

## Endstation Grenze? Die aktuelle Situation des grenzübergreifenden ÖPNV



**Innerhalb Deutschlands gehört die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zur rechtlich verankerten Daseinsvorsorge. Doch wie sieht die konkrete Situation in den Grenzregionen aus? Bestehen genügend grenzübergreifende ÖPNV-Angebote zwischen der Bundesrepublik und ihren Nachbarn? Mittels umfangreicher Recherchen konnten deutschlandweit 179 grenzüberschreitende Verbindungen per Regionalzug, S-Bahn, Straßenbahn, Fähre, Bus, Ruftaxi oder Taxibus ausfindig gemacht werden. Es gibt jedoch erhebliche regionale Disparitäten, wie die aktuelle interaktive Übersichtskarte verdeutlicht. Von Lukas Adolphi, Wladimir Sgibnev und Tonio Weicker**

### Endstation Grenze

Um Grenzregionen zu stärken und die europäische Integration weiter voranzutreiben, hat die Europäische Kommission (2022) die Förderung grenzübergreifender Mobilität zu einem der fünf Hauptziele ihrer Kohäsionspolitik (Förderung einer ausgewogenen und nachhaltigen territorialen Entwicklung) bis 2027 erklärt. Dazu müssen jedoch verschiedene Hürden überwunden werden: Auf beiden Seiten der Grenze müssen Informationen miteinander geteilt und Fahrpläne und Tarifsysteme aufeinander angepasst werden, sodass eine gemeinsame Koordination des grenzübergreifenden ÖPNV möglich wird. Selbst innerhalb Deutschlands ist dies beispielsweise zwischen den Bundesländern keine Selbstverständlichkeit. Darüber hinaus muss auch die technische Kompatibilität der Infrastruktur sichergestellt beziehungsweise neu entwickelt werden, etwa in Bezug auf Bahnstromsysteme, die signaltechnische Ausrüstung und arbeitsrechtliche Vorschriften (Medeiros u. a. 2021). Eine grenzüberschreitende Ausschreibung, Finanzierung und Bestellung von Verkehrsleistung, Fahrzeugen und Instandhaltung stellt die Aufgabenträger vor zusätzliche organisatorische Hürden.

Zwischen Frankreich und Deutschland ist beispielsweise das grenzüberschreitende Bahn-Angebot durch zu wenige geeignete Fahrzeuge mit geringen Kapazitäten limitiert und „erfüllt in keiner Weise die heutigen Kundenanforderungen“ (Heilmann 2022, S. 5). Aus diesem Grund wurden bereits 30 neue Züge bestellt, die mehr Fahrgästen Platz bieten und sowohl elektrisch als auch mit einem Dieselmotor betrieben werden, sodass sie flexibler einsetzbar sind. Der Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen wird jedoch dadurch erschwert, dass drei der insgesamt sieben Bahnstrecken zwischen Frankreich und Deutschland sanierungsbedürftig sind und eine Einigung auf gemeinsame, attraktive Tarife noch aussteht (Heilmann 2022).

Damit die innereuropäische Grenze nicht zur Endstation wird, sind sowohl finanzielle Mittel als auch politischer Wille notwendig. In Deutschland sind die Planung und Organisation des ÖPNV dezentralisiert und Aufgabe kommunaler und regionaler Aufgabenträger. Kommunen, Landkreise, Zweckverbände, Verkehrsverbände und Bundesländer müssen an einem Strang ziehen und bei grenzüberschreitenden Kooperationen eine besondere Anstrengung leisten. Die großen Unterschiede in der Dichte und Taktung grenzüberschreitender Verbindungen verwundern daher nicht: Die beiden Deutschlandkarten, die auf eigenen aktuellen Recherchen basieren (Glossar), geben einen Überblick über den Status Quo in Deutschland. Es werden regionale Defizite sichtbar, die zugleich erhöhte Handlungsbedarfe signalisieren.

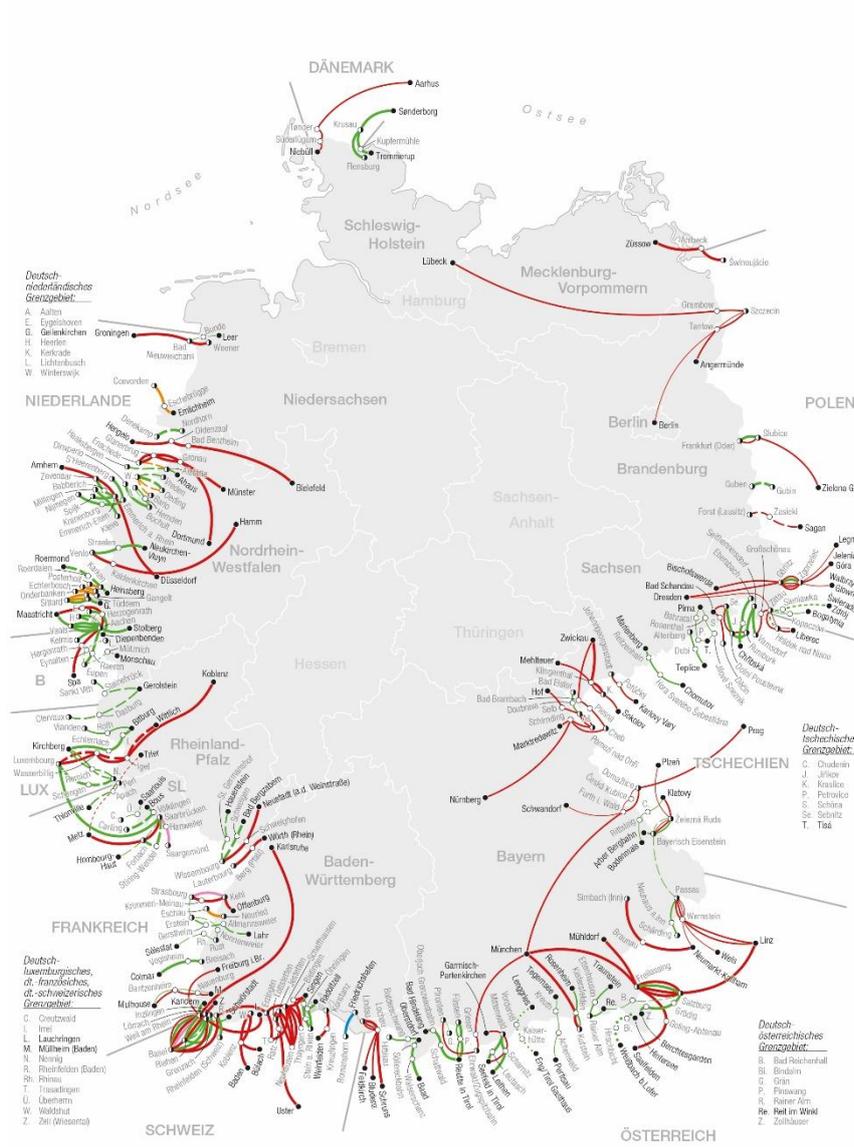
## Regionale Unterschiede

Schon der erste Blick auf **Karte 1** zeigt, dass die insgesamt 179 grenzüberschreitenden ÖPNV-Linien in Deutschland ungleich verteilt sind: Während die Grenzgebiete zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz sowie Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden durch viele Verbindungen und hohe Taktungen eng miteinander verbunden sind, sieht es zwischen Bayern und Tschechien oder Brandenburg und Polen ganz anders aus. Mit Hilfe des Tooltips kann jede grenzübergreifende Verbindung mit Verkehrsmittel, Takt, Bedientagen und Sitzplätzen angezeigt werden.

**Karte 2** gibt die räumlichen und zeitlichen Intensitäten der grenzüberschreitenden ÖPNV-Linien in den jeweiligen Grenzregionen wieder. Die Grenzregion Saarland-Luxemburg kann mit durchschnittlich 28 Fahrten pro Stunde und 100 Grenzkilometer die mit Abstand höchste räumliche Intensität von ÖPNV-Verbindungen vorweisen, wobei der hohe Wert vor allem auf die verhältnismäßig kurze Grenze und nicht auf die Anzahl der Fahrten pro Stunde zurückzuführen ist. Direkt danach folgen die Grenzregionen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz sowie Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden. Die hohe Dichte und Taktung des ÖPNV kann dabei nicht allein den deutschen Aufgabenträgern zugeschrieben werden. Insbesondere Luxemburg und die Schweiz treiben den Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen durch Investitionen und neue Kooperationen voran (Cavallaro/Dianin 2020).

Schlusslichter bilden die Grenzregionen zwischen Rheinland-Pfalz und Belgien, Bayern-Tschechien, Brandenburg-Polen und Niedersachsen-Niederlande mit weniger als zwei Fahrten pro Stunde und 100 Grenzkilometer. Die dominierenden Verkehrsmittel im ÖPNV sind dabei in allen Grenzregionen Busse und Regionalzüge. Grenzüberschreitende Straßenbahnlinien werden in Deutschland ausschließlich in Weil am Rhein, Kehl und Saarbrücken betrieben und befinden sich somit in bereits engmaschig vernetzten Ballungsräumen (**Karte 1**). Die visualisierten ÖPNV-Angebote bilden jedoch in keiner Weise das tatsächliche Mobilitätsgeschehen ab. So findet in den polnisch-brandenburgischen und tschechisch-bayrischen Grenzregion intensiver Pendelverkehr statt, der aber nahezu komplett über das Auto abgewickelt wird.

# Karte 1



## Grenzüberschreitender Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) Stand 2021

Verkehrsmittel

- Zug (IRE, RE, RB und S-Bahn)
  - Bus
  - Tram
  - Fähre
  - Ruftaxi/Taxisus\*
- \* mit Voranmeldung nach Bedarf

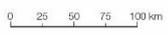
- ### Häufigkeit/Takt
- 15 bis 60 min
  - 2 bis 6 Stunden
  - 1- bis 3-mal pro Tag

- ### Bedientage
- täglich
  - werktags/Montag bis Samstag
  - nur am Wochenende
  - saisonal

- Singen Start/Ziel der ÖPNV-Linie
- Sella Grenzort – Halt vor/nach der Grenze
- ◐ Görlitz Start/Ziel und Grenzort

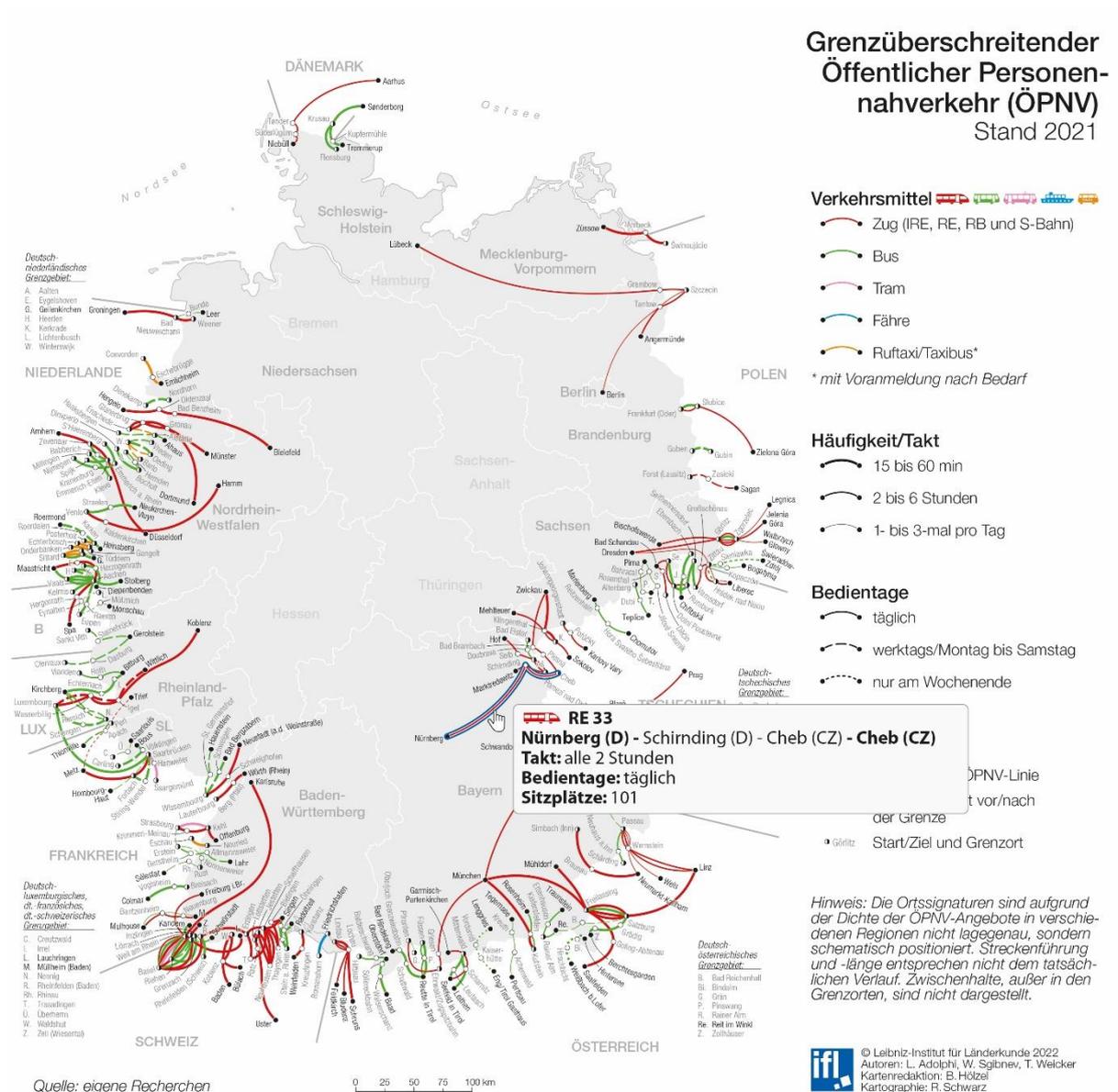
*Hinweis: Die Ortssignaturen sind aufgrund der Dichte der ÖPNV-Angebote in verschiedenen Regionen nicht lagegenau, sondern schematisch positioniert. Streckenführung und -länge entsprechen nicht dem tatsächlichen Verlauf. Zwischenhalte, außer in den Grenzorten, sind nicht dargestellt.*

Quelle: eigene Recherchen



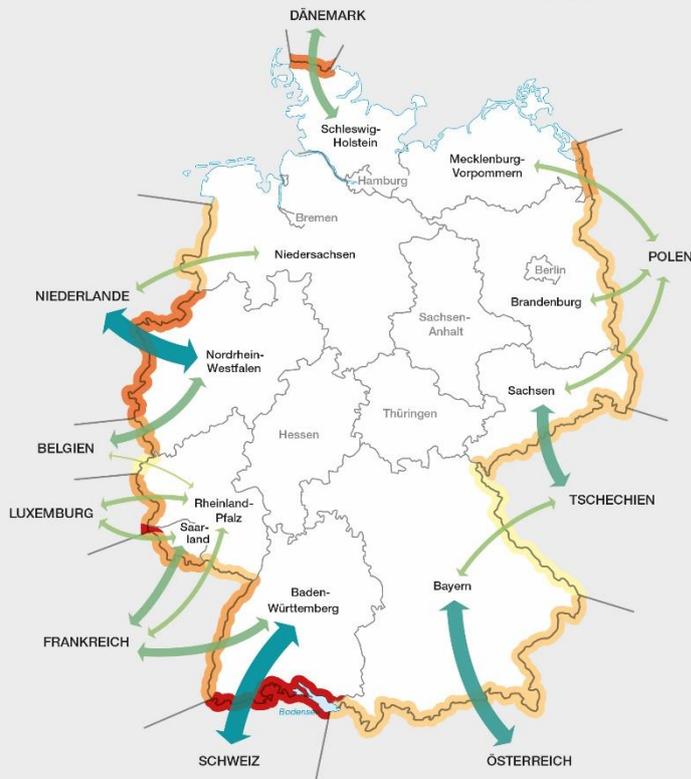
© Leibniz-Institut für Länderkunde 2022  
Autoren: L. Adolphi, W. Sgibnev, T. Weicker  
Kartenredaktion: B. Hölzel  
Kartographie: R. Schwarz

# Karte 1 (Screenshot der interaktiven Online-Karte)



## Karte 2

### Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen 2021 zwischen den Bundesländern und ihren Nachbarstaaten



Bundesland	Zielland	Fahrten pro Stunde	Fahrten pro Stunde je 100 Grenz-km
Baden-Württemberg	Frankreich	7,25	4,05
Baden-Württemberg	Schweiz	39,50	12,50
Bayern	Österreich	23,67	2,89
Bayern	Tschechien	3,33	0,93
Brandenburg	Polen	4,45	1,77
Mecklenburg-Vorpommern	Polen	2,50	3,21
Niedersachsen	Niederlande	4,17	1,92
Nordrhein-Westfalen	Belgien	5,33	5,38
Nordrhein-Westfalen	Niederlande	35,84	9,98
Rheinland-Pfalz	Belgien	0,50	0,86
Rheinland-Pfalz	Frankreich	3,33	2,97
Rheinland-Pfalz	Luxemburg	4,00	3,17
Saarland	Frankreich	5,33	3,39
Saarland	Luxemburg	2,83	28,30
Sachsen	Polen	3,17	2,58
Sachsen	Tschechien	10,83	2,39
Schleswig-Holstein	Dänemark	5,50	8,21



Quelle: eigene Recherchen

ifl © Leibniz-Institut für Länderkunde 2022  
Autoren: L. Adolphi, W. Sgibnev, T. Weicker  
Redaktion: B. Hölzel  
Grafik: R. Schwarz

## Glossar

### Zur Methodik

Da bislang keine Übersicht über grenzüberschreitende ÖPNV-Linien in Deutschland existierte, mussten alle Daten für die beiden Karten selbst recherchiert werden. Dabei sind die 42 Verkehrsverbünde berücksichtigt worden, die an die Nachbarstaaten Deutschlands grenzen. Auf den jeweiligen Verbund-Websites sind zunächst die Netzpläne und Kursbücher nach grenzüberschreitenden Verbindungen, den entsprechenden Liniennummern sowie deren Start- und Ziel-Orten gesichtet worden. In einem zweiten Schritt sind über die Verbindungssuche im DB-Navigator und gezielte Internet-Recherchen weitere Daten über den Betreiber der Linie, die grenznahen Haltestellen im In- und Ausland, die Taktung und die Bedientage erhoben worden. Die Untersuchung beschränkt sich auf den ÖPNV: Regionalzüge, S-Bahnen, Straßenbahnen, Fähren, Busse, Ruftaxis und Taxibusse. Die Fernverkehrsverbindungen (EC/IC, ICE, NJ u. Ä.) sind aussortiert worden.

Die Online-Auftritte der Verkehrsverbünde unterscheiden sich stark in ihrer Aktualität, ihrem Informationsgehalt und ihrer Nutzerfreundlichkeit. Daher ist nicht auszuschließen, dass einzelne Linien übersehen worden sind. Die 179 identifizierten grenzüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen, die in **Karte 1** abgebildet sind, sind jedoch mehrfach überprüft worden. Unter anderem ist eine Qualitätssicherung mit Kontrollrecherchen über das Open-Source-Portal [öpnvkarte.de](https://www.oepnvkarte.de) durchgeführt worden.

## Quellen

Cavallaro, Federico u. Alberto Dianin (2020): Efficiency of public transport for cross-border commuting: An accessibility-based analysis in Central Europe. *Journal of Transport Geography* 89, 102876. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102876>  
Abrufdatum: 27.07.2022

Europäische Kommission (Hrsg.) (2022): Priorities for 2021 – 2027.  
URL: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/how/priorities](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/how/priorities)  
Abrufdatum: 27.07.2022

Europäische Kommission (Hrsg.) (2019): Boosting cross-border regions through better transport. *Regional and Urban Policy*. Brüssel: Europäische Kommission.  
URL: [file:///C:/Users/v\\_bode/AppData/Local/Temp/boosting%20cross-border%20regions%20through%20better%20transport-KN0119806ENN.pdf](file:///C:/Users/v_bode/AppData/Local/Temp/boosting%20cross-border%20regions%20through%20better%20transport-KN0119806ENN.pdf)  
Abrufdatum: 27.07.2022

Heilmann, Michael (2022): Grenzenlos unterwegs – Neue Verbindungen auf der Schiene zwischen Deutschland und Frankreich. *Deutscher Nahverkehrstag*. Koblenz, 13.06.2022.  
URL: [https://www.deutschernahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2022/07/DNT2022\\_Vortrag\\_Heilmann\\_dt-franz\\_Grenzverkehr.pdf](https://www.deutschernahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2022/07/DNT2022_Vortrag_Heilmann_dt-franz_Grenzverkehr.pdf)  
Abrufdatum: 27.07.2022

Medeiros, Eduardo u. a. (2021): Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. *The European case. Case Studies on Transport Policy* 9, 291–301.  
<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>  
Abrufdatum: 27.07.2022

### Bildnachweis

Die Tram 8 verbindet Basel mit Weil am Rhein; Haltestelle Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum der Basler Tramlinie 8; Andreas Schwarzkopf [Ausschnitt], URL:  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Haltestelle\\_Weil\\_am\\_Rhein\\_Bahnhof\\_Zentrum\\_der\\_Basler\\_Tramlinie\\_8,\\_8.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Haltestelle_Weil_am_Rhein_Bahnhof_Zentrum_der_Basler_Tramlinie_8,_8.jpg)

### Zitierweise

Adolphi, Lukas; Sgibnev, Wladimir u. Tonio Weicker (2022): Endstation Grenze? Die aktuelle Situation des grenzübergreifenden ÖPNV. In: *Nationalatlas aktuell* 16 (09.2022) 7 [27.09.2022]. Leipzig: Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL). URL: [https://aktuell.nationalatlas.de/Verkehr-7\\_09\\_2022-0-html/](https://aktuell.nationalatlas.de/Verkehr-7_09_2022-0-html/)



Nationalatlas aktuell wird mitfinanziert durch Steuermittel auf der Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

## Autoren



### **Lukas Adolphi M. Sc.**

Katholische Universität Eichstätt-Ingolstadt  
Ostenstraße 18  
85072 Eichstätt

Tel: 0162 3052856  
E-Mail: [lukas.adolphi@ku.de](mailto:lukas.adolphi@ku.de)



### **Dr. Wladimir Sgibnev**

Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL)  
Schongauerstraße 9  
04328 Leipzig

Tel: 0341 600 55-161  
E-Mail: [w\\_sgibnev@leibniz-ifl.de](mailto:w_sgibnev@leibniz-ifl.de)



### **Dr. Tonio Weicker**

Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL)  
Schongauerstraße 9  
04328 Leipzig

Tel: 0341 600 55-172  
E-Mail: [t\\_weicker@leibniz-ifl.de](mailto:t_weicker@leibniz-ifl.de)