

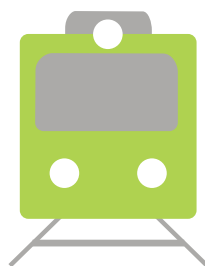


CROSS-BORDER MOBILITY IN THE ALPINE REGION

Co-financed by the European Union through the
Alpine Region Preparatory Action Fund (ARPAF)

PROJEKTKOMPENDIUM

Zusammenfassung der Erkenntnisse und Ergebnisse von CrossBorder



CIPRA
LIVING IN
THE ALPS

INHALTSVERZEICHNIS

1. Die Herausforderung: Grenzüberschreitendes Pendeln in alpinen Grenzregionen	3
2. Analyse grenzüberschreitender Mobilitätsnetze im Alpenraum	4
2.1 Die Hotspots: Fallstudienregionen für grenzüberschreitende Mobilitätsnetze	4
2.2 Grenzüberschreitendes Pendeln im Alpenraum in Zahlen	5
2.2.1 Die EU im Vergleich	5
2.2.2 Auspendler	6
2.2.3 Einpendler	7
2.3 Die Qualität grenzüberschreitender Infrastrukturnetze	8
2.4 Kooperationsbedarf zur Verbesserung von grenzüberschreitender Mobilität in den Alpen	9
3. Sammlung von Kooperationsmodellen der grenzüberschreitenden Mobilität	9
3.1 Erfolg durch Klarheit und Kompromisse	10
3.2 Herausfordernde Unterschiede	10
4. Innovative Lösungen zur Verbesserung grenzüberschreitender Mobilität und Passagierströme	11
4.1 Innovative Projekte zur Lösung von Herausforderungen beim grenzüberschreitenden Pendeln	11
4.2 Kooperationsprototypen und ihre Potenziale	12
4.3 Compact zum Thema Verhaltensänderung	13
5. Implementierung von Lösungen für die grenzüberschreitende Mobilität in Hotspot-Workshops	15
6. Politische Empfehlungen zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität	22
7. Der Weg in die Zukunft	26

1 DIE HERAUSFORDERUNG: GRENZÜBERSCHREITENDES PENDELN IN ALPINEN GRENZREGIONEN

Täglich überqueren rund zwei Millionen Menschen in Europa eine nationale Grenze, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen; davon rund 600.000 innerhalb des EUSALP-Gebiets ([Abbildung 1](#)). **Der Alpenraum ist daher ein Hotspot für das grenzüberschreitende Pendeln.** Dennoch haben sich die Verkehrspolitik und die öffentliche Debatte im Alpenraum bisher vor allem auf den transalpinen Güterverkehr konzentriert. Dementsprechend wurden die inneralpinen Verkehrsströme und der grenzüberschreitende Personenverkehr **auf internationaler Ebene weitgehend vernachlässigt**, obwohl sie für Behörden, Dienstleister und die betroffene Bevölkerung von besonderer Bedeutung sind. Das [Projekt CrossBorder](#) ist das erste, das [einen statistischen und kartographischen Überblick](#) über das Phänomen des grenzüberschreitenden Pendelns in der Region gibt. Darüber hinaus hat das Projekt [bestehende Lösungen gesammelt](#) und nach neuen, [innovativen Ansätzen](#) für das grenzüberschreitende Pendeln gesucht. Die Lösungen wurden **mit den relevanten Interessengruppen an mehreren Hotspots** des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs im Alpenraum besprochen.

Die Ergebnisse des [Projektes CrossBorder](#) wurden bereits **in verschiedenen Berichten** veröffentlicht, die alle auf der [Projektseite](#) verfügbar sind. Ziel dieses Dokuments ist es jedoch, **die wichtigsten Ergebnisse für nationale, regionale und lokale Behörden, Anbieter und Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel sowie Pendler und lokale Unternehmen kompakt zusammenzufassen** und dabei auf die Quellen zu verweisen, in denen detailliertere Informationen zu finden sind.

Das Projekt CrossBorder

Seit Beginn der [EU-Strategie für den Alpenraum \(EUSALP\)](#) wurden eine Reihe von Themen identifiziert, die weitere Untersuchungen und vorbereitende Maßnahmen erfordern, **um die gesetzten Ziele** zu erreichen. Um dies zu unterstützen, wurde der [Alpine Region Preparatory Action Fund](#) entwickelt, in dem das Projekt „[Cross-border mobility in the Alpine Region](#)“ zu den erfolgreichen Bewerbern im Jahr 2018 gehörte. Das Amt der Tiroler Landesregierung, das als Leiter der [EUSALP Aktionsgruppe 4 Mobilität \(AG4\)](#) den EVTZ Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino vertritt und [CIPRA International](#), schloss sich daher der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), dem Co-Leiter der [Aktionsgruppe 5 Konnektivität \(AG5\)](#), im [Projekt CrossBorder](#) an.

2 ANALYSE GRENZÜBERSCHREITENDER MOBILITÄTSNETZE IM ALPENRAUM ¹



Abbildung 1: Das EUSALP-Gebiet.

2.1 Die Hotspots: Fallstudienregionen für grenzüberschreitende Mobilitätsnetze

Das EUSALP-Gebiet erstreckt sich über die Alpenregionen in Frankreich, Deutschland und Italien sowie die Alpenländer Österreich, Liechtenstein, Slowenien und Schweiz und umfasst damit 48 Regionen in sieben Staaten. [Abbildung 2](#) zeigt die zwölf Grenzregionen im EUSALP-Gebiet, die als Grenzgänger-Fallstudien ausgewählt wurden: Basel, Brig, Genf, Jura, Kufstein-Rosenheim, Bodensee, Monaco, Salzburg, Steiermark, Terra Raetica, Tessin und Triest. Dies sind die Regionen mit der höchsten Pendlerintensität (insbesondere entlang der Schweizer Grenze und Monaco) sowie auch ausgewählte kleinere Pendlergebiete (z. B. Kufstein-Rosenheim). Diese Auswahl stellt die **Vielfalt der Pendlerströme in der gesamten EUSALP-Region** dar und basiert auf Gesprächen mit den Stakeholdern des [Projekts](#).

¹ Dieser Abschnitt basiert auf dem CrossBorder Projektergebnis „Analysis of existing cross-border mobility networks“.

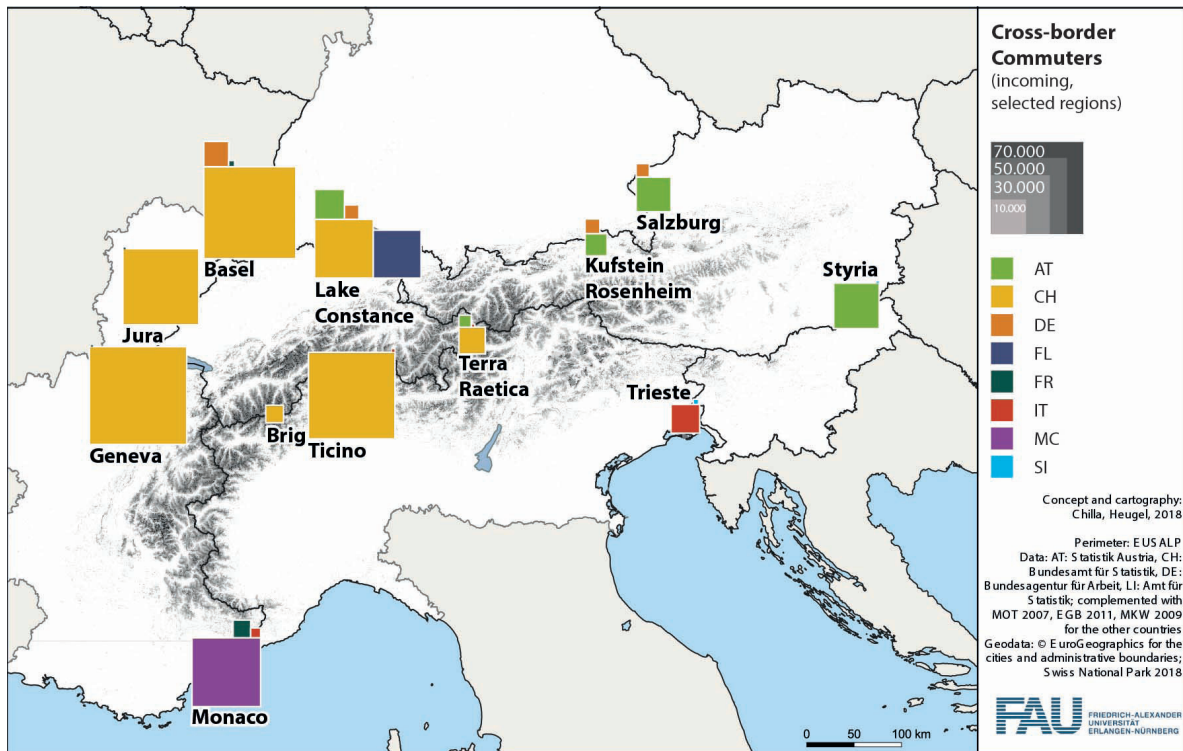


Abbildung 2: Grenzüberschreitendes Einpendeln in den Fallstudienregionen.

Abbildung 2 zeigt ein klares Bild: Die Grenzregionen mit der höchsten Pendlerzahl liegen an der Schweizer Grenze, insbesondere Basel und Genf mit über 75.000 Grenzgängern pro Tag. Auch in den Regionen Jura, Tessin und Bodensee gibt es mehr als 47.000 Grenzgänger. Die einzige andere Region mit ähnlich hohen Zahlen ist Monaco mit rund 46.000 Pendlern.

2.2 Grenzüberschreitendes Pendeln im Alpenraum in Zahlen

2.2.1 Die EU im Vergleich

Grenzüberschreitendes Pendeln wird immer wichtiger, da sich nationale Grenzen in Gesellschaft, Politik und Wirtschaft **zunehmend auflösen**. Zudem ist der Anteil der Arbeitnehmer, die **Grenzgänger sind, im Alpenraum fast doppelt so hoch wie im europäischen Durchschnitt**.

