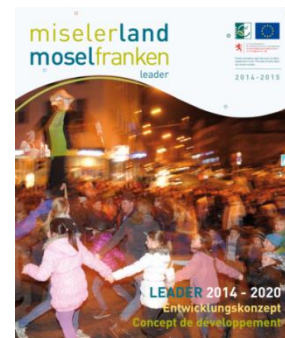


Die transnationale Region gemeinsam gestalten und leben



Groupe d'Action Locale LEADER Miselerland (LUX)
und
Lokale AktionsGruppe LEADER Moselfranken (DEU)

in Kooperation mit
Gemeinde Perl (LAG Land zum Leben Merzig-Wadern)
und
Gemeinde Rosport-Mompach (LAG LEADER Region Mëllerdall)



Kommuniqué

Januar 2019

„auf dem Weg ... zu einer besseren Mobilität“

Lösungsansätze für eine positive Entwicklung der Mobilität in der gemeinsamen Region
Miselerland und Moselfranken

Einleitung

Mobilität ist eines der Schlüsselthemen zur positiven Entwicklung unserer gemeinsamen Region. Nicht nur die Städte Luxemburg und Trier, sondern in verstärktem Maße auch unsere ländlichen Gemeinden links und rechts von Mosel und Sauer leiden unter der zunehmenden Verkehrsbelastung einerseits sowie unter Mobilitätsdefiziten andererseits.

Aus diesem Grund haben sich die beiden LEADER-Gruppen aus Miselerland und Moselfranken im Rahmen ihres gemeinsamen Projektes „Die Transnationale Region gemeinsam gestalten und leben“ dazu entschlossen, das Thema Mobilität als erstes Schwerpunktthema zu bearbeiten.

Idee des LEADER-Projektes in unserer deutsch-luxemburgischen Nachbarschaftsregion ist es, neue gemeinsame Initiativen zu entwickeln und konkrete Projekte anzustoßen, die die Lebensqualität in der Region sichern und weiter verbessern.

Entsprechend dieser Zielsetzung wurde für das Thema Mobilität ein Facharbeitskreis auf der lokalen Ebene gegründet. In den zwei bisherigen Treffen am 20.06.2018 und 19.11.2018 (jeweils in Grevenmacher) wurden grenzübergreifend Informationen ausgetauscht und gemeinsame Handlungsmöglichkeiten erörtert.



Mobilität in der Grenzregion

Die Mobilität stellt gewissermaßen die Basis des Wirtschaftens und Lebens in unserer Region dar. Die beiden Zentren Luxemburg und Trier - aber eben auch Miselerland und Moselfranken als der ländliche Raum „dazwischen“ - stehen hier vor enormen Herausforderungen. Dabei haben wir es auf der einen Seite mit großen, räumlich und zeitlich punktuellen

Verkehrsbelastungen und auf der anderen Seite mit Erschließungs- und Vernetzungsdefiziten zu tun.

Zuletzt wurde die Dimension dieser Herausforderung in der groß angelegten Luxmobil-Studie, die sich an insgesamt 40.000 Haushalte in Luxemburg und 45.000 Grenzgänger richtete, noch einmal verdeutlicht.

Die Folgen dieser Verkehrssituation sind den Menschen in Luxemburg, den Pendlern aus der Grenzregion und den Bewohnern der Ortschaften mit Durchfahrtsstraßen nur zu gut bekannt.

Ein Grund hierfür ist, dass – einhergehend mit dem weiter wachsenden Arbeitsmarkt in Luxemburg – auch die Zahl der Grenzgänger in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist. Fast die Hälfte der über 400.000 Stellen des luxemburgischen Arbeitsmarktes wird von Grenzgängern eingenommen.

