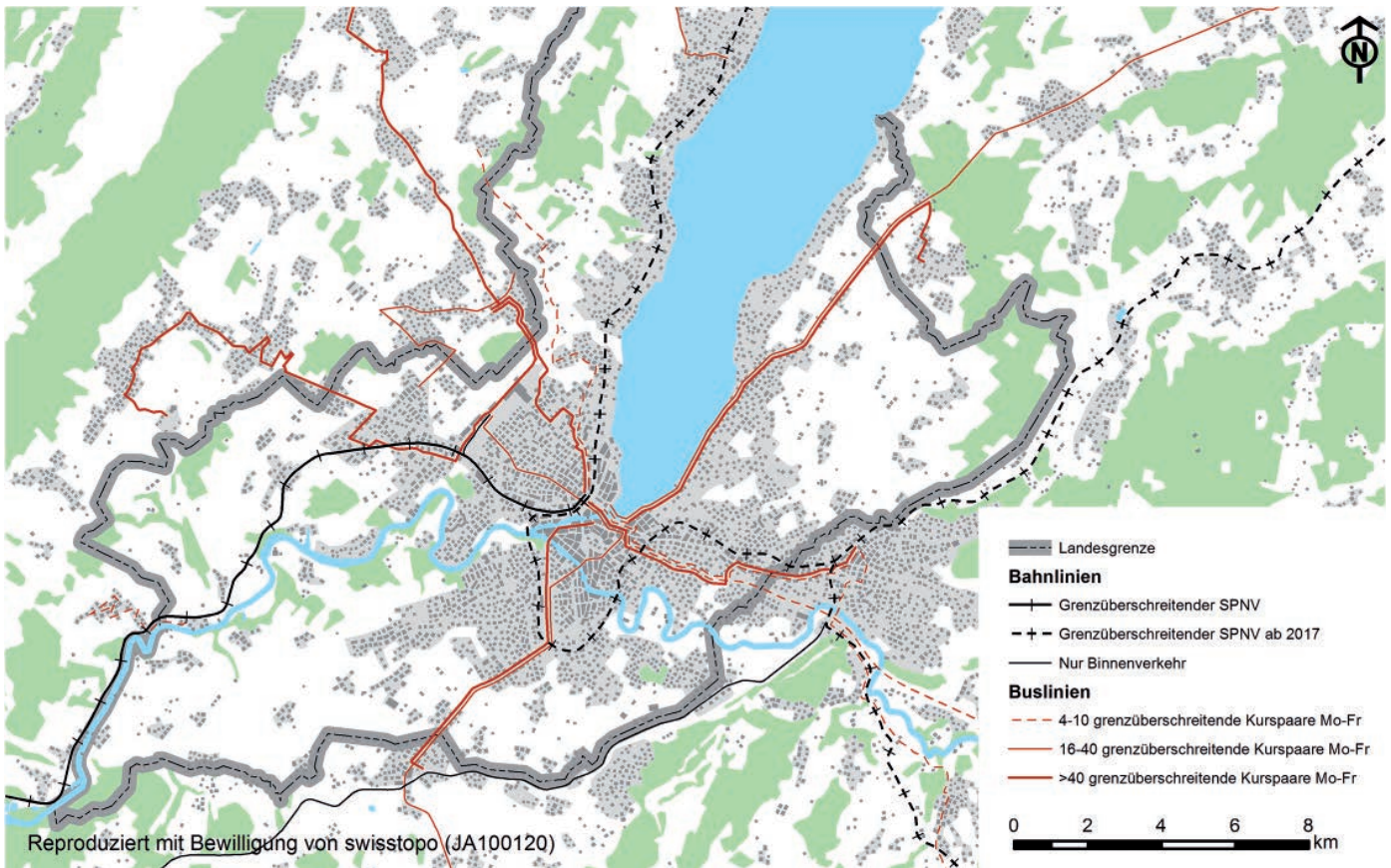


BILD 2: Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen in der binationalen Agglomeration Genf

tende lokale Mobilität trägt erheblich dazu bei, dass sich fragmentierte Ballungsräume zu einer funktional zusammenhängenden urbanen Agglomeration wandeln können, welche die Standorteigenschaften der verschiedenen Agglomerationsteile vereinen und somit zu besonderer Standortgunst führen kann.

Grenzüberschreitender ÖPNV hat allerdings grundsätzlich nicht den Ruf eines guten Angebotes; entsprechend tief ist auch der Modal Split. Eine differenziertere Betrachtung der Verhältnisse sowie der besonderen Eigenschaften dieses Verkehrs und der Ursachen ist daher angebracht.

