

Themen-Hefte

6 Grenzüberschreitender Personennahverkehr

mot

Inhaltsverzeichnis

- 3** EDITORIAL
- 4** GRENZÜBERSCHREITENDER PERSONENNAHVERKEHR: EIN WESENTLICHES ELEMENT FÜR DEN AUFBAU GRENZÜBERGREIFENDER GEBIETE
- 7** KARTE
- 8** RECHTLICHER RAHMEN FÜR DEN GRENZÜBERSCHREITENDEN NAHVERKEHR
- 11** ERSCHWERNISSE UND HERAUSFORDERUNGEN
- 14** ERFAHRUNGSBERICHTE
 - BELGISCH-FRANZÖSISCHE EUROMETROPOLE LILLE
 - DIE GRENZÜBERSCHREITENDE AGGLOMERATION LONGWY
 - DIE AGGLOMERATION GENF/WAADT/FRANKREICH
 - DIE FRANZÖSISCH-ITALIENISCHE GRENZE IN DEN SÜDLICHEN ALPEN
- 19** FÜR WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Im Anschluss an die von der MOT in den Jahren 2002 und 2006 durchgeführten Studien¹ und an das im Januar 2006 zu demselben Thema veranstalteten Seminar gibt diese Ausgabe einen Überblick über die komplexe Frage des grenzüberschreitenden Personennahverkehrs.

Die Studien der MOT bilden eine Bestandsaufnahme der Erfahrungen und Hauptschwierigkeiten im Bereich des grenzüberschreitenden Nahverkehrs an den französischen Grenzen. Weiterhin zeigen sie mögliche Lösungsansätze für dessen Ausbau und Verbesserung auf. Diese Ausgabe liefert eine Zusammenfassung der Studien.

Die zu dieser Thematik von der MOT verwendeten Karten sind auf der Website www.espaces-transfrontaliers.eu abrufbar.

Herausgeber: Jacques Houbart

Redaktion: Eléonore Dubois, Olivier Denert, Françoise Schneider, Domitille Ayrat

Koordination: Domitille Ayrat

Konzeption/Umsetzung: DWA

Übersetzung ins Deutsche: VITA

Dezember 2006

¹ „Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières“ / „Grenzüberschreitender Verkehr in grenzüberschreitenden Ballungsgebieten“*, MOT, Ministerium für Infrastruktur, Juli 2002; „Les transports publics de voyageurs“ / „Öffentlicher Personennahverkehr“*, MOT, Januar 2006

* nur in französischer Fassung verfügbar



Editorial



Der öffentliche, grenzüberschreitende Personennahverkehr stellt einen wichtigen Faktor für den europäischen Integrationsprozess dar.

Diese Verkehrsmittel können dazu genutzt werden, die Mobilität der Grenzarbeiter zu fördern und gleichzeitig das hohe Verkehrsaufkommen an den Grenzen einzudämmen.

Durch die Vielzahl der sich daraus ergebenden Verkehrsverbindungen sind sie auch ein wesentlicher Baustein für die Realisierung grenzüberschreitender, gebietsbezogener Projekte, welche insbesondere in den Ballungsgebieten das Zusammenwachsen der nationalen Gebiete fördern.

Vor dem Hintergrund dieser Bedeutung, aber auch angesichts der Hindernisse, die es zu überwinden gilt, nimmt die Mission Opérationnelle Transfrontalière eine Einschätzung des Aufwands vor, der für eine Förderung der Entwicklung und Harmonisierung dieser öffentlichen Transportmittel beiderseits der Grenzen erforderlich ist.

Noch ist das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (Bus-, Zug-, Straßenbahnverbindungen) unzureichend, und der weitere Weg müsste über den Aufbau integrierter, multimodaler Verkehrsnetze mit einheitlichen Tarifregelungen führen.

Aus diesem Grund ist eine Mobilisierung von Akteuren und Projektträgern vor Ort unerlässlich, damit die EU-Mitgliedsstaaten und die Europäische Union im Wege des nationalen und internationalen Rechts die Besonderheiten von Grenzgebieten anerkennen.

Fortschritte sind notwendig, insbesondere im Bereich der Anpassung der europäischen Gesetzgebung, um die Arbeit der „organisierenden Behörden“ und der Betreiber bei der Einrichtung neuer Verkehrsstrecken zu erleichtern und so den Bedürfnissen der Grenzbevölkerung gerecht zu werden. ■

Jacques HOUBART
Generaldirektor der Mission
Opérationnelle Transfrontalière

¹ Erklärung Seite 5

Grenzüberschreitender Personennahverkehr den Aufbau grenzübergreifender Gebiete

Der grenzüberschreitende Personennahverkehr ist ein stark strukturierendes Element in der Entwicklung grenznaher Räume und stellt eine wichtige Etappe für dortige, gebietsbezogene Projekte dar.

Es sind vermehrt Bemühungen zu verzeichnen, um die grenzüberschreitenden Verbindungen in ein gebietsbezogenes Projekt zu integrieren, Verbindungen die lange Zeit lediglich als Reaktion auf punktuelle Bedürfnisse ad hoc eingerichtet worden sind.

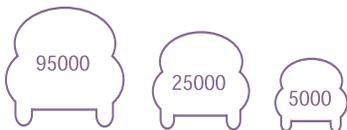
Grenzüberschreitende Mobilität in vollem Aufschwung

Die meisten Grenzgebiete werden von ununterbrochenen Verkehrsströmen durchzogen, die sich über kürzere oder längere Entfernungen erstrecken. Diese Verkehrsströme, die seit 30 Jahren für den Boom der grenzüberschreitenden Mobilität verantwortlich sind, bestehen hauptsächlich aus Fahrgästen, die kurze Entfernungen zurücklegen. Neben Schülern und Grenzübertritten im Gesundheits- oder Freizeitbereich machen Pendler zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz den Großteil der Grenzgänger aus: Täglich fahren 280 000 Arbeitnehmer von Frankreich in die Nachbarländer (insbesondere im Norden und Osten des Landes), während nur 11 000 Arbeitnehmer die Grenzen in umgekehrter Richtung überqueren.

Innerhalb dieser Gebiete werden die grenzüberschreitenden, öffentlichen Verkehrsmittel nur wenig genutzt. Bedingt durch ein begrenztes Angebot, führt diese Situation zu einer vorwiegenden Nutzung von Personenkraftwagen sowie zu einer Überlastung der Straßennetze, welche durch die internationalen LKW- und PKW-Ströme bereits sehr in Anspruch genommen werden. In weiterer Folge hat diese Situation negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und auf die Umwelt.

Anteil Lastkraftwagen – Personenkraftwagen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr

Täglich durchschnittliche
Anzahl an Fahrzeugen



Anteil
Lastkraftwagen – Personenkraftwagen



Sehr niedriger modaler Anteil

Vor diesem Hintergrund ist der modale Anteil des grenzüberschreitenden, öffentlichen Personennahverkehrs als ausgesprochen niedrig zu bezeichnen (in der Größenordnung von 4 bis 5% in den wichtigsten Ballungsräumen). Die meisten der 23 000 Personen (d.h. 46 000 Fahrten), die ein grenzüberschreitendes Verkehrsmittel benutzen, fahren mit dem Zug (78%). Die übrigen Fahrten erfolgen mit dem Bus (22%).

r: ein wesentliches Element für

Buslinien als Reaktion auf Beförderungsansprüche

Die Nutzer grenzüberschreitender Buslinien sind fast ausschließlich in Frankreich ansässige Fahrgäste, die in ein Nachbarland reisen. Grenzüberschreitende Arbeitnehmer machen dabei die größte Kategorie aus, auch wenn sich einige lokale Unterschiede feststellen lassen. So kommen zahlreiche Schüler nach Belgien, während Italien und Spanien eher eine Zieladresse für Touristen darstellen.

Von einem Minimalangebot hin zur Schaffung echter Verkehrsnetze

Die meisten der 43 Stadtbushlinien mit Abfahrtsorten in den 12 grenzübergreifenden Ballungsräumen befinden sich im Nordosten Frankreichs (siehe Karte, S. 7). Jedoch wird - mit Ausnahme einiger „richtiger“ grenzüberschreitender Verbindungen, wie in Lille, Longwy, Forbach und Genf - das jeweilige Nachbargebiet kaum von ihnen angefahren.

Die Auslastung dieser Stadtbushlinien ist sehr unterschiedlich:

Im Durchschnitt werden mehr als 1/3 der Linien von weniger als zehn Personen pro Tag genutzt, und nicht einmal jede zehnte Linie kann mehr als eintausend Nutzer verzeichnen. Spitzenreiter ist eine Linie im Ballungsgebiet Genf/Waadt/Frankreich mit 1665 Nutzern pro Tag. Die übrigen Linien kommen auf 20 bis 500 Fahrgäste täglich.

Trotz einiger punktueller Entwicklungen wie in Annemasse oder Menton ist im Allgemeinen eine Stabilität dieser Verkehrsnetze zu beobachten.

Heutzutage führt der Ausbau dieser Netze nicht mehr zwangsläufig zur Einrichtung zusätzlicher Strecken, sondern vielmehr zu einem verbesserten Serviceangebot.

