

# Ein Verkehrskonzept mit klaren Prioritäten für die Region Süden – Süd- Westen des Landes !

Dezember 2001

## Zusammenfassung der Vorschläge

1. Der Staat muß die Gemeinden im Vorfeld der Erstellung des « plan sectoriel transport » einbinden und mit den Gemeinden gemeinsame Prioritäten und Leitlinien für die zukünftige Verkehrspolitik im Süden des Landes festlegen.
2. So sinnvoll es auch ist, primär die Erstellung eines Transportkonzeptes für die Region Süden voranzutreiben, so problematisch wäre es, wenn parallel dazu gleichzeitig vollendete Tatsachen geschaffen werden würden, die auch Auswirkungen auf den Süden haben würden. Deshalb drängt sich kurzfristig die Erstellung eines nationalen Konzeptes auf – ein Stop für weitere Bauvorhaben, mit Konsequenzen für andere Regionen des Landes.
3. Auf nationaler Ebene müssen die Voraussetzung für eine umweltschonende Mobilität geschaffen werden. Hierzu gehören: Gründung einer Mobilitätszentrale, Schaffung des Verkehrsverbundes, Klärung von Finanzierungsfragen zwischen Staat und Gemeinden
4. Nationale Pläne / Vorgaben im Sinne des Umweltverbundes und einer kohärenten Siedlungsentwicklung müssen berücksichtigt werden. Hierzu gehört der neue «programme directeur» der Landesplanung sowie der Plan für eine nachhaltige Entwicklung.
5. Es gilt klare Prioritäten festzulegen betreffend:
  - die Siedlungsentwicklung
  - die Festlegung von Tabuzonen / schützenswerten Gebieten
  - die Prioritäten in der Transportpolitik
6. Neben den Daten über die Bewegungen der Grenzpendler gilt es auch die anderen internen Verkehrsströme im Süden des Landes offen zu legen.
7. Punktuelle Verkehrsprojekte, die nicht im Interesse der Gesamtregion Süden sind, sollten kritisch hinterfragt werden.
8. Im Süden sollte man innovative (Transport-) Wege gehen, in Bezug auf :
  - den Ausbau des Schienennetzes / die Einführung einer modernen Regionalbahn
  - den Ausbau des Bus-Systems (Takt, Gemeinde- bzw. Citybusse usw.)
  - eine gezielte Förderung von Rad- und Fußverkehr
  - neue Initiativen im Bereich der umweltschonenden Mobilität (wie z.B. Verkehrskonzepte für eine Aktivitätszone).



## Ein Verkehrskonzept mit klaren Prioritäten für die Region Süden – Süd-Westen des Landes !

Es ist begrüßenswert, daß unter der Federführung des Innenministeriums derzeit an einem sektoriellen Konzept «Transport» für den Süden des Landes gearbeitet wird. Dies ist umso wichtiger, als einerseits die Verkehrsproblematik immer augenscheinlicher wird und andererseits der Bau zahlreicher neuer Straßen im Süden des Landes zur Diskussion steht.

Somit ist es zwingender denn je, im Rahmen einer auf die Zukunft ausgerichteten Transportpolitik zu versuchen, eine umweltschonende Mobilität zu organisieren.

Der Mouvement Ecologique erachtet es als äußerst wichtig, daß sich die Südgemeinden zu Wort melden – noch bevor das Transportkonzept seitens des Innen-, Bauten- und Transportministeriums definitiv vorliegt. Es ist in der Tat unabdingbar, daß die Akteure aus der Region im Vorfeld der Erstellung dieses so wesentlichen Dokumentes ihre Interessen einfließen lassen, dies u.a. in Bezug auf

- die Ausrichtung des Dokumentes
- die Prioritäten der Transportpolitik von morgen
- den Zusammenhang der Transport- und der Urbanisierungspolitik im allgemeinen.

Hier gilt es einen Grundkonsens herbeizuführen und die Ansichten der Gemeinden bzw. der BürgerInnen zu berücksichtigen.

Mischen sich die Gemeinden nicht im Vorfeld der Erstellung des Dokumentes aktiv in die Diskussion ein, so besteht die Gefahr, mit dem Entwurf des «plan sectoriel transport» vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden. Auch wenn ohne Zweifel der Meinung der Gemeinden Rechnung getragen werden soll, dürfte es sehr schwer sein ein Konzept, das einmal auf dem Tisch liegt, noch in seinen Grundsätzen abzuändern.

Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, daß folgende Elemente im Rahmen der Erstellung eines sektoriellen Planes «Transport» für die Südregion berücksichtigt werden müßten:

Vorbemerkung :

## Das Kind mit dem Namen nennen – gegen eine weitere Salamiaktik im Verkehrsbereich

So begrüßenswert es ist, daß sich die Regierung dafür entschieden hat, einen spezifischen «plan sectoriel transport» für die Region Süden zu erstellen, so problematisch ist jedoch die Tatsache, daß somit (noch) kein kohärentes nationales Verkehrskonzept entwickelt wird und de facto z.T. eine Entkoppelung dieser konzeptuellen Arbeit von der konkreten derzeitigen Planung verschiedener Straßenbauprojekte erfolgt.

Transportpolitik ist ein Ganzes: eine Maßnahme im Zentrum des Landes kann durchaus Auswirkungen auf den Süden haben und umgekehrt.

Inakzeptabel ist es so z.B., daß der Bau der Westvariante der Nordstraße bis zur Arloner Autobahn geplant wird, ohne die Auswirkungen auf das Straßennetz im Süden zu analysieren. Scheinbar soll hier die legale Prozedur bereits Beginn nächsten Jahres in die Wege geleitet werden. Dabei ist gewußt, daß die Autofahrer welche vom Norden her kommen, kaum alle die Autobahn nutzen, sondern sich vielmehr ihren Weg durch die Gemeinden im Süden suchen werden.

Wird dann nicht unweigerlich die Westvariante – in der Logik der Straßenbauer – neue Straßen im Süden des Landes oder zumindest neuen Verkehr nach sich ziehen?

Seit Jahrzehnten wird die Transportpolitik und insbesondere der Straßenbau in diesem Land scheinbar durchgeföhrt. Mit den bekannten Resultaten – es fand immer nur eine Verlagerung des Verkehrs von einer Gemeinde / Region auf die andere statt.

Die Thematik muß endlich an der Wurzel angegangen werden, im Rahmen eines kohärenten Konzeptes für das ganze Land.

Äußerst problematisch ist zudem, daß der Süden nun scheinbar erhalten soll, um auch die Verkehrsprobleme des Zentrums in den Griff zu bekommen. Beispiel: Ausbau der Collectrice du Sud. Wenn hier an einem Ausbau geplant wird, so erfolgt dies nicht im Interesse der Einwohnerinnen und Einwohner der Region Süden. Nein: es geht primär darum eine Entlastung der Umgehungsstraße der Stadt Luxemburg herbeizuföhren! Dies wurde u.a. auch im Rahmen von Debatten zum Ausbau des Gaspericher Kreuzes in aller Deutlichkeit in der Abgeordnetenversammlung deutlich.

Es kann und darf nicht sein, daß die Lebensqualität im Süden des Landes verschlechtert wird, damit in der Region Zentrum der Individualverkehr wieder zügiger voran kommen könnte!

## 1. Auf nationaler Ebene die richtigen Voraussetzungen schaffen

---

Auf nationaler Ebene gilt es verschiedene Grundvoraussetzungen zu schaffen, damit auch ein regionaler Transportplan den Anforderungen gerecht werden kann. Hierzu gehören u.a. folgende Maßnahmen

- Mobilitätszentrale gründen: Um die Probleme bezüglich der Information der BürgerInnen über die öffentlichen Transportmittel zu beheben sowie neue Initiativen in diesem Bereich zu ermöglichen, drängt sich umgehend die Schaffung einer Mobilitätszentrale auf. Ziel einer derartigen Zentrale ist:

- als Anlaufstelle zu fungieren, wo der interessierte Bürger Informationen über das gesamte Netz aus einer Hand erhält
- Gemeinden, Betriebe, Vereine ... bei neuen Projekten zu beraten
- neue Angebote (Nachtbus, Ruftaxi...) in die Wege zu leiten.

- Schaffung eines Verkehrsverbundes: Die Gründung eines nationalen Verkehrsverbundes ist von vorrangiger Bedeutung für eine weitgehende Verbesserung des öffentlichen Transportes und sollte umgehend vom Transportministerium gewährleistet werden. Ziel eines Verbundes von Transportministerium, Gemeinden, Eisenbahn, RGTR, AVL, TICE ... ist u.a.:

- eine verstärkte Koordination der öffentlichen Transportmittel zu gewährleisten
- die Planung neuer Angebote auch in den Gemeinden zu erleichtern
- eine optimierte Information über den öffentlichen Transport zu gewährleisten.

- Finanzierungsmodus des öffentlichen Transportes überdenken: Der öffentliche Transport wird nur dann einen Aufschwung erhalten, wenn auch spezifische Fragen der Finanzierung der öffentlichen Transportmittel transparenter geklärt werden. Hierzu gehören u.a. folgende Maßnahmen :

- es gilt klare Regeln zu erstellen, von wem nutzerfreundliche und attraktive Bushaltestellen bzw. Bahnhöfe finanziert und entwickelt werden sollen. Unverständlich ist z.B., warum ein sog. City- oder Gemeindebus nicht vom Staat finanziell unterstützt wird: neue Finanzierungsmechanismen drängen sich auf
- regionale Verkehrskonzepte helfen Probleme über die Gemeindegrenzen hinaus in den Griff zu bekommen: der Staat sollte die Erstellung derartiger Konzepte finanziell prioritär unterstützen – ebenso wie die Umsetzung bestimmter im Konzept vorgesehener Maßnahmen
- Tempo-30-Gebiete sind – erfolgen sie flächendeckend – recht kostenintensiv für Gemeinden. Auch hier sollte über eine Kooperation Staat-Gemeinden nachgedacht werden.
- Das Motto «Priorität für den öffentlichen Transport» muß umgesetzt werden. Schnellere öffentliche Transportmittel resp. weniger Verspätungen bei den Fahrzeiten erfordern eine bewußte Busvorbereitung an den Ampeln, die weitere gezielte Einrichtung von durchgehenden Busspuren sowie den Verzicht auf Busbuchten.

## 2. Nationale Entwicklungsziele berücksichtigen

---

Auf nationaler Ebene gibt es bereits politische Absichtserklärungen, die auch bei den Planungen im Süden berücksichtigt werden müßten:

- Entwurf des «Programme directeur» der Landesplanung berücksichtigen: Seit zwei Jahren liegt der Entwurf des neuen « Programme directeur » der Landesplanung vor. Dieser legt wichtige Prinzipien auch im Transportbereich fest. So z.B., daß eine Aktivitätszone grundsätzlich an das Schienennetz angebunden sein sollte, eine Dezentralisierung der Arbeitsplätze erforderlich ist u.a.m.

Nach Ansicht des Mouvement Ecologique muß der neue «plan sectoriel transport» im Süden des Landes unbedingt auf dieses wesentliche Dokument abgestimmt sein.

- Plan für eine nachhaltige Entwicklung: Dieser von der letzten Regierung gutgeheissene Plan sieht vor, daß im Jahre 2010 ein «modalsplit» von 30% (öffentliche Transportmittel) zu 70% (Individualverkehr) erreicht werden soll. Der Transportminister seinerseits tritt für eine Einteilung 25%-75% ein. Gleichzeitig sieht der Plan für eine nachhaltige Entwicklung bzw. das von Luxemburg unterschriebene Kyoto-Protokoll eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 28% bis spätestens zum Jahre 2012 vor.

Der Mouvement Ecologique ist deshalb der Überzeugung, daß der «modal split» der öffentlichen Transportmittel von 30% ein absolutes Minimum ist. Nimmt der Verkehr - u.a. aufgrund der starken Bevölkerungszunahme - weiter zu, würde sogar eine Verbesserung des «modal split» die erreichten CO<sub>2</sub>-Reduktionen wieder zunichte machen. Die Transportpolitik muß sich (losgelöst von sonstigen Fragen der Lebensqualität) prioritär auch an den Zielen der CO<sub>2</sub>-Reduktionspolitik orientieren.

## 3. Transport- und raumplanerische Prioritäten festlegen

---

Die Transportpolitik im Süden des Landes planen zu wollen setzt voraus, daß ein Konsens über

- die Prioritäten im Transportbereich sowie
- zentrale Aspekte u.a. der zukünftigen Raumnutzung in der Region Süden besteht.

An sich wäre es nur logisch, wenn vor jedweder Detailplanung primär ein Konsens in einer Reihe von Grundfragen herbeigeführt werden würde.

Dies ist umso wichtiger, wenn man die Diskussion über das Anwachsen der Bevölkerung berücksichtigt.

Hierzu zählen für den Mouvement Ecologique folgende Elemente

\* Siedlungsentwicklung prioritär in Zusammenhang mit öffentlichem Transport setzen

Von eminenter Bedeutung ist eine Verknüpfung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Das Motto der Landesplanung «circuler moins - diminuer les nuisances par une réduction du trafic" soll gemäß Direktiven der Landesplanung erreicht werden u.a. durch die Schaffung von Siedlungsstrukturen, die zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrswege beitragen.

Im Klartext bedeutet dies u.a. daß der öffentliche Transport mit der Siedlungsentwicklung und anderen sektoriellen Planungen weitaus konkreter als bis jetzt abgestimmt werden muß. In Zukunft müssen ähnlich wie im Ausland

- neue Siedlungs- bzw. Aktivitätszonen prioritär entlang schienengebundener Transportwege ausgewiesen werden: dies bedingt für den Süden, daß im Rahmen eines immer dringlicher werdenden regionalen Entwicklungskonzeptes prioritäre Siedlungsräume im Konsens zwischen Staat und Gemeinden festgelegt werden.
- bestehende Siedlungs- bzw. Aktivitätsgebiete mittels neuer Schienenwege / Buszubringern bzw. Haltestellen oder aber im urbanen Raum selbst mittels City- / Gemeindebus mit einem ansprechenden Takt an den öffentlichen Verkehr angebunden werden.

\* Schutz- und Naherholungsgebiete für die zukünftigen Generationen erhalten !

Eine weitere Zerschneidung ortschaftsnaher Erholungsräume, eine weitere Zerstörung landschaftlich wertvoller Naturräume ist im Süden des Landes nicht zumutbar. Schutz- und Erholungsräume stellen Tabuzonen dar, die rechtskräftig geschützt werden müssen.

Deshalb sollten von Staat und Gemeinden im Vorfeld jedweder weiteren Transportplanung festgelegt werden, welche Grünzonen unbedingt erhalten werden müssen – für die Naherholung, aus der Sicht des Naturschutzes, um eine weitere unzulässige Zersiedlung der Landschaft zu verhindern.

Dazu zählen u.a. die « zone verte interurbaine » zwischen Süden und Zentrum, wo es gilt ein Zusammenwachsen der beiden Ballungsräume zu verhindern und im Rahmen des regionalen Entwicklungskonzeptes einvernehmlich regelrechte « barrières à l'urbanisation » festzulegen.

Ebenso sollten die Aussagen, die anlässlich der Planung der « collectrice du sud » gemacht wurden, erneut bestätigt werden. Hier wurde festgehalten, daß die « collectrice » die nördliche Grenze für die Bebauung im Süden des Landes darstellen würde.

Nur so kann der Süden auch langfristig attraktiv bleiben, auch für potentielle zukunftsweisende Betriebe, für die die Lebensqualität ihrer Angestellten seit langem als

sogenannter «weicher» Standortfaktor gesehen wird.

Außerdem gilt es den bestehenden landwirtschaftlichen Betrieben im Süden des Landes eine Überlebenschance einzuräumen. So manch ein Betrieb hat bereits Terrain für staatliche Infrastrukturprojekte hergeben (müssen) (z.B. auch « Collectrice du Sud ») – hier gibt es sonder Zweifel Grenzen !

#### \* Klare Prioritäten im Transportbereich festlegen

Der Mouvement Ecologique definierte die Prioritäten im Bereich der Transportpolitik im Rahmen seiner Broschüre « Initiativ 21 – 21 Virschléi fir eng aner Mobilitéit » wie folgt:

- der Autoverkehr soll soweit wie möglich vermieden werden
- Verkehr, welcher nicht vermieden werden kann, sollte auf umweltschonende Transportmittel verlagert werden
- der verbleibende, unvermeidbare Autoverkehr sollte so umweltschonend wie möglich gestaltet werden (z.B. durch eine bessere Auslastung der Wagen...).

Deshalb wäre es bei einem Regionalplan Süden nach Ansicht des Mouvement Ecologique dringendst geboten in diesem Sinne klare verkehrspolitische Prioritäten und Ziele festzulegen.

In diesem Zusammenhang ist es erforderlich eine weitgehende Potentialanalyse durchzuführen, welcher Anteil des Individualverkehrs (im Berufs- bzw. Freizeitbereich) auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden kann und welche Folgen dies in Bezug auf die Infrastrukturen und Angebote von letzterem hätte.

Zur Erstellung einer solchen Potentialanalyse ist das Vorlegen in übersichtlicher, allgemein verständlicher Form von Basisdaten notwendig.

#### \* Grenzüberschreitende Aspekte / Pendlerverkehr stärker in den Vordergrund stellen

Der Verkehr der Grenzpendler beeinträchtigt in prägendem Ausmaß die Situation in Luxemburg. Grenzüberschreitende Aspekte sollten deshalb stärker in den Vordergrund gestellt werden : dies reicht vom Angebot über finanzielle Abmachungen betreffend Park & Ride-Anlagen im Ausland bis hin zu spezifischen Tarifen.

#### 4. Zusammenführung der notwendigen Basisdaten im Bereich «Verkehr»

---

Derzeit wird seitens der ILRES im Auftrag des Transportministeriums eine sehr umfangreiche Zählung der Grenzpendler durchgeführt. Diese Tatsache ist als äußerst positiv zu werten.

Allerdings wäre es nach Ansicht des Mouvement Ecologique dringend geboten, vor konkreten Verkehrsplanungen im Süden auch zu untersuchen, welches die internen

Verkehrsströme innerhalb der Südregion selbst bzw. aus der Südregion nach aussen sind (Ziel- und Querverkehr).

Es ist uns nicht bekannt, ob in diesem Zusammenhang eine entsprechende Analyse durchgeführt wird. Zur Verfügung stehen an sich die Daten der Erhebung die 1997 (oder 1998) in Zusammenhang mit der BTB-Studie gemacht wurden und die von der «Cellule mobilité transport CMT» verwaltet werden.

### Wann kommt das Syndikat der Südgemeinden PROSUD ?

Die Region Süden ist ein Ganzes und sollte mit einer Stimme für eine Lösung der Transportprobleme eintreten. Verheerend wäre, wenn Verbesserungen im Sinne einer Gemeinde auf Kosten einer anderen Gemeinde gehen würden.

Deshalb sollten keine isolierten Projekte durchgeführt werden – sondern nur solche, die im Rahmen eines Entwicklungskonzeptes für die Region Süden gutgeheissen wurden. Dies gilt sowohl für prioritäre Raumnutzungen (Wohnungsbau, Aktivitätszonen, Umgehungsstraßen...) wie auch den Ausbau bestehender Infrastrukturen oder aber den Bau neuer Straßen.

ProSud ist das geeignete Gremium, um eine koordinierte Planung der Südregion zu gewährleisten.

## 5. Innovative (Transport-)Wege im Süden gehen

---

Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, daß im Rahmen eines zu erstellenden Gesamtverkehrs-Konzeptes für den Süden des Landes im Rahmen des «plan sectoriel des transports» eine absolute Priorität für den Umweltverbund (Zug, Bus, Radfahrer, Fußgänger) zu gewährleisten ist, um eine Verbesserung des «modal-split» durch eine nutzerfreundliche Infrastruktur zu ermöglichen und um vor allem die großen Pendlerströme zwischen der französischen Grenze und Luxemburg-Stadt auf umweltverträgliche Art und Weise aufzufangen.

Dabei gilt es eine Hierarchie zu berücksichtigen: Schiene mit modernen «Train-Tram»-System als Rückgrat des öffentlichen Transportes sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West-Richtung bzw. in Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Verkehr. TICE bzw. RGTR haben – neben anderem – in diesem Zusammenhang auch eine prioritäre Zubringerfunktion. Auf kommunaler bzw. Stadtteilebene sollte die Idee der City- bzw. Gemeindebusse verallgemeinert werden.

Der Komplementarität der einzelnen Elemente des Umweltverbundes kommt im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes eine entscheidende Rolle zu.

Hierzu gehören u.a. folgende Maßnahmen :

### Systematischer Ausbau des Schienenverkehrs

- Die ins Auge gefaßte direkte Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt und Esch/Alzette ist landesplanerisch ein absolutes «must»; ihre Planung sollte u.a. eine Anbindung der Aktivitätszonen «Foetz», «Leudelange» und «Cloche d'Or» berücksichtigen. Eine solche Verbindung ermöglicht den Verkehr an seiner Quelle aufzufangen, dies im Gegensatz zu stadtnahen «Park and Ride»-Parkplätzen (z.B. Ausbau «Bouillon»), der zwar die Stadt Luxemburg von einem gewissen Verkehrsaufkommen verschont, nicht jedoch das weitere Umland! Dies gilt ganz besonders für das Auffangen der Pendlerströme aus dem französischen Grenzgebiet.
- Um den regionalen Verkehr im Süden zwischen Düdelingen, Esch/Alzette und Petingen stärker in Richtung öffentlichen Transport zu verlagern ist die Erstellung eines regionalen (Train-) Tram-Systems unerlässlich. Die Nutzung der nicht mehr benötigten ARBED-Linien soll miteingeplant werden, wobei eine Anbindung des Train-Tram-Systems zum Zentrum von Belval, den Industriebrachen «Crassier Ehlerange», dem «Crassier Monnerich» «Lentille» sowie dem «Crassier Terres Rouges» mit ihren neuen Bestimmungen erfolgen sollte.
- Diese einmalige Chance den «neuen» Süden mit einer modernen Regionalbahn zu erschließen und somit einen Qualitätssprung im öffentlichen Transport herbeizuführen, kann und darf nicht vertan werden.

Es ist für den Mouvement Ecologique in diesem Zusammenhang unerlässlich, daß das «Flaggschiff» Belval dabei nicht nur am Rande von diesem regionalen Tram bedient, sondern im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung - und im Gegensatz zum Beispiel «Kirchberg» - direkt in seinem Zentrum (siehe Utopolis, kulturelles Angebot, Arbeitsplätze ...) mit einem effizienten öffentlichen Verkehrsträger und -angebot erschlossen wird. Um «Belval» vollauf aufwerten zu können muß im Zentrum des neu zu erschließenden Gebietes ein Bahnhof errichtet werden, und nicht an der Peripherie. Außerdem ist es unerlässlich, die Infrastrukturen betreffend den öffentlichen Transport vor resp. zumindest parallel zu den Straßenbauten zu gewährleisten. Es ist begrüßenswert, daß im Rahmen des Architekten-Wettbewerbes diese Priorität zumindest von einem der zurückgehaltenen Projekte berücksichtigt wird.

- Ein Park & Ride Areal auf Belval-Ouest erscheint nur kurzfristig (in einem bescheidenen Ausmaß) sinnvoll. Weitaus notwendiger ist die erwähnte direkte Erschließung durch ein regionales (Train-)Tramsystem in direkter Verbindung u.a. mit dem französischen Grenzbereich.
- Die Regionalbahn muß selbstverständlich
  - in das nationale CFL-Netz integriert werden durch eine Anbindung an die Strecke Esch – Petingen sowie die neue Direktverbindung Esch/Alzette – Luxemburg
  - auf das Busnetz TICE, RGTR-Linien sowie die Gemeindebusse abgestimmt werden

- mit den grenzüberschreitenden Angeboten verknüpft werden.
- Generell sollte untersucht werden, wie eine Optimierung der Schiene erreicht werden kann. Maßnahmen reichen von der Gestaltung neuer Haltebahnstellen über die Verbesserung der Fahrtzeiten. Hierbei gilt es zudem ein besonderes Augenmerk auf den Bahnhof Luxemburg-Stadt zu richten, der riskiert in der heutigen Form an seine Kapazitätsgrenzen zu stossen.

### Kundenfreundlicher Ausbau des Bus-Systems in der Region Süden

Als Ergänzung bzw. komplementär zu den Verbesserungen im Bereich des Schienenangebotes sollte auch der Bus-Service substantiell verbessert werden – dies sowohl auf der Ebene des TICE wie auch auf der Ebene der RGTR-Busse.

\* Mittlerweile hat das Transportministerium die Busverbindungen des Südens zur Hauptstadt verbessert. Mindestens so bedeutend ist aber ein Ausbau der öffentlichen Transportmittel in der Region Süden selbst.

Im Alzettetal bzw. Linie Steinfort - Luxemburg fährt mittlerweile alle 10 bzw. 20 Minuten ein Bus zur Stadt. Obwohl der Süden weitaus dichter bebaut ist als das Alzettetal, sind die Verbindungen der öffentlichen Transportmittel in der Minette-Region als weitaus schlechter zu bezeichnen.

\* Der Bus als Zubringerdienst zu den Bahnhöfen sollte entscheidend verbessert werden.

\* Es gilt den Takt im TICE-Bereich wesentlich zu verbessern. Hierzu gehört u.a.:

- Einsatz von zusätzlichen Bussen ("Taktverdichtung")
  - \* während den Spitzenzeiten (Arbeitspendler und Schülerverkehr)
  - \* abends
  - \* mehr Fahrten an Wochenenden und nachts
  - \* neues System für das Angebot in der Fläche (z.B. Rufbusse, Ruftaxi)
  - \* an Sonn- und Feiertagen
- Höhere Frequenzen der Busse ("Taktausbau") durch den Ausbau des Angebotes
  - \* von 8:00 bis 20:00 Uhr auf 7:00 bis 21:00 Uhr
  - \* an Wochenenden
  - \* am Abend

\* Absolut notwendig ist die Einrichtung von Busspuren und Ampelvorschaltanlagen.

\* Desweiteren muß untersucht werden, in welchen Gemeinden verstärkt City- bzw. Gemeindebusse eingesetzt werden können.

\* Außerdem gilt es die öffentlichen Transportmittel stärker auf spezifische Benutzer (Schüler, Nutzer am Abend und am Wochenende für kulturelle und Freizeitbelange) auszurichten.

- Zudem drängt sich eine substantielle Verbesserung der Koordination von Bus und Bahn (u.a. Abstimmung der Fahrtzeiten, Verbesserung des Zubringerdienstes der Busse zu den Bahnhöfen) auf: höhere Frequenz der Züge an Wochenenden, am Abend, Erhöhung des Taktes von 30 auf 20 bzw. 15 Minuten. Ebenso notwendig ist ein Überdenken der augenblicklichen Tarifgestaltung. So u.a. für Familien/Gruppen, bei Fahrten an Wochenenden, Einführung einer Wochenkarte, gewisses Umdenken bei der Definierung von Kurzstreckentickets.

### Rad- und Fußverkehr ausbauen

Die Analyse der Verkehrsströme im Süden des Landes wird ohne Zweifel auch aufzeigen, daß so mancher Verkehr in der Region selbst geschaffen wird und sich z.B. so manche Fahrt mit dem Wagen auf 2-3 km beschränkt. Hier kommt der Förderung sowohl des Radverkehrs als auch des Fußgängerverkehrs eine zentrale Bedeutung zu. Es drängen sich zahlreiche Maßnahmen in diesem Sinne auf, genannt seien an dieser Stelle nur einige wenige:

- Schaffung eines zusammenhängendes Radwegenetzes für den Süden des Landes
- Systematische Einrichtung von Fahrradabstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden, an Bahnhöfen usw.
- Entwicklung eines Fußwegenetzes innerhalb der Ortschaften
- ...

### Innovative Wege gehen

Darüber hinaus sollte man im Rahmen des Transportkonzeptes Süden auch innovative Wege gehen. Eine Vielzahl punktueller – sehr gezielter Maßnahmen – wie sie leider in Luxemburg noch nicht üblich sind, kann einen substantiellen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation leisten. Bei einem «Verkehrsplan Süden» sollten deshalb auch Aspekte wie folgende bedacht werden wie:

- Für welche Industriezonen bietet sich die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes nach modernsten Kriterien an (z.B. «Job-Tickets, Car-Sharing, spezifische Vanpools usw.) ? Welches kann hier auch die Rolle des Staates sein ? Welches derjenige einer Gemeinde ?
- Welche Entlastung des Straßennetzes könnte die Einführung von Car-Sharing und Mitfahrzentralen haben ?