Aus Deutschland, vor allem aus der Region Trier und dem Saarland, fahren täglich rund 44.000 Pendler zum Arbeiten über die Grenze - die meisten davon mit dem Auto, wie von der Luxmobil-Studie bestätigt. Trotz Pendler-Bussen und regelmäßiger Zugverbindung reicht das Angebot im öffentlichen Nahverkehr längst nicht aus bzw. ist für viele Pendler nicht attraktiv genug.

Losgelöst von den Verkehrsbelastungen des Pendelns stellen sich für viele Bürgerinnen und Bürger in Miselerland und Moselfranken noch ganz andere Herausforderungen – nämlich in Bezug auf die Erreichbarkeit der für sie relevanten Versorgungseinrichtungen, z.B. Arzt, Supermarkt, Schule, Apotheke, Bank oder Post. Die Region weist hier die typischen Merkmale einer ländlichen Region auf: Der Individualverkehr dominiert, die private Mitnahme von Verwandten und Bekannten funktioniert oft noch gut. Der ÖPNV leistet v.a. den Schulverkehr. Die regionalen Linien sind gut getaktet - die nachgeordneten Linien hingegen genügen den Ansprüchen an die individuelle Mobilität oft nicht, sodass die Bewohner der kleineren Orte ohne PKW oft nur eingeschränkt mobil sein können.

Sowohl auf deutscher als auch auf luxemburgischer Seite sind die Herausforderungen bekannt und wurden in verschiedenen Studien analysiert. Die Ziele auf luxemburgischer Seite zur Verbesserung dieser Situation sind in der sog. MODU-Strategie festgehalten. Sie drängen auf eine weitere Absenkung des individuellen PKW-Verkehrs zugunsten der anderen Mobilitätsformen.

Konkrete Handlungsfelder sind z.B. Infrastruktur-Maßnahmen in Luxemburg (neue Straßenbahn auf dem Kirchberg, Bahnofsneubau, Standseilbahn, Park and Ride-Parkplätze), die Verkehrsvermeidung durch Heimarbeit und Co-Working-Spaces, der Ausbau des Straßen- und Schienennetzes sowie eine Erweiterung der Bahnverbindungen.

Eine wichtige inhaltliche Grundlage sind auch die Ergebnisse des Projektes Entwicklungskonzept Oberes Moseltal (EOM), die in den letzten beiden Jahren für die Grenzregion erarbeitet wurden. Miselerland und Moselfranken bilden gewissermaßen das „ländliche Herzstück“ des EOM-Planungsraumes.

Für mehr Informationen: „Dossier Mobilität“ und weitere Materialien auf leader-miselerland-moselfranken.eu

Lokale Lösungen unterstützen

Wir sind uns bewusst, dass LEADER mit seinen eher geringen finanziellen Möglichkeiten keinen direkten Beitrag zum Infrastrukturausbau leisten kann, sondern seine Bedeutung durch das Erarbeiten und Anstoßen von lokalen Initiativen erhält.

Gleichzeitig steht außer Frage, dass es tiefgreifende Verbesserungen im Bereich der Mobilität nur durch grenzüberschreitende Kooperation und die Einbindung aller Ebenen geben kann. Eine grundlegende konzeptionelle Betrachtung der Grenzregion als EINE gemeinsame Region erachten wir hierfür als notwendig und sinnvoll.

Mit diesem Kommuniqué möchten wir deshalb die Vertreter der Ministerien, Kommunen, Behörden und Fachinstitutionen noch einmal auf die schon weitgehend bekannte Situation hinweisen aber zusätzlich ganz konkret dazu auffordern, lokale Lösungsansätze zu unterstützen.

Mobilität ist ein Thema, das sich in ständigem Wandel befindet. Bedarfe und technische Möglichkeiten ändern sich fortlaufend.

Sowohl aus heutiger Sicht als auch mit Blick auf die zukünftige Entwicklung schlagen wir deshalb fünf Handlungsansätze vor, die aktiv gemeinsam mit den Akteuren vor Ort weiter verfolgt und mit konkreten Maßnahmen unterstützt werden sollen:

(1) Multimodale Hubs planen und realisieren: MIT den Kommunen und an für die Kommunen verträglichen Stellen

Als Multimodale Mobilitäts-Hubs (kurz: „Hubs“) – wie sie u.a. vom EOM vorgeschlagen werden - werden ganz grundsätzlich Infrastrukturen bezeichnet, an denen verschiedene Verkehrsmittel vernetzt werden und wo der Nutzer ganz praktisch z.B. vom Pkw auf den ÖPNV, das Fahrrad oder das Pedelec umsteigen kann. Diese Umsteige- und Zustiegs-Möglichkeiten sollen dazu führen, dass die vorhandenen Verkehrsmittel effizienter ausgelastet werden und weniger Verkehr auf der Straße landet.

Hierzu müssen nicht zwingend komplett neue Strukturen aufgebaut werden, sondern können und sollen grundsätzlich die vorhandenen Angebote des „park and ride“ sowie „bike and ride“ ausgebaut werden, z.B. durch bedarfsgerechten Neubau oder Erweiterung, durch Anschluss an das ÖPNV-Netz, Schaffung von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie von Fahrradabstellanlagen.

Denkbar wäre auch die Ansiedlung weiterer Infrastrukturen, die solche „Hub“ sinnvoll ergänzen könnten, wie beispielsweise Tagungsräume oder Co-Working-Spaces.

Wir regen an, in einem gemeinsamen Projekt mit den Kommunen, geeignete Standorte in der Region zu untersuchen und die Planungen und Umsetzungen sukzessive voran zu treiben.

(2) Obermoselstrecke: Lückenschluss und gemeinsame Bahnhöfe

Die Schienenstrecken sind Basis und Premium-Baustein des öffentlichen Verkehrsnetzes. Für die Strecke Luxemburg – Trier werden von verschiedener Seite gezielte Kapazitätserweiterungen und die Beschleunigung einzelner Fahrten in der Hauptverkehrszeit gefordert. Aber auch eine funktionsfähige Obermoselstrecke als zentrale Achse der gemeinsamen Region ist eine wichtige Voraussetzung zur zukünftigen Entwicklung.

Dazu gehört die faktische Schließung der Verbindungslücke nach Frankreich. Diese ist für 2024 avisiert und aus Sicht der Akteure vor Ort auch dringend erforderlich, um die Entwicklungsachse Trier-Metz und damit den gesamten Wirtschafts- und Lebensraum entlang der Mosel zu stärken.

Dieses Ziel darf auch nicht durch den erhöhten Aufwand in Folge des notwendigen Einsatzes von mehrsystemfähigen Schienenfahrzeugen in Frage gestellt werden. Der durch die Grenzlage bedingte technische Mehraufwand sollte durch den spezifischen Einsatz von EU – Fördermitteln (z. B. INTERREG V A) kompensiert werden.

Zum zweiten regen wir an, die Verknüpfung mit den luxemburgischen Nachbarorten deutlich zu stärken. Hier besteht ein erhebliches Potenzial an zusätzlichen Fahrgästen, da die luxemburgischen Nachbarorte von Bahnhöfen aus in wenigen Minuten fußläufig erreichbar sind.

Wünschenswert wären „gemeinsame Bahnhöfe“, z.B.: Perl-Schengen, Wellen-Grevenmacher, Wincheringen-Wormeldange oder Remich-Nennig - mit direkten Bus-Verbindungen zur luxemburgischen Seite sowie vernetzten Fahrplaninformationen und Ticketing.

Als ein entscheidender Basis-Baustein aller Maßnahmen im Zuge der Stärkung der Obermoselstrecke muss die Verbesserung des Gesamtbildes der Bahnhöfe in Angriff genommen werden. Der teils ungepflegte Zustand von Gebäuden und Umfeld führt aktuell zu einer erheblichen Attraktivitätsminderung des Bahnfahrens.

(3) Co-Working-Spaces schaffen: innerhalb der Orte, dezentral, vernetzt

Ein Ansatz von MODU-Strategie und EOM verfolgt die Idee, einen bestimmten Anteil von Fahrten in Gänze zu vermeiden, in dem die Grenzgänger an einigen Tagen ihre Tätigkeit zuhause oder in sog. Co-Working-Spaces ausüben – also von Firmen angemieteten Büros, die sich nicht in Luxemburg-Stadt (oder Trier-Stadt) befinden. Hier gilt es, die Möglichkeiten der Digitalisierung effizient auszunutzen, wenn dies auch nicht für alle Berufsgruppen möglich sein dürfte.

Wir regen an, gemeinsam mit den Gemeinden, dem ländlichen Charakter der Region entsprechende Standorte zu suchen. Dies können – je nach den spezifischen Bedingungen vor Ort - dezentrale und miteinander vernetzte Co-Working-Spaces in innerörtlicher Lage aber auch neue bzw. vorhandene Standorte in außerörtlicher Lage sein. Für die Standortsuche ist dabei eine gute Anbindung an die Siedlungsstruktur ebenso wichtig wie die Vermeidung von zusätzlichen Verkehrsbelastungen und von weiterem Druck auf den Wohnungsmarkt.

Den größten Verkehrsvermeidungseffekt hätten Co-Working-Spaces auf der deutschen Seite von Mosel und Sauer, da der Verkehr so die Brückenorte gar nicht erreichen würde. Aktuelles Hindernis ist hier allerdings, dass das deutsch-luxemburgische Doppelbesteuerungsabkommen von 2012 solche Überlegungen nicht abbildet.

Wir fordern die Ministerien beider Seiten dazu auf, eine Änderung der steuerlichen Rahmenbedingungen zu prüfen, um „Co-Working-Spaces“ und ähnliche Projekte auf deutscher Seite zu ermöglichen.

(4) Radschnellwege und neuer Brückenschlag

Das Radfahren wird aktuell durch den Einzug des E-Bike revolutioniert und erhält auch für Wege, die bis dato mit dem Auto zurückgelegt wurden, eine neue Bedeutung.

Wir regen an, die unter (1) beschriebenen Multimodalen Hubs in jedem Fall in Verbindung mit einer zukunftsorientierten Rad-Infrastruktur zu realisieren. Dazu gehören attraktive „Radschnellwege“, aber auch Ladestationen und Einstellboxen.

Im EOM wurde noch einmal ein weiterer Brückenschlag im Bereich zwischen Remich und Schengen ins Spiel gebracht. Eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger - als Teil eines „Radschnellwege“-Netzes – würde für die Region einen wichtigen innovativen Impuls setzen.

(5) Pendler-Busse: Angebot ausbauen

Schon seit einigen Jahren operieren grenzübergreifende Pendler-Busse sehr erfolgreich, v.a. mit Blick auf die Pendelbewegungen aus dem deutschen Grenzgebiet in Richtung Luxemburg-Stadt.

Wir regen an, dieses Erfolgsmodell weiter zu stärken, auch weil hierdurch auf der kurz- und mittelfristigen Zeitschiene Verbesserungen erzielt werden können, bevor die tiefgreifenden Ansätze (1) bis (4) umgesetzt sein können.

Wichtige Bausteine dabei sind:

- (a) eine Verdichtung der bestehenden Relationen, auch durch Verlängerung der Bedienzeiten frühmorgens und spätabends
- (b) eine Verbesserung der Kompatibilität der Tarifsysteme
- (c) ein weiterer Ausbau von Bus-bevorzugenden Infrastrukturen, wie Sonderfahrstreifen oder Ampelschaltungen
- (d) eine effektive Anbindung an die zu konzipierenden Mobilitäts-Hubs

Unterzeichnende

Dieses Kommuniqué unterstützen (in alphabetischer Reihenfolge):

Ernest APEL - Schöffe der Gemeinde Flaxweiler

Jürgen DIXIUS - Bürgermeister der Verbandsgemeinde Saarburg-Kell,
Vorsitzender der Lokalen Aktionsgruppe LEADER Moselfranken

Matthias FAß - Geschäftsführer der Lokalen Aktionsgruppe LEADER
Moselfranken

Chantal GARY - Gestionnaire de projets beim Verkéiersverbond

Dr.-Ing. Thomas GEYER - Verbandsdirektor, Zweckverband
Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)

Léon GLODEN - Bürgermeister der Stadt Grevenmacher

Michel GLODEN - Bürgermeister der Gemeinde Schengen

Juliette JANS-FUSENIG - Schöffin der Gemeinde Flaxweiler

Patrick HIERTHES - Schöffe der Gemeinde Rosport-Mompach

Pierre HIRTT, Conseiller, Gemeinde Schengen

Annette KIRSCH - Conseillère, Gemeinde Schengen

Marc KRIER - Schöffe der Stadt Grevenmacher

Jérôme LAURENT - Bürgermeister der Gemeinde Mertert

Nadine LANG-BOEVER - Schöffin der Gemeinde Mertert

Romain OSWEILER - Bürgermeister der Gemeinde Rosport-Mompach

Anette PEITER - Geschäftsführerin der LAG LEADER Region Mëllerdall

Wolfgang REILAND - Bürgermeister der Verbandsgemeinde Trier-Land

Günther SCHATZ - Landrat des Landkreises Trier-Saarburg

Martine SCHMIT - Schöffin der Gemeinde Wormeldingen

Joseph SCHOELLEN - Schöffe der Gemeinde Rosport-Mompach

Jacques SITZ - Bürgermeister der Gemeinde Remich

Ralf UHLENBRUCH - Bürgermeister der Gemeinde Perl

Guido WACHT - Erster Beigeordneter der Verbandsgemeinde Konz

Thomas WALLRICH - Geschäftsführer der Groupe d'Action Locale LEADER
Miselerland

Joachim WEBER - Bürgermeister der Verbandsgemeinde Konz

Marc WEYER - Vorsitzender der Groupe d'Action Locale LEADER
Miselerland

Jean-François WIRTZ - Bürgermeister der Gemeinde Betzdorf

Kontakt

Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme per Mail, Post oder Fax.

Gerne können wir auch ein persönliches Gespräch, entweder telefonisch oder als Termin vor Ort vereinbaren.

Ihre Ansprechpartner im LEADER-Projekt sind:

Thomas WALLRICH
GAL LEADER Miselerland
Tel: +352 75 01 39
Fax: +352 75 88 82
thomas.wallrich@miselerland.lu

Matthias FASS
LAG LEADER Moselfranken
Tel.: +49 6581 81 165
Fax: + 49 6581 81 320
matthias.fass@vg-saarburg.de

Sven LACHMANN
Mathias RETTERMAYER
IfR Institut für Regionalmanagement
Tel.: +49 2641 917411
Fax: +49 2641 917410
lachmann@ifr-regional.de
rettermayer@ifr-regional.de

Das grenzübergreifende LEADER-Projekt
„Die Transnationale Region gemeinsam gestalten und leben“
der GAL LEADER Miselerland und der LAG LEADER Moselfranken
unter Beteiligung des Großherzogtums Luxemburg und des Landes Rheinland-Pfalz
wird gefördert durch:

miselerland
moselfranken



den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER):
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete



im Rahmen des luxemburgischen
„Programms zur Entwicklung des ländlichen
Raumes“ (PDR)



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Agriculture,
de la Viticulture et de la
Protection des consommateurs

im Rahmen des rheinland-pfälzischen
„Entwicklungsprogramms Umweltmaßnah-
men, Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft,
Ernährung“ (EULLE)



RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU