

Positionspapier zur Mobilität im Eurodistrikt PAMINA

Die PAMINA Mobilitätskonferenz, die am 13. März 2025 in Landau stattfand, hat die Dringlichkeit und die Notwendigkeit einer nachhaltigen, vernetzten und innovativen Mobilität im Eurodistrikt PAMINA unterstrichen. Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft kamen zusammen, um aktuelle Herausforderungen sowie zukünftige Chancen im Bereich Mobilität zu erörtern.

Ziel der Konferenz war es, einen Überblick über die Mobilität im Eurodistrikt PAMINA zu gewinnen, um eine gemeinsame Vision zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität zu entwickeln und die notwendige Transformation einzuleiten. Die Diskussionen betonten besonders die Notwendigkeit von Investitionen in umweltfreundliche und technologisch fortschrittliche Verkehrsstrukturen.

Auf dieser Grundlage hält der Vorstand des EVTZ Eurodistrikt PAMINA folgende Positionen fest:

I. Grenzüberschreitende Vernetzung als Motor des Eurodistrikt PAMINA

Die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsverbänden in Frankreich (vor allem der Region Grand Est) und Deutschland (VRN, KVV, ZÖPNV Süd), die gemeinsam an der Verbesserung des Angebots auf und neben der Schiene arbeiten, ist zu begrüßen und sollte langfristig gefördert werden.

Die zuständigen Behörden aus Deutschland und Frankreich müssen intensiver zusammenarbeiten, um den Austausch von Menschen und Waren zu fördern und gleichzeitig den Verkehrsfluss zu optimieren. Insbesondere der Ausbau von ÖPNV-Verbindungen und multimodalen Verkehrskonzepten wird als unerlässlich erachtet.

Um die grenzüberschreitende Region zu fördern und die Integration des gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraums zu stärken, sollte daher der Ausbau der Verkehrskorridore priorisiert werden. Insbesondere die Schaffung einer Ost-West-Verbindung, sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebots und der vereinfachte Zugang zum ÖPNV an den Grenzen sind von entscheidender Bedeutung. Hierzu kann das Karlsruher Modell als Best-Practice-Beispiel dienen.

II. Nachhaltige Mobilität stärken

Die Mobilität im Eurodistrikt PAMINA muss nachhaltig gestaltet werden. Der Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln, sowohl im Bereich des Angebots als auch der Dienstleistungen (Tarife, Fahrgastinformation, Ticketing und die Harmonisierung technischer Standards), die grenzüberschreitende Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie die Entwicklung multimodaler Verkehrslösungen werden dazu beitragen, die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Neben dem Ausbau von motorisierter Mobilität sollte auch die Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs gestärkt werden.

Mit einem besonderen Forschungsschwerpunkt im Bereich des autonomen Fahrens bietet der PAMINA-Raum die Möglichkeit Streckenabschnitte im ÖPNV autonom einzurichten und so zu einem Best Practice für andere Regionen zu werden. Exemplarisch hierfür ist das Testfeld Autonomes Fahren in Karlsruhe, welches auch von Einrichtungen und Unternehmen aus Frankreich oder in einem grenzüberschreitenden Verbund genutzt werden könnte.

III. Güterverkehr

Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Der Güterverkehr spielt eine entscheidende Rolle in den Bemühungen, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Wirtschaft zukunftsfähig aufzustellen. So müssen neben alternativen multimodalen und intermodalen Transportlösungen auch bestehenden Verkehrswege betrachtet werden. Der Rhein als wichtige Transportader ist bereits heute mehrere Monate im Jahr für den Güterverkehr aufgrund von Niedrigwasser nicht nutzbar, sodass andere Transportwege benötigt werden. Aus diesem Grund müssen multimodale und intermodal und nachhaltige Verkehrswege ausgebaut werden, um Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Gebiets zu erhalten und gleichzeitig das Klima zu schützen.

IV. Rheinquerungen

Die Rheinquerungen sind für die Infrastruktur und Mobilität in der Region von zentraler Bedeutung, da sie wesentliche Verbindungen zwischen den beiden Rheinseiten darstellen. Angesichts der zunehmenden Belastung und der begrenzten Laufzeiten einiger Bauwerke wird die Notwendigkeit für eine zukunftsfähige Planung immer dringlicher. Laufende Studien zur Modernisierung, zum Ausbau und zur Optimierung der Rheinquerungen sind daher essenziell, um den Verkehrsfluss auch in Zukunft zu sichern und den Anforderungen an Nachhaltigkeit und Effizienz gerecht zu werden. Auf Grundlage dieser Untersuchungen müssen neue Konzepte entwickelt werden, die nicht nur die Lebensdauer der bestehenden Brücken verlängern, sondern auch mögliche Alternativen und Erweiterungen berücksichtigen.

V. Verstärkte Kooperation im Bereich digitaler Verkehrslösungen

Die Entwicklung eines gemeinsamen digitalen Mobilitätsnetzwerks, das verschiedene Verkehrsträger integriert, muss vorangetrieben werden. Dies setzt die vollständige Interoperabilität der digitalen Instrumente zur Fahrgastinformation voraus, die sowohl in Frankreich als auch in Deutschland von den zuständigen Behörden, Verkehrsverbänden und Betreibern von schienenengebundenen und nicht schienenengebundenen Verkehrsmitteln eingesetzt werden, sowie eine effiziente Weiterleitung der Informationen an die Nutzer über institutionelle und nicht institutionelle Kanäle.

