

Arbeitsgruppe 3 “Verkehr”

Empfehlungen für eine zukunftsorientierte Mobilität für die Großregion

Das Thema Verkehr bleibt ein Dauerbrenner für den Wirtschafts- und Sozialausschuss der Großregion.

Ob aus Sicht des Arbeitnehmers oder des Arbeitgebers, die Mobilitätsthematik betrifft jeden. Mit zunehmender Mobilität von Personen und Gütern bestimmt die schnelle Erreichbarkeit der Großregion per Straße, Schiene, Binnenschiff und Flugzeug in entscheidendem Maße deren Chancen für Wachstum und Beschäftigung. Zudem prägen Schnelligkeit, Komfort und Frequenz der regionalen und überregionalen Verkehrsrelationen ganz wesentlich den Eindruck, den Kunden, Geschäftspartner und Touristen von einem Standort erhalten. Hierbei darf man selbstverständlich die tagtäglich negativen Auswirkungen dieses wachsenden Mobilitätsbedarfs auf die Umwelt nicht außer Acht lassen.

Es besteht akuter Handlungsbedarf in allen Bereichen rund um das Thema der Mobilität. Die Arbeitsgruppe *Verkehr* des Wirtschafts- und Sozialausschusses hat sich unter der wallonischen Präsidentschaft in 5 Arbeitssitzungen ganz intensiv mit einer zukunftsfesten Mobilität für die Großregion auseinandergesetzt.

Neben einem regen Austausch von „Best Practices“ mit dem Ziel der Nachahmung innerhalb der Teilregionen beschäftigte sich die Arbeitsgruppe *Verkehr* mit der Ausarbeitung von konkreten Empfehlungen für eine zukunftsorientierte Mobilität für die Großregion, wobei Einigkeit darüber erzielt wurde, dass die Mobilitätsprojekte der Großregion eine Mobilitätsverlagerung insbesondere des Personenverkehrs auf öffentliche und alternative Mobilitätsformen zum Ziel haben sollten.

Hierbei ist nach Einschätzung der Arbeitsgruppe *Verkehr* der multimodalen Mobilität eine besondere Bedeutung beizumessen und dementsprechend die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel mit anderen Mobilitätsangeboten voranzutreiben und als Gesamtsystem zu optimieren. Die Möglichkeiten der Digitalisierung unterstützen diese notwendige Vernetzung. Desweiteren sollten

die Hauptzentren der Großregion noch besser durch den Umweltverbund miteinander vernetzt werden.

Allgemein sollte eine Stärkung der Vernetzung der Großregion durch eine notwendige Festigung und Ausweitung der grenzüberschreitenden Kooperation umgesetzt werden. Insgesamt wurden vier Themenblöcke, die immer wieder ineinandergreifen und sich überlappen, identifiziert und näher behandelt:



Festigung und Ausweitung der grenzüberschreitenden Kooperation:
4 Ebenen: Angebote + Tarife + Infrastruktur + Kommunikation / Information / Marketing

A. Überschneidung der Themenblöcke Angebote und Kommunikation/Information/Marketing.

1) Aufbau einer grenzübergreifenden Beobachtungsstelle für globale Mobilitätsinformationen

Die Arbeitsgruppe schlägt vor, ein grenzübergreifendes Mobilitätsportal mit allen wichtigen Informationen über das Mobilitätsverhalten in der Großregion aufzubauen und daraus Maßnahmen für eine zukunftsfeste Mobilität abzuleiten. Zusätzlich sollten die Mobilitätslayer der

Geoinformationssysteme der Teilregionen durch Synergien zwischen den Katasterämtern zusammengeführt werden. Für diese arbeitsintensiven Projekte könnten eventuell Fördermittel durch Interreg beantragt werden. Das bestehende Geoportal <http://gis-gr.eu/> als großregionale Plattform könnte für diesen Zweck um die nötigen Funktionalitäten erweitert werden.

2) Statistische Erhebung und Wirkungsanalyse der Grenzpendlerströme

Die Pendlerströme pro Richtung und pro Verkehrsträger sollten regelmäßig statistisch erfasst werden und für eine regelmäßige Überprüfung des grenzüberschreitenden Leistungsangebots von Bahn und Bus genutzt werden. Darüber hinaus sollten die bestehenden sowie auch zukünftigen ÖPNV-Produkte, Vertriebswege und auch Interoperabilitätsstrukturen bewertet und identifiziert werden. Ziel muss sein, eine gemeinsame grenzüberschreitende zielgruppenspezifische Verkehrs- und ÖPNV-Planung zu realisieren.

3) Open Data der Großregion

Die Arbeitsgruppe fordert den Aufbau einer einheitlichen Open Data Plattform (Internetportal), wo alle öffentlichen Daten rund um die Mobilität der Großregion zugänglich gemacht werden und somit von jedermann frei genutzt, modifiziert und geteilt werden dürfen. Dies bringt Chancen auf steigende Markttransaktionen, neue Arbeitsplätze im Zusammenhang mit Open Data Services- und Produkten sowie Kosteneinsparungen und Effizienzsteigerungen mit sich. Mit Blick auf das Thema Mobilität wird u. a. vorausgesagt, dass das Bereitstellen und der gezielte Einsatz von Mobilitätsdaten eine Vielzahl von Staukilometern einsparen, ÖPNV-Nutzung optimieren, sowie Pendlerströme entzerren können.

4) Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements und Anbindung von Gewerbebezonen

Betriebliches Mobilitätsmanagement wird in allen Teilregionen der Großregion praktiziert. Daher sollte eine Nutzung möglicher Synergien zwischen öffentlichen Strukturen analysiert sowie grenzübergreifende Kooperationen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in grenzüberschreitenden Räumen angestrebt werden. Ein regelmäßiger Austausch unter den Akteuren über bestehende Initiativen und Best-Practice Beispiele in der Großregion in Form von Arbeitsgruppen, Workshops, Tagungen und eines passenden Internetportals würde das Thema dynamisieren. Die Arbeitsgruppe schlägt vor, eine Taskforce „betriebliches Mobilitätsmanagement“ mit dem Schwerpunkt des Berufspendlers innerhalb des grenzüberschreitenden Projektes Mobiregio zu schaffen.

B. Überschneidung der Themenblöcke Tarifprodukte und Angebote

1) Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich Tarifprodukte

Die Großregion sollte untersuchen inwieweit ein gemeinsames grenzüberschreitendes Tarifprodukt für die Großregion von Nutzen wäre. Hierbei sollte auf eine Vereinfachung der Vertriebs-, Clearing- und Kontrollwege geachtet werden. Eine weitere Idee ist, die Gültigkeit der Fahrkarten, sowohl im

Bus- als auch Schienenverkehr, bis zum ersten Halt nach der Grenze auszudehnen. Darüber hinaus schlägt die Arbeitsgruppe vor, dass eine verkehrsträgerübergreifende Anerkennung der grenzüberschreitenden Tarifkarten umgesetzt werden sollte. Somit könnte beispielsweise ein Inhaber eines Hin- und Rückfahrtscheines für den Bus von Luxemburg nach Trier auch mit dem Zug wieder zurückfahren. Ebenfalls wurde vorgeschlagen, dass eine harmonisierte Lösung für das Nutzen des Jobticketangebots im grenzüberschreitenden ÖPNV von allen Akteuren angestrebt werden sollte.

C. Überschneidung der Themenblöcke der Infrastruktur und Angebote

1) Priorisierung der Infrastrukturprojekte für Schiene, Straße und Wasser.

Die Arbeitsgruppe des WSAGR ist sich bewusst, dass es eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten in der Großregion gibt, die sowohl für die Wirtschaft als auch für die Pendler von enormer Bedeutung sind. Jedoch gilt es zu priorisieren und deshalb setzt sich die Arbeitsgruppe insbesondere für die prioritäre Umsetzung folgender Infrastrukturprojekte ein:

Schiene:

- Bahnprojekt „Eurocaprail“ auf der Schienenachse Brüssel – Luxemburg – Straßburg, Verbesserung der Verbindung Luxemburg-Brüssel.
- Hochgeschwindigkeitsverkehr LGV Ost, POS Nordost: Ausbau der Hochgeschwindigkeitsverbindung Baudrecourt-Mannheim via Kaiserslautern und Saarbrücken zur verbesserten Anbindung der Großregion an die Rhein-Rhône-Achse und Paris.

Straße:

- Autobahnprojekt A31: Verbesserung der überlasteten Verbindung zwischen Luxemburg und Nancy.
- Autobahnprojekt Lückenschluss A1: Realisierung des fehlenden Abschnitts zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Blankenheim zur Anbindung der Großregion an den Westen und Norden Deutschlands.

Binnenschifffahrt:

- Zügiger Ausbau der Moselschleusen mit jeweils zwei Schleusenkammern.

2) Stärkung der Fahrradkultur in der Großregion

Die Arbeitsgruppe spricht sich für eine Stärkung der Fahrradkultur in der Großregion aus. Neben den touristischen Radverkehren sollten besonders Alltagsradverkehre durch die Schaffung von ausgewiesenen Fahrradrouten attraktiver gestaltet werden. In diesem Sinne sollten Fahrradschnellwege zwischen den Hauptzentren (Arbeits- und Freizeitverkehr) geschaffen werden.

Dabei sollte der Einsatz von Pedelecs und E-Bikes als Chance wahrgenommen werden, um zusätzliche Nutzergruppen für das Fahrrad als umweltfreundliches Transportmittel zu gewinnen.

Weitere mögliche Ansätze im Bereich der aktiven Mobilität:

- Grenzüberschreitendes Netzwerk von Fahrradverleihstellen (One-Way Abgabe).
- Analyse von sanften Maßnahmen (z.B. Aufwandsentschädigung pro Kilometer bei aktiver Nutzung des Fahrrads für Berufswege).
- Sicherheitsgefühl für die aktive Mobilität (Fahrrad- und Fußgängerinfrastrukturen; Sensibilisierung).
- Schaffung eines Angebotes von grenzüberschreitenden Fahrradbussen
- Ein weiteres fehlendes Puzzlestück ist die grenzüberschreitende Verknüpfung der Radwegeausschilderung.