Das „Intercity“-Buslinienangebot im Grenzraum (von den „Conseils Généraux“, den Generalräten organisierte Buslinienverbindungen von einer Stadt zur anderen) betrifft 11 der 22 grenznahen, französischen Departements. Dieses nur schwach ausgebaute Angebot (lediglich 13 Linien zwischen Frankreich und seinen Nachbarländern) ist auf einen Minimalservice ausgelegt. Dies erklärt die geringe Nutzung dieser Linien und grenzt ihren weiteren Ausbau ein.

Organisierende Behörden (OB)¹ - sehr engagiert bei der Einrichtung grenzüberschreitender Buslinien

Auf französischer Seite besitzen die OB eine weitreichendere und zukunftsorientiertere Vision als die Beförderungsunternehmen vor Ort. Die Einbindung dieser OB ist sehr wichtig, da ihre Mitglieder – die Gebietskörperschaften – für die Durchführung grenzüberschreitender, gebietsbezogener Projekte sowie für die Planungsunterlagen verantwortlich sind. Aufgrund der Tatsache, dass der grenzüberschreitende, öffentliche Nahverkehr für die lokalen Beförderungsunternehmen, die auf eigenes Risiko arbeiten, kaum rentabel und wenig attraktiv ist, haben sich zahlreiche OB in diesem Bereich engagiert; diese sahen sich dabei allerdings mit dem Problem nicht vorhandener, eindeutiger rechtlicher Rahmenbedingungen konfrontiert, auf deren Grundlage sie diese Art von Dienstleistungen hätten organisieren und finanzieren können. Da ihre wesentliche Rolle in diesem Bereich inzwischen erkannt wurde, hat ihnen das französische Infrastrukturministerium seit 2003 die Berechtigung für die Finanzierung dieser Strecken erteilt.

In den Nachbarländern Frankreichs haben die lokalen Beförderungsunternehmen beim Betrieb grenzüberschreitender Busverbindungen ein größeres Gewicht, da sie gleichzeitig Netzbetreiber und „organisierende Behörden“ sind (mit Ausnahme Spaniens als einziges Nachbarland, in dem der Betrieb nicht in „Regie“ funktioniert). Vertreten in sämtlichen Netzen (mit Ausnahme von Thionville, Straßburg und Saint-Louis), sind sie in einigen Fällen sogar der einzige Betreiber von grenzüberschreitenden Buslinien.

Diese Präsenz kann sich im Rahmen der Überlegungen zur Gründung einer direkt grenzüberschreitenden „organisierenden Behörde“ als großer Pluspunkt erweisen.

Auf Seite der französischen Betreiber sind sämtliche großen Unternehmen an den grenzüberschreitenden Verkehrsnetzen beteiligt; dabei ist Transdev mit Beteiligungen an 5 städtischen Verkehrsnetzen, die über grenzüberschreitende Busverbindungen verfügen, am stärksten vertreten.

¹ In Frankreich wird der regionale Schienen- und Straßenpersonenverkehr von den Regionen organisiert, außerstädtische Linien und Schulbusse von den Departements und die innerstädtischen Verbindungen auf Ebene der Kommunen oder Kommunalverbände. Diese Dienstleistungen können für die Departements, die Kommunen und ihre Verbände direkt von einer OB (Regiebetrieb) oder einem Beförderungsunternehmen, das mit der OB eine Vereinbarung unterzeichnet hat, erbracht werden.

Grenzüberschreitende Bahnverbindungen: eine Alternative zum Privatauto?

Sieben der elf französischen Grenzregionen, hauptsächlich im Norden und Osten Frankreichs, verfügen über einen grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr mit Abfahrtsorten aus ihren jeweiligen Gebieten.

Insgesamt 21 grenzüberschreitende Verbindungen (20 klassische und 1 Straßenbahn-Zug-Strecke) ermöglichen die Abwicklung von mehr als 80% der grenzüberschreitenden Beförderungen mit öffentlichen Transportmitteln. Diese fahren häufig und weisen eine hohe Kapazität auf. Auf einigen Strecken werden mehr als 30 Hin- und Rückfahrten täglich angeboten. Die meisten Fahrten pro Tag erfolgen auf der Strecke Mülhausen-Basel (täglich 48 Hin- und Rückfahrten), Spitzenreiter bei der täglichen Nutzung ist die Verbindung Cannes-Ventimiglia mit bis zu 13 000 Fahrgästen täglich.

Auf einigen Strecken ist der modale Anteil der Schiene sehr hoch (insbesondere im Sillon Lorrain: Städtachse Thionville, Metz, Nancy und Epinal). Dieser Anteil ist einerseits durch die Qualität des Angebots bedingt (Taktzeiten, Tarifintegration...), andererseits durch die Fokussierung auf ein einziges Fahrtziel.

Seit 2002 sind die Regionen die organisierenden Behörden für Schienenverbindungen mit regionaler Bedeutung. Davon ausgenommen sind jedoch 2 Strecken in der Region Lothringen, bei denen einerseits der französische Staat als organisierende Behörde für die Straßenbahn-Zug-Strecke Sarreguemines (F)/Saarbrücken (D) fungiert, andererseits die Region Elsass für die TER-Verbindung Sarreguemines (F)/Saarbrücken (D).

Trotz der besonders langen Bauzeiten und hohen Baukosten erfährt die Schiene in grenznahen Gebieten eine Renaissance. Neben einigen Neubauprojekten werden weiterhin Strecken, die aufgrund mangelnder Auslastung geschlossen werden mussten, wieder eröffnet. Ihr Entwicklungspotential scheint heute eine passende Antwort auf die Überlastung der Straßennetze und die Treibstoffpreisexplosion zu sein.

Die französische Bahn SNCF und die Regionen setzen sich derzeit für die Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs sowohl in Hinblick auf das Angebot (verwendetes Material, Takterhöhung, Abfahrtsfrequenz, etc.) als auch Mobilitätsdienstleistungen (multimodale Informationen, Tarifintegration...) ein. Zu diesem Zweck findet immer häufiger eine Zusammenarbeit mit dem Betreiber oder der zuständigen Behörde des jeweiligen Nachbarlandes statt.



LMGU - PASCALINE COMBART

Zwar sind die französischen Regionen nicht für internationale Dienste zuständig, dennoch engagieren sie sich stark für die Einrichtung grenzüberschreitender Bahnverbindungen.

Die regionale Bedeutung dieser Entwicklung ist erwiesen, jedoch kommen aufgrund der besonderen Eigenschaften der Einsatzmaterialien erhebliche Mehrkosten auf die jeweilige Gebietskörperschaft zu (Sicherheitssysteme, Stromversorgung in beiden Ländern, Einhaltung spezifischer Normen, etc.).

Obwohl die Regionen erst seit kurzem die Verantwortung für den grenzüberschreitenden Nahverkehr innehaben, entwickeln alle Regionen, in denen es derartige Verbindungen gibt, eine globale Strategie für deren Ausbau. Sie richten „Intercity“-Schienenverbindungen ein, sorgen aber auch dafür, dass die Vorstädte der dynamischsten Ballungsgebiete (Lille, der Norden des Departements Mosel, der Großraum Genf/Waadt/Frankreich, die französisch-italienische Riviera und das Baskenland) an das Verkehrsnetz angeschlossen werden, und dies stets mit dem Ziel einer optimalen Vernetzung der einzelnen Verkehrsverbände. Heute existieren zwischen diesen Regionen Tarifregelungen, durch welche die Intermodalität vereinfacht wird.

Die Intermodalität zwischen dem Straßen- und Schienenpersonenverkehr stellt bei der Weiterentwicklung eine echte Herausforderung dar. Ein Synergieeffekt lässt sich von Seiten der Bus- und Schienennetzbetreiber erwarten: Die Auslastungsraten von Autobussen steigen proportional mit der Integration der Linien in ein globales Netz; der Schienenpersonenverkehr, für den die großen Distanzen zwischen den einzelnen Haltestellen ein Hindernis darstellen, kann dank des Busverkehrs eine bessere Erschließung des Gebiets anbieten. ■

