

Aktionsplan PAMINA Mobilität

Der Verkehr spielt für die Standortqualität und perspektivische Entwicklung des PAMINA-Raumes seit jeher eine grundlegende Bedeutung, wobei folgende Ziele im Fokus stehen:

- Verbesserung der Verkehrserschließung zur Förderung des grenzüberschreitenden Austauschs von Gütern und Personen, Gewährleistung guter Erreichbarkeiten und Erleichterung notwendiger Alltagsverkehre
- bedarfsorientierter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im PAMINA-Raum im Einklang mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit, d.h. unter Schwerpunktsetzung auf den öffentlichen, insbesondere schienenengebundenen Verkehr¹.

Die besonderen Herausforderungen leiten sich dabei aus den spezifischen Charakteristika des Eurodistrikts PAMINA ab, dessen Teilräume

- von ländlich geprägt und dünn besiedelt bis hochverdichtet sehr unterschiedlich strukturiert sind
- asymmetrische, unausgewogene Austauschbeziehungen untereinander aufweisen, sowohl im Freizeitbereich als auch und insbesondere auf dem Arbeitsmarkt
- nicht nur durch geographische, sondern vor allem durch politisch-administrative Grenzen voneinander getrennt sind.

In Bezug auf den Verkehrssektor im Allgemeinen und den öffentlichen Verkehr im Besonderen führt diese Grenzlage zu einer Vielzahl von Akteuren, Aufgabenträgern und Betreibermodellen, die es auf der Ziel- und Projektebene zu vereinen gilt (Governance). Als Teilraum und institutioneller Partner der grenzüberschreitenden Kooperation am Oberrhein setzt der Eurodistrikt PAMINA im Rahmen der verkehrspolitischen Governance auf den zielorientierten Austausch und eine effektive partnerschaftliche Kooperation mit den Akteuren der Oberrheinkonferenz und des Oberrheinrates.

Im Übrigen kann die Grenzsituation Zugang zu spezifischen europäischen Programmen und Finanzierungsinstrumenten eröffnen.

¹ Vgl. Grenzüberschreitende Entwicklungskonzeption Nordelsass-Südpfalz-Mittlerer Oberrhein (1989), Orientierungslinien für die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung des PAMINA-Raumes (1996), Raumentwicklungskonzept PAMINA (2002), PAMINA-Leitziele (2005)

AUSGANGSSITUATION

Gut 20 Jahre nach der im Rahmen von INTERREG I durchgeführten Untersuchung des grenzüberschreitenden ÖPNV im PAMINA-Raum (1995) ist das grenzüberschreitende ÖPNV-Angebot nach wie vor nicht befriedigend:

- Die grenzüberschreitenden Mobilitätsbedingungen haben mit der Zunahme und Intensivierung der funktionalen grenzüberschreitenden Verflechtungen in den vergangenen zwanzig Jahren nicht Schritt gehalten und werden den gegebenen raumstrukturellen Rahmenbedingungen und Entwicklungsperspektiven² nicht gerecht.
- Die grenzüberschreitenden Mobilitätsbedingungen sind nicht geeignet, künftige Entwicklungen und individuelle wie raumschaftliche Potenzialentfaltungen im gesellschaftlichen, beschäftigungspolitischen und wirtschaftlichen Ebene grenzüberschreitend zu unterstützen und zu befördern.

Positiven Ansätzen wie den beiden grenzüberschreitenden Streckenreaktivierungen über Lauterbourg und Weißenburg, einer punktuellen Tarifkooperation zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar und der Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine, die vor allem eine touristische Nachfrage bedient, sowie zwei grenzüberschreitenden Busverbindungen zwischen der Pfalz und dem Nordelsass stehen folgende raumbedeutsame Defizite gegenüber:

- fehlende öffentliche Verkehrsangebote in der Ost-West-Relation, keine ÖPNV-Verbindung zwischen Baden und dem Nordelsass
- Kanalisierung des (überwiegend MIV-gestützten) Ost-West-Verkehrs über wenige Brücken und Fähren mit teilweise unzureichenden Kapazitäten
- keine konkurrenzfähige grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindung zwischen den teilträumlichen Hauptzentren (Haguenau – Karlsruhe/ Haguenau - Landau)
- fehlende Verbindungsstücke im grenzüberschreitenden Radwegenetz

Hinzu kommen Kapazitätsprobleme (unzureichende Fahrzeugkapazitäten mit doppelter Leit- und Sicherungstechnik für grenzüberschreitenden Einsatz) sowie Mängel und Probleme in den Bereichen Bedienungsangebot (unzureichende Koordination und Ausdünnung der Fahrpläne im grenzüberschreitenden Verkehr), Tarifpolitik sowie im Bereich Information & Kommunikation.

² z.B. Positionierung der communauté d'agglomération de Haguenau in der neuen Großregion Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine (künftig: Grand Est) / Positionierung des Eurodistrikt PAMINA als Überlappungsraum von ZukunftsRegion Westpfalz, Metropolregion Rhein-Neckar, TechnologieRegion Karlsruhe, Trinationaler Metropolregion Oberrhein / Positionierung der metropolitanen Grenzregionen als Entwicklungsmotoren in Europa

Grenzüberschreitende Angebots- und Informationsdefizite bestehen weiterhin in Bezug auf alternative Mobilitätsformen sowie hinsichtlich einer intelligenten Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen (Bildung intermodaler Mobilitätsketten).

VISION - ZIELE

Die gemeinsame Vision besteht darin, die grenzüberschreitenden Mobilitäts- und Austauschbedingungen im Eurodistrikt PAMINA für Menschen und Güter spürbar, nachhaltig und dauerhaft zu verbessern, um hierdurch die territoriale Kohäsion und Zusammenarbeit grenzüberschreitend zu fördern, die Lebensbedingungen zu verbessern und den Standort zu stärken. Die Vision lässt Raum für Projekte, die unter heutigen Bedingungen unrealistisch erscheinen mögen, für deren Sicherung als Zukunftsoption jedoch heute Vorsorge zu treffen ist (z.B. Sicherung der Schienentrasse Haguenau-Roeschwoog-Rastatt und Aufrechterhaltung ihrer Widmung für den Bahnverkehr; grenzüberschreitende Unterstützung bei der Einrichtung eines Testfeldes für autonomes Fahren in der Region Karlsruhe).

Ziel 1: Mobilität für alle

Die Mobilität soll für alle Personengruppen verbessert werden. Unabhängig von Alter, Mobilitätsvoraussetzungen (v.a. Pkw-Verfügbarkeit) und Mobilitätsanlässen (Beruf, Ausbildung, Versorgung, Freizeit) sollen den Bürgerinnen und Bürgern passende Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs kommt für dieses Ziel tragende Bedeutung zu.

Ziel 2: Stärkung der funktionalen Verflechtungen

Durch die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen sollen die grenzüberschreitend bestehenden funktionalen Verflechtungen auf wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Ebene gestärkt und gefördert werden. Anzustreben ist eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Hauptachsen im grenzüberschreitenden Verkehr (Berufsverkehr, Versorgungsverkehr, Freizeitverkehr) und dem öffentlichen Verkehrsnetz. Ein besonderer Fokus muss auf die Verbesserung der Verbindungen und Angebote in der Ost-West-Relation gelegt werden.

Ziel 3: Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen

Die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilitätsbedingungen soll einen Beitrag dazu leisten, den Anteil umweltschonender Verkehrsarten im Eurodistrikt und am Oberrhein zu erhöhen. Diesem Ziel dienen einerseits der Ausbau öffentlicher Verkehrsangebote auf Straße und Schiene und Verbesserungen im grenzüberschreitenden Radwegenetz, andererseits die

Förderung alternativer Mobilitätsformen und die Weiterentwicklung der Intermodalität durch Stärkung der Schnittstellen (Auto/Fahrrad/ÖPNV).

Ziel 4: Integration des Gesamtraumes durch angepasste und transparente Mobilitätsangebote

Die unterschiedlichen Raum- und Siedlungsstrukturen in den Teilräumen erfordern bzw. ermöglichen unterschiedliche, innovative Lösungen zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen. Neben den jeweils bestmöglichen Verkehrsangeboten gilt es grenzüberschreitend Transparenz herzustellen über alle vorhandenen Infrastrukturen, Bedienangebote, Kombinationsmöglichkeiten und Transportkosten. Umfassende, leicht zugängliche Informationsangebote und ein leicht verständliches, einprägsames Tarifsystem können als reale Verbesserungen der Mobilitätsbedingungen erlebt werden und integrierend wirken.

STUFENPLAN – MASSNAHMEN UND PROJEKTE

Eine Reihe von Maßnahmen und Projekten sind geeignet, einen Beitrag zur Umsetzung der genannten Ziele zu leisten. Die von Experten der zuständigen Akteure (Gebietskörperschaften, ÖPNV-Aufgabenträger) identifizierten Projekte umfassen kurz-, mittel- und langfristig realisierbare Projekte, die den Kern des Aktionsplans PAMINA Mobilität darstellen.

Einige der im Aktionsplan enthaltenen Projekte sind Bestandteil der vom Präsidium der Oberrheinkonferenz am 13. März 2015 beschlossenen Liste prioritärer Verkehrsprojekte, die sich in besonderem Maße für eine europäische Förderung im Rahmen des Programms INTERREG V Oberrhein anbieten.

Die Projekte sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt und werden in Form von separaten Projektskizzen näher erläutert und dem Aktionsplan als Anlage beigefügt. Der Aktionsplan wird im Kontext der Projektfortschritte in regelmäßigen Abständen überprüft und gegebenenfalls veränderten Rahmenbedingungen angepasst und fortgeschrieben.