Eine intelligente Verkehrssteuerung, die auf Echtzeitdaten basiert, wird nicht nur die Verkehrsflüsse optimieren, sondern auch einen entscheidenden Beitrag zur Reduktion von Emissionen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten.

VI. Beschleunigung und Vereinfachung von Planungsverfahren sowie verstärkter Fokus auf den Ausbau der Infrastruktur

Um die Mobilität der Zukunft effektiv und nachhaltig zu gestalten, müssen Planungsverfahren in der Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung beschleunigt und vereinfacht werden. Derzeit dauern viele Projekte aufgrund bürokratischer Hürden und komplexer Genehmigungsprozesse deutlich länger als notwendig. Dies führt nicht nur zu Verzögerungen bei der Umsetzung wichtiger Infrastrukturvorhaben, sondern auch zu höheren Kosten, einer ineffizienten Nutzung öffentlicher Mittel sowie einem Vertrauensverlust in der Bevölkerung gegenüber der Politik und der Verwaltung.

Zusätzlich muss der Fokus verstärkt auf den gezielten sowie raschen Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur gelegt werden. Die Schaffung moderner, leistungsfähiger Verkehrswege, sei es im Bereich des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs oder der Straßen- und Autobahninfrastruktur, ist essenziell, um den steigenden Anforderungen an die Mobilität gerecht zu werden. Dies umfasst nicht nur den Ausbau von Schnellstraßen und Schienennetzen, sondern auch die Förderung von innovativen Mobilitätslösungen wie Carsharing, Elektromobilität und autonomem Fahren.

VII. Förderinstrument für grenzüberschreitende Schienenstrecken

Europa bedarf eines Förderinstruments für grenzüberschreitende Schienenstrecken. Heute können Interreg-Mittel die Planungen unterstützen, aber ihre Dimension ist begrenzt. Die CEF wiederum richtet sich an die großen europäischen Korridore. Es bedarf eines Förderinstruments für die Projekte jener Größe, wie die Studie zu Missing Links der DG REGIO sie 2018 aufgezeigt hat¹.

VIII. Gemeinsames Verständnis zu Grenzregionen

Grenzregionen sind keine Randgebiete, sondern Entwicklungszonen mit einem hohen Potential zur gemeinschaftlichen Verwirklichung der europäischen Idee. Deshalb soll insbesondere der ländliche Raum durch eine „zeitangepasste Mobilität“ mehr in den Fokus rücken. Hierzu sollen neue Förderansätze zum Tragen kommen.

Deshalb werden sich die Akteure der PAMINA-Mobilitätskonferenz dafür einsetzen, dass der Bedarf eines europäischen Förderinstruments für grenzüberschreitende Schienenstrecken und ausreichendem Fördervolumen im Sinne eines langfristigen Infrastrukturfonds gegenüber den zuständigen nationalen und europäischen Stellen nachdrücklich adressiert wird.

Der Vorstand des EVTZ Eurodistrict PAMINA hält fest, dass die Zusammenarbeit zwischen den Ländern, sowie zwischen der Région Grand Est und den betroffenen Bundesländern entscheidend ist, um eine zukunftsfähige Mobilität zu gewährleisten und die Resilienz der grenzüberschreitenden Region zu stärken. Der Aktionsplan Mobilität PAMINA ist ein wichtiger Schritt zur konkreten Umsetzung von erarbeiteten Konzepten, es bedarf jedoch weiterer Anstrengungen aller zuständigen Akteure unter Berücksichtigung der technischen und finanziellen Zwänge im Zusammenhang mit öffentlichen, lokalen, regionalen, nationalen und europäischen Finanzierungen für öffentliche Mobilität, die im Auftrag der für ihre Organisation zuständigen Behörden erbracht werden, um die Mobilität im Eurodistrict PAMINA nachhaltig zu verbessern und als Modell für andere grenzüberschreitende Regionen in Europa zu dienen.

Landau, den 13. März 2025

¹ „Anliegen der Landesregierung von Baden-Württemberg für die Amtszeit der EU-Institutionen 2024-2029“, S. 15

Verteilerliste:

- Mitglieder des EVTZ Eurodistrikt PAMINA (Vorsitz und Vertreter im EVTZ)
- Nationale Verkehrsministerien Frankreich und Deutschland
- Verkehrsministerien Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg
- Region Grand Est, Organisationsbehörde für Transporte von regionalem Interesse
- Vorsitz der Oberrheinkonferenz und des Oberrheinrates
- AG Verkehr der ORK und Kommission Verkehr, Raumordnung, Bevölkerungsschutz und –entwicklung des ORR
- Regierungspräsidium Karlsruhe
- Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
- Deutsche Bahn und SNCF
- Verkehrsverbünde auf dem Gebiet des Eurodistrikt PAMINA
- Netzwerk TRANS PAMINA
- Europäische und nationale Parlamentarier aus dem Eurodistrikt PAMINA
- Vorsitz der deutsch-französischen parlamentarischen Versammlung
- Sekretariat des Ausschusses für grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- Arbeitsgemeinschaft europäischer Grenzregionen
- Mission Opérationnelle Transfrontalière
- DG REGIO und DG MOVE der Europäischen Kommission
- CeA – direction des routes, des infrastructures et des mobilités et direction Europe et trans-frontalier
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz