

Regio-S-Bahn Basel - Überlegungen zu einem grenzüberschreitenden trinationalen integrierten Nahverkehrskonzept

VON GERHARD HEIMERL, STUTTGART

1. Einführung

Am südlichen Oberrhein mit dem Zentrum Basel bestehen über die drei Staatsgrenzen hinweg vielfältige Verflechtungen von Handel und Industrie sowie von Einwohner- und Arbeitsplatzstandorten. Auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs als wichtigem Bindeglied eines Ballungsraumes wurden jedoch bisher kaum entscheidende Schritte zu einer gemeinsamen Lösung realisiert. Diese Region als eng verflochtenes europäisches Wirtschaftsgebiet erscheint daher wie keine andere Region geeignet, exemplarisch die Möglichkeiten einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, auch im öffentlichen Personennahverkehr zu prüfen und darzustellen.

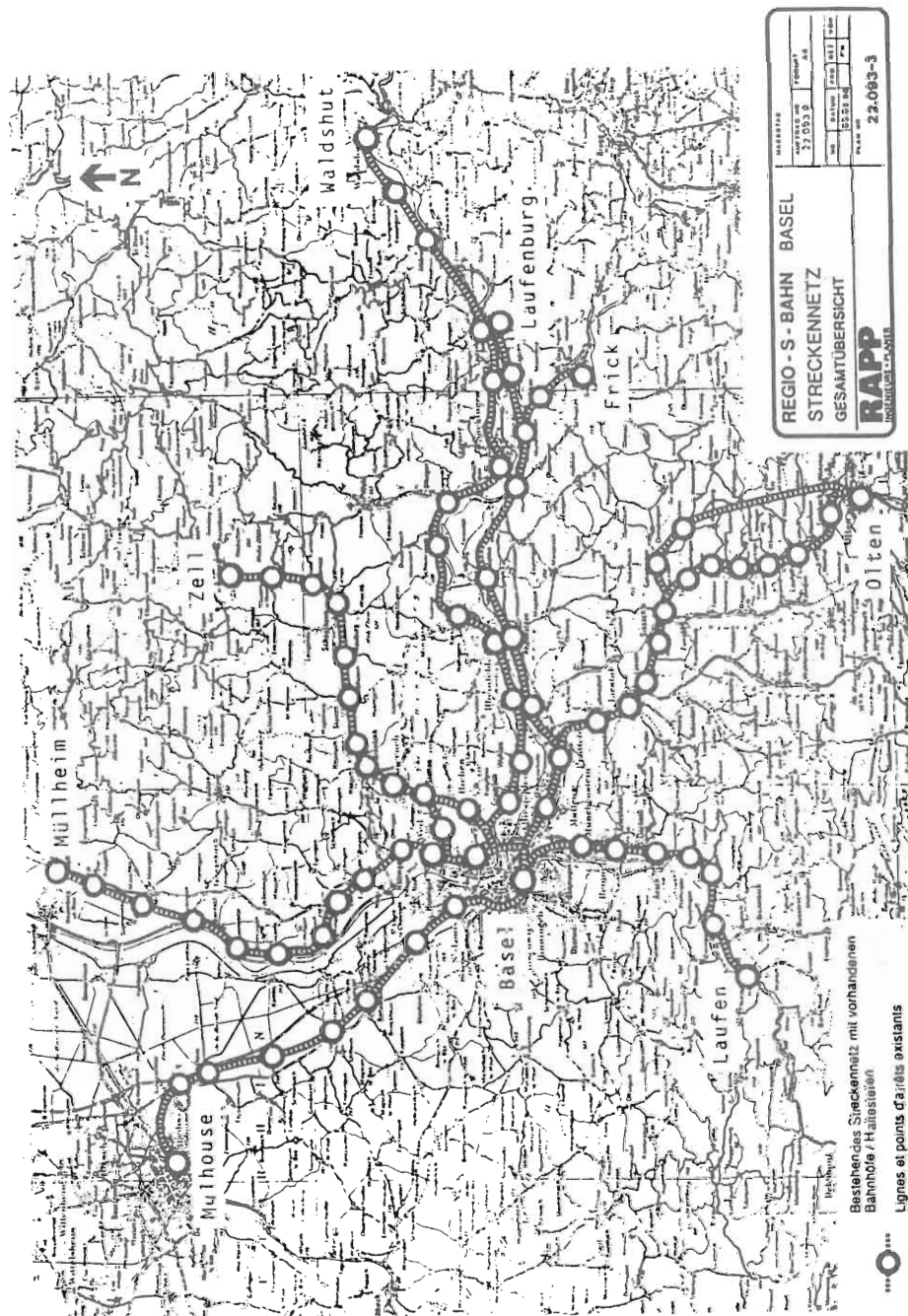
Ausgangspunkt dafür sind die auf der politischen Ebene, in den Gremien der Verwaltung und bei den Verkehrsunternehmen bereits existierenden Grundsatzentscheidungen und Überlegungen zum Aufbau eines grenzüberschreitenden Nahverkehrssystems in der Dreiländer-Region Basel, die den Weg zu einem grenzüberschreitenden Verkehrsverbund ebnen sollen.

Grundlagen der Planung des grenzüberschreitenden Nahverkehrssystems der „Regio Basiliensis“ wurden in verschiedenen Gremien, insbesondere im „Expertenausschuß Regio-S-Bahn“ der „Arbeitsgruppe Regionale Verkehrspolitik“ im Rahmen der Regionalausschüsse der deutsch-französisch-schweizerischen Regierungskommission sowie in einer Arbeitsgruppe der drei Staatsbahnen erarbeitet und erörtert.

Als sinnvolle Voraussetzung für einen künftigen Verkehrsverbund wird allgemein die Schaffung der Regio-S-Bahn angesehen. Für diese existieren bereits (Vor-)Untersuchungen hinsichtlich Linienführung, Haltestellen und Fahrplanangebot, die im Rahmen der Arbeitsgruppe Regio-S-Bahn der drei Bahnen (DB, SBB, SNCF) ausgearbeitet wurden. Diese Arbeiten mündeten in den Entwurf einer sogenannten Pilotvariante, die ein Maximalkonzept der S-Bahn-Bedienung dieses Raumes darstellt. Für diese Pilotvariante wurden erste Verkehrsmengenberechnungen auf der Grundlage des Gesamtverkehrsmodells Basel durchgeführt. Dieses kann als Ausgangsbasis für eine integrierte feinräumige Planung verwendet werden. Anknüpfend an diese vielfältigen Aktivitäten auf Seiten der Politik, der Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen werden in diesem Beitrag die verkehrliche und organisatorische Ausgangslage sowie der Stand der Arbeiten erläutert. Dabei werden u. a. die in den

Anschrift des Verfassers:

Professor Dr.-Ing. Gerhard Heimerl
Verkehrswissenschaftliches Institut
an der Universität Stuttgart
Pfaffenwaldring 7
7000 Stuttgart 80



drei Staaten - teilweise unterschiedlichen - Ansätze in der Planung, Beurteilung und Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Nahverkehr sowie der Bedarf für weitere detaillierte Untersuchungen aufgezeigt und Überlegungen für die Gestaltung eines grenzüberschreitenden integrierten Nahverkehrskonzepts mit dem Ziel eines Verkehrs- und Tarifverbundes angestellt.