2.2.2 Auspendler

Abbildung 3 veranschaulicht die Situation bei den Auspendlern: Der Rotton ist dunkler, wenn der Anteil der Grenzgänger höher ist, und heller, wenn der Anteil niedriger ist. Die Abbildung 3 zeigt insbesondere:

- dass es in der Schweiz die meisten Pendler (über 6 %) aus den umliegenden Ländern gibt.
- dass **grenzüberschreitende Arbeitsmarktregionen** mit hoher Pendlerzahl oft auf ein Ballungszentrum (Genf, Basel, Monaco) ausgerichtet sind. Tessin und Jura können jedoch als Ausnahmen betrachtet werden.
- dass die **Datenerhebung** zur grenzüberschreitenden Mobilität verbessert und harmonisiert werden muss.
- dass grenzüberschreitendes Pendeln in allen Fallstudienregionen intensiv ist und somit die Auswahl der Hotspots berechtigt ist.

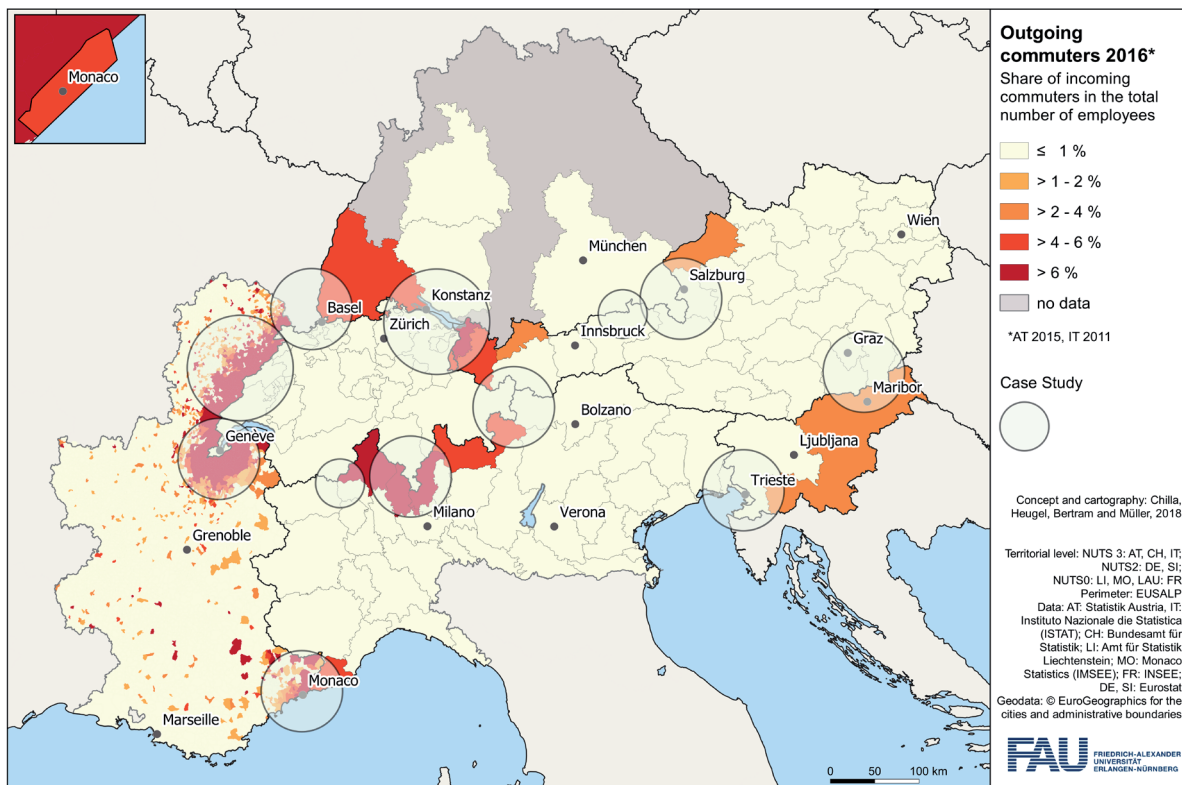


Abbildung 3: Relative Anzahl der Auspendler in der EUSALP-Region.

2.2.3 Einpendler

Abbildung 4 zeigt die Situation der Einpendler. Auch hier ist der Grünton dunkler, wenn der Anteil der Grenzgänger höher ist, und heller, wenn der Anteil niedriger ist. [Abbildung 4](#) bestätigt daher:

- viele der bereits erwähnten Muster, wie z. B. die Attraktivität der Schweizer und Liechtensteiner **Arbeitsmärkte und Metropolregionen** jenseits der Grenze.
- dass grenzüberschreitendes Pendeln ein **lokal begrenztes** Phänomen bleibt, da es in Grenznähe am wichtigsten ist.
- **Probleme mit der Datenverfügbarkeit**, insbesondere in Frankreich und Italien, da dort gar keine Daten verfügbar sind, sowie mit den national unterschiedlichen Methoden zur Datenerhebung.

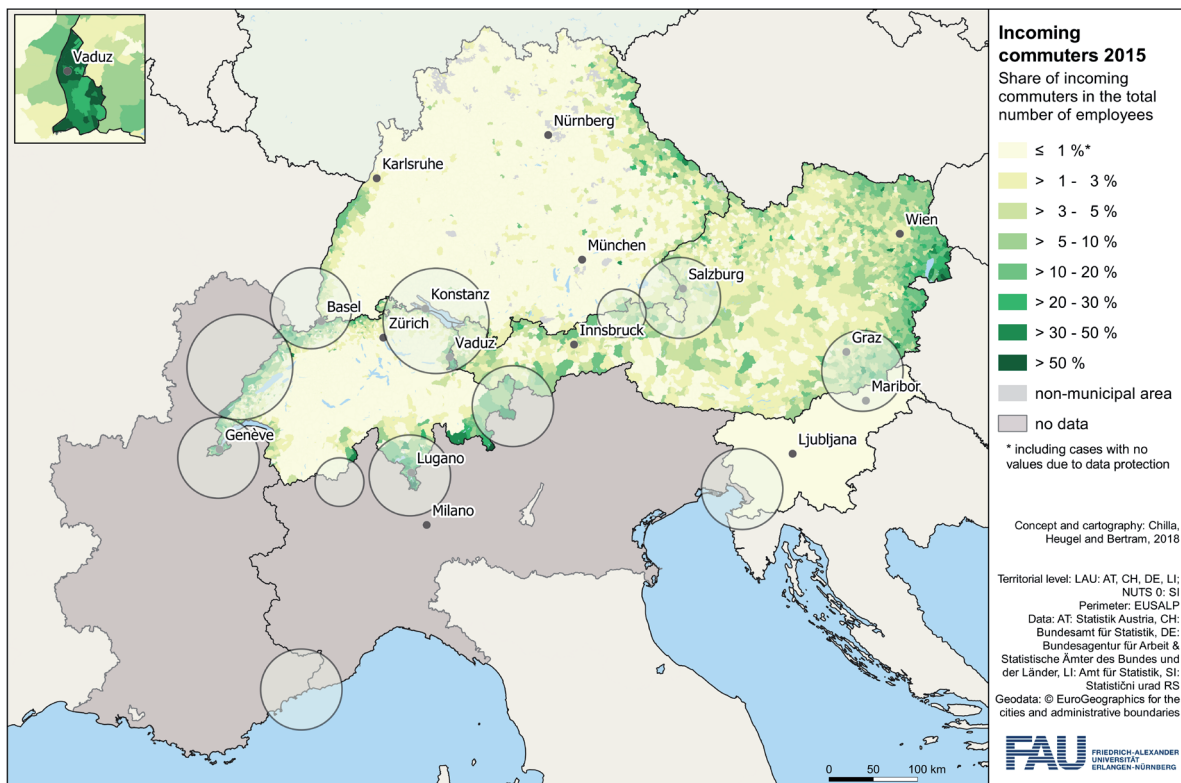


Abbildung 4: Relative Anzahl der Einpendler in die EUSALP-Region.

2.3 Die Qualität grenzüberschreitender Infrastrukturnetze

Um die **Straßeninfrastruktur** für den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr zu beurteilen, wurde die durchschnittliche Fahrzeit für eine Pendelfahrt untersucht. Für die **Schieneinfrastruktur** wurden die schnellste Zugverbindung und die Anzahl der täglichen Verbindungen ermittelt. Als Beispiel sind die Ergebnisse für das grenzüberschreitende Mobilitätsnetz in der Fallstudienregion Basel in **Abbildung 5** dargestellt, wobei dickere Linien mehr Schienenverbindungen und Farben die Geschwindigkeit der Straßen- und Schienenverbindungen darstellen.

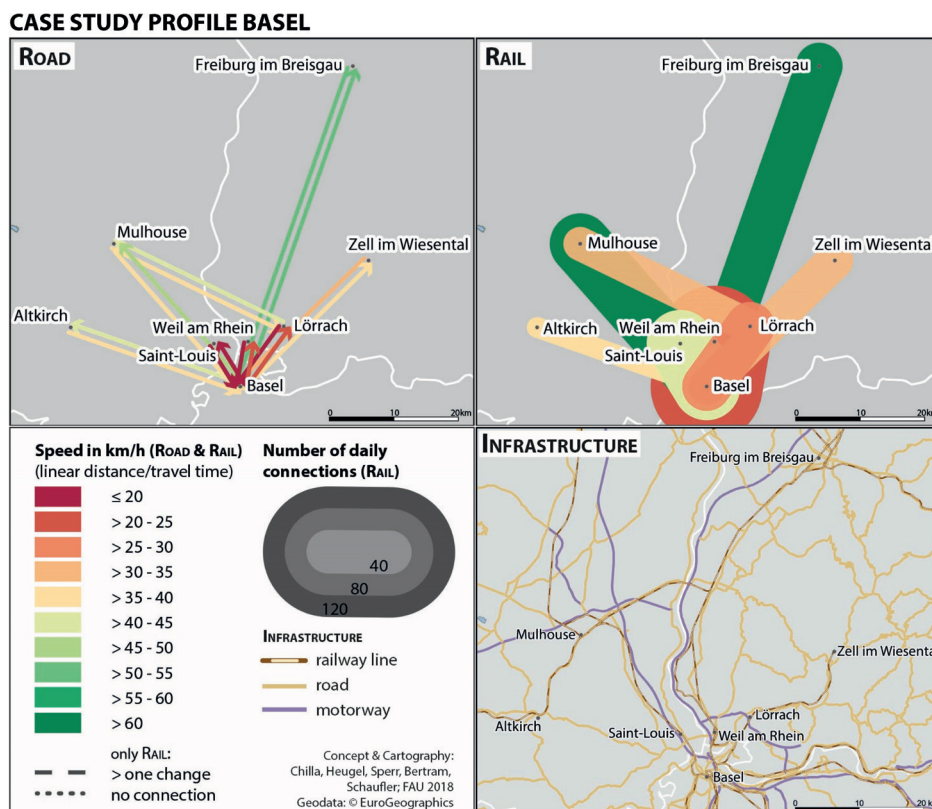


Abbildung 5: Das grenzüberschreitende Mobilitätsnetzwerk in der Fallstudienregion Basel.

Die **detaillierten Zahlen für die grenzüberschreitenden Mobilitätsnetze in allen Fallstudienregionen** können in der umfassenden „*Analysis of existing cross-border mobility networks*“ eingesehen werden und wie in der Matrix in **Abbildung 6** dargestellt kategorisiert werden.

Siedlungsstruktur	Pendlerstruktur	Beteiligte Länder
Großstädtisch	Monozentrisch	Bilateral
Urban	Linear	Trilateral
Ländlich	Polyzentrisch	Multilateral

Abbildung 6: Merkmale der grenzüberschreitenden Mobilitätsnetze.

2.4 Kooperationsbedarf zur Verbesserung von grenzüberschreitender Mobilität in den Alpen

Die Analysen der grenzüberschreitenden Mobilitätsnetze in den Fallstudienregionen verdeutlichen die **Bedeutung des grenzüberschreitenden Pendelns innerhalb des EUSALP-Gebiets**, wo der Anteil des grenzüberschreitenden Pendelns im Vergleich zum europäischen Durchschnitt höher ist, insbesondere in der Schweiz, Liechtenstein und Monaco aufgrund der dynamischen Arbeitsmärkte dieser Regionen. Die Analysen zeigen jedoch auch, dass die **Muster des grenzüberschreitenden Pendelns im Alpenraum sehr unterschiedlich sind**, da die Arbeitsmärkte von sehr großstädtischen bis hin zu eher ländlichen Strukturen reichen und die absolute Zahl der Grenzgänger in den verschiedenen Fallstudienregionen sehr unterschiedlich ist. Darüber hinaus ist die Situation in Bezug **auf die Infrastruktur noch komplexer**. Im Allgemeinen wird die grenzüberschreitende Mobilität sowohl von **strukturellen als auch von politischen Faktoren** beeinflusst. Viele strukturelle Faktoren, wie Landschaft und Urbanisierungsgrad, beeinflussen grenzüberschreitende Infrastrukturnetze – insbesondere Schieneninfrastruktur. Um das Bild zu vervollständigen, wäre es sinnvoll, eine Bewertung grenzüberschreitender Busverbindungen miteinzubeziehen. Ebenso ausschlaggebend sind politische Faktoren wie Entscheidungen, Prioritäten und Pfadabhängigkeiten, denn auch sie haben großen Einfluss auf grenzüberschreitende Mobilitätsnetze. Daher wird deutlich, dass die Bewältigung gemeinsamer alpiner Herausforderungen durch makroregionale Zusammenarbeit **notwendigerweise die Verbesserung grenzüberschreitender Mobilitätsnetze im Alpenraum einschließt**.

3 SAMMLUNG VON KOOPERATIONSMODELLEN DER GRENZÜBERSCHREITENDEN MOBILITÄT ²

Um die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität durch makroregionale Zusammenarbeit voranzutreiben, wurden elf potenzialträchtige **Kooperationsmodelle der grenzüberschreitenden Mobilität** gesammelt. Sie repräsentieren die hohe **Vielfalt und Heterogenität** der bestehenden Kooperationsmodelle in Bezug auf Standort (städtisch oder ländlich), Organisation (Projekt, loses Netzwerk, Zugverbindung usw.), beteiligte Akteure, Verkehrsmittel (Fußgänger, Radverkehr, öffentlicher Verkehr usw.) und Zweck (Netzwerk und Austausch, Infrastrukturmaßnahmen usw.). Um jedoch allgemein beurteilen zu können, wie grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Praxis funktioniert, wurden **Erfolgsfaktoren, potenzielle Hindernisse und Erkenntnisse über die Management- und Governance-Strukturen** in qualitativen Interviews mit den wichtigsten Akteuren innerhalb der Kooperationsmodelle identifiziert. Dieses Wissen um Einflussfaktoren ist entscheidend für den Erfolg bei der **Übertragung eines Kooperationsmodells auf eine andere Region**. Zu diesen Faktoren gehören strukturelle, rechtliche und politische Aspekte sowie zwischenmenschliche, funktionale und inhaltliche Fragen.

² Dieser Abschnitt basiert auf dem CrossBorder Projektergebnis „Collection of existing cooperation models for cross-border mobility“.

3.1 Erfolg durch Klarheit und Kompromisse

- **Strukturen, Verantwortlichkeiten und Entscheidungsfindung** müssen eindeutig, transparent und klar kommuniziert werden, um eine effektive Zusammenarbeit zu gewährleisten.
- Darüber hinaus beeinflusst die **rechtliche Stellung** der Beteiligten die Leistung einer Kooperation: Für die Projektdurchführung sind private Akteure oder die Auslagerung von Dienstleistungen gut geeignet; für andere Aspekte z. B. bei Infrastrukturprojekten werden öffentliche Institutionen mit ihren vollen Kompetenzen benötigt.
- Darüber hinaus sollte die **Politik** idealerweise die grenzüberschreitende Zusammenarbeit finanziell und inhaltlich unterstützen. Wenn jedoch Wahlen bevorstehen, werden Entscheidungen in der Regel verschoben, was die laufenden Prozesse unterbricht und die Stakeholder in einen Zustand der Unsicherheit versetzt.
- **Persönliche Beziehungen** sollten als Erfolgsfaktor nicht unterschätzt werden, **gemeinsame Ziele** und Vorgehensweisen sind ebenfalls sehr wichtig für die Zusammenarbeit.
- Die Teilnehmer sollten sich stets dieser gemeinsamen Ziele bewusst sein. Gerade im Konfliktfall ist die **Kompromissbereitschaft** der Akteure unerlässlich.
- Nicht zuletzt trägt die Einhaltung des **Subsidiaritätsprinzips** dazu bei, schnelle und unkomplizierte Entscheidungen zu treffen, die Unabhängigkeit zu wahren und die Eigenverantwortung zu stärken.

3.2 Herausfordernde Unterschiede

- Gerade beim grenzüberschreitenden Infrastrukturbau können nationale Unterschiede in den **rechtlichen Aspekten** zu großen Hindernissen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit werden.
- Da die Zusammenarbeit auf Beziehungen zwischen Institutionen und Menschen basiert, können **kulturelle, institutionelle und persönliche Unterschiede** zu Missverständnissen und Frustrationen führen.
- Darüber hinaus unterscheiden sich die Kooperationspartner erheblich, da sie aus unterschiedlichen **politischen Systemen** und Institutionen mit unterschiedlichen Standardverfahren und Kompetenzen stammen.
- Schließlich betreffen die größten Herausforderungen bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit oft die Inhalte. Auch private Interessen können dem öffentlichen Interesse im Wege stehen. Daher ist und bleibt Kompromissbereitschaft essentiell.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Während es eine Reihe von schwierigen Hindernissen bei der **Zusammenarbeit in der grenzüberschreitenden Mobilität zu überwinden gilt**, gibt es **mehrere Erfolgsfaktoren**, die eine **effektive grenzüberschreitende Zusammenarbeit** ermöglichen und dazu beitragen, solche Modelle **auch in andere Regionen übertragbar zu machen**. Um die Worte eines grenzüberschreitenden Interessenvertreters zu verwenden, der in dieser Studie befragt wurde: „Tatsächlich profitieren alle Beteiligten, denn bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist es immer bis zu einem gewissen Grad der Fall, dass Brücken gebaut werden, um mehr Solidarität zu schaffen.“

4 Innovative Lösungen zur Verbesserung grenzüberschreitender Mobilität und Passagierströme³

4.1 Innovative Projekte zur Lösung von Herausforderungen beim grenzüberschreitenden Pendeln

In diesem Abschnitt werden verschiedene Good- und Best Practice-Beispiele für innovative Mobilitätslösungen aus dem Alpenraum und darüber hinaus sowie deren Potenzial zur Verbesserung grenzüberschreitender Mobilität und Passagierströme vorgestellt. Zunächst lassen sich die Beispielprojekte in Bezug anhand folgender Merkmale unterscheiden:

- **Projektziele** und **Nutzervorteile**
- Großstädtische, städtische oder ländliche **Siedlungsmerkmale**
- Monozentrische, lineare oder polyzentrische **Pendlerstruktur**
- **Transportmodi**
- **Anzahl der beteiligten Länder**
- Beteiligte **Stakeholder**
- Finanzielle, technologische oder politische **Erfolgsfaktoren**
- EU-, öffentliche oder private **Finanzierungs-/Investitionsquellen**
- **Intensität der Zusammenarbeit**

Daher lassen sich die Projekte in **klassische Projekte, innovative Projekte und neue Akteure in der Mobilität** unterteilen.

