

MANDAT DER ARBEITSGRUPPE VERKEHRSPOLITIK 2017-2019

1. Einleitung

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen sind die Grundlage für die prosperierende wirtschaftliche Entwicklung und ein Beitrag zur grenzüberschreitenden Integration des trinationalen Oberrheinraums.

Die Auswirkungen der europäischen Einigung stellen dabei grosse Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Neben den bereits bekannten Herausforderungen bei der Bewältigung des Nord-Süd Verkehrs entwickeln sich seit der Öffnung der Märkte in Mittel- und Osteuropa auch die Verkehrsbeziehungen mit diesen Regionen sehr dynamisch. Wachsende Anforderungen an die Weiterentwicklung des Verkehrssystems ergeben sich aber auch aus steigenden Mobilitätsansprüchen der Wirtschaft und der Menschen in der Region selber sowie nicht zuletzt aus der Notwendigkeit eines sensiblen Umgangs mit der Umwelt.

Bei der Gestaltung des Verkehrssystems am Oberrhein gilt es, die Mobilität zu sichern und die Voraussetzungen für die strukturelle Entwicklung des Standortes zu verbessern. Eine sinnvolle Verteilung der Mobilität auf die verschiedenen Verkehrsträger hilft bei der Bewältigung der Verkehrsnachfrage und trägt zum Klima- und Umweltschutz bei. Hierbei sind aktuelle Entwicklungen (z.B. Digitalisierung, Automatisierung, Elektromobilität, Sharingsysteme etc.) zu beobachten und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Oberrheinraum zu beurteilen.

Die Arbeitsgruppe bemüht sich dabei um die Lösungssuche bei Problemen, die einen bi- oder trinationalen Charakter haben. Die Schwerpunkte der Tätigkeit sollen für die Region impulsgebend sein. Zudem sollen die Beschlussvorschläge, welche der ORK vorgelegt werden, zielorientiert und umsetzbar sein.

2. Ziele und Aufgaben

Die Arbeitsgruppe Verkehrspolitik verfolgt mehrere Ziele, wobei sich diese ergänzen sollen:

- Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Region Oberrhein als Ganzes und ihrer Teile untereinander;
- Die Erschließung der zentralen Orte mit ihrem Angebot an Infrastruktureinrichtungen und Arbeitsplätzen;
- Die Verringerung der Belastungen durch Verkehrsemissionen durch nachhaltige Verkehrsplanung und Steuerung.

Aufgabe ist die Erarbeitung von Vorschlägen zuhanden der Oberrheinkonferenz durch eine nachhaltig zukunftsverträgliche Gestaltung des Verkehrs unter Berücksichtigung der zu erwartenden demografischen Entwicklung in den verschiedenen Teilen des Oberrheingebietes den notwendigen Ausgleich zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Ansprüchen zu finden. Die Arbeitsgruppe gewährleistet eine Klammerfunktion für die Expertenausschüsse und übernimmt eine strategische Lenkungsfunktion.

3. Organisation

Die Arbeitsgruppe Verkehrspolitik besteht aus Verkehrs- und Verwaltungsfachleuten. Darüber hinaus bestehen Expertenausschüsse, welche die fachlichen Probleme vertieft erörtern und der Arbeitsgruppe entsprechende Anträge unterbreiten.

3.1 Expertenausschuss Öffentlicher Personenverkehr

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat eine lange Tradition. Dabei ist die Rolle der öffentlichen Hand beim Fernverkehr von jener beim Regionalverkehr zu unterscheiden. Während der Fernverkehr auch heute noch weitestgehend in der Verantwortung der staatlichen Eisenbahnunternehmen beziehungsweise der gesamtstaatlichen Behörden liegt, ging mit der Regionalisierung des Personennahverkehrs die Verantwortung für die Ausgestaltung dieses Verkehrsangebots an die regionalen Entscheidungsträger über. Entsprechend sorgt der Expertenausschuss "Öffentlicher Personenverkehr" im Bereich Fernverkehr vor allem für die gegenseitige Information zwischen den Mitgliedern. Er versucht zudem im Rahmen seiner Möglichkeiten, die Koordination der Fernverkehrsangebote sowie der Infrastrukturausbauten zwischen den Bahnunternehmen zu unterstützen. Darüber hinaus beschäftigt er sich mit Fragen der Angebotsabstimmung zwischen Fern- und Nahverkehr. Die Inbetriebnahme der zweiten Stufe der LGV Est-Européen sowie die Überlegungen für den Infrastrukturausbau zwischen Deutschland und Frankreich auf der POS-Nord sowie der POS Süd (Kehl – Appenweier) sind dabei die zentralen Herausforderungen.

Im Regionalverkehr ergeben sich durch die Regionalisierung deutlich grössere Handlungsfelder. Durch ein koordiniertes Vorgehen der regionalen Verantwortlichen für den öffentlichen Verkehr können die bestehenden grenzüberschreitenden Verkehrsangebote ausgebaut und auch neue Verbindungen geschaffen werden, soweit dafür eine Nachfrage vorhanden ist. In diesem Bereich besteht jedenfalls ein grosses Potenzial für konkrete Verbesserungen zugunsten der Bevölkerung am Oberrhein. Zu klären sind dabei insbesondere Fragen der vereinfachten grenzüberschreitenden Rollmaterialzulassung. Auch im Bereich der Tarifpolitik und der Distribution sollen neue Impulse für eine grenzüberschreitende Integration gesetzt werden. Dies betrifft grundsätzlich alle bestehenden bzw. geplante n grenzüberschreitenden Linien und Netze wie das der trinationalen S-Bahn Basel aber auch die Regionalverkehrslinien Offenburg – Kehl – Strasbourg und Freiburg – Müllheim – Mulhouse oder den Regionalverkehr zwischen Neustadt/Weinstr. und Strasbourg über Lauterbourg bzw. Wissembourg. Auch neue Verbindungen werden aktuell geprüft wie z.B. Freiburg – Breisach – Colmar und Freiburg – Basel – EuroAirport Mulhouse sowie die Integration der elektrifizierten Hochrheinstrecke in das Netz S-Bahn Basel. Ein neues Tätigkeitsfeld ergibt sich im Bereich der Kundeninformation. Es muss sichergestellt werden, dass die regionalen Auskunftssysteme so miteinander verknüpft werden können, dass eine einfache grenzüberschreitende Reiseplanung für den Kunden möglich ist.

Über Resultate der Verkehrsbeobachtung durch Verkehrserhebungen und Verkehrsmodellierung informieren sich die Mitglieder gegenseitig und stellen diese soweit möglich allen Partnern für ihre Fachaufgaben zur Verfügung. Die Abstimmung der Ausschreibungspakete muss seitens der Aufgabenträger dringlich erfolgen, um den Umfang und den Zeitrahmen der Inbetriebnahme der Netze in den einzelnen Ländern entsprechend zu berücksichtigen. Steuerliche Hemmnisse für durchgängige Angebote grenzüberschreitender Verbindungen sind zu beseitigen.

3.2 Expertenausschuss Güterverkehr

Der Expertenausschuss befasst sich mit dem Güterverkehr auf der Strasse, der Schiene und auf dem Wasser. Der Güterverkehr ist vor allem durch private Akteure geprägt. Trotzdem haben die konkurrierenden Akteure branchenspezifische Anliegen, welche auch länderübergreifenden Charakter haben können. Die Aufgabe des Expertenausschusses liegt vor allem in der Beobachtung der relevanten Vorgänge. Der rechtzeitigen grenzüberschreitenden Information bei Veränderungen der Rahmenbedingungen (z.B. Maut-Diskussion) kommt dabei eine wichtige Rolle zu.

Auch die Infrastruktur für den Güterverkehr unterliegt unterschiedlichen länderspezifischen Regelungen. Bei grossen Ausbauprojekten der Infrastruktur ist eine gemeinsame Interessenwahrnehmung in der Oberrheinregion hilfreich und anzustreben.

Wichtig ist die Förderung des Interessenaustauschs zwischen den Häfen. Es ist in den vergangenen Jahren gelungen, gemeinsame Treffen mit den Hafenverantwortlichen zu organisieren und so ein Verständnis für die gemeinsamen Probleme zu schaffen. Der eingeschlagene Weg zur Schaffung einer Informations-, Gesprächs- und Kooperationskultur soll fortgesetzt werden.

4. Zusammenarbeit

Die Arbeitsgruppe Verkehrspolitik versteht sich als offenes Gremium, welches bei Bedarf die Zusammenarbeit mit anderen Arbeitsgruppen der ORK und befreundeter Organisationen (z.B. Oberrheinrat) sucht.