2. Grundsatzüberlegungen

2.1 Allgemeines

Der öffentliche Personennahverkehr steht seit Jahren - unter wechselnden Aspekten und unter mehr oder weniger emotional geprägten Argumenten - in der jeweiligen nationalen, regionalen und kommunalen verkehrspolitischen Diskussion. Einerseits erfreuen sich öffentliche Verkehrssysteme aufgrund der allgemeinen Sensibilisierung im Umweltbewusstsein in der breiten Bevölkerung einer gestiegenen Wertschätzung und Anerkennung; sie haben gerade auch unter diesem Aspekt ihr Image entscheidend aufbessern können. Andererseits stellen die öffentlichen Verkehrsleistungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nach wie vor schwierige Probleme dar, die unter dem Druck der knappen öffentlichen Mittel den Finanzierungsträgern Sorge bereiten.

Alle diese Aspekte werden in den drei in dieser Region beteiligten Staaten aus unterschiedlichen Blickwinkeln und mit unterschiedlicher Wertigkeit betrachtet. Während in der Schweiz vor allem die Umweltgesetzgebung zu einer unternehmensübergreifenden Betrachtung der Transportkette geführt hat, kommt in der Bundesrepublik Deutschland und vor allem in Frankreich neben der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung den betriebswirtschaftlichen Aspekten des einzelnen Verkehrsbetriebes primäre Bedeutung zu.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat wichtige gesellschaftliche Aufgaben zu erfüllen. Insbesondere in Ballungsräumen leistet er einen wesentlichen Beitrag zur Lebensfähigkeit und Lebensqualität des betreffenden Gebietes und seiner Bürger und trägt damit zur Funktionsfähigkeit und zur gedeihlichen Weiterentwicklung der Wirtschaft bei. Seine Leistungen müssen daher in einer Weise beurteilt werden, die sowohl die betriebswirtschaftliche Situation aus der Sicht der Verkehrsunternehmen als auch die gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Kosten offenlegt. Dabei scheint es für eine ausgewogene Betrachtung zwingend, auch die Randbedingungen verschiedener Art, die politischen Vorgaben und Vorstellungen mitzubedenken. So reden die einen von Zielvorstellungen, bei denen häufig (bewußt oder unbewußt) wirtschaftliche Grundregeln im Hintergrund bleiben; die anderen sehen (aus ihrem unternehmerischen Blickwinkel ggf. verständlicherweise) nur die betriebswirtschaftliche Seite des öffentlichen Nahverkehrs.

Auf politischer Ebene besteht allgemein insofern weitgehend Konsens, daß die „Wirtschaftlichkeit im ÖPNV“ nicht allein betriebswirtschaftliche, sondern in erster Linie gesamtwirtschaftliche/gesamtgesellschaftliche Betrachtung bedeuten muß.

Die Gesetzgeber haben daher - unterschiedlich in den drei Staaten - gewisse Grundlagen für die Beurteilung von Investitionen in den ÖPNV geschaffen. In den folgenden Abschnitten werden diese gesetzlichen Regelungen, Vorschriften und Verwaltungsvereinbarungen darge-

stellt und der daraus abzuleitende generelle Planungsablauf für die Region Oberrhein als Anwendungsfall exemplarisch aufbereitet.

2.2 Gesetze, Vorschriften und Verwaltungsvereinbarungen

Wichtige Rahmenbedingungen für die Feinplanung stellen generell die in den beteiligten Ländern vorgegebenen gesetzlichen Grundlagen, Vorschriften und Verwaltungsvereinbarungen für ÖPNV-Planungen bzw. ÖPNV-Investitionen und ÖPNV-Betrieb dar.

2.2.1 Bundesrepublik Deutschland

In der Bundesrepublik Deutschland wird der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs durch Investitionshilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert. Danach können Infrastrukturmaßnahmen unter bestimmten Randbedingungen bezuschusst werden, wobei der Bund 60 % der Investitionen, die Länder und regionalen Gebietskörperschaften 40 % zu tragen haben.

Als Instrumentarium zur Entscheidungshilfe über die Mittelvergabe war im Jahre 1976 eine erste „Anleitung für die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV“ entwickelt worden, die im Einvernehmen zwischen dem Bundesverkehrsministerium und den zuständigen Länderministerien einer mehrjährigen Erprobungsphase unterzogen wurde. Die Erfahrungen mit den Anwendungen der Anleitung von 1976 führten unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Anregungen aus Kreisen der Anwender, der Verwaltungen und der Wissenschaft zu einer auf dem ersten Entwurf aufbauenden Fortentwicklung und Modifizierung des Verfahrens. Die neue Anleitung wurde 1982 vorgelegt und seitdem für alle diejenigen Investitionsvorhaben des ÖPNV mit einem Volumen über 50 Mio. DM eingesetzt, für die der Bund den Ländern Investitionshilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gewährt. Weitere Erfahrungen aus diesen Anwendungen mündeten schließlich 1988 in eine Fortschreibung der Verfahrensanleitung ein.

Ohne auf Einzelheiten der Anleitung einzugehen, seien hier lediglich die wesentlichen Merkmale aufgeführt:

- (i) Es erfolgt eine durchgängige klare Trennung zwischen der Datenerfassung (die im wesentlichen eine Feststellung objektiver Fakten ist) und dem Bewertungsvorgang (der zwangsläufig auch subjektive Wertvorstellungen einschließt).
- (ii) Die Umsetzung der in unterschiedlichen originären Meßgrößen erfaßten Wirkungen in eine einheitliche Meßskala zur Bildung von Indikatoren für die zusammenfassende Gesamtbewertung erfolgt so transparent wie möglich. Auf diese Weise läßt sich der Bewertungsvorgang ohne weiteres nachvollziehen.
- (iii) Das Bewertungskonzept versucht, die Vorteile der verschiedenen Verfahren von Nutzen-Kosten-Untersuchungen (Kosten-Nutzen-Analyse und Nutzwertanalyse) in Kombination nutzbar zu machen.
- (iv) Die Ausweisung der Gesamtbewertung erfolgt mit Hilfe von drei bzw. vier Beurteilungsindikatoren.
 - Der *betriebswirtschaftliche Indikator (A)* umfaßt alle für die betriebswirtschaftliche Beurteilung relevanten Wirkungen.

- In den *Kosten-Nutzen-Indikator (B)* werden grundsätzlich diejenigen gesamtwirtschaftlichen Wirkungen einbezogen, für die eine Monetarisierung der Nutzen mit Hilfe von Marktpreisen bzw. Opportunitäts- oder Vermeidungskostenansätzen durchgeführt werden kann.
- In den *nutzwertanalytischen Indikator (C)* werden zusätzlich alle weiteren kardinal meßbaren Zielkriterien, die jedoch nicht monetär erfaßbar und auch nicht durch konventionell abgesicherte Umrechnungen monetarisierbar sind, einbezogen und durch die Überführung in Nutzwertpunkte saldierbar gemacht.
- Schließlich können mit den sog. *Intangiblen Kriterien (D)* ggf. die nicht kardinal meßbaren Wirkungen verbal dargestellt werden.

2.2.2 Frankreich

Das LOTI (Loi d'Organisation des Transports Intérieurs/Gesetz zur Lenkung des Binnenverkehrs) vom 30. Dezember 1982 bildet die Grundlage für die Organisation des Nahverkehrs in Frankreich.

Die beiden grundlegenden Begriffe, die dieses Gesetz kennzeichnen, sind:

- Dezentralisierung (das LOTI ist Teil eines Gesamtpaketes vor kurzem in Frankreich durchgeführter Dezentralisierungsmaßnahmen) und
- Partnerschaft.

Früher hatte der Zentralstaat die Zuständigkeit für die Organisation des größten Teils des Verkehrs.

Das LOTI hat den Regionen, Departements und Städten mit ihrem Umland die Zuständigkeit für die Organisation unter gewissen Bedingungen übertragen. Auf allen Ebenen (nationaler, regionaler usw.) soll die Partnerschaft zwischen organisierenden Behörden und Beförderungsunternehmern durch Vereinbarungen zwischen den Partnern in die Tat umgesetzt werden.

Schließlich bringen die beiden Merkmale „Dezentralisierung“ und „Partnerschaft“ eine hohe Flexibilität bei der Lösung der durch den Verkehr aufgeworfenen Probleme.

Nach Festlegung der allgemeinen Richtlinien behandelt das LOTI jede Verkehrsart im einzelnen:

- (i) den Eisenbahnverkehr:
Die Organisation der Eisenbahnverbindungen, die in den vom Regionalrat nach Stellungnahme der Generalräte und der für die Organisation des Nahverkehrs zuständigen Behörden aufgestellten und fortgeschriebenen Regionalverkehrsplan aufgenommen sind, ist Gegenstand von Vereinbarungen, die zwischen der Region und der SNCF abgeschlossen werden.
- (ii) den städtischen Personennahverkehr:
Der Nahverkehrsbereich umfaßt das Gebiet einer Gemeinde oder den Gebietszuständigkeitsbereich einer öffentlichen Einrichtung, die den Auftrag erhalten hat, den öffentlichen Personenverkehr zu organisieren. Der Nahverkehrsbereich kann auch das

Gebiet mehrerer benachbarter Gemeinden umfassen, die beschlossen haben, gemeinsam den ÖPNV zu organisieren.

Nach Stellungnahme des oder der betroffenen Gemeinderatsgremien wird von der für den Verkehr zuständigen Behörde ein Nahverkehrsplan aufgestellt.

Der Nahverkehrsplan legt die allgemeinen Grundsätze für die Organisation des öffentlichen Verkehrs sowie für den fließenden und den ruhenden Individualverkehr im Nahverkehrsbereich fest. Er ist verbunden mit einer Untersuchung der Finanzierungsmodalitäten und der zur Deckung der Betriebskosten erforderlichen Maßnahmen. Für den Nahverkehrsplan ist ein Verwaltungsverfahren durchzuführen.

(iii) den nichtstädtischen Straßenpersonenverkehr:

Dieser nichtstädtische Straßenpersonenverkehr umfaßt folgende Gruppen:

- regelmäßiges öffentliches Angebot,
- Angebot auf Antrag, durchgeführt mit Fahrzeugen, deren Kapazität eine durch Erlaß festgelegte Grenze übersteigt,
- private Angebote,
- gelegentliches öffentliches Angebot.

Das regelmäßige Angebot und das Angebot auf Antrag werden unter Ausschluß der Verbindungen von regionaler oder nationaler Bedeutung vom Departement organisiert. Sie werden vom Departement oder von den öffentlichen oder privaten Unternehmen, die mit dem Departement eine zeitlich befristete Vereinbarung abschließen, durchgeführt.

Das regelmäßige, nicht zum Nahbereich zählende Angebot von regionaler Bedeutung wird in den Regionalplan aufgenommen, der vom Regionalrat nach Stellungnahme der Generalräte und der für die Organisation des Nahverkehrs zuständigen Behörden erstellt und fortgeschrieben wird.

2.2.3 Schweiz

In der Schweiz werden beim Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zum Teil ähnliche Verfahren angewandt wie in der Bundesrepublik Deutschland. Die Nutzwertanalyse zählt zu den am häufigsten eingesetzten Methoden, während die Kosten-Nutzen-Analyse eher selten angewandt wird. All diese Verfahren sind jedoch nicht vorgeschrieben. Der wohl wichtigste Grund hierfür besteht darin, daß für das über die Grundversorgung hinausgehende Angebot im öffentlichen Nahverkehr die Kantone und Gemeinden zuständig sind und nicht der Bund.

Die Verkehrsinvestitionen werden zunehmend nach dem Grundsatz des wesensgerechten Einsatzes der Verkehrsmittel gelenkt. Im öffentlichen Personenverkehr legt der Bund den Umfang für den Schienenfernverkehr und das Grundangebot im Schienennahverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen fest. Das Verkehrsangebot der Privatbahnen und der regionalen Busbetriebe inkl. PTT wird federführend von den Kantonen und Regionen in enger Zusammenarbeit mit den Betrieben des öffentlichen Verkehrs festgesetzt. Verlangen Kantone oder Regionen im Regionalverkehr Angebotsverdichtungen, die über das vom Bund festgelegte Grundangebot hinausgehen, dann tragen sie als Besteller die daraus entstehenden Mehraufwendungen.

Mit der Annahme des Konzeptes Bahn 2000 durch die Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 ist zur regionalen Aufgabenteilung Bund/Kantone im öffentlichen Personenverkehr ein neues Element hinzugetreten: das Bestreben, durch die Bildung einer integrierten Transportkette mit und unterhalb des Halbstundenrasters im nationalen Fernverkehr die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als Gesamtsystem spürbar zu verbessern. Dieser Grundsatz erhält durch die Belange der Raumplanung, des Umweltschutzes und speziell durch die vor kurzer Zeit in Kraft getretene Luftreinhalteverordnung des Bundes zusätzliche Unterstützung. Da die Landesgrenzen wie im Raum Basel und Genf nicht mit den Grenzen der jeweiligen Agglomeration zusammenfallen, besteht ausdrücklich die Bereitschaft, die integrierte Transportkette, unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten der bestehenden gesetzlichen Grundlagen, über die Landesgrenzen hinweg wirksam werden zu lassen, sofern das Verkehrsaufkommen dies rechtfertigt und die Nachbarstaaten gleichgerichtete Zielsetzungen als Modellfall europäischer Zusammenarbeit im Verkehrswesen ansehen und ihren anteiligen Beitrag dazu leisten.

2.3 Planungsablauf

Prinzipiell werden Planungen im öffentlichen Nahverkehr in den drei beteiligten Staaten nach gleichen Grundsätzen durchgeführt.

Ausgehend von der verkehrlichen und betrieblichen Analyse des Ist-Zustandes werden Mängel in der vorhandenen Verkehrsbedienung festgestellt. Aufbauend hierauf werden Alternativen eines zukünftigen Angebots entwickelt und mittels Prognoserechnungen eingehend untersucht. Aus diesen Modellrechnungen wird eine Ausführungsvariante erarbeitet, die einer detaillierten Feinplanung in verkehrlicher, technisch-betrieblicher und ökonomischer Hinsicht unterzogen wird. Letztendlich wird als Ergebnis eine Beurteilung der beabsichtigten Maßnahme erarbeitet, die Grundlage der anschließenden Verhandlungen für die Finanzierung der notwendigen Investitionen und für die Regelung der evtl. notwendigen Betriebskostenabdeckung ist.

Eine solide Nahverkehrsplanung als Entscheidungsgrundlage setzt zwangsläufig eine *feinräumige* Betrachtung und Behandlung des Nahverkehrs voraus. Diese hängen in besonderem Maße von den verfügbaren Daten ab. Des weiteren ist es zwingend erforderlich, wegen der gravierenden Änderungen gegenüber dem Status-quo-Angebot nicht nur das heutige ÖV-Verkehrsaufkommen (Bahnen und Buslinien) allein zu betrachten, sondern das Gesamtpotential aus Individualverkehr (IV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) in die Betrachtungen einzubeziehen. Dies erfordert Analyse- und Prognosedaten für die *Gesamtverkehrsnachfrage*.

Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang die Forderung nach der feinräumigen Betrachtung der Verkehrsströme. Im Gegensatz zu Planungen im Straßenverkehr, bei denen in vielen Fällen bereits relativ grob strukturierte Daten (Querschnittszählungen) für die Festlegung von Ausbaustandards genügen, sind bei Planungen im öffentlichen Nahverkehr feinräumig gegliederte Quelle-Ziel-Beziehungen erforderlich. Für die Prognose der Verkehrsnachfrage wird eine dementsprechende Differenzierung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung benötigt. Nur auf dieser Grundlage lassen sich entsprechend den spezifischen Erfordernissen der Transportkette im öffentlichen Nahverkehr Linienkonzept-

tionen mit möglichst wenig Umsteigevorgängen und kurzen Reisezeiten entwickeln und darauf aufbauend Aussagen zum Modal-Split und somit zum ÖV-Aufkommen machen.

Darüber hinaus müssen die für die Beurteilung relevanten Auswirkungen sowohl auf der Kosten- wie auch auf der Nutzenseite auf der Basis dieser detaillierten verkehrlichen Zahlen ermittelt werden. Nur so können sie eine verlässliche Entscheidungshilfe für die politischen Entscheidungsträger darstellen.

Trotz dieser prinzipiell gleichartigen Planungsbedingungen und daraus abzuleitenden Vorgehensweisen bestehen in den drei beteiligten Staaten jedoch in der praktischen Durchführung Unterschiede, die in den folgenden Abschnitten erläutert werden.

2.3.1 Bundesrepublik Deutschland

In der Bundesrepublik Deutschland sind in der Regel die regionalen Gebietskörperschaften (Kommunen, Landkreise, Regionalverbände) die Initiatoren von Verkehrsuntersuchungen. Diese Untersuchungen müssen – sofern eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz angestrebt wird – nach der Vereinbarung des Bundes mit den Ländern anhand der Standardisierten Bewertung (vgl. Abschnitt 2.2.1) durchgeführt werden. Bei positivem Abschluß der wirtschaftlichen Beurteilung beginnen in der Regel die rechtlich verbindlichen Verhandlungen über die Realisierung der vorgeschlagenen baulichen, verkehrlichen und betrieblichen Maßnahmen sowie über die Finanzierung der Investitionen und der Folgekosten des Betriebes mit den beteiligten Finanzierungsträgern und den Verkehrsbetrieben.

Für die aktuellen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Schaffung eines integrierten Nahverkehrskonzepts und ggf. des Verkehrsverbundes „Regio Basel“ ist zu berücksichtigen, daß für die Bundesrepublik Deutschland die Standardisierte Bewertung als Arbeitsgrundlage vorgegeben ist, die neben dem generellen Verfahrensablauf in seinen Grundzügen vor allem auch die Durchführung der verkehrlichen Untersuchungen detailliert vorschreibt.

2.3.2 Frankreich

Für jede Zuständigkeitsebene liegt die Planung bei der jeweiligen organisierenden Behörde. In der Region Elsaß wurden Regional- und Departementsleitpläne Ende der 70er Jahre erarbeitet. Alle betroffenen Organisationen (Körperschaften, Verwaltungen und Unternehmen) beteiligten sich an der Ausarbeitung dieser Pläne. Hinsichtlich des Eisenbahnangebots von regionaler Bedeutung ist die Planung Gegenstand einer ständigen Abstimmung zwischen der Region Elsaß und der Regionaldirektion der SNCF.

Um die Meinung der wichtigsten an den Verkehrsfragen Interessierten zu berücksichtigen, hat die Region eine Arbeitsgruppe „Regionale Technische Gruppe für den ÖV“ geschaffen. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe wurde auch die Vereinbarung Region Elsaß/SNCF (siehe Absatz 2.2.2) ausgearbeitet. Die unter die Vereinbarung fallenden Planungen (Neueinrichtungen, Aufhebungen, Änderungen, Verbesserungen usw.) für das Verkehrsangebot werden nach Einigung zwischen der Region Elsaß und der SNCF, die sich in Nachträgen zu der Vereinbarung niederschlagen, durchgeführt.

2.3.3 Schweiz

In der Schweiz werden Planungen zu Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs in der Regel unter Federführung der hauptbetroffenen Verkehrsunternehmung in enger Zusammenarbeit mit den interessierten Gemeinwesen durchgeführt. Der Planungsablauf entspricht einem ähnlichen Vorgehen wie in der Bundesrepublik Deutschland. Allerdings werden nicht in allen Fällen der Querbezug und die Auswirkungen zum Individualverkehr im gleichen Feinheitsgrad herausgearbeitet.

Die Planungen werden nach den allgemein anerkannten Regeln des Verkehrsingenieurwesens durchgeführt und nun in zunehmendem Maße bei der Bezifferung der Vor- und Nachteile, über die betriebswirtschaftlichen Beurteilungen hinaus, durch volkswirtschaftliche Bewertungen ergänzt. Hingegen werden raumordnungs- und umweltpolitische Zielsetzungen in der Regel nicht monetär oder in Nutzwerten additiv verwendet, sondern nur in einem Bewertungsprofil separat sichtbar gemacht.

Besonders wichtig ist wiederum, daß die Planung und Realisierung in viel stärkerem Maße ein politischer Prozeß ist. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden im politischen Entscheidungsprozeß öffentlich diskutiert. Je nach Umfang und Finanzierung der Projekte sind parlamentarische Beratungen in den zuständigen Gremien und ggf. sogar Volksabstimmungen auf Gemeinde- und Kantonebene (in einigen Fällen auch auf Bundesebene) vorzubereiten. Analoges gilt für die Bildung von Tarif- und Verkehrsverbänden.

Für kantonsüberschreitende Planungsarbeiten für Verbesserungen des öffentlichen Regionalverkehrs können Behördendelegationen als Aufsichts- und Begleitorgan größerer Projekte gebildet werden, die – allerdings ohne eigene Entscheidungskompetenz – diese Projekte vorbereiten. In der Behördendelegation werden die in der Projektierungsphase nötigen Zwischenentscheide und gegenseitigen Abstimmungen getroffen und der Umfang eines Projekts zu Händen der beschlußfassenden Gremien festgelegt. Dasselbe Vorgehen ist auch bei grenzüberschreitenden Vorhaben des öffentlichen Nahverkehrs im Falle der Regio-S-Bahn Basel angeregt worden.

3. Planung eines integrierten Nahverkehrskonzepts „Regio Basel“

3.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Das in der Drei-Länder-Region Basel heute vorliegende Netz der Eisenbahn entstand nicht als einheitliches System, sondern sehr divergierend nach Planungen des vorigen Jahrhunderts, die auf die jeweils nationalen Bedürfnisse der damaligen Zeit abgestimmt waren. Entsprechend diesen nationalen Streckennetzen wurde auch das Verkehrsangebot im Nahverkehr rein national orientiert, entsprechend den lokalen – auf das jeweilige Land ausgerichteten – Pendlerbedürfnissen und Hauptverkehrsströmen. Grenzüberschreitender Nahverkehr war zur damaligen Zeit nicht zu berücksichtigen. Verbindungen im europäischen Fernverkehr wurden von den Eisenbahnverwaltungen bereits damals durch einige durchlaufende Züge angeboten, die vor allem dem Handels-, Geschäfts- und Privatreiseverkehr dienten.

Inzwischen ist die Zusammenarbeit der Staaten und das Hervorheben der Gemeinsamkeiten sowie der gemeinsamen Interessen um ein Vielfaches verbessert worden. Dies äußert sich

auf den verschiedensten Gebieten. Im öffentlichen Verkehr zeigt dies z. B. die Verknüpfung der internationalen Schienenfernverbindungen.

Für die Region besonders bedeutsam ist der große Aufschwung, den vor allem die Stadt Basel als Wirtschaftszentrum genommen hat. Dieser Aufschwung nach dem 2. Weltkrieg hatte zur Folge, daß nicht nur innerhalb der Schweiz die Pendlerbewegungen stärker auf Basel konzentriert wurden, sondern auch Pendler aus der Bundesrepublik und Frankreich im Wirtschafts- und Industriezentrum Basel ihre Arbeitsplätze fanden. Diese Entwicklung blieb nicht auf Basel als Stadt beschränkt, sondern übertrug sich gleichermaßen auf die gesamte Nordwestschweiz, indem sich auch die Industrieansiedlungen auf die Region ausbreiteten. Mit dieser Entwicklung ging auch ein verstärkter grenzüberschreitender Geschäfts- und Einkaufsverkehr einher.

Die Bewältigung des damit entstehenden Nahverkehrs wurde beinahe vollständig dem Pkw überlassen, eine Anpassung des öffentlichen Verkehrsnetzes an die neuen Verkehrsbedürfnisse fand nicht statt. Dies hat dazu geführt, daß der öffentliche Personennahverkehr in der Agglomeration Basel - die einem Ballungsraum mit angrenzendem Verdichtungsraum sehr wohl vergleichbar ist - durch nach wie vor voneinander beinahe vollständig getrennte eigenständige Netze gekennzeichnet ist. Es existiert heute keine grenzüberschreitende Schienenbahnverkehrsverbindung im Eisenbahnverkehr. Die nationalen Linien enden in den jeweiligen nationalen Bahnhöfen (die französischen im Elsässer Bahnhof, die schweizerischen im Bahnhof Basel SBB, die deutschen im Bahnhof Basel Badischer Bahnhof). Ebenso enden die Straßenbahnlinien der Basler Verkehrsbetriebe - mit einer Ausnahme - jeweils an der Grenze (z. B. Riehen-Grenze, wenige Meter vor Lörrach). Auf der Schiene besteht somit z. B. zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz die einzige Verbindung mit Zügen des IC-Verkehrs und des übrigen internationalen Fernverkehrs.

Dieser für einen Ballungsraum dieser Größe eigentlich nicht haltbare Zustand ruft Probleme großen Ausmaßes hervor und hat dazu geführt, daß in den letzten Jahren in der Region zunehmend Überlegungen angestellt werden, wie dieser Situation entgegengewirkt werden kann.

So entstand, ausgehend von nationalen Überlegungen, an die sich die Erkenntnis der Notwendigkeit eines koordinierten, grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehrs anschloß, die Idee des Verkehrsverbundes der Region Basel. Gerüst eines solchen integrierten ÖV-Konzeptes ist die Schaffung einer Regio-S-Bahn in Form eines gemeinsamen, abgestimmten Verkehrsangebots der drei Staatsbahnen. Ergänzend hierzu soll der feinverteilende öffentliche Nahverkehr des Straßenbahn- und Busbetriebes auf die Erfordernisse eines integrierten Angebots abgestimmt werden. Dies setzt auch voraus, daß bereits jetzt bei jedem Schritt zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs das langfristig angestrebte Ziel mitberücksichtigt wird.

Zur bestmöglichen Koordinierung und zum wesensgerechten Einsatz der einzelnen Verkehrsmittel ist der Verkehrsverbund die zweckmäßigste Lösung. Nur mit der Schaffung eines in Netz-, Fahrplan- und Tarifgestaltung abgestimmten Angebots „aus einem Guß“ kann im Großraum der Region Basel ein verstärktes Umsteigen der Verkehrsteilnehmer auf den öffentlichen Verkehr erreicht und damit ein spürbarer Beitrag zur Entlastung der Stra-

ßen in diesem Raum sowie ganz allgemein zur Verringerung der Umweltbelastungen geleast werden.

Gemeinsames Ziel aller Beteiligten aus der Region muß es sein, ein integriertes und koordiniertes grenzüberschreitendes Verkehrsangebot zu schaffen.

Darüber hinaus ist der Verbund als Modell der konkreten europäischen Zusammenarbeit zu entwickeln und darzustellen.

3.2 Einzelmaßnahmen und Untersuchungsbedarf

3.2.1 Verkehrliche Grundlagen

- Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Eine Mängelanalyse des Ist-Zustandes zeigt, wie im Abschnitt 3.1 bereits erläutert, das generelle Fehlen grenzüberschreitender öffentlicher Nahverkehrsverbindungen. Diese Tatsache allein genügt für die Feststellung, daß für die Planung der Regio-S-Bahn die Betrachtung der heutigen Verkehrsströme allein im öffentlichen Verkehr nicht ausreicht. Wegen der erforderlichen gravierenden Änderungen des Angebots gegenüber dem Status-quo ist für die Ermittlung der Auswirkungen der Regio-S-Bahn das Gesamtpotential aus Individual- und öffentlichem Verkehr des Ist-Zustandes einzubeziehen.

Eine erste Grundlage für die Abschätzung des Bedarfs eines grenzüberschreitenden Nahverkehrs zeigen die Studien von *Mohr* und *Meyer* über die deutschen bzw. französischen Berufspendler in die Nordwestschweiz. Die dort ermittelten Zahlen lassen - noch unter Vernachlässigung des gesamten sonstigen Ausbildungs-, Besorgungs- und Freizeitverkehrs - bereits erkennen, daß ein erhebliches Potential an grenzüberschreitender Verkehrsnachfrage im Nahverkehr existiert. Die dort ermittelten Potentiale sind jedoch als Grundlage der weiteren Arbeiten weitaus zu grob strukturiert.

- Datenanforderungen und Datengrundlagen

Eine solide Nahverkehrsplanung als Entscheidungsgrundlage setzt zwangsläufig eine feinkörnige Betrachtung und Behandlung der Verkehrsnachfrage voraus. So ist für die Ermittlung des zukünftigen Modal-Split (also die Verkehrsteilung zwischen IV und ÖV) eine feingliedrige Erfassung der Verkehrsbeziehungen auf der Basis von Verkehrszellen (Quelle-Ziel-Beziehungen) erforderlich.

Lediglich für den die Regio-S-Bahn betreffenden Teilbereich der *Schweiz*, der dem Gesamtverkehrsmodell Basel entspricht, ist festzustellen, daß die Gebietseinteilung in ihrer feinkörnigen Gliederung den Anforderungen einer differenzierten Verkehrsplanung entspricht. Auf *deutscher* Seite ist das Datenmaterial in seinem räumlichen Bezug zu grob strukturiert. Auf *französischer* Seite liegen derzeit für den *nicht* grenzüberschreitenden Verkehr keine Nachfragedaten vor.

Für die endgültige Beurteilung einer Maßnahme wie der Regio-S-Bahn sind zusätzliche ergänzende Untersuchungen somit zwingend erforderlich. Diese Arbeiten wurden inzwischen begonnen.

3.2.2 Integrierte Netz-, Linien- und Fahrplanplanung

Die detaillierte Ausarbeitung des endgültigen Linienkonzeptes kann sinnvollerweise erst nach Vorlage der Verkehrsnachfragedaten erfolgen.

Zum Netz der Regio-S-Bahn existiert heute die Vorstellung der Endpunkte Laufen, Olten, Frick, Laufenburg, Waldshut-Tiengen, Zell, Müllheim und Mulhouse. Damit ist auch das Gebiet der Bedienung durch die Regio-S-Bahn festgelegt, auch wenn die endgültigen Endpunkte erst nach Vorlage der detaillierten Verkehrsuntersuchung festgelegt werden können. Gleiches gilt für die Bildung von Durchmesserlinien bzw. die Frage, in welchen Bahnhöfen systeminterne Verknüpfungen der Regio-S-Bahn sowie Verknüpfungen mit Zubringerlinien hergestellt werden.

Eine integrierte Planung setzt voraus, daß nicht nur das Regio-S-Bahn-System in sich, sondern vor allem auch in der Abstimmung mit den weiteren beteiligten Verkehrsunternehmen gesehen wird. Dies bedeutet, daß die in der Region vorhandenen lokalen und regionalen Straßenbahn- und Buslinien auf die Regio-S-Bahn abgestimmt werden und daß die Linienführung des ergänzenden ÖV-Netzes überall dort als konsequenter Zubringer zur Regio-S-Bahn konzipiert wird, wo der Bus darüber hinaus keine oder nur geringe eigenständige Verkehrsaufgaben zu erfüllen hat.

Nur wenn alle Beteiligten an der gesamten Transportkette ein ineinandergreifendes integriertes und aufeinander abgestimmtes System bilden, hat das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Rahmen eines Verbundes eine echte Chance, sich gegenüber der Benutzung des Pkw zu behaupten bzw. neue Marktanteile an sich zu ziehen.

Das Bedürfnis des Verkehrskunden bei einer Fahrt reicht von Haustür zu Haustür, eine Forderung, die der Pkw beinahe ideal erfüllt. Der Verkehrsteilnehmer zieht den öffentlichen Verkehr erst dann in Betracht, wenn dieser eine schnelle, preiswerte und attraktive Alternative anbietet. In der Drei-Länder-Region Basel würde die Regio-S-Bahn das Gerüst dieser Transportkette bilden; ohne ergänzende Maßnahmen der verschiedenen Zubringer kann sie ihren vollen Verkehrswert jedoch nicht erreichen, wodurch die Forderung einer integrierten Planung begründet ist. Dabei sind zur Vervollständigung des ÖV-Gesamtangebots auch die Zubringer- bzw. Übergangsmöglichkeiten von individuellen Verkehrsmitteln auf den ÖV zu schaffen bzw. zu verbessern. Dies bedeutet, daß an peripheren Stationen Anlagen für das Park-and-Ride sowie für das Bike-and-Ride zu schaffen sind, die das Abstellen privater Pkw, Krafträder und Fahrräder erlauben und gleichzeitig den schnellen Transport mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Zentren ermöglichen.

3.2.3 Tarifgestaltung im Verbund

Das zweite wichtige Element einer Verbundgestaltung - neben dem abgestimmten Bedienungsangebot - ist das Angebot eines einheitlichen Verbundtarifes. Hauptziel ist es, dem Kunden das öffentliche Verkehrsangebot in der gesamten Region - im vorliegenden Fall grenzüberschreitend - auch auf der tariflichen Seite als eine Einheit darzustellen.

Aufgrund der bestehenden Situation im Dreiländereck ist zu prüfen, in welcher Weise die in anderen (national einheitlichen) Ballungsräumen gängige und bewährte Praxis im Großraum Basel ergänzender Absprachen und Regelungen bedarf.

Die zusätzlichen, andernorts in dieser Form nicht auftretenden Probleme ergeben sich vor allem aus der national unterschiedlichen Kostenträgerschaft, Finanzierung und Bezuschussung des ÖPNV. Darüber hinaus sind Preisunterschiede, die sich durch Wechselkursunterschiede ergeben, zu beachten.

3.2.4 Grenzübergangsregelungen

Die zoll- und grenzpolizeilichen Kontrollen und daraus evtl. resultierende Erschwernisse haben auf die Attraktivität des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs einen großen Einfluß.

Das beabsichtigte öffentliche Verkehrsangebot mit direkten, grenzüberschreitenden Linien ermöglicht erheblich kürzere Reisezeiten als das heutige, an den Grenzen gebrochene Angebot. Ein zusätzlicher Aufenthalt wegen Grenz- und Zollformalitäten würde die Anstrengungen der öffentlichen Verkehrsmittel teilweise wieder entwerten. Angesichts des erleichterten Grenzübertritts im Straßenverkehr (z. B. Europaspur, übliche Praxis der Stichprobenprüfung) sollte auch für Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel im Nahverkehr des Dreiländerecks ein möglichst ungehindertes Passieren der Grenze verwirklicht werden.

Soweit überhaupt Kontrollen stattfinden müssen - davon ist zumindest beim Übergang von den EG-Ländern Bundesrepublik Deutschland und Frankreich zum Nicht-EG-Mitglied Schweiz auszugehen - sollten sie so erfolgen, daß keine Verzögerungen und somit Reisezeitverluste entstehen. Damit steht automatisch die (stichprobenweise) Kontrolle im fahrenden Zug, wie sie heute bereits im Fernverkehr durchgeführt wird, im Vordergrund. Diese erscheint - wie erste Gespräche mit Vertretern der Grenzkontrollorgane gezeigt haben - grundsätzlich möglich und sollte als zweckmäßigste Vorgehensweise angestrebt werden. Darüber hinaus können diese Kontrollen durch zusätzliche stichprobenweise Maßnahmen an den Bahnhöfen der Regio-S-Bahn ergänzt werden.

3.2.5 Ergänzende Maßnahmen

Ergänzende und flankierende Maßnahmen können die Anziehungskraft der öffentlichen Verkehrsmittel zusätzlich unterstützen. Hierzu zählt z. B. ein einheitliches Rollmaterial als „Markenzeichen“ der Regio-S-Bahn.

Die Akzeptanz und Annahme eines regionalen, integrierten öffentlichen Verkehrsangebots durch den Kunden wird darüber hinaus wesentlich erhöht, wenn er sich darüber in einfacher, übersichtlicher und schneller Weise informieren kann, das Angebot also in einheitlicher Form präsentiert wird.

In der Entwicklung der Bahnhofsgebiete durch die Aufwertung der Bahnhofsbereiche ist eine sinnvolle Ergänzung zu den bestehenden Siedlungsschwerpunkten zu sehen. Im Umfeld der Bahnhöfe sind Wohnungen, Arbeitsplätze, Einkaufs- und Begegnungsstätten optimal durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen und bieten somit interessante Möglichkeiten der Konzentration für die Wirtschaft, für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, die auf Passantenanlagen und gute verkehrliche Erschließung angewiesen sind.

Auch mit einem attraktiven öffentlichen Nahverkehr kann das Ziel, eine möglichst große Zahl von Verkehrsteilnehmern für die ÖV-Benutzung zu gewinnen, nur erreicht werden,

wenn nicht gleichzeitig auch die Attraktivität des Individualverkehrs gesteigert wird. Dies bedeutet, daß beim Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel auf Ausbaubestrebungen des Straßennetzes nach Möglichkeit dort verzichtet wird, wo eine direkte Konkurrenzsituation zur Schiene besteht. ÖV-unterstützende Maßnahmen im Individualverkehr können demgegenüber durch Schaffung von P+R-Plätzen und verbesserten Übergangsmöglichkeiten außerhalb der Zentren und durch Parkrestriktionen in Kerngebieten vorgenommen werden.

3.3 Gemeinsames Beurteilungsverfahren

Für die gemeinsame Beurteilung der Vorhaben „Regio-S-Bahn“ und „Verkehrs- und Tarifverbund Großraum Basel“ ist es von besonderer Bedeutung, daß ein gemeinsames, von den drei Ländern getragenes, Verfahren gefunden wird, das es erlaubt, das Projekt als ganzes einer wirtschaftlichen Bewertung zu unterziehen. Dabei sollten in umfassender Weise sowohl die betriebswirtschaftlichen Aspekte aus der Sicht der Betreiber und Benutzer als auch vor allem die gesamtwirtschaftlichen/gesamtgesellschaftlichen Kriterien berücksichtigt werden. Dies schließt nicht aus, daß Teilbereiche darüber hinaus auch aus jeweils nationaler Sicht beurteilt werden können.

Im Prinzip bietet sich dabei die Vorgehensweise eines multikriteriellen Beurteilungsverfahrens an, wie es z. B. in Form der in der Bundesrepublik Deutschland eingeführten Standardisierten Bewertung (vgl. Abschnitt 2.2.1) vorliegt. Unabhängig von den im Detail noch durch die beteiligten Entscheidungsträger der drei Länder festzulegenden Bewertungsansätzen ist damit eine solide Meßvorschrift für die Erfassung der Auswirkungen in ihren originären Meßgrößen gegeben. Damit wird zum einen die Datengrundlage für die weitere Bewertung gelegt, zum anderen erfolgt die Aufbereitung der Auswirkungen in faßbaren Größen, die auch für die Aufbereitung für die politische Diskussion und die anschauliche Darstellung der Kosten- und Nutzeneffekte geeignet ist. Soweit erforderlich, können in dem Kriterienkatalog der Standardisierten Bewertung problemlos weitere Verfeinerungen bei den Teilindikatoren, z. B. im Sinne der Schweizer Umweltverträglichkeitsprüfung, vorgenommen werden.

Die gemeinsame Bewertung und Beurteilung des Gesamtprojektes ist Voraussetzung für die erforderlichen Finanzierungszusagen der beteiligten Länder, regionalen Gebietskörperschaften und Kommunen. Sie ist aber auch ganz entscheidende Voraussetzung für die Darstellung des Vorhabens als grenzüberschreitendes europäisches Pilotprojekt.

3.4 Investitionszuschüsse

Auf der Basis des in Abschnitt 3.3 dargestellten gemeinsamen Beurteilungsverfahrens können die national unterschiedlichen Zuschußgeber die weitere Finanzierung der Regio-S-Bahn ableiten.

Dies bedeutet zunächst die Finanzierung der erforderlichen Infrastrukturinvestitionen. Diese können zunächst nach länderspezifischen Gesichtspunkten für die einzelnen nationalen Infrastrukturmaßnahmen getroffen werden. Ob darüber hinaus Investitionen anfallen werden, die als Gemeinschaftsaufgabe gemeinsam oder durch weitere Dritte (z. B. für Pilot-

aufgaben die EG) zu tragen wären, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abschätzbar; auch darüber kann sinnvollerweise erst nach Kenntnis der Ergebnisse der detaillierten Verkehrszahlen und der planerischen Untersuchungen befunden werden.

Für die Investitionen in die Infrastruktur und evtl. auch in Fahrzeuge könnte auch ein Schlüssel gefunden werden, der sich an den nationalen Streckenlängen, der Zahl der beförderten Personen, den angebotenen Leistungen (oder Kombinationen dieser) und evtl. weiterer Kriterien orientiert. Hier bleibt für die politische Ausgestaltung der Verträge großer Spielraum.

3.5 Trägerschaft und Kostenabgeltung

Prinzipiell sind mehrere Formen der Trägerschaft eines Verkehrs- und Tarifverbundes denkbar.

In diesem speziellen Fall sollen hier zunächst nur zwei Möglichkeiten (sozusagen als Eckpositionen) genannt werden:

- nationale Trägergesellschaften mit einer „Delegation“ für die gegenseitige Abstimmung sowie
- eine aus Beteiligten aller drei Länder gebildete gemeinsame Verbundgesellschaft, der die Kompetenz der Angebotsplanung im Verbundraum übertragen wird.

Inwiefern hier politische, rechtliche und steuerliche Probleme eine Lösung bevorzugen bzw. von vornherein ausschließen, ist dabei noch zu prüfen.

Unter fachlichen Gesichtspunkten zeigt die Erfahrung, daß eine Verbundorganisation mit Übernahme der Planungskompetenz hinsichtlich verkehrlicher und betrieblicher Belange auf längere Sicht die günstigere Alternative darstellt. Diese – als gemeinsam getragenes eigenständiges Unternehmen geführte – Verbundgesellschaft tritt quasi als Besteller des betrieblichen Angebots bei den beteiligten Verkehrsbetrieben auf; sie nimmt die Fahrgeldeinnahmen und evtl. Ausgleichszahlungen entgegen und rechnet sie mit den Verkehrsbetrieben ab, die ihrerseits wirtschaftlich und rechtlich eigenständige und eigenverantwortliche Betriebsunternehmen bleiben. Darüber hinaus führt sie die notwendigen Planungen für die verkehrlichen Belange des Verbundes durch.

An der Trägerschaft der Verbundgesellschaft sind die Staaten, die regionalen Gebietskörperschaften, die Kommunen und die Verkehrsbetriebe in angemessener Form zu beteiligen.

Die Verteilung der Einnahmen und die Abgeltung von Unterdeckungsbeträgen sind vertraglich zu regeln. Auch hier gilt (vgl. Abschnitte 3.3 und 3.4), daß eine Unterteilung in nationale Teilbereiche und einen gemeinsam zu bewirtschaftenden Teilbereich möglich und aus heutiger Sicht sinnvollerweise (zumindest in der Anfangsphase, um Erfahrungen zu sammeln) auch anzustreben ist. Als Verteilungsschlüssel ist eine Kombination aus angebots- und nachfrageorientierter Leistungsberechnung zu empfehlen, die zwar in der Aufstellung aufwendiger ist, in der Gesamtbetrachtung jedoch zu einer sachgerechteren Aufteilung führen wird als eine der beiden „einseitigen“ Lösungen. Hier sind die langjährigen Erfahrungen aus anderen Räumen in den drei beteiligten Staaten einzubeziehen.

4. Weitere Vorgehensweise

Das Projekt Regio-S-Bahn in Kombination mit einem Verkehrs- und Tarifverbund für die Drei-Länder-Region Basel hat inzwischen auf der politischen Ebene ebenso wie in den bahn-internen Überlegungen einen Stand erreicht, der es geboten erscheinen läßt, jetzt die entscheidenden Schritte einzuleiten mit dem Ziel, das Projekt aus der unverbindlichen Diskussionsphase in die konkrete Planung zu überführen.

Erster Schritt für das weitere Vorgehen ist die inzwischen begonnene feinräumige Datenermittlung/-aufbereitung für das gesamte Einzugsgebiet der Regio-S-Bahn unter Einbeziehung aller öffentlichen Verkehrsanbieter und des Individualverkehrs als Grundlage einer Verkehrsprognose für den Gesamttraum.

Damit wird als nächster Schritt die Erfassung der Auswirkungen (Kosten und Nutzen) der Maßnahmen (incl. alternativer Lösungen) ermöglicht, die ihrerseits Voraussetzung für die anzuschließende Bewertung und Beurteilung ist, die den jeweiligen politischen Entscheidungsträgern als Entscheidungshilfe dient. Hierfür ist auch die Erarbeitung eines einheitlichen, in allen beteiligten Ländern anwendbaren Tarifsystems, das die Unparitäten der Zuschußmöglichkeiten und die Wechselkursschwankungen ausgleicht, erforderlich.

Am Ende dieser Arbeitsschritte ist also im Verfahrensablauf der Zeitpunkt gekommen, bei dem die Entscheidungsträger ihre *verbindliche Aussage* über Umfang und Art der Regio-S-Bahn und des Verkehrs- und Tarifverbundes zu treffen haben. Bezüglich der Prüfung von Alternativen bietet sich u. U. ein zweistufiges Vorgehen an.

Hieran schließen sich die Verhandlungen über die Verbundorganisation, die nationalen und gemeinsamen Finanzierungsmodalitäten sowie die gemeinsame Regelung zur Kostenträgerschaft an.

Im Interesse einer raschestmöglichen Realisierung des Gesamtprojektes lassen sich - nach entsprechenden verbindlichen politischen Absichtserklärungen - im Konsens aller Beteiligten u. U. bereits in Vorstufen parallel zu den Verhandlungen erste (sachlich eindeutige) Teilverhaben in Angriff nehmen.

Die aus den vorstehenden Ausführungen absehbare Dauer der detaillierten planerischen Untersuchungen und der notwendigen politischen Diskussionen bis zur endgültigen Entscheidung macht deutlich, daß die ersten Schritte möglichst bald eingeleitet werden sollten.

Literatur

- Arbeitsgruppe SBB/DB/SNCF im Rahmen des Expertenausschusses „Nahverkehr im Dreiländereck: Regio-S-Bahn Basel“, Planungskonzept, 1986.
- Bundesminister für Verkehr: Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr, München/Stuttgart 1988.
- Funck, R. und Heimerl, G., Les possibilités et les limites d'une appréciation socio-économique des systèmes de transport ferroviaire à grande vitesse. Analyse critique et conception d'une méthodologie. Seminaire International Paris - La Documentation Française; Paris 1985.
- Heimerl, G., Mann, H.U., Zumkeller, D., Interregionale Vergleichbarkeit von ÖPNV-Investitionen - Widerspruch oder Chance?, in: Der Nahverkehr, Heft 2/1983.
- Heimerl, G. und Grote, U., Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs - Fortentwicklung des Verfahrens, in: Internationales Verkehrswesen, 35. Jg. (1983).
- Heimerl, G. und Meier, W., Multikriterielle Beurteilung von Verkehrsinvestitionen. Problematik und Lösungssätze einer sozio-ökonomischen Bewertung, in: Schienen der Welt, 1985.
- Heimerl, G., Der öffentliche Personennahverkehr im Spannungsfeld von wirtschaftlicher Betriebsführung und gesellschaftlicher Aufgabenstellung, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 60. Jg. (1989).
- Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Universität Hannover (Prof. Dr.-Ing. Robert Schnüll), Verkehrsuntersuchung im Raum Lörrach, Weil am Rhein, Schopfheim und Rheinfelden; Kurzfassung erarbeitet durch Dipl.-Ing. Manfred Steinbach, in: Region Aktuell, Nr. 10 (Hrsg.: Regionalverband Hochrhein-Bodensee), Waldshut-Tiengen 1983.
- Kanton Basel-Stadt, Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr; Regierungsratsbeschluß vom 11. Mai 1987; Basel 1987.
- Meyer, St., Französische Grenzgänger in der Nordwestschweiz, Schriften der Regio 9.2; Basel 1986.
- Mohr, B., Deutsche Grenzgänger in der Nordwestschweiz, Schriften der Regio 9.1; Basel 1986.
- Rapp Ingenieure + Planer, Aufbereitung von Nachfrage-Daten, Basel 1988.
- Regierungsrätliche Delegation für die Regionalplanung beider Basel, Bahnhof plus: Konzept und Ideen für attraktivere Bahnhöfe und Haltestellen von der Bandstadt zur Bahnstadt; Liestal 1987.
- Sitzungsvorlagen und -vermerke
- Zwei- und dreiseitiger Regionalausschuß
 - Arbeitsgruppe Regionale Verkehrspolitik
 - Expertenausschuß Nahverkehr im Dreiländereck
 - Expertenausschuß Integriertes Bahnnetz Oberrhein
 - Arbeitsgruppe der drei Staatsbahnen.
- Unterlagen der Staatsbahnen (DB, SBB, SNCF).

Summary

At the southern Upper Rhine with Basel being its centre, there are various interlinks of trade and industry as well as of residential and commercial areas beyond three state borders. In public transportation, as an important link of a conurbation, however, hardly any decisive steps towards a common solution have been realized so far. This region, as a closely linked European commercial area, seems to be suitable to examine and to show the possibilities of a cooperation across the borders, also in public transportation.

The introduction of the "Regio-S-Bahn" is considered to be a basis for the planning of a border-crossing public transport system in the "Regio Basiliensis". Combined with a transport and fare association for the Three-Country-Region of Basel, in the meantime this project, on the political level as well as on the internal observations of the three railway companies, has reached a position which requires to lead the project from a non-committal phasis of discussion to a concrete planning.

This paper gives a description of the administrative, organizational, and operational requirements and marginal conditions within the three participating countries and shows a possible way to the introduction of the "Regio-S-Bahn".