

Antrag

**der Abgeordneten Frau Teubner, Frau Rock, Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**

Verkehr am Oberrhein

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Drei-Länder-Kongreß „Verkehr am Oberrhein“ vom 22./23. September 1988 in Kehl am Rhein hat dringenden Handlungsbedarf für eine integrierte, grenzüberschreitende Verkehrspolitik in der Oberrhein-Region sichtbar gemacht.

In dieser vom Elsaß, der Nordwestschweiz und Südbaden gebildeten Region stoßen exemplarisch zahlreiche Probleme aufeinander, die ihrerseits wiederum für viele europäische Grenzregionen typisch sind. Von besonderer Bedeutung ist hierbei der Verkehrsbereich. Bedingt durch die zentrale Lage der Region in Europa finden hier sowohl Bündelung als auch Neuverteilung großer Verkehrsströme statt, sowohl im Fern- als auch im Nahverkehrsbereich.

Mit der von der westeuropäischen Gemeinschaft geplanten EG-Liberalisierung sind eine Erweiterung des gesamten Verkehrsvolumens, die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der im Verkehrsbereich Beschäftigten und noch stärkere ökologische Belastungen zu befürchten. Diesen Gefahren muß gezielt entgegengesteuert werden. Vorrangiges Ziel muß dabei sein die Erhaltung und Verbesserung des westeuropäischen Bahnstreckennetzes aus Fern-, Regional- und vor allem Nahverbindungen. Dabei muß den alltäglichen Transportbedürfnissen innerhalb der Regionen zum Vorteil aller Menschen Vorrang gegeben werden.

Der Deutsche Bundestag nimmt die Aufforderung des Kehler Drei-Länder-Kongresses ernst, seinen Beitrag zur Umsetzung der Kongreßergebnisse zu leisten. Der Deutsche Bundestag betont die Notwendigkeit, gerade vor dem Hintergrund der gesamteuropäischen Entwicklung nicht länger bei Bestandsaufnahmen und Zustandsbeschreibungen stehenzubleiben, sondern heute konkrete Maßnahmen für eine ökologisch und sozial verträgliche(re) Verkehrspolitik in die Wege zu leiten.

Das Oberrhein-Gebiet kann zu einem Modell integrierter europäischer Politik werden.

II. Der Deutsche Bundestag nimmt die nachstehend zitierten Feststellungen und Forderungen der auf dem Drei-Länder-Kongreß in Kehl im September 1988 Versammelten zustimmend zur Kenntnis:

1. „Die Oberrhein-Region, eingebettet zwischen Schweizer Jura, Schwarzwald und Vogesen, hat sich über den Rhein hinweg seit Jahrhunderten zu einem einheitlichen, im Bewußtsein der Bevölkerung verankerten Kultur- und Wirtschaftsraum entwickelt. Dank ihrer zentralen Lage in Europa und ihrer Verbindung mit den Seehäfen über den Rhein-Schiffahrtsweg ist sie schon frühzeitig zu einem Schnittpunkt europäischer Verkehrswege geworden. Die Errichtung von nationalen Grenzen und die Auswirkungen vieler Kriege haben die natürliche Entwicklung dieses Raumes indessen über längere Zeit erheblich eingeschränkt.“¹⁾
2. „Ein Teil des bestehenden Verkehrssystems im Dreiländergebiet am Oberrhein ist ein Ergebnis der Landesgrenzen, die früher eine stark trennende Wirkung hatten (Doppelinfrakturen). Da im Zuge der Entwicklung und insbesondere mit der bevorstehenden Verwirklichung des EG-Binnenmarktes die Landesgrenzen ihre trennende Wirkung weitgehend verlieren werden, werden die bestehenden Netze in Zukunft stärker komplementär genutzt werden können (und müssen), was einerseits zu einer Entlastung überlasteter Infrastruktureinrichtungen, andererseits aber auch zu einer weiteren Integration weniger entwickelter Gebiete der Region führen kann. Bei großen Investitionsvorhaben ist deshalb jeweils zu prüfen, ob sie aus der Sicht einer Gesamtbetrachtung notwendig und sinnvoll sind. (...)“

In Anbetracht der nach wie vor (und insbesondere für das genannte Gebiet) zu erwartenden erheblichen Wachstumsraten des Verkehrs auf den verschiedenen Verkehrsträgern sind Maßnahmen vorzusehen und zu verwirklichen, die die Umweltbelastungen auf oder unter das Niveau der 70er Jahre reduzieren. (...)

Für eine im gemeinsamen Interesse der drei Länder zu konzipierende und gemeinsam zu realisierende langfristige Verkehrskonzeption fehlen immer noch ausreichende, vergleichbare Grundinformationen. (...)

Die Dreiländerregion am Oberrhein wird in Zukunft noch mehr als bisher eine europäische Verkehrsdrehscheibe sein, denn der europäische Binnenmarkt, mit dem die Schweiz in wesentlichem Austausch bleiben wird, wird die

¹⁾ Dies und alle folgenden Zitate nach: Verkehr am Oberrhein. Berichte – Thesen – Projekte. Reader zum 1. Drei-Länder-Kongreß 22./23. September 1988 in Kehl, S. 7 ff.

zentrale europäische Lage des Oberrheingebietes noch mehr zum Tragen bringen. Die Verkehrspolitik muß sich auf diese Entwicklung, die sich u. a. in answellendem Transit- und grenzüberschreitendem Verkehr (...) äußern wird, rechtzeitig einstellen. Gleichzeitig ist die Region aber auch eine sensible Kultur- und Erholungslandschaft, die es zu bewahren und zu fördern gilt.

Eine gesamteuropäische und regional koordinierte Verkehrspolitik muß sich diesem Zielkonflikt stellen. (...) Die bestehenden Verkehrsnetze und Einrichtungen werden in Zukunft stärker komplementär genutzt werden können (und müssen), weil insbesondere mit der bevorstehenden Verwirklichung des EG-Binnenmarktes die Landesgrenzen ihre trennende Wirkung weitgehend verlieren werden. Dies kann zu einer Entlastung überbeanspruchter Infrastruktureinrichtungen und zur Integration weniger entwickelter Gebiete führen. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Verkehrswesen soll mit dem Ziel intensiviert werden, daß bei Verkehrsüberlastungen auch Umleitungen auf mögliche schon vorhandene parallel verlaufende Entlastungsstrecken in den Nachbarländern erfolgen können. (...)

Eine solche integrierte Verkehrspolitik hat auf vergleichbaren Entscheidungsgrundlagen aufzubauen. Die Harmonisierung der in den drei Ländern verwandten Systeme zur Bereitstellung von Informationen für die Raum- und Verkehrsplanung ist eine besonders dringende Aufgabe, die schnell zur Verfügbarkeit vergleichbarer Statistiken als Grundlage für aufeinander abgestimmte Entscheidungen führen muß.“²⁾

III. Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Interesse einer umweltorientierten und integrierten Verkehrsplanung in der zentraleuropäischen Oberrheinregion

- die vorstehend gemachten Feststellungen anzuerkennen und
- sich umgehend und intensiv für eine baldige Verwirklichung der nachstehend für die Bereiche
 1. Straßen,
 2. Gefahrguttransporte,
 3. Eisenbahnen,
 4. Nahverkehr/Regio-S-Bahnaufgeführten Vorschläge, Pläne und Projekte einzusetzen.

1. Straßen

„In Anbetracht der hohen Belastungen des Straßennetzes am Oberrhein muß vorrangig der Straßenbau sowie die Kraftfahrzeugtechnik den Anforderungen des Umweltschutzes laufend angepaßt werden (...).

²⁾ a.a.O. S. 41 ff.

Neue Planungen müssen auf Umweltbelange soweit wie möglich Rücksicht nehmen; die dazu erforderlichen Mehrkosten müssen im Hinblick auf die empfindliche Landschaft des Oberrheingebietes hingenommen werden (...).

Dazu dienen beispielsweise grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfungen, die auf einheitlichen Grundlagen beruhen müssen.“ (...)

„Um in der Oberrhein-Region ein integriertes Verkehrsweernetz zu schaffen, müssen insbesondere für den grenzüberschreitenden Verkehr für das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern „Umschlagplätze“ (z. B. Park-and-ride-Anlagen) eingerichtet werden. Auch an wichtigen Straßenknoten können sie die Bildung von Fahrgemeinschaften auch grenzüberschreitend fördern.

Für den Transit-Straßengüterverkehr soll der kombinierte Verkehr Schiene/Straße gefördert und die dafür benötigten Verladeeinrichtungen geschaffen werden.“³⁾

Straßenbauprojekte, die den heutigen Erkenntnissen und Erfordernissen des Umweltschutzes nicht entsprechen, werden nicht mehr weiter verfolgt. Dies gilt z. B. insbesondere für:

- den Neubau der A 98 (Hochrhein-Autobahn),
- den Bau der Autobahn-Querspange-Rheinfelden (A 861/N 3),
- den Bau der zollfreien Straße Lörrach-Weil (B 317).

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die genannten Projekte mit sofortiger Wirkung aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen.

Begründung

a) *Hochrhein-Autobahn A 98 und Autobahn-Querspange-Rheinfelden*

Gerade am Beispiel der Hochrhein-Straßenplanung ist erkennbar, wie dringend eine Korrektur des Bundesverkehrswegeplanes erforderlich ist. Am Hochrhein ist nur ein sehr geringer „autobahnwürdiger“ Fernverkehr vorhanden. Neuere Untersuchungen des Schwarzwaldvereins zur Struktur des Hochrhein-Verkehrs zwischen Weil/Lörrach und Waldshut haben ergeben, daß beispielsweise der Orts- bzw. Nahverkehr zwischen 60 und 75 % in diesem Bereich liegt und eindeutig Berufsverkehr zwischen den Wohnorten und Arbeitsstätten ist. Dieser Verkehr ist daher niemals ein „Autobahn-Verkehr“. Der Durchgangsverkehr zwischen dem Raum Lörrach/Rheinfelden und dem Raum Waldshut ist nahezu unbedeutend. Er beträgt z. B. in Degerfelden 9 % und in Waldshut nur 4 %. Der Verkehrsanteil der Schweizer Fahrzeuge ist ebenso gering wie der der ausländischen mit nur 1 bis 2 %

³⁾ a.a.O. S. 114 u. 116

Gesamtanteil in dieser Region. Jedwede Prognose eines nennenswerten „Fernverkehrs“ entbehrt daher jeder sachlichen und realen Grundlage. Es gibt am Hochrhein keinen Verkehr aus Frankreich-England-Österreich aus der fiktiven Paris-Wien-Verbindung. Der Fernverkehrsanteil in dieser Region kann deshalb niemals zu Rechtfertigungen einer „Ost-West“-Autobahn benutzt werden.

Übrigens sind diese Erkenntnisse so neu nicht. Sie kamen bereits in der amtlichen Erklärung des Autobahnamtes Baden-Württemberg im Zusammenhang mit dem Antrag auf Bestimmung der Linienführung gemäß § 16 Abs. 2 Fernstraßengesetz Seite 2 für das 2. Linienbestimmungsverfahren von 1975 zum Ausdruck: „Da der Durchgangsverkehr (Fernverkehr) im Hochrheintal gering ist und sich der Verkehr wegen der zahlreichen Industriebetriebe zum überwiegenden Teil nur aus Kurzstreckenverkehr zusammensetzt, kann die B 34 nur dann wirksam entlastet werden, wenn die Hochrhein-Autobahn möglichst nahe an der B 34 geführt und ausreichend mit ihr verknüpft wird.“

Mittlerweile sind durch ein Gutachten, das die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Klagebegründungen zu den beiden planfestgestellten Autobahnabschnitten in Rheinfelden und Lauchringen ergänzend anfertigen lassen mußte, generell die inzwischen wohl selbst als zu hoch erkannten Verkehrsdaten revidiert worden.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die von der Planfeststellungsbehörde zur „Planrechtfertigung“ verwerteten Verkehrsprognosen nicht nur unrealistisch, sondern auch nachgewiesenermaßen falsch sind. Die Grundlagen des Bundesverkehrswegeplans sind zudem insofern nichtig geworden, weil inzwischen die Planfeststellungsbehörde den Autobahnbau nur noch bis Lauchringen und auch nur noch als „Halbautobahn“ für rechtlich durchsetzbar hält.

Abgesehen von diesen mittlerweile völlig unzulänglichen planerischen Voraussetzungen haben ökologische Gesichtspunkte von Anfang an gegen das Projekt Hochrhein-Autobahn gesprochen. Die weiträumige und tiefgreifende Zerstörung von Natur und Landschaft, die der Bau der A 98 mit sich bringen würde, kann durch nichts ausgeglichen werden. Große Teile der bisher erwogenen und zum Teil auch bereits planfestgestellten Trasse(-nvariante) verlaufen durch Waldgebiete. Der direkte Waldflächenverlust würde Hunderte von Hektar betragen; hinzu kämen extreme Gefährdungen für weitere Hunderte Hektar Waldfläche (durch akute Sturmwurfgefahr, zusätzliche Immissionsschäden, die Entstehung von Kaltluftseen, die Veränderung ökologisch empfindlicher Standorte und den Verlust von Erholungsgebieten).

Mit Ersatzmaßnahmen, wie sie derzeit in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen zur Autobahn vorgesehen sind, lassen sich keine dieser Gefährdungen bzw. Schäden ausgleichen. In diesem Sinne hatte sich übrigens bereits der Petitions-

ausschuß des Deutschen Bundestages am 20. November 1985 in seiner Antwort an den Verfasser einer entsprechenden Petition geäußert:

„Die Eingriffe in Natur und Landschaft durch den beabsichtigten Autobahnbau sind schwerwiegend. Irreparable Schäden insbesondere in Waldgebieten sind zu befürchten. (...)“

Es erscheint zweifelhaft, ob die beabsichtigte Maßnahme der von allen Parteien getragenen politischen Grundentscheidung für umweltschonenden und flächensparenden Straßenbau entspricht.“⁴⁾

Bei einem Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen hingegen mit einzelnen Ortsumgehungen ließe sich dieser Schaden auf einen Bruchteil begrenzen.

b) *Zollfreie Straße Lörrach/Weil*

In den vergangenen Jahren haben sich die Verkehrsströme, für die die zollfreie Straße ursprünglich gedacht war, auf andere Wege verlagert. Schon von daher sind die ursprünglichen Planungsvoraussetzungen nicht mehr gegeben. Gegeben sind jedoch nach wie vor die – durch sämtliche bisher erstellten Gutachten (zuletzt Eidgenössische Technische Hochschule [ETH] Zürich und Butenweg) bestätigten – ausgesprochen ungünstigen geotechnischen Bedingungen für dieses Projekt sowie die ökologische Unverträglichkeit. Mit der Straße würde ein extrem rutschgefährdetes Hanggebiet angeschnitten; für die Bewältigung der sich daraus ergebenden Gefahren wären unvorhersehbar kostspielige und aufwendige Konstruktionen notwendig. Zudem würde die Straße zur Zerstörung einer derzeit noch prächtigen Flußlandschaft führen sowie zur weitgehenden Entwertung eines der wichtigsten Erholungsgebiete in Basel(-Stadt).

Das Basler Kantonalparlament hat am 17. November 1988 einstimmig die Schweizerische Bundesregierung aufgefordert, in neue Verhandlungen mit der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über den die zollfreie Straße betreffenden Staatsvertrag von 1978 einzutreten mit dem Ziel, dieses Straßenbauprojekt nicht mehr weiter zu verfolgen. Es wäre um das Demokratieverständnis der deutschen Bundesregierung schlecht bestellt, würde sie sich über diese ablehnende Entscheidung des Basler Kantonalparlaments einfach hinwegsetzen und die auf deutscher Seite bereits begonnenen bauvorbereitenden Maßnahmen fortführen.

2. *Gefahrguttransporte*

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, sich auf europäischer Ebene umgehend und intensiv für eine internationale Gesetzgebung einzusetzen, in der insbesondere geregelt wird

⁴⁾ Protokoll des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages Nr. 10/65 (Begründung vom 13. November 1985, S. 7, 8)

- eine einheitliche Festsetzung der Lenk- und Ruhezeiten sowie die Sicherstellung der Überwachungs- und Ahnungsmöglichkeiten auch im grenzüberschreitenden Verkehr,
- die Abstimmung der Überwachungsmethoden und Toleranzen (z. B. für das Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten),
- die Festlegung eines einheitlichen Sicherheitsstandards für die Fahrzeuge zur Beförderung von Gefahrgütern und Sondermüll sowie erhöhte Anforderungen an eine regelmäßige technische Überwachung dieser Fahrzeuge,
- die Schaffung einer internationalen Gefahrguttransporterlaubnis (Gefahrgut-Führerschein) bei international gleichen Erwerbsvoraussetzungen und Entziehungsbedingungen,
- gemeinsame Regelungen bezüglich des Stückguttransports,
- die Schaffung eines einheitlichen „Beförderungsbegleitpapiers für Gefahrguttransporte“,
- die obligatorische Begleitung von Gefahrguttransporten durch Beifahrer,
- ein allgemeines Nachtfahrverbot für Gefahrguttransporte von 22.00 bis 5.00 Uhr,
- die Übernahme der in der Schweiz gültigen 28-t-Gewichtsgrenze auch für die beiden Nachbarländer am Oberrhein,
- eine Kennzeichnungspflicht für Gefahrguttransporte und Sonderabfalltransporte in der Weise, daß die Gefährlichkeit und mögliche Unfallgefahren für jede/n erkennbar werden.

Die Bundesregierung wird ferner aufgefordert, die Fortsetzung der Arbeiten der bestehenden Arbeitsgruppe „Gefahrguttransporte im Drei-Länder-Eck“ der Regionalausschüsse der deutsch-französisch-schweizerischen Regierungskommission zu fördern.

Begründung

Das Drei-Länder-Gebiet am Oberrhein „ist bereits heute überdurchschnittlich stark durch Gefahrguttransporte belastet, deren Umschlag besondere Gefahren in sich birgt. (...) Die erwartete Zunahme an Gütertransitverkehr durch den EG-Binnenmarkt impliziert auch eine Steigerung des Gefahrgut- und Sondermülltransportaufkommens, insbesondere in der Oberrheinregion.“ Eine Intensivierung der Bemühungen auf nationaler und internationaler Ebene um erhöhte Anforderungen in den Sicherheitsbestimmungen ist deshalb von absoluter Dringlichkeit. Hinzu kommt die Notwendigkeit, „die Laufwege dieser Transporte transparent zu machen, die Überwachungsmöglichkeiten mit Hilfe der Telekommunikation zu verstärken und die Sicherheitsvorkehrungen auch in grenzüberschreitender Zusammenarbeit zu verbessern.“⁵⁾

⁵⁾ a.a.O. S. 90ff.

3. Eisenbahnen

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die im Entstehen begriffene Regio-S-Bahn (siehe nachstehend Nummer 4) mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen,
- den Neubau und Ausbau der Strecke Karlsruhe–Basel im Hinblick auf seine Bedeutung für den Schienenverkehr im Oberrheingraben schnellstmöglich und im vollen geplanten Umfang zu realisieren,
- auf die Verwaltung der Deutschen Bundesbahn dahin gehend einzuwirken, das Projekt Metro-Rhin als Verbindung für den IC-Verkehr, z. B. zwischen Straßburg und Frankfurt, Straßburg und Stuttgart und gegebenenfalls auch den Nahverkehr zwischen Straßburg und Offenburg weiter zu untersuchen und einen entsprechenden Bericht in den Regionalausschüssen und ihrer Arbeitsgruppe Regionale Verkehrspolitik vorzulegen, damit seine Realisierungschancen zwischen den Eisenbahnen und den regionalen Instanzen erörtert werden können,
- sich dafür einzusetzen, daß die zum Neubau anstehende Eisenbahnüberführung über den Rhein bei Maxau zweigleisig erfolgt,
- sich für eine Wiederherstellung der grenzüberschreitenden Schienenverbindung auf der linken Rheinseite zwischen Ludwigshafen und Straßburg einzusetzen und sich an einer Untersuchung über die Nachfrage zu beteiligen, die bei einem attraktiven Angebot erwartet werden kann,
- sich für die Aufrechterhaltung der Befahrbarkeit der bestehenden Schienenstrecke zwischen Winden und Wissembourg einzusetzen,
- die Elektrifizierung der deutschen Hochrheinstrecke Basel–Singen–Lindau (für Nah- und Fernverkehr) mit Vorrang zu betreiben, da erst durch diese Maßnahme diese Strecke eine wesentliche Aufwertung hinsichtlich ihrer Bedeutung als Ost-West-Schienenverkehrsverbindung erfährt.

Begründung

Die Marktposition der Eisenbahn ist auch im grenzüberschreitenden Verkehr im Oberrheingebiet „generell sehr schwach. Dies ist auf fehlendes ökonomisches Interesse, aber auch auf grundsätzliche Kooperationsmängel zurückzuführen. Verlagerungen des auch in Zukunft stark wachsenden Güterausstausches zwischen Italien und dem übrigen EG-Raum von der Straße auf die Schiene (scheinen) somit deutliche Grenzen gesetzt“⁶⁾ (zu sein).

Im Sinne einer umweltorientierten und koordinierten Verkehrspolitik ist eine bessere Nutzung des Potentials der Eisenbahnen unbedingt anzustreben. Die Anziehungskraft des Verkehrsträgers Schiene muß gesteigert werden. In der

⁶⁾ Dies und alle folgenden Zitate: a.a.O. S. 144 bis 157

Oberrheinregion „werden die Güterverkehrsströme nicht nur bewältigt, sondern vielfach gebrochen, umgruppiert, neu zusammengestellt, mit logistischen Zusatzleistungen ange-reichert usw. Die Knotenpunktfunktion beschert diesem Raum also nicht allein eine ökonomische Last, sondern auch die ökonomische Chance, wesentliche Anteile an der Wertschöp-fung, welche die Transportaufgabe kennzeichnet, durch öko-nomische Aktivitäten in der Region an sich zu ziehen“. Der Bahn kommt hierbei eine entscheidende Rolle zu. Um diese Rolle optimal auszufüllen, bedeutet dies, „daß das Potential der Schienenstrecken, der Grenzabfertigungseinrichtungen und der Umschlagplätze (...) im ganzen Oberrheingraben neu zu beurteilen und auszubauen ist.“ Dem Deutschen Bundes-tag erscheint es dringend geboten, weitere Verschiebungen zu Lasten der Schiene zu verhindern.

„Der alpenquerende Güterverkehr wird mittelfristig jährlich um etwa 0,5 bis 1,5 Mio. t wachsen, wobei ohne Maßnahmen bei den Bahnen oder der Ordnungspolitik vorwiegend der Lkw profitiert“ bzw. profitieren wird.

„Im Zusammenhang mit der Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes wird den Eisenbahnen jedoch nicht nur im Güterverkehr durch die Lastwagen, sondern auch im Perso-nenfernverkehr ein noch größer werdender Konkurrenzdruck durch Bus-/Linienverkehr entstehen. Wenn diese zusätzlichen Belastungen durch den Straßenverkehr nicht hingenommen werden sollen, ist ein entsprechendes besonderes Angebot der Bahnen zusammen mit den betroffenen Regionen aufzu-bauen.“ Daß der Bahn dabei als Voraussetzung gerechte Wett-bewerbsbedingungen verschafft werden müssen, versteht sich. Zu den Verbesserungen der Attraktivität und der Wett-bewerbsfähigkeit sind dabei auch zu zählen:

- a) Die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Güterver-kehrskonzeptes, wozu eine gezielte Förderung des kombi-nierten Verkehrs und die Mitbenutzung der bestehenden Hochgeschwindigkeitsnetze für den Güterverkehr gehö-ren. Das Marketing im Güterverkehr muß grenzüberschrei-tend organisiert werden, weil im grenznahen Raum die An-teile der nationalen Eisenbahn-Gesellschaften relativ ge-ring sind.
- b) „Das Angebot von grenzüberschreitend abgestimmten Fahrplänen. Durch eine bedarfsorientierte abgestimmte Fahrplangestaltung sind Verbesserungen in der Ausnut-zung vorhandener und in Einzelfällen zu ergänzender Kapazitäten nachhaltig anzugehen und die Attraktivität der Schiene für den Personenverkehr zu steigern. Für den Ar-beits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Berufsverkehr soll ein möglichst regelmäßiges Angebot (d. h. im Taktfahrplan) erfolgen.“
- c) „Die Entwicklung grenzüberschreitender Nahverkehrsver-bände. Die nationalen Bedingungen für den Nahverkehr sind recht unterschiedlich und deshalb für eine Ausweitung

des grenzüberschreitenden Nahverkehrs ausgesprochen hinderlich. Sie sollten deshalb jeweils auf das kundenfreundlichste Niveau hin harmonisiert werden.“

4. Nahverkehr/Regio-S-Bahn

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- sich mit allen ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten dafür einzusetzen, daß im Großraum Basel ein grenzübergreifender Verkehrsverbund geschaffen wird unter Einbeziehung aller Nahverkehrsträger und unter Beachtung der Verknüpfungen mit dem öffentlichen Regional- und Fernverkehr sowie dem Straßenverkehr. Rückgrat dieses Verkehrsverbunds bildet die Regio-S-Bahn, die weit überwiegend auf vorhandener Infrastruktur errichtet werden kann. Die Deutsche Bundesbahn als von dem Projekt mitbetroffene ist anzuweisen, die jetzt notwendigen Untersuchungs- und Planungsaufträge zu erteilen. „Dabei ist zu berücksichtigen, daß das Gelingen dieses grenzüberschreitenden Vorhabens davon abhängen wird, inwieweit Partikularinteressen bei allen Partner/innen zugunsten des Gesamtprojektes in den Hintergrund treten“;
- sich an der Durchführung einer detaillierten Verkehrsdatenaufbereitung zu beteiligen. „Zur Klärung der Detailfragen der Netzlinien-, Fahrplan- und Tarifgestaltung sowie der Ermittlung der wirtschaftlichen, verkehrlichen und umweltrelevanten Auswirkungen auf Betreiber/innen, Benutzer/innen und Allgemeinheit ist sobald wie möglich eine feinräumige Datenermittlung/-aufbereitung durchzuführen“;
- sich für die umfassende Bewertung und Beurteilung des Gesamtprojekts an der Erarbeitung eines gemeinsamen Bewertungsverfahrens zu beteiligen, „das den vielfältigen Aspekten einer betriebswirtschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen/gesamtgesellschaftlichen Beurteilung sowohl aus gemeinsamer als auch aus jeweils nationaler Sicht gerecht wird“;
- sich auf europäischer Ebene für die umgehende Realisierung der Regio-S-Bahn als europäisches Pilotprojekt einzusetzen. „Für die Regio-S-Bahn und den Verkehrs- und Tarifverbund Großraum Basel als erstem umfassenden und integrierten Nahverkehrsangebot über die Grenzen der Staaten hinweg ist eine Einstufung als europäisches Pilotprojekt anzustreben.“

Begründung

„Die Region Oberrhein als über die Staatsgrenzen hinweg eng verflochtenes europäisches Wirtschaftsgebiet ist wie keine andere Region geeignet zur exemplarischen Darstellung der Vorteile einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, gerade auch im öffentlichen Personennahverkehr. Obwohl am südlichen Oberrhein mit dem Zentrum Basel vielfältige Ver-

flechtungen von Handel und Industrie sowie von Einwohner/innen und Arbeitsplatzstandorten über die bestehenden Grenzen hinweg bestehen, wurden bisher auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs als wichtigem Bindeglied eines Ballungsraumes kaum entscheidende Schritte zu einer gemeinsamen Lösung getan.“⁷⁾)

Der große Aufschwung vor allem der Stadt Basel als Wirtschaftszentrum in den vergangenen Jahrzehnten hat mittlerweile zu einer enormen Steigerung des grenzüberschreitenden Pendler-, aber auch des grenzüberschreitenden Geschäfts- und Einkaufsverkehrs geführt. „Die Bewältigung des so entstandenen Verkehrs wurde beinahe vollständig dem Pkw überlassen, eine Aufwertung bzw. 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 – gekennzeichnet ist durch voneinander beinahe vollständig getrennte eigenständige Netze. Es existiert heute keine grenzüberschreitende Schienennahverkehrsverbindung, weder im Eisenbahn- noch im Straßenbahnverkehr.

Die jeweiligen nationalen Linien enden in den jeweiligen nationalen Bahnhöfen. (...) 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 generelle Mangel an öffentlichen Verkehrsverbindungen hat zur Folge, daß der grenzüberschreitende Nahverkehr auch heute weit überwiegend mit dem Pkw realisiert wird. 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. (...)

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/innen auf den öffentlichen Verkehr erreicht und damit ein spürbarer Beitrag zur Entlastung der Straßen in diesem Raum sowie ganz allgemein zur Verringerung der Umweltbelastungen geleistet werden.

Gemeinsames Ziel aller Beteiligten muß es sein, ein integriertes und koordiniertes grenzüberschreitendes Verkehrsangebot in Form eines geeigneten Verbunds zu schaffen, das folgende Aspekte berücksichtigt:

- einheitliche und auf alle ÖPNV-Betreiber (Bahn und Bus) der Region abgestimmte Kooperation im Bedienungsangebot,

⁷⁾ Dies und alle folgenden Zitate: a.a.O. S. 161 bis 175

- Verknüpfung zwischen öffentlichem und Individualverkehr,
- Tarifgestaltung, die die durchgängige Benutzung aller beteiligten öffentlichen Verkehrsmittel in den drei Ländern grenzüberschreitend mit einem Fahrschein ermöglicht.“

Bonn, den 19. Januar 1989

Frau Teubner

Frau Rock

Weiss (München)

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion