LANDTAG
RHEINLAND-PFALZ

Der Präsident des Landtags

An den
Ausschuss für Inneres, Sport und
Infrastruktur
Herrn Vorsitzenden Michael Hüttner, MdL
Kaiser-Friedrich-Straße 3
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
16/4967
VORLAGE

27. Januar 2015

Sehr geehrter Herr Kollege Hüttner,

der Interregionale Parlamentarier-Rat (IPR) hat in seiner Plenarsitzung am 28. November 2014 in Trier folgende Empfehlung verabschiedet:

- **Neue Wege für eine bessere Lebensqualität in der Großregion.**

Der Oberrheinrat hat in seiner Plenarsitzung am 1. Dezember 2014 in Germersheim folgende Beschlüsse verabschiedet:

- **Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht in Deutschland**
- **Zweisprachige Beschilderung wichtiger touristischer Destinationen im Oberrheingebiet.**

Die genannte Empfehlung und die Beschlüsse leite ich Ihnen zu Ihrer Information und zur Information des Ausschusses für Inneres, Sport und Infrastruktur zu.

Ich rege an zu prüfen, ob Sie die Empfehlung des IPR und die Beschlüsse des Oberrheinrates zur Beratung im Ausschuss für Inneres, Sport und Infrastruktur vorsehen.

Mit freundlichen Grüßen

Joachim Mertes

Anlagen

Platz der Mainzer Republik 1 · 55116 Mainz · Telefon: (0 61 31) 208-2200 · Fax: (0 61 31) 208-2566
E-Mail: praesident@landtag.rlp.de · www.landtag.rheinland-pfalz.de

CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL
INTERREGIONALER PARLAMENTARIER-RAT
Saarland - Lorraine - Luxembourg - Rheinland-Pfalz - Wallonie - Communauté Française de Belgique - Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens
23, rue du Marché-aux-Herbes, L-1728 Luxembourg Tél : (352) 466966-1 Fax : (352) 466966-209

Kommission 3 „Verkehr und Kommunikation"
Isolde Ries, MdL,
Landtagsvizepräsidentin
Vorsitzende

Empfehlung

Neue Wege für eine bessere Lebensqualität in der Großregion

Um neue Ansätze für eine bessere Lebensqualität der Bürger der Großregion zu schaffen, hat eine Verkehrskonferenz des Interregionalen Parlamentarier-Rates, der Abgeordnetenkammer des Großherzogtums Luxemburg, des Verkehrsverbunds von Luxemburg und des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion mit Unterstützung der rheinland-pfälzischen Präsidentschaft des 14. Gipfels der Großregion am 9. Mai 2014 in Luxemburg alle betroffenen politischen, gesellschaftlichen und privaten Stakeholder zusammengebracht, um den Handlungsbedarf für nachhaltige, intelligente grenzüberschreitende Mobilität aufzuzeigen.

1. Gemeinsame Erkenntnisse

Die aktuellen Verkehrsprobleme in der Großregion beeinträchtigen sowohl die Lebensqualität ihrer Einwohner, als auch ihre wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und stellen einen negativen Attraktionsfaktor dar, der bisher weitgehend unterschätzt wurde. Die Großregion verfügt über die meisten Berufspendler in ganz Europa. Rund 210.000 Beschäftigte überqueren täglich die Grenzen in der Großregion, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Nur 7 % davon benutzen den Öffentlichen Personennahverkehr, der wegen eines Mangels an Kooperation im Bereich von Tarifen und grenzüberschreitender intermodaler Anbindungen unattraktiv bleibt.

Um effizient die Straßen zu entlasten, sollen intermodale Reisen einfach und flexibel gestaltet sein und insgesamt die Kunden in die Lage versetzen, die Verkehrsmittel entsprechend ihrem Bedarf zu nutzen.

Prinzipielles Ziel sollte es sein, dass in der Kernregion ÖPNV-Pendlerfahrten nicht länger als eine Stunde dauern, um die Lebensqualität der Bürger der Großregion zu wahren.
Die Anbindung der Großregion an das europäische Schienenverkehrsnetz wird immer öfter in Frage gestellt. Grenzüberschreitende Schienendirektverbindungen werden weiter gekappt (Einstellung eines Zugpaares zwischen Frankfurt und Paris via Saarbrücken/Forbach, Einstellung der Fernverkehrszüge nach Trier, Einstellung der Verbindung Basel-Straßburg-Luxemburg-Brüssel, etc.). Die Verbindung Trier-Luxemburg, die Verbindung Metz-Luxemburg, die Verbindung Brüssel-Luxemburg und die Nordstrecke Luxemburg-Lüttich, sollen weiterhin ausgebaut bzw. beschleunigt werden.

Die Verkehrsproblematik deutet auf sozialpolitische Fragen und hohe Immobilienpreise hin. Wenn Menschen in Regionen mit geringeren Wohnkosten ziehen, womit sich dort die Arbeitslosenquote verringert, verursachen sie jedoch mehr Verkehr. Günstiger bauen bringt auch steigende Verkehrskosten mit sich. Innovative Konzepte müssen in Hinsicht auf solche Entwicklungen auch steuerliche Erleichterungen der Telearbeit zu ermöglichen. Gleichsam muss zukunftsorientierte Transportpolitik auch die Entstehung neuer Pole (z.B. in Esch/Alzette) langfristig einplanen.

2. Konkrete Lösungsvorschläge

Grenzüberschreitendes ÖPNV-Ticketing von Tür zu Tür
Ein stark differenziertes und schwer durchschaubares Preissystem wird vom Berufspendler als zu kompliziert erachtet. Es ist dringend nötig, ein grenzüberschreitendes Job-Ticket der Großregion einzuführen. Erst wenn die Fahrpreise mit Bahn und Bus deutlich billiger sind als das Auto, schafft man eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Dazu könnte eine Multifunktionskarte „Mobilitätskarte für die Großregion" führen, so dass man mit einem Ticket alle verschiedenen Verkehrsträger benutzen kann (Bus, Bahn, Tram, Fahrrad, etc.). Besonders die internationalen Tarife sind verhältnismäßig teuer. Durch staatliche Hilfe müssen Gewinnausfälle kompensiert werden, damit Menschen schon vor den Grenzen auf den öffentlichen Transport umsteigen und vor den Grenzen liegende Auffangparkplätze benutzen.

Grenzüberschreitende Intermodalität und umweltbewusstes Mobilitätsmanagement
Mobilitätsmanagement kann Verkehrsnachfrage und Verkehrsverhalten nachhaltig beeinflussen, sowie auch die Reduktion von CO_2-Emissionen durch angemessene Maßnahmen im Verkehr erzielen. Auffangparkplätze (P&R), mit denen die Grenzgänger bequem auf öffentliche Verkehrsmittel umgeleitet werden, der Bau von Infrastruktur zur sanften Mobilität (Fuß, Rad) zu den Verknüpfungspunkten, sowie der Bau von Bike&Ride Anlagen müssen in Betracht gezogen werden. Neue Angebotsformen von Car-Sharing und -Pooling würden die grenzüberschreitenden Verkehrsprobleme mildern. Darüber hinaus kann Car-Sharing im Zusammenhang mit Park&Ride-Plätzen und Elektromobilität Intermodalität ergänzen. Straßenausbau ist sicher in Teilen ganz bewusst zu tätigen, aber neue Straßen ernten auch mehr Verkehr.

Steigern der Attraktivität des ÖPNV durch Erweiterung der Angebotspalette nachhaltiger Mobilität
Die Bewältigung der „ersten und letzten Meile" bedeutet auch die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr durch sogenannte „weiche" Maßnahmen – z.B. durch Jobtickets, bessere Zuwegung zu den Haltestellen, Fahrradabstellmöglichkeiten, Vermittlung von Fahrgemeinschaften, Car-Sharing, dessen Integration in den Dienstverkehr, Stellplatzmanagement, aber auch das Angebot von Duschen am Arbeitsplatz, Fahrrad-Reparaturservice und insbesondere die umfassende Information und Beratung zur Mobilität. Qualitätsverbesserungen von Fahrzeugen, die oft zu alt, zu langsam oder zu klein sind, sind ein zusätzlicher Attraktivitätsfaktor, auch bessere Taktfrequenzen und taktgebundener ÖPNV mit Anschlusssicherung der verschiedenen Verkehrssysteme untereinander. Busspuren auf Autobahnen, auch unter Nutzung der Standspur, sind ebenso unumgänglich. Der öffentliche Verkehr sollte Wi-Fi als selbstverständlichen Service anbieten, um Arbeiten schon auf Pendlerfahrten zu ermöglichen.

Modernes Infomanagement
Vernetzung und Unterstützung durch neue Informations- und Kommunikationstechnologien erweitern die Möglichkeiten des Infomanagements (Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen mit Echtzeitdaten). Die Entwicklung mobiler Technik macht Mobilitätsplanung transparenter, eine mobile Handyapplikation mit Fahrplanauskunft für die Großregion kann weitere Pendler zum ÖPNV motivieren.

Arbeitgeber besser einbinden
Unternehmen und Verwaltungen sollen aktiver durch betriebliches Mobilitätsmanagement zum Paradigmenwechsel „raus aus dem Individualverkehr" beitragen. Mobilitätsmanagement von Betrieben ist ein Ansatz, der – integriert in die Förderung der Intermodalität – zu deutlicher Entlastung der Verkehrssysteme führen kann. Die wirtschaftlichen Vorteile von weniger gestressten, fitteren Mitarbeitern, dem Bedarf von weniger Stellplätzen und einem besseren Image sind nicht zu unterschätzen.

Neue interregionale Strecken erschließen
Leitprinzip sollten Direktverbindungen zwischen den Oberzentren der Großregion sein. Eine Machbarkeitsstudie für ein Schienenangebot zwischen Metz und Trier soll zu einer politischen Priorität werden (Bedarfsanalyse & Fahrzeugfrage), genauso wie eine Bahnverbindung zwischen Saarbrücken und Luxemburg und die Förderung eines schienengebundenen Ringverkehrs in der Quattropole.

Mehr Austausch mit anderen Grenzregionen Europas
Um langfristige grenzüberschreitende Kooperation im Bereich Mobilität zu fördern, soll auch der Austausch mit anderen Grenzregionen Europas intensiviert werden (z.B. Euregio Region Zwickau-Tschechien, Euregio Maas-Rhein, Oberrhein).

Europäische Förderprogramme auf der Ebene der Großregion
Die Mitglieder des Gipfels der Großregion müssen sich dafür einsetzen, dass INTERREG-Mittel für spezielle grenzüberschreitende Verkehrsmaßnahmen zum Einsatz kommen, zum Beispiel für:

- eine länderübergreifende Kompatibilität der (sicherheits)technischen Standards der Fahrzeuge, z.B. die Entwicklung grenzüberschreitend gültiger Sicherheitstechniken, damit niemand an einer Grenze umsteigen muss (Beispiel Zugverbindungen zwischen den Oberzentren Metz-Saarbrücken, Saarbrücken-Straßburg).
- die Entwicklung von Park&Ride-Plätzen mit grenzüberschreitender tariflich interessanter Anbindung an den öffentlichen Transport.

Ein Zweckverband für die Mobilität in der Großregion
Ein weiterer Schritt besteht in der Einrichtung einer Plattform der Zusammenarbeit der Aufgabenträger für den Bus- und Bahnverkehr, sowie Intermodalität, um die Verkehrsträger direkt einzubinden und so die Fachebene an einen Tisch zu bringen. Eine solche ständige Plattform zum Aufbau eines gemeinsamen Verkehrsmodells könnte in einer bestehenden Institution eingerichtet werden, z.B. im Haus der Großregion, wo das ständige Sekretariat der

Großregion entsteht, und aufgrund des beim INTERREG-Projekt „Mobilitätszentrale der Großregion" entstandenen Netzwerkes. Dieser Zweckverband könnte auch in Form eines EVTZ (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit) gestärkt werden, so dass man nationalen Zwängen entledigt ist und sich für die Region organisieren kann.

Mögliche Aufgaben eines interregionalen Zweckverbands für Mobilität

- Gemeinsame intermodale Angebotsentwicklung und –planung
- Gemeinsame Klärung zugehöriger Infrastruktur- und Fahrzeugfragen
- Gemeinsame grenzüberschreitende ÖPNV-Tickets
- Interregionaler Preisabgleich
- Schaffung einer eigenen Rechtsform für grenzüberschreitende Verkehrsverbünde
- Austausch über bilaterale Projekte mit Potenzial für die ganze Großregion
- Lösungen sowohl für städtische als auch für ländliche Gebiete entwickeln
- Administrative Hemmnisse abbauen
- Öffentliche, inklusive europäische, Gelder für oft teure Genehmigungsverfahren herbeiführen
- Aufbau einer Datengrundlage der Großregion zum grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen
- Nutzung der entstandenen Kommunikationsgrundlagen (Internetauftritt, Marke) und Ausweitung des Netzwerkes der Mobilitätszentrale der Großregion
- Best-Practice-Studie im bedarfsorientierten ÖPNV (Anrufsammeltaxi/Rufbus)
- Sensibilisierungskampagnen bei privaten und öffentlichen Firmen und Institutionen

3. Beispielhafte Lösungsansätze

Die Aktionen des INTERREG-Projektes „Mobilitätszentrale der Großregion" – Mobiregio zeigen sehr positive Ergebnisse (gemeinsames Erscheinungsbild für den grenzüberschreitenden ÖPNV, thematische Arbeitsgruppen, grenzüberschreitende Fahrplanauskunft).