Ein genauerer Blick auf die verschiedenen Arten von **öffentlichen und privaten Interessengruppen**, ihre **Ziele, Bedürfnisse und Motivationen** sowie ihre unterschiedlichen **Interessen und Einflüsse** zeigt Folgendes:

- **EU-Finanzierung:** Hiervon ist die Mehrheit der Projekte sehr abhängig und sie trägt im Allgemeinen dazu bei, die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Akteuren zu erleichtern.
- **Private Akteure** sind in der Regel an mehreren Standorten aktiv und sichern sich weltweit Finanzmittel.
- Häufig sind Potenziale für erhebliche Nutzervorteile unabhängig von öffentlichen Mitteln oder einer intensiven Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand, wie z. B. bei Lösungen mit **open data, Mobile Ticketing oder der Koordination von Fahrplänen**.
- **Neue Akteure in der Mobilität** entstehen, wenn Nutzervorteile direkt monetarisiert werden können; hier ist eine öffentliche Regulierung notwendig, um nachhaltige Leistungserbringung zu gewährleisten.
- Wenn innovative Produkte oder Dienstleistungen erfolgreich sind, ziehen sie erhebliche **private Investitionen zur Nachahmung** an anderer Stelle an.
- Eine enge Zusammenarbeit erfordert **starke politische Unterstützung und wirtschaftliche Attraktivität** und bleibt selten.
- Da sie keine kurzfristigen Ergebnisse erzielen, sind Forschungs- oder **Infrastrukturprojekte** weitgehend von öffentlichen Mitteln abhängig.

In zusätzlichen [Projektdatenblättern](#) finden Sie **detaillierte Zusammenfassungen der Untersuchungsergebnisse aller Projekte**.

³ Dieser Abschnitt basiert auf dem CrossBorder Projektergebnis „Improvement of cross-border mobility and passenger flows – Innovative solutions for public authorities and transport operators“.

4.2 Kooperationsprototypen und ihre Potenziale

Basierend auf allen oben genannten Ergebnissen der Untersuchung innovativer Mobilitätslösungen wurden mehrere Projektprototypen abgeleitet, um **Kooperationspotenziale für Behörden und Verkehrsunternehmen** zu definieren:

- **Physische Verbindung+:** Ergänzung um ein digitales Attribut oder Branding einer bestehenden Verbindung
- **Grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Verkehrsbehörden oder -betreibern:** Koordination von Fahrplänen oder Tarifen
- **Shared Mobility in städtischen Gebieten:** in der Regel von gewinnorientierten, privaten Unternehmen bereitgestellt
- **Shared Mobility in ländlichen Gebieten:** in der Regel in Gebieten mit geringer Besiedlungsdichte, um Mobilität zu gewährleisten, wenn das öffentliche Angebot schwach oder nicht vorhanden ist; sie erfordert öffentliche Zuschüsse und kann den Tourismus fördern und die Wirtschaft ankurbeln
- **Digitale Lösungen:** Plattformen, die Kunden und Betreiber verbinden; hier sind in der Regel keine Infrastrukturinvestitionen erforderlich
- **Harmonisierung der Normen:** um einen nahtlosen Zugang zu Infrastruktur oder Datennetzen über Grenzen hinweg zu ermöglichen
- **Multimodale Hubs:** erleichtern einen nahtlosen Wechsel zwischen den Verkehrsträgern, oft mit gemeinsamen Mobilitätsdiensten, mit der möglichen Ausweitung auf die Mikrologistik
- **Joint Ventures:** Gründung einer grenzüberschreitenden juristischen Person zur Formalisierung und Verstärkung von Beziehungen

Anschließend wurden **SWOT-Analysen** für diese Projektprototypen zur Verbesserung grenzüberschreitender Mobilität und Passagierströme durchgeführt, die in [Prototyp-Datenblättern](#) nachzulesen sind.

Um **grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Pendlerverkehr einzuleiten**, bildeten die Ergebnisse dieser Studie auch den Grundstein für die spätere Umsetzung und Diskussion dieser Lösungsansätze mit Behörden und Dienstleistern in den Hotspots des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs im Alpenraum.

4.3 Compact zum Thema Verhaltensänderung



Verkehrsüberlastung, CO₂-Emissionen und Lärm: Der Individualverkehr belastet die Umwelt, beeinträchtigt unsere Gesundheit und Sicherheit und stellt Städte, Gemeinden und Unternehmen vor Herausforderungen. Obwohl es oft geeignete Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Radwege gibt, fehlt es den beteiligten Akteuren oft an Bewusstsein und Mitteln zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität.

Warum fahren wir mit dem Auto? Warum ist es so schwierig, Gewohnheiten zu ändern? Wie kann es uns gelingen, auf nachhaltige Alternativen umzusteigen? Damit Pendler ihr Mobilitätsverhalten überdenken und verändern können, spielen neben der notwendigen Infrastruktur auch psychologische Faktoren wie Normen, Werte und Anreize eine Rolle. Psychologische Erkenntnisse helfen, unser Mobilitätsverhalten zu verstehen, und sie bieten Strategien für Interventionen und Verhaltensänderung. Das Compact gibt einen Einblick in das Thema Verhaltensänderung und bietet Anregungen für eine nachhaltigere Mobilität.

Ziele

Hauptziel der Publikation ist es, einen Einblick in das Thema Verhaltensänderung zu geben und grundlegende psychologische Konzepte, insbesondere im Bereich der nachhaltigen (Pendler-)Mobilität, vorzustellen. Sie enthält Konzepte und Beispiele, wie Verhaltensänderungen mit dem Fokus auf nachhaltige Mobilität ermöglicht werden können.

Zielgruppen:

Nichtregierungsorganisationen, Regionalentwicklung, Unternehmen, politische Verwaltungen und Verkehrsunternehmen, insbesondere Pendler, aber auch interessierte Parteien

Format:

Eine Broschüre im A5-Querformat, 28 Seiten

Inhalt

1. Mobilitätsspezifische Einstellungen (Autonomie, Status, Erfahrung, Privatsphäre)
2. Gewohnheiten (Was sind Gewohnheiten? Warum ist es schwierig, sie zu ändern?)
3. Soziale Normen (Welche Rolle spielen soziale Normen in unserem Verhalten?)
4. Kontrolle (Inwieweit bin ich in der Lage, das Verhalten auszuführen?)
5. Problembewusstsein und Verantwortung
6. Psychologische Distanz (Der Klimawandel ist weit weg und abstrakt.)
7. Dissonanz (Konflikt zwischen Haltung und Verhalten)
8. Kosten (Verhaltenskosten: Komfort, Zeit und Geld)
9. Rückpralleffekt (Effizienzsteigerungen führen zu mehr Konsum.)
10. Zielsetzung (Wie können Ziele für Verhaltensänderungen gesetzt werden?)

5 IMPLEMENTIERUNG VON LÖSUNGEN FÜR DIE GRENZÜBERSCHREITENDE MOBILITÄT IN HOTSPOT-WORKSHOPS

CrossBorder fuhr zu den Hotspots, um **die relevanten Interessengruppen** wie Pendler, Dienstleister, Unternehmen und Behörden zusammenzubringen.

- **Der Hotspot Kufstein-Rosenheim**

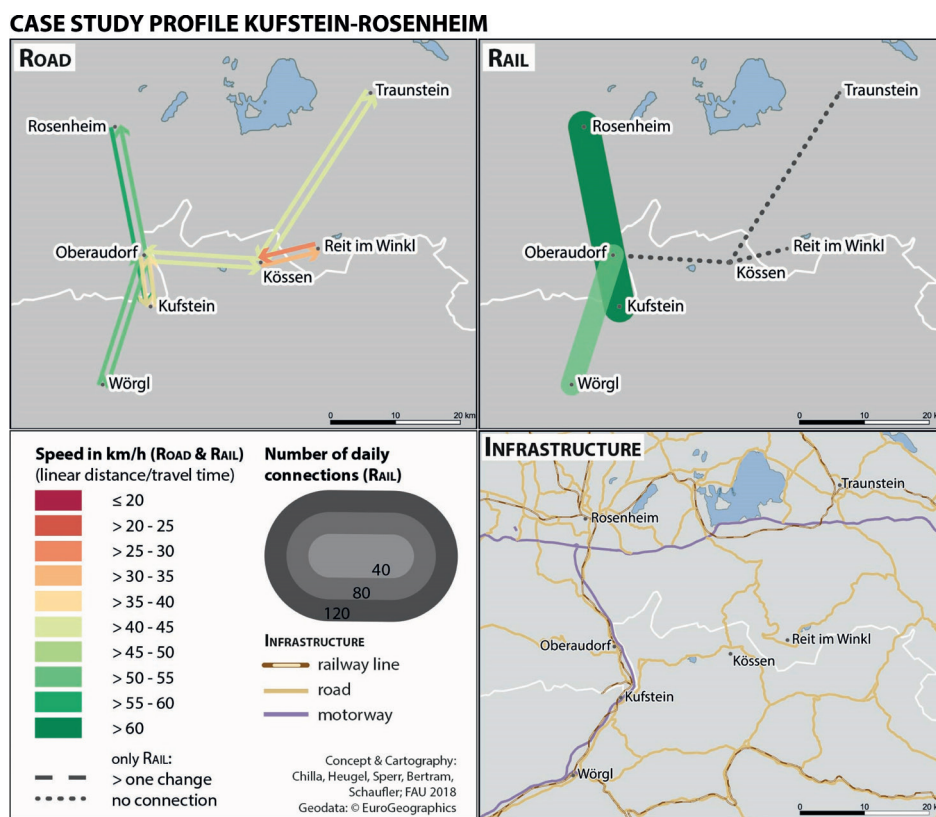


Abbildung 8: Das grenzüberschreitende Mobilitätsnetzwerk im Hotspot Kufstein-Rosenheim.

Im Hotspot Kufstein-Rosenheim sorgt ein lebendiger Arbeitsmarkt mit zahlreichen großen Arbeitgebern für viel grenzüberschreitende Mobilität. Daher ist dieser Hotspot mit einem **übermäßigen grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen konfrontiert, das die Straßen täglich überlastet**. Auch das öffentliche Verkehrssystem bedarf erheblicher Verbesserungen, um einen reibungslosen grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, fanden sowohl in Kufstein als auch in Rosenheim CrossBorder-Workshops statt. Die Bedeutung dieser Herausforderungen und die Dringlichkeit des Handelns wurden nicht zuletzt durch die große Teilnehmerzahl deutlich.

Die größten Herausforderungen für die grenzüberschreitende Mobilität im Hotspot Kufstein-Rosenheim sind das Verkehrsangebot und die strukturellen Unterschiede zwischen den Nachbarregionen. Das Angebot grenzüberschreitender Busverbindungen ist schwach und bestehende Linien bieten oft nicht genügend Verbindungen. Bei der Organisation von Verkehrsverbänden bestehen anspruchsvolle strukturelle Unterschiede zwischen Tirol und Bayern. In Österreich sorgt der [Verkehrsverbund Tirol \(VVT\)](#) für Organisation und Finanzierung, während Busse auf der bayerischen Seite der Grenze meist ohne Subventionen betrieben werden. Auch wenn es persönliche Beziehungen zwischen einigen der relevanten Akteure zu geben scheint, muss die institutionelle Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsbehörden im grenzüberschreitenden Raum noch verbessert werden.

Um die Situation zu verbessern, können verschiedene Strategien in Betracht gezogen werden. Dazu gehören die Verbesserung der Infrastruktur an den Bahnhöfen und die Einführung eines leicht verständlichen grenzüberschreitenden Tarifs. Gute Beispiele für die Zukunftsperspektiven des Hotspots Kufstein-Rosenheim sind [Triregio](#) – ein virtueller trinationaler Verkehrsverbund in Frankreich, Deutschland und der Schweiz – und der [EGTC Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau](#), wo in den letzten Jahren ein Eurodistrikt-Bus und eine grenzüberschreitende Straßenbahnlinie installiert wurden. Diese bieten wertvolle Einblicke in Herausforderungen und Lösungen bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im öffentlichen Personenverkehr.

Um den Verkehrsdruck im Hotspot Kufstein-Rosenheim zu mildern, sind daher **ein grenzüberschreitendes Tarifsystem, ein erweitertes Angebot an Busverbindungen** und – vor allem – der **politische Wille** zum Handeln und zur Verbesserung der Situation notwendig. So beendet etwa [Euregio Inntal](#), ein Verband zur Stärkung der Zusammenarbeit in dieser Grenzregion, die Hotspot-Workshops mit der Zusage, weiter an der Entwicklung eines nachhaltigen grenzüberschreitenden Mobilitätssystems zu arbeiten. Die Einrichtung eines EVTZ ([Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit](#)) könnte eine Möglichkeit sein, den geeigneten Rahmen für solche langfristigen institutionellen Aktivitäten zu schaffen.

- Der Hotspot Rätisches Dreieck

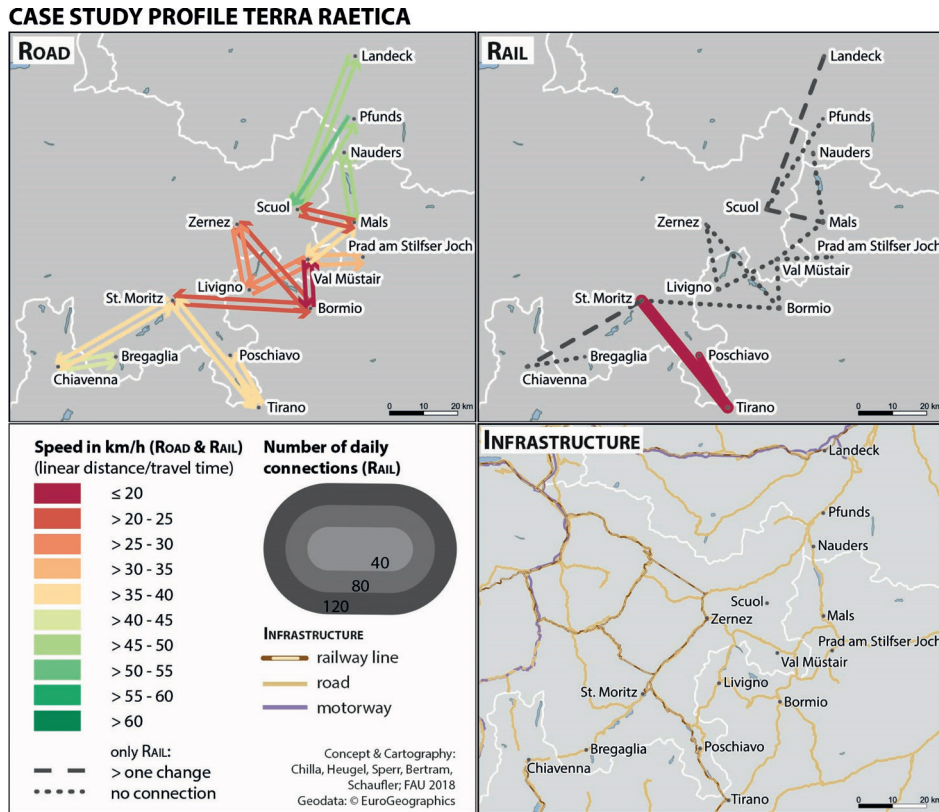


Abbildung 9: Das grenzüberschreitende Mobilitätsnetzwerk im Hotspot Rätisches Dreieck.

Im Rätischen Dreieck ist die Zusammenarbeit zwischen den für den Verkehr zuständigen öffentlichen Stellen aus Österreich (Tirol), Italien (Südtirol) und der Schweiz (Graubünden) bereits gut etabliert. Bei den jährlichen Schlanderser Gesprächen treffen sie sich mit Akteuren aus den Bereichen regionale Mobilität, Tourismus und Wirtschaft sowie Politikern, um über die neuesten Entwicklungen im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zu sprechen. Das Projekt CrossBorder wollte diese bereits bestehende Zusammenarbeit nutzen und vorantreiben, während es gleichzeitig Erfahrungen mit der Zusammenarbeit aus anderen grenzüberschreitenden Regionen wie [Triregio](#) einbringen wollte. Im Rätischen Dreieck sind **Erweiterungen der Busfahrpläne** im Regionalverkehr geplant. Darüber hinaus haben Tirol und Südtirol **digitale Fahrgastinformation- und Ticketing-Lösungen** deutlich verbessert. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei einem **Haus-zu-Haus-Reiseplaner** wird im Rahmen des [Interreg-ASP-Projekts LinkingAlps](#) auf den Alpenraum ausgedehnt. Die Erweiterung der aktuellen VVT-Tarifzone, des Tiroler Verkehrsverbundes, auf Bushaltestellen auf der schweizerischen und italienischen Seite der Grenze ist ebenfalls in Vorbereitung.

- Der Hotspot Jurabogen

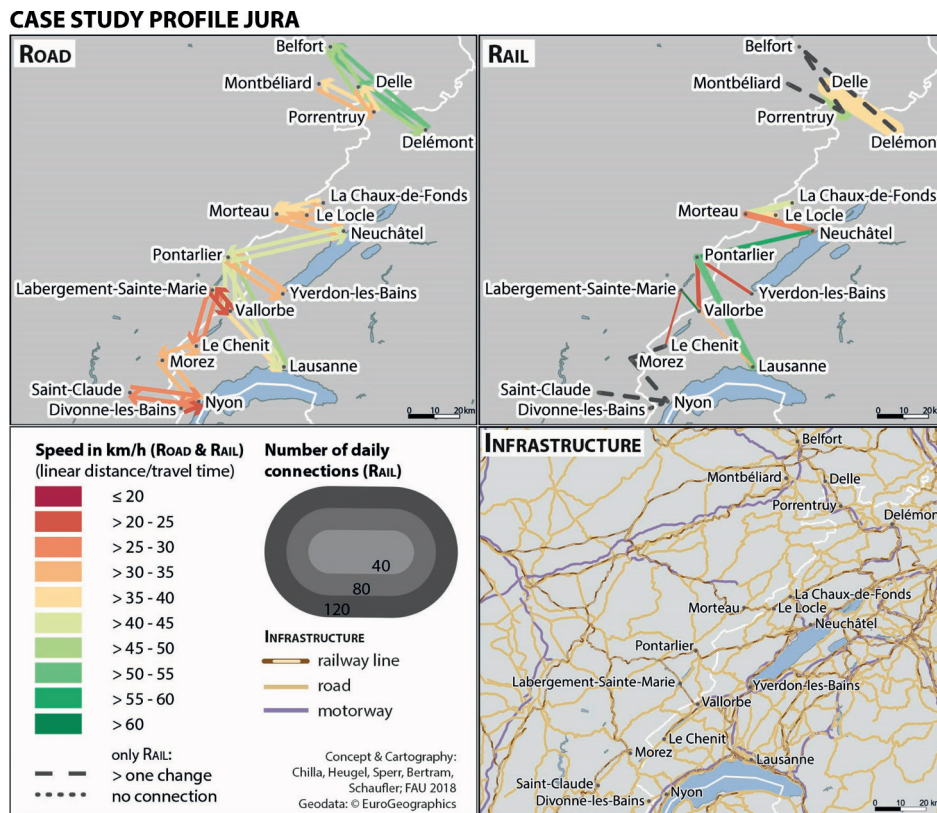


Abbildung 10: Das grenzüberschreitende Mobilitätsnetzwerk im Hotspot Jurabogen.

Digitale **Mobilitätslösungen**, die bereits implementiert sind und in Zukunft implementiert werden könnten, wurden in diesem Hotspot-Workshop **besprochen**. Um Mobilitätslösungen weiter zu fördern, ist es **notwendig, über die herkömmlichen Maßnahmen** (Ausbau der Zug-/Busverbindungen und Pendlerparkplätze) hinauszugehen. Vielmehr sollten die **Potenziale der Digitalisierung** genutzt werden. So könnte beispielsweise das öffentlich finanzierte **Fahrgemeinschaftsprojekt Covoiturage de l’Arc jurassien** über eine **digitale Plattform** möglicherweise mehr Nutzer erreichen. Darüber hinaus sind die Fahrkarten für die **Belfort–Delle–Bienne–Bahn** nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen, was potenzielle Nutzer abschrecken könnte. Eine **digitale Ticketing-Plattform** könnte daher dazu beitragen, dass der öffentliche Verkehr zusätzliche Nutzer gewinnt.

Dennoch sind aufgrund der lokalen Besonderheiten nicht alle innovativen Lösungen geeignet, Probleme im Zusammenhang mit der übermäßigen Nutzung des Autos zu lösen. In einem weniger dicht besiedelten Gebiet wie dem Jurabogen ist die Shared Mobility unzureichend. Darüber hinaus sind die Berglandschaft und die strengen Winter weitere Faktoren, die zu berücksichtigen sind.

Innovative Mobilitätslösungen im Jurabogen mögen ein gutes Mittel sein, um bestehende Angebote effizienter zu gestalten, aber es ist unwahrscheinlich, dass sie mobilitätsbezogene Probleme lösen, wenn sie nicht von anderen konventionellen Lösungen begleitet werden.

Auf der Grundlage der Ergebnisse des ersten Workshops beschlossen die regionalen Partner, einen Schwerpunkt auf die Verbesserung der grenzüberschreitenden Busverbindungen zu legen. Ein zweiter Workshop im November 2019 versammelte die Behörden des Kantons Neuenburg, des benachbarten Frankreichs, die zuständigen Dienstleister sowie die Conference Transjurassienne (CTJ) zu einem Runden Tisch über den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr mit dem Bus. Verschiedene Maßnahmen wurden besprochen und die Empfehlungen werden in die ÖPNV-Strategie des CTJ integriert.

- **Der Hotspot Basel**

Vertreter der öffentlichen Verwaltung und der Privatwirtschaft haben sich getroffen, um zu besprechen, wie **das betriebliche Mobilitätsmanagement (CMM)** zur **Reduzierung der Passagierströme** beitragen kann, denn starke Verkehrsüberlastung im Individual- und öffentlichen Verkehr während der Hauptverkehrszeiten zählt zu den größten Problemen in diesem Hotspot. Aus diesem Grund sind innovative Mobilitätslösungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement, wie das [Mobilitätsbudget der Deutschen Bahn](#), [VEOMO](#), [Commutify](#), [Liftshare](#), [By-Cycling](#), [Covoiture Léman](#) und das Programm „[Company-friendly mobility management in Basel](#)“, das von der Handelskammer Basel initiiert wurde, von entscheidender Bedeutung. Best-Practice-Beispiele für das betriebliche Mobilitätsmanagement im grenzüberschreitenden Verkehr sind aus Sicht der Workshopteilnehmer Jobtickets, Fahrgemeinschaften, Parkraumbewirtschaftung, Fahrradstellplätze und Mobilitätspauschalen für Mitarbeiter.

Viele – auch umweltbewusste – Unternehmen sehen das Mobilitätsmanagement jedoch immer noch nicht als ihre Aufgabe an und handeln nicht, es sei denn, die Last des Pendelns gefährdet das Engagement ihrer Mitarbeiter für den Arbeitsplatz. Schließlich verursacht das Mobilitätsmanagement zusätzliche Kosten für das Unternehmen und viele würden es vorziehen, die Beträge anderweitig zu investieren. Folglich tendieren Unternehmen dazu, die Verantwortung auf die Kommunen abzuwälzen. Darüber hinaus erschweren eine Reihe von Hindernissen, darunter fehlende öffentliche Verkehrsverbindungen, eine ungünstige Besteuerung von Home Office und Defizite in der Raumplanung, alle Versuche, den Individualverkehr mit dem Auto zu reduzieren.

Daher sind innovative und digitale Mobilitätslösungen wie betriebliche Mobilitätsbudgets, Mobilitätsinformationen und unternehmensgestützte Fahrgemeinschafts- und Fahrradprogramme weiterhin notwendig, um weitere Fortschritte bei der Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität zu erzielen.

- **Der Hotspot Bodensee**

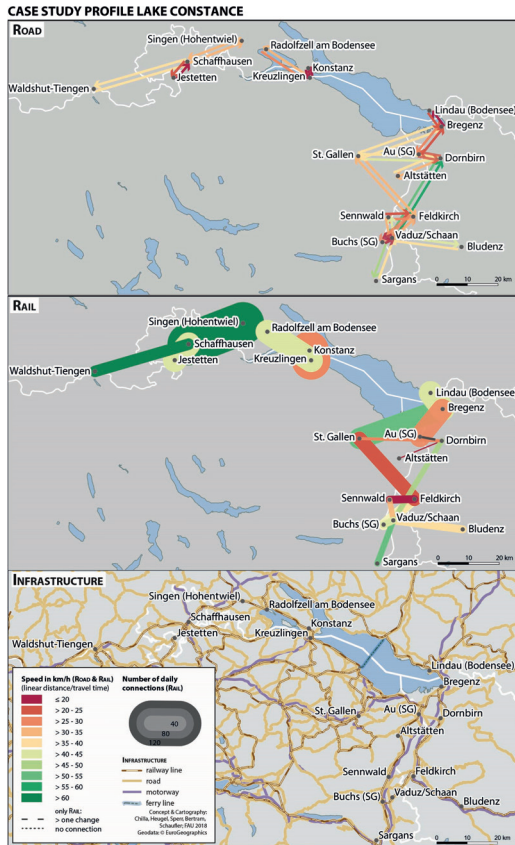


Abbildung 11: Das grenzüberschreitende Mobilitätsnetzwerk am Hotspot Bodensee.

Die Vierländerregion des Alpenrheintals mit Deutschland, der Schweiz, Österreich und Liechtenstein zählt täglich mehr als 50.000 Grenzgänger. Die meisten von ihnen pendeln von Österreich und Deutschland in die Schweiz und nach Liechtenstein. Dies liegt an dem Lohngefälle zwischen EU- und Nicht-EU-Ländern. Es gibt öffentliche Verkehrsmittel, grenzüberschreitende Fahrradwege und günstige Fahrkarten für den öffentlichen Verkehr; dennoch pendeln die meisten Menschen mit dem Auto. Analysen zeigen, dass 70 Prozent der Mitarbeiter nicht mehr als 15 Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt leben, aber nur 5 bis 15 Prozent dieser Entfernungen werden regelmäßig mit dem Fahrrad, E-Bike oder zu Fuß zurückgelegt.

Daher konzentrierte sich der Workshop auf das Management von Verhaltensänderung in Unternehmen. Externe Experten aus den Bereichen Psychologie, Verhaltensänderung und öffentliches Gesundheitsmanagement haben gemeinsam mit den Workshopteilnehmern Managementpläne für Unternehmen erarbeitet, wie man die Menschen ermutigen kann, mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zu pendeln. Einer der wichtigsten Hebel ist das persönliche Gesundheitsargument. Verhaltensänderung sollte daher mit der persönlichen körperlichen Gesundheit der Mitarbeiter gemäß dem Slogan „Dein Weg zur Arbeit – Dein Fitnessstudio“ verbunden werden.

Die erarbeiteten Managementpläne werden nun in Unternehmen im Alpenrheintal getestet.

- Der Hotspot Tessin

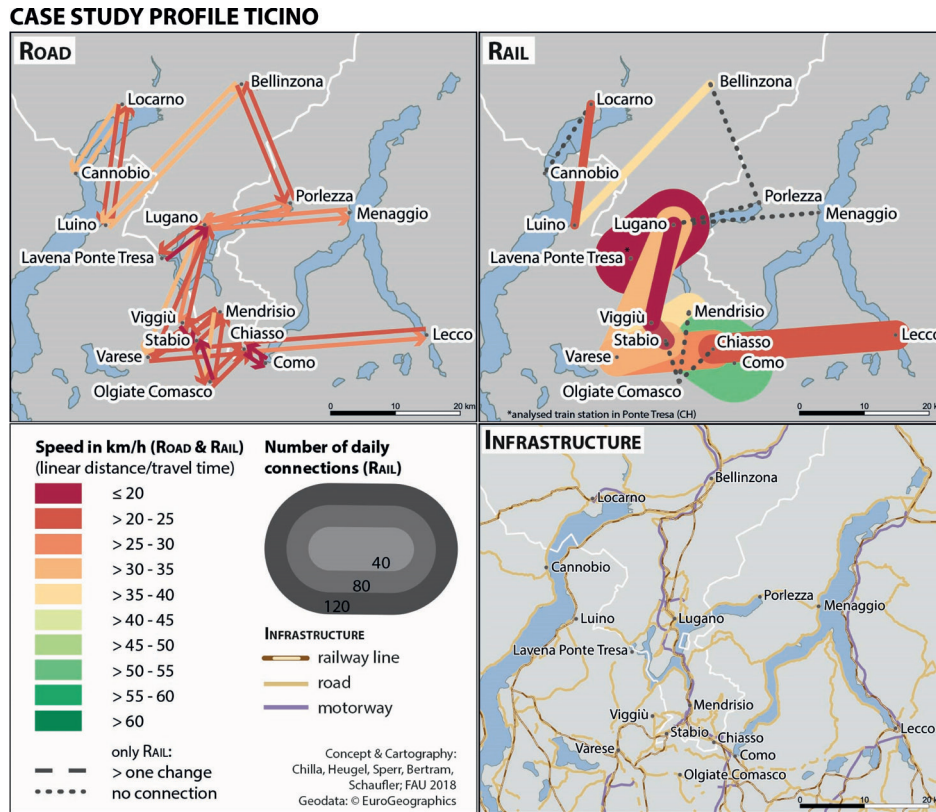


Abbildung 12: Das grenzüberschreitende Mobilitätsnetzwerk im Hotspot Tessin.

Die Malcantone-Region liegt im Norden des Lago di Lugano im Schweizer Kanton Tessin und grenzt an die italienischen Provinzen Lombardei und Piemont. Über die Haupteinreisebahnhöfe wie Ponte Tresa, Gandria und Ponte Cremenaga gelangen jeden Tag rund 15.000 Grenzgänger in das Schweizer Gebiet. Die Regionale Entwicklungsagentur (Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese ERSL), das Baudepartement (Dipartimento del territorio) und der Dachverband der Gemeinden in Malcantone (Conferenza dei Sindaci del Malcantone) äußerten den Wunsch, neue Aktivitäten im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Region Malcantone zu starten, um den grenzüberschreitenden Verkehrsfluss zu mildern und einen Workshop im Rahmen des Projektes CrossBorder zu diesem Thema zu organisieren. Der Workshop Anfang Dezember 2019 verfolgt die folgenden Ziele:

- Aufzeigen bewährter Praktiken des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Bestimmung der aktuellen Situation des Mobilitätsmanagements in der Region Malcantone zusammen mit den Mitgliedern der Conferenza dei Sindaci del Malcantone und der Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese
- Ausarbeitung von ersten Maßnahmen gemeinsam mit den Mitgliedern der Conferenza dei Sindaci del Malcantone und der Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese zur Förderung neuer Initiativen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements

6 POLITISCHE EMPFEHLUNGEN ZUR VERBESSERUNG DER GRENZÜBERSCHREITENDEN MOBILITÄT

Auf der Grundlage des Projekts sind mehrere Empfehlungen entstanden. Sie richten sich an alle relevanten Akteure, die mit dem Phänomen des grenzüberschreitenden Pendelns im Alpenraum konfrontiert sind: Behörden, Verwaltungen und Planer auf allen institutionellen Ebenen, von der kommunalen bis zur EU-Ebene, Unternehmen und Pendler, Verkehrsbetriebe, Verkehrsbehörden und Nichtregierungsorganisationen.

- **R1: Schaffung einer homogenen, alpenweiten statistischen Datenbank über grenzüberschreitende Pendlerströme**

Die aktuellen statistischen Daten über das grenzüberschreitende Pendeln im Alpenraum sind **nicht miteinander vergleichbar, da sie sehr heterogen sind**. Die meisten Länder verfügen über Daten zu Ein- und Auspendlern, während Frankreich, Italien und Monaco nur Daten über Auspendler haben. Einige Daten werden auf kommunaler Ebene erhoben, während andere Daten auf nationaler Ebene erhoben werden. Darüber hinaus unterscheiden sich die statistischen Definitionen von Arbeitnehmern stark, z. B. in Bezug auf Beamte oder Teilzeitarbeit. **Es ist für die politischen Entscheidungsträger unmöglich, eine alpenweite Politik auf der Grundlage so schlechter statistischer Daten zu entwickeln**. Die sieben Länder des Alpenraums sollten sich daher auf eine gemeinsame statistische Datenbank einigen (oder eine koordinierte Verkehrszählung entwickeln), die mindestens einmal jährlich aktualisiert wird. Dies würde auch die **Überwachung fehlender Verkehrsverbindungen** ermöglichen, da sich die Situation bei grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen **ständig ändert**.

Umsetzung: Harmonisierte Datenerhebung **durch Eurostat; Datenaggregation durch EUSALP AG4 über iMO-NITRAF!** und **Veröffentlichung auf der Alpine Platform of Knowledge for Mobility and Transport**.

- **R2: Einrichtung eines institutionellen alpenweiten politischen Dialogs über grenzüberschreitendes Pendeln**

Da sich alle EUSALP-Länder und -Regionen ständig über allgemeine Themen des Alpenraums austauschen, ist EUSALP die **ideale Plattform, um über grenzüberschreitende Mobilität zu sprechen**. Die Suche nach Lösungen erfordert politisches Engagement; daher sollte ein institutioneller Dialog eingerichtet werden. **Er soll eine Gesprächsplattform bieten und die Suche nach gemeinsamen Lösungen ermöglichen** – von infrastrukturellen und organisatorischen Aktivitäten über Regulierungsmaßnahmen bis hin zu Verhaltensaspekten.

Umsetzung: AG4-Aktivität **zur Etablierung und Fortsetzung des Alpen-Dialogs**

- **R3: Verbesserung der grenzüberschreitenden Infrastrukturnetze**

In der Vergangenheit **wurden Infrastrukturnetze aus rein nationaler Sicht geplant und errichtet**. Da das grenzüberschreitende Pendeln bisher weitgehend vernachlässigt wurde, wird dies bei den Plänen zur Infrastrukturentwicklung nicht ausreichend berücksichtigt. Die betroffenen Behörden sollten **den fehlenden Verbindungen und der Suche nach gemeinsamen Finanzierungsmechanismen eine höhere Priorität einräumen**, wobei alle Verkehrsträger berücksichtigt werden sollten.

Im neuen mehrjährigen Finanzrahmen der EU, insbesondere in Programmen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wie Interreg A und B, sollten mehr Mittel für grenzüberschreitende Kleinprojekte mit makroregionalem Mehrwert bereitgestellt werden.

Umsetzung: Gemäß dem Beitrag der EUSALP AG **zu einer besseren Abstimmung der europäischen Finanzmechanismen auf die Bedürfnisse von EUSALP**

- **R4: Verbesserung der Dienste in bestehenden grenzüberschreitenden Netzen**

Da das Transportangebot teilweise sehr schlecht ist, muss die Leistungserbringung sorgfältig analysiert und entsprechend den Bedürfnissen der Nutzer weiterentwickelt werden. Daher müssen ausgewogene grenzüberschreitende Vereinbarungen über die Finanzierung getroffen werden. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass Behörden und Dienstleister zusammenarbeiten, nicht nur um eine ausreichende Interoperabilität und die Bereitschaft zu gewährleisten, die Nutzung von rollendem Material in den Nachbarländern physisch und vertraglich zu ermöglichen, sondern auch um das aktuelle Problem abzumildern, nämlich die **Befugnisse zur Ordnung und Subventionierung des öffentlichen Verkehrs an den nationalen Grenzen.**

Die Erfahrungen aus dem Projekt CrossBorder unterstreichen die hohe Bedeutung von **Interreg A und B** für die Entwicklung von grenzüberschreitenden Projekten. Daher sollte dieses Instrument zur Finanzierung und Koordination von Projekten sowie zur Mobilisierung von Interessengruppen genutzt werden.

Die Europäische Kommission hat bereits TENT-Kernnetz-Korridorkoordinatoren eingerichtet. Eine ebenso nützliche Maßnahme wäre die Ernennung eines **Koordinators für kleine grenzüberschreitende Projekte** und die Einrichtung einer **Kontaktstelle**, die die **fehlenden Verbindungen genau im Auge behält und effizientere grenzüberschreitende öffentliche Verkehrsdienste** unterstützt.

Umsetzung: AG4 und AG5 **werden** das Projekt AlpGov 2 (das Projekt des Alpenraumprogramms, das dazu dient, die Aktivitäten der EUSALP-Aktionsgruppen zu ermöglichen) nutzen, um alle relevanten Interessengruppen in den betroffenen Grenzgebieten auf die Notwendigkeit von Maßnahmen und mögliche Lösungen aufmerksam zu machen.

- **R5: Negative regulatorische Rahmenbedingungen abschaffen oder zumindest versuchen, nach Ausnahmeregelungen zu suchen**

Ein großes Hindernis für gemeinsame Infrastrukturen und Dienste sind unterschiedliche regulatorische Rahmenbedingungen. Dies können verschiedene Vorschriften für öffentliche Ausschreibungen, die Ausbildung von Busfahrern sowie Strom- und automatische Warngeräte in Zügen usw. sein. Diese **regulatorischen Rahmenbedingungen stellen eines der Haupthindernisse dar.** Aber manchmal können sie auch ein Vorwand sein, nicht zu handeln. Soweit diese Rechtsrahmen durch das EU-Recht vorgegeben sind, sollte die Möglichkeit bestehen, nach Ausnahmeregelungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr (mit den Nicht-EU-Ländern Schweiz und Liechtenstein) zu suchen. Dies erfordert den politischen Willen der nationalen und regionalen Behörden, diese Hindernisse abzubauen und mit den zuständigen EU-Institutionen zu verhandeln. Es könnte **eine der ersten Aufgaben des vorgeschlagenen neuen alpinen Dialogs über den Personenverkehr** sein, diese negativen regulatorischen Hindernisse zu ermitteln und gemeinsame politische Maßnahmen einzuleiten.

Darüber hinaus behindern nationale Unterschiede bei den Vergabeverfahren, den Standards für Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) und anderen für die Durchführung von Infrastrukturprojekten relevanten Prozessen die Entwicklung grenzüberschreitender Projekte; **eine Vereinheitlichung dieser Verfahren ist von entscheidender Bedeutung.**

Umsetzung: Eine neue Aktivität soll von AG4 (siehe R2) aufgenommen werden, um dieses Thema zu behandeln.

