

**Editorial**

Im Rahmen des Projekts MMUST wurden 2019 zahlreiche Aktionen erfolgreich umgesetzt: Durchführung und Auswertung der Verkehrserhebungen, Vereinheitlichung der Daten, Stated-Preferences-Erhebung usw. Dank all dieser Aktionen kann das Modell nach und nach erstellt werden. Nun geht es im Rahmen von MMUST darum, einerseits das Referenzszenario 2017 zu erstellen und andererseits den ersten Entwurf der Raumordnungsszenarien für 2030 und 2040 festzulegen.

**Verkehrserhebungen (EMC<sup>2</sup>)**

Die Erhebung zu den täglichen Fahrten wurde wie geplant im Norden und Osten des SCoTAT (Plan für territoriale Kohärenz der Gemeinde Thionville) durchgeführt, ein Gebiet, für das noch keine Mobilitätsdaten vorlagen.

Insgesamt wurden 830 Haushalte und 1.092 Einzelpersonen ab 5 Jahren befragt. Der Anteil der Grenzgänger wurde besonders beobachtet und erwies sich als für die erwerbstätige Bevölkerung repräsentativ: 44 % der befragten Erwerbstätigen übten ihre Tätigkeit im Ausland aus.

Die Hochrechnung der Ergebnisse wurde Ende 2019 vorgenommen. Die Daten können somit in die Verkehrserhebungen integriert werden, die in der Datenbank des Projekts bereits vorhanden sind.

Eine Veröffentlichung zur Darstellung der Erhebung und ihrer Ergebnisse soll 2020 ausgearbeitet werden.

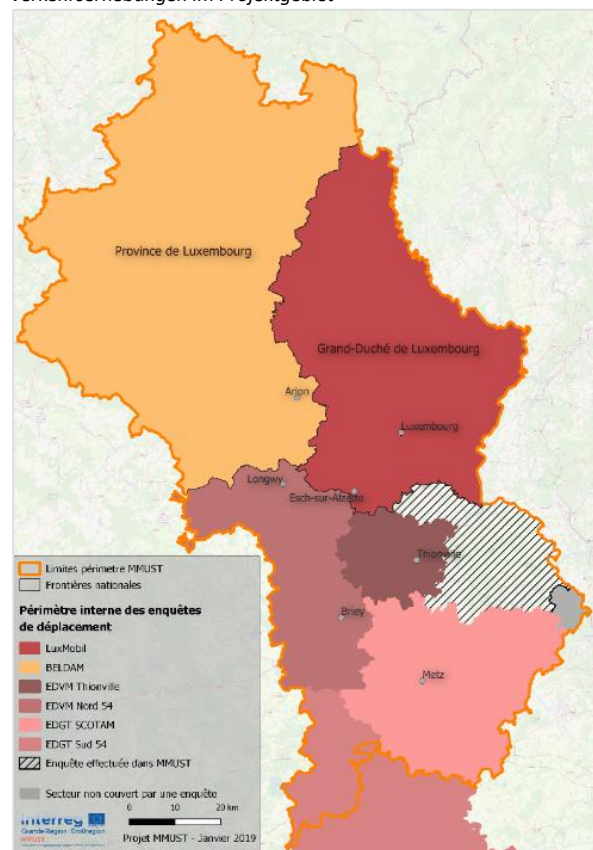
**Stated-Preferences-Erhebung**

Im gesamten Projektgebiet wurde eine Stated-Preferences-Erhebung durchgeführt. Das Hauptziel dieser Stated-Preferences-Erhebung ist es, besser zu verstehen, wie der Einzelne sein Mobilitätsverhalten angesichts neuer oder veränderter Faktoren ändern kann: Schaffung neuer Dienstleistungen, Errichtung von Infrastruktur, Änderung des derzeitigen Angebots usw.

Durch die im Rahmen dieser Erhebung erhaltenen Antworten wird es möglich sein zu verstehen, bei welchen Kriterien angesetzt werden muss, um die Mobilität zu erleichtern, und welche Maßnahmen bzw. Anreize zielführend sind. Die auf dieser Grundlage ausgearbeiteten Lösungen können effizienter sein, denn sie tragen korrekt der Frage Rechnung, wie die Nutzer zu Änderungen ihres Mobilitätsverhaltens veranlasst werden können.

Der Start dieser Erhebung erfolgte am 2. Oktober 2019 im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz mit François Bausch, Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten Luxemburgs, Jean-Luc Bohl, erster Vizepräsident der Region Grand Est, und Philippe Henry, Vizepräsident der Wallonischen Regierung und Minister für Klima, Energie, Infrastruktur und Mobilität. Diese Information wurde vielfach in der lokalen Presse weitergegeben. Bis zum Abschluss der Erhebung wurden mehr als 5.550 Antworten verzeichnet.

Verkehrserhebungen im Projektgebiet

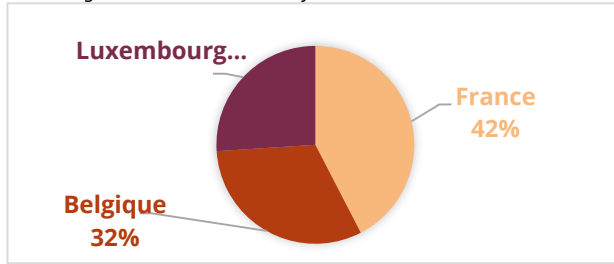


Pressekonferenz zum Start der Stated-Preferences-Erhebung am 2. Oktober 2019

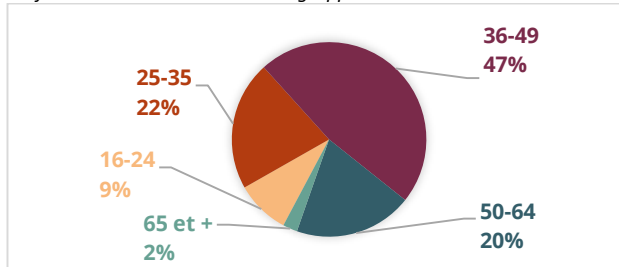


## Profil der Teilnehmer der Erhebung und Merkmale der untersuchten Fahrten

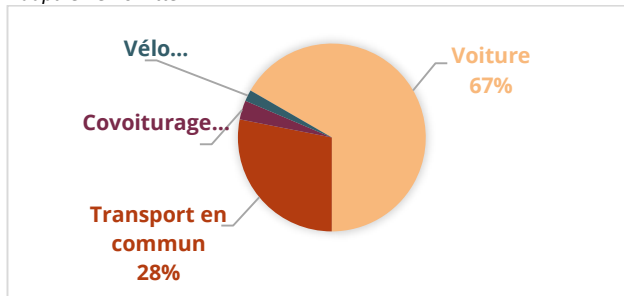
Verteilung der Teilnehmer nach Aufenthaltsland



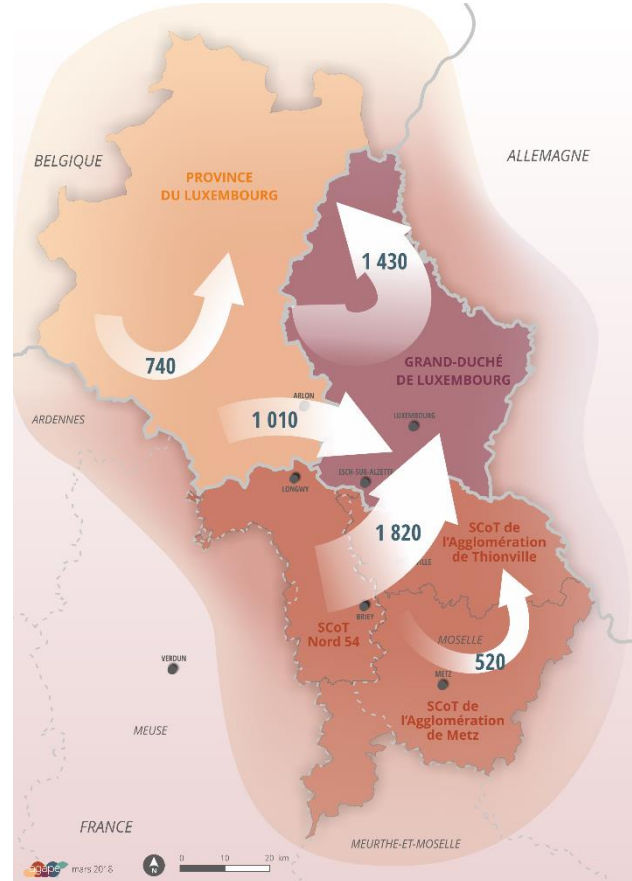
Profile der Teilnehmer nach Altersgruppe



Verteilung nach dem bei den untersuchten Fahrten verwendeten Hauptverkehrsmittel



Start- und Zielort der untersuchten Fahrten der Teilnehmer nach Land



Hinweis für den Leser : 1.820 Befragte berichteten von einer Reise von Frankreich nach Belgien und 740 von einer Reise, die in Belgien beginnt und endet.

Die Antworten im Rahmen der Stated-Preferences-Erhebung wurden zwischen dem 2. Oktober 2019 und 10. Februar 2020 über einen Online-Fragebogen, nach Verteilung und Information im gesamten Projektgebiet, gesammelt. Die unten dargestellten Werte entsprechen den Antworten auf die Fragen zum Hauptwohnsitz des Teilnehmers, seinem Geburtsjahr, seinem üblichen Arbeitsort oder bei Nichterwerbstätigen zum Ziel der letzten Fahrt.

## Sammlung und Vereinheitlichung der Daten

Die Sammlung der Daten ist dahin gehend abgeschlossen, dass die für den weiteren Projektverlauf erforderlichen Informationen zusammengetragen wurden. Wir haben letztendlich eine Liste mit 115 Daten erstellt.

Was die Verkehrserhebungen betrifft, so wurden die genauen Ergebnisse der 7 großen Verkehrserhebungen erfasst, die seit 2010 im Gebiet durchgeführt wurden. Die Vereinheitlichung der Verkehrserhebungen in einer aggregierten Datenbank wurde abgeschlossen. Um die

Größenordnung deutlich zu machen: Diese Datenbank umfasst derzeit ca. 20.000 Haushalte, 40.000 Einzelpersonen und 80.000 Fahrten, zu denen etwa 40 Variablen verfügbar sind. Die Ergebnisse der Erhebung zu Cattenom werden Anfang 2020 integriert.

Neben den Verkehrserhebungen hat auch die Vereinheitlichung der anderen Daten begonnen (Zeitdaten usw.).

## Erstellung des Modells

Die Codierung der Daten zum Straßennetz und zum öffentlichen Nahverkehrsnetz läuft. Es fanden mehrere Fachtreffen der von der Codierung betroffenen Projektpartner statt. Diese Treffen sind wichtig, um sich über die angewandte Codierungsmethode auszutauschen, über die Erfahrungen der Partner und über das Vorgehen im Falle von Hindernissen oder Problemen.

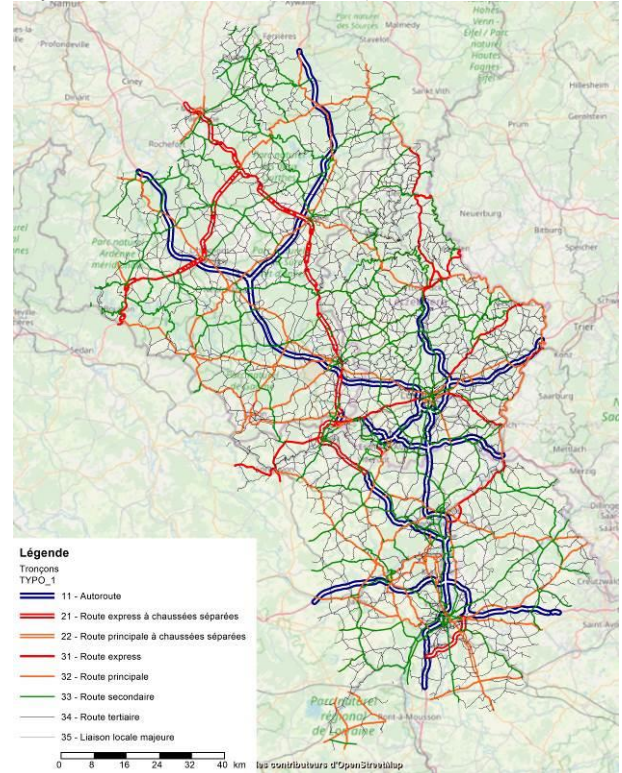
Die Codierung der gesamten öffentlichen Nahverkehrsnetze in einem grenzüberschreitenden Kontext wie dem von MMUST stellt eine echte technische und methodische Herausforderung dar, die im Vorfeld des Projekts sicherlich unterschätzt worden ist. Die Notwendigkeit, Netze verschiedener Betreiber und Länder zu verbinden, macht diese Aufgabe sehr kompliziert. Die Codierung des Straßennetzes hat sich dagegen verzögert, da ein Dienstleister für diese Aufgabe wesentliche Daten nicht bereitgestellt hatte. Diese Codierung wird somit erst im ersten Quartal 2020 abgeschlossen (ursprünglich geplant war Sommer 2019).

Die Erstellung der beobachteten Start-Ziel-Matrizen hat noch nicht begonnen. Mit dieser Aufgabe hätte im letzten Quartal 2019 begonnen werden sollen. Einige notwendige Nachbearbeitungen der luxemburgischen Erhebung Luxmobil und die verspätete Bereitstellung der konsolidierten Daten aus der Cattenom-Erhebung (durchgeführt im Frühjahr/Sommer 2019 im Rahmen des Projekts MMUST, siehe oben) haben den Aufbau der harmonisierten Datenbank und damit die mögliche Erstellung der internen Matrizen des MMUST-Projektbereichs verzögert.

## Raumordnungsszenarien

Es wurde ein Treffen mit den Verantwortlichen des Projekts INTERREG REK-GR (Raumentwicklungskonzept der Großregion) organisiert, um über die operativen Möglichkeiten einer Zusammenarbeit zwischen beiden Projekten zu sprechen. Mehrere Mitglieder des MMUST-Projekts nahmen an den von REK-GR organisierten partizipativen Workshops teil. Jedoch bezieht sich der Ansatz des REK-GR-Projekts insgesamt auf einen zeitlichen und räumlichen Rahmen, der nicht der operativen Feinheit des MMUST-Projekts entspricht. Hier ist also zusätzliche Arbeit erforderlich.

Straßennetz des MMUST-Modells (Januar 2020)



Daneben wurden im Jahr 2019 methodologische Überlegungen zu den spezifischen Zielen der Szenarien des MMUST-Projekts sowie zur Methodik der gemeinsamen Ausarbeitung dieser Szenarien eingeleitet. Die Konsultation der strategischen Partner zu ihren jeweiligen Fachgebieten wird derzeit durchgeführt.

### Nachfrageprognosen

Dabei geht es um die Erstellung kontrastierter Prognosen, deren Vergleich ein besseres Verständnis der Entwicklung des multimodalen Verkehrs im untersuchten Gebiet ermöglicht.

### Angebotsprognosen

Hierbei sollen die Vorhaben in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur und Rechtsvorschriften in kohärente Angebotsprognosen umgesetzt werden.

### Mobilitäts-Szenario

### Verkehrsangebot und -nachfrage

### Zugrundeliegende Themen

Zukunftsorientiertes Szenario

Voraussichtliche Nachfrage

Geplantes Angebot

Bevölkerungen

Beschäftigung

Bildung und Ausbildung

Verkehrsinfrastruktur

Transportbestimmungen

## Verwaltung und Nutzung des künftigen Modells

Mit der Aktion „Leitung eines Verfahrens zum Aufbau einer Partnerschaft für die Nutzung und Verwaltung des Modells“ wurde Anfang 2019 begonnen. Sie wird während der gesamten Dauer des Projekts fortgesetzt. Wir haben ein Benchmarking der bestehenden Governance-Systeme für verschiedene multimodale Modelle durchgeführt. Anhand der Rückmeldungen konnte geklärt werden, welche Fragen bei der Festlegung der Governance des Modells vorrangig zu betrachten sind, insbesondere die Frage nach der Finanzierung, der Verwaltung und der Nutzung, all dies mit dem Ziel, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit nach dem Ende des MMUST-Projekts fortzuführen.

Diese Szenarien werden nun überarbeitet, um dann im Laufe des Jahres 2020 im Lenkungsausschuss und im Fachausschuss vorgestellt zu werden; dabei sollen die Vor- und Nachteile der einzelnen Szenarien dargelegt werden und die Projektpartner aufgefordert werden, sich hinsichtlich ihrer Beteiligung nach Ende des Interreg-Projekts – als Partner, Nutzer, Finanzierungspartner – zu positionieren.

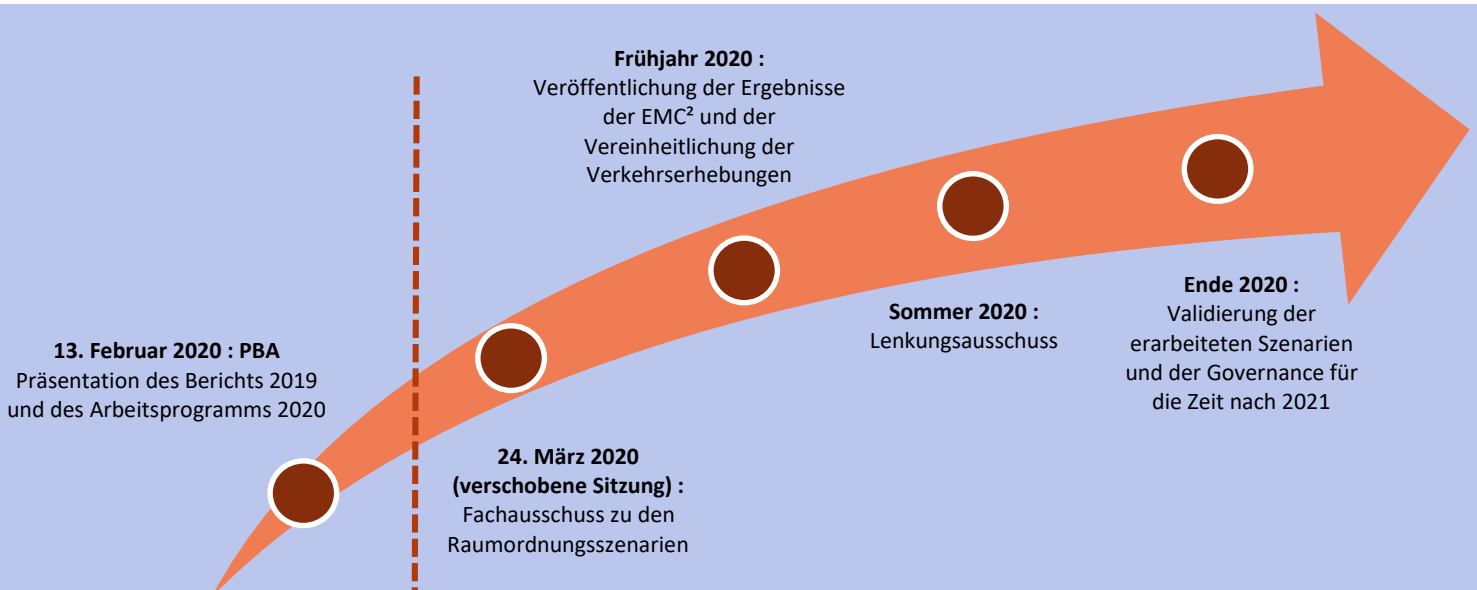
**1. Gouvernance**

- Qui a la propriété du modèle ?
- Qui pilote le modèle (décisions stratégiques) ?
- Qui finance le modèle ?
- Qui a la gestion technique du modèle ?

**2. Utilisation**

- Qui peut utiliser le modèle, et à quelles conditions ?

## Termine 2020



**Interreg** **Grande Région | Großregion**

**MMUST**  
Fonds européen de développement régional | Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

**Axe prioritaire | Prioritätsachse 1**  
Marché du travail intégré  
Intégrierter Arbeitsmarkt

*Modèle multimodal et Scénarios de mobilité transfrontaliers*  
L'objectif du projet est d'élaborer un modèle de prévision des déplacements pour simuler l'effet des politiques de transport et d'aménagement, actuelles et futures, et de construire une vision prospective commune et partagée du territoire.

*Multimodales Modell und Szenarien des Verkehrs über Territorialgrenzen*  
Hauptziel des Projektes ist die Erarbeitung eines vorausschauenden Modells der Bewegungsprofile, um die Auswirkung der derzeitigen und künftigen Transport- und Raumordnungspolitik zu simulieren und eine gemeinsame zukunftsweisende Vision für das gesamte Gebiet zu entwickeln.

**Partenaires du projet | Projektpartner:**

**Coût du projet | Kosten des Projekts: 2 875 601 €**  
**Coût FEDER total | Gesamt EFRE-Betrag: 1 707 279,80 €**

[www.mmust.eu](http://www.mmust.eu)