

# Verbindung Trait d'union



**L'actualité des transports dans le Rhin supérieur**  
**Aktuelle Themen der Verkehrspolitik am Oberrhein**

DEUTSCH-FRANZÖSISCH-  
SCHWEIZERISCHE  
OBERRHEINKONFERENZ



CONFERENCE  
FRANCO-GERMANO-SUISSE  
DU RHIN SUPERIEUR

## Sommaire

## Übersicht

Le mot du président

### Point sur les travaux du groupe de travail « politique des transports » et de ses groupes « expert »

Groupe de travail « politique régionale des transports »

Groupe « expert » transports publics transfrontaliers

Groupe « expert » marchandises

Actualisation du cadre d'orientation de la politique des transports du Rhin supérieur

Actualisation de la liste des projets d'infrastructure et de service

### Du nouveau dans la mobilité transfrontalière

Agglomération de Strasbourg-Kehl : un tramway transfrontalier pour une métropole à 360° autour du Rhin

Lignes de tramway transfrontalières – Lignes 3 et 8 du tram de Bâle

Amélioration des franchissements transfrontaliers du Rhin entre Strasbourg et Karlsruhe

### Un projet structurant pour l'accessibilité du Rhin supérieur : la seconde phase de la LGV Est Européenne

Hier concurrents, les ports du Rhin supérieur réfléchissent aujourd'hui ensemble à un système portuaire plus performant

Des évolutions réglementaires à suivre de part et d'autre du Rhin

3

Grußwort des Präsidenten

### Bilanz der Arbeiten der Arbeitsgruppe „Verkehrspolitik“ und ihrer Expertenausschüsse

Arbeitsgruppe „Regionale Verkehrspolitik“

Expertenausschuss grenzüberschreitender Personenverkehr

Expertenausschuss Güterverkehr

Aktualisierung des verkehrspolitischen Leitbilds für den Oberrhein

Aktualisierung der Liste der Infrastruktur- und Verkehrsprojekte

### Neues zur grenzüberschreitenden Mobilität

Großraum Straßburg-Kehl: eine grenzüberschreitende Straßenbahn für eine Zwei-Ufer-Metropole am Rhein

Grenzüberschreitende Tramstrecken 3 und 8 in Basel

Verbesserung der Grenzübergänge am Rhein zwischen Straßburg und Karlsruhe

### Ein Strukturprojekt zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberrheins: Die zweite Phase des LGV-Est

Gestern noch Konkurrenten, denken die Häfen des Oberrheins heute gemeinsam über ein neues, leistungsfähigeres Hafensystem nach

Kommende Gesetzesänderungen auf beiden Seiten des Rheins

4

5

7

7

8

9

10

11

12

13

14



Directeur de publication/Herausgeber : Stéphane Bouillon  
Rédacteur en chef/Chefredakteur : Guy Treffot  
Traduction/Übersetzung : Marc Mackowiak  
Mise en page/Layout : Christophe Belenger  
Impression/Druck : Print Europe  
Novembre/November 2014

Secrétariat commun de la Conférence du Rhin supérieur  
Gemeinsames Sekretariat der Deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz

Rehlfusplatz 11  
D-77694 Kehl  
Tel: (+ 49) 07851 - 9349-0  
info@oberrheinkonferenz.org

## Le mot du président

Le traitement des questions relevant de la mobilité dans l'espace du Rhin supérieur est essentiel pour assurer les échanges et enrichir la coopération transfrontalière. Il doit bien sûr être intégré à l'ensemble des politiques portées par la Conférence.

La présente publication présente les travaux du groupe de travail « politique des transports » durant l'année 2014 ainsi que les sujets d'actualité dans le domaine des déplacements des personnes et des biens. 2014 aura en effet été une année particulièrement riche avec la concrétisation de projets de transports collectifs transfrontaliers des métropoles bâloise et strasbourgeoise, l'arrêt du schéma des dessertes de la LGV Est européenne, projet essentiel pour l'accessibilité du Rhin supérieur ou encore l'aboutissement des réflexions conduites par les ports intérieurs en vue d'élaborer collectivement un plan d'investissements cohérent et mettre en place une gouvernance efficace.

Cette année, le groupe de travail s'est positionné sur des sujets variés parmi lesquels on relève les réflexions sur les corridors de transport RTE-T prévus par la Commission Européenne et intéressant le Rhin supérieur, l'amélioration de la fluidité et la continuité des services ferroviaires régionaux, la levée des obstacles au déplacement des personnes et des biens aux frontières. L'évaluation des « effets de bord » des projets de réglementation envisagés par les États, le soutien aux projets d'infrastructure structurants pour l'accessibilité interne et externe de notre espace ou encore l'actualisation de la stratégie en matière de mobilité ont été également abordés.

En tant que Président de la Conférence du Rhin supérieur, je suis heureux de vous présenter un aperçu des travaux qui témoignent du dynamisme du groupe de travail « politique des transports » et vous souhaite une bonne lecture.

*Le préfet de la région Alsace, Stéphane Bouillon*



## Grußwort des Präsidenten

Die Erörterung der Fragen im Zusammenhang mit der Mobilität im Oberrheingebiet ist von zentraler Bedeutung, um den Austausch untereinander sicherzustellen und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu bereichern. Selbstverständlich muss diese Erörterung in alle von der Oberrheinkonferenz verfolgten politischen Initiativen eingebunden werden.

Die vorliegende Veröffentlichung präsentiert die von der Arbeitsgruppe „Verkehrspolitik“ im Jahr 2014 durchgeführten Arbeiten sowie die aktuellen Themen im Bereich des Personen- und Güterverkehrs.

Rückblickend war das Jahr 2014 besonders ereignisreich. Zu denken ist hier an die Konkretisierung von Projekten im Bereich des grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehrs in den Metropolen Basel und Straßburg, die Verabschiedung des Plans für die Anbindungen der Europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost (ein äußerst wichtiges Projekt für die Erreichbarkeit des Oberrheins) oder auch den erfolgreichen Abschluss der Überlegungen der Binnenhäfen zur gemeinsamen Ausarbeitung eines kohärenten Investitionsplans und zur Einrichtung einer effektiven Governance.

In diesem Jahr hat die Arbeitsgruppe zu verschiedenen Themen Stellung bezogen. Dabei ging es unter anderem um die Überlegungen zu den von der Europäischen Kommission vorgesehenen Verkehrskorridoren (Transeuropäisches Verkehrsnetz, TEN-V), die für den Oberrhein von Interesse sind, um die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Kontinuität bei den Schienenverkehrsangeboten, die Beseitigung der Hemmnisse für den Personen- und Güterverkehr an den Grenzen, die Bewertung der „Randeffekte“ der von den Staaten vorgesehenen Regelungsentwürfe, die Unterstützung der Infrastrukturprojekte, die im Hinblick auf die interne und externe Erreichbarkeit unseres Raums strukturierend wirken, oder auch um die Aktualisierung der Mobilitätsstrategie.

Als Präsident der Oberrheinkonferenz freue ich mich, Ihnen einen Überblick über die Arbeiten präsentieren zu können, die von der Dynamik der Arbeitsgruppe „Verkehrspolitik“ zeugen. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

*Der Präfekt der Region Elsass, Stéphane Bouillon*

# Point sur les travaux du groupe de travail « politique des transports » et de ses groupes « expert »

## Bilanz der Arbeiten der Arbeitsgruppe „Verkehrspolitik“ und ihrer Expertenausschüsse

### Groupe de travail « politique régionale des transports »

Les actions prioritaires du groupe de travail pour l'année 2014, telles que retenues par le comité directeur, concernent :

- l'identification des projets ayant une incidence pour l'espace du Rhin Supérieur par une approche partagée de la connaissance des programmes d'infrastructures et de services des États, régions, Länder et Cantons concernés ;
- le partage de ces informations ainsi que des « visions » de l'accessibilité développées par les grandes agglomérations en vue d'esquisser une approche d'ensemble de l'accessibilité interne et externe du Rhin supérieur, en relevant les convergences ou éventuelles contradictions des différentes ambitions territoriales ;
- le développement de la mobilité transfrontalière (mobilité des salariés, échanges entre établissements scolaires...).



développées par les grandes agglomérations en vue d'esquisser une approche d'ensemble de l'accessibilité interne et

externe du Rhin supé-

rieur, en relevant les convergences ou éventuelles contradictions des différentes ambitions territoriales ;

- le développement de la mobilité transfrontalière (mobilité des salariés, échanges entre établissements scolaires...).

Le groupe de travail s'est réuni à quatre reprises cette année. Les travaux conduits en liaison étroite avec les groupes « expert » voyageurs et marchandises, ont été riches et fructueux et ont concerné de multiples sujets dont certains sont abordés dans les lignes qui suivent.

Concernant le partage des visions territoriales sur l'accessibilité, le groupe s'est déplacé à Strasbourg en septembre où la Communauté urbaine a exposé sa stratégie. Rendez-vous a été pris avec Bâle en 2015 afin de poursuivre le tour d'horizon. L'année à venir ne manquera pas de mobiliser les différents groupes, dans la continuité des orientations générales fixées, de nombreux sujets restant à traiter ou à réexaminer au regard de l'actualité.

Guy TREFFOT, DREAL Alsace, chef du service transports, président du Groupe de travail « politique régionale des transports »

### Arbeitsgruppe „Regionale Verkehrspolitik“

Die vorrangigen Aktivitäten der Arbeitsgruppe im Jahr 2014 betreffen entsprechend der Festlegung durch das Präsidium die folgenden Punkte:

- Ermittlung der Projekte, die Auswirkungen auf das Oberrheingebiet haben, durch einen gemeinsamen Ansatz, der auf die Kenntnis der Infrastrukturprogramme und der geplanten Verkehrsprojekte der betroffenen Staaten, Regionen, Bundesländer und Kantone abzielt;
- Austausch dieser Informationen sowie der von den großen Ballungsräumen entwickelten „Visionen“ für die Zugänglichkeit, um einen Gesamtansatz für die interne und externe Erreichbarkeit des Oberrheinsgebiets zu entwerfen, indem die Übereinstimmungen bzw. eventuellen Widersprüche zwischen den verschiedenen Zielen der einzelnen Gebiete aufgezeigt werden;
- Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Mobilität (Mobilität der Arbeitnehmer/-innen, Austausch zwischen den schulischen Einrichtungen usw.)

Die Arbeitsgruppe kam in diesem Jahr viermal zusammen. Die in enger Abstimmung mit den Expertenausschüssen „Öffentlicher Personenverkehr“ und „Güterverkehr“ geleistete Arbeit war umfangreich und ergiebig und betraf verschiedene Themen, von denen einige nachstehend behandelt werden.

Zum Austausch über die Vorstellungen der einzelnen Gebiete über die Erreichbarkeit reiste die Arbeitsgruppe im September nach Straßburg, wo die Communauté urbaine de Strasbourg ihre Strategie vorstellte. Für 2015 wurde ein Treffen in Basel vereinbart, um die einfache „den Überblick“ fortzusetzen. Im kommenden Jahr werden die verschiedenen Arbeitsgruppen ihre Arbeit in jedem Fall im Sinne der Weiterverfolgung der festgelegten allgemeinen Aufgabenstellungen fortsetzen, da noch zahlreiche Themen zu behandeln bzw. angesichts der aktuellen Entwicklungen neu zu erörtern sind.

Guy TREFFOT, Dienststelle Leiter Verkehr, DREAL Elsass, Vorsitzender der Arbeitsgruppe „Regionale Verkehrspolitik“



Visite du chantier de la LGV Est - Besuch der LGV Est Baustelle



## Groupe « expert » Transports publics transfrontaliers de voyageurs

Avec la réforme de la régionalisation du transport ferroviaire dans les différents pays d'Europe, le passage de chemins de fer d'État à un système de grandes lignes géré par divers transporteurs ainsi que l'affectation des réseaux à différentes compagnies et l'attribution par appels d'offres des services de transports ferroviaires et routiers, les missions du groupe « expert » se sont considérablement développées. Elles se sont étendues à toutes les entreprises ferroviaires – invitées aux réunions – qui assurent le transport transfrontalier « régional » et « grandes lignes ». Le groupe « expert » transports publics transfrontalier s'intéresse également aux réseaux de bus et de tramway existants ainsi qu'à la tarification transfrontalière, encadrée aujourd'hui, le plus souvent, par les autorités organisatrices de transport (AOT), du moins en ce qui concerne le trafic de proximité. Les acteurs du transport de personnes dans la région du Rhin supérieur se sont multipliés.

Ces changements sont survenus alors que les systèmes de chemins de fer d'État « historiques » étaient en cours de transformation. L'axe Nord et l'axe Sud de la LGV Est européenne, la LGV Rhin-Rhône, le développement de la ligne de la vallée du Rhin ainsi que l'aménagement de tronçons en Alsace figurent parmi les projets en cours de réalisation. D'autres projets, comme le raccordement ferroviaire de l'Euro-Airport, sont à un stade de planification avancé. Les conditions générales initialement prévues (par exemple l'achèvement simultané des axes Nord et Sud de la LGV Est européenne) sont quasiment utopiques, d'autant plus que les fonds disponibles sont limités par la volonté de réduire l'endettement dans les différents pays et que le développement du réseau et son exploitation ne sont plus gérés par une seule et même entité.

Le groupe « expert » a examiné de près la question des mesures à engager afin d'obtenir, en dépit des nombreux

## Expertenausschuss grenzüberschreitender Personenverkehr

Mit der Reform des Schienenpersonennahverkehrs in den verschiedenen Ländern Europas, der Umstellung des Staatsbahnsystems auf ein Fernverkehrssystem mit verschiedenen Verkehrsunternehmen sowie der Zuordnung der Bahnnetze zu verschiedenen Gesellschaften und der Einführung von Vergabeverfahren für Transportleistungen auf Schiene und Straße sind die Aufgaben des Ausschusses nachhaltig gewachsen. Sie bezieht alle Bahnunternehmen ein, die grenzüberschreitenden Personenverkehr im Fern- und Nahverkehr betreiben – sie werden zu den Sitzungen eingeladen – und berücksichtigt die vorhandenen Bus- und Straßenbahnverkehre und nimmt sich der grenzüberschreitenden Tarife an, die zumindest im Nahverkehr jetzt meist von Verkehrsverbänden betreut werden. Die Zahl der Akteure im Personenverkehr der Oberrheinregion ist deutlich gewachsen.

Diese Veränderungen sind zu einer Zeit eingetreten, als die Planungen der „alten“ Staatsbahnsystemen voll in der Umsetzung waren: Projekte wie die POS mit dem Nord- und Südast, TGV Rhin-

Rhône und der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn sowie Streckenausbauten im Bereich des Elsass sind voll in der Umsetzung. Weitere Projekte wie der Bahnanschluss des Euro-Airport sind in einem fortgeschrittenen Planungsstadium. Die ursprünglichen Rahmenbedingungen wie z.B. zeitgleiche Fertigstellung

des Nord- und Südastes der POS zu erreichen, sind kaum noch realistisch, zumal auch die vorhandenen Finanzmittel durch die «Schuldenbremsen» in den verschiedenen Ländern beschränkt sind und Netzausbau und Betrieb nicht mehr in einer Hand sind.

Intensiv hat sich der Ausschuss damit befasst, wie trotz der Vielzahl der Akteure eine gute Vernetzung von grenzüber-



ICE et TGV en gare de Bâle CFF - ICE und TGV im Bahnhof Basel SBB  
© Jan Arkesteijn - Wikimedia Commons

acteurs du transport, une bonne articulation des transports transfrontaliers sur longue et courte distances ainsi que des améliorations de l'information des usagers sur les horaires et les tarifs. Des efforts plus approfondis sont nécessaires concernant la mise en relation des systèmes d'information et de conditions tarifaires transfrontalières qui soient acceptables.

Un problème particulier se pose au niveau des transports ferroviaires locaux de passagers : les équipements de sécurité



Ortenau-S-Bahn sur le pont de Kehl - Ortenau-S-Bahn auf der Bahnbrücke bei Kehl  
© RFF / CAPA / Laurent Rothan (TOMA)

schreitendem Fern- und Nahverkehr gestaltet werden kann, welche Möglichkeiten zur Verbesserung der Kundeninformation über Fahrpläne und Tarife möglich sind. Hier besteht weiterer Handlungsbedarf bei der Verknüpfung

der Informationssysteme und bei der Schaffung akzeptabler grenzüberschreitender Tarifbedingungen.

Eine besondere Schwierigkeit im Schienenpersonennahverkehr besteht darin, dass für den durchgehenden Verkehr mit benachbarten Netzen die Fahrzeuge

supplémentaires nécessaires pour assurer la circulation sans rupture des trains dans les pays voisins ne bénéficient à l'heure actuelle d'aucun financement. Recherche des sources de financement – en recourant notamment à l'aide de l'UE –, déterminer les besoins en matière de matériels roulants, convaincre les AOT et les transporteurs de la nécessité de ces équipements et, en cas

de financement des travaux, assurer leur conformité aux normes de l'UE, constituent une tâche prioritaire. Dans le cadre des acquisitions de nouvelles rames, l'installation d'équipements de sécurité doit être prise en compte lors des adjudications et ne peut devenir une réalité que si les autorités organisatrices de transport entretiennent une collaboration fructueuse.

Des efforts importants devront être fournis dans les années à venir si l'on souhaite que le trafic ferroviaire des personnes entre les régions du Rhin supérieur soit opérationnel et que le citoyen puisse traverser des frontières nationales, autrefois fermées, de manière aussi inaperçue par les transports en commun qu'en voiture. Il conviendra, à cet égard, de prendre en compte les services de transport longue distance assurés par autocar, aujourd'hui en pleine expansion.

Werner Schreiner, Gestion mobilité et projets, Rhénanie-Palatinat

mit zusätzlicher Sicherheitstechnik auszurüsten sind und diese Zusatzausrüstungen bisher nicht finanziell gefördert wurden. Hier nach Finanzierungsmöglichkeiten – auch mit Hilfe der EU – zu suchen, die Fahrzeugbedarfe zu ermitteln, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen von der Notwendigkeit des Einbaus der Systeme zu überzeugen und bei einer Förderung der Einbaumaßnahme diese EU-konform zu gestalten ist eine vordringliche Aufgabe. Die Ausrüstung mit Sicherheitstechnik ist im Rahmen der ohne Bindestrich bei der Vergabe zu berücksichtigen und kann nur Wirklichkeit werden wenn die Aufgabenträger eine vorbehaltlose Zusammenarbeit pflegen.

In den kommenden Jahren werden so große Anstrengungen erforderlich sein, wenn der direkte Schienenpersonennahverkehr zwischen den Regionen des Oberrheins funktionieren soll und der Bürger auch im öffentlichen Verkehr genauso unkompliziert wie bereits bislang mit dem Pkw „undurchlässige“ Staatsgrenzen überqueren können soll. Die immer stärker aufkommenden Fernbusverkehre sind bei diesen Überlegungen ebenfalls zu berücksichtigen.

Werner Schreiner,  
Mobilitäts- und Projektmanagement, Rheinland-Pfalz

## Groupe « expert » marchandises

Le groupe « expert » intervient sur tous les aspects du transport de marchandises qui ont un impact sur la région du Rhin supérieur. La poursuite du développement commun de la région, les questions relatives à son accessibilité externe et interne et à la réduction des nuisances constituent le cœur des travaux du groupe « expert ». Grâce aux travaux du groupe et à une série de séminaires, les représentants des ports du Rhin supérieur se sont rencontrés pour la première fois et envisagent le développement, en commun, d'outils de promotion des plates-formes du Rhin supérieur. Le groupe « expert » oeuvre pour l'amélioration des conditions de circulation du fret à l'intérieur de la région et à sa périphérie qu'il s'agisse de transports assurés par voie d'eau, par fer ou par route. La protection des citoyens n'est pas en reste. A cet effet, le groupe « expert » a récemment préconisé une réduction du bruit du transport de fret ferroviaire.

*Sven-Eric Brune, CCI Karlsruhe*



© Union Européenne

## Expertenausschuss Güterverkehr

Der Expertenausschuss befasst sich mit allen Themen des Güterverkehrs, die Auswirkungen auf die Oberrheinregion haben. Das weitere Zusammenwachsen der Region, die Anbindung der Region über Ihre Grenzen hinaus sowie das Vermeiden negativer Einflüsse auf die Region stehen stets im Vordergrund der Arbeit des Expertenausschusses Güterverkehr. Dank der Arbeit des Expertenausschusses und einer durchgeführten Seminarreihe fanden die Häfen am Oberrhein zum ersten Mal zusammen und machen

sich nun gemeinsam für einen wettbewerbsfähigen Standort Oberrhein stark. Der Ausschuss setzt sich kontinuierlich für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der und in die Region ein. Seien dies die Verkehrsträger Wasser, Schiene oder Straße. Der Schutz der Bürger kommt hierbei nicht zu kurz. So befürwortete der Experten

ausschuss z.B. unlängst eine Minderung des Lärms durch den Schienengüterverkehr.

*Sven-Eric Brune, IHK Karlsruhe*

## Actualisation du cadre d'orientation de la politique des transports du Rhin supérieur

Sur la base d'un rapport commun rédigé par les groupes de travail « politique régionale des transports » et « aménagement du territoire » qui fait la synthèse des constats présentés dans le cadre d'orientation pour l'aménagement du territoire et de « l'étude plurimodale » des transports dans le Rhin supérieur achevée au printemps 2004, le comité directeur a, en date du 16 octobre 2009, adopté le cadre d'orientation sur la politique des trans-

## Aktualisierung des Verkehrs- politischen Leitbildes für den Oberrhein

Auf der Grundlage eines gemeinsamen Berichtes der Arbeitsgruppen Verkehrspolitik und Raumordnung zur Zusammenführung der Erkenntnisse des raumordnerischen Leitbildes und der im Frühjahr 2004 abgeschlossenen multimodalen Verkehrsstudie Oberrhein hat das Präsidium der ORK am 16. Oktober 2009 das verkehrspolitische Leitbild für die Trinationale Metropolregion Oberrhein beschlossen. Jetzt erfährt es in der AG Verkehrspolitik

ports pour la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin supérieur. Ce cadre d'orientation fait actuellement l'objet d'une mise à jour. Partant de l'objectif principal, à savoir le besoin de mobilité de la population par la mise à disposition de voies de communication performantes et d'offres attrayantes pour le transport des personnes et des marchandises, tout en respectant l'objectif de protection de l'environnement et d'harmonie avec les caractéristiques urbaine et paysagère, il présente les champs d'action de la politique des transports. En particulier dans un contexte de ressources publiques contraintes, il importe de plus en plus, non seulement de planifier et de mettre à disposition des infrastructures satisfaisant aux besoins, mais aussi que les acteurs de la politique des transports procèdent judicieusement



© RFF / CAPA / Laurent Rothan (TOMA)

seine Fortschreibung. Ausgehend von dem wichtigsten Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung durch Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrswege und attraktiver Dienstleistungen für den Personen- und Güterverkehr unter Einhaltung der Umweltziele im Einklang mit den Siedlungs- und Landschaftsstrukturen umzusetzen, werden die Handlungsfelder der Verkehrspolitik aufgezeigt.

Gerade bei knappen staatlichen Ressourcen kommt es zunehmend darauf an, auf intelligente Weise auch neben der Infrastrukturplanung und -bereitstellung die im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen Optimierung notwendigen Steuerungen seitens der verkehrspolitischen Akteure vorzunehmen und die Ergebnisse nicht dem Rotstift der Finanzpolitik zu überlassen. Es ist dabei zu unterscheiden zwischen Entscheidungen, die die

regionalen Akteure grenzüberschreitend abgestimmt selbst treffen können und Fragen, die national oder gar Europa übergreifend anzugehen sind, die aber Gegenstand politischer Vorschläge sein können.

*Georg Speck,  
ISIM Rheinland-Pfalz*

sement aux orientations nécessaires dans une volonté d'optimisation macroéconomique et que les résultats ne soient pas sacrifiés à la rigueur budgétaire. En l'occurrence, il convient de faire la distinction entre, d'une part, les décisions que les acteurs régionaux peuvent eux-mêmes prendre en concertation au niveau transfrontalier et, d'autre part, les questions qui doivent être abordées au niveau national voire transeuropéen mais qui peuvent faire l'objet de propositions politiques.

*Georg Speck, ISIM Rhénanie-Palatinat*

## Actualisation de la liste des projets d'infrastructure et de service

La liste des projets d'infrastructure et de service du Rhin supérieur datait de 2011. Le groupe transport s'est mobilisé en 2014 afin d'actualiser cette liste et de traduire les projets d'infrastructure sous forme cartographique avec l'appui du service d'information géographique de la Conférence. Les exploitations cartographiques seront disponibles courant 2015 sur le site internet.

*David lombard, DREAL Alsace, Service Transport*

## Aktualisierung der Liste der Infrastruktur- und Verkehrsprojekte

Die Liste der Infrastruktur- und Verkehrsprojekte des Oberrheins wurde seit 2011 nicht mehr aktualisiert. Die Arbeitsgruppe Verkehr hat sich 2014 dafür eingesetzt, diese Liste zu aktualisieren und die Infrastrukturprojekte kartographisch darzustellen, mit Unterstützung des geografischen Informationssystems der Oberrheinkonferenz. Die kartographische Darstellung wird Anfang 2015 auf der Internetseite zur Verfügung stehen.

*David lombard, DREAL Alsace, Service Transport*



## Du nouveau dans la mobilité transfrontalière Neues zur grenzüberschreitenden Mobilität

### Agglomération de Strasbourg-Kehl : un tramway transfrontalier pour une métropole à 360° autour du Rhin

L'extension de la ligne D du tramway strasbourgeois vers Kehl représente un enjeu important d'enrichissement local et d'aménagement transfrontalier. Au-delà du seul enjeu de développement du secteur, ce projet peut être perçu comme le pivot de l'agglomération transfrontalière Strasbourg - Kehl et de l'Eurodistrict « Strasbourg-Ortenau », donnant le sentiment d'appartenance et de continuité urbaine entre les deux rives du Rhin.

Ce projet d'aménagement s'inscrit dans le cadre d'un vaste projet urbain de reconversion de friches portuaires et industrielles. Il a pour objectifs de créer un nouveau lien entre les deux rives du Rhin,

de structurer les quartiers en développement en créant un axe fort le long du tram, de favoriser la cohésion sociale en reliant les zones en renouvellement avec le reste de la métropole et de réduire la pollution atmosphérique induite par le trafic automobile.

Actuellement en travaux, l'extension sera mise en service en avril 2017 jusqu'à la gare de Kehl. La Ville de Kehl engagera de son côté un prolongement vers le centre dont la mise en service est prévue fin 2017.

Ce projet majeur pour la mobilité de l'Eurodistrict d'un coût de 73,49 M€ est cofinancé par la Communauté urbaine de Strasbourg et la Ville de Kehl avec le soutien des États français et allemand, du Land de Bade-Wurtemberg, du Conseil Général du Bas-Rhin et du programme européen INTERREG IV Rhin supérieur.

Bruno JANSEM, Cyril FENECH,  
Communauté Urbaine de Strasbourg

### Großraum Straßburg-Kehl: eine grenzüberschreitende Straßenbahn für eine Zwei-Ufer-Metropole am Rhein

Die Verlängerung der Linie D der Straßburger Straßenbahn nach Kehl stellt ein wichtiges Projekt der lokalen Stadtentwicklung aber auch der grenzüberschreitenden Raumplanung dar. Neben seiner Bedeutung für die Entwicklung der betroffenen Stadtgebiete kann dieses Projekt als Herzstück des grenzüberschreitenden Großraums Straßburg - Kehl und des Eurodistricts „Straßburg-Ortenau“ betrachtet werden, das zwischen den beiden Rheinufern ein Gefühl

der Zusammengehörigkeit und der städtischen Kontinuität erzeugt.

Dieses Raumplanungsprojekt ist Teil eines umfangreichen städtebaulichen

Projekts zur Umgestaltung von Hafen- und Industriebrachen. Ziel ist es, zwischen den beiden Rheinufern eine neue Verbindung herzustellen, den im Umbruch befindlichen Stadtteilen durch die Schaffung einer starken Achse entlang der Straßenbahnstrecke Struktur zu verleihen, den sozialen Zusammenhalt durch die Anbindung der sich erneuernden Gebiete an den Rest der Metropole zu stärken sowie die durch den Autoverkehr erzeugte Luftverschmutzung zu reduzieren.

Die Arbeiten dauern derzeit noch an, die Verlängerung bis zum Bahnhof Kehl wird im April 2017 in Betrieb genommen. Die Stadt Kehl wird ihrerseits die Verlängerung vom Bahnhof Kehl zum Stadtzentrum übernehmen, hier ist eine Inbetriebnahme Ende 2017 geplant.

Dieses wichtige Projekt für die Mobilität im Eurodistrict, dessen Kosten sich auf 73,49 Mio. € belaufen, wird von der Communauté urbaine de Strasbourg und der Stadt Kehl, mit Unterstützung des deutschen und französischen Staates, des Bundeslandes Baden-Württemberg, des Generalrates des Département Bas-Rhin und des europäischen Programms INTERREG IV Oberrhein gemeinsam finanziert.



## Lignes de tramway transfrontalières - Lignes 3 et 8 du tram de Bâle

Durant les dernières décennies, le réseau de tramway bâlois se caractérisait par l'absence de construction de lignes nouvelles. Les anciennes lignes transfrontalières qui autrefois desservait les communes voisines en France et en Allemagne ayant été démantelées dans les années cinquante et soixante, actuellement, plus aucune ligne de tramway bâlois ne franchit les frontières.

Le nouveau concept « Tramnetz 2020 » (Réseau de tramway 2020) – développé conjointement par les deux cantons bâlois – montre dorénavant à quoi ressemblera, à l'avenir, l'architecture du réseau dans la région de Bâle. Ce concept constitue la base de l'extension, en plusieurs étapes, des lignes de tram, l'objectif étant de réaliser un réseau attractif, performant et économique formant la colonne vertébrale des transports en commun urbains qui assureront

l'amélioration de l'accessibilité au cœur de l'agglomération bâloise.

Il est prévu non seulement d'améliorer les conditions de desserte mais aussi de procéder au décroisement de lignes dans Bâle intra-muros, et de créer, entre autres, de nouvelles lignes de tramway transfrontalières qui desserviront les villes voisines. C'est précisément au niveau transfrontalier que la part des transports publics est susceptible d'augmenter encore de manière significative, tant en ce qui concerne les trajets domicile – travail des frontaliers que celui lié aux autres motifs de déplacement. L'étude du rapport coût-efficacité de la ligne 3 du tram transfrontalier en direction de Saint-Louis montre en effet un potentiel de report modal quotidien de 1300 déplacements en voiture particulière vers le tramway, ce qui constitue un des enjeux les plus importants au regard de l'objectif du Canton de Bâle-Ville validé par référendum, à savoir la réduction de 10% du trafic motorisé individuel à l'horizon 2020.

Le prolongement de la ligne 8 du tram vers Weil am Rhein

## Grenzüberschreitende Tramstrecken 3 und 8 in Basel

Das Tramnetz Basel war in den letzten Jahrzehnten dadurch gekennzeichnet, dass keine neue Strecken gebaut wurden, die einst vorhandenen grenzüberschreitenden Tramlinien in die Nachbargemeinden nach Deutschland und Frankreich wurden in den 1950- und 60er Jahren zurückgebaut, die Linien enden heute an den Grenzen.

Das neue – gemeinsam von beiden Basler Kantonen entwickelte – Netzdesign „Tramnetz 2020“ zeigt nun auf, wie das Tramnetz in der Region Basel in Zukunft aussehen soll. Das Konzept bildet die Grundlage für den etappierten Ausbau des Tramstreckennetzes. Ziel ist ein attraktives, leistungsfähiges und wirtschaftliches Tramnetz als Rückgrat des feinerschliessenden öffentlichen Verkehrs im Kern der Agglomeration Basel.

Neben der Verbesserung der Erschliessung, aber auch der Entflechtung von Linienbündeln innerhalb Basels sind u.a. neue grenzüberschreitende Tramstrecken in die Nachbarstädte vorgesehen. Gerade grenzüberschreitend ist der ÖV-Anteil noch deutlich steigerbar, sowohl im Pendlerverkehr als auch für andere Wegezwecke. So weist die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur grenzüberschreitenden Tramstrecke 3 nach Saint-Louis ein Verlagerungspotenzial von täglich 1'300 PW-Fahrten aus. In Hinblick auf das gemäss Entscheid des Stimmvolks beschlossene Ziel des Kantons Basel-Stadt die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehr bis 2020 um 10% zu reduzieren kommt dieser Wirkung eine besonders hohe

Bedeutung zu.

Die Verlängerung der Tramstrecke 8 nach Weil am Rhein wird am 14. Dezember 2014 bereits eingeweiht, die Verlängerung der Tramstrecke 3 an den Westausgang des Bahnhofs Saint-Louis soll bis Ende 2017 fertig gestellt sein. Das Tram 3 wird dann im 15-Minutentakt den Bahnhof Saint-Louis als wichtigen intermodalen Verknüpfungspunkt anbinden, aber auch wichtige Nutzungen in Basel Nord und insbesondere in Saint-Louis erschliessen.

Beide Projekte profitieren neben einer starken regionalen Finanzierung auch von Zuschüssen der Eidgenossenschaft im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, das



Ligne 8 du tram de Bâle - Tramlinie 8 in Basel  
© Vitaly Volkov - Wikimedia Commons

en Allemagne sera inauguré le 14 décembre 2014 ; l'extension de la ligne 3 du tram sur le territoire français jusqu'à la sortie Ouest de la gare de Saint-Louis devrait être achevée d'ici la fin de l'année 2017. La ligne 3 permettra de relier tous les quarts d'heure la gare de Saint-Louis, importante plate-forme inter et multimodale, mais aussi de desservir les sites importants dans les quartiers de Bâle Nord et de Saint-Louis.



Ligne 3 du tram de Bâle - Tramlinie 3 in Basel  
© CrazyD - Wikimedia Commons

Ces deux projets bénéficient d'un financement régional important ainsi que de subventions de la Confédération helvétique dans le cadre du programme d'agglomération de Bâle. Le tram 3, bénéficie également d'un cofinancement de l'État français, le Tram 8 de subventions du Land de Bade-Wurtemberg et d'un cofinancement de l'Union européenne.

*Antje HAMMER, Cheffe de Projet « Stratégie de mobilité »  
- Département des Travaux Publics et des Transports du  
Canton de Bâle-Ville*

Tram 3 auch von einer Mitfinanzierung des französischen Staates sowie das Tram 8 auch von Zuschüssen des Landes Baden-Württemberg sowie von Zuschüssen der Europäischen Union.

*Antje HAMMER Projektleiterin  
Mobilitätsstrategie  
- Bau- und Verkehrsdepartement  
Basel-Stadt*

### Amélioration des franchissements transfrontaliers du Rhin entre Strasbourg et Karlsruhe

Le Conseil Général du Bas-Rhin a engagé en octobre 2011 une étude de faisabilité partenariale portant sur l'amélioration des franchissements du Rhin entre Gambenheim-Rheinau et Lauterbourg. La Région Alsace, les Régions-présidien de Karlsruhe et de Freiburg, le Regionalverband Mittlerer Oberrhein, le Kreis de Rastatt ont participé au financement de cette étude qui a également bénéficié d'un soutien de l'Union européenne au titre du Fonds européen de développement régional (FEDER), dans le cadre du programme INTERREG IV Rhin Supérieur.

Les résultats ont été présentés au comité de pilotage le 4 juin dernier. Ils mettent en évidence deux secteurs où les enjeux socio-économiques et de mobilité justifient des aménagements : entre Soufflenheim et Rastatt et au niveau de Lauterbourg. Il conviendra par ailleurs de privi-

### Verbesserung der Grenzübergänge am Rhein zwischen Straßburg und Karlsruhe

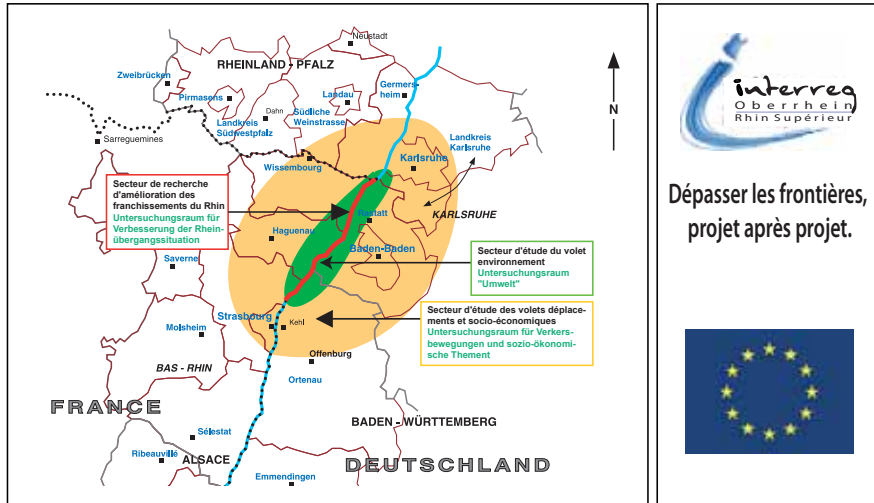
Der Generalrat des Département Bas-Rhin hat im Oktober 2011 eine partnerschaftliche Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Rheinübergänge zwischen Gambenheim-Rheinau und Lauterbourg initiiert. Die Region Alsace, die Regierungspräsidien von Karlsruhe und von Freiburg, der Regionalverband Mittlerer Oberrhein und der Kreis Rastatt haben sich an der Finanzierung dieser Studie beteiligt, die außerdem von der Europäischen Union über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), im Rahmen des Programms INTERREG IV Oberrhein, unterstützt wurde.

Die Ergebnisse wurden im Lenkungsausschuss vom 4. Juni dieses Jahres vorgestellt. Sie zeigen zwei Abschnitte, in denen die sozioökonomischen Faktoren und die Herausforderungen der Mobilität Ausbaumaßnahmen rechtfertigen.

légier les aménagements futurs au niveau des franchissements existants, en raison de l'exceptionnelle richesse environnementale de la bande rhénane.

Dans la lignée de ces conclusions, les travaux seront poursuivis et s'intéresseront aux possibilités d'aménagement du premier secteur identifié : à court/moyen terme pour les modes doux et à plus long terme pour le mode routier.

Isabelle ZIMMERMANN, Direction des routes, Conseil Général du Bas-Rhin



La carte du projet - Projektkarte © Conseil Général du Bas-Rhin, 2012



Dépasser les frontières, projet après projet.



tigen: zwischen Soufflenheim und Rastatt und auf Höhe von Lauterbourg. Solche Ausbaumaßnahmen sollten im Übrigen - aufgrund des außerordentlichen Umweltreichtums der Rheinauen - vorzugsweise an bereits bestehenden Übergängen erfolgen.

Im Sinne dieser Schlussfolgerungen werden die

Überlegungen fortgeführt und befassen sich vor allem mit den Möglichkeiten eines Ausbaus an dem ersten identifizierten Abschnitt: kurz-/mittelfristig im Bereich Langsamverkehr und längerfristig im Bereich Straße.

Isabelle ZIMMERMANN, Generalrat des Département Bas-Rhin, Straßenbauamt



## Un projet structurant pour l'accessibilité du Rhin supérieur : la seconde phase de la LGV Est européenne

La LGV Est européenne constitue un maillon de la Magistrale ferroviaire, qui reliera Paris à Bratislava, en passant par Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, Munich et Vienne.

La seconde phase de la LGV Est, 106 km entre Baudrecourt (Lorraine) et Strasbourg, est en cours de réalisation. Sa mise en service, prévue au printemps 2016, apportera un gain supplémentaire de 30 minutes sur les trajets Paris - Strasbourg (qui s'effectuent actuellement en 2h20) et au-delà vers les agglomérations du Rhin supérieur.

Suite à une large concertation avec les collectivités, un consensus concernant le schéma de dessertes « grande vitesse » a été acté le 8 juillet 2014. La création de nouvelles dessertes a été proposée par SNCF Voyages après examen des demandes, du potentiel commercial et des

## Ein Strukturprojekt zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberrheins: Die zweite Phase des LGV-Est

Die LGV-Est stellt ein wichtiges Glied der Eisenbahnmagistrale zwischen Paris und Bratislava über Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart, München und Wien dar.

Der zweite Abschnitt des LGV-Est, der 106 km zwischen Baudrecourt (Lothringen) und Straßburg umfasst, befindet sich derzeit in Bau. Die Inbetriebnahme dieses Abschnitts ist für das Frühjahr 2016 geplant. Für die Strecke Paris - Straßburg (derzeitige Fahrtdauer 2h20) - und weiter in die Ballungsräume des Oberrheins - wird sie einen zusätzlichen Zeitgewinn von 30 Minuten erlauben.

Nach eingehenden Beratungen mit den Gebietskörperschaften wurde am 8. Juli 2014 ein Konsens über den Angebotsschema im Hochgeschwindigkeitsverkehr erzielt. Nach Prüfung der Anträge, des wirtschaftlichen Potentials

capacités du réseau en concertation avec la DB.

Il est prévu notamment le renforcement des liaisons TGV entre Paris et Francfort qui seront au nombre de 6 allers-retours au lieu de 5 actuellement (4 par Forbach et Sarrebruck et 2 par Strasbourg).

La liaison Strasbourg-Bruxelles sera effectuée par 2 allers-retours TGV entre Strasbourg et Luxembourg. Une correspondance de bonne qualité sera assurée à Luxembourg pour Bruxelles, l'offre étant cadencée entre les deux villes. La correspondance pour la Suisse se fera à Mulhouse ou Bâle.

Le groupe de travail « politique des transports » salue l'aboutissement de ce projet vital pour l'accessibilité du Rhin supérieur.

*Michel JONAS, DREAL Alsace, Service Transport*



Tête Ouest du tunnel de Saverne - Westportal des Tunnels von Saverne  
© RFF / L'Europe vue du ciel

und der Netzkapazitäten sowie in Abstimmung mit der DB hat SNCF Voyages einige neue Verbindungen vorgeschlagen.

Insbesondere ist eine Stärkung der TGV-Verbindungen zwischen Paris und Frankfurt vorgesehen, mit 6 anstelle von derzeit 5 Zugpaaren (4 über Forbach und Saarbrücken und 2 über Straßburg).

Die Verbindung Straßburg-Brüssel wird durch 2 TGV-Zugpaare zwischen Straßburg und Luxemburg bedient werden. In Luxemburg wird ein hochwertiger Anschluss nach Brüssel gewährleistet, wobei das Angebot zwischen den beiden Städten vertaktet wird. Der Anschluss in Richtung Schweiz erfolgt in Mulhouse oder Basel.

Die Arbeitsgruppe Verkehr begrüßt den Abschluss dieses für die Erreichbarkeit des Oberrheins wichtigen Projekts.

*Michel JONAS, DREAL Alsace, Service Transport*



### Hier concurrents, les ports du Rhin Supérieur réfléchissent aujourd'hui ensemble à un système portuaire plus performant

Saisissant l'opportunité d'un appel à projet de la Commission Européenne dans le cadre du programme des RTE-T, les 9 ports intérieurs de Bâle à Mannheim, en passant par Mulhouse, Weil am Rhein, Colmar, Kehl, Strasbourg, Karlsruhe et Ludwigshafen, ont décidé de prendre en main leur destin européen et ont proposé un projet de coopération inédit à cette échelle.

Ce projet piloté par le port autonome de Strasbourg, a retenu l'attention de la Commission qui a décidé à l'automne 2012 de financer la moitié des 1,7 M€ nécessaires à cette réflexion. Ces ports

### Gestern noch Konkurrenten, denken die Häfen des Oberrheins heute gemeinsam über ein neues, leistungsfähigeres Hafensystem nach



© Port Autonome de Strasbourg

Auf der Grundlage eines Projektauftrags der Europäischen Kommission im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) haben die 9 Binnenhäfen des Oberrheins von Basel bis Mannheim, über Mulhouse, Weil am Rhein, Colmar, Kehl, Straßburg, Karlsruhe und Ludwigshafen beschlossen, ihr europäisches Schicksal in die eigene Hand zu nehmen und ein auf dieser Ebene völlig neues Kooperationsprojekt vorzuschlagen.

Dieses Projekt, unter Federführung des Port Autonome de Strasbourg, hat das Interesse der Kommission geweckt,

sont des points nodaux essentiels pour la connexion des corridors européens de transport multimodal des marchandises avec les territoires traversés. Il s'agit donc de valoriser ce rôle et de le renforcer en développant des synergies qui n'étaient pas envisageables jusqu'alors.

Afin d'avancer rapidement dans la réflexion ambitieuse, les ports se sont entourés de prestataires externes, et disposent maintenant d'une connaissance homogène des atouts et faiblesses de chaque plate-forme portuaire et d'une analyse prospective des besoins de développement de chacune d'entre elles. Ces études détaillées permettront de construire ensemble, d'ici la fin 2014 et du projet, un master-plan d'investissements portuaires réfléchi collectivement. Les 9 ports proposeront également d'ici à une structure de gouvernance permettant de pérenniser la démarche et de mettre en œuvre les actions communes retenues.

*Didier DIEUDONNE, Directeur Général  
Délégué, Port autonome de Strasbourg*



*Les directeurs des ports du Rhin supérieur - Die Oberrheinhafendirektoren  
© Port Autonome de Strasbourg*

die im Herbst 2012 beschlossen hat, die Hälfte der für dieses Vorhaben erforderlichen 1,7 Mio. € zu finanzieren. Die genannten Häfen sind wichtige Knotenpunkte für die Anbindung der europäischen Korridore des multimodalen Güterverkehrs an die durchfahrenen Gebiete. Es geht also darum, diese Rolle durch die Erzeugung von Synergien, die bisher nicht vorstellbar waren, zu nutzen und zu stärken.

Um diese ehrgeizigen Überlegungen schnell voranzubringen, haben die Häfen die Unterstützung externer Dienstleister in Anspruch genommen und verfügen nun über eine homogene Kenntnis der Stärken und Schwächen der einzelnen Häfen und eine prospektive Analyse ihres jeweiligen Entwicklungsbedarfs. Diese detaillierten Studien werden erlauben, bis Ende 2014 und bis Projektende gemeinsam einen Masterplan für die erforderlichen Hafeninvestitionen zu erstellen. Die 9 Häfen beabsichtigen zudem - ebenfalls innerhalb dieses Zeitraums - eine Verwaltungsstruktur aufzubauen, die erlaubt, das Vorgehen zu verstetigen und die gemeinsam beschlossenen Maßnahmen umzusetzen.

*Didier DIEUDONNE, Stellv. Generaldirektor des Port Autonome de Strasbourg*



## Des évolutions réglementaires à suivre de part et d'autre du Rhin

Dans le domaine des déplacements par la route, de nouveaux dispositifs réglementaires sont prévus en France et en Allemagne : le « péage de transit poids lourds » et le projet de « vignette auto ».

Le péage de transit poids lourds qui devait s'appliquer à compter du 1er janvier 2015 à tous les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes circulant sur les routes françaises -autres que les autoroutes à péage- a été suspendu sine die début octobre par la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Des réflexions



*© MEDDE-METL, Bernard Suard*

## Kommende Gesetzesänderungen auf beiden Seiten des Rheins

Im Straßenverkehr planen Deutschland und Frankreich jeweils ein neues Gesetzesinstrument.

Die Einführung der Lkw-Transitmaut, die ab 1. Januar 2015 für alle Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs gelten sollte, die mehr als 3,5 Tonnen wiegen und auf französischen Straßen fahren (abgesehen von den mautpflichtigen Autobahnen), wurde Anfang Oktober vom

MinisteriumsBezeichnung auf frz. lassen, nachhaltige Entwicklung und Energie auf unbestimmte Zeit verschoben. Überlegungen zur Einführung eines neuen Instruments

en vue de mettre en place un nouveau dispositif sont engagées.

Pour financer ses infrastructures routières, l'Allemagne a annoncé la mise en place d'une taxe qui sera appliquée à tous les véhicules de moins de 3,5 tonnes, sauf les véhicules électriques et les véhicules de personnes handicapées, qui empruntent le réseau routier allemand à compter du 1er janvier 2016. L'instauration d'une vignette est prévue pour les véhicules immatriculés à l'étranger (projet du Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures du 7 juillet 2014).

Le montant de la vignette annuelle variera entre 20 et 130 euros, suivant l'ancienneté du véhicule, sa motorisation et le type de carburant consommé.

Une vignette à durée temporaire (10 euros pour dix jours et 22 euros pour 2 mois) sera également proposée aux automobilistes indépendamment des paramètres de leur véhicule.

La vignette automobile sera limitée aux grands axes nationaux de circulation (autoroutes et routes nationales) d'après les projets du ministère fédéral des Transports et des Infrastructures. Les propriétaires de véhicules non immatriculés en Allemagne seront tout d'abord assujetti au règlement d'une vignette sur les seules autoroutes.

Ces deux sujets à dimension transfrontalière intéresseront la Conférence du Rhin supérieur dans les années à venir.

*Frédéric MICHEL, DREAL Alsace, Service transports*  
*Simone ALT, MVI Bade-Wurtemberg*

sind im Gange.

Deutschland hat die Einführung einer Infrastrukturabgabe für alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t (ausgenommen Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge von Menschen mit Behinderung) ab dem 01. Januar 2016 angekündigt. Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur hat am 30.10.2014 den Gesetzesentwurf zur Einführung einer Infrastrukturabgabe in die Abstimmung innerhalb der Bundesregierung gegeben.

Für Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen soll eine Vignette eingeführt werden. Der Preis der Jahresvignette wird gestaffelt nach Zulassungsjahr, Hubraum und Kraftstoffart zwischen 20 und 130 EUR liegen. Zudem wird

unabhängig von den Fahrzeugeigenschaften eine

10-Tages-Vignette für 10 EUR und eine 2-Monats-Vignette für 22 EUR angeboten.

Nach den neuen Plänen des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur wird die PKW-Maut auf Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) beschränkt. Für Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen soll die PKW-Maut zunächst nur auf Autobahnen gelten.

Die beschriebenen Entwicklungen der grenzüberschreitenden Mobilität werden die Oberrheinkonferenz in den nächsten Jahren beschäftigen.

*Simone ALT, MVI Baden-Württemberg*  
*Frédéric MICHEL, Regionaldirektion für Umwelt, Raumordnung und Wohnungsangelegenheiten Elsass*



© Union Européenne



**[www.oberrheinkonferenz.org/de/](http://www.oberrheinkonferenz.org/de/)**

*Gemeinsames Sekretariat der  
Deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz*

*Rehfusplatz 11  
D-77694 Kehl  
Deutschland*

*Tel: (+ 49) 07851 - 9349-0  
E-mail: [info@oberrheinkonferenz.org](mailto:info@oberrheinkonferenz.org)*

**[www.conference-rhin-sup.org/fr/](http://www.conference-rhin-sup.org/fr/)**

*Secrétariat commun  
de la Conférence du Rhin supérieur*

*Rehfusplatz 11  
D-77694 Kehl  
Allemagne*

*Téléphone : (+ 49) 07851 - 9349-0  
Courriel : [info@conference-rhin-sup.org](mailto:info@conference-rhin-sup.org)*

DEUTSCH-FRANZÖSISCH-  
SCHWEIZERISCHE  
OBERRHEINKONFERENZ



CONFERENCE  
FRANCO-GERMANO-SUISSE  
DU RHIN SUPERIEUR