- **R6: Förderung der grenzüberschreitenden Raum- und Mobilitätsplanung sowie des -managements**

Raumplanung und Mobilitätsplanung enden tendenziell an Grenzen (national, regional oder kommunal). **Aber Mobilität ist keine Frage von Grenzen.** Menschen bewegen sich dort, wo sie zur Arbeit gehen, einkaufen gehen oder ihre Freizeit verbringen. Die zuständigen Behörden sollten daher **Raumordnungspläne über die Grenzen hinweg erstellen und dabei die vielfältigen grenzüberschreitenden Zusammenhänge berücksichtigen**, wie sie beispielsweise auch im [ESPON-Bericht ALPS2050](#) dargestellt sind. Raumordnungspläne sind ein starkes Instrument zur Harmonisierung von Strategien und Maßnahmen in allen Sektoren. Darüber hinaus können Mobilitätspläne im Sinne von Sektorplänen erstellt werden, die zu den oben genannten Raumordnungsplänen beitragen. Mobilitätspläne können die Grundlage für den Aufbau eines **grenzüberschreitenden Mobilitätsmanagements** bilden. Einige wurden bereits installiert, aber es kann noch viel mehr getan werden. Mobilitätsmanager können viele Dienste anbieten, um das Bewusstsein zu schärfen und politische Behörden, Dienstleister, Unternehmen und Pendler zu informieren. **Mobilitätsmanager** haben somit eine Hebelwirkung und der Erfahrungsaustausch zwischen Mobilitätsmanagern im Alpenraum und darüber hinaus sollte gefördert werden.

Umsetzung: Die grenzüberschreitende Raumplanung wäre ein starkes Instrument zur Umsetzung der grundlegenden EUSALP-Idee und sollte daher eines der vorrangigen sektorübergreifenden Themen sein, die in AlpGov 2 behandelt werden sollen.

- **R7: Nutzung der Digitalisierungspotenziale zur Reduzierung der physischen grenzüberschreitenden Mobilität**

Die Digitalisierung bietet große Potenziale, um das physische Pendeln zu reduzieren. Vor allem im Dienstleistungsbereich kann immer mehr von zu Hause oder aus dem Coworking Space gearbeitet werden. Auf diese Weise **kann das Verkehrsaufkommen reduziert werden.** Aber auch in dieser Hinsicht sind regulatorische Rahmenbedingungen manchmal ein Hindernis. Zu diesen **negativen regulatorischen Rahmenbedingungen** gehört das Arbeitsrecht, das die Arbeit von zu Hause aus nicht als offizielle Arbeit anerkennt. Oder, wenn ein in der Schweiz tätiger Pendler nur einen Tag in Frankreich von zu Hause aus arbeitet, fällt er automatisch unter das französische Arbeitsrecht. Dies führt zu enormen administrativen Problemen sowohl für die Unternehmen als auch für die Arbeitnehmer. Das Potenzial der Digitalisierung kann auch besser genutzt werden, um gemeinsame Plattformen wie **Carsharing** zu fördern.

Digitalisierungspotenziale sollten insbesondere genutzt werden, um **ein alpenweites Ticketing-System einzuführen und die Fahrgastinformationen besser zu koordinieren.** Die bestehenden (nationalen und regionalen) Plattformen müssen integriert werden, um auf jeder Plattform Einzeltickets im Alpenraum kaufen zu können. Die Schaffung einer neuen einheitlichen alpinen Plattform für das Ticketing erscheint dagegen weniger vielversprechend, da es große Anstrengungen erfordern würde, diese neue Plattform in Betrieb zu nehmen und den Nutzern bekannt zu machen.

Eine Verpflichtung aller Beteiligten, Einzelfahrscheine für grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen im Alpenraum zu verkaufen, sollte in die [EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste](#) aufgenommen werden.

Umsetzung: AG4 und AG5 führen eine zusätzliche Studie über die Potenziale der Digitalisierung durch und werden die Ergebnisse für ihre weiteren Aktivitäten innerhalb von EUSALP nutzen.

- **R8: Sensibilisierung von Unternehmen und Pendlern für nachhaltigere Pendelwege und Aufbau eines Erfahrungsaustauschs**

Viele **Unternehmen, die Menschen aus dem Ausland einstellen**, sind sich der **besonderen Situation der Grenzgänger** bewusst. Zahlreiche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt. Aber nicht alle Maßnahmen funktionieren gut. Andere Unternehmen sind sich möglicherweise nicht einmal der Bedürfnisse ihrer Mitarbeiter und der möglichen Lösungen bewusst. Daher könnte eine **Untersuchung der Konsumentenbedürfnisse in einem bestimmten Funktionsbereich** ein erster Schritt sein, der von Unternehmensnetzwerken wie Handelskammern oder Behörden durchgeführt werden kann. Im Rahmen des [Projektes CrossBorder](#) wurde eine [Pendler-Toolbox für Unternehmen](#) in allen alpinen Sprachen erstellt. An mehreren Hotspots fanden Workshops mit Interessengruppen statt. Diese Workshops trugen dazu bei, das Bewusstsein der Interessengruppen zu schärfen und bestehende und potenzielle neue Lösungen aufzuzeigen. Dieser Erfahrungsaustausch war sehr willkommen und sollte in den kommenden Jahren weiter gefördert werden. Bei der Besprechung des Erfahrungsaustausches ist zu berücksichtigen, dass die Situation von einem Grenzgebiet zum anderen sehr unterschiedlich ist. Im Alpenraum gibt es sehr dicht besiedelte Grenzgebiete wie Basel und Genf mit einer relativ günstigen Topographie für die Nutzung von zum Beispiel Fahrrädern. Aber es gibt auch andere Gebiete mit ganz anderen Bedingungen, wie das Jura Gebirge oder die Region Terra Raetica zwischen Graubünden (Schweiz), Tirol (Österreich) und Südtirol (Italien) mit einer typisch bergigen Topographie.

Umsetzung: AG4 und AG5 werden das Projekt AlpGov 2 nutzen, um insbesondere bei den Unternehmen in den betroffenen Grenzgebieten das Bewusstsein für den Handlungsbedarf und mögliche Lösungen zu schärfen.

- **R9: Unterstützung von Verhaltensänderung**

Das Projekt CrossBorder hat gezeigt, dass es in einigen Grenzgebieten an Infrastruktur und öffentlichen Verkehrsmitteln mangelt. Aber es gibt auch Regionen wie die Region Basel oder das Alpenrheintal, in denen nachhaltige Transportlösungen für Pendler bereits gut entwickelt sind. Dennoch nutzen die meisten Pendler dort ein privates Auto. Daher ist die Entwicklung psychologischer Konzepte erforderlich, wie man eine Verhaltensänderung hin zu einer nachhaltigen Mobilität unter Pendlern erfolgreich unterstützen kann. Diese Konzepte sollten von den regionalen Behörden der Pendlergemeinden (Heimatort der Pendler und Arbeitsort) finanziert werden und durch nationale und internationale Förderprogramme unterstützt werden. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass diese Konzepte mit einem Kooperationsansatz zwischen Unternehmern, Kommunen, Verkehrsbetrieben und den Pendlern selbst entwickelt werden.

Umsetzung: AG4 und AG5 werden das Projekt AlpGov 2 nutzen, um die Grenzgänger für mögliche Lösungen zu sensibilisieren und über mögliche Interreg-Projekte mehr Maßnahmen in betroffenen Grenzgebieten vorantreiben.

7 DER WEG IN DIE ZUKUNFT

Die Arbeit des Projekts zur grenzüberschreitenden Mobilität und die Empfehlungen sollen **die Grundlagen für weitere Aktivitäten innerhalb von EUSALP und der verschiedenen Interessengruppen schaffen**. Das ARPAPF-Projekt ist daher ein Ausgangspunkt für einen längeren Prozess. Die Möglichkeit, dieses Projekt durch die Kombination **der Arbeit zweier Aktionsgruppen zu realisieren, die durch ARPAPF-Mittel unterstützt wurde, war ein entscheidender Auslöser**. AG4 wird eine Aktivität zur Etablierung eines **Alpenraumdialogs über den Personenverkehr verfolgen**; dieser Dialog soll eine Diskussionsplattform bieten und die Suche nach gemeinsamen Lösungen ermöglichen – von infrastrukturellen und organisatorischen Aktivitäten über Regulierungsmaßnahmen bis hin zu Verhaltensaspekten.

Die Ergebnisse dieses Projekts sollten schließlich **zu einer Verbesserung der Situation in den Grenzregionen führen, einschließlich der Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie der Umweltsituation auf allen Seiten der Grenzen**.

Die endgültigen Ergebnisse und Empfehlungen dieses Projekts werden der EUSALP-Gemeinschaft (die alle sieben Länder und alle 48 Regionen umfasst) und der breiten Öffentlichkeit auf dem **jährlichen EUSALP-Forum in Mailand im November 2019 vorgestellt**. Die Leiter von AG4 und AG5 werden das Thema weiter voranbringen, indem sie die Ergebnisse **in ihren Aktionsgruppen verbreiten und mit den anderen EUSALP AGs teilen**. Die nächste EUSALP-Periode mit einem potenziellen AlpGov-2-Projekt soll dazu dienen, **auf den Ergebnissen aufzubauen und sie auf andere Alpengebiete zu übertragen**, die noch nicht aktiv beteiligt sind, und mit der **Entwicklung eines Alpenraumdialogs über grenzüberschreitende Pendlerfahrten** zu beginnen.

Wenn die Empfehlungen in die Praxis umgesetzt werden, würde die Arbeit von EUSALP einen **klaren und konkreten Nutzen für die Alpenbevölkerung bringen**. EUSALP kann nur durch solche konkreten Aktivitäten vermittelt werden. EUSALP ist in seiner mehrstufigen Governance-Struktur die ideale Plattform, um diese Probleme in Angriff zu nehmen.





CROSS-BORDER MOBILITY IN THE ALPINE REGION

Co-financed by the European Union through the
Alpine Region Preparatory Action Fund (ARPAF)



CIPRA
LIVING IN
THE ALPS