



Dienstag, 15. November 2022

3. Sitzung der Arbeitsgruppe

TOP 2

Wirkungsbewertung des Programms 2014-2020

DOKUMENT:

Endbericht - Wirkungsbewertung des Spezifisches Ziel 7:
"Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten
Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern
im Oberrheinraum"

Von Reealeaf und Spatial Foresight durchgeführt

SACHBEARBEITER:

Aline SCHWOOB und Emeline MAZUE

Interreg Oberrhein 2014-2020

Wirkungsbewertung - Projekte Spezifisches Ziel 7 „Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum“

Version 1: 02.06.2022



Einleitung

Dieser Bericht wurde durch das Gemeinsame Sekretariat des Interreg Oberrhein Programms in Auftrag gegeben. Ziel ist es, eine Bewertung der erreichten Effekte und des Wirkungsbeitrags der Projekte zu den Programmzielen darzustellen.

Der Auftrag für die Durchführung der Evaluation wurde an ein Konsortium aus Reeleaf B.V. (Niederlande) und Spatial Foresight GmbH (Luxemburg) vergeben. Federführend für die Evaluation des spezifischen Ziels 7 „Begrenzung des Anstiegs des grenz-überschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum“ ist Spatial Foresight GmbH. Der Bericht wird daher vorgelegt von:

Dr Silke Haarich, Sebastian Hans, Clément Corbineau, Jacques Schibler und Giulia Stroink



Inhaltsverzeichnis

Table de matières / Inhaltsverzeichnis



1. Einleitung	5
1.1 Evaluationskonzept	6
1.2 Schritte der Evaluation	10
1.3 Interventionslogiken SZ7	11
2. Ergebnisse	15
2.1 Übersicht Wirkungskette SZ 7	16
2.2 Charakterisierung der Wirkung SZ 7	18
2.3 Typologie der Wirkungsbeiträge	20
2.4 Zusammenfassung der Wirkungsmechanismen	22
2.5 Zeitliche Verortung der Wirkungsbeiträge	24
3. Beitrag des Programms und externer Faktoren zur Wirkung	26
3.1 Entwicklung des Ergebnisindikators	27
3.2 Externe Einflussfaktoren	28
3.3 Beitrag des Programms zum Ergebnis	33
3.4 Fähigkeit des Programms, externe Faktoren zu beeinflussen	34
4. Schlussfolgerung	35
5. Anlagen	38

1. Einleitung

1.1 Evaluationskonzept



Ziele der Bewertung

- Erkenntnisse über den Beitrag des Programms zu den am Oberrhein festgestellten Veränderungen erlangen.
- Zusammenhang zwischen den kofinanzierten Projekten und den bezüglich der verschiedenen Ziele beobachteten Veränderungen im Programmgebiet herstellen.
- Erkenntnisse über relevante externe Faktoren gewinnen, die es ermöglicht haben, die entsprechenden Wirkung zu erreichen, bzw. sich im Gegenteil einschränkend ausgewirkt haben.

Zweck der Bewertung

- Ergebnis der Wirkungsbewertung wird in den Bericht einfließen, den das Programm im Dezember 2022 vorzulegen hat.
- Beitrag zur Vorbereitung und möglichst effektiven Umsetzung des kommenden Programms 2021-2027.

1.1 Evaluationskonzept



Die Bewertung war auf die allgemeinen Bewertungsfragen ausgerichtet. Im Bereich des SZ 7 folgte die Analyse außerdem den folgenden Fragen:

- Welches waren die Hauptfaktoren, die dem Anstieg des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs zugrunde liegen?
- Inwieweit hat das Programm dazu beigetragen, den Anstieg des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs im Oberrheinraum zu begrenzen?
- Mit welchen Arten von Vorhaben, die durch das Programm gefördert wurden, konnte dieser Anstieg begrenzt werden oder ein Beitrag dazu geliefert werden?

Durch die Analyse und Überprüfung der verschiedenen Projekte anhand der Schritte in der Interventionslogik, sowie der wesentlichen externen Faktoren war es möglich, die Fragen zu beantworten.

1.1 Evaluationskonzept



- Ein Evaluationskonzept wurde dem Gemeinsamen Sekretariat im November 2021 vorgestellt.
- Von den 22 Projekten, die unter dem Spezifischen Ziel 7 gefördert werden, wurden zehn Projekte im Rahmen der vorliegenden Wirkungsbewertung analysiert. Die Projekte weisen unterschiedliche Laufzeiten auf und wurden/werden im Zeitraum 2015-2022 umgesetzt.
- Die verbleibenden Projekte konnten zum Zeitpunkt der Analyse im Winter/Frühjahr 2022 noch nicht bewertet werden, da diese Projekte noch nicht abgeschlossen waren.
- Erste Vorläufige Ergebnisse wurden dem Gemeinsamen Sekretariat im März 2022 vorgestellt.

- Folgende Projekte wurden für die Wirkungsbewertung analysiert und evaluiert (siehe folgende Seite):

1.1 Evaluationskonzept



Projektnummer	Kurztitel	Projektname	Début du projet / Projektbeginn	Fin du projet / Projektende
7.1	Matériel roulant	Strategische Studie: Dimensionierung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen und Festlegung des grenzüberschreitenden rollenden Materials	01/07/2015	30/09/2018
7.2	PK309	Gesicherter Rheinübergang für Fußgänger und Radfahrer Gamsheim-Rheinau	01/01/2016	31/12/2019
7.3	THNS	Hochwertige Busverbindung zwischen Colmar (F) und Breisach (D) Projektstudie	01/07/2015	30/04/2018
7.4	Raccordement EAP	Vorbereitende Studien zur Untersuchung des öffentlichen Nutzens des Betriebs der Bahnverbindung zum EuroAirport	15/02/2016	30/06/2019
7.5	TRAM 3	Ausbau der multimodalen Verkehrsplattform am Bahnhof Saint-Louis im Rahmen der Verlängerung der Basler Tramlinie 3	15/02/2016	15/01/2019
7.6	Bacs Rhénans	Informations und Verkehrsleitsystem für die Benutzer der Rheinfähren	20/02/2018	31/12/2019
7.7	SuMo Rhine	SuMo-Rhine : Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Oberrheinregion	01/07/2018	31/12/2021
7.9	Colmar - Fribourg	Untersuchung zu multimodalen Mobilität - Schienenverbindung zwischen Colmar und Freiburg	10/10/2018	28/02/2020
7.11	Mobi PAMINA	MobiPAMINA - Machbarkeitsstudie für ein multimodales Mobilitätskonzept für den Eurodistrikt PAMINA	01/07/2019	30/06/2021
7.12	Beinheim - Wintersdorf	Technische und finanzielle Machbarkeitsstudie zum Bau einer Fußgänger- und Fahrradbrücke auf der Brücke Beinheim-Wintersdorf (RD87/L78b)	01/09/2019	31/12/2021

1.2 Schritte der Evaluation



Herangehensweise

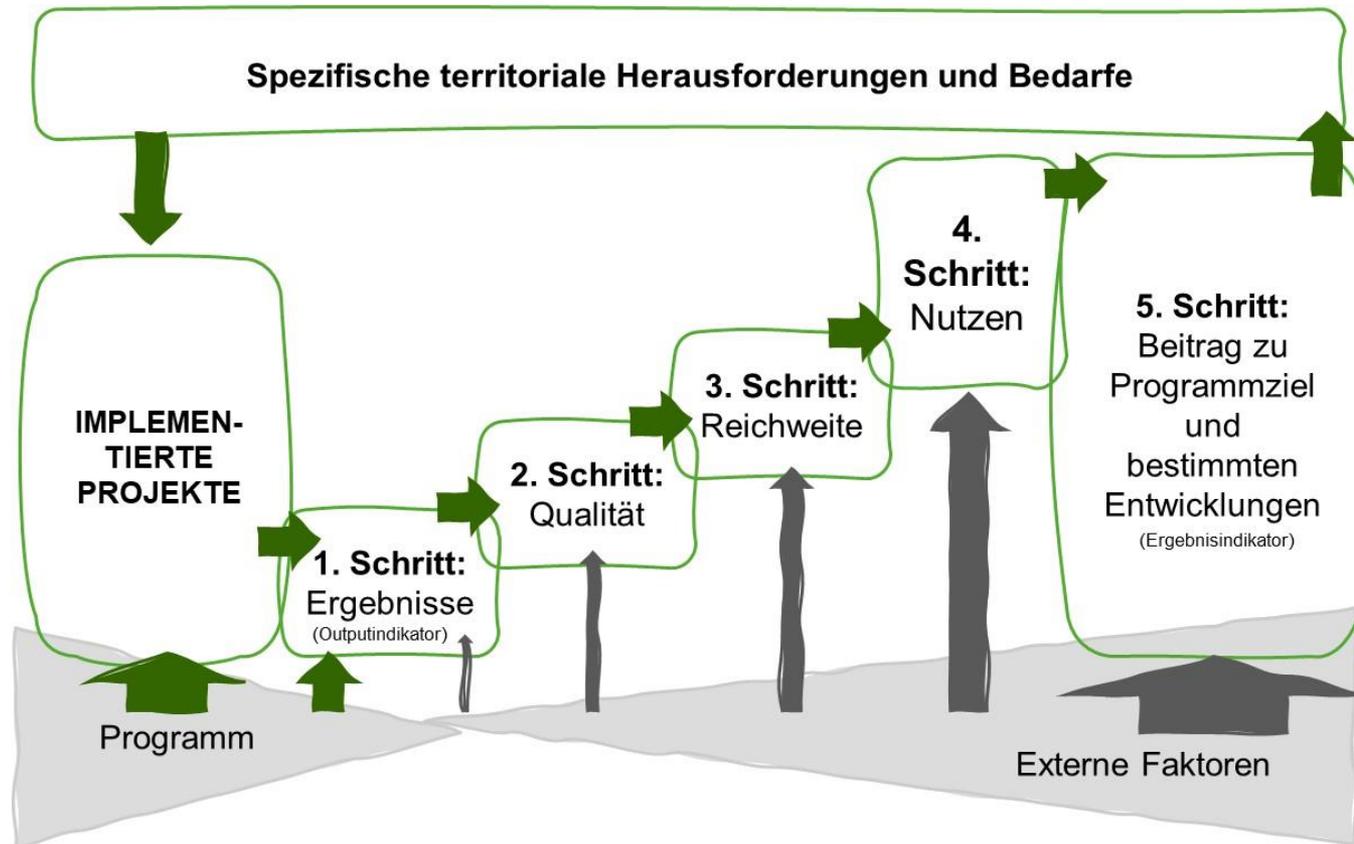
- Erstellung eines Fragenrasters zur Beantwortung der Analysefragen und Identifikation von Quellen.
- Dokumentenanalyse aufbauend auf dem Antragsformular, den Projektberichten, Informationen von Websites, etc.
- Pro Projekt, Interviews mit je zwei Expert*innen, ein Interview mit dem/der federführenden Begünstigten, ein Interview mit einer/m Nutzer*in (insgesamt 19 Expert*inneninterviews).
- Beschreibung der Interventionslogik für jedes analysierte Projekt (siehe Kapitel 5. Annex).
- Interviews mit insgesamt fünf Expert*innen zur Identifikation von externen Einflussfaktoren.
- Beantwortung der Analysefragen und Zusammenfassung in vorliegendem Bericht.

1.3 Interventionslogiken SZ7



- Das Spezifische Ziel 7 ("Begrenzung der Zunahme des motorisierten und grenzüberschreitenden Verkehrs durch die Entwicklung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel am Oberrhein") ist Teil der Achse B des Programms ("Nachhaltiges Wachstum").
- Der Ergebnisindikator, zu dem die SO beiträgt, ist der grenzüberschreitende motorisierte Verkehr, gemessen als Anzahl der Fahrzeuge pro Tag, die die Grenzen innerhalb des Kooperationsgebiets überqueren.
- Die Beschreibung der Interventionslogik für jedes der zehn analysierten Projekte ermöglichte eine Klassifizierung und Typologisierung der Effekte und Auswirkungen der Projekte (siehe Kapitel 2).

1.3 Interventionslogiken SZ7



- Die Interventionslogik wurde rekonstruiert, um mehr über ihre Wirkungskette zu erfahren (Beziehungen zwischen den Projektaktivitäten und ihren konkreten Auswirkungen).
- Die Methode wurde auf alle zehn Projekte angewendet (siehe Annex).
- Die Analyse untersucht, ob und wo reale Effekte bis hin zur Wirkung beobachtet/erwartet werden können.
- Analyse wurde mit Informationen aus den Dokumenten und Interviews durchgeführt.

1.3 Interventionslogiken SZ7

BEDARF: Personen- und Güterverkehr hat am Oberrhein maßgeblichen Anteil an der Produktion von Luftschadstoffen, CO₂, Lärm etc. sowie weiteren Belastungen (Landschaftszerschneidung etc.) und wird tendenziell zunehmen. Umweltfreundliche Verkehrssysteme leisten Beitrag zur Sicherstellung eines ausreichenden Mobilitätsangebots bei gleichzeitiger Begrenzung der Belastungen, insbesondere der Produktion von Treibhausgasen (CO₂) und Luftschadstoffen (Stickstoffdioxid und Staubpartikel). Bedarf an zusätzlichen grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten, insbesondere im Bereich des regionalen und städtischen ÖPNV und der sanften Mobilität, die unter einer unzureichenden Vernetzung leiden. Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilitätsangebote ist zugleich Voraussetzung für praktisch alle übrigen Aspekte der Regionalentwicklung. Aus diesem Grunde müssen Pläne zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung diese Aspekte, und insbesondere die nachhaltigen Entwicklung von städtischen Gebieten, berücksichtigen.

IMPLEMENTIERTE PROJEKTE:

- 7.1 Matériel roulant
- 7.2 PK309
- 7.3 THNS
- 7.4 Raccordement EAP
- 7.5 Tram 3
- 7.6 Bacs rhénans
- 7.7 SuMo-Rhine
- 7.8 NeuWiStra
- 7.9 Colmar - Fbg
- 7.10 RPIS
- 7.11 MobiPam
- 7.12 Beinheim - Wintersdorf
- 7.13 Leymen-Roedersdorf
- 7.14 APD NLF EAP
- 7.15 CRF-Link
- 7.16 Erstein - Lahr
- 7.17 Chalampé - Neuenburg
- 7.18 RegioTarif
- 7.19 THNS Colmar-Breisach
- 7.20 Coradia polyvalent
- 7.21 Chalampé / Neuenburg à Vélo #2
- 7.22 Marckolsheim Vogtsburg Burkheim

Zahl neuer Konzepte, Instrumente und Einrichtungen zugunsten eines umweltfreundlichen Verkehrs

1. Schritt:
Projekte werden umgesetzt und erreichen ihre erwarteten Ergebnisse.

2. Schritt:
Die Projektergebnisse haben eine gute/ausreichende Qualität und sind (prinzipiell) nützlich.

3. Schritt:
Die Projektergebnisse erreichen ihre Zielgruppen (Zielgruppen, intendierte Nutzer, weitere Schritte etc.).

4. Schritt:
Kurzfristig werden die Projektergebnisse genutzt bzw. eingebunden in laufende Prozesse und Planungen, integriert in Kapazitäten, Werkzeuge, Wissensdatenbanken etc.

5. Schritt:
Langfristig unterstützen die Projektergebnisse folgende grenzüberschreitenden Entwicklungen:

- Bessere grenzüberschreitende Verknüpfung von Verkehrssystemen von vergleichsweise belastungsarmen Verkehrsträgern
- Verbesserung des Angebots für Nutzer von Verkehrssystemen von vergleichsweise belastungsarmen Verkehrsträgern
- Zunahme der nachhaltiger Mobilität und alternativer Beförderungsformen.

Und tragen so zum Programmziel bei:
„Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum“.

Programm

Externe Faktoren

1.3 Interventionslogiken SZ7

Beispiel Projekt 7.5 TRAM 3 (DE)

BEDARF: Generell Bedarf an zusätzlichen grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten, insbesondere im Bereich des regionalen und städtischen ÖPNV und der sanften Mobilität, die unter einer unzureichenden Vernetzung leiden. **Konkrete Ausgangslage in 2015:** Die durch den Pendlerverkehr erzeugten Verkehrsflüsse stellen einen wesentlichen Teil dieser Flüsse dar, insbesondere was den Verkehr nach der Stadt Basel betrifft, die mit 150 000 Arbeitsplätzen den wichtigsten Beschäftigungspol darstellt. Es sind täglich 34 300 Fahrzeuge, die zwischen Frankreich und der Schweiz verkehren. Auf der Autobahn A35, die Frankreich mit der Schweiz verbindet, verkehren täglich in jeder Richtung 13'000 Autos. Bei den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten verkehren sogar 15 000 Autos zwischen 17 und 18 Uhr. Fast die Hälfte des grenzüberschreitenden Verkehrs ist während der Spitzenzeiten festzustellen. 47% der befragten Personen nehmen das Auto, um sich an ihren Arbeitsplatz zu begeben.

7.5 TRAM 3:

Projekträger: Communauté d'Agglomération des Trois Frontières

Zielgruppe: Leute, die die öffentlichen Verkehrsmittel bereits benutzen: dieses Projekt wird diese Benutzer in ihrer Verkehrsmittelswahl bestätigen und ihnen ermöglichen, noch mobiler zu werden. - Autofahrer: dank der Erhöhung der Parkkapazitäten beim Bahnhof Saint-Louis durch den parallel zur Trameinführung geplanten Bau einer mit 740 Parkplätzen versehenen Park&Ride-Anlage werden diese dazu angetrieben, intermodale Verkehrsmittel zu benutzen.

Aktivitäten: Ausbaurbeiten an Gleisen, Schienen, Signalanlagen, Strassenbau und Landschaftsbau, Kommunikation über Arbeiten.

ZIEL:

Verlängerung der Basler Tramlinie 3 und der Ausbau der multimodalen Verkehrsplattform des Bahnhofs Saint-Louis

1. Schritt: Ausbau erfolgreich beendet.

2. Schritt: Ausbaurbeiten waren ausreichend für Inbetriebnahme der Tram-Linie und regulären Betrieb.

3. Schritt:

Linie in Betrieb seit Dezember 2017. Die Tramlinie 3 befördert täglich 1'350 Fahrgäste über die Grenze. Innerhalb Frankreichs ist die Auslastung noch etwas grösser. Im Umfeld der Tramlinie entstehend in den kommenden Jahren tausende neue Arbeitsplätze sowie hunderte neue Wohnungen. Die Auslastung der Tramlinie wird deshalb noch erheblich zunehmen. Die Auslastung der Park-and-Ride-Anlage (nicht Teil des Projektes, aber Indikator für Nutzung) beim Bahnhof Saint-Louis nimmt laufend zu. Ende 2019 war jeweils rund ein Drittel der Parkplätze belegt. Rund 80% der befragten Parkhausnutzer gaben an, anschließend mit dem öffentlichen Verkehr in die Schweiz weiter zu reisen.

4. Schritt:

Erhöhtes ÖPNV Angebot auch im FR-Grenzgebiet (Schüler, Freizeit). Grenzü. Verkehr F-CH von Straße auf Schiene. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am grenzquerenden Verkehr hat von 10.3% im Jahr 2015 auf 11.4% im Jahr 2019 zugenommen. Die angestrebte Modal Split-Verschiebung um 2%-Punkte konnte nicht ganz erreicht werden.

5. Schritt:

- Bessere grenzüberschreitende Verknüpfung von Verkehrssystemen von ÖPNV Verkehrsträgern im Agglomerationsraum Basel
- Verbesserung des Angebots für Nutzer von ÖPNV-Verkehrssystemen im Raum Saint Louis and Basel.
- Zunahme nachhaltiger Mobilität im Großraum Basel.

Und tragen so zum Programmziel bei:

„Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberhainraum“.

Andere wichtige Faktoren vor und während des Projektes:

Vorbereitende Maßnahmen (Studien), Koordinierte Verkehrs- und Bauplanung (FR-CH). Komplementäre Investitionen, koordiniertes Projektmanagement. Gemeinsame Beschlüsse zu Baudetails. Kommunikation koordiniert and proaktiv, aber je nach Land angepasst. Beginn des Projektes in 2010 mit ersten Studien.

Externe Faktoren (außerhalb Projekt):

Begleitende Maßnahmen: z.B. Park+Ride Parkplätze. Tarifeinheit. Allgemeiner Trend der Steigerung des Grenzverkehrs 2015-2019, insb. des motorisierten Individualverkehrs, aber auch des ÖPNV. Neue Arbeitsplätze und Wohnungen im Grenzgebiet erhöhen den Bedarf nach Verkehrsverbindungen. Modal split konnte leicht verbessert werden zugunsten des ÖPNV. Autofahrer weichen möglicherweise auf andere Strecken aus, was nur anscheinend zu einer Verbesserung führt (weniger MIV). Extremer Rückgang der Nutzung durch COVID-19, der bis 2022 nicht vollständig zurückgegangen ist.

2. Ergebnisse

2.1 Übersicht Wirkungskette SZ 7

- Aufbauend auf der Dokumentenanalyse und den Interviews wurde die Effekte der Projekte anhand der Überprüfung der Interventions-logik evaluiert.
- Die real erfolgte Wirkung der Projekte zum Zeitpunkt Anfang 2022 wurde untersucht. Die zentralen Fragen waren: „*Werden die einzelnen Kriterien der Wirkungskette erfüllt? Tragen die Aktivitäten des Projekts direkt oder indirekt zur Begrenzung des Anstiegs des motorisierten Verkehrs bei?*“.
- Folgende Kategorien wurden dafür verwendet:
 -  Das Projekt hat das Kriterium der jeweiligen Stufe erfüllt (direkte Effekte).
 -  Das Projekt hat das Kriterium (noch) nicht oder indirekt erfüllt (zukünftige oder indirekte Effekte).
 -  Das Projekt zeigt weder direkte noch indirekte Effekte.
 -  Direkte Effekte und Auswirkungen auf das SZ werden in Zukunft und unter bestimmten Umständen (bei der Nutzung der Projektergebnisse) erwartet.
- Detaillierte Informationen zu Projektwirkungen sind in den folgenden Kapiteln dargestellt und für jedes Projekt im Annex.

2.1 Übersicht Wirkungskette SZ 7



Projektname	Projektergebnis erreicht?	Qualität und Nützlichkeit?	Genutzt von Zielgruppe?	Direkte Effekte auf Verkehr?	Wirkungsbeitrag zu SZ?
7.1 Matériel roulant					
7.2 PK309					
7.3 THNS					
7.4 Raccordement EAP					
7.5 TRAM3					
7.6 BACS Rhénans					
7.7 SUMO RHINE					
7.9 Colmar-Fribourg					
7.11 MobiPamina					
7.12 Beinheim-Wintersdorf					

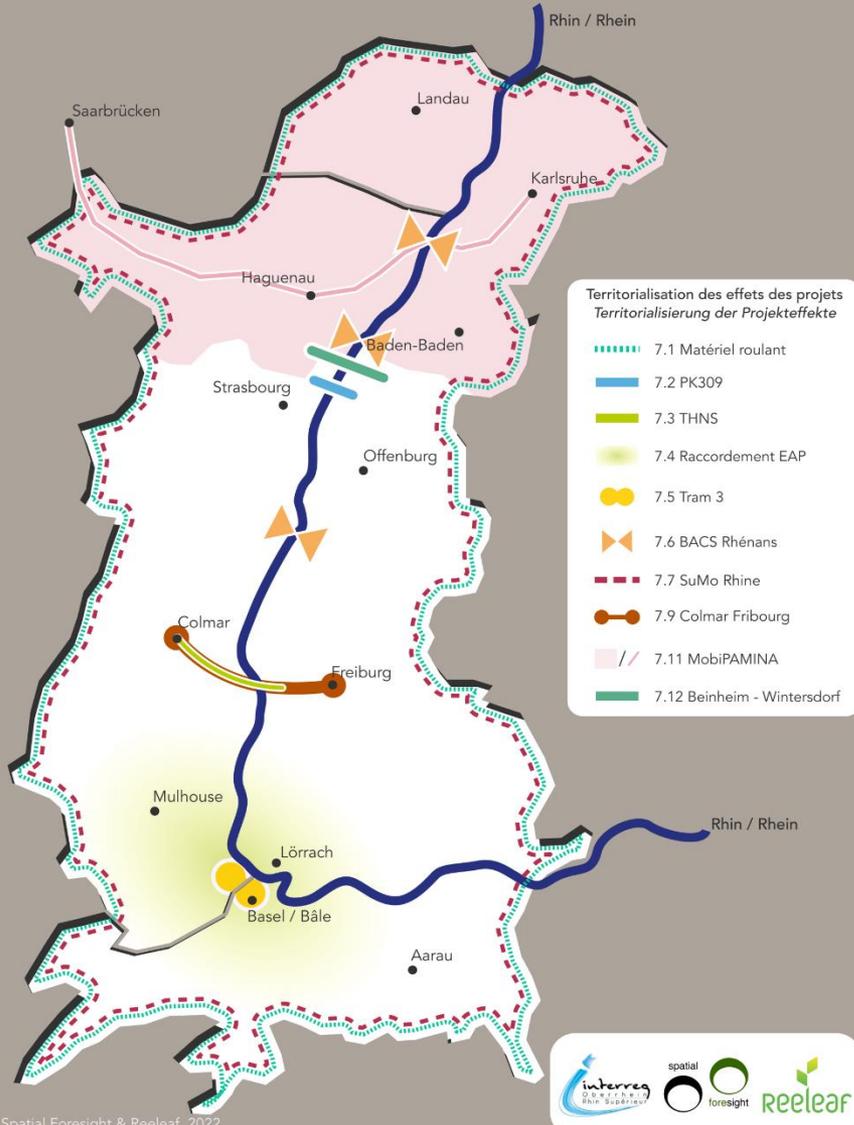
2.2 Charakterisierung der Wirkung SZ 7



Projektname	Geographie, Verortung des Wirkungsbeitrags	Typ des Wirkungsbeitrages	Ausmaß/Umfang des Wirkungsbeitrages im Sinne des SZ
7.1 Matériel roulant	Verbindungen Straßburg-Saarbrücken; Straßburg-Wörth-Karlsruhe, Mulhouse-Muhlheim, Strasbourg-Kehl-Offenburg.	Direkt (verbessertes Angebot) (ab 2024)	Starke Wirkung erwartet ab 2024 (20-mal mehr grenzüberschreitende Zugverbindungen und eine viermal höhere Kapazität als heute)
7.2 PK309	Gambsheim-Rheinau und Umgebung	Direkt (verbessertes Angebot)	Mittel (mehr als 30.000 Besucher/Jahr, jedoch seit 2020 reduziert wegen COVID-19)
7.3 THNS	Colmar-Breisach-Freiburg und Umgebung	Vorbereitend (neues Angebot)	Mittlere Wirkung erwartet ab 2023 (400 Personen/Tag)
7.4 Raccordement EAP	Region Basel, Saint-Louis, Freiburg	Vorbereitend	Noch keine Wirkung
7.5 TRAM3	Agglomerationsraum Basel	Direkt (neues Angebot)	Stark (772.000 Fahrgäste in 2018, 1,1% Reduktion MIV)
7.6 BACS Rhénans	An drei Rheinfähren und Umland	Direkt (verbessertes Angebot)	Stark (4.800 Nutzer SMS, 2000-3000 Nutzer/Tag)
7.7 SUMO RHINE	Ohne räumliche Konzentration	Indirekt	Noch keine Wirkung
7.9 Colmar-Fribourg	Colmar-Breisach-Freiburg und Umgebung	Vorbereitend	Noch keine Wirkung
7.11 MobiPamina	Eurodistrikt PAMINA & Zugtrasse nach Saarbrücken	Vorbereitend	Noch keine Wirkung
7.12 Beinheim-Wintersdorf	Rheinquerung zwischen Beinheim und Wintersdorf, Region Rastatt	Vorbereitend	Noch keine Wirkung

2.2 Charakterisierung der Wirkung SZ 7

Effets territoriaux des projets co-financés sous OS 7: 06.2022
Räumliche Effekte der unter SZ 7 ko-finanzierten Projekte: 06.2022



- Der Großteil der Projekte unter SZ 7 hat Effekte auf konkrete Grenzverbindungen bzw. Infrastrukturen (z.B. 7.2 PK309, 7.5 TRAM3).
- Zwei Projekte weisen Wirkungen auf größere Teilgebiete des Oberrhein, 7.11 MobiPAMINA auf den Eurodistrikt PAMINA und 7.4 Raccordement EAP auf das Gebiet um den EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg.
- Zwei Projekte haben Effekte auf das gesamte Oberrhein-Gebiet (7.1 Matériel roulant, 7.7 SuMo Rhine).

2.3 Typologie der Wirkungsbeiträge



- Die Projekte weisen unterschiedliche Wirkungsbeiträge zum Spezifischen Ziel 7 auf.
- Der Wirkungsbeitrag ist nicht immer direkt, viele Projekte bereiten Maßnahmen vor, die künftig zu einer Limitierung des Anstiegs des motorisierten Verkehrs führen.
- Die Beiträge der Projekte können in 5 verschiedene Typologien zusammengefasst werden:
 1. Neue oder verbesserte grenzüberschreitende öffentliche Verkehrsdienstleistungen und -angebote,
 2. Benutzbare Verkehrsinfrastruktur und Grenzübergänge für belastungsärmere Verkehrsmittel und multimodale Systeme,
 3. Verbesserte Technik oder Organisation bestehender grenzüberschreitender Verkehrsangebote,
 4. Machbarkeitsstudien und Technische Planungen,
 5. Wissensmanagement und Daten.

2.3 Typologie der Wirkungsbeiträge

SZ 7: "Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum"

Typ des Projektergebnisses	Grenzüberschreitende öffentliche Verkehrsdienstleistungen und -angebote	Grenzüberschreitende Verkehrsinfrastrukturen	Technik oder Organisation bestehender grenzüberschreitender Verkehrsangebote	Voruntersuchungen, Realisierungsstudien	Wissensmanagement und Daten
Beschreibung des Beitrags zu SZ 7	Direkter Beitrag zur Veränderung des Modal Split durch die Erweiterung des Angebots an nachhaltigen Verkehrsträgern.	Ergänzung der grenzüberschreitenden Infrastruktur durch die Konstruktion neuer Verkehrswege, Reduktion der Grenzhindernisse.	Verbesserung der Qualität und/oder der Information über grenzüberschreitende Angebote im Bereich Mobilität und Verkehr durch neue Technik, verbesserte Zusammenarbeit oder neue Organisation.	Unterstützung der Entscheidungsfindung der Mandatsträger in der Umsetzung von Projekten für bestehende / neue grenzüberschreitende Verkehrsangebote, Studien zur Ergänzung des belastungsarmen Verkehrsangebots, EC: "key implementation steps".	Entwicklung von Systemen zur Unterstützung der Entscheidungsfindung bei der Umsetzung grenzüberschreitender Mobilitätsprojekte, Wirkung vor oder während der Umsetzung von grenzüberschreitenden Mobilitätsprojekten
Projektbeispiele 2014-2020	7.5 TRAM3, 7.3 THNS	7.2 PK309	7.6 Bacs Rhéna 7.1 Matériel roulant	7.11 MobiPAMINA 7.12 Beinheim-Wintersdorf 7.9 Colmar-Fribourg 7.4 Raccordement EAP	7.7 SumoRhine
Type des Beitrag zu SZ 7	Direkt	Direkt / indirekt (<i>je nach Projekt</i>)	Direkt unterstützend	Indirekt vorbereitend (<i>notwendige Maßnahme vor baulichen Maßnahmen oder Angebotsdefinition</i>)	Indirekt unterstützend (<i>Unterstützung der Entscheidungsfindung</i>)
Zielgruppe/n	Potentielle und reelle Nutzer der grenzüberschreitenden Mobilitätsangebote	Potentielle und reelle Nutzer der grenzüberschreitenden Mobilitätsangebote	Potentielle und reelle Nutzer der grenzüberschreitenden Mobilitätsangebote / Unternehmen	Entscheidungsträger	Entscheidungsträger

2.4 Zusammenfassung der Wirkungsmechanismen



- Aufgrund der teilweise indirekten Natur, haben nicht alle geförderten Projekte einen (direkten) Effekt oder eine Wirkung auf das Spezifische Ziel.
- Viele der Projekte sind Zwischenschritte oder sog. „key implementation steps“ von grenzüberschreitenden Transportprojekten, die durch die Europäische Kommission als „wichtige Umsetzungsschritte eines Umsetzungsprozesses, z.B. für die Vorbereitung von Großprojekten [...]“¹) definiert werden.
- Ebenso haben Interreg-Projekte oft den Fokus auf die Kooperations- und Koordinationsaspekte von größeren Maßnahmen, so dass sie ohne zusätzliche (nationale, regionale) Interventionen nicht alleine eine Wirkung entfalten können.
- Um eine Wirkung auf das Spezifische Ziel zu entfalten, sind einzelne bzw. mehrere Zwischenschritte notwendig.

¹ Europäische Kommission, 2014: Draft guidelines for the content of the cooperation programme. Version 5 – 08.05.2014.

2.4 Zusammenfassung der Wirkungsmechanismen



Projekte

Wirkungsdimension

Effekt

7.5 TRAM 3
7.3 THNS

Grenzüberschreitende öffentliche Verkehrsdienstleistungen und -angebote

Neue Angebote fördern die Nutzung sanfter Verkehrsmittel

7.2 PK309

Grenzüberschreitende Verkehrsinfrastrukturen

Neue Verkehrsverbindungen für sanfte Mobilität

Neue Grenzübergänge

7.6 Bacs Rhénans
7.1 Matériel roulant

Technik oder Organisation bestehender grenzüberschreitender Verkehrsangebote

Verbesserte Qualität grenzüberschreitender Verbindungen

Höhere Attraktivität belastungsärmerer Verkehrsmittel

7.12 Beinheim-Wintersdorf
7.9 Colmar-Fribourg
7.4 Raccordement EAP
7.11 Mobi Pamina

Voruntersuchungen, Realisierungsstudien

Eingrenzung der Möglichkeiten

Effektivere Entscheidungen

Vereinfachung der Entscheidungsfindung

7.7 SuMo Rhine

Wissensmanagement und Daten

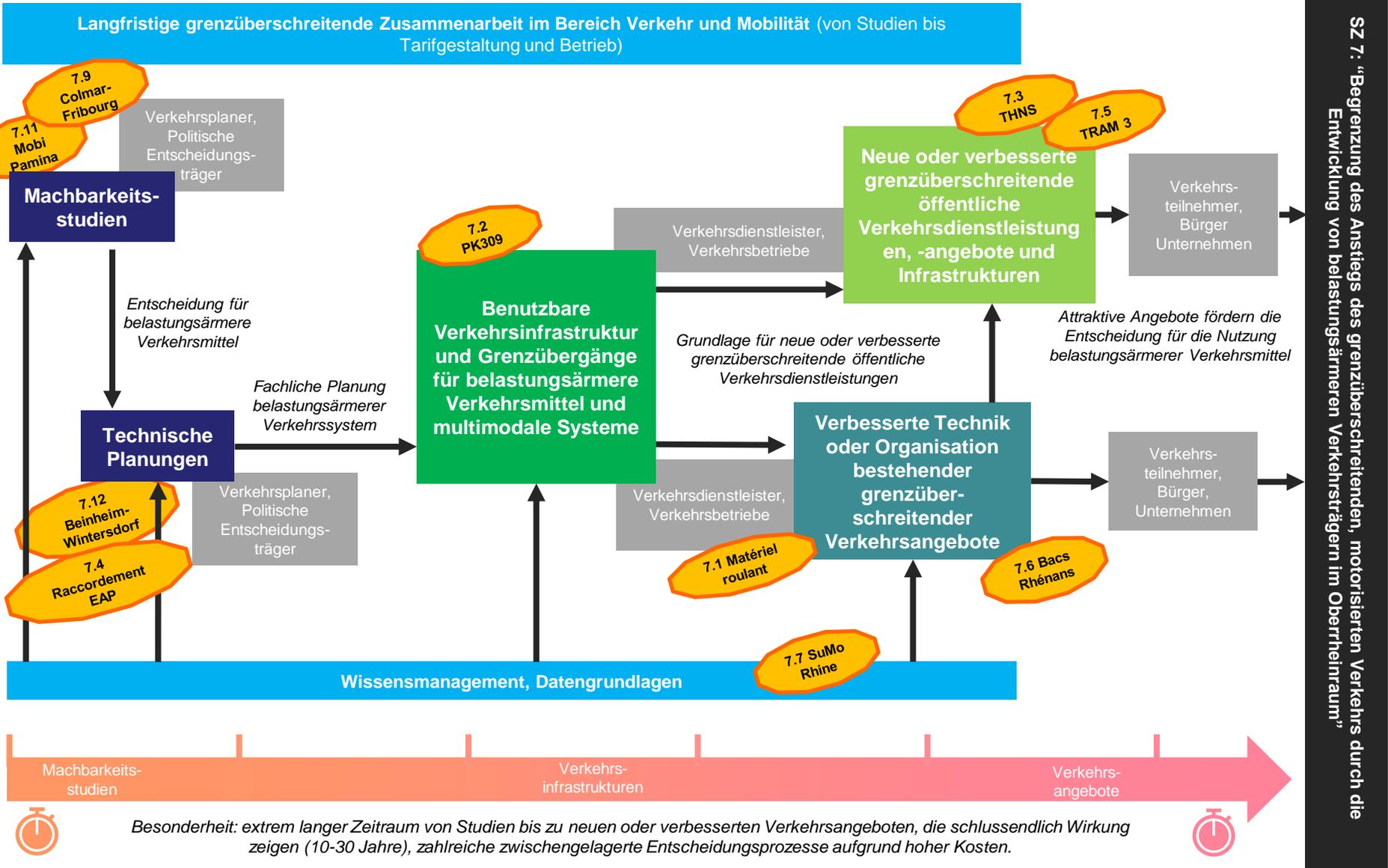
SZ 7: "Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum"

2.5 Zeitliche Verortung der Wirkungsbeiträge



- Eine Besonderheit bei Transportprojekten ist die lange Laufzeit einiger Maßnahmen, bis ein Ergebnis zu verzeichnen ist.
- Einige Projekte unterstützen langfristige Planungen grenzüberschreitender öffentlicher Verbindungen (z.B. 7.4 Raccordement EAP, 7.9 Colmar-Fribourg). Einen konkreten Effekt auf das SZ kann in solchen Projekten erst in mehreren Jahren bzw. Jahrzehnten erwartet werden.
- Andere Projekte (z.B. 7.3 THNS, 7.5 TRAM 3) erzielen eine sofortige Wirkung auf das SZ, da sie die Einrichtung von grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen fördern.

2.5 Zeitliche Verortung der Wirkungsbeiträge



3. Beitrag des Programms und externer Faktoren zur Wirkung

3.1 Entwicklung des Ergebnisindikators



- Zwischen 2012-2021 stieg der Wert des Ergebnisindikators für SZ („**grenzüberschreitender motorisierter Verkehr**“) von 326.506 Fahrzeugen auf 353.789 Fahrzeuge. Der durchschnittliche tägliche Verkehr für den Zeitraum 2012-2021 ist real um 0,6 % gestiegen, die Prognose lag bei 3,4 %. Dadurch ist ein Rückgang des Anstiegs des durchschnittlichen täglichen Verkehrs an grenznahen Stationen zu verzeichnen. Das Ziel, den Anstieg des grenzüberschreitenden motorisierten Verkehrs bis 2019 zu verlangsamen, wurde somit erreicht.
- Dieses Ergebnis ist sowohl auf den Beitrag des Programms durch die geförderten Projekte als auch auf eine Reihe von externen Faktoren zurückzuführen.

	2012	2017	2019	2021	2022
Observé	326 506	351 952		353 789	(RAMO 2024)
Estimé / cible		357 952	371 816		392 612

3.2 Externe Einflussfaktoren

Um die Auswirkungen der Projekte auf das spezifische Ziel 7 zu bewerten, wurden in der Analyse externe Einflussfaktoren identifiziert.

Ziel ist es, die Einflussfaktoren und die Auswirkungen auf das spezifische Ziel zu identifizieren und Empfehlungen zu entwickeln, wie das Interreg-Programm in Zukunft darauf reagieren kann, um weiterhin effektive Projekte zu unterstützen.

Diese Analyse geht in **drei Schritten** vor:

1) Ermittlung externer Faktoren, die sich auf die Erreichung der Programmziele oder die Umsetzung von Projekten im Rahmen von SZ7 auswirken.

2) Analyse des Beitrags des Programms zur Entwicklung des Ergebnisindikators

3) Bewertung der Fähigkeit des Programms, externe Faktoren zu beeinflussen

Quellen

Interview mit den Projektträgern
Interview mit 5 Begünstigten

Erarbeitung der Evaluatord*innen

Interview mit 5 externen Experten
Eigenes Expertenwissen der Evaluatord*innen



3.2 Externe Einflussfaktoren



- Die Analyse zeigt drei Arten von Faktoren auf, die die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des SZ7 beeinflussen:
 1. Faktoren, die sich auf das **Verkehrsangebot** und dessen Entwicklung beziehen (Infrastruktur, Dienstleistungen, Verkehrspolitik).
 2. Faktoren, die sich auf die **Verkehrsnachfrage** und deren Entwicklung beziehen (Demografie, Gewohnheiten, grenzüberschreitende funktionale Integration).
 3. Andere **bereichsübergreifende** Faktoren.

- Die Bewertung des **Ausmaßes der Auswirkungen** auf das SO basiert auf der Anzahl der Erwähnungen durch externe Experten und der relativen Bedeutung, die ihnen beigemessen wird (Rang, auf dem der Faktor erwähnt wird).

3.2 Externe Einflussfaktoren

- Faktoren mit einem Einfluss auf das **Angebot von Transportdienstleistungen**

SZ 7: "Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum"

Externer Faktor	Qualität der Infrastruktur, der Verbindungen und der Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen	Verfügbarkeit von Finanzmitteln für Investitionen	Verkehrspolitik (national, regional, grenzüberschreitend) und Entscheidungsfindung.	Koordinierte flankierende Maßnahmen
Beschreibung des Effekts	Veraltete Infrastrukturen, schwache Intermodalität oder ein unangemessenes Dienstleistungsangebot sind die ersten Hindernisse für die Entwicklung kollektiver und/oder nicht kohlenstoffbasierter Mobilität (sanfte Mobilität). Mehrere Projekte erwähnen insbesondere den Mangel an sicheren Grenzquerungen für sanfte Formen der Mobilität.	Die Förderlandschaft zum Bau von Grenzquerungen über den Rhein ist begrenzt. Trotz der großen politischen Bedeutung fehlt es an Fördermitteln zur Unterstützung dieser oftmals kostspieligen Projekte.	Entscheidungen auf Ebene der Staaten, Regionen und Strukturen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit können die Einführung von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten erleichtern oder hemmen. Die administrativen Hindernisse für die Einrichtung grenzüberschreitender Verkehrsdienste sind nach wie vor zahlreich.	Flankierende Maßnahmen wie integrierte Fahrkartensysteme (grenzüberschreitende Tickets, Online-Verkauf), an die Nutzung angepasste kommerzielle Angebote und hochwertige Fahrgastinformationen können die Nutzer an Verkehrsmittel mit geringen Umweltauswirkungen binden.
Stärke des Effekts auf das SZ (laut Experte)	Stark	Stark	Mittel	Mittel
Dauer des Effekts	Mittelfristig	Langfristig	Kurz-/ mittel-/ langfristig	Mittelfristig
Beobachtet in Projekt	7.3 PK 309, 7.11 MobiPAMINA, 7.12 Beinheim-Wintersdorf	7.2 PK309, 7.12 Beinheim-Wintersdorf		
Mögliche Vertiefung	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung weiterer Umsetzungsstudien zur Ermittlung von Möglichkeiten. Stärkere Betonung der Hervorhebung fehlender Grenzübergänge am Oberrhein als "Missing Links" oder deren Integration in das TEN-T-Netz. 	<ul style="list-style-type: none"> Stärkerer Fokus auf die Kofinanzierung von grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten. 	<ul style="list-style-type: none"> Förderung des Austauschs zwischen den Verwaltungen, die für die Organisation des öffentlichen Verkehrs und für den Bau von grenzüberschreitenden Werken zuständig sind, um die Akteure für die Ansätze auf der anderen Seite der Grenze zu sensibilisieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherstellen, dass neue Angebote für den öffentlichen Nahverkehr und sanfte Mobilität in den Informationssystemen für Passagiere und Touristen berücksichtigt werden. Intelligente Lösungen für grenzüberschreitende Ticketsysteme.

3.2 Externe Einflussfaktoren

- *Faktoren mit einem Einfluss auf die **Nachfrage nach Mobilität***

SZ 7: "Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum"

Externer Faktor	Entwicklung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes	Soziodemografische Veränderungen	Individuelle / soziale Gewohnheiten und Präferenzen	Funktionale Integration von grenzüberschreitenden Lebensräumen
Beschreibung des Effekts	Die Integration der grenzüberschreitenden Arbeitsmärkte erzeugt spezifische Bedürfnisse zwischen Lebensräumen mit Arbeitskräftemangel und -überschuss. Bedarf der Pendler, Überangebot an Arbeitsplätzen in einigen Regionen und Nachfrage in anderen, zunehmende Anerkennung von Diplomen	Das Bevölkerungswachstum am Oberrhein erzeugt automatisch eine erhöhte Nachfrage nach grenzüberschreitendem Verkehr. Die jeweilige Entwicklung der Bevölkerung nach Altersklassen wird wahrscheinlich eine Nachfrage nach grenzüberschreitendem Transport erzeugen, die mit den spezifischen Bedürfnissen bestimmter Altersklassen verbunden ist.	Die Einstellung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ist schwer zu ändern, da sie 'vererbt' wird und Fahrer*innen sind schwer freiwillig von motorisierten Verkehrsformen abzubringen.	Die funktionale Integration der grenznahen Lebensräume erhöht die Nachfrage nach öffentlichen Nahverkehrsmitteln. Neben der allgemeinen Mobilität (s. rechts) betrifft dies auch die Freizeit-, Konsum- und Bildungsmobilität.
Stärke des Effekts auf das SZ (laut Experte)	Stark	Mittel	Mittel	Gering
Dauer des Effekts	Mittel- und langfristig	Langfristig	Langfristig	Langfristig
Beobachtet in Projekt			7.2 PK 309, 7.12 Beinheim-Wintersdorf	
Mögliche Vertiefung	<ul style="list-style-type: none"> • Prospektive Studien zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Arbeitsmärkte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung zukünftiger Dienstleistungsangebote an die Bedürfnisse der weniger mobilen Altersgruppen (junge Menschen ohne eigene Fortbewegungsmittel, ältere Menschen). 	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Einstellung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durch Bildungsprojekte, • Verstärkte Information über das Angebot an nachhaltigen Verkehrsmitteln. 	

3.2 Externe Einflussfaktoren

▪ Andere *querschnittliche* Faktoren

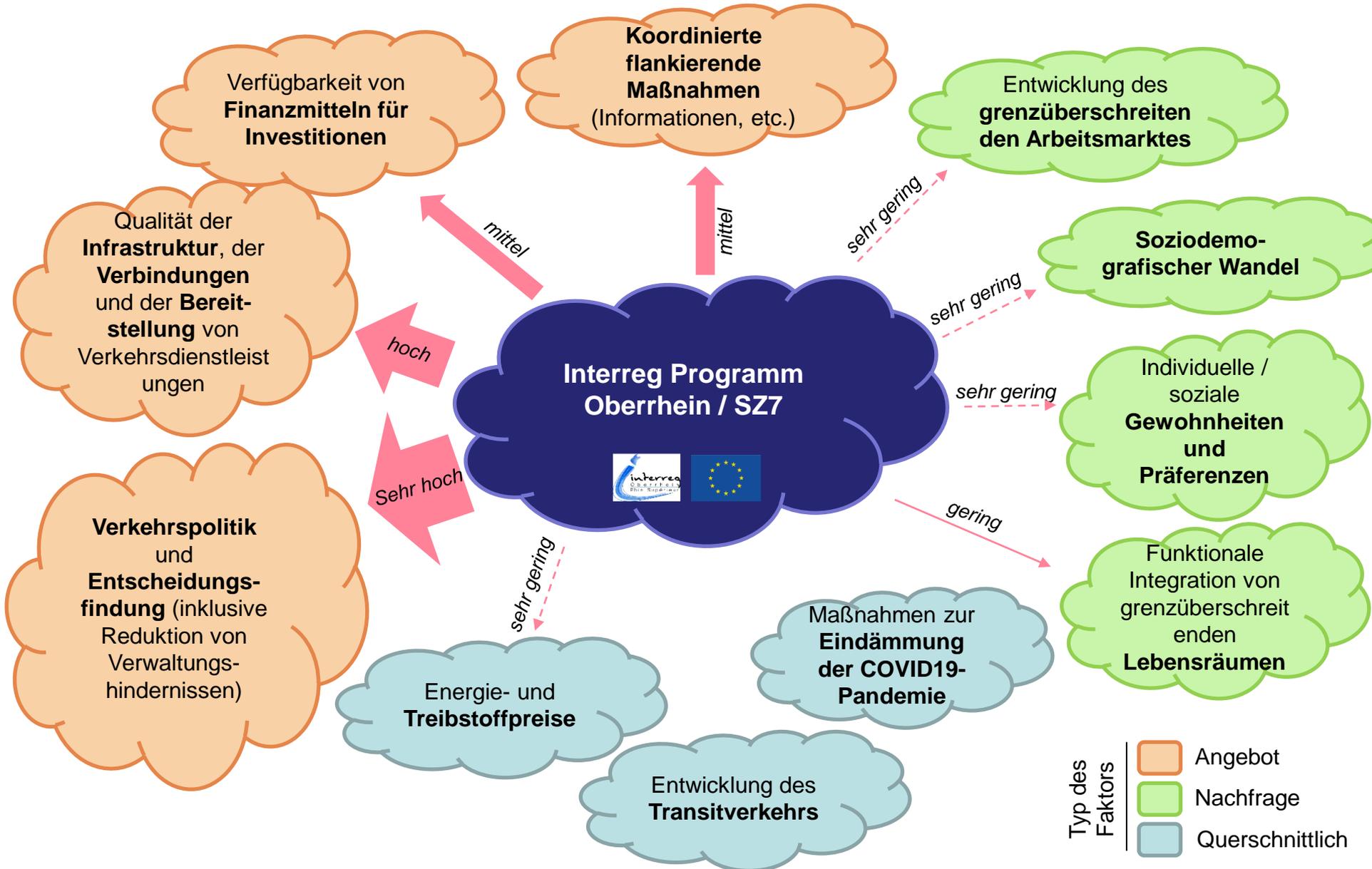
SZ 7: "Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum"			
Externer Faktor	Energie- und Treibstoffpreise	Entwicklung des Transitverkehrs: transnationale Integration FR-CH-DE	Maßnahmen zur Eindämmung der COVID19-Pandemie
Beschreibung des Effekts	Steigende Kraftstoffpreise beeinflussen die Kosten für den motorisierten Individualverkehr, was zu einer Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel oder sanfte Mobilitätsformen führen kann.	Die großräumige Integration der Gebiete Frankreichs, der Schweiz und Deutschlands erzeugt einen eigenen Verkehr, der durch die Grenzregion fließt, einschließlich der motorisierten individuellen Mobilität.	Die Schließung der Grenzen während der Pandemie führte zu einem starken Rückgang der grenzüberschreitenden Mobilität, unter anderem des motorisierten Individualverkehrs.
Stärke des Effekts auf das SZ (laut Experte)	Mittel	Gering	Gering
Dauer des Effekts	Mittelfristig	Langfristig	Kurzfristig
Beobachtet in Projekt			7.11 MobiPAMINA
Mögliche Vertiefung	<ul style="list-style-type: none"> Studien zur Vorbereitung der Verkehrsnetze auf einen Nachfrageanstieg aufgrund stark steigender Treibstoffpreise. 		

3.3 Beitrag des Programms zum Ergebnis



- Die positive Entwicklung des Ergebnisindikators („grenzüberschreitender motorisierter Verkehr“) im Zeitraum 2012-2021 scheint weitgehend mit der Entwicklung der Verkehrsangebote und –nachfrage zusammenzuhängen.
- Die grenzüberschreitende Integration der Region schreitet weiter voran, was den kontinuierlichen Anstieg des motorisierten Verkehrs erklärt.
- Eine Erklärung für den Rückgang des Indikators zwischen 2017 und 2021 liegt in den mittelfristigen Auswirkungen der Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19 Pandemie im Jahr 2020. Die Maßnahmen hatten schwere und lang anhaltende Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden motorisierten Verkehr. Kurzfristig hemmte die Schließung der Grenzen jegliche Art von grenzüberschreitender Mobilität (Individual-verkehr und öffentliche Verkehrsmittel). Mittelfristig könnte die Zunahme von Telearbeit dazu beigetragen haben, die Entwicklung des grenzüberschreitenden motorisierten Verkehrs zu begrenzen.
- Die Einführung neuer Verkehrsangebote und die vom Programm geförderten querschnittlichen Maßnahmen tragen jedoch dazu bei, diesen Anstieg zu begrenzen und den Verkehrsanstiegs in einem nur schwer zu quantifizierenden Ausmaß zu limitieren.
- Wie von externen Experten und in der Projektanalyse hervorgehoben, ist das Programm besonders geeignet, um auf externe Faktoren reagieren, die Rahmenbedingungen für das Verkehrsangebot darstellen (siehe nächste Seite).

3.4 Fähigkeit des Programms, externe Faktoren zu beeinflussen



4. Schlussfolgerung

4. Schlussfolgerung



- Insgesamt kann der Beitrag des Interreg Oberrhein-Programms zum spezifischen Ziel 7 „Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum“ als sehr wichtig beschrieben werden.
- Das Programm trägt auf verschiedene Arten und Weise zum spezifischen Ziel 7 bei, z.B. durch die Förderung von grenz-überschreitenden öffentliche Verkehrs-dienstleistungen und -angebote (z.B. 7.5 Tram 3), über grenzüberschreitende Verkehrsinfrastrukturen (z.B. 7.2 PK309) bis hin zu Wissensmanagement und Daten (7.7 SuMo Rhine).

4. Schlussfolgerung



- Das Interreg Programm Oberrhein
 1. ... fördert langfristige Kooperationsprozesse und trägt zur Vereinfachung der grenzüberschreitenden Abstimmung bei.
 2. ... sorgt für Kooperationskontinuität.
 3. ... fördert sanfte Kooperation, Kommunikation und Verständnis über grenzüberschreitende Hindernisse... fördert die Beseitigung grenz-überschreitender Hindernisse, die durch nationale Programme nicht (ausreichend) beseitigt werden könnten.
 4. ... fördert viele langfristige Verkehrsprojekte, die erst in 20-30 Jahren eine Wirkung entfalten.
 5. ... bietet zusätzliche Fördermöglichkeiten für grenzüberschreitende, oft sehr kostenintensiven Verkehrsprojekte.
 6. ... bietet eine zusätzliche politische Legimitation und eine weitere Kontrollebene politischer Entscheidungen von grenzüberschreitenden Infrastruktur- und Verkehrsprojekten.

5. Anlagen

Interventionslogiken der 10 analysierten Projekte

Materiel roulant (DE)

BEDARF: Eine grenzüberschreitend gut funktionierende Zugverbindung hängt zum Teil von der Qualität des Rollmaterials ab. Die Züge, die 2015 auf den Strecken verkehren, sind sowohl von der Kapazität als auch von der Anzahl (zu gering) und nicht an die Nachfrage angepasst und müssen erneuert werden, da sie die Altersgrenze erreicht haben. Die Verkehrsbehörden in der Grenzregion benötigen eine Strategie, um bis 2025 neue Züge zu beschaffen, die der grenzüberschreitenden Nachfrage gerecht werden können.

Projekträger: Region Grand Est
Zielgruppe: (aktuelle und potenzielle) Nutzer der grenzüberschreitenden Schienenverbindung.
Aktivitäten: Durchführung einer Studie im Vorfeld der Erneuerung des Rollmaterials. Die Studie umfasst eine Bestandsaufnahme der Bedürfnisse und der bestehenden Infrastrukturen, eine Definition der Zielverbindungen für das Jahr 2030 und die Erstellung des Angebots, die Dimensionierung und Beschreibung des Fahrzeugparks für die Zeiträume 2020, 2025 und 2030, und die Strategie zur Nutzung der Betriebsmittel für die verschiedenen Zeithorizonte.

Zweck: Eine strategische Studie zur Definition der Bedürfnisse

1. Schritt :
Die Studie wird umgesetzt und die Ergebnisse sind zufriedenstellend. Sie ermöglicht eine genaue Quantifizierung des Bedarfs an Rollmaterial.

2. Schritt: Die Studie erzielt Ergebnisse, die über die gesetzten Ziele hinausgehen. Sie ermöglicht Folgendes:
- Festlegung einer mittelfristigen Strategie für die sieben Linien (Wiederherstellung oder Ausbau des Angebots);
- Die Definition der Art des benötigten Materials (REGIOLIS von Alstom, angepasst an die deutschen Normen);
- Die Partner des Bereichs des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zusammenführen.

3. Schritt: Bedarf der Nutzer, der durch die sozioökonomische Diagnose berücksichtigt wurde. Politische Entscheidung der Partner, ein Angebot zu kreieren, welches über dem projizierten Fahrgastpotenzial liegt, um einen attraktiven Service anzubieten und die Nachfrage zu stimulieren (um Verbindungen zu generieren, die vorher nicht abgedeckt wurden, und mehr Verbindungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zu ermöglichen).

4. Schritt :
Durchführung einer Studie, die über die Unterzeichnung eines grenzüberschreitenden Abkommens zwischen der Region Grand Est und den Bundesländern Saarland, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz (Bestellung von 30 grenzüberschreitenden Zügen) zu konkreten Verpflichtungen bezüglich der Beschaffung von Rollmaterial führt.

5. Etappe: Inbetriebnahme des Rollmaterials voraussichtlich Ende 2024: Dadurch können ca. 20 Mal mehr grenzüberschreitende Zugverbindungen als heute und 4 Mal mehr Kapazität angeboten werden. Erwartete Verkehrsverlagerung hauptsächlich in den Einzugsgebieten, durch die die Strecken verlaufen. Es handelt sich um regionale Linien mit einem Zielpublikum, das über kurze oder mittlere Entfernungen pendelt. Dadurch gibt es ein neues Angebot, das eine konkrete Alternative zum motorisierten Individualverkehr für tägliche oder punktuelle Fahrten in der Freizeit oder am Arbeitsplatz bietet.

Programm

Externe Faktoren

Weitere wichtige Faktoren vor und während des Projekts
Daten, die für die Verkehrsmodellierung benötigt werden, waren nur stückig verfügbar und weniger harmonisiert als ursprünglich vorgesehen, sodass das Projekt verlängert werden musste.

Externe Faktoren:

(1) Die Bedeutung der politischen Unterstützung für große Investitionen, was ein Schlüsselaspekt für den Erfolg des Projekts ist. Dies erfordert jedoch im Gegenzug eine intensivere Koordination, was zu einer Verschiebung des Enddatums des Projekts führte. (2) COVID-19: (noch ungewisse) Auswirkungen auf die Nachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr. Zu unsicher zum jetzigen Zeitpunkt, um Anpassungen vorzunehmen.

BEDARF: Die in den 1970er Jahren erbaute Straßenbrücke 309 ist ein Transitpunkt von internationaler Relevanz, bei dem zum Zeitpunkt der Errichtung keine Rücksicht auf die Nutzung sanfter Fortbewegungsarten genommen wurde. Die Region in direkter Grenznähe hat sich zu einem Gebiet mit hoher Attraktivität entwickelt, was zu einem wachsenden Verkehrsaufkommen führt. Die Brücke ist durch den Pkw- und Lkw-Verkehr vor allem zu den Stoßzeiten überlastet. Die Gestaltung des Brückenkopfes und der Infrastruktur hält Fußgänger und Radfahrer davon ab, den Rhein zu überqueren, und fördert die Nutzung des Autos. Daher ist es notwendig, die Brücke an die neuen Formen der Mobilität anzupassen.

Infrastrukturen, die die Querung des Rheins zu ermöglichen (3 Bauwerke); grenzüberschreitendes Einweihungsfest.

Projekträger: Passage309 – Fremdenverkehrsamt Gamsheim Rheinau
Zielgruppe: Anwohner, die den Rhein zu Arbeits- oder Freizeitzwecken überqueren; gelegentliche Nutzer von außerhalb (Wanderer, Spaziergänger, Fahrradtouristen)
Aktivitäten: Bau von drei Bauwerken am Rhein, die die Überquerung des Flusses an der Staustufe Gamsheim ermöglichen und eine sichere Passage für sanfte Mobilitätsformen beinhalten.

1. Stufe: Bau von drei separaten Bauwerke, die zusammen die Überquerung des Rheins an der Staustufe Gamsheim ermöglichen. (1) Eine Fußgängerbrücke in Stahl-Beton-Verbundbauweise, (2) Zwei Straßenbrücken (Abriss-Neubau), die so genannten „Schleusenbrücken“, (3) Aluminiumbrücke unterhalb des Kraftwerks. Dazu wurde ein großes grenzüberschreitendes Fest gefördert, das zur Eröffnung der Brückenlinie organisiert wurde (Schwerpunkt: sanfte Mobilität und grenzüberschreitende Entwicklung).

2. Schritt: Sichere Rheinüberquerung für sanfte Mobilität

3. Schritt : Die neue Infrastruktur soll den täglichen Fuß- und Radverkehr zwischen den beiden Gemeinden erhöhen und den Fahrradtourismus ankurbeln. Aufgrund der Einschränkungen durch COVID-19 wurden bislang keine Zählungen durchgeführt.

4. Schritt: Doppelte Integration des Projekts in (1) in bestehende nationale und internationale Radwegenetze, insbesondere Ost-West Verbindungen (Schwarzwald-Vogesen-Südpfalz) und Nord-Süd (Eurovélo Route Rhin) und in (2) das grenzüberschreitende touristische Marketing (Kommunikationsstrategie: „La Grande Traversée“).

5. Schritt: Erwartete Zunahme des täglichen Fuß- und Radverkehrs zwischen den beiden Gemeinden. Querung, die die Lücke eines „fehlendes Glieds einer grenzüberschreitenden Verbindung“ (missing link) für den nicht-motorisierten Verkehr schließt. Erwartete Stimulierung des Fahrradtourismus und Beitrag zum grenzüberschreitenden Angebot des „Langsamen-Tourismus (slow-tourism)“. Auswirkungen im Hinblick auf die Verkehrsverlagerung ist angesichts der betroffenen Verkehrsströme bislang ungewiss.

Programm

Externe Faktoren

Weitere wichtige Faktoren vor und während des Projekts:

- (1) Die Förderung von Verkehrsverbindungen für sanften Mobilität schafft neue Bedürfnisse an Bauwerke.
- (2) Interreg schafft Sichtbarkeit: Die Vorstudien ermöglichen die schrittweise Integration der geplanten Infrastruktur in die Verkehrspläne. (3) Das Gemeinsame Sekretariat hat die Projektpartner sehr effektiv unterstützt.

Externe Faktoren:

Entwicklung des gemeinsamen Mobilitätssystems

BEDARF: Die Arbeitsmarkregionen Colmar (83.000 Arbeitsplätze) und Freiburg (120.000 Erwerbstätige) erzeugen aufgrund ihrer Dichte einen starken grenzüberschreitenden Verkehr (20.000 Fahrzeuge pro Tag auf der Rheinbrücke Breisach). Dieser Verkehr führt zu Umweltverschmutzung, die beiden Regionen suchen daher nach einer Alternative zum Autoverkehr auf dieser Achse. Eine Studie der Region Elsass aus dem Jahr 2009 hatte die Wiedereröffnung der Bahnstrecke zwischen Colmar und Freiburg als nicht sinnvoll erachtet. Eine sog. Transportverbindung mit hohem Dienstleistungsgrad (franz.: „Transport à Haut Niveau de Service“, THNS) wurde als eine Möglichkeit identifiziert, um eine der wirtschaftlichen und demografischen Struktur der Region angepasste Verkehrsverbindung bis zur Einführung einer Schienenverbindung bereitzustellen.

Projektträger: Region Grand Est
Zielgruppen: Bewohner der Region zwischen Colmar und Freiburg (für Fahrten zur Arbeit, zum Studium, in der Freizeit). Touristen aus der Region und von außerhalb (für Freizeidfahrten, zwischen den Sehenswürdigkeiten des grenzüberschreitenden Gebiets).
Aktivitäten: Durchführung einer Studie zur Umsetzung eines Transportsystems mit hohem Dienstleistungsniveau (THNS) zwischen Colmar (FR) und Breisach (DE).

ZIEL: Einrichtung einer öffentlichen Nahverkehrsverbindung, die bis Juni/September 2023 in Betrieb genommen werden soll.

1. Schritt : Die Studie wird umgesetzt und entspricht den Erwartungen.

2. Schritt: Die Studie zeigt auf, dass eine THNS-Verbindung technisch und wirtschaftlich umsetzbar ist. Die Studie enthält Angaben zum Umfang der zu errichtenden Verkehrsanbindung, zur Art des benötigten Materials, zu den erforderlichen Einrichtungen (Haltestellen, Busspuren usw.) und zu den erforderlichen Investitionen, sowie einen vorläufigen Zeitplan für die Studien und Arbeiten bis zur Inbetriebnahme.

3. Schritt : Die Umsetzung der Anpassungen haben folgende Effekte:

- Häufigere Taktung der Verbindung (alle 30 min bis eine Stunde),
- Längeres Zeitfenster (5:30-21:30).
- Schneller als das Privatauto: mit THNS-Verbindung 41 Minuten, mit dem Auto 50 Minuten
- Bessere Anbindung an den Schienenverkehr (Bahnhöfe Colmar und Breisach).
- Öffentliche Behörden sind mittlere Zielgruppe. Durch die Studie wurden die Projektpartner zusammengebracht (Besuch der in Betrieb befindlichen Verbindung in Straßburg wurde als sehr nützlich erachtet).

4. Schritt : Integration des Angebots in das bestehende und zukünftige Schienennetz, durch:

- Optimierung der Intermodalität in den Bahnhöfen Colmar und Breisach (Haltestellen, Wegeführung, angepasste Fahrpläne),
- Positionierung des THNS als vorübergehende Alternative vor der Umsetzung der bevorzugten Schienenverkehrslösung.

5. Schritt:

- Modal Split: vom Auto auf das THNS. Das neue Angebot sollte eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger und eine Verringerung der Nutzung von PKW im grenzüberschreitenden Gebiet ermöglichen (begrenzte Verlagerung, da ca. 400 Nutzer pro Tag erwartet werden).
- Erleichterter Zugang zu Arbeitsplätzen im Grenzgebiet. Bessere Vernetzung der Beschäftigungszonen und eine Verringerung des motorisierten Pendelverkehrs. An die Bedürfnisse der Unternehmen und Bürger*innen angepasste Fahrpläne.

Programme

Weitere wichtige Faktoren vor und während des Projekts:

(1) Relevanz der politischen Trägerschaft für die Umsetzung von grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen über die Durchführung der Studie hinaus. (2) Wiederaufnahme des Projekts zur Wiedereröffnung der Bahnlinie Colmar-Breisach, die THNS-Verbindung ist daher temporär.

Externe Faktoren:

Steigender Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln im Ballungsraum Colmar. Notwendigkeit, die Interaktion zwischen dem THNS-Dienst und dem städtischen Verkehrsnetz zu untersuchen.

Externe Faktoren

Raccordement EAP (DE)

BEDARF: Der Euroairport Basel Mulhouse Freiburg (EAP) bedient eine große Region (Einzugsgebiet von ca. 6 Millionen Menschen in weniger als 90 Minuten Entfernung). Dennoch ist die Erreichbarkeit gering, der Flughafen kann zudem nur über die Straße mit dem Auto oder dem Bus aus Basel, aus Saint-Louis oder aus Freiburg erreicht werden. Der hohe Anteil des Pkw-Verkehrs am Modal Split führt zu Umweltbelastungen (Lärm, Luftverschmutzung, Auswirkungen auf die Ökosysteme). Die Bahnverbindung scheint eine nachhaltige Lösung zu sein, um die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger zu organisieren. Das Projekt deckt eine 6 km lange Bahnverbindung sowie einen Haltepunkt auf dem Gelände des EAP ab.

Projekträger: SNCF Réseau

Zielgruppe: Personen, die den Flughafen erreichen wollen, d.h. Flughafenbenutzer, Flughafenpersonal, Begleitpersonen, berufsfreisende.

Aktivitäten: Studien der Phase des „Avant-Projet Sommaire“ (französischer Begriff für einen Projektvorentwurf), d.h. Studien über Trassenführung des Bahnanschlusses; Studien zur Einrichtung der Haltestelle am EuroAirport; Umweltstudien; Studien zur wirtschaftlichen Bewertung des Projekts und öffentliche Beteiligung.

ZIEL: Bahnanschluss des EuroAirports an die Strecke Basel-Mulhouse bis 2030.

1. Schritt : Die verschiedenen Studien werden umgesetzt und die Ergebnisse entsprechen den Vorstellungen. Eine externe Prüfung zertifiziert die Qualität der durchgeführten Studien,

2. Schritt: Die Studien unterstreichen die Nützlichkeit des Projekts und bestätigt die erwarteten sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile der Maßnahmen. Es werden ebenfalls erste Fahrpläne für ein Verkehrsangebot entwickelt.

3. Schritt : Die sozioökonomische Studie prognostiziert eine jährliche Nutzerzahl von 5,81 Millionen Fahrgästen bei Inbetriebnahme (2030). Die neue Infrastruktur wird allen Nutzertypen direkt zugute kommen, wodurch eine Erhöhung des Anteils des Anteils an Personen, die mit dem öffentlichen verkehr transportiert werden, steigen wird. Keine direkten Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt (Infrastruktur noch nicht realisiert).

4. Schritt : Die Schienenverbindung wird in die Verkehrsplanung der kommenden Jahre integriert. Weitere vorbereitende Maßnahmen werden getroffen. Zeithorizont über 20 Jahre-Anschluss EAP = Schlüsselement der Verlängerung der Dreiländer-S-Bahn Basel nach Frankreich. Verkehrsverbindung, die das Kapazitätsproblem der Linie Basel-SBB - Mulhouse lösen wird und zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Verlängerung der von Frankreich kommenden Linien nach Liestal und Laufen beitragen wird.

5. Schritt:

- Erwartete signifikante Verkehrsverlagerung. Öffentliche Verkehrsmittel werden dadurch wettbewerbsfähiger als PKWs. Erwarteter Rückgang des Verkehrs auf der A35. Geschätzter Rückgang des relativen Anteils der Fahrten mit dem PKW von 71% (ohne EAP-Anbindung) auf 63% (mit EAP-Anbindung). Geschätzte 690.000 Fahrten zum oder vom Flughafen mit dem Auto oder Taxi pro Jahr.
- Erweiterung des Einzugsgebiets des Flughafens, durch die attraktivere Anbindung durch den EAP.

Programm

Weitere wichtige Faktoren vor und während des Projekts:

(1) Mobilisierung detaillierten trinationalen Expertise (Beitrag von Akteuren mit großer Erfahrung aus FR, CH, DE). (2) Strukturierte Projektumsetzung unter der Schirmherrschaft des Präfekten der Region und Organisation in Arbeitsgruppen (AGs).

Externe Faktoren:

Erwartete Auswirkungen der Pandemie auf den Flugverkehr. Die sozioökonomische Studie ging von konservativen Annahmen über den langfristigen Anstieg des Verkehrsaufkommens aus, sodass die Schätzungen der Auswirkungen trotz des veränderten Kontexts robust sind.

Externe Faktoren

TRAM 3 (DE)

BEDARF: Generell Bedarf an zusätzlichen grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten, insbesondere im Bereich des regionalen und städtischen ÖPNV und der sanften Mobilität, die unter einer unzureichenden Vernetzung leiden. **Konkrete Ausgangslage in 2015:** Die durch den Pendlerverkehr erzeugten Verkehrsflüsse stellen einen wesentlichen Teil dieser Flüsse dar, insbesondere was den Verkehr nach der Stadt Basel betrifft, die mit 150 000 Arbeitsplätzen den wichtigsten Beschäftigungspol darstellt. Es sind täglich 34 300 Fahrzeuge, die zwischen Frankreich und der Schweiz verkehren. Auf der Autobahn A35, die Frankreich mit der Schweiz verbindet, verkehren täglich in jeder Richtung 13'000 Autos. Bei den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten verkehren sogar 15 000 Autos zwischen 17 und 18 Uhr. Fast die Hälfte des grenzüberschreitenden Verkehrs ist während der Spitzenzeiten festzustellen. 47% der befragten Personen nehmen das Auto, um sich an ihren Arbeitsplatz zu begeben.

7.5 TRAM 3:

Projekträger: Communauté d'Agglomération des Trois Frontières

Zielgruppe: Leute, die die öffentlichen Verkehrsmittel bereits benutzen: dieses Projekt wird diese Benutzer in ihrer Verkehrsmittelswahl bestätigen und ihnen ermöglichen, noch mobiler zu werden. - Autofahrer: dank der Erhöhung der Parkkapazitäten beim Bahnhof Saint-Louis durch den parallel zur Trameinführung geplanten Bau einer mit 740 Parkplätzen versehenen Park&Ride-Anlage werden diese dazu angetrieben, intermodale Verkehrsmittel zu benutzen.

Aktivitäten: Ausbaurbeiten an Gleisen, Schienen, Signalanlagen, Strassenbau und Landschaftsbau, Kommunikation über Arbeiten.

ZIEL:

Verlängerung der Basler Tramlinie 3 und der Ausbau der multimodalen Verkehrsplattform des Bahnhofs Saint-Louis

1. Schritt: Ausbau erfolgreich beendet.

2. Schritt: Ausbaurbeiten waren ausreichend für Inbetriebnahme der Tram-Linie und regulären Betrieb.

3. Schritt:

Linie in Betrieb seit Dezember 2017. Die Tramlinie 3 befördert täglich 1'350 Fahrgäste über die Grenze. Innerhalb Frankreichs ist die Auslastung noch etwas grösser. Im Umfeld der Tramlinie entstehend in den kommenden Jahren tausende neue Arbeitsplätze sowie hunderte neue Wohnungen. Die Auslastung der Tramlinie wird deshalb noch erheblich zunehmen.

Die Auslastung der Park-and-Ride-Anlage (nicht Teil des Projektes, aber Indikator für Nutzung) beim Bahnhof Saint-Louis nimmt laufend zu. Ende 2019 war jeweils rund ein Drittel der Parkplätze belegt. Rund 80% der befragten Parkhausnutzer gaben an, anschließend mit dem öffentlichen Verkehr in die Schweiz weiter zu reisen.

4. Schritt:

Erhöhtes ÖPNV Angebot auch im FR-Grenzgebiet (Schüler, Freizeit). Grenzü. Verkehr F-CH von Straße auf Schiene. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am grenzquerenden Verkehr hat von 10.3% im Jahr 2015 auf 11.4% im Jahr 2019 zugenommen. Die angestrebte Modal Split-Verschiebung um 2%-Punkte konnte nicht ganz erreicht werden.

5. Schritt:

- Bessere grenzüberschreitende Verknüpfung von Verkehrssystemen von ÖPNV Verkehrsträgern im Agglomerationsraum Basel
- Verbesserung des Angebots für Nutzer von ÖPNV-Verkehrssystemen im Raum Saint Louis and Basel.
- Zunahme nachhaltiger Mobilität im Großraum Basel.

Und tragen so zum Programmziel bei:

„Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum“.

Externe Faktoren (außerhalb Projekt):

Begleitende Maßnahmen: z.B. Park+Ride Parkplätze. Tarifeinheit. Allgemeiner Trend der Steigerung des Grenzverkehrs 2015-2019, insb. des motorisierten Individualverkehrs, aber auch des ÖPNV. Neue Arbeitsplätze und Wohnungen im Grenzgebiet erhöhen den Bedarf nach Verkehrsverbindungen. Modal split konnte leicht verbessert werden zugunsten des ÖPNV. Autofahrer weichen möglicherweise auf andere Strecken aus, was nur anscheinend zu einer Verbesserung führt (weniger MIV). Extremer Rückgang der Nutzung durch COVID-19, der bis 2022 nicht vollständig zurückgegangen ist.

Andere wichtige Faktoren vor und während des Projektes:

Vorbereitende Maßnahmen (Studien), Koordinierte Verkehrs- und Bauplanung (FR-CH). Komplementäre Investitionen, koordiniertes Projektmanagement. Gemeinsame Beschlüsse zu Baudetails. Kommunikation koordiniert and proaktiv, aber je nach Land angepasst. Beginn des Projektes in 2010 mit ersten Studien.

Bacs Rhénans (DE)



BEDARF: Generell. Rheinfähren sind eine wichtige Verbindung über die Grenze und wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilität. Informationen über ihren Service und Betrieb sind wichtig um die Nutzung zu gewährleisten. **Konkrete Ausgangslage in 2015:** Die Rheinfähren in Rhinau/Kappel, Drusenheim/Rheinmünster und Seltz/Plittersdorf bilden eine Alternative zu anderen Verkehrsmitteln, den Fluss zu überqueren. Die jährliche Zahl beförderter Personen an allen Standorten zusammen betrug im Jahr 2015 über 3,5 Millionen. Am Wochenende nutzen mehr als 70 % der Benutzer die Fähren im Rahmen einer touristischen Fahrt oder Freizeitfahrt. Die örtliche Wirkung ist ebenfalls sehr bedeutend, und die Bewohner der beiden Rheinufer nutzen sehr regelmäßig die verschiedenen Fähren für ihre Fahrten zwischen Wohnung und Arbeit und für grenzüberschreitende Einkäufe. Sie unterliegen jedoch mehreren äußeren Einflüssen, die den Betrieb beeinflussen, wie Wetterbedingungen (Nebel, Hochwasser usw.), der dem Flussverkehr eingeräumte Vorrang, Betankung, Wartungsarbeiten usw. Diese Informationen sind den Benutzern nicht bekannt. Wenn es infolgedessen zu einer geringen Nutzung der Fähre kommt, werden u.a. mehr und längere Fahrten mit dem Auto generiert.

7.6 Bacs Rhénans:

Projekträger: Collectivité Européenne d'Alsace
Zielgruppe: Das angestrebte Publikum sind vor allem die Benutzer der Fähren, die mit der Verbesserung der Information eher dieses Verkehrsmittel nutzen werden. Leute, die bisher die Fähren aufgrund von Unsicherheit nicht genutzt haben.
Aktivitäten: Aufbauen eines grenzüberschreitenden digitalen Informations- und Verkehrsleitsystems für Rheinfähren. Anbringen von Informationstafeln. Einpflegen von Information in bestehende Portale und Apps.

ZIEL: Die Entwicklung von Informationen über die Rheinfähren soll ermöglichen, den Grenz-überschreitenden motorisierten Verkehr zu reduzieren

1. Schritt: Digitale Tafel erstellt einige Km vor den Fähren. Information online verfügbar für interessierte Nutzer: Internet, SMS und Email Push Nachrichten.

2. Schritt: Die Passagier-informationssysteme wurden in den regulären Betrieb der Fähren aufgenommen geworden. Kapitäne und Techniker der Fähren geben den Status der Rheinfähre an, wodurch automatisch Updates und verbreitet werden.

3. Schritt: 2019 gab es 4.800 registrierte Nutzer des SMS Dienstes, im Jahr 2022 waren es im Februar 2.200 Nutzer.

Eine Umfrage aus 2019 (ein Jahr nach dem Projektende) zeigt: 1. die Dienste sind einer Mehrheit der Fährbenutzer bekannt. 2. ein großer Teil der Nutzer finden den Informationsdienst gut oder sehr gut (SMS: 87%, Tafeln: 78%, Internet: 65%).

Insgesamt nutzen durchschnittlich 2000-2500 motorisierte Fahrzeuge / Tag die Fähren. Im Sommer sind es 3000 Fahrzeuge / Tag. Im gesamten Jahr nutzen 1,6 Millionen Menschen die Fähren.

4. Schritt: Verbesserung der Qualität der Fährverbindung durch bessere und aktuellere Passagier-information. Dadurch wird die Zahl der unnötig zurückgelegten Kilometer bei Fährstörungen reduziert. Das Vertrauen in die Fähren wird bei den Nutzern erhöht und sie werden öfter und regelmäßiger genutzt. Sie ermöglichen mehr Grenzüberschreitungen mit dem Rad und zu Fuß.

5. Schritt:

- Bessere Qualität der grenzüberschreitenden Fährverbindungen im Oberrheingebiet.
- Verbesserung des Angebots für nachhaltige grenzüberschreitende Verkehrsmittel (Rad, zu Fuß, Fahrgemeinschaften).

Und tragen so zum Programmziel bei:
„Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum“.

Externe Faktoren (außerhalb Projekts):

Fährbetrieb ist nachhaltig (ohne oder weniger fossile Brennstoffe). Sanfte grenzüberschreitende Mobilität wird durch Begleitmaßnahmen unterstützt: z.B. Radwegenetz zu den Fähren und im Einzugsgebiet, Parkplätze für Fahrgemeinschaften.

Das Funktionieren (Energieversorgung, Wartung) der Tafeln ist dauerhaft gesichert durch Projektpartner oder andere Stakeholder. IT und Aktualisierung der Information funktioniert und wird dauerhaft unterstützt/gewartet. Multiplikatoren nutzen die Information und kommunizieren die Möglichkeit, sich informieren zu lassen.

Andere wichtige Faktoren vor und während des Projektes:

Regelmäßige technische Sitzungen zwischen den verschiedenen Beteiligten an der Politik der grenzüberschreitenden Fortbewegung.

Koordination der Information auf beiden Seiten der Grenze (D-FR). Begleitende Maßnahmen auf beiden Seiten (Radwegeverbindung, Parkplätze, technische Wartung der Informationstafeln, Einspeisen der Information in regionale Apps).

BEDARF: Generell gibt es keine (jedenfalls keine einheitlichen) Indikatorensysteme für kommunale regionale Nachhaltige Mobilitätssysteme. Kommunen müssen jede für sich Daten sammeln, Wissen generieren und Entscheidungen vorbereiten. Alternative Szenarien oder politische Maßnahmen können anhand ihrer wirtschaftlichen, Umwelt- und sozialen Auswirkungen schwer eingeschätzt werden. Es besteht Bedarf, wenn gleich auch wohl kaum bei allen Kommunen in gleichem Maße.

7.7 SuMo Rhine:

Projekträger: KIT - Deutsch-Französisches Institut für Umweltforschung (DFIU)

Zielgruppe: Entscheider aus Politik und Industrie, besonders auf kommunaler Ebene.

Aktivitäten: Indikatorensystem, web-basiertes Tool und Web-Applikation (kimano), Einbringen von Daten für die Analyse von 36 Kommunen, Fallstudien, Nutzen des Tools für Modellrechnung und Szenarienbewertung im Fall Strasbourg. Konferenzen, Stakeholder-Workshops

ZIEL: Entwicklung eines Indikatorensystems zur Evaluierung grenzüberschreitender Transportsysteme hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung der Region

1. Schritt: Indikatorensystem erarbeitet und getestet.

2. Schritt: Indikatorensystem auf 36 Kommunen angewandt, Daten liegen vor. Tools liegen vor, Web-Applikation liegt vor.

3. Schritt:

Ermöglicht Nutzung des Tools und der Daten auf kommunaler Ebene oder auf höherer Ebene um Entscheidungen auf Fakten zu stützen und besser informiert zu handeln. Schafft Wissen und Instrumente zur Bewertung von Handlungsalternativen, sowohl für politische Entscheidungen als auch auf individueller/unternehmerischer Ebene. Ermöglicht Diskussionen zum Thema nachhaltige Mobilität auf Faktengrundlage statt auf emotionaler Ebene.

Erfordert aber eine aktive Aufnahme und Nutzung der Ergebnisse durch Nutzergruppen oder Medien/Bürger. Diese muss weiter angeregt werden. Ein Folgeprojekt ist in Planung.

4. Schritt:

Die Ergebnisse könnten in Planungen und Analysen auf kommunaler Ebene einbezogen werden, Beispiele dafür erstmal nur in Lörrach und Rheinfeldern belegt. Folgeprojekt kann Anwendung in weiteren Kommunen ermöglichen. Anwendung des Tools ist aber nicht gewährleistet und hängt von vielen Faktoren ab.

5. Schritt:

- Methode, Fakten und Daten über nachhaltige Verkehrssysteme, Vor- und Nachteile von Maßnahmen, erleichtern Debatten und politische Entscheidungen über den Ausbau und die Nutzung nachhaltiger Verkehrssysteme, potentiell im ganzen Oberrhein-Gebiet.

Tragen indirekt zum Programmziel bei: „Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum“.

Externe Faktoren (außerhalb Projekt):

Kommunen und andere Partner müssten das Tool nutzen, damit es wirksam wird. Politische Entscheidungen müssten nachhaltige Verkehrssysteme begünstigen, dies hängt sowohl von verkehrspolitischen Leitlinien, aber auch von der allgemeineren gesellschaftlichen Präferenzen von Mobilitätsformen ab. Eine Vielzahl von zusätzlichen Faktoren (Investitionen, Verhaltensänderungen, bauliche Maßnahmen, Begleitmaßnahmen sind nötig, damit das Projekt seine Wirkung entfalten kann. Demographische und ökonomische Faktoren (Benzinpreise) kommen hinzu.

Andere wichtige Faktoren vor und während des Projektes:

Praxistest der Methode und der Tools, damit es nicht bei einem theoretischen Instrument bleibt. Verwendung von realen Daten. Verfügbarkeit von Daten auf kommunaler Ebene.

Colmar-Fribourg (DE)

BEDARF: Durch die Zerstörung einer Eisenbahnbrücke 1945 wurde die Schienendirektverbindung zwischen den beiden Städten eingestellt. Seitdem müssen Fahrgäste, die zwischen den beiden Städten reisen umsteigen. Im Hinblick auf die steigenden Verkehrsprobleme des motorisierten Individualverkehrs zwischen den beiden Städten und die steigenden Pendler- und Reisendenzahlen, wurde die Wiederbelebung der Schienendirektverbindung in Betracht gezogen. Die fehlende Schienenverbindung wird durch die europäische Kommission als „missing link“ bezeichnet und wurde als Flagship Projekt zur Stärkung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs im Traité d'Aix-la-Chapelle erwähnt.

7.9 Colmar-Fribourg

Projekträger: DREAL Grand Est (DREAL: Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement)

Zielgruppe: politische Entscheidungsträger im Bereich Mobilitätsplanung in der Region Grand Est und Baden-Württemberg

Aktivitäten: eine Machbarkeitsstudie zur Bemessung des Potentials und der Kosten, u.A. wurde untersucht: 1) die Ausgangssituation der multimodalen Verkehrsverbindungen zwischen beiden Städten, 2) Bemessung des Bedarfs der grenzüberschreitenden Verbindung, 3) Identifikation neu zu schaffender Infrastrukturen zur Wiederbelebung der Verbindung, 4) Bemessung des Treibhausgasemissionenpotentials der möglichen Verbindungen.

Ziel: Potentialbemessung der Wieder-instandsetzung der Schienendirektverbindung zwischen Colmar und Freiburg

1. Schritt:

Umsetzung der Studie, mit dem Ziel 1) die Situation zum multimodalen Verkehr zu beschreiben, 2) den Bedarf einer direkten Schienenverbindung zu bemessen, 3) Infrastrukturen identifizieren, die notwendig sind, um eine Schienenverbindung einzurichten bzw. an das bestehende Netz anzuschließen, 4) Bemessung des Einsparpotentials an Treibhausgasemissionen

2. Schritt:

Im Rahmen der Studie wurden Alternativen identifiziert, das Potential und die Kosten monetär bemessen.

3. Schritt:

Die Ergebnisse der Studie werden genutzt, um Möglichkeiten auszuschließen und die gemeinsame Entscheidungsfindung zur Wiederbelebung der Schienendirektverbindung

4. Schritt:

Die Ergebnisse der Studie und die darauf aufbauenden politischen Entscheidungen werden in die mittel- bis langfristige Verkehrsplanung in der Oberrhein Region aufgenommen.

5. Schritt:

Konkrete Analyse von Alternativen und notwendigen Schritten zur Wiederbelebung der Schienendirektverbindung zwischen Colmar und Freiburg trägt unterstützt die grenzüberschreitende Entscheidungsfindung. Das Projekt stellt den ersten, „key enabling step“ zur Fortführung der weiteren Maßnahmen der Verbindung dar und kann daher als Anstoß des Prozess gesehen werden.

Ergebnis trägt daher indirekt zum Programmziel bei, durch die Unterstützung der Entscheidungsfindung zu grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindungen.

Programm

Andere wichtige Faktoren vor und während des Projektes:

Identifikation der wichtigen Partner in Frankreich und Deutschland und Verstärkung der Kooperation durch Interreg.

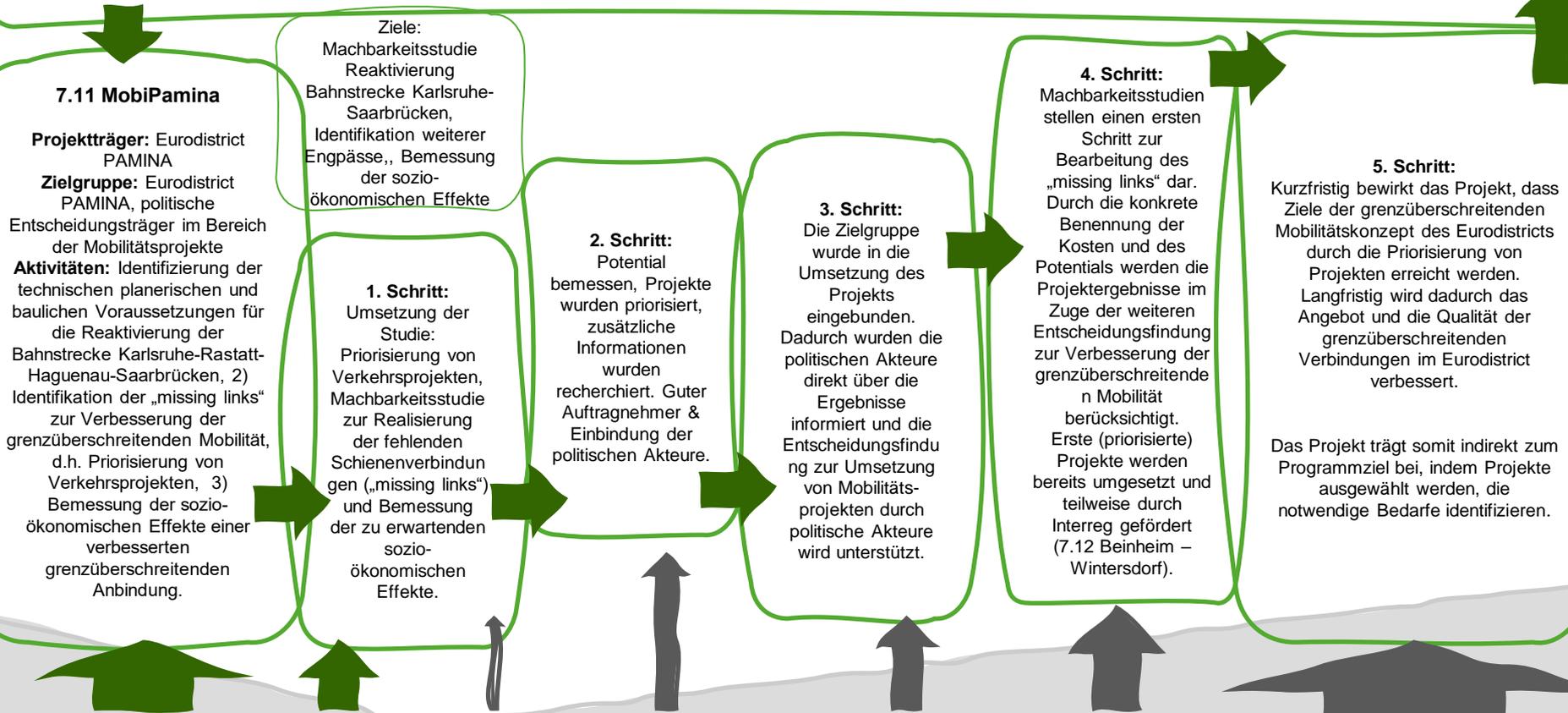
Externe Faktoren (außerhalb Projekt, auf Nutzung einer künftig wiederbelebten Strecke):

- 1) Umweltzonen in Colmar und Freiburg: Impakt auf die Nutzung einer angebotenen Schienendirektverbindung,
- 2) Energiepreise als starker Faktor, der Entscheidungen für Transportmittel beeinflusst,
- 3) Politische Verträge, z.B. der Traité d'Aix-la-Chapelle, der das projekt als Priorität identifiziert.

MobiPamina (DE)



BEDARF: Die grenzüberschreitenden Verbindungen im Eurodistrict PAMINA decken aktuell nicht den Bedarf der Einwohner und der ca. 16.000 Grenzgängern. Es fehlt an nachhaltigen grenzüberschreitenden Verbindungen im Personen- und Güterverkehr. Die Situation ist auf zwei Gründe zurückzuführen, die öffentlichen Mobilitätsnetzwerke sind nur unzureichend über die grenze hinweg verbunden und es fehlt insgesamt an grenzüberschreitenden Zugverbindungen.



Programm

Externe Faktoren (außerhalb Projekt):

Politische Entscheidungen im Bereich Mobilität u.A. über die Fortführung von Kooperation, Entwicklung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarkts, demographische u. sozio-ökonomische Faktoren, die grenzüberschreitenden Mobilitätsbedarf beeinflussen. Verfügbarkeit von Fördermitteln und Ressourcen zur Entwicklung grenzüberschreitender Infrastrukturen und Verbindungen, administrative Hürden bei Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

Andere wichtige Faktoren vor und während des Projektes:

Synergieeffekte mit anderen Projekten, z.B. Umsetzung des Projekt 7.12 Beinheim – Wintersdorf. Qualitativ gute Unterstützung durch das GS, langfristige Kooperation zur Projektförderung. Verstärkung der Kooperation zu grenzüberschreitender Mobilität durch Interreg.

Beinheim-Wintersdorf (DE)

BEDARF: Für den grenznahen Verkehr bietet das Fahrrad mittlerweile große Potentiale, da Distanzen unter 15 km durch viele Bürger*innen problemlos zurückgelegt werden können. Allerdings fehlen bislang erreichbare und gesicherte Rheinquerungen für Fahrradfahrer, die den grenzüberschreitenden Radverkehr ermöglichen würden. Das motorisierte Schwerlast- und Verkehrsaufkommen zwischen Beinheim und Wintersdorf ist zu hoch als dass die Rheinquerung attraktiv für Radfahrer wäre. Viele grenzüberschreitende Pendler und Touristen würden allerdings die Strecke nutzen. Darüber hinaus führen auf beiden Seiten des Rheins überregionale Radwege entlang. Dadurch wurde der Bedarf ermittelt einen gesicherten Radweg neben der bestehenden Brücke zu errichten.

7.12 Beinheim – Wintersdorf

Projektträger: Collectivité européenne d'Alsace (vormals Département du Bas-Rhin)

Zielgruppe: politische Entscheidungsträger zur Planung der grenzüberschreitenden Mobilität in der Region Grand Est und Baden-Württemberg

Aktivitäten: Durchführung einer technischen Studie zur Untersuchung von Alternativen des 1) Wegeverlaufs, der topographischen, hydraulischen und geotechnischen Aspekte, 2) zur ingenieurtechnischen Umsetzung des Bauwerks und 3) der Übernahme der Verdolmetschung.

Technische Machbarkeitsstudie zum Bau einer sicheren Rheinquerung zwischen Beinheim und Wintersdorf

1. Schritt:

Im Rahmen der Projektumsetzung werden wichtige Aspekte zum Neubau einer Fußgänger- und Fahrradfahrerbrücke untersucht, u.A. eine topographische Vermessung, eine geotechnische Studie, Studie zur Bemessung des Umweltimpaktes, etc.

2. Schritt:

Ständige Begleitung des Projekts durch politische Entscheidungsträger. Auftragsvergabe an qualifiziertes Büro sichert die Qualität und Nützlichkeit der Projektergebnisse.

3. Schritt:

Die Ergebnisse der Studie helfen verschiedene Alternativen zum Brückenbau gegeneinander zu gewichten. Ebenfalls werden die Kosten und die weiteren Schritte zur Umsetzung detailliert, was die Entscheidungsfindung und Kompromissbildung zwischen Partnern vereinfacht.

4. Schritt:

Die Ergebnisse der politischen Entscheidungen, die aufbauend auf dem Projekt getroffen werden, werden in den Budgets beider Seiten berücksichtigt. Dadurch wird ein wesentlicher Schritt zum Bau einer weiteren sicheren Rheinquerung für Fußgänger und Fahrradfahrer eingeleitet.

5. Schritt:

Langfristig unterstützen die Projektergebnisse den Bau der neuen Rheinquerung. Durch die Vorbereitung der Planungsleistungen und die Abwägung verschiedener Alternativen im Rahmen des Projekts, wurde die technische Machbarkeit und die Kompromissfindung erfolgreich eruiert. Nach der anstehenden Entscheidung zum Bau der Brücke, wird die Brücke in ca. 6 Jahren gebaut. Eine attraktive Rheinbrücke für sanfte Formen der Mobilität steigert die Attraktivität die Grenze durch Fahrrad oder zu Fuß zu queren.

Damit trägt das Projekt indirekt zum SZ 7 bei, indem der Bau der Brücke durch die notwendigen Studien vorbereitet wird. Dies stellt einen „key implementation step“ dar.

Externe Faktoren (außerhalb Projekt):

Rechtliche Vorgaben begrenzen den Mehrwert eines Projektteils (Umweltuntersuchung verfällt und muss vor Bau erneuert werden). Die Veränderung der Mentalität zum motorisierten Individualverkehr ist ein großer Einflussfaktor. Durch Anreize (z.B. Kaufprämien für Fahrräder oder attraktive und sichere grenzüberschreitende Querungen) kann hier Fortschritt erzielt werden. Eine Erschwerung von Querungen für motorisierten Verkehr kann ebenfalls die Mentalitätsveränderung bewirken.

Andere wichtige Faktoren vor und während des Projektes:

Eine gute Zusammenarbeit zwischen den Projektpartnern im Rahmen der Projektumsetzung hat auch die Zusammenarbeit mit Drittinstitutionen vereinfacht. Im Rahmen der Umsetzung wurden Anpassungen übernommen, um auf neue Rahmenbedingungen zu reagieren, so wurde z.B. die hydraulische Studie durch eine Umweltstudie ersetzt.