

Eine Train-Tramlinie

Die Grundidee

Im folgenden finden Sie Vorschläge des *Mouvement Ecologique*, wie die Train-Tram-Linie im Süden des Landes aussehen könnte. Sicherlich kann es sich hierbei nur um Vorschläge und erste Ideen handeln. Doch das Ziel ist klar: indem genauer aufgeführt wird, wie die Train-Tram-Linie aussehen kann, soll das Projekt konkreter, fassbarer für jeden ... und somit eher umgesetzt werden.

Die Grundidee: Zug und Tram miteinander verbinden!

Beim System des "Train-Tram" handelt es sich um ein sogenanntes "Hybrid-Schienefahrzeug". Sein großer Vorteil besteht darin, dass es sowohl auf bestehenden Eisenbahngleisen, als auch auf eigenen diskreteren Gleisen innerhalb der Ortschaften fahren kann.

Deshalb würde der "Train-Tram" einerseits die bestehenden Eisenbahngleise nutzen und andererseits auf neu zu bauenden Strecken fahren. Somit wird der Zugverkehr (vor allem der Güterverkehr) am geringsten gestört.

Bestehende Gleise die genutzt werden sollen sind z.B.:

- Longwy-Rodange-Pétange-Bascharage
- Virton-Athus-Rodange
- Arlon-Messancy-Athus-Rodange.

Neu zu bauende Streckenabschnitte wären:

- Bretelle Biff (siehe Plan)
- Niedercorn-Portal ARCELOR-Pénétrante de Differdange.

Alte ARBED-Gleise:

- Fousbann-Tunnel Scheierhaff-Esch/Belval.

Hoher Takt und Einbindung der Grenzregionen

Wichtig wäre es, einen guten Takt zu ermöglichen. Deshalb sollte die Train-Tram im 15-Minuten-Takt fahren, und auch zu Abendstunden.

Im Westen sollen die neuen Train-Tramzüge die Kunden jenseits der Grenzen in Frankreich und Belgien sowohl auf bestehenden Strecken (wie z.B. nach Longwy) als auch auf neu zu aktivierenden Strecken (über Messancy nach Arlon resp. nach Virton) abholen.

Gute Anbindung der Gemeinden im Süden gewährleisten!

Die Trassenführung soll dann auf Luxemburger Seite weiter über die bestehenden Gleise von Rodange nach Pétange erfolgen. Von hier aus wird vorgeschlagen abwechselnd zwei Strecken zu fahren:

- a: direkt von Pétange nach Niedercorn und Differdingen
- b: von Pétange nach Bascharage (bis Bommelscheier) und dann zurück über die zu bauende "Bretelle Biff" nach Niedercorn und Differdingen.

Die neugebaute "Bretelle Biff" wird es ebenfalls erlauben mit den klassischen Bahnwagen direkt von Differdingen über Bascharage Richtung Luxemburg-Stadt zu fahren, ohne den Umweg über Pétange nehmen zu müssen.

Auf dem Streckenabschnitt Longwy-Bascharage ergibt sich ein großer Vorteil in Form einer Taktverdoppelung durch die Kombination von klassischem Zugmaterial und Train-Tram.

In Differdingen wird eine Neubaustrecke vom alten Bahnhof in Richtung ARCELOR-Portal, entlang der geplanten Verlängerung der "Pénétrante de Differdange" vorgeschlagen. Dann wird die Linie weiter über die alte ARBED-Gleisstrecke durch den Tunnel "Scheierhaff" nach Belval-West geführt.

Von hier aus wird die Linie nach Osten weiter über die Ortschaften Esch, Schiffingen, Kayl (Rümelingen) nach Düdelingen geführt.

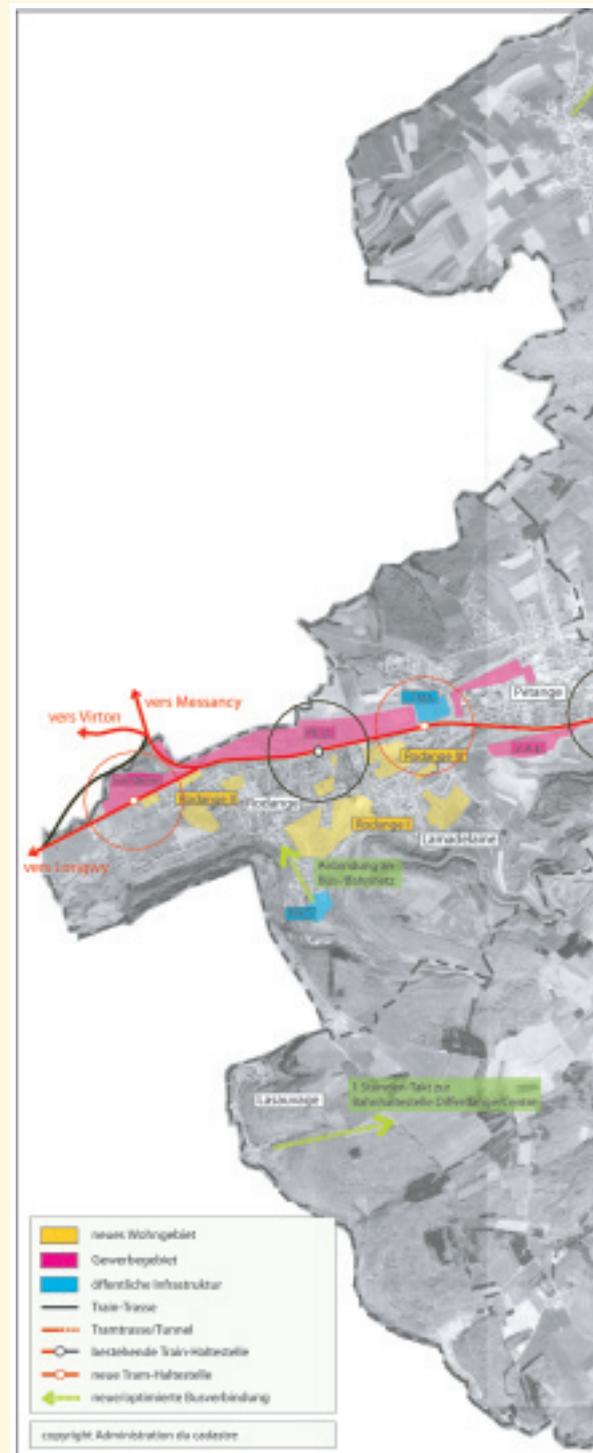
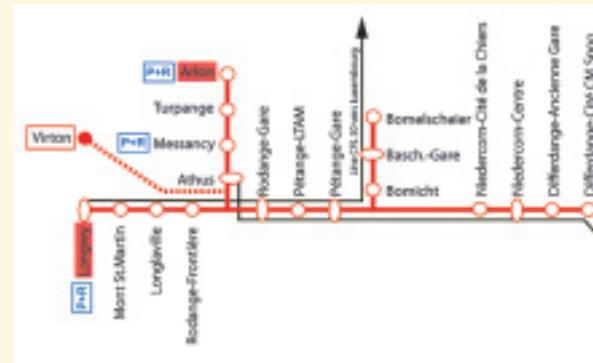
Der Hintergrund

In der staatlichen sogenannten "IVL-Studie" (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept), wird bis zum Jahr 2020 in der gesamten Südregion etwa mit einem Zuwachs von 30.000 Einwohnern und 35.000 Arbeitsplätzen gerechnet (Einwohnerszenario). Basierend auf den Vorgaben aus dem "Programme directeur" der Landesplanung aus dem Jahre 2003, sollen neue Arbeitsplätze und Wohnungen prioritär in Ortschaften geschaffen werden, die über eine gute Infrastrukturausstattung verfügen. So wurde Esch/Alzette als Hauptzentrum und Düdelingen und Differdingen als Nebenzentren der Südregion ausgewählt.

Aus verkehrstechnischer Sicht wird für die Planungsregion Süden mit den Gemeinden Pétange, Clemency, Bascharage, Differdange, Sanem, Esch/Alzette, Mondercange, Schifflange, Kayl, Rumelange, Dudelage und Betsbourg die Einführung einer Train-Tram-Strecke vorgeschlagen. Nachfolgend einige Zitate aus der IVL-Studie:

- "Es wird landesweit ein Modal-Split von 25/75 angestrebt ("25% öffentlicher Verkehr, 75% Individualverkehr")
- "Bei der Auswahl neuer Siedlungsflächen sowie bei der Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen, steht die Erschließung mit dem schienengebundenen ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) im Vordergrund". (Kapitel 6, Planungskonzept Südregion).

"Train-Tram übernimmt vorrangig die Erschließung und Verbindung der Gemeinden innerhalb der Südregion... Der Busverkehr übernimmt die innergemeindliche Erschließung und die Zubringerfunktion zur Schiene" (Kapitel 6, ÖPNV-Konzept Südregion)



Ja zur Train-Tram-Linie: aber auch darüber hinaus aktiv werden



Die Einrichtung eines "Train-Tram" wäre sonder Zweifel von herausragender Bedeutung. Allerdings sollten darüber hinaus weitere Maßnahmen getroffen werden. So u.a.:

Arbeitsplatzpotenzial im Kordall

Aus der Studie "Raumnutzungskonzept Kordall, 2004" geht hervor, dass nur wenige Erwerbstätige ihren Arbeitsort in der Nähe des Wohnortes haben. Aus Sicht der Verkehrsvermeidung soll darauf hingezielt werden, möglichst viele Arbeitsplätze im Großraum Kordall zu schaffen.

Hierfür bieten sich natürlich an erster Stelle die Industriebranchen an (Crassier Differdange, Fonderie Rodange usw.). Bei der Planung von Gewerbe- und Aktivitätszonen muß jedoch der öffentliche Transport eine oberste Priorität genießen.

Die Betriebe, die sich hier niederlassen wollen, müssen bei der Genehmigungsprozedur ein Mobilitätskonzept vorlegen.

Mobilitätskonzepte für Gewerbe- und Aktivitätszonen

Bei der Planung neuer Gewerbebezonen muss in Zukunft immer ein integratives Verkehrskonzept vorgesehen werden. Schwerpunkt mässig gilt es hier den Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) zu fördern und dabei den Individualverkehr auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Anstrebenswert ist für das Gebiet der Aktivitätszone ein Modalsplit-Wert von 40/60. In der Tat hat sich herausgestellt, dass es für jeden attraktiv ist - für die Arbeitnehmer, den Betrieb und die Gemeinden - wenn ein Mobilitätskonzept für Aktivitätszonen entwickelt wird, das wirklich auf die Bedürfnisse der dort arbeitenden Menschen ausgerichtet ist. D.h. keine klassische Buslinie, sondern ein Mix an Maßnahmen, aufbauend auf den Arbeitszeiten: spezifische Buslinien, Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten, Radpisten u.a.m. haben sich hier bewährt

Mobilitätskonzepte für Betriebe

Das Ziel von Mobilitätskonzepten für Betriebe ist es, ganz spezifisch auf die Bedürfnisse der dort arbeitenden Menschen ein Angebot vom öffentlichen Transport, Radwegen usw. anzubieten. Dies weit über die klassischen Buslinien hinaus, die häufig nicht den wirklichen Bedürfnissen gerecht werden. Folgende Maßnahmen haben sich bereits in vielen Betrieben bewährt:

- Einrichtung von Zielbussen (d.h. spezifischen Buslinien, deren Takt und Linie auf die Arbeitszeiten und Wohnorte der Arbeitnehmer ausgerichtet ist)
- Ausstellen von Job-Tickets (grenzüberschreitend), d.h. spezifische Tarife für den öffentlichen Transport
- Förderung des Radverkehrs (z.B. Bike&Ride)
- Bildung von Fahrgemeinschaften (Car-pooling resp. Van-pooling).

Regionales Radwegekonzept

Die geringen Entfernungen der Ortschaften im Kordall sind für Radfahrten im Berufsverkehr besonders geeignet. Jede Gemeinde stellt ein kommunales Radwegekonzept auf, um den Fahrradverkehr im Alltag zu fördern. Innerstädtische Radwege sollen so realisiert werden, damit sie in die Radwege der Nachbarortschaften übergehen (siehe Kordall-Studie).

P+R

Bei den Bahnhöfen in Rodange, Pétange und Bascharage stehen keine Flächen zur Verfügung um größere Park+Ride-Plätze einzurichten. Es wird vorgeschlagen, den Pendlern vor der luxemburgischen Grenze die Möglichkeit zu bieten auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Größere P+R-Anlagen sollten in Longwy (F) und z.B. bei Messancy (B) eingerichtet werden.

Regionale Zusammenarbeit als Ziel der Gemeindepolitik - "Train-Tram" jetzt einfordern!

Eine Verbesserung der Mobilität kann nur durch regionale (bzw. grenzüberschreitende) Zusammenarbeit erzielt werden. Der Mouvement Ecologique und seine Regionale Kordall richten einen Appell an die politischen Verantwortlichen - Parteien, Gemeindepolitiker, das regionale Syndikat ProSUD - das Projekt einer modernen Regionalbahn im Süden zu nutzen um die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit zu fördern. Dazu soll es in den Schöffenratserklärungen aufgenommen werden.

Nachfolgend sind erste Punkte aufgezählt die zur Umsetzung des vorliegenden Projektes notwendig sind:

- Das Regionalsyndikat ProSUD fordert, dass das Projekt "Train-Tramlinie für die Südregion" in die Prioritätenliste der 20 wichtigsten zu realisierenden Projekte des Landesplanungsministeriums eingeschrieben wird.
- Alle 12 Südgemeinden der Planungsregion Süden sind künftig Mitglied im TICE-Syndikat. Das TICE-Liniennetz wird erweitert und unter Berücksichtigung der neuen Train-Tramlinie angepasst.
- Die Direktion der Landesplanung sowie das Transportministerium nehmen das vorliegende Projekt in den sogenannten sektoriellen Plan Transport auf, der die zukünftige Mobilität im Land planen soll.

Die Planung und der Bau von neuen Straßen (bzw. Umgehungsstraßen) werden solange aufgeschoben, bis die Train-Tramlinie in Betrieb ist und eine Auswertung des Projektes vorliegt. Anschließend wird deren Notwendigkeit überprüft.



De Mouvement Ecologique: lieweg - kritesch - engagéiert

Der Mouvement Ecologique ist eine parteipolitische neutrale Umweltorganisation, der sich für ein Mehr an Lebensqualität, Demokratie, Natur- und Landschaftsschutz und nachhaltige Entwicklung einsetzt. Getragen wird er von 3000 Mitgliedern. Wollen Sie mehr über den Mouvement Ecologique wissen? Interessieren Sie sich für unsere neue 128-seitige Publikation "Fir eng nohalteg Gemengepolitik - Den Téppel um i"? Dann rufen Sie uns an: 439030-1, schauen Sie auf unserer homepage rein (www.oeko-zenter.lu) oder mailen Sie uns: meco@oeko-zenter.lu. Wir schicken Ihnen gerne unseren Tätigkeitsbericht zu und / oder wie Sie Mitglied werden können.