3) Stärkung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes

Eine der effizientesten Stellschrauben für eine Senkung des Verkehrsaufkommens und damit von Lärm und Umweltbelastung ist die Parkraumbewirtschaftung. Selbstverständlich sollte auf ein Parkraummanagement, das eine wirtschaftlich tragbare Balance zwischen Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstädte ermöglicht, geachtet werden. Allgemein sollten grenzübergreifende Kriterien für eine ausgereifte Parkraummanagementstrategie ausgearbeitet werden.

Neue Wirtschaftsaktivitäten und neue Wohnsiedlungen sollten nur noch an Orten gefördert werden, wo eine gute ÖPNV-Anbindung bereits vorhanden ist. Für den Fall wo noch gar keine Anbindung vorhanden ist, sollte zumindest von Anfang an die Möglichkeit einer adäquaten ÖPNV-Anbindung geplant und diese auch später umgesetzt werden. Bereits bestehende Gewerbegebiete sollten noch besser an das ÖPNV-Netz angebunden werden.

Die Arbeitsgruppe plädiert für einen intensiven grenzüberschreitenden Austausch über Best Practices bei der Reduktion von Schadstoffemissionen im Straßenverkehr. Hierbei sollten die Umweltaspekte (Luft- und Lärmbelastung) in den urbanen Zentren stärker berücksichtigt werden.

Ebenfalls interessant könnte eine Aufwandsentschädigung pro Kilometer (*incentives, sprich direkte finanzielle Anreize*) bei Nutzung des ÖPNV oder von aktiven Mobilitätsformen (Fahrrad; Zu Fuß gehen) sein. Nebenbei bemerken kann man, dass häufigere körperliche Bewegung, wie z.B. durch aktive Mobilitätsformen, das Risiko hinsichtlich der Gesamtmortalität, für Bluthochdruck und Typ-2-Diabetes, sowie für Stress, Angst und Depression reduziert. Der Anteil an Personen mit Adipositas in Gebieten mit einem hohen Anteil an aktiven Mobilitätsformen ist geringer als in Gebieten mit hoher Pkw-Nutzung.

Dann sollten auch die Entwicklungspotentiale der Elektromobilität und Chancen des autonomen Fahrens genutzt werden.

D. Überschneidung der Themenblöcke der Kommunikation/Information/Marketing und der Infrastruktur

1) *Mobiregio*, gemeinsame Kommunikationsstrategie für den öffentlichen Personenverkehr und alternative Mobilitätsformen

Das Projekt *Mobiregio* hat eine Mobilitätsverlagerung auf öffentliche und alternative Mobilitätsformen als Zielsetzung. Es gilt, die Netzwerkbildung der Akteure der Grenzregion zu fördern.

Semestrielle Treffen der „*Communication Taskforce Mobiregio*“ sollen die Arbeitspakete definieren, so dass grenzübergreifende Aufklärungskampagnen bezüglich alternativer Verkehrsformen (ÖPNV, P+R, Mitfahrerparkplätze und –systeme, Sanfte Mobilität) eingeführt werden können.

Die „*IT-Taskforce Mobiregio*“ soll eine Weiterentwicklung des bestehenden Mobilitätsportals der Großregion *Mobiregio* analysieren. Die nächsten Schritte könnten die Integration der Tarifwelt sowie die multimodale Fahrplanauskunft und Integration alternativer Mobilitätsformen sein. Eine Verlinkung von *Mobiregio* auf Eventportalen könnte ebenfalls die nachhaltige Mobilität im Freizeitverkehr innerhalb der Großregion begünstigen.

Alle zwei Jahre sollte eine Konferenz mit dem Titel „*Nahverkehrstag der Großregion*“ organisiert werden und somit alle Akteure im Bereich alternativer Mobilität der Großregion zusammenführen. Themenforen, Fachvorträge und Diskussionsrunden sowie eine Fachmesse könnte diese Veranstaltung abrunden.

Mit allen Teilregionen sollte geprüft werden, ob die Schaffung eines EVTZ (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit) die richtige Struktur für die weitere Umsetzung der *Mobiregio*-Idee sein könnte.

2) *Telearbeit* als ergänzende, flexible und familienfreundliche Arbeitsform

Die Arbeitsgruppe hat sich ebenfalls mit dem Thema der *Telearbeit* beschäftigt.

Die Arbeitsgruppe sieht durch die Digitale Revolution ein gewisses Potenzial im Themenfeld der *Telearbeit*. Arbeitgeber sparen auf diese Weise Büroflächen und Mitarbeiter Arbeitswege. Flexible Arbeitsmodelle entzerren Pendlerströme und entlasten unsere Straßen sowie den ÖPNV. Die Arbeitsgruppe empfiehlt dem Gipfel der Großregion die Rahmenbedingungen und Potenziale der *Telearbeit* genauestens zu analysieren und diese anschließend anzupassen, um gegebenenfalls Pilotprojekte zu fördern.

November 2016

Vorsitzender: Gilles Dostert

Stellvertretender Vorsitzender: René Birgen