Fahrtgründe pro Verkehrsmittel

Verkehrsmittel

Hauptsächliche Fahrtgründe

	Arbeit	Studium	Sonstige (Handel, Freizeit)	kein bestimmter Grund
Bus (Stadtlinien)				
Zug-Straßenbahn				

grenzüberschreitende Städte-Busverbindungen

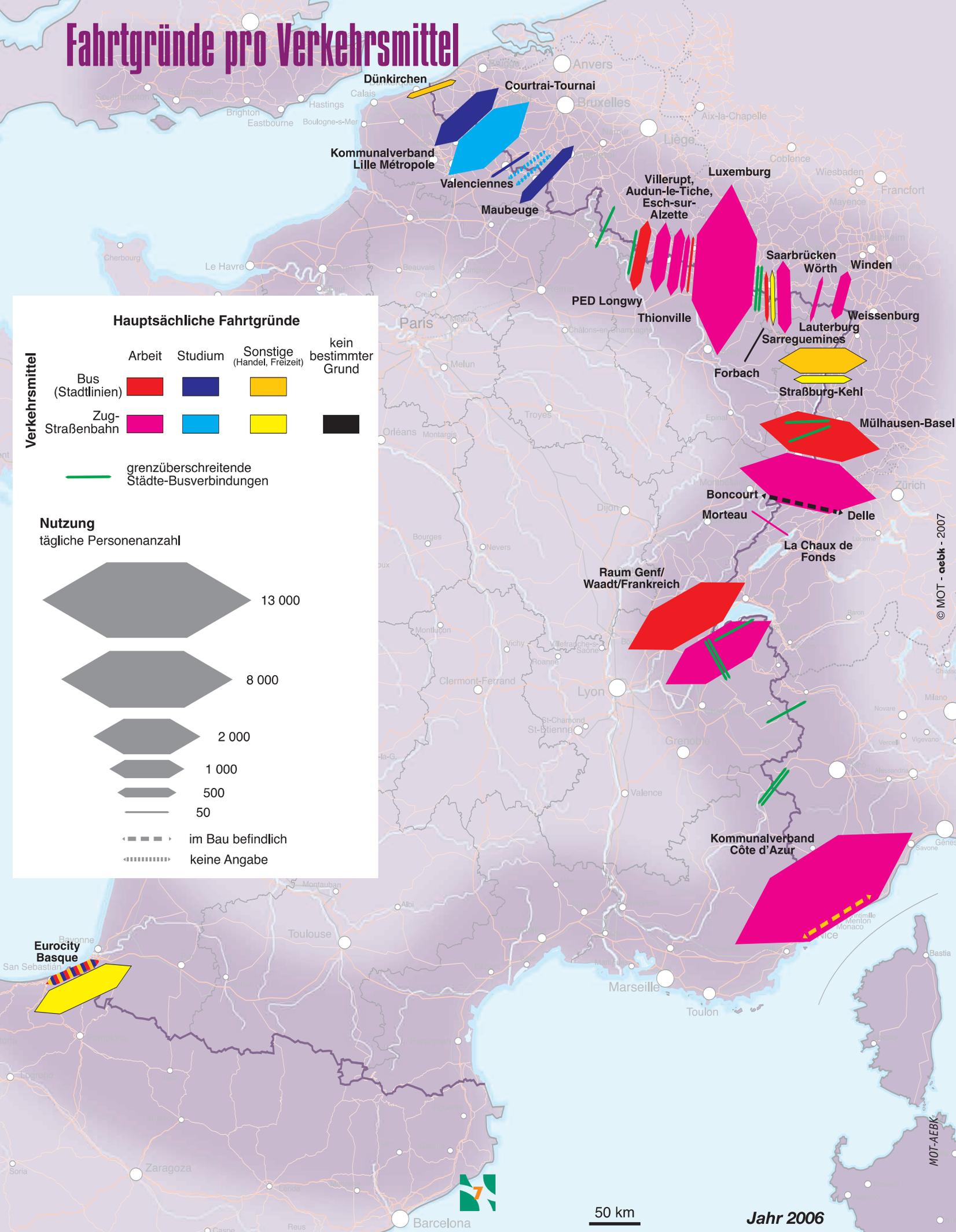
Nutzung

tägliche Personenanzahl



im Bau befindlich

keine Angabe



50 km

Jahr 2006

© MOT - cebit - 2007

MOT-AEBK

Rechtlicher Rahmen für den grenzüberschreitenden Nahverkehr

Wie kann der öffentliche Personennahverkehr in Grenzgebieten organisiert werden? Im Hinblick auf die rechtlichen Rahmenbedingungen für den öffentlichen Schienen- oder Straßenverkehr als Schlüsselement für die Einrichtung der Verkehrsnetze sind die lokalen, grenzüberschreitenden Gebietskörperschaften oder ihre Verbände (in ihrer Funktion als organisierende Behörden) oder die in den Gebieten dieser Körperschaften tätigen Beförderungsunternehmen zum Handeln aufgefordert.

Die Rahmenbedingungen für Eisenbahnverbindungen sind bei weitem nicht so komplex wie die für Straßenverbindungen, da für diese eine Vielzahl organisierender Behörden und Beförderungsunternehmen existieren, von denen letztere zusätzlich den gemeinschaftlichen, rechtlichen Anforderungen im Bereich des internationalen Personenverkehrs gerecht werden müssen, sobald eine dieser Verbindungen eine Grenze quert.

Rechtliche Rahmenbedingungen für Schienenverbindungen

Der regionale Schienenpersonenverkehr wird von den auf beiden Seiten der Grenze jeweils zuständigen, organisierenden Behörden (in Frankreich die Regionen) in Zusammenarbeit mit den Betreibergesellschaften jedes Landes organisiert. Die französischen Regionen können sich dabei auf Artikel 133 des „Gesetzes zur Ordnung des Inlandsverkehrs“ (LOTI) (eingeführt durch das „Gesetz zur städtischen Solidarität und Erneuerung“ (SRU)) berufen, welcher sie zwecks Einrichtung eines regionalen, grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs zum Abschluss einer Vereinbarung mit einer grenznahen OB eines Nachbarstaates berechtigt.

Handelt es sich bei der zuständigen OB um einen Staat (Luxemburg, Monaco oder Italien), ist ein derartiger Vertragsabschluss nicht möglich, da dieser den Bestimmungen des französischen „Allgemeinen Gesetzes über Gebietskörperschaften“ (CGCT) entgegensteht. In diesem Fall könnte die Region bei der SNCF den Abschluss einer Vereinbarung mit dem zuständigen Beförderungsunternehmen des Nachbarlandes beantragen.

Rechtliche Rahmenbedingungen für Straßenverbindungen

Im Gegensatz zum Schienenverkehr existieren für die Einrichtung von grenzüberschreitenden Straßenverbindungen durch die zuständigen OB (in Frankreich die Kommunen, Gemeindeverbände oder Conseils Généraux/Generalräte) keine spezifischen Vorschriften. Sie ergeben sich aus drei verschiedenen Regelwerken.

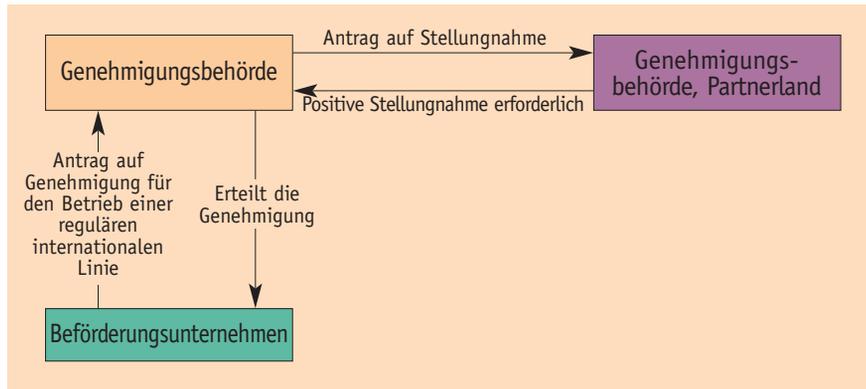
- Die internen Regeln jeder OB definieren ihre Zuständigkeiten und Rechte im Bereich der Einrichtung von Transportmitteln in ihrem jeweiligen Gebiet sowie ihre Beziehungen zu den Beförderungsunternehmen.
- Der rechtliche Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gilt für die Beziehungen zwischen den OB und ermöglicht ihnen ein Handeln in grenzübergreifenden Angelegenheiten auf Grundlage eines grenzüberschreitenden Kooperationsabkommens. Dieser Rahmen, im Wesentlichen ein Ergebnis bilateraler Abkommen (Vertrag von Rom, Bayonner, Karlsruher und Brüsseler Abkommen) begründet keinesfalls ein transnationales Recht, sondern ermöglicht es den Körperschaften der Grenzregionen, in ihren gemeinsamen Zuständigkeitsbereichen zu kooperieren (darunter das Verkehrswesen).
- Die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 für den grenzüberschreitenden Personenverkehr sieht ein Genehmigungsverfahren des Beförderungsunternehmens vor. Dieses Verfahren gilt für den gesamten regulären, internationalen Personennahverkehr (einschließlich der grenzüberschreitenden Dienste) gleichermaßen, unabhängig davon, ob ihre Organisation durch eine OB erfolgt oder nicht. Jedes Land bestimmt die zuständige Genehmigungsbehörde, welche diese Genehmigung erteilen kann.

In der Praxis sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für grenzüberschreitende Verbindungen mehr oder weniger komplex (siehe Tabelle Seite 9) und erfordern die Mitarbeit der oben genannten Akteure: organisierende Behörden, Beförderungsunternehmen und Genehmigungsbehörden.



Einrichtung grenzüberschreitender Buslinien

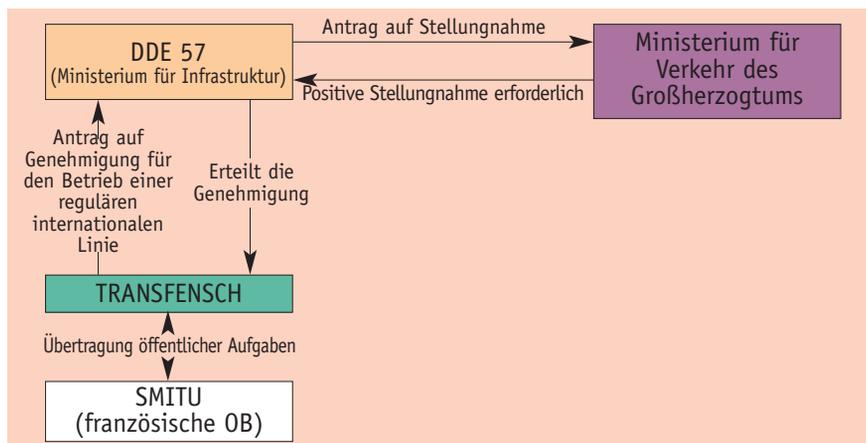
Schematische Darstellung der verschiedenen rechtlichen Rahmenbedingungen



Betreibergenehmigung

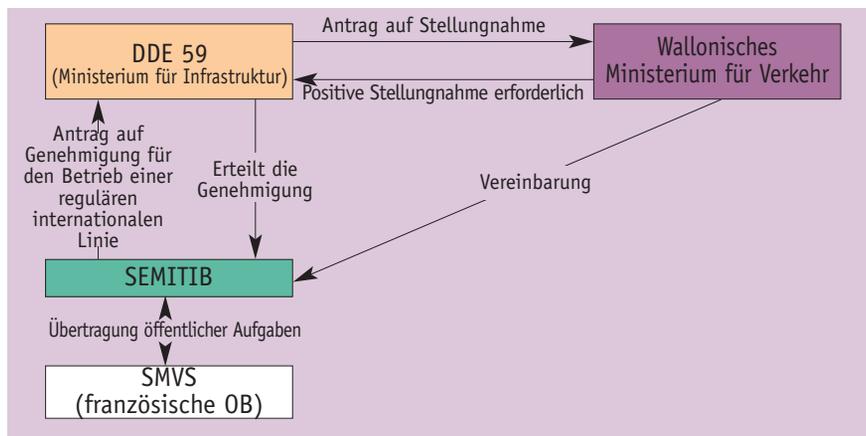
Die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 für den internationalen Personenverkehr sieht vor, dass jedes Beförderungsunternehmen für den Betrieb einer regulären, internationalen Verbindung eine Genehmigung beantragen muss, unabhängig davon, ob es mit der zuständigen OB eine Vereinbarung für diesen Dienst geschlossen hat oder aber auf eigene Kosten und Gefahr handelt.

Dieses Schema ist für die gesamte französische Grenze, einschließlich der Grenze mit der Schweiz, gültig.



Einfache Rahmenbedingungen: Beispiel Thionville

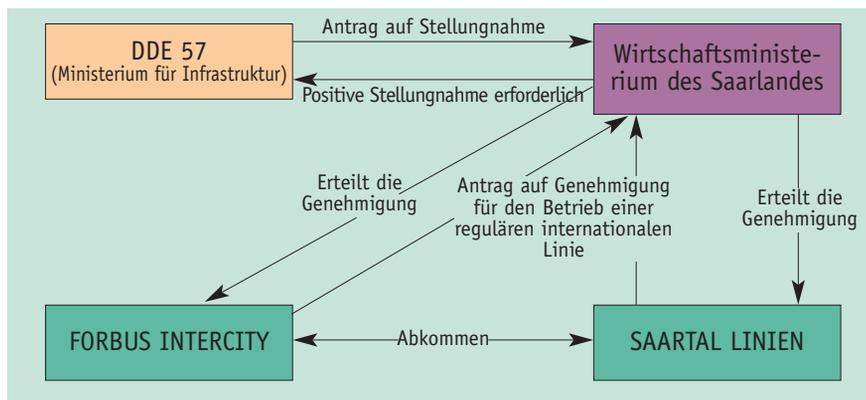
Es handelt sich um Linien, die vom Beförderungsunternehmen alleine betrieben werden. Neben der EU-Genehmigung ist der Beförderer durch eine Vereinbarung oder ein Abkommen mit einer OB aus demselben Land gebunden.



Einfache Rahmenbedingungen: Beispiel Maubeuge

Es handelt sich um Linien, die vom Beförderungsunternehmen alleine betrieben werden. Neben der EU-Genehmigung und der Vereinbarung mit seiner OB hat der Beförderer eine Vereinbarung oder ein Abkommen mit einer ausländischen OB unterzeichnet.

Wichtig: Das Wallonische Ministerium für Verkehr ist gleichzeitig Genehmigungs- und organisierende Behörde.



Mehrere Betreiber: Beispiel Forbach

Es handelt sich um Linien, die von Beförderungsunternehmen mehrerer Länder gemeinsam betrieben werden und die über eine gemeinsame Tarifregelung verfügen. Neben der EU-Genehmigung sind die verschiedenen Beförderungsunternehmen durch Vereinbarungen gebunden.

Bei noch komplexeren, rechtlichen Rahmenbedingungen kann ein Zusammenschluss zwischen den Beförderungsunternehmen und ihren jeweiligen OB bestehen, die ihrerseits untereinander ein grenzüberschreitendes Kooperationsabkommen unterzeichnet haben.



Rechtliche Fortschritte seit der MOT-Studie von 2002¹

Neue Kooperations- und Koordinationsinstrumente für grenzüberschreitende, organisierende Behörden

Die Weiterentwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit seit 2004 eröffnet den OB neue Möglichkeiten für die Schaffung von Koordinations- und Verwaltungsstrukturen für grenzübergreifende Verkehrsverbindungen.

Dabei handelt es sich insbesondere um:

- Die Grenzüberschreitenden Örtlichen Zweckverbände (GÖZ), die mit dem Karlsruher Abkommen als Institutionen des öffentlichen Rechts geschaffen wurden. Bis 2004 waren ausschließlich die Körperschaften der Regionen Elsass und Lothringen berechtigt, solche Verbände zu gründen. Seitdem wurde die Einrichtung des GÖZ auf das gesamte französisch-schweizerische und belgisch-französische Grenzgebiet ausgeweitet und weiterhin in Form des europäischen Distrikts (französisches „Gesetz über lokale Freiheiten und Zuständigkeiten“) in französisches innerstaatliches Recht (CGCT, „Code Général des Collectivités Locales“ / Allg. Gesetz der Gebietskörperschaften) übertragen.
- Den im Juli 2006 geschaffenen Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ).

Ein GÖZ „Verkehr“ befindet sich derzeit im Ballungsraum Genf/Waadt/Frankreich in seiner Gründungsphase (siehe Erfahrungsberichte, S.17).

NEUE REGELUNGEN FÜR DIE SCHIENE: DIE EISENBAHNPAKETE

Die neuen europäischen Regelungen für den Eisenbahnverkehr wurden in drei Etappen verabschiedet:

- Das erste Eisenbahnpaket betraf die Ausweitung der Zugangsrechte zu den nationalen Verkehrsnetzen für den Güterverkehr auf die europäischen Eisenbahngesellschaften.
- Mit dem zweiten Eisenbahnpaket wurde eine verbesserte Integration im gesamten Eisenbahnwesen erreicht, da die nationalen Eisenbahnnetze und -systeme zuvor noch nicht interoperabel waren (Unterschiede bei den Strom- und Signalsystemen, den Arbeitsbedingungen der Zugführer, der Spurweite, den Höchstgewichtsgrenzen, etc.).
- Das dritte Eisenbahnpaket, über das derzeit noch verhandelt wird, betrifft die Öffnung des Marktes für den internationalen Schienenpersonenverkehr bis zum Jahr 2010. Dieses Paket soll für den regionalen und lokalen, grenzüberschreitenden Nahverkehr gelten.

Rechtmäßigkeit des Kabotageverkehrs im grenzüberschreitenden Straßenverkehr

Um eine grenzüberschreitende, lokale Busverbindung gewährleisten zu können, muss ein in einem bestimmten Land ansässiges Transportunternehmen die Möglichkeit haben, auch Haltepunkte, die sich in einem anderen Land befinden, anzufahren („Kabotageverkehr“).

Im Falle der innergemeinschaftlichen Grenzen ist der Kabotageverkehr nur in einer beschränkten Anzahl von Fällen zulässig; im französisch-schweizerischen Grenzgebiet war er untersagt (Übereinkommen von 1951). Für die Zulassung des Kabotageverkehrs wurde dieses Übereinkommen von Frankreich und der Schweiz jedoch im Jahr 2005 modifiziert; diese Modifizierung wurde durch die Europäische Kommission im Rahmen der bilateralen Verträge EU-Schweiz geprüft und angenommen. Nach Auffassung der Kommission fallen die Genehmigungen für den Kabotageverkehr zum Zweck von grenzüberschreitenden Verbindungen in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedsstaaten (da weder eine Wettbewerbsverzerrung noch eine Diskriminierung eines Beförderungsunternehmens eines anderen Landes besteht).

Vorbehaltlich einer Bestätigung durch die Europäische Kommission könnte dieses Prinzip auf die Gesamtheit der innergemeinschaftlichen EU-Grenzen Anwendung finden.

EU-Verordnungsentwurf im Bereich des öffentlichen Schienen- und Straßenpersonenverkehrs oder Verordnung „Verpflichtung zur öffentlichen Dienstleistung“ (PSO-Verordnung)²

Dieser Verordnungsentwurf, der in Kürze verabschiedet werden sollte, definiert die gemeinsamen Normen für die Beziehungen zwischen den OB und Betreibern von Bus- und Bahnverbindungen.

Er sieht eine Vertragspflicht zwischen diesen beiden Ebenen vor, sobald die OB dem Betreiber im Gegenzug für dessen Übernahme eines PSO (in diesem Fall bezogen auf den öffentlichen Personennahverkehr) Exklusivrechte oder Entschädigungen gewährt. ■

¹ „Grenzüberschreitende Verkehrsmittel in grenzüberschreitenden Ballungsgebieten“, MOT, Infrastrukturministerium, Juli 2002, nur in französischer Fassung verfügbar.

² Unter einem PSO versteht man einen „Dienst, den eine Transportgesellschaft nicht, bzw. nicht in demselben Ausmaß oder unter denselben Bedingungen übernehmen, würde sie ihr eigenes wirtschaftliches Interesse verfolgen“.

Erschwernisse und Herausforderungen

Neben den bereits angesprochenen Schwierigkeiten infolge der rechtlich komplexen Sachverhalte bestehen weitere Erschwernisse.

Häufige Schwierigkeiten

Fehlende Statistiken

Das Problem der Verfügbarkeit genauer Informationen über das Fahrverhalten in Grenzgebieten ist offenkundig (geringe Kenntnis statistischer Daten, fehlende Fahrgastzählung auf einigen grenzüberschreitenden Busverbindungen, mangelnde Flexibilität und Kosten grenzüberschreitender „Haushaltsbefragungen“, etc.). Diese erheblichen Informationslücken beeinträchtigen die Umsetzung einer effizienten Entwicklungs- und Planungspolitik für grenzüberschreitende Infrastrukturen.

Unausgewogenheit von Angebot und Nachfrage

Die geringe Nutzung bestimmter Strecken (häufig von Busverbindungen) fördern nicht den Willen der Behörden, das Angebot zu verbessern und es auf Spitzenzeiten und Strecken, die für ein Maximum an Personen von Interesse wären (insbesondere die grenzüberschreitenden Arbeitnehmer), anzupassen.

Geringe Verknüpfung von verkehrspolitischen Projekten und Raumplanung

Behindert wird die Einrichtung grenzüberschreitender Nahverkehrsnetze dadurch, dass diese in den Planungsunterlagen beiderseits der Grenzen kaum Beachtung finden. So gibt es z.B. auf französischer Seite kaum einen SCOT¹, PDU² oder Agglomerationsvertrag, in denen dieses Thema eine Rolle spielt. Hinzu kommt, dass auf den verschiedenen Seiten der Grenzen unterschiedliche Planungsdokumente verwendet werden.

Weiterhin sind Ballungsräume, in deren französischem Teil weniger als 100 000 Einwohner leben, nicht zur Ausarbeitung eines städtischen Verkehrsentwicklungsplans verpflichtet. Einige von ihnen (wie z.B. Longwy, Forbach, Sarreguemines oder Saint-Louis) befinden sich jedoch in weitaus größeren, grenzüberschreitenden Ballungsgebieten.

Allgemein ist zu sagen, dass die Verknüpfung von Verkehrsprojekten beiderseits einer Grenze kaum ausgeprägt ist, und dass wirkliche grenzüberschreitende Projekte, die bereits als solche geplant werden, äußerst selten sind.

Außerdem erfordert die Schaffung eines grenzüberschreitenden Angebots (insbesondere von Busverbindungen) immer noch viel zu häufig die Initiative der Verkehrsunternehmen: Dieses Angebot ist weder Teil einer globalen Strategie noch eines grenzüberschreitenden, gebietsbezogenen Projekts, das von den Akteuren vor Ort getragen wird.

Fehlender Modellcharakter und mangelnde Vernetzung der Akteure

Die Uneinheitlichkeit der Fallbeispiele sowie die Vielzahl französischer und ausländischer Ansprechpartner sind typische Kennzeichen; festgestellt werden häufig:

- fehlende Kenntnisse über das Verkehrssystem des Partnerlandes beiderseits der Grenze,
- äußerst unterschiedliche Zuständigkeiten bei Entscheidungsträgern,
- eine gewisse Zurückhaltung der Akteure im Verkehrswesen (im Vergleich zu den Planungsverantwortlichen),
- eine Isolierung der gestarteten Initiativen und Projekte, selbst intern auf französischer Seite.

Diese Faktoren behindern den Projektfortschritt und eine ganzheitliche Kohärenz, welche einen Aufbau echter multimodaler, grenzüberschreitender Verkehrsnetze ermöglichen würden.

Schwierige Verknüpfung der Zuständigkeiten auf beiden Seiten der Grenze

Im Rahmen der Einrichtung grenzüberschreitender Bahnverbindungen sind die französischen Regionen angehalten, mit den ranghöheren organisierenden Behörden des Partnerlandes zu verhandeln. So sind z.B. die Region Lothringen und die Region PACA - beide sehr aktiv bei der Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Angebots - bei der Ausgestaltung ihrer Partnerschaft behindert, da ihr zuständiger Ansprechpartner jenseits der Grenze der Staat ist, und die französischen Gesetze einen direkten Vertragsabschluss zwischen den lokalen Gebietskörperschaften und einem Staat verbieten. Die Mehrheit der befragten Personen fordert eine klare Benennung der für das grenzüberschreitende Verkehrsangebot zuständigen, französischen Behörden.

Schwierigkeiten der Interoperabilität im Schienenverkehr

Probleme der Interoperabilität von Eisenbahnnetzen, insbesondere zwischen den Zugsicherungssystemen, gibt es auch heute noch an allen Grenzen, ausgenommen der französisch-luxemburgischen Grenze. Die Zulassungsfristen für neue Baumaterialien dauern mindestens 2 Jahre, und der Kauf von Materialien für einen grenzüberschreitenden Einsatz erweist sich häufig als kostspieliger als vorgesehen. Diese Probleme belasten die Regionen und schränken den Kauf neuer Materialien für einen grenzüberschreitenden Ausbau der Netze ein. ■

¹ Französischer Regionaler Flächennutzungsplan/Entwicklungsleitplan (SCOT)

² Französischer Städtischer Verkehrsentwicklungsplan (PDU)

Handlungsvorschläge und Entwicklungsperspektiven

Diese Feststellungen erfordern die Erarbeitung innovativerer Lösungen im Rahmen einer stetig erweiterten Zusammenarbeit.

Verbesserter Kenntnisstand über die grenzüberschreitende Mobilität

Genauere Informationen über grenzüberschreitende Verkehrsströme würden zu einer besseren Identifizierung der benötigten Infrastrukturen und der Notwendigkeit, einer bestimmten Verbindung, die eingerichtet oder ausgebaut werden sollte, führen. Der Staat und die lokalen Gebietskörperschaften könnten somit ihre Politik und ihr grenzüberschreitendes Agglomerationsprojekt auf verlässlichen Daten aufbauen.

Zur Informationsgewinnung im Bereich der Mobilität ist es von wesentlicher Bedeutung, auf zwei Ebenen gleichzeitig zu handeln:

- einerseits auf der Ebene der grenzüberschreitenden Agglomerationen, um die auf bestimmte Zonen bezogenen Verkehrsstudien und die „Mobilität der Haushalte“, welche grenzüberschreitende Fahrten berücksichtigen, zu kategorisieren,
- andererseits auf nationaler Ebene zur Schaffung von statistischen Mobilitäts-Beobachtungsstellen und - in einem ersten Schritt - einer systematischen Vernetzung der nationalen Statistikämter, um eine vollständige Übersicht über die Fahrstrecken zu erhalten; in einem zweiten Schritt, mit einer institutionalisierten, grenzüberschreitenden statistischen Beobachtung, innerhalb derer die grenzüberschreitende Mobilität ein vollwertiges Untersuchungsfeld darstellt.

Förderung einer Vernetzung der Akteure

Wie im Falle einiger grenzüberschreitender Ballungsräume, beispielsweise der Agglomeration Genf, müssen dringend politische und technische Abstimmungsinstanzen geschaffen werden, in denen alle betroffenen Partner zusammengeschlossen sind. Diese Instanzen könnten die Definition einer abgestimmten Verkehrspolitik auf Ebene des grenzüberschreitenden Gebiets zum Ziel haben, wobei die verschiedenen Transportmittel in Betracht zu ziehen und die Verknüpfung der unterschiedlichen Arbeitsebenen zu bedenken wären. Mittels einer Nahverkehrslinie könnten auch längere Strecken bedient werden.

Diese Abstimmungsinstanzen würden Abgeordnete, technische Dienste der Körperschaften, Staatsvertreter und betroffene Verkehrsunternehmen umfassen. Ihre Aufgabe bestünde in der Ausarbeitung eines Aktionsprogramms (Verfahren und Vernetzung von Verkehrsverbindungen, Einrichtung grenzüberschreitender Linien, kohärente Gestaltung eines „wirklichen“ Netzes, etc.) und dem Aufbringen der notwendigen Mittel für ihre Umsetzung. Die Gründung

dieser Instanzen würde weiterhin folgendes ermöglichen:

- eine lokale Vernetzung, die für eine grenzüberschreitende, beiderseitige Kenntnis und einen multikulturellen Lösungsansatz für den Nahverkehr wichtig ist,
- einen intensiveren Austausch im technischen Bereich,
- eine Komplementarität von Zuständigkeiten und Wissenständen,
- und schließlich eine leichter zu erhaltende politische Genehmigung.

Hin zu einer kohärenten Planung des grenzüberschreitenden Personennahverkehrs

Die Entwicklung von integrierten Verkehrsnetzen in Grenzgebieten erfordert auch eine systematische Eingliederung eines grenzüberschreitenden Kapitels in den nationalen Planungsdokumenten.

Auf französischer Seite kann man heute eine exakte Bewertung der Planungsdokumente und ihre Verknüpfung mit den grenzüberschreitenden Verkehrsmitteln vornehmen. Eine ähnliche Analyse ist auch auf der anderen Seite der Grenze vorzunehmen.

Letztendlich wäre es sinnvoll, auf längere Sicht über die Erarbeitung eigener, grenzüberschreitender Planungsdokumente nachzudenken. ■



Erfahrungsberichte

Belgisch-französische Eurometropole Lille

Als die größte grenzüberschreitende Agglomeration in Europa – hinsichtlich der Bevölkerungszahl - führt die belgisch-französische Eurometropole Lille als erste eine grenzüberschreitende Haushaltsumfrage durch. ■

Agglomeration Genf/Waadtl/Frankreich

Nach der Unterzeichnung einer Charta für die Entwicklung des Regionalen Öffentlichen Nahverkehrs wurden in der Agglomeration Genf/Waadtl/Frankreich im Bereich des grenzüberschreitenden Personenverkehrs zahlreiche Fortschritte erzielt: Definition eines Erschließungsplans bis zum Jahr 2020, Gründung der Genfer Tarifgemeinschaft und demnächst Schaffung der ersten organisierenden Behörde für grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen in Form eines GÖZ. Aufgrund dieser Fortschritte ist Genf, was die grenzüberschreitende Integration des Personenverkehrs betrifft, der „umfassendste“ Ballungsraum. ■

Jedes grenzüberschreitende Kooperationsprojekt im Verkehrssektor wird individuell ausgestaltet, und zwar je nach:

- der jeweiligen geographischen Situation,
- den verfolgten Zielen,
- den Akteuren, die sich in ihm zusammenschließen,
- des Zusammenwirkens der innerstaatlichen Rechte der betreffenden Länder.

Grenzüberschreitende Agglomeration Longwy

Dank des starken luxemburgischen Engagements hat die grenzüberschreitende Agglomeration Longwy zwei grenzüberschreitende Buslinien eingerichtet, die gut mit dem luxemburgischen Schienennetz gekoppelt sind und so eine praktische und schnelle Verbindung mit den Städten Luxemburg und Esch-sur-Alzette ermöglichen. ■

Die französisch-italienische Grenze in den Südlichen Alpen

In dem, aufgrund eines Bergreliefs kaum für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs prädestinierten, französisch-italienischen Grenzgebiet gibt es dennoch einige grenzüberschreitende Buslinien und Nahverkehrszüge. Letztere, zwischen der Region Provence-Alpes-Côte-d'Azur und den entsprechenden Gebieten auf italienischer Seite verkehrende Linien, sind Gegenstand von zwei Verbesserungsprogrammen, in denen die Mobilitätsdienstleistungen einen wichtigen Platz einnehmen. ■

Die belgisch-französische Eurometropole Lille

Innerhalb der französischen Grenzgebiete stellt die Metropole Lille mit insgesamt 1 800 000 Einwohnern (60% in Frankreich, 28% in Flandern und 12% in Wallonien) den größten grenzüberschreitenden Ballungsraum dar. Im letzten Jahrhundert hat dieser sich über die Grenzen hinweg stetig ausgedehnt. Die Verflechtung der Territorien hat eine grenzübergreifende Lebensgemeinschaft mit zahlreichen Nahverkehrsströmen unterschiedlichster Natur (Arbeit, Studium, Gesundheit, Einkauf, Tourismus,...) hervorgebracht. Auch die Themen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, in welcher der öffentliche Personenverkehr einen wichtigen Platz einnimmt, sind vielfältig.

Im Verkehrsbereich gibt es ein breit gefächertes Angebot.

Was die Eisenbahnverbindungen betrifft, so verkehren bereits seit geraumer Zeit zwei Linien zwischen Lille und Tournai sowie zwischen Lille und Courtrai, und dank einer TGV-Verbindung kann Brüssel von Lille aus in nur 40 Minuten erreicht werden (allerdings sind die Taktzeiten gering und die Preise hoch).

Beim Busverbindungsangebot sind die Fortschritte am besten auf der Strecke Mouscron (B) – Roubaix (F) via Wattrelos (F) (MWR) zu erkennen. Sie wurde im Jahr 1992 auf einer Länge von 14 km als Pilotprojekt gestartet. Ihre dauerhafte Inbetriebnahme ist das Ergebnis der 1995 zwischen dem Kommunalverband Lille Métropole und dem wallonischen Beförderungsunternehmen TEC Hainaut unterzeichneten, grenzüberschreitenden Verhandlungsprotokolle.

Außerdem verkehren 12 grenzüberschreitende Buslinien als Verlängerung der französischen, wallonischen und flämischen Linien.

Und schließlich hat Lille Métropole im Jahr 2006 im Rahmen einer Partnerschaft mit den belgischen Behörden eine Umfrage über die Fahrgewohnheiten der Haushalte unter Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Dimension gestartet. Dieser Ansatz ist für eine solche Analyse eine bedeutende Innovation.

Diese - auf eine exaktere und weniger intuitive Kenntnis der grenzüberschreitenden Verkehrsströme - abzielende „Haushaltsumfrage“ wird für eine modellhafte Darstellung dieser



Ströme verwendet. Weiterhin stellt sie ein grundlegendes Instrument für die Erarbeitung, Bewertung und den Vergleich der politischen Stadtverkehrsstrategien (zwischen den grenzüberschreitenden Agglomerationen) dar, insbesondere im Zusammenhang mit den Städtischen Verkehrsentwicklungsplänen (PDU). ■

DATENBLATT

Von Frankreich aus angefahrenes Land: Belgien (Wallonien und Flandern)

BUSSE

Anzahl der grenzüberschreitenden Verbindungen: 13 Stadtbuslinien
Zuständige Behörden:

- Lille Métropole (7 von Transpole betriebene Linien + Linie MWR)
- TEC Hainaut (3 Linien + Linie MWR)
- De Lijn, flämische Beförderungsgesellschaft (2 Linien)

Fahrgäste pro Tag (alle Richtungen): 1260

Rechtliche Rahmenbedingungen: „Mehrere Betreiber“ im Falle der Linie MWR; einfache Rahmenbedingungen im Falle der 12 anderen Linien

ZÜGE

Anzahl der grenzüberschreitenden Verbindungen: 2

Zuständige Behörden: Region Nord-Pas-de-Calais und SNCB

Beförderungsunternehmen: SNCB / SNCB+SNCF

Fahrgäste pro Tag (alle Richtungen): 2060

Drei Fragen an Jean-Louis SEHIER, Leiter der für den Städtischen Verkehrsentwicklungsplan verantwortlichen Abteilung des Kommunalverbandes Lille Métropole

Was hat Sie dazu bewogen, eine grenzüberschreitende Haushaltsumfrage durchzuführen?

Die Tradition der Haushaltsumfragen in der Agglomeration geht weit zurück: Die erste Umfrage wurde 1965 durchgeführt, und die beiden Umfragen von 1987 und 1998 haben äußerst detaillierte Informationen geliefert. Zehn Jahre später schien es uns unerlässlich, unsere Daten im Hinblick auf die Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans zu aktualisieren. Angesichts der Fortschritte, die wir im Rahmen der Kooperation mit Belgien erzielt haben, war der Gedanke, der Umfrage eine grenzüberschreitende Dimension zu verleihen, nur allzu natürlich.

Was ist das Neuartige an dieser Initiative?

Bis heute gibt es in den französischen Grenzgebieten kein vergleichbares Projekt. Wir leisten hier Pionierarbeit. Das geschieht nicht ohne Schwierigkeiten, da wir uns insbesondere mit kulturellen Unterschieden konfrontiert sahen (so mussten

wir zum Beispiel Fragen in Bezug auf eine Finanzierung wieder streichen), ebenso wie mit unterschiedlichen Untersuchungsmethoden, die jedem europäischen Land eigen sind. In Bezug auf den zuletzt genannten Punkt haben wir mit unseren belgischen Partnern bereits Harmonisierungsmaßnahmen umgesetzt, um vergleichbare Daten zu erhalten.

Inwiefern kann die Umfrage entscheidend für die Realisierung einer Verkehrspolitik in dem Ballungsraum sein?

Es handelt sich in erster Linie um den Aufbau einer Wissensdatenbank, mittels derer große Informationslücken über grenzüberschreitende Mobilität geschlossen werden sollen, insbesondere in Hinblick auf die Beweggründe für die unternommenen Fahrten. Die Verarbeitung der Ergebnisse wird uns Hinweise für die zu vertiefenden Aspekte und die zu erarbeitenden Lösungen liefern.



Grenzüberschreitende Agglomeration Longwy

Die grenzüberschreitende Agglomeration

Longwy ist ein so genanntes Dreiländereck mit ca. 118 000 Einwohnern, von denen 56 000 in Frankreich, 36 000 in Luxemburg und 26 000

in Belgien leben. Sie ist stark abhängig von der Wirtschaftstätigkeit Luxemburgs, die wie ein Magnet auf fast die Hälfte der erwerbstätigen französischen Bevölkerung in dem Ballungsraum wirkt. Die Enddestinationen der französischen Grenzarbeiter sind sehr unterschiedlich, wodurch der Aufbau eines gemeinsamen Personennahverkehrs erschwert wird.