## 1. GRENZÜBERSCHREITENDES ANGEBOT

### 1.1. ANGEBOTSDICHTE

Wie in Bild 1 und 2 ersichtlich, werden sowohl in Genf als auch in Basel eine ganze Reihe grenzüberschreitender Bus- und Bahnlinien betrieben. In einem Vergleich des Fahrplans 2014 mit dem Sommerfahrplan 1994 (Bild 3) stellt sich zudem heraus, dass das Angebot auf den meisten Strecken ausgebaut wurde. Dennoch ist auch die heutige Angebotsdichte noch deutlich unter dem

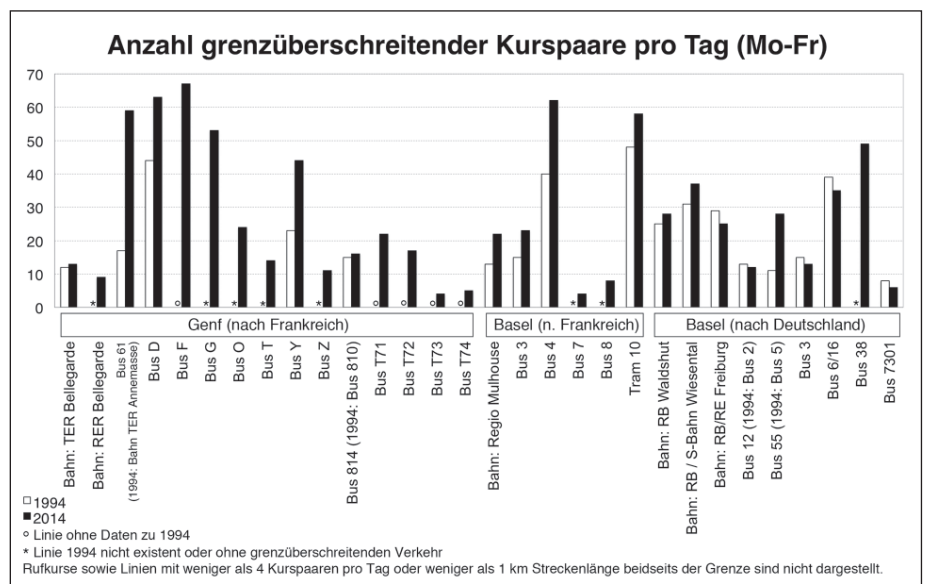


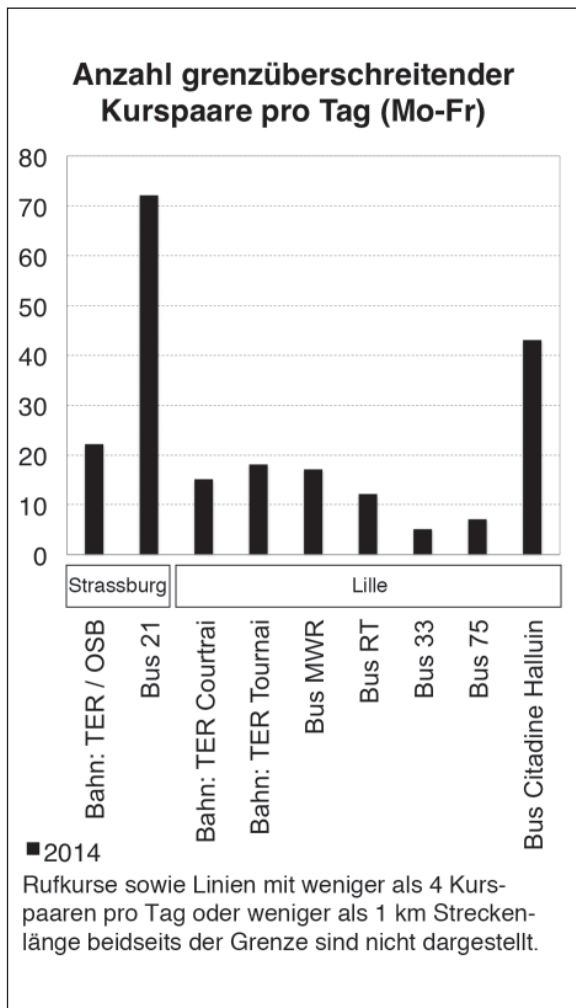
BILD 3: Betriebsleistung auf grenzüberschreitenden Linien in Genf und Basel 1994 und 2014

Niveau des Binnenverkehrs, wo montags bis freitags auf vergleichbaren S-Bahn-Linien rund 40–50 Kurspaare, auf Buslinien ca. 50–130 Kurspaare verkehren.

Zusätzlich existieren Verbindungen mit Umsteigen an der Grenze, wo teils ein Fussweg zurückgelegt werden muss und meist weder Anschlusskoordination, noch eine entsprechende Signalistik vorhanden ist.