Die Einordnung der Projekte in eine Kurz- (K), Mittel- (M) oder Langfristperspektive (L) basiert auf einer Einschätzung der Experten. Vorrangig in Angriff genommen werden sollen die kurzfristig realisierbaren Projekte, für die ein Zeitraum von bis zu 5 Jahren zugrunde gelegt wird, was ungefähr der Laufzeit des Programms INTERREG V Oberrhein entspricht. Die Projekte sollen im Rahmen des Möglichen an bereits vorhandene und praktizierte Ansätze anknüpfen bzw. die Stärken unterschiedlicher Ansätze grenzüberschreitend bündeln.

ÜBERSICHT: MASSNAHMEN – PROJEKTE

Kurzfristig realisierbare Projekte (K)

- Grenzüberschreitende Mobilitätsplattform (K1)
- Optimierung der Umsteigeverbindungen / Verbesserte Fahrplanabstimmung auf den grenzüberschreitenden Linien über Lauterbourg und Wissembourg (K2)
- Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit am Bahnhof Wissembourg (K3)
- Grenzüberschreitend abgestimmte Tarifangebote / Pamina-Ticket (K4)
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Kundeninformation (K5)
- (Schnell-) Buslinie Haguenau – Rastatt / Baden Airport (K6)
- Kombinierte Angebotsentwicklung in den Bereichen Bus und Fahrrad (K7)
- Weiterführung des Lautertalradwegs über den Rhein nach Bad Herrenalb (K8)
- Lückenschlüsse im Radwegenetz zwischen der communauté de communes de Sauer-Pechelbronn und der VG Dahner Felsenland (K9)
- Grenzüberschreitender Radweg Haguenau-Bühl-Baden-Baden-Iffezheim (K10)
- 3-Länderradweg Pfalz-Elsass-Baden (K11)
- Radwegbrücke im Raum Iffezheim/Roppenheim – Beinheim/Wintersdorf (K12)
- Intelligente Verkehrslenkung durch Ausstattung der Rheinfährstandorte mit Wechselverkehrszeichen und Videokameras (K13)
- Förderung / grenzüberschreitende Vernetzung von Fahrradverleihstationen einschl. E-Bike (K14)
- Ausbau Bike & Ride (K15)

Mittelfristig realisierbare Projekte (M)

- Linksrheinische Direktverbindung nach Strasbourg über Wissembourg und Lauterbourg (M1)
- Optimierte ÖPNV-Verbindung Haguenau-Karlsruhe (M2)
- Ausbau Park & Ride-Plätze (M3)
- Ausbau von Mitfahrerparkplätzen (M4)

Langfristig realisierbare Projekte (L)

- Lückenschluss A65 / A 35 ("Bienwald-Lückenschluss") (L1)
- 2. Rheinbrücke bei Karlsruhe (L2)
- Schienenverbindung Rastatt-Roeschwoog-Haguenau (L3)

Der Aktionsplan bildet im Sinne einer Roadmap die Grundlage, um die Projekte schrittweise aufzuarbeiten und zu realisieren. Hierzu müssen für die jeweiligen Projekte alle relevanten Akteure zusammengebracht werden, um das Projekt inhaltlich präzise zu definieren, Verantwortlichkeiten und Aufgaben festzulegen, einen Zeitplan zu erstellen und Fördermittel zu mobilisieren. Für die Fördermittelakquirierung sollen alle in Betracht kommenden Instrumente und Programme geprüft und im Rahmen der Möglichkeiten ausgeschöpft werden (z.B. Europäischer Fonds für strategische Investitionen (EFSI), Fazilität Connecting Europe (CEF), INTERREG V A Oberrhein, INTERREG V B Nordwesteuropa, LEADER-Programme, Gemeinde-/Landesverkehrsfinanzierungsgesetze, Förderprogramm Regiobuslinien Baden-Württemberg, Tourismusinfrastrukturprogramm für Kommunen Baden-Württemberg, ...). Dabei müssen die angestrebten Verbesserungen nicht zwangsläufig mit hohen Kosten verbunden sein; z.T. kann bereits auf in den Teilräumen bestehende Ansätze aufgebaut werden und besteht der entscheidende Schritt in der grenzüberschreitenden und ggf. intermodalen Verknüpfung von Angeboten.

Dem Eurodistrikt PAMINA obliegt in diesem Prozess im Wesentlichen die grenzüberschreitende Koordination und Unterstützung der Akteure insbesondere bei der Projektvorbereitung (Austauschplattform, Suche und Koordination der Projektpartner, Ressourcenmobilisierung/Fördermittelakquise, Lobbyarbeit, Öffentlichkeitsarbeit, ...). Der Eurodistrikt PAMINA hat grundsätzlich weder die vorrangige Kompetenz noch die Ressourcen, um einzelne Projekte aus Eigenmitteln zu finanzieren oder in eigener Trägerschaft umzusetzen.