CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL
INTERREGIONALER PARLAMENTARIER-RAT
Saarland - Lorraine - Luxembourg - Rheinland-Pfalz -
Région Wallonne - Communauté Française de Belgique -
Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens
23, rue du Marché-aux-Herbes, L-1728 Luxembourg Tél : (352) 466966-1 Fax : (352) 466966-209

Empfehlung
Verkehrsinfrastruktur in der Großregion

1. In Erfüllung der dem Interregionalen Parlamentarierrat zugewiesenen **Aufgaben**,

   - die wirtschaftliche und kulturelle Rolle der Großregion durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Regionen zu fördern
     und
   - langfristig zur Entwicklung einer Perspektive der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf den Gebieten beizutragen, die in die Zuständigkeit der eigenen Regionen fallen, sowie

2. gemäß der in dem Zukunftsbild 2020, Abschnitt „8 Blicke auf die Großregion im Jahre 2020“, Unterabschnitt „Verkehr- und Transportwesen“ (Seiten 39 bis 44), entwickelten **Perspektiven** der Hochgeschwindigkeitsstrecken und der Wasserstraße

3. stellt der IPR fest:

   Für den Interregionalen Parlamentarierrat (IPR) gehört eine gute Verkehrsinfrastruktur in der Großregion zu den Grundvoraussetzungen für eine nachhaltige und prosperierende Wirtschaftsentwicklung. Luftfahrt, Wasser- und Schienenwege sowie der Straßenverkehr sind für eine funktionierende Wirtschaft unverzichtbare Transportwege.

4. Für die **Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS)** bedeutet dies:

4.1. Mit der Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland ist die Großregion an das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz angeschlossen und mit den Wirtschaftszentren Paris, Rhein-Main und Neckar verbunden. Der Nordast der Verbindung über Forbach, Saarbrücken, Kaiserslautern und Mannheim erfreut sich großer Beliebtheit. Nicht ohne Auswirkungen auf den Nordast wird jedoch der geplante Ausbau des Südastes zwischen Baudrecourt und Straßburg bleiben. Beträgt der Zeitvorteil des POS-Nordastes für die Verbindung Paris-Frankfurt heute noch 40 Minuten, könnte über den Südast nach Abschluss des Infrastrukturausbaus (z.B. Vogesentunnel) trotz mehr Streckenkilometern die Strecke in einer kürzeren Fahrzeit bewältigt werden.

4.2 Damit der Nordast konkurrenzfähig bleibt und die Hochgeschwindigkeitszüge nicht an der Großregion vorbeifahren, fordert der IPR die Nationalstaaten auf, die Infrastruktur weiter zu ertüchtigen und die Fahrzeiten zu verkürzen. Hierzu sollte insbesondere die Strecke zwischen Baudrecourt und der deutsch-französischen Grenze für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt werden. Die bereits geplanten Ausbaumaßnahmen auf der Strecke zwischen Saarbrücken und Mannheim sollten zeitlich vorgezogen und weitere wirtschaftlich vertretbare Optimierungsmöglichkeiten umgesetzt werden.

5. Für die **Wasserstraße Mosel** bedeutet dies:

5.1 Die Mosel ist insbesondere für die Montanindustrie der Großregion eine unverzichtbare Lebensader geworden. Die Wirtschaftsentwicklung hat diese Wasserstraße an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gebracht. Waren die Moselschleusen auf eine Jahrestonnage von 10 Millionen ausgelegt, müssen sie heute bereits eine jährliche Transportmenge von rund 15 Millionen Tonnen bewältigen. Prognosen gehen von einer Transportmenge von rund 18 Millionen Jahrestonnen bis 2015 aus. Hinzu kommen die Transportmengen für die ab 2012 fehlende saarländische Steinkohleförderung. Gleichzeitig muss dem für die Moselanrainer wichtigen touristischen Schiffsverkehr, der gegenüber dem gewerblichen Verkehr Vorrang genießt, Rechnung getragen werden.

5.2 Daher fordert der IPR die Ertüchtigung der bestehenden Moselschleusen für die neuen Anforderungen. Die bestehenden Schleusen müssen modernisiert und jeweils eine zweite Schleusenkammer gebaut werden. Die Maßnahmen sind bereits in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes eingestellt. Momentan ist jedoch mit einer vollständigen Umsetzung nicht vor dem Jahr 2032 zu rechnen. Vor dem Hintergrund der bereits heute langen Wartezeiten für Güterschiffe an den Schleusen und den damit verbundenen erhöhten Transportkosten ist diese Zeitspanne nicht hinnehmbar. Hinzu kommt das Problem längerer Sperrungen der Schleusenkammern, da diese aufgrund ihres Alters (rd. 40 Alter) einen erhöhten Unterhaltungsaufwand erfordern.

6. Der IPR appelliert an die Mitglieder des Regierungsgipfels der Großregion, Perspektiven und Maßnahmen zur stetigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Großregion als dauernde Aufgabe höchste Priorität einzuräumen.

Luxemburg, den 5. Dezember 2008