Solche Verbindungen ergänzen zwar das grenzüberschreitende Angebot, setzen aber fortgeschrittene Orts- und ÖV-Kenntnisse voraus und werden daher hier nicht weiter vertieft.

Wenn das grenzüberschreitende ÖPNV-Angebot in Genf und Basel vor diesem Hintergrund mangelhaft erscheint, so lohnt sich ein Vergleich mit anderen grenzüberschrei-



**BILD 4:** Betriebsleistung auf grenzüberschreitenden Linien in den grenzüberschreitenden Agglomerations-Strasbourg und Lille-Roubaix-Tourcoing 2014

tenden Agglomerationen in Frankreich (Bild 4): Sowohl in der Anzahl der Linien, als auch in der Bedienungshäufigkeit der grenzüberschreitenden Strecken ist das Angebot in den Schweizer Fällen sogar relativ gut.

#### 1.2. LINIENTYPEN

Aus Bild 1 und 2 geht zudem hervor, dass es sich bei fast allen grenzüberschreitenden Linien um Radiallinien handelt. Diese enden jeweils im Stadtzentrum des Agglomerations-Hauptortes oder sogar bereits an einem peripheren Umsteigepunkt. Der überwiegende Streckenanteil dieser Linien liegt somit in Deutschland bzw. in Frankreich.

Als Folge bestehen für viele Wunsch-Relationen im grenzüberschreitenden Bereich keine Direktverbindungen. Mit Ausnahme der im Dezember 2008 nach Deutschland verlängerten Buslinie 38 in Basel existiert bislang noch keine grenzüberschreitende Durchmesserlinie, welche zumindest das Zentrum des Agglomerations-Hauptortes durchqueren

würde. Grenzüberschreitende Ring- oder Tangentiallinien sind ebenfalls sehr selten: beispielsweise ist für Fahrten zwischen dem deutschen und dem französischen Teil der Agglomeration Basel ein Umweg über die Schweiz nötig.

Dies ist umso erstaunlicher vor dem Hintergrund, dass bereits vor hundert Jahren einige der grenzüberschreitenden Strassenbahnen Durchmesserlinien darstellten. Der Nutzen solcher Direktverbindungen ist denn auch bekannt, und in jüngerer Vergangenheit haben vermehrt Anstrengungen stattgefunden, dieses Defizit zu beheben:

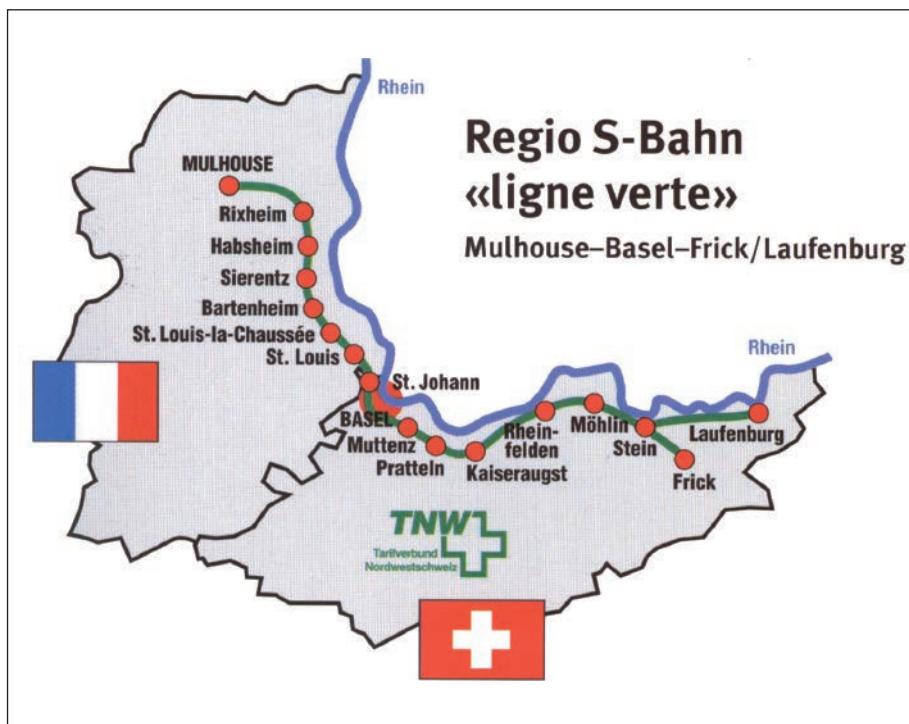
Von 1997 bis 2008 hatte die sogenannte „grüne Linie“ (Bild 5) eine Vorreiterrolle der trinationalen Regio-S-Bahn Basel inne: Die zuvor getrennten Strecken Basel–Frick/Laufenburg und Basel–Mulhouse wurden miteinander verknüpft und von anfänglich 4, danach 14 Kurspaaren durchgehend befahren (zusätzliche Züge verkehrten weiter-

**Differenzen im Preis- und Lohnniveau der betroffenen Länder stellen eine Herausforderung für die Errichtung eines adäquaten Tarifsystems dar.**

hin nur auf den nationalen Teil-Abschnitten). Infolge Kooperationschwierigkeiten bezüglich Rollmaterialeinsatz zwischen dem französischen und dem schweizerischen Bahnunternehmen sowie Zulassungsproblemen von Schweizer Rollmaterial in Frankreich wurde 2008 die Direktverbindung durch einen schlanken Anschluss am gleichen Bahnsteig in Basel ersetzt. Aufgrund eines neuen Fahrplankonzepts der Region Elsass, welches primär auf den französischen Binnenverkehr ausgerichtet ist, wurde dieser Anschluss Ende 2011 ebenfalls aufgehoben. Seither wird die Wiedererrichtung dieser Durchmesserlinie zwar noch diskutiert, eine Umsetzung ist aber nicht absehbar.

Das S-Bahn-Angebot in Genf wird 2017 mit einer neuen Bahnlinie, welche die zwei bisher getrennten Bahnnetze Savoyens und der Schweiz miteinander verbindet, revolutioniert (vgl. ETR 04/2012). Gleichzeitig ermöglichen neue Haltestellen an dieser Linie eine hochwertige Erschliessung von Entwicklungsgebieten. Das ‚CEVA‘ (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) genannte Projekt ermöglicht neue Durchmesserlinien und eine deutliche Kapazitätssteigerung. Als flankierende Massnahme werden zudem die in der Agglomeration angewandten Stromsysteme vereinheitlicht, was einen rationaleren Rollmaterialeinsatz sowie zusätzliche Direktverbindungen ermöglicht.

**BILD 5:** Die grenzüberschreitende S-Bahn-Durchmesserlinie „grüne Linie“ 1997-2008 [7]



Mit dem „Herzstück“ besteht in Basel ein ähnliches Projekt, welches ebenfalls grenzüberschreitende Durchmesserlinien Schweiz-Deutschland ermöglichen sowie die Erschliessung des Basler Stadtgebietes verbessern soll.

Sowohl in Basel als auch in Genf bestehen mehrere Vorhaben, vorhandene Tramlinien (wieder) über die Landesgrenzen zu verlängern. Dabei stellen sämtliche Tramlinien Durchmesserlinien dar. Die Verlängerung der Basler Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (Deutschland) ist bereits im Bau und wird ihren grenzüberschreitenden Betrieb voraussichtlich Ende 2014 aufnehmen [1].

### 1.3. TARIFE

Wie in vielen urbanen ÖPNV-Systemen werden auch in Genf und Basel in den meisten Fällen zonenbasierte Tarife angeboten, welche über Tarifverbunde organisiert werden. Für die grenzüberschreitende Tarifgestaltung besteht eine der Hauptschwierigkeiten in den unterschiedlichen Ausgangslagen der involvierten Länder: Diese betrifft sowohl unterschiedliche Preisniveaus für Fahrkarten, als auch inkompatible und starre Regelungen zu Tarifvergünstigungen einschliesslich der Bestimmungen zur Kompensation der Einnahmefälle. Interessanterweise wurden diese Herausforderungen in Genf und Basel sehr unterschiedlich angegangen:

Im Grossraum Genf existiert der Agglomerationsweite, grenzüberschreitende Tarifverbund „unireso“, über welchen heute sämtliche Fahrkarten, Tageskarten und Abonnemente mit Start und Ziel im Verbundgebiet vertrieben werden; eine Ausnahme bilden lediglich die französischen Bahnstrecken, auf welchen parallel auch der Tarif der französischen Eisenbahn angeboten wird.

Den verschiedenen Preisniveaus wird damit Rechnung getragen, dass im französischen Binnenverkehr ein reduzierter Zonentarif gilt. Zudem zählen die meisten Schweizer Zonen doppelt. Um die daraus resultierende grosse Differenz zwischen den niedrigen Preisen für französischen Binnenverkehr und den rund drei Mal höheren Preisen für grenzüberschreitenden Verkehr abzumildern, wurde zusätzlich ein grenzüberschreitender (Kurz-)Streckentarif eingeführt, der auf vordefinierten Strecken zur Anwendung kommt.

Die Einführung dieser einheitlichen Tarifierung ist massgeblich zurückzuführen auf den „Grenzüberschreitenden örtlichen Zweckverband“ – ein Instrument aus dem Karlsruher Übereinkommen –, welcher in der Genfer Agglomeration auch der grenzüberschreitenden ÖV-Koordination dient.

In der trinationalen Agglomeration Basel hingegen existiert kein grenzüberschreitender Tarifverbund. Stattdessen verwalten vier Organisationen die Tarife der Agglomeration:

- Im schweizerischen Agglomerationsgebiet der „Tarifverbund Nordwestschweiz“ (TNW), ein Verbund der Transportunternehmen unter Beteiligung der fünf Kantone im Verbundgebiet
- Im deutschen Agglomerationsgebiet der „Regio Verkehrsverbund Lörrach“ (RVL), ein reiner Unternehmensverbund
- Im französischen Agglomerationsgebiet zum einen die „Communauté de Communes des trois Frontières“ (CC3F) als Organisations- und Bestellerbehörde des Busbetriebs
- Sowie die französische Eisenbahn SNCF, welche im Auftrag der Region Elsass und unter der Marke „TER Alsace“ den elsässischen Eisenbahn-Regionalverkehr betreibt.

Diese Vielzahl an Organisationen bringt den Vorteil mit sich, dass die einzelnen Teilgebiete ihre Tarifhoheit behalten und die Tarifstrukturen an nationale Standards und Preisniveaus anpassen können. Für grenzüberschreitende Fahrgäste hingegen existieren folgende bi- und multilateral koordinierte Tarifprodukte:

- Einzelfahrkarten werden – aufgrund verschiedener bilateraler Tarifkooperationen – auf den meisten Relationen grenzüberschreitend anerkannt: Zonen oder Strecken des Tarifs jenseits der Grenze können zu den Konditionen des Tarifs am Ausgangsort erworben werden. Da Einzelfahrkarten aber keine Rückfahrt einschliessen, kommt auf dem Rückweg der jeweils andere Tarif zur Anwendung, welcher sich im Sortiment, im Preis, in der Währung, sowie in den Vergünstigungsregeln unterscheiden kann. Einzelfahrkarten, die mehr als zwei Tarifgesellschaften beinhalten, werden nicht angeboten.
- Abonnemente für grenzüberschreitende Fahrten können in vielen Fällen als Kombi-Abonnemente für zwei Tariforganisationen gleichzeitig erworben werden. Abonnemente, die mehr als zwei Tarifgesellschaften beinhalten, existieren ebenfalls noch nicht.
- Die 2001 eingeführte Tageskarte „Ticket-

TriRegio“ ist das einzige Tarifprodukt, welches in der ganzen Agglomeration Gültigkeit hat. Das günstigere Pendant „TicketTriRegio mini“ beschränkt sich auf den trinationalen Zentrumsbereich der Agglomeration. Diese Produkte werden aufgrund ihrer Einfachheit oft auch dann erworben, wenn Einzelfahrkarten preislich günstiger wären. Es basiert auf einem multilateralen Abkommen der Tariforganisationen, welches unter anderem einen Verteilschlüssel für die Tarifeinnahmen beinhaltet.

Als besondere Eigenschaft, welche alle Arten von Fahrausweisen betrifft, werden auf dem schweizerischen Abschnitt einiger grenzüberschreitender Linien parallel zum TNW-Tarif auch die deutschen bzw. französischen Tarife anerkannt. Letztere können in Einzelfällen deutlich günstiger sein, sind aber nicht überall erhältlich.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in Genf trotz unterschiedlicher Preisniveaus und Währungen die Verständlichkeit des grenzüberschreitenden Tarifs dank „unireso“ gesteigert werden konnte.

In Basel existieren zwar ebenfalls Tarif-Angebote für die meisten Bedürfnisse, jedoch sind diese aufgrund ihrer Komplexität schwierig zu kommunizieren

**Durch die Bereitstellung eines hochwertigen Angebotes ist durchaus noch das Potenzial vorhanden, einen grösseren Anteil des Gesamtverkehrs zu übernehmen.**

und wegen unterschiedlicher Vertriebskanäle mühsam zu erwerben. Eine Integration zu einem trinationalen Tarifverbund erachtet die Regierung des Kantons Basel-Stadt zurzeit wegen den unterschiedlichen Organisations- und Tarifstrukturen jedoch als nicht umsetzbar [2].

## 2. VOLUMEN UND EIGENSCHAFTEN DER NACHFRAGE

Wie Tab. 1 und 2 zu entnehmen ist, handelt es sich bei der grenzüberschreitenden Nachfrage in den betrachteten Agglomerationen keineswegs um ein vernachlässigbares Mobilitätsbedürfnis. Allerdings fällt sowohl in Genf als auch in Basel – trotz unterschiedlicher Erhebungsmethoden – der tiefe ÖV-Anteil an Landesgrenzen auf. Als Vergleichsbasis können an beiden Orten die Kantonsgrenzen innerhalb der schweizerischen Agglomerationsgebiete herangezogen werden, welche sich in ähnlicher Lage zum Agglomerationszentrum befinden und einen um ein Vielfaches höheren ÖV-Anteil aufweisen. »

|  |                       |     |
|--|-----------------------|-----|
| Einwohner (2010)   | 918'000               | [8] |
| Fläche   | 2'000 km <sup>2</sup> | [8] |
| Grenzübertritte (2010) Kanton Genf–Frankreich pro Werktag und Richtung | 187'975 Personen      | [9] |
| Davon Anteil ÖV  | 7 %                   | [9] |
| Anteil ÖV an Kantonsgrenze Genf–Waadt                                  | 33 %                  | [9] |
| Überwiegender Reisezweck   | Arbeitsweg (> 50 %)   | [9] |

TAB. 1: Charakteristika der binationalen Agglomeration „Grand Genève“

|  |  |      |
|--|--|------|
| Einwohner (2000)   | CH: 515'000<br>D: 248'000<br>F: 67'000<br>Total: 829'000 | [10] |
| Fläche   | 1'989 km <sup>2</sup>                                    | [11] |
| Grenzübertritte (2011) mit Ziel im Schweizerischen Agglomerationsteil, pro Werktag 6-20h | D-CH: 58'600<br>F-CH: 34'300<br>Total: 92'900 Personen   | [3]  |
| Davon Anteil ÖV  | D-CH: 14 %<br>F-CH: 10 %                                 | [3]  |
| Anteil ÖV an Kantonsgrenze Basel-Stadt–Basel-Landschaft (2008)                           | 38 %   | [12] |
| Überwiegender Reisezweck   | Arbeitsweg<br>(D-CH: 41 %<br>F-CH: 63 %)                 | [3]  |

TAB. 2: Charakteristika der trinationalen Agglomeration („Eurodistrict“) Basel (TEB)

Ebenfalls auffallend ist auf den vorliegenden grenzüberschreitenden Verbindungen der überwiegende Fahrzweck des Arbeitsweges, mit den dafür typischen starken Nachfragespitzen [3] (hier nicht dargestellt). Dies mag zwar selbstverständlich erscheinen, steht jedoch in Kontrast zu den grenzüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen in Lille und Strasbourg, wo Ausbildung resp. Einkäufe die grössten Anteile der Verkehrszwecke darstellen [4].

Da öffentliche Verkehrsmittel im urbanen Bereich als platzsparendes und effizientes Verkehrssystem zählen, und gerade die Agglomerationen Genf und Basel von den negativen Nebenerscheinungen des grenzüberschreitenden motorisierten Individualverkehrs nicht verschont bleiben, kommt der Frage nach den Gründen für den diesbezüglich ungünstigen grenzüberschreitenden Modal Split eine besondere Wichtigkeit zu.

Einen vermindernden Einfluss auf den ÖPNV-Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs hat dabei sicher die im Allgemeinen geringere ÖPNV-Angebotsdichte in den deutschen und französischen Agglomerationsanteilen, sowohl bezüglich Betriebszeiten, Takt, als auch flächenhafter Siedlungserschließung. Zudem kann der in einigen Fällen sehr ausgeprägte Preissprung der Tarife an den Grenzen eine hemmende Wirkung darstellen.

Dabei hat eine eigene Befragung von ÖPNV-Fahrgästen in den Agglomerationen Genf und Basel ergeben, dass sich grenzüberschreitende Fahrgäste von den Binnenverkehrsfahrgästen bezüglich ihrer Bedürfnisse an den ÖPNV nicht grundsätzlich unterscheiden. Demnach sind ebenfalls die Anteile an „Captive Riders“ mit 29 % (F-CH), 34 % (CH-CH) und 35 % (D-CH) sehr ähnlich [5].

Dies legt die Folgerung nahe, dass im grenzüberschreitenden ÖPNV durch die Bereitstellung eines hochwertigen Angebotes durchaus noch das Potenzial vorhanden ist, einen grösseren Anteil des Gesamtverkehrs zu übernehmen. Das Beispiel der grenzüberschreitenden Verlängerung der Basler Durchmesser-Buslinie 38 im Dezember 2008, welche – werktags tagsüber mit einem 30-Minuten-Takt – bereits im ersten Halbjahr zu zusätzlichen 210'000 Fahrgästen führte, verdeutlicht dieses Entwicklungspotenzial [6].

### 3. HERAUSFORDERUNGEN FÜR GRENZÜBERSCHREITENDE ANGEBOTE

Während es augenfällig erscheint, dass sich der grenzüberschreitende ÖPNV noch weiterentwickeln könnte, stellt sich die Frage,

warum er dies nicht bereits getan hat. Die aufgrund der Komplexität des Problems mannigfaltigen Erklärungsansätze lassen sich in sieben Kategorien gliedern:

#### 3.1. POLITIK

Da der ÖPNV-Betrieb in der Regel auf einem Leistungsauftrag der öffentlichen Hand basiert, ist der politische Wille zur Förderung dieser Verkehre von existenzieller Bedeutung. Im grenzüberschreitenden Bereich kann dies einerseits erschwert werden durch eine unterschiedliche vertikale Verteilung der politischen Zuständigkeiten diesseits und jenseits der Grenze, andererseits aber auch durch die bewusst oder unbewusst mangelnde Aufmerksamkeit für diese Aufgabe. Letzteres kann sich durch die periphere räumliche Lage der Strecken innerhalb des politischen Zuständigkeitsbereichs ergeben, zusätzlich aber auch durch negative Begleiterscheinungen des Grenzverkehrs wie steuerliche Ausfälle oder einen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften verstärkt werden. Insofern können schlechte grenzüberschreitende Verbindungen implizit auch einen politisch gewollten Zustand darstellen.

#### 3.2. BEHÖRDEN, LEISTUNGSBESTELLER

Ähnlich wie bei politischen Einheiten können organisatorische Unterschiede der für ÖPNV zuständigen Behörden die Entwicklung der grenzüberschreitenden Angebote erschweren. Unterschiedliche Planungsprozesse, Finanzierungszeiträume und -mechanismen sowie auch die mangelnde Verfügbarkeit und Vergleichbarkeit statistischer Grundlagen stellen grosse Herausforderungen für die betroffenen Stellen dar.

Ein vielversprechender Lösungsansatz besteht in der Schaffung von grenzüberschreitenden Gremien, welche sich explizit mit den diesbezüglichen Fragestellungen befassen. Vorteilhaft sind auf jeden Fall Organisationen mit eigenen Entscheidungs- und Finanzierungskompetenzen, welche beispielsweise mit der bereits erwähnten juristischen Einheit des „grenzüberschreitenden örtlichen Zweckverbands“ abgedeckt werden können.

#### 3.3. BETRIEB

Aus operativer Sicht ist der Bedarf nach grenzüberschreitender Koordination ein nicht zu vernachlässigender Zusatzaufwand. Nicht selten werden daher grenzüberschrei-

tende Linien in einer Kooperation zweier Verkehrsbetriebe beidseits der Grenze betrieben. Dadurch können Probleme wie Fahrkartenvertrieb, Integration in das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs oder auch Konkurrenzsituationen deutlich einfacher geregelt werden.

Zusätzlich stellen auch die unterschiedlichen Gesetze und Bestimmungen ein Hindernis dar: Personal- und Arbeitszeitsvorschriften, Fahrzeug- und Personal-Prüfungen und -Zulassungen, sowie buchhalterische Auflagen (Steuern, Abrechnungen etc.) ergeben einen deutlichen administrativen Mehraufwand.

### 3.4. TECHNIK

Unterschiede in den Infrastrukturstandards (Strom- und Sicherungssysteme, Bahnsteighöhe, Fahrzeuglängen etc.) betreffen zwar vor allem den Bahnbereich, können aber auch im Busbereich zur Geltung kommen (Ausstattung der Bushaltestellen, Radien der Wendekreise, Kommunikation unter Fahrzeugen, mit der Leitstelle und mit Lichtsignalanlagen).

### 3.5. RÄUMLICHE ASPEKTE

Als räumliches Hindernis sind die oft mangelhaften grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastrukturen zu nennen, welche besonders dann ausgeprägt sind, wenn die Grenze mit einem Hindernis – wie einem Fluss oder einem Gebirge – zusammenfällt. Dieser Zustand kann aber ebenfalls das Ergebnis von (historischen) Ungereimtheiten in der Beziehung zwischen den betroffenen Ländern sein und somit eine bewusst herbeigeführte Gegebenheit darstellen (vgl. 3.1).

Ebenfalls können unterschiedlich gewachsene Siedlungsstrukturen beidseits der Grenze eine gute, grenzüberschreitend einheitliche ÖV-Erschliessung erschweren.

### 3.6. WIRTSCHAFTLICHES GEFÄLLE

Während Differenzen im Preis- und Lohnniveau zweier Länder die Nachfrage nach grenzüberschreitendem Nahverkehr durchaus erhöhen können, so stellen sie gleichzeitig eine Herausforderung für die Errichtung eines adäquaten Tarifsystems dar. Zudem sind solche wirtschaftlichen Gefälle häufigen Schwankungen unterlegen, was bezüglich der Dimensionierung der Infrastruktur, des Fahrzeugparks und des Angebots sowie der diesbezüglichen Investitionen eine unangenehme Planungsunsicherheit darstellt.

### 3.7. MENTALITÄT, WAHRNEHMUNG

Schliesslich können sich auch weitere, fahrgastbezogene Eigenschaften auf den Erfolg des grenzüberschreitenden ÖPNV auswirken. Dabei sind vor allem sprachliche Unterschiede sowie die Unvertrautheit mit ÖV-Systemen jenseits der Grenze hervorzuheben. Einheitliche Informationsplattformen, Design, Signalistik und Tarife können deutlich zur Benutzerfreundlichkeit beitragen.

### SCHLUSSFOLGERUNG

Die dargelegten Eigenschaften von Angebot und Nachfrage lassen den Schluss zu, dass in den grenzüberschreitenden Agglomerationen der Schweiz, namentlich Genf und Basel, das Potenzial des grenzüberschreitenden ÖPNV noch nicht ausgeschöpft ist. Auch wenn dies von vielen Beteiligten bereits erkannt wurde, so konnte gezeigt werden, dass die Herausforderungen zur Realisierung dieses Potenzials sehr vielfältig sind. Dessen Ausschöpfung wird jedoch dazu beitragen, dass die grenzüberschreitenden Agglomerationen – die aus nationaler Sicht immer peripher gelegen sind – aus dem Standortfaktor der Grenznahe einen grösseren Nutzen ziehen können. ◀

### DANKSAGUNGEN

Die Autoren danken Herrn Jonas Kupferschmid für seine Unterstützung in der Datenaufbereitung.

### Literatur

- [1] Tram 8 – grenzenlos: Newsletter 3/13. tram8.info/uploads/media/NL13-3\_BrueckenBau\_WaRh\_V23\_web.pdf (Zugriff am 27.1.2014)
- [2] Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt: An den Grosse Rat – Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Tarifverbund TriRegio. Regierungsratsbeschluss vom 16.8.2011.
- [3] PTV France: Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P&R/B&R) im Trinationalen Eurodistrict Basel, Los 3: Verkehrserhebung an den Grenzübergängen des Trinationalen Eurodistricts Basel (MIV, ÖV und LV). Strasbourg, 2012.
- [4] Mission Opérationnelle Transfrontalière: Atlas de la coopération transfrontalière, deuxième édition. Paris, 2007.
- [5] Barth, Emanuel und Weidmann, Ulrich: Crossing the line – How administrative borders affect customers of urban public transport services. Swiss Transport Research Conference, Ascona, 2013.
- [6] Südkurier: Immer mehr fahren lieber Bus. Ausgabe vom 23.06.2009, www.suedkurier.de/region/hochrhein/grenzach-wyhlen/Immer-mehr-fahren-lieber-Bus;art372596,3825052,0 (Zugriff am 27.1.2014)

- [7] Tarifverbund Nordwestschweiz, Tarif-Information, gültig ab 1. Juli 2001.
- [8] Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise: Territoire. www.grand-geneve.org/grand-geneve/le-territoire/chiffres-cles (Zugriff am 27.1.2014)
- [9] Citec Ingénieurs Conseils SA: Enquête sur les flux de déplacements à la frontière: résultats 2011 – Rapport technique. Comité régional franco-genevois, Genève, 2012.
- [10] Trinationaler Eurodistrict Basel: Eine Zukunft zu Dritt: Entwicklungsstrategie 2020, Band 1: Die Grundlagen der Trinationalen Agglomeration Basel. www.eurodistrictbasel.eu/fr/projets/projets-clotures.html?file=files/assets/unsere\_projekte/abgeschlossene\_projekte/RAP\_2009-06\_Strategie2020\_Band1-Tome1-150dpi.pdf (Zugriff am 27.1.2014)
- [11] Trinationaler Eurodistrict Basel: Stadt und Land. www.eurodistrictbasel.eu/de/agglomeration/stadt-und-land.html (Zugriff am 27.1.2014)
- [12] Amt für Mobilität des Kantons Basel Stadt: Auszug aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Basel-Stadt. Basel, 2010.

### ► SUMMARY

#### Challenges facing cross-border traffic in conurbations

Some of the Swiss conurbations stretch across national borders, including the metropolitan regions around Geneva and Basel. Despite massive commuter movements across the national borders, the local public transport on offer there is still very much under-developed compared with national routes. This situation affects various supply-side elements, such as frequency, daily duration of operations, through workings and fares.

There are, however, many very different challenges to be overcome in rectifying this backwardness. These include a whole range of political and administrative aspects, not to mention operational, technical and economic factors and even the attitudes of individuals.