Die Pilotprojekte des Schema der grenzüberschreitenden Mobilität (SMOT - Schéma stratégique de mobilité transfrontalière) sollen weiterhin ausgeweitet werden, um langfristig sinnvolle und nachhaltige Kooperationsmodelle zu garantieren.

Beispielhaft sind auch der Bau der Tram in Luxembourg, der zweigleisige Ausbau der Schienenstrecken von Luxemburg nach Trier und hin zu den französischen und belgischen Grenzen, sowie die Einrichtung eines Umsteigebahnhofs für Züge aus dem Norden und dem Süden unter der „Roten Brücke" in Luxemburg mit Anschluss per Seilbahn an den Kirchberg.

Genauso soll die Liste mit den vorrangigen Verkehrsprojekten in der Großregion des Koordinierungsausschusses Räumliche Entwicklung KARE vom 17. Januar 2013 weiterhin als Fahrplan für eine integrierte Mobilität in der Großregion gelten.

Die mögliche Entstehung eines Park-Ride-Parkplatzes für 10.000 Autos auf dem Gelände der früheren SNCB-Ateliers in Stockem bei Arlon, die vom Bürgermeister von Arlon auf der Verkehrskonferenz vorgeschlagen wurde, wäre ein wichtiger Ansatzpunkt für die Entlastung der Knotenpunkte der Großregion. Beim Besuch des zuständigen Luxemburger Ministers und Staatssekretärs auf dem Gelände im Juli 2014 wurde das auf der Konferenz bekundete Interesse bestätigt, sodass beide Seiten zusammen über ein gemeinsames Projekt zur Verbesserung des Zugverkehrs nachdenken können. Das konkrete Anstoßen dieser Idee ist als schöner Erfolg und sichtbares Ergebnis der Konferenz zu werten.

4. Für eine gemeinsame Prioritätenumsetzung

Kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem
Änderungs- und Verbesserungserfordernisse zur nachhaltigen Mobilität sind heute bekannt, zukunftsgerichtete grenzüberschreitende Konzepte wurden oft schon gemeinsam entwickelt. Sie werden aber nicht immer konsequent umgesetzt. Fortschritte benötigten oft Jahre, Rückschritte vollziehen sich aber sehr schnell und ohne Abstimmung zwischen den Mitgliedern der Großregion. Folglich muss man aus der Großregion heraus die grenzüberschreitenden Interessen stärker artikulieren, vehementer gemeinsam dafür eintreten und sich weiterhin an beispielhaften Lösungsansätzen orientieren.

Politischer Wille ohne nötige Schlagkraft
Politischer Wille zur Umsetzung von Mobilitätsprojekten ist in allen Teilen der Großregion oft vorhanden. Nötig ist aber eine bessere politische Strukturierung und Kooperation innerhalb der Großregion, um in den Hauptstädten Deutschlands, Frankreichs, Belgiens und Europas die grenzüberschreitenden Verkehrsinteressen der Großregion wirkungsvoll zu vertreten. Besonders im Kontext des liberalisierten europäischen Schienenverkehrs sollen politische Verantwortliche sich nicht nur bei den zuständigen öffentlichen Institutionen und politischen Verantwortlichen für die Großregion starkmachen, sondern auch bei privatrechtlichen Eisenbahnakteuren und dort verstärkt auf die grenzüberschreitende Problematik und ihre besonderen Bedürfnisse aufmerksam machen.

5. Die Rolle des Interregionalen Parlamentarier-Rates

Der Interregionale Parlamentarier-Rat als Motor grenzüberschreitender Mobilität
In Zukunft wird der Interregionale Parlamentarier-Rat die hier aufgeführten Erkenntnisse, Prioritäten und Lösungsansätze weiterhin wahrnehmen und weiterverfolgen. Er wird ein Motor sein, um die betroffenen öffentlichen, gesellschaftlichen und privaten Akteure der Mobilität in der Großregion regelmäßig in seinen Kommissionen zu spezifischen Einzelthemen zielführend zusammenzubringen.

Der Interregionale Parlamentarier-Rat richtet diese Empfehlung an:

- die Regierung des Großherzogtums Luxemburg,
- die Regierung der Föderation Wallonie-Bruxelles,

- die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens,
- die Regierung der Wallonie,
- die Landesregierung von Rheinland-Pfalz,
- die Landesregierung des Saarlandes,
- den Präfekten der Region Lorraine,
- den Conseil Régional de Lorraine

und nachrichtlich an

- die Regierung der Französischen Republik,
- die Regierung des Königreichs Belgien,
- die Regierung der Bundesrepublik Deutschland.

Trier, 28. November 2014

LE CONSEIL RHÉNAN
DER OBERRHEINRAT

PLENARSITZUNG VOM 1. DEZEMBER 2014
SÉANCE PLÉNIÈRE DU 1 DECEMBRE 2014

Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht in Deutschland

Der Oberrheinrat, im Rahmen seiner Plenarsitzung vom 1. Dezember 2014 und auf Vorschlag der Kommission Verkehr und Raumordnung,

1. nimmt Überlegungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen auf deutschen Straßen zur Kenntnis;

2. stellt fest, dass die Einführung einer PKW-Maut auf allen deutschen Straßen negative Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Bezug von Waren und Dienstleistungen, für Familien- und Handwerksbetriebe, den Einzelhandel, die Gastronomie und sonstige mittelständische Unternehmen im Oberrheingebiet haben könnte;

3. fordert daher für den Fall der Einführung einer Pkw-Maut auf Bundesebene, dass diese für PKW-Fahrer aus dem Ausland, wie im Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 30. Oktober 2014 vorgesehen, auf Bundesautobahnen begrenzt wird, da auch in Frankreich und in der Schweiz grundsätzlich lediglich die Nutzung der Autobahnen kostenpflichtig ist.

Der Oberrheinrat richtet diese Resolution an:

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- den Präsidenten des Deutschen Bundestages
- die Bundestagsabgeordneten entlang des Oberrheins
- die Landesregierung Baden-Württemberg (nachrichtlich)
- die Landesregierung Rheinland-Pfalz (nachrichtlich)
- die Regierung des französischen Staates (nachrichtlich)
- die Nordwestschweizer Regierungskonferenz (nachrichtlich).

LE CONSEIL RHÉNAN
DER OBERRHEINRAT

PLENARSITZUNG VOM 1. DEZEMBER 2014
SÉANCE PLÉNIÈRE DU 1er DECEMBRE 2014

Zweisprachige Beschilderung wichtiger touristischer Destinationen im Oberrheingebiet

Der Oberrheinrat, im Rahmen seiner Plenarsitzung vom 1. Dezember 2014 und auf Vorschlag der Kommission Kultur, Jugend, Ausbildung,

1. verweist darauf, dass er bereits im Rahmen seiner Plenarsitzung am 26. April 1999 den Beschluss „Zweisprachige Beschilderung in der Oberrheinregion" verabschiedet hat und darin vorgeschlagen hat, dass im Oberrheingebiet zweisprachige Hinweisschilder im öffentlichen Raum verwendet werden;

2. stellt, vor allem aus Anlass der Feierlichkeiten des Gedenkens an den Ersten Weltkrieg, fest, dass es einen Mangel an zweisprachigen Beschilderungen wichtiger touristischer Destinationen gibt;

3. erneuert deshalb seine Forderung, dass öffentliche und private Einrichtungen in der Oberrheinregion, die Möglichkeiten der zweisprachigen Gestaltung ihrer Hinweisschilder prüfen und bei einem anfallenden Austausch und bei Neuanschaffungen zweisprachige Schilder einsetzen, und schließt in seinen Forderungen auch Großprojekte ein, wie beispielsweise die in Rheinland-Pfalz geplante Erhaltung der Westwallruinen;

4. weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es sich bei den Hinweisschildern nicht nur um die Beschilderung von Schauplätzen der Weltkriege handeln muss, sondern vielmehr um alle Orte von historischer und touristischer Bedeutung;

5. sieht darin die Möglichkeit, dass die Bevölkerung in der Oberrheinregion mehr über die gemeinsame Vergangenheit erfährt und somit die Geschichte an die nächsten Generationen heran tragen kann.

Der Oberrheinrat richtet diese Resolution an:

- die Landesregierung Baden-Württemberg
- die Landesregierung Rheinland-Pfalz

- den Präfekten der Region Alsace
- die Région Alsace, die Départements Haut-Rhin und Bas-Rhin
- die Nordwestschweizer Regierungskonferenz
- den Sprecher der Säule Politik der Trinationalen Metropolregion Oberrhein (nachrichtlich)
- den EURODISTRICT REGIO PAMINA (nachrichtlich)
- den Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau (nachrichtlich)
- den Eurodistrict Region Freiburg/Centre et Sud Alsace (nachrichtlich)
- den Trinationalen Eurodistrict Basel (nachrichtlich)