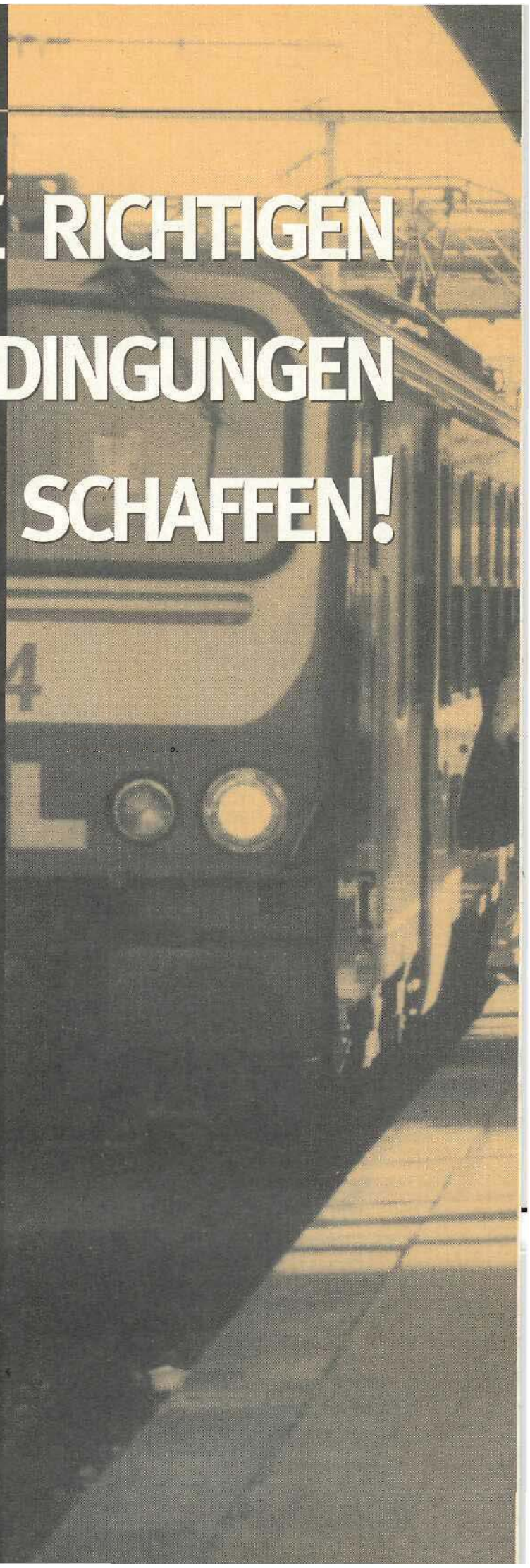
DIE RICHTIGEN RAHMENBEDINGUNGEN SCHAFFEN!

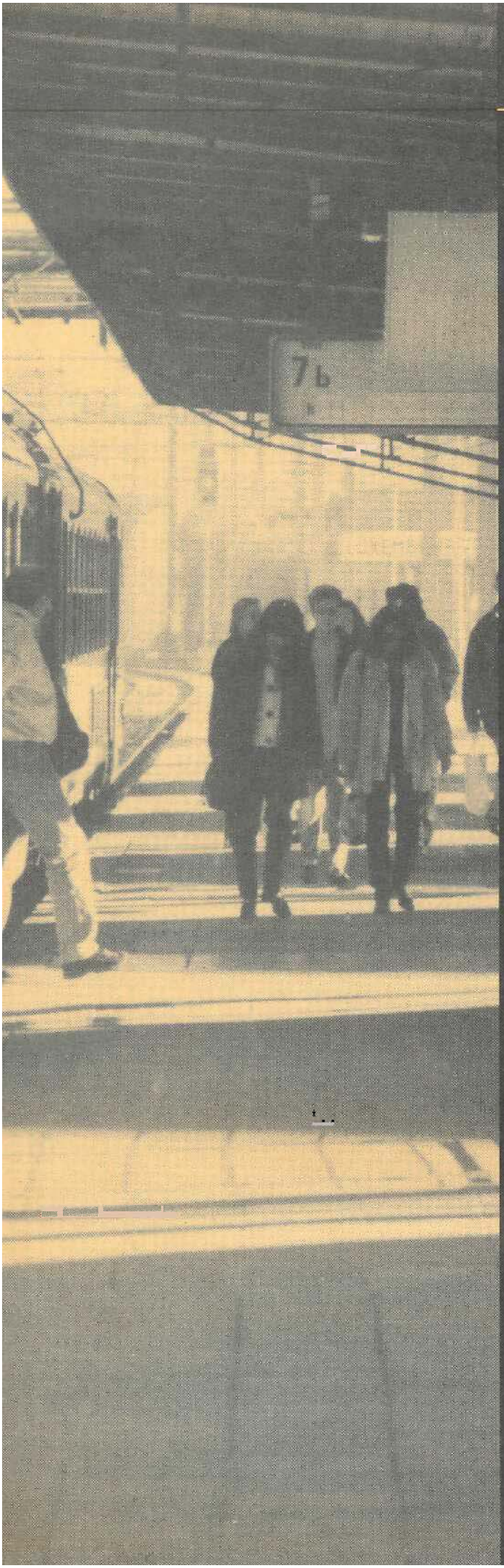


INITIATIV 1
ZUSAMMENARBEIT MACHT STARK
GRÜNDUNG EINES NATIONALEN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSVERBUNDES

INITIATIV 2
EIN ATTRAKTIVER UMWELTVERBUND BRAUCHT EINEN NAMEN
EINRICHTUNG EINER MOBILITÄTSZENTRALE

INITIATIV 3
AKZENTE BEI DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG SETZEN!
BESSER PLANEN UND DIE DEZENTRALISIERUNG BEWUSST UNTERSTÜTZEN

INITIATIV A
KOOPERATION AUCH MIT DEN NACHBARREGIONEN
DIE TÄGLICHEN ARBEITSPENDLER AUS DER GRENZREGION NICHT VERGESSEN



Maßnahmen einer einzelnen Gemeinde oder eines Betriebes zur Förderung des Umweltverbundes sind äußerst wichtig; sie können bereits zu erheblichen Verbesserungen führen.

Doch all jene Arbeiten werden wesentlich erleichtert bzw. unterstützt, wenn der Staat die bestmöglichen Rahmenbedingungen schafft. Er muß dafür Sorge tragen, daß:

- die Zusammenarbeit zwischen allen Verantwortlichen im Verkehrsbereich in Zukunft verstärkt wird: nur so können Maßnahmen besser aufeinander abgestimmt, geplant und Gelder gespart werden;
- eine nationale Stelle geschaffen wird, die Ansprechpartner für alle Fragen des Umweltverbundes ist;
- der Verkehr bei Planungen stärker berücksichtigt wird: eine Rockhalle, eine Schule, ein Kulturzentrum, eine Industrie sollen dort angesiedelt sein, wo sie gut mit den öffentlichen Tränsportmitteln erreicht werden können;
- der Einzelne möglichst in der Nähe vom Arbeitsplatz oder einer Freizeiteinrichtung wohnt und in die Dezentralisierung von Aktivitäten investiert wird;
- schnellstens Maßnahmen für die knapp 60.000 täglichen Grenzpendler getroffen werden. Es wäre widersinnig, diese weiterhin aus der Verkehrsdiskussion auszuklammern.

GRÜNDUNG EINES NATIONALEN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSVERBUNDES

Besser organisierte und attraktivere Transportmittel sind möglich, wenn der Staat, die Gemeinden, die Busunternehmen, die Bahn, private Organisationen usw. enger zusammenarbeiten. Nur so kann z.B. das Angebot von Bus/Bahn besser aufeinander abgestimmt, ein einheitlicher Fahrplan fürdas ganze Land geschaffen und eine ausreichende Beratung der Bürger in die Wege geleitet werden. Dieser Zusammenschluß der verschiedenen Akteure im Verkehrsbereich ist das Ziel eines sogenannten "nationalen öffentlichen Verkehrsverhundes ".

Die enge Zusammenarbeit in einem Verkehrsverbund würde Bus und Bahn attraktiver und stärker machen.

Viele Fahrpläne in einem vereinheitlichen und die Fahrzeiten besser aufeinander abstimmen: eines der Ziele des Verkehrsverbundes.

DER VERKEHRSVERBUND - EIN SCHLAGKRÄFTIGES INSTRUMENT

Der Verkehrsverbund kann maßgeblich dazu beitragen, die öffentlichen Transportmittel attraktiver zu gestalten und heutige Probleme zu beseitigen. Dies, indem u.a. folgende Ziele erreicht werden:

- Eine gezielte Abstimmung und gemeinsame Planung der verschiedenen Arbeiten, damit das Angebot erheblich verbessert wird: z.B. Fahrpläne von Bus und Bahn, die Streckenbedienung durch verschiedene Busunternehmen, die Mindeststandards bei Bus und Bahn;
- Eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der unterschiedlichen Tarife, um z.B. eine bessere Übersicht der Fahrpläne zu ermöglichen;
- Die Verbesserung des öffentlichen Transportes in dünn besiedelten Regionen, z.B. durch die Einrichtung von besonderen Angeboten in diesen Gegenden (Rufbusse o.ä);
- Eine Verlängerung und ein Ausbau des Angebotes zu den sogenannten Schwachverkehrszeiten, also abends und nachts, oder an Sonn- und Feiertagen;
- Die gemeinsame Vertretung von Interessen nach außen;
- Die Schaffung eines Ansprechpartners in allen Fragen der Verkehrspolitik;
- Das Gewinnen neuer Märkte und Kunden durch die Entwicklung neuer Angebote;
- Eine bessere Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Verkehrsunternehmen;
- Die Schaffung eines Ansprechpartners für Tarifverhandlungen und Fahrplanabstimmungen mit den Grenzregionen.

EIN VERKEHRSVERBUND FÜR LUXEMBURG

In Luxemburg gibt es noch keinen nationalen Verkehrsverbund, doch vielerorts wird über seine Gründung nachgedacht (z.B. im Zusammenhang mit dem Konzept Bus/Tram/Bunn 2002 des Transportministeriums). In der Tat würde sich Luxemburg gut für einen Verbund eignen, er ist sogar eine absolute Notwendigkeit. Denn obwohl durch die Verbesserung der öffentlichen Transportmittel so manche Erfolge erreicht werden konnten (z.B. in der Stadt Luxemburg), ist die allgemeine Entwicklung negativer einzuschätzen: die nationale Eisenbahn und der öffentliche Busverkehr kämpfen mit einem Defizit und hinken der ständigen Zunahme des Autoverkehrs hinterher.

Ein nationaler öffentlicher Verkehrsverbund könnte die Kräfte bündein und einen besseren öffentlichen Transport garantieren. Die Erfahrung zeigt z.B., daß der Takt von Bus und Bahn nur in einem Verkehrsverbund optimal aufeinander abgestimmt werden kann. Erleichtert wird die Aufgabe dadurch, daß es bereits positive Ansätze in die Richtung eines Verkehrsverbundes gibt, wie z.B. den Öko-Paß (der es erlaubt, alle öffentlichen Transportmittel des Landes zu nutzen).

Der Verkehrsverbund sollte, als Planungsgremium, für die generelle Orientierung der Verkehrspolitik verantwortlich sein. Im Vordergrund seiner Arbeiten muß die Schaffung eines bestmöglichen Angebotes der öffentlichen Transportmittel stehen, zusätzlich kann er eine bessere Verwendung der finanziellen Mittel in die Wege leiten.

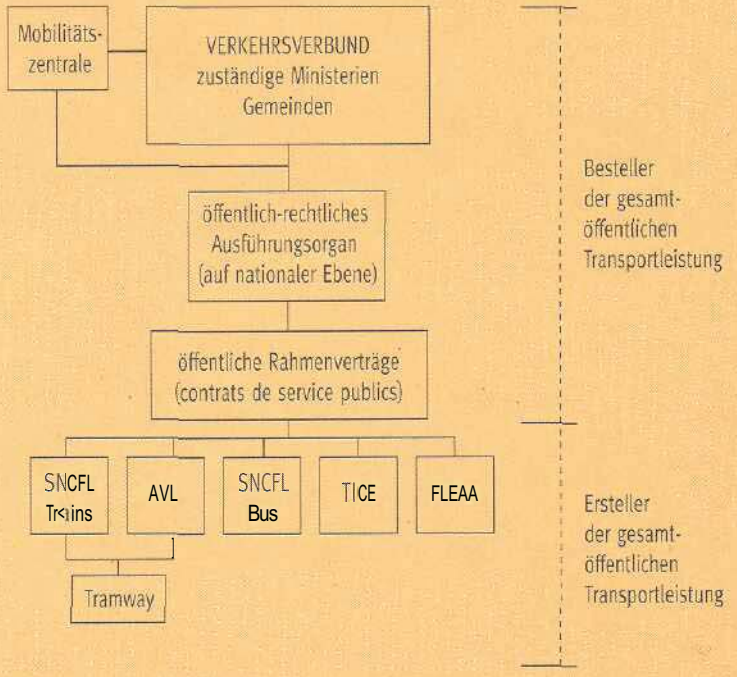
Der Verbund wäre zudem ein schlagkräftiges Instrument, um das Angebot für die täglichen Berufspendler nach Luxemburg aus dem benachbarten Ausland zu verbessern. Als zentraler Ansprechpartner könnte er eine weitaus sinnvollere Abstimmung mit den Verantwortlichen aus Belgien, Frankreich und Deutschland erreichen, als ein einzelnes Busunternehmen, die CFL und der Staat.

Der nationale öffentliche Verkehrsverbund sollte unter der Regie des Transportministeriums arbeiten und die wesentlichen Akteure im Verkehrsbereich bündeln, so u.a.:

- die nationale Eisenbahngesellschaft (CFL)
- die Busunternehmen in Luxemburg (AVL, CFL, FLEA, TICE)
- die Gemeinden.

Als verlängerter Arm des Verkehrsverbundes könnte die in Initiative 2 angeführte Mobilitätszentrale für die Umsetzung von konkreten Maßnahmen resp. für neue Initiativen sorgen.

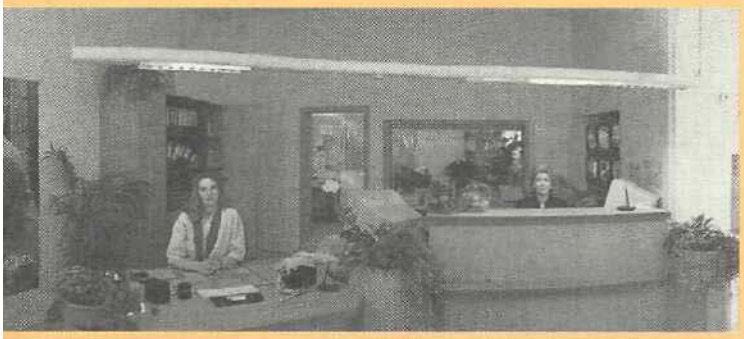
DIE MÖGLICHE ORGANISATION DES VERKEHRSVERBUNDES IN LUXEMBURG



Im Verkehrsverbund wird es gelingen, die einzelnen Transportmittel optimal miteinander zu verbinden und somit dem Umweltverbund stärker zum Durchbruch zu verhelfen. Nur gemeinsam sind die umweltschonenden Transportmittel stark!

EINRICHTUNG EINER MOBILITÄTSZENTRALE

Eine Mobilitätszentrale, so wie sie in Luxemburg aussehen könnte, würde wesentlich zur Aufwertung des Umweltverbundes beitragen. Sie gibt den Bürgern konkrete Hinweise über die Fahrzeiten und -routen, berät bei der Zusammenstellung der besten Route u.a.m. und trifft zusätzlich Maßnahmen, damit der Umweltverbund noch attraktiver wird. Die Mobilitätszentrale wäre somit die Haupt-Anlaufstelle und würde der Verantwortung des Transportministeriums untersteben, ohne ihm direkt angeschlossen zu sein.



Eine Mobilitätszentrale: eine dynamische Stelle, die sowohl informiert, als auch eine neue Dynamik im Verkehrsbereich sicherstellt.

Die netteste Verbindung: eine Telefonnummer erlaubt es in Hameln-Pyrmont, alle Informationen über die öffentlichen Transportmittel nachzufragen, die man braucht. Von den Fahrplänen, über die besten Verbindungen bis hin zu Anrufsammeltaxen.

DIE MOBILITÄTSZENTRALE - EIN MUSS FÜR EINEN ATTRAKTIVEN UMWELTVERBUND

In einer Mobilitätszentrale laufen alle Fäden zum Thema "Umweltverbund" zusammen, sie ist die:

- Anlaufstelle für Bürger, die Informationen benötigen oder Anregungen geben wollen (z.B. über die Fahrpläne, die Tarife usw.);
- Kontaktadresse und Beratungsstelle für all jene, die sich stärker im Verkehr engagieren wollen (z.B. auch für Betriebe und Gemeinden);
- verantwortliche Instanz, um neue Initiativen im Verkehrsbereich in die Wege zu leiten;
- zuständige Stelle für eine offensive Öffentlichkeitsarbeit für den Umweltverbund.

Einer Mobilitätszentrale kommt deshalb eine äußerst wichtige Aufgabe zu: sie ist der Dreh- und Angelpunkt einer innovativen Verkehrspolitik, bündelt und koordiniert die Arbeiten.

EINE MOBILITÄTSZENTRALE FÜR LUXEMBURG

Luxemburg benötigt eine Mobilitätszentrale, denn keine bestehende Einrichtung kann deren Aufgaben übernehmen. Sie sollte vom Transportministerium gegründet werden und unter seiner Verantwortung arbeiten, ihm jedoch nicht direkt unterstellt sein. So ist eine möglichst flexible Arbeitsweise gewährleistet. Denkbar wäre eine Art "Agence de Mobilité", die über eine Konvention mit dem Transportministerium arbeitet.

Aufgrund der zahlreichen möglichen Initiativen, welche die Mobilitätszentrale ergreifen kann, wäre eine Besetzung mit zwei hauptamtlichen Mitarbeitern und einem Sekretariat sinnvoll. Desweiteren sollten ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, für freie Mitarbeiter (mit Spezialisierungen in den jeweiligen Bereichen), Expertisen, kleinere Planungen sowie die Öffentlichkeitsarbeit. Nur so kann z.B. gewährleistet werden, daß auf Initiative der Mobilitätszentrale konkrete Maßnahmen - so wie sie in dieser Broschüre vorgestellt werden - geplant, diskutiert, vorbereitet und teilweise verwirklicht werden.

Telefon 05151/19419

Für die netteste Verbindung. Schnell, bequem, preiswert!

Die Mobilitätszentrale sollte von einem Gremium (das z.B. aus drei anerkannten, externen Experten besteht) begleitet und von einem Lenkungsausschuß kontrolliert werden. Der Lenkungsausschuß müßte sich auf jeden Fall aus Vertretern von mindestens folgenden Vereinigungen/ Instanzen zusammensetzen:

- Transportministerium
- Eisenbahngesellschaft
- Busunternehmen CFL, FLEA, TICE, AVL
- Arbeitgeber (z.B. Industrie- und Handelskammer, Handwerkerkammer)
- Gewerkschaften
- Automobilclub
- AÖT, Tram asbl, Velosinitiativ
- Umweltverbände.

Es versteht sich von selbst, daß die Mobilitätszentrale der verlängerte und "praktische" Arm des nationalen Verkehrsverbundes sein sollte, wenn dieser bis gegründet ist. Nichts steht aber bis dahin der sofortigen Einrichtung dieser Zentrale im Wege.

Die Mobilitätszentrale Hameln-Pyrmont;

ein **breites Angebot** für den **Kunden.**

VORZEIGEPROJEKT: MOBILITÄTSZENTRALE HAMELN

In Hameln (Niedersachsen, BRD) gibt es eine Mobilitätszentrale, die vor allem im Bereich der Beratung der Kunden wichtige Arbeiten übernimmt. In Luxemburg sollte die Mobilitätszentrale zusätzlich selbst konkrete initiativen im Verkehrsbereich in die Wege leiten, trotzdem lohnt sich eine kurze Vorstellung der Zentrale in Hameln. Hameln hat ca. 60.000 Einwohner, verfügt aber über ein Einzugsgebiet von rund 200.000 Person aus dem umliegenden Land.

Die Mobüitätszentrale wurde 1991 gegründet und dient als Anlaufstelle für die Bürger, die ein Mobilitätsproblem im weitesten Sinne haben. Betreiber ist das kommunale Verkehrsunternehmen, die Kraftverkehrsgesellschaft Harneln (KGV). Die Zentrale umfaßt folgende Dienstleistungen:

- **Vermittlungsstelle für Anruf-Sammeltaxen:** Die Bestellungen werden von den Mitarbeitern der Mobilitätszentrale übernommen und per Telefax an die Funktaxen-Zentrale übermittelt.
- **Übergreifende Auskunftsstelle:** Aufgrund der in der Mobilitätszentrale vereinten Funktionen ist es möglich, die Bevölkerung über das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs im Landkreis zu informieren.
- **Fahrplaninformation (Elektronische Verkehrsauskunft): Im** Reisebüro können sämtliche Produkte der Deutschen Bundesbahn direkt gekauft werden.
- **Koordinierungsstelle von Fahrgemeinschaften:** Eine weitere wesentliche Aufgabe der Mobilitätszentraie besteht in der Vermittlung von Fahrgemeinschaften. Viele Anfragen nach Mitfahrgelegenheiten allein durch "Vermittlung" geeigneter - aber bisher für den Kunden unbekannter - Verbindungen der öffentlichen Transportmittel erledigten sich.
- **Funkleitstelle des Verkehrsbetriebes.**

In Hameln ist ein Ausbau der Arbeiten der Zentrale geplant: es wid daran gedacht, die bisherigen Fahrgemeinschaften für Privatwagen auf die Einführung von regelrechten Bussen für bestimmte Gebiete auszudehnen (sogenannte "Zielbusse", siehe Initiative 11). So wird es möglich, die Mitarbeiter einer oder mehrerer Firmen zusammenzufassen und in einem Bus zu befördern, dies mit mehr Komfort als bei den bestehenden öffentlichen Transportmitteln. Geprüft wird ebenfalls, ob es nicht für einen Nahverkehrsbetrieb sinnvoll sein kann, mittels Car-Sharing eine kostengünstige Autovermittlung für Stammkunden anzubieten. Auf diese Weise könnte den regelmäßigen Fahrgästen auch dann eine Mobilität angeboten werden, wenn beispielsweise kein Öffentlicher Transport mehr vorhanden ist oder der öffentliche Transport den Mobilitätswunsch nicht erfüllen kann.

Auswirkungen: Das Serviceangebot der Mobilitätszentraie wird von der Bevölkerung in Hameln und im Landkreis Hameln-Pyrmont rege in Anspruch genommen. Zwischen 20.000 und 30.000 Nachfragen gehen jährlich in der Mobilitätszentrale ein.

BESSER PLANEN UND DIE DEZENTRALISIERUNG BEWUSST UNTERSTÜTZEN

Wenn der Weg zur Arbeit immer länger, Lotissemente immer weiter an den Rand der Dörfer gebaut, Geschäfte auf der grünen Wiese angesiedelt, Arbeiten auf die Stadt Luxemburg konzentriert werden usw., entsteht gezwungenermaßen mehr Verkehr. Verkehr ist eine direkte Folge der Siedlungspolitik! Es gilt in Zukunft zu verhindern, daß der öffentliche Transport dieser Entwicklung immer nur hinterher hinkt! Bei der Planung von neuen Lotissementen, Schulen, Einkaufszentren. Bürogebäuden, Sport- und Freizeiteinrichtungen sollte bewußt an den Verkehr gedacht werden. Dazu gehört auch eine bewußte Förderung der dezentralen Einrichtungen und Arbeitsplätze.

Im "Leader-Haus" in Eschdorf werden Betriebe über Fragen des Marketings, der Betriebsorganisation usw. informiert. Ein Beweis, daß es unbedingt sinnvoll und nützlich ist, dezentral Betriebe zu unterstützen.

GUTE PLANUNG: EINE VORAUSSETZUNG FÜR EINE SINNVOLLE VERKEHRSPOLITIK!

Zwei grundsätzliche Probleme erschweren derzeit die Förderung des Umweltverbundes:

- Bei zahlreichen neuen Projekten wird nicht ausreichend an den Verkehr gedacht, so daß besondere Anstrengungen notwendig sind, um den öffentlichen Transport attraktiv zu gestalten: eine Industrie wird so angesiedelt, daß sie schwer mit den üblichen öffentlichen Transportmitteln erreichbar ist; ein Lotissement wird an den Ausgang der Ortschaft gelegt, so daß der Busanschluß schwierig wird; Supermärkte und Geschäfte werden außerhalb der Stadtzentren angesiedelt, so daß vor allem der Privatwagen gefördert wird... So kann über die Bautenpolitik der Gemeinde quasi die Ursache für ein ständig steigendes Verkehrsaufkommen gelegt werden.
- Zusätzlich ist die Ballung von Arbeitsplätzen, Verwaltungen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitaktivitäten in und um die Stadt Luxemburg erheblich für Verkehrsprobleme verantwortlich. Vor allem die Organisation des öffentlichen Transportes in den Randbereichen der Stadt ist recht schwer zu bewältigen, weil das Auto hier während Jahren bewußt bevorzugt wurde.

In Bartringen wurde ein Lotissement direkt am Bahnhof gebaut: so kann durch eine gute Planung erheblicher Verkehr vermieden werden, der Bahnhof ist sehr bequem zu Fuß erreichbar. Sicherlich nachahmenswert für andere Gemeinden und ein Gewinn für die Lebensqualität.

BEI DER LANDESPLANUNG AUCH AN DEN VERKEHR DENKEN!

Staat und Gemeinden sind gefordert, bei ihren Planungen von Anfang an stärker an den Verkehr zu denken. Dies würde verhindern, daß nachträglich immer nur an Symptomen kuriert werden kann. Wer weniger Verkehr will, muß das Problem an den Wurzeln anpacken. Möglichkeiten hierzu gibt es zur Genüge.

WENIGER VERKEHR DURCH EINE GUTE BAUTENPOLITIK

A. DIE VERANTWORTUNG DER GEMEINDEN

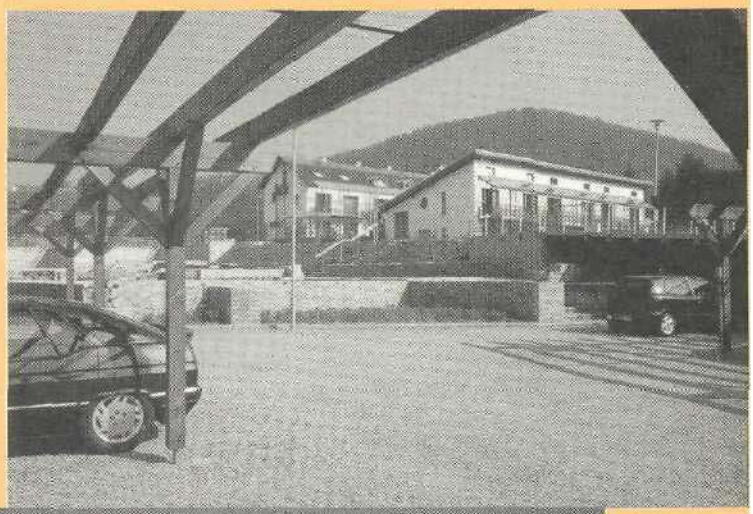
Die Bautenreglemente sollten grundsätzlich so ausgerichtet sein, daß bei neuen Bauten der öffentliche Verkehr optimal organisiert werden kann bzw. das Privatauto nicht weiter bevorzugt wird:

- Neue Lotissemente sollten mit dem öffentlichen Transport erschlossen werden können. Für besonders fortschrittliche Gemeinden besteht sogar die Möglichkeit, im Bebauungsplan festzulegen, daß in der Umgebung von 300 bis 500 Metern zu einer Haltestelle Parkplätze nur noch begrenzt zugelassen werden (Beispiele: Kassel, Nürnberg).
- Neue Betriebe sollten nur dort zugelassen werden, wo eine gute Anbindung an den öffentlichen Transport und am besten sogar an die Schiene möglich ist, so daß nicht ständig neue Auto- und Lastwagenlawinen die betroffenen Ortschaften überrollen.
- In Bautenreglementen sollte darauf geachtet werden, daß Rad- und Fußwege nicht verbaut werden.
- Sinnvoll wäre es auch, stärker in Modellprojekte, wie z.B. "autofreies Wohnen", zu investieren. Das gleiche gilt für Modellprojekte von Siedlungen mit weniger Autos (z.B. gekoppelt mit Car-Sharing-Angebot, Nachbarschaftsautos).

Eine derartige Bautenpolitik läßt sich am besten durchführen, wenn die Gemeinden über ein kommunales Verkehrskonzept verfügen, da somit eine umfassende allgemeine Planung möglich ist.

Des weiteren sollten die Bautenreglemente grundsätzlich neu überdacht werden. Derzeit schreiben zahlreiche Luxemburger Gemeinden bei der Ansiedlung bzw. dem Ausbau eines Betriebes oder einer kulturellen Einrichtung u.a. die Errichtung einer gewissen Anzahl von Parkplätzen vor.

Im Ausland ging man dazu über, diese sogenannte "Stellplatz-Nachweispflicht" zu verringern, wenn der Promotor bereit war, in die öffentlichen Transportmittel zu investieren. Immerhin führt ein guter Verkehrsplan eines Betriebes, oder z.B. reduzierte Eintrittspreise bei kultureilen Veranstaltungen für Benutzer der öffentlichen Transportmittel, dazu, daß der Autoverkehr reduziert und entsprechend weniger Parkplätze benötigt werden.



Beim ökologischen Wohnungsbauprojekt in Walferdingen wurde versucht, mehr Raum für die Menschen und weniger Platz für das Auto zu schaffen. Die begrenzte Zahl an Wagen soll außerhalb vom Lotissement geparkt werden, das Gebiet um die Häuser gehört den Kindern...

DIE "NAHVERKEHRSABGABE" BÜRGERT SICH EIN

In Paris zahlt jeder Betrieb mit mehr als sechs Beschäftigten einen bestimmten Betrag pro Arbeitnehmer an den regionalen Nahverkehr. Einen ähnlichen Ansatz gibt es in Wien. Die Stadt Bremen hat eine Studie erarbeiten lassen, die zu der Auffassung gelangt, daß "Verkehrsverursacher-Abgaben" eine günstige Lenkungswirkung haben - d.h. ein Umdenken sowohl beim Betreiber eines Betriebes als auch beim Einzelnen bewirken. Verursacher sind in diesem Sinne vor allem Verbrauchermärkte in Stadtrandlage oder "auf der grünen Wiese" und Großveranstalter. Die Abgabe wird je nach der Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel festgelegt. In Deutschland ist es nach der Veränderung des Straßenverkehrsgesetzes inzwischen generell möglich, Parkplatzgebühren für die Förderung des Umweltverbundes zu verwenden.

Warum sollten sich größere Geschäfte nicht durch eine "Nahverkehrsabgabe" an der Finanzierung der öffentlichen Transportmittel und der Verkehrsorganisation beteiligen?

Die Vorteile liegen für alle Seiten auf der Hand:

- Es geht weniger Raum für Parkplätze verloren, dieser bleibt somit für andere Aktivitäten in der Gemeinde frei.
- Es lohnt sich finanziell für einen Promotor, denn die vorhandenen Stellplätze können quasi "kapitalisiert" werden, so z.B. wenn die Fläche für Betriebserweiterungen verwendet, angemietete Parkplätze gekündigt oder eigene Steilplätze vermietet oder verkauft werden. Oder aber die jeweiligen Bauherren sparen Geld, wenn sie nicht gezwungen werden, im Rahmen eines Ausbaus neue Parkplätze einzurichten.
- Die Busse werden stärker genutzt und die Einnahmen der Busbetriebe somit verbessert.

B. DIE VERANTWORTUNG DES STAATES

- Das Innenministerium sollte bei der Überarbeitung des Gesetzes von 1937 über die Bebauung in den Gemeinden stärker das Thema der Verkehrsvermeidung berücksichtigen und dieses als Kriterium für die Erstellung eines Bebauungsplanes berücksichtigen.
- Die zuständige "commission de l'amenagement" im Innenministerium sollte entsprechend für die Gemeinden ein Raster mit Kriterien für die Erarbeitung oder Änderung eines Bebauungsplanes erstellen, wobei die Verkehrspolitik speziell berücksichtigt werden sollte.
- In der "commission de l'amenagement" des Innenministeriums sollte in Zukunft auch das Landesplanungsministerium vertreten sein, damit allgemeine landesplanerische Aspekte stärker einfließen.
- Die Ministerien für Wirtschaft, Mittelstand und Bauten sollten darauf hinwirken, daß neue Betriebe, Verwaltungen oder Schulen nur dort angesiedelt werden, wo sie auch besonders gut mit den öffentlichen Transportmitteln erschlossen werden können. Die Direktiven der Landesplanung sollten in diesem Zusammenhang einen verbindlichen Charakter erhalten.

Hierzu ist die Erarbeitung eines nationalen Verkehrskonzeptes vonnöten.

MEHR LEBENSQUALITÄT DURCH DEZENTRALISIERUNG

Dem Staat bieten sich eine Reihe von Instrumenten, um eine stärkere Dezentralisierung zu fördern. Neben den bereits stärker diskutierten Maßnahmen - wie z.B. der Ansiedlung von staatlichen Verwaltungen im ländlichen Raum - seien folgende weitere angeführt:

A. Der "Dezentralisierungsbonus": Der Dezentraiisierungsbonus ist ein direkter oder indirekter finanzieller Anreiz für kleine Einzelhandelsgeschäfte, Werkstätten, Handwerker, Rechtsanwälte, Ärzte usw., damit diese einen finanziellen Vorteil haben, wenn sie sich in ländlichen Gebieten oder in neuen Siedlungen einrichten. Bei größeren Betrieben und Behörden stellt der Bonus einen Anreiz dar, damit Außenstellen, Agenturen usw. gegründet und somit die Versorgung vor Ort verbes-

sert wird. Der Dezentralisierungsbonus kann somit auch einen Beitrag zur Verhinderung von weiteren Großmärkten auf der "grünen Wiese" darstellen.

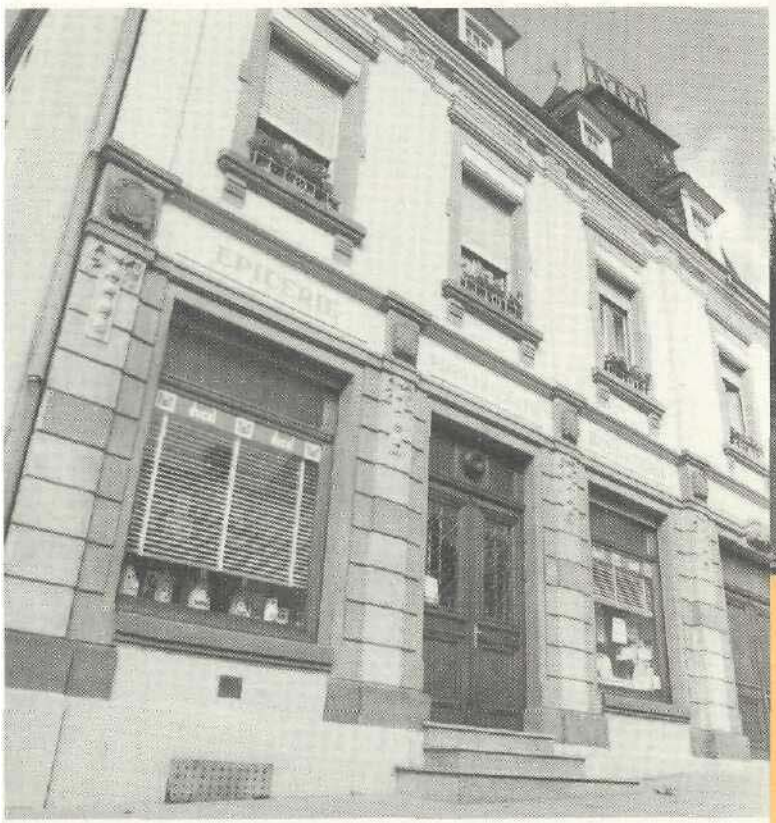
Der Bonus kann in Form von direkten Zuschüssen, aber auch in einer steuerlichen Entlastung bestehen. Denkbar sind auch reduzierte Anforderungen an Betriebe (z.B. weniger Auflagen betreffend das Einrichten von Parkplätzen).

B. Die Nahverkehrsabgabe: Das Prinzip der Nahverkehrsabgabe ist es, daß sich Betriebe und Institutionen mit einem gewissen Entgelt an der Finanzierung der öffentlichen Transportmittel beteiligen. Dies z.B. dann,

- wenn sie von der Verpflichtung entbunden werden, neue Parkplätze zu bauen oder aber
- wenn zu Spitzenzeiten spezielle Busdienste für sie eingerichtet werden müssen.

Dies nach dem Motto: Wer direkt vom öffentlichen Verkehr profitiert, sollte ihn auch mitfinanzieren.

Der Staat sollte untersuchen, welche Formen von lenkungswirksamen Bonus- oder Abgabesystemen am sinnvollsten für Luxemburg sind. Pilotprojekte sollten am besten in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer sowie der Handwerkerkammer erfolgen.



Durch finanzielle und steuerliche Anreize können u.a. Geschäfte und Dienstleistungsunternehmen dazu angespornt werden, sich auch im ländlichen Raum niederzulassen. Sicherlich ein Plus für die Bewohner von Dörfern!

FÖRDERUNG DEZENTRALER BETRIEBE IN HOLLAND

In den Niederlanden wurden bis zum Ende der 80er Jahre dezentrale Kleinbetriebe gefördert. Mit finanziellen Zuschüssen des Wirtschaftsministeriums sollte das Sterben der "letzten Läden im Dorf" verhindert werden. Etwas Vergleichbares gab es auch in Deutschland bzw. gibt es in Belgien, wo in ländlichen Gebieten besondere Vorteile bei der Niederlassung von Betrieben und Dienststellen geschaffen wurden.

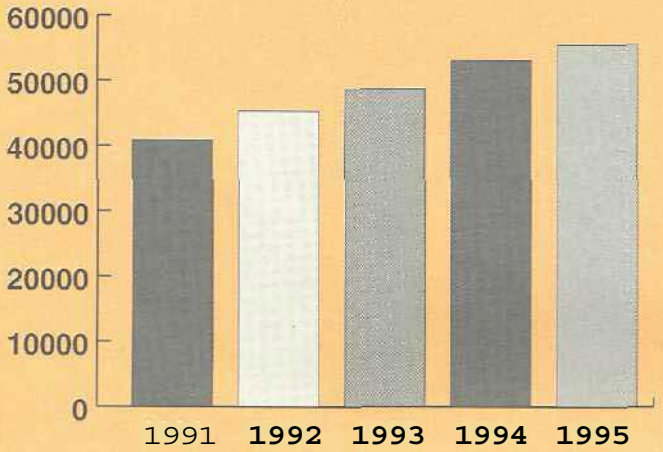
Von besonderem Interesse ist die "Locationspolitik" in den Niederlanden, die nach dem Motto verfährt, "die richtigen Betriebe am richtigen Ort" zu plazieren und dies mit entsprechenden finanziellen Anreizen zu belohnen.

Auch Institute, die Arbeiten von nationaler Bedeutung erfüllen, müssen nicht immer in der Stadt angesiedelt sein. Es ist begrüßenswert, daß sich das "Centre d'études de populations, de pauvreté et de politiques socio-économiques" (CEPS) in Differdingen angesiedelt hat. Eine Dezentralisierung der Aktivitäten kann die Verkehrsbelastung verringern, zu einer Aufwertung der einzelnen Regionen beitragen.

DIE TÄGLICHEN ARBEITSPENDLER AUS DER GRENZREGION NICHT VERGESSEN

Täglich pendeln 60.000 Grenzgänger nach Luxemburg ein. Bisher wurde recht wenig unternommen, um den öffentlichen Transport für diese Arbeitnehmer attraktiver zu gestalten. Dabei wäre es durchaus möglich: bei jeglichen Initiativen im Verkehrsbereich müßte lediglich dran gedacht werden, die Aktionen bis auf die Grenzgänger auszudehnen: seien es Oeko-Tickets, die Abstimmung der Fahrpläne, Informationskampagnen u.a.m.

ENTWICKLUNG DER GRENZGÄNGER



In den letzten Jahren hat der Anteil der Arbeitnehmer aus dem Grenzraum erheblich zugenommen. Diese Entwicklung ging nicht einher mit einem besseren Angebot bzw. einer gezielteren Abstimmung der öffentlichen Transportmittel mit den Nachbarregionen.

LUXEMBURG - DER SPEZIFISCHE FALL DER AUSLÄNDISCHEN BERUFSPENDLER

Wer über die Situation des Verkehrs in Luxemburg diskutiert, darf die täglichen Arbeitnehmer aus Belgien, Deutschland und Frankreich nicht vergessen: es sind deren immerhin 60.000. Leider gibt es derzeit keine genauen Untersuchungen, mit welchen Transportmitteln sie nach Luxemburg einpendeln. Doch auch ohne Detailanalyse ist gewußt, daß die absolute Majorität mit dem Privatwagen kommt.

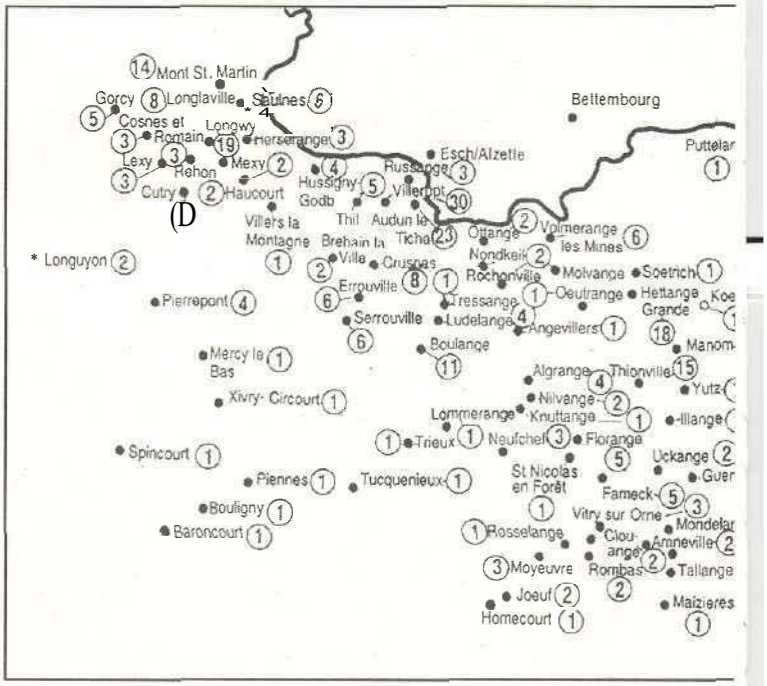
Es ist deshalb wichtig, auch ein besseres Angebot des Umweltverbundes für die Grenzgänger zu sichern.

KOOPERATION MIT DEM AUSLAND ANSTREBEN

Zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Öffentlichen Transportmittel wurden derzeit prioritär auf Luxemburger Gebiet durchgeführt: Oeko-Ticket, bessere Taktzeiten. Erste Anstrengungen zur Verbesserung des Verkehrs mit der Grenzregion wurden zwar bereits realisiert - so z.B. betreffend die Anbindung an Audin-le-Tiche - so manches bleibt aber noch zu tun.

So drängen sich eine Vielfalt von Initiativen auf, u.a. folgende wären sinnvoll:

- die Fahrtzeiten von Bus und Bahn sollten mit den Angeboten in den Nachbarregionen abgestimmt werden;
- das Oeko-Ticket sollte, zumindest teilweise, auf das Grenzland ausgedehnt werden, so daß ein Arbeitnehmer aus der Grenzregion mit einem einzigen Ticket zu seiner Arbeitsstelle fahren kann. Ebenso sollte beim)ob-Ticket (Initiative 12) eine Ausdehnung auf die Nachbarregionen erfolgen;



- bei der Gestaltung von Zielbussen (siehe Initiative 6) muß unbedingt der Grenzverkehr mit berücksichtigt werden;
- ein konstruktiver Dialog mit den Verkehrsbetrieben aus dem Grenzraum könnte zudem dazu führen, daß auch dort Fahrradständer an Bahnhöfen eingerichtet werden, eine Mitnahmegelegenheit der Fahrräder besteht, der Service verbessert wird u.a.m.;
- desweiteren wäre die Einrichtung von Park & Ride Auffangparkplätzen nahe an der Grenze sinnvoll, so daß eine Mehrzahl von Arbeitnehmern so nahe wie möglich an ihrem Wohnort auf die öffentlichen Transportmittel umsteigen könnte;
- die Auskünfte der Mobilitätszentrale sollten Informationen über das Angebot im Grenzraum abdecken, damit dieser Dienst ebenfalls von den ausländischen Arbeitnehmern genutzt werden kann. Entsprechend sollte die Telefonnummer auch im Grenzgebiet vermarktet werden;
- bei weiteren Erfassungen der Verkehrssituation bzw. der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. dem Verkehrsbericht der Initiative 5, der Public-Awareness-Kampagne der Initiative 6, dem Fahrgastforum Initiative 7, der Initiative 8 mit der Informationskampagne) sollten unbedingt die Arbeitnehmer aus dem Grenzraum mit einbezogen werden;
- Car-Sharing-Initiativen sowie das Angebot von Mitfahrzentralen sollten auf den nahen Grenzraum ausgedehnt werden.

Der Luxemburger Berufsverkehr wird erheblich von den Arbeitnehmern aus der Grenzregion geprägt.

Die Karte zeigt am Fallbeispiel einer Luxemburger Industriezone auf, daß die ausländischen Arbeitnehmer aus sehr unterschiedlichen Ortschaften jenseits der Grenze einpendeln. Diese sehr heterogene Situation verlangt eine Vielfalt von ausgeklügelten Maßnahmen, damit Grenzgänger auf die öffentlichen Transportmittel umsteigen können - eine alleinige Verbesserung der traditionellen Buslinien wird den Anforderungen nicht gerecht: notwendig sind Zielbusse, Park & Ride u.a.m.

In Audun-le-Tiche wurden erste positive Schritte in die Wege geleitet: so können die Arbeitnehmer bereits von Audun-le-Tiche aus die Luxemburger Fahrscheine verwenden. Dies hat sicherlich erheblich dazu beigetragen, diese Strecke für Arbeitnehmer aus Frankreich attraktiver zu gestalten.