Die Agglomeration Longwy wird von drei grenzüberschreitenden Buslinien erschlossen. Auf der von einer lokalen belgischen Gesellschaft betriebenen belgisch-französischen Linie Athis/Longwy (Linie 75) ist lediglich eine geringe Auslastung zu verzeichnen. Die beiden weiteren Linien (ab Herserange (Linie 398) (F) und Saulnes (Linie 399) (F) nach Rodange (L)), die gemeinsam von einem französischen und zwei luxemburgischen Verkehrsunternehmen betrieben werden, befördern täglich 600 Personen. Sie werden komplett durch das Großherzogtum Luxemburg finanziert. Diese Situation ist atypisch in Frankreich für diejenigen Verbindungen, die mehr als nur einfache Verlängerungen der nationalen Linien in einem Nachbarland darstellen.

Die beiden letztgenannten Linien (398 und 399), welche den Zugang zu den Städten Luxemburg und Esch-sur-Alzette ermöglichen, werden im Hinblick auf die Förderung der Intermodalität eingehender untersucht: Am Bahnhof von Rodange (L) wird für jeden ankommenden oder abfahrenden Zug eine Buslinie aus zwei Richtungen, die bedarfsgemäß genau festgelegt sind, eingerichtet, die falls notwendig auch auf einen verspäteten Zug warten. Als Umsteigeplattform befinden sich die Bahnsteige der CFL-Züge (luxemburgische Bahn) und der Busse unmittelbar nebeneinander. Es gilt die Tarifregelung des Großherzogtums, so dass ein Kunde mit ein- und demselben Fahrschein die Buslinien der Gesellschaften Semitul, Huberty

oder Salès-Lentz, dann die CFL-Züge und schließlich bei Bedarf den Bus des städtischen Verkehrsnetzes der Stadt Luxemburg benutzen kann.

Für das gesamte Gebiet dürften zwei Projekte, mit denen jeweils der Bau eines neuen Bahnhofs vorgesehen ist, einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung des Standorts und die Nachfrage nach einem Nahverkehrsangebot haben: das Raumplanungsprojekt „Point Triple“ (Dienstleistungszentrum an der belgisch-französisch-luxemburgischen Grenze) und das Projekt Esch-Belval im Süden Luxemburgs, in der Nähe von Esch-sur-Alzette (grenzüberschreitendes städtebauliches und wirtschaftspolitisches Großprojekt, in dessen Rahmen die Umwandlung eines brachliegenden Eisenhüttengeländes von 120 ha und die Schaffung von 20 000 Arbeitsplätzen vorgesehen ist - ein Großteil davon für französische Grenzarbeiter). ■

DATENBLATT

Länder, die von Frankreich aus angefahren werden: Belgien (Wallonien) und Luxemburg

BUSSE

Anzahl der grenzüberschreitenden Verbindungen: 3 Stadtbushlinien

Zuständige Behörden: TEC Hainaut, wallonisches Beförderungsunternehmen (Linie 75); Großherzogtum Luxemburg (Linien 398 und 399, Betrieb aufgeteilt zwischen Semitul, Huberty und Salès-Lentz)

Fahrgäste pro Tag (alle Richtungen): 600

Rechtliche Rahmenbedingungen: „Mehrere Betreiber“ im Falle der Linien 398 und 399; einfache Rahmenbedingungen im Falle der Linie 75

ZÜGE

Anzahl der grenzüberschreitenden Verbindungen: 2

Zuständige Behörden: Region Lothringen und CFL

Beförderungsunternehmen: SNCF / CFL

Fahrgäste pro Tag (alle Richtungen): 800

Drei Fragen an Serge HEREDIA, Leiter der SEMITUL

Auf welche Schwierigkeiten sind Sie bei dem Aufbau der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen gestoßen?

Die Arbeit mit vielen Beteiligten natürlich! Aber hierbei handelt es sich mehr um eine Frage der Komplexität als um ein Problem: Mit dem luxemburgischen Ministerium, der CFL und den 3 Straßennetzbetreibern sind 5 Akteure beteiligt. Die Koordination erfordert also ein erhebliches Maß an Geduld.

Welches sind die Stärken und Besonderheiten des Ansatzes?

Die große Stärke ist, dass es funktioniert, mit 600 Fahrgästen täglich. Unsere grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen sind echte Produkte auf einem echten Markt. Für ein städtisches Verkehrsnetz sind sie eher atypisch, da sie kein hypothetisches Zentrum anfahren, sondern spezifisch auf die Verkehrsströme Wohnort/Arbeitsplatz ausgerichtet sind. Diese Linien fahren

die Bahnhöfe der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft an. Dabei ist zu unterstreichen, dass das Großherzogtum für 100% der Kosten aufkommt.

Wie sind die Aussichten für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes?

Die Aussichten hängen stark vom Willen des luxemburgischen Ministeriums für Verkehr ab, die exklusive Finanzierung weiterzuführen, sowie von einem sehr starken Anstieg der Verkehrsströme zwischen Wohnort und Arbeitsplatz. In einem Ballungsraum, in dem 45% der Erwerbstätigen in Luxemburg arbeiten, gilt es, einen enormen Bedarf abzudecken. Vordringlich geht es darum, die Region Villerupt mit demselben System zur Anbindung der Straße an die Bahn auszustatten; hier engagieren wir uns gemeinsam mit den betreffenden Abteilungen des luxemburgischen Ministeriums für Verkehr.

Die Agglomeration Genf/Waadt/Frankreich

Die Agglomeration Genf/Waadt/Frankreich, grenzübergreifender Lebensraum für 730 000 Einwohner, erstreckt sich um den Genfer See, zwischen dem Juragebirge und den Alpen. 53 000 Einwohner der Departements Ain und Hochsavoyen arbeiten in Genf, und mehr als die Hälfte der 20 000 internationalen Beamten in Genf leben in Frankreich. Die Ströme der grenzüberschreitenden Arbeitnehmer sind folglich konstant. Mangels zufriedenstellender Infrastrukturen schwankt der modale Anteil des Personennahverkehrs zwischen 3 und 5%, bei gleichzeitiger steigender Überlastung der Straßennetze. Er ist sehr niedrig verglichen mit dem zwanzigprozentigen modalen Anteil der zwischen den Kantonen Waadt und Genf verkehrenden, öffentlichen Verkehrsmittel (infolge eines gut ausgebauten Schienennetzes). Die Entwicklung eines grenzüberschreitenden, öffentlichen Verkehrsangebots ist demnach für das gesamte Agglomerationsprojekt von großer Bedeutung. Im Juli 2003 haben die beteiligten Partner (alle französischen und schweizerischen OB des Genferseebeckens) eine Charta für die Entwicklung des Regionalen Öffentlichen Nahverkehrs (DTPR) unterzeichnet. In dieser wird der gemeinsame Wille bekräftigt, bis zum Jahr 2020 die öffentlichen Verkehrsmittel auf Grundlage eines grenzüberschreitenden Erschließungsplans (dessen Herzstück das Projekt der Eisenbahnverbindung Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) ist) auszubauen, gemeinsame Tarifregelungen zu definieren und die notwendigen rechtlichen Instrumente für die Verwirklichung dieser Ziele zu entwickeln. Die Charta spezifiziert weitere strategische Projekte und Maßnahmen, die es umzusetzen gilt. Eine zweite Etappe wurde Ende 2004 mit der Schaffung eines grenzüberschreitenden Tarifs abgeschlossen: der Tarif „Unireso“. Dieser Tarif ermöglicht mit einem einzigen Fahrschein die Nutzung fast aller öffentlichen Verkehrsnetze des grenzüberschreitenden Gebiets (Straße und Schiene seit 2005). Im Übrigen arbeiten alle Partner mit größter Überzeugung daran, schon bis Anfang 2007 einen Grenzüberschreitenden Örtlichen Zweckverband (GÖZ) für den öffentlichen Nahverkehr zu gründen. Diese rechtliche Struktur



beseitigt ein erhebliches Hindernis und ermöglicht es den Behörden beiderseits der Grenze, gemeinsam öffentliche Aufträge für den Betrieb grenzüberschreitender Buslinien zu vergeben. Zusätzlich bringt der GÖZ als grenzüberschreitende operative und Entscheidungsinstanz alle Verkehrsbehörden zusammen und kann so Planungs- und allgemeine Koordinationsaufgaben für den gesamten Raum des Genferseebeckens übernehmen. ■

DATENBLATT

Von Frankreich aus angefahrenes Land: Schweiz

BUSSE

Anzahl der grenzüberschreitenden Verbindungen: 7 Stadtbusse, 3 Fernverbindungen

Zuständige Behörden:

- Office cantonal de la mobilité de Genève (5 von den Genfer Öffentlichen Verkehrsbetrieben betriebene Stadtverbindungen)
- Conseil Général von Hochsavoyen (3 von der SAT und Frossard CFTI betriebene Fernverbindungen)
- Kommunalverband der Agglomeration Annemasse (2 von den Öffentlichen Verkehrsbetrieben der Agglomeration Annemasse betriebene Linien)

Fahrgäste pro Tag (alle Richtungen): 3540

Rechtliche Rahmenbedingungen: einfache Vereinbarung

ZÜGE

Anzahl der grenzüberschreitenden Verbindungen: 2

Zuständige Behörden: Region Rhône-Alpes und Kanton Genf

Beförderungsunternehmen: SNCF / SNCF+CFF

Fahrgäste pro Tag (alle Richtungen): 2400

Drei Fragen an Fabrice ETIENNE, Abteilung Verkehr und Planung im Office cantonal de la mobilité des Kanton Genf

Was hat Sie dazu veranlasst, eine grenzüberschreitende OB zu gründen?

Derzeit haben die OB keine Kontrolle über die Einrichtung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen, da sie nicht berechtigt sind, gemeinsam öffentliche Aufträge zu vergeben. Eine Linie kann ausschließlich durch eine Betreibergesellschaft eingerichtet, geändert oder geschlossen werden. Außerdem steht die rechtliche Konstruktion dieser Linien juristisch auf sehr schwachen Füßen.

Was sind die großen Leitlinien des Projekts?

In seiner ursprünglichen Zusammensetzung sind im GÖZ 6 OB für den Straßenpersonenverkehr des Genferseebeckens zusammengeschlossen. Er ist der exekutive und operative Flügel eines strategischen Komitees, das sich aus allen OB des Beckens zusammensetzt. Seine Aufgabe ist die kohärente

Organisation der Intermodalität zwischen allen Transportmitteln (Zug, Straßenbahn, Schiff und Bus) und die Bearbeitung tariflicher und informationstechnischer Fragen in Verbindung mit „Unireso“. Die Errichtung dieses Komitees und des GÖZ erfolgt durch eine Kooperationsvereinbarung.

Worin liegen die Stärken Ihres Projekts?

Vor allem handelt es sich um eine flexible, nicht schwerfällige Institution. Jede OB entscheidet selbst über die Linien, die sie in den GÖZ aufnehmen möchte. Außerdem werden beispielsweise die Verwaltungskosten auf alle Mitglieder aufgeteilt, aber die Kosten jeder Verbindung tragen die direkt betroffenen Partner. Schließlich kann das strategische Komitee für die Realisierung von Studien und zukunftsorientierten Überlegungen auf den GÖZ zurückgreifen.

Die französisch-italienische Grenze in den Südlichen Alpen

Die Alpen begründen eine natürliche Grenze, die für den Aufbau eines öffentlichen Verkehrsnetzes zwischen Frankreich und Italien nicht sehr förderlich ist. Zwischen der Region Provence-Alpes-Côte-d'Azur und Italien bestehen lediglich zwei Fernverbindungen (mit Ausgangsbahnhof im Departement Hautes-Alpes), eine derzeit im Aufbau befindliche Stadtverbindung zwischen Menton und Ventimiglia sowie zwei Nahverkehrszüge: Ventimiglia (I)/Breil-sur-Roya (F)/Cuneo (I)/Turin (I) und Marseille (F)/Monaco/Menton (F)/Ventimiglia (I)/Imperia (I)/Savona (I). Dennoch gibt es zwei Projekte mit dem Ziel einer Verbesserung der beiden Nahverkehrsstrecken und des damit einhergehenden Serviceangebots für die Fahrgäste:

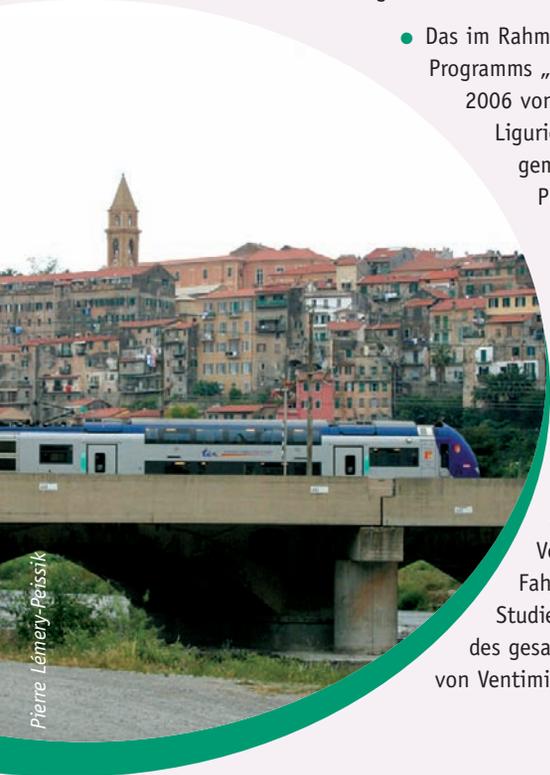
- Das im Rahmen des Interreg IIIA-Programms „Alcotra“ finanzierte und 2006 von den Regionen PACA, Ligurien und Piemont gemeinsam entwickelte Projekt zur Verbesserung der Strecke Turin-Cuneo/Ventimiglia-Nizza umfasst drei Teile: eine Studie über das potentielle Verkehrsaufkommen, abhängig von verschiedenen Erschließungsszenarien, eine Studie zur Verbesserung der Fahrzeiten sowie eine Studie über die Optimierung des gesamten Schienenangebots von Ventimiglia.

- Die Verbindung zwischen Marseille und Savona wird ebenfalls durch ein Interreg IIIA-Projekt „Alcotra“ gefördert: das Projekt „LI RI CA“ (Akronym für „Ligurien, Riviera, Côte d'Azur“). Das von den Regionen PACA und Ligurien gemeinsam entwickelte Projekt besteht aus vier Teilen: einem gebietsbezogenen Informationssystem (zweisprachige Fahrpläne und Internet-Suchsystem für grenzüberschreitende Routen innerhalb des Gebietes Cannes – Albenga unter Berücksichtigung sämtlicher öffentlicher Transportmittel sowie von Parkplätzen und Sehenswürdigkeiten), Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung der Intermodalität auf den Strecken, Informationskampagnen über die bestehenden Systeme in beiden Ländern und Analysen für eine Angebotsverbesserung.

Mit Ausnahme einiger „Grandes Lignes“, d.h. einiger Fernreisezüge, erfordern die Verbindungen zwischen beiden Ländern immer einen Zugwechsel in Ventimiglia, wobei die Wartezeiten für die Anschlusszüge zwischen 5 und 60 Minuten liegen können. Diese schlechte Interoperabilität zwischen dem französischen und dem italienischen System lässt sich vor allem auf die unterschiedlichen Stromversorgungssysteme zurückführen. Trotzdem besteht angesichts der Schwierigkeiten des Straßenverkehrs auf dem Küstenstreifen ein großes Potential für eine modale Verschiebung zugunsten der Eisenbahn. Auch ist in den Städten die Parksituation besonders kritisch.

Die Umstände für den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs sind hier ausgesprochen günstig, da diese Verkehrsträger umso effizienter sind, je mehr die lineare, städtebauliche Entwicklung die Verbindungen für die Küstenbevölkerung begünstigt.

Diese beiden Projekte auf europäischer Ebene dürften also zu einer wesentlichen Verbesserung der französisch-italienischen Zugverbindungen beitragen. Instrumente wie das gebietsbezogene Informationssystem des Projekts „LI RI CA“ lassen sich ohne Probleme dauerhaft einrichten, und die im Rahmen der beiden Projekte durchgeführten Studien bilden nützliche Entscheidungshilfen im Hinblick auf die weitere Zusammenarbeit zwischen den französischen und italienischen Regionen. ■



Drei Fragen an Pierre Lemery-Peissik, *Abteilungsleiter der Personenverkehrsgesellschaft in der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur*

Was ist das Innovative am Projekt „LI RI CA“?

Das Projekt ist dahingehend innovativ, als es in Bezug auf die Fahrpläne ein „transparentes“ grenzüberschreitendes Nahverkehrssystem einrichten soll (das Routensuchsystem wird die Gebiete beider Länder unter Berücksichtigung der verschiedenen Transportmittel abdecken). Was das Angebot betrifft, so ist eines der Projektziele die Entwicklung grenzübergreifender Beziehungen.

Auf welche Schwierigkeiten treffen Sie bei der Umsetzung des Projekts?

Es handelt sich um Startschwierigkeiten, da es für die Personen und

Institutionen auf beiden Seiten der Grenze zunächst darum geht, sprachliche Probleme sowie Probleme aufgrund zwei unterschiedlicher, politischer und verwaltungstechnischer Systeme in den Griff zu bekommen.

Welche Termine gibt es und welche Ergebnisse erwarten Sie?

Das computerisierte Routensuchsystem dürfte bis Herbst 2007 einsatzfähig sein. Die Studien hinsichtlich der Einrichtung interoperabler Zugverbindungen sollten bis Ende 2006 fertig gestellt sein. Zu diesem Termin sind die Regionen dann in der Lage, je nach den Schlussfolgerungen der Studien über die weiteren Projektschritte zu entscheiden.



Mission Opérationnelle

Transfrontalière

38, rue des Bourdonnais

75001 Paris - FRANKREICH

Tel.: +33 (0)1 55 80 56 80

Fax: +33 (0)1 42 33 57 00

mot@mot.asso.fr

www.espaces-transfrontaliers.eu

Kontakt: Olivier Denert

olivier.denert@mot.asso.fr

DIACT



MINISTÈRE DE L'INTERIEUR
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

