



# Stellungnahme des Mouvement Écologique

## zum Konzept "Nordstad - vers une mobilité durable"

---

Für viel Aufregung sorgt derzeit die Mobilitätsplanung in der „Nordstad“. Im Vordergrund steht dabei vor allem die Debatte darüber, welche Zukunft die Schienenverbindung Ettelbrück-Diekirch haben und wie der öffentliche Verkehr in der Nordstad organisiert werden soll.

Der Mouvement Écologique und seine Regionalsektion Nordstad möchten hierzu folgende Stellungnahme abgeben.

### Das staatliche Konzept

---

Es lohnt sich, zuerst einen Blick auf das staatliche Verkehrskonzept zu werfen, das seitens des Landesplanungs-, des Transport- und des Bautenministers vorgestellt wurde.<sup>1</sup>

Dieses sieht vor, dass die meisten Buslinien aus der Region die beiden Zentren der Nordstad - Ettelbrück und Diekirch - bedienen. Die Busfahrzeiten sollen so angepasst werden, dass auf der Hauptachse zwischen diesen beiden Polen die Busse mindestens im 7,5' Takt verkehren. Dies, da die Verkehrsstudie<sup>2</sup> aus dem Jahre 2003 aufzeigen würde, dass auf diesem Teilstück die meisten Autos verkehren sowie die meisten Personen in den Bussen sitzen.

Die derzeitige eingleisige Zuglinie zwischen den zwei Bahnhöfen Ettelbrück und Diekirch (Strecke von 4,5 km) soll gemäss staatlichen Plänen gestrichen werden, da sie nur zu Spitzenzeiten angemessen genutzt würde. An ihrer Stelle sollen Busspuren in beide Fahrtrichtungen eingerichtet werden. Dies würde, so die staatlichen Pläne, den Bussen erlauben ihren Fahrplan einzuhalten und an den im Stau

---

<sup>1</sup> Nordstad - vers une mobilité durable conférence de presse du 18 septembre 2007 des Ministres des Transports, Travaux publics et Intérieur et de l'Aménagement du territoire

<sup>2</sup> Schroeder & Associés, Dossier de synthèse sommaire servant comme base pour le groupe de travail « Nordstad » du 04/04/2003, Ministère des Travaux Publics – Administration des Ponts & Chaussées - Ministère des Transports

stehenden Autos vorbeizufahren. Die jetzige Situation mit einer einspurigen Bahntrasse behindere, laut den Planern der Nordstad, die weitere Urbanisierung im Talbereich.

## **Ab sofort wesentliche Schritte zur Verbesserung des öffentlichen Transportes gewährleisten!**

---

Der Mouvement Ecologique steht den staatlichen Plänen mit einer gewissen Skepsis gegenüber und tritt für folgende Vorgehensweise ein:

### **1. Nein zu einem Abbau der Bahnstrecke zwischen Diekirch und Ettelbrück zum jetzigen Zeitpunkt**

**Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, dass die Zugstrecke zwischen Ettelbrück und Diekirch derzeit nicht abgeschafft werden soll. Dies aus mehreren Gründen:**

- Es kann nicht sein, dass eine Linie im öffentlichen Transport abgeschaffen wird, ohne dass sichergestellt wird, dass das zukünftige Angebot eine wesentliche Verbesserung mit sich bringen wird. Das derzeit vorliegende staatliche Konzept überzeugt in dieser Hinsicht nicht. So manch einer befürchtet, dass zwar eine Schieneninfrastruktur abgeschafft werden soll, sie jedoch nicht angemessen durch ein verbessertes Angebot im öffentlichen Transport ersetzt wird. Die Erfahrung im Ausland hat auch gezeigt, dass oft bereut wird, wenn Schienen abgebaut wurden.
- Zudem hat die Schienenverbindung gerade für Arbeitnehmer, die in der Region Zentrum arbeiten, einen sehr hohen Stellenwert. Die Pendler schätzen das gute und zuverlässige Angebot zu den Spitzenzeiten und stellen sich mit Recht dagegen, dass dieses Angebot gestrichen würde.

**Deshalb sollte nach Ansicht des Mouvement Ecologique Regionalsektion "Nordstad" - solange die Strecke der urbanen Entwicklung in der Tallage noch nicht im Wege steht - das Angebot der Bahn optimiert werden, sei es durch**

1. Züge, die direkt von Diekirch nach Luxemburg durchfahren
2. eine Anpassung einiger Regional-Busse auf die Züge in Diekirch
3. Zugmaterial, das höheren Komfortansprüchen gerecht wird (Niederflur, mit breiten Türen und Abstellplatz für Fahrräder und Kinderwagen)
4. eventuell eine zusätzliche Haltestellen

## **2. Substantieller Ausbau und Verbesserung des Busangebotes in der Nordstad: jetzt sofort!**

Der Mouvement Ecologique ist darüber hinaus der Überzeugung, dass bereits heute konsequent Akzente gesetzt werden sollen, um den öffentlichen Transport zu verbessern! Hierzu muss man keine Schienen entfernen, hierfür muss man auch nicht die zukünftigen Planungen in der Nordstad abwarten. Nein, bereits heute liessen sich wesentliche Verbesserungen durchführen, die auch das Vertrauen der BürgerInnen in die Regierung erhöhen würde, dass diese wirklich bereit ist Verbesserungen im öffentlichen Transport anzustreben.

**Denn langjährige Erfahrungen mit Bussen in der Nordstadregion haben das Vertrauen der BürgerInnen in die staatliche Planung nachhaltig getrübt, u.a. da**

1. regelmässig Verspätungen im Busdienst festgestellt werden, nicht nur dadurch, dass die Busse in den Staus auf der Hauptverkehrsachse stecken bleiben, sondern vor allem in den Ortszentren von Diekirch und Ettelbrück sowie auf der Anfahrt von langen Strecken (eilweise mehr als 20 km) (durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und Touristen im Sommer und durch schlechte Witterungsverhältnisse im Winter usw.);
2. es am Bahnhof in Ettelbrück eine schlechte bis fehlende Konzertierung zwischen Bus und Zug gibt ( z.B. durch Abfahrt der Züge erst nach Ankunft der Busse und umgedreht), wodurch ein problemloses Umsteigen erschwert wird;
3. Fahrpläne teilweise so eng bemessen sind, dass sie nur eingehalten werden können, wenn sehr wenig Verkehr herrscht;
4. der Buskomfort stark zu wünschen lässt (enge Busse mit hohem Einstieg, oft ohne Platz für Kinderwagen oder Fahrrad);
5. die Buskapazität teilweise stark überdimensioniert ist, die Busse deshalb teilweise sehr gering ausgelastet sind und so zu einem schlechten Image des öffentlichen Transportes beitragen;
6. ein unzureichender Takt besteht aus den umliegenden Ortschaften.

Schwachstellen müssen dringend behoben und Busfahren attraktiver gemacht werden, damit das Vertrauen der Bevölkerung in den öffentlichen Transport wiedergewonnen werden kann.

**Der Mouvement Ecologique tritt u.a. für folgende Massnahmen ein:**

- = **Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs:  
Verkehrsknotenpunkt Ettelbrück mit integriertem  
Taktfahrplan für Bus und Zug**

Kurzfristig ist es von zentraler Bedeutung, dass am Taktknotenpunkt Ettelbrück - sowohl zwischen der Eisenbahn und den Bussen, als auch zwischen den Bussen selbst - das Umsteigen wesentlich erleichtert und verbessert wird. D.h. es muss gewährleistet werden, dass die Busse vor Ankunft des Zuges am Bahnhof ankommen und nach Abfahrt des Zuges wieder abfahren. Eine Anschlusssicherheit muss gewährleistet sein.

- = Das staatliche Konzept widerspricht jedoch diesen Überlegungen. Es sieht vor, dass auf der Hauptachse alle 7,5 Minuten ein Bus fährt. Die meisten der regionalen Buslinien, die ihr Ziel in der Nordstad haben, verkehren aber nicht öfter als 1 mal die Stunde, einige wenige im 30' Takt. Eine Takterhöhung ist im vorgelegten Konzept ebenfalls nicht vorgesehen. Werden nun die Fahrzeiten so angepasst, dass die Busse im 7,5' Takt auf der Hauptachse verkehren sollen, so bedeutet das, dass sie nie zeitgleich am Bahnhof Ettelbrück ankommen bzw. abfahren werden, sondern nacheinander alle 7,5 Minuten. Eine Abstimmung auf Züge nach Luxemburg und Wiltz oder Uffingen oder auch Busse in der Region ist damit nicht gegeben. In anderen Worten: Es muss ein integrierter Taktfahrplan ausgearbeitet werden mit garantierten Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Ettelbrück in alle Richtungen (auf Bus und Zug angepasst), mindestens einmal stündlich, einige Linien auch halbstündlich, und mit zusätzlichen Fahrten in den Spitzenzeiten am Vormittag (zwischen 6 und 9) und am Abend (zwischen 17 und 20 Uhr).

### **- Verdichtung des Taktes auf der Hauptachse durch einen Citybus**

Die Attraktivität des öffentlichen Transportes in der Region kann nach Ansicht des Mouvement Ecologique vor allem durch eine Verdichtung und Feinerschließung im Zentralbereich erfolgen. Dabei soll eine gute Vernetzung (evtl. per Nordstad-Citybuslinien) der Ortsteile mit den beiden Bahnhöfen geschaffen werden, sowie den dazwischenliegenden Ortschaften und denen die z.B. in einem nahen Umkreis liegen.

### **- P & R in Ettelbrück – nicht weiter ausbauen – Busangebot zum Bahnhof verbessern**

Die Lösung kann nicht darin bestehen, die P&R für die Bahnfahrer noch zusätzlich auszuweiten und die Buslinien ausschliesslich auf den innernordstädtischen Verkehr auszurichten (die Nachfrage an Parkraum wird erhöht, wenn zusätzliche Personen den Zug nutzen wollen, und nicht mit attraktiven Busangeboten zum Bahnhof kommen). Ettelbrück verfügt bereits heute über 4 P&Rs, die spätestens um 7.30 zu über 100% ausgelastet sind, da die Busfahrzeiten teilweise so schlecht an die Zugfahrpläne angepasst sind, dass die Pendler auf das Auto zurückgreifen um ihren Zug nicht zu verpassen. Auf diese Weise wird teures Bauland für Parkraum gebunden, das als Wohnraum sehr attraktiv wäre (Stichwort: „Wohnen und Arbeiten am Bahnhof“). Derzeit wird der motorisierte Individualverkehr vom Bahnhof angezogen und die Stadt erstickt am Autostau. Ein integrierter Busfahrplan könnte hier deutlich Abhilfe schaffen.

### **- Verkehrsführung in den Städten Diekirch und Ettelbrück für öffentlichen Verkehr verbessern**

Verspätungen der Busse rühren hauptsächlich von den schlechten Verkehrsführungen innerhalb der beiden Städte, dort, wo kein Platz für Busspuren ist. Eine Busspur auf dem zukünftigen Boulevard urbain, wie vom Staat geplant, würde demnach kaum die Pünktlichkeit der Busse erhöhen. Denn der Verkehr zieht in die Städte Diekirch und Ettelbrück hinein und hindurch. Die geplanten Busspuren sollten, laut Planung, aber jeweils am Bahnhof enden. Eine Änderung der Verkehrsführung in Ettelbrück und Diekirch - bei welchen den Bussen eine Priorität eingeräumt wird - ist demnach

dringend erforderlich; entsprechende Untersuchungen zur Umgestaltung des Strassenraumes im Interesse des Busangebotes müssten durchgeführt werden.

### **- Schülertransport durch veränderte Verkehrsführung verbessern**

Im Schülertransport sollten weiterhin alle Linien aus der Region direkt bis zu den Schulstandorten fahren, da hier eine sehr grosse Anzahl von Schülern aus dem Westen des Landes kommend nach Diekirch in die beiden Schulstandorte, am Bahnhof und in die Rue Merten, fahren. Eine veränderte Verkehrsführung in Diekirch (neue Brücke, ausschliesslich für den öffentlichen Transport, (anstelle der heutigen (roten oder Fissellsbreck) Fussgängerbrücke) könnte hier das Zentrum erheblich entlasten und die Busse könnten die Schulen jenseits der Sauer direkt und zeitsparend anfahren und dies ausschliesslich zu den Schulanfangs- und -endzeiten. (Im Augenblick fahren zahlreiche leere Busse aus dem Westen kommend stündlich über die Achse, durch Diekirch bis zur ihrer Endhaltestelle vor den Schulen jenseits der Sauer und verursachen eine erhöhte Verkehrsbelastung im Zentrum von Diekirch.)

### **- Ausbau der „mobilité douce“- auch in Verbindung mit den Bahnhöfen**

Es drängt sich auf, im Rahmen der Nordstad die „mobilité douce“ substantiell zu fördern. Radwegenetz in der Region, mit direktem Zugang zu den Bahnhöfen und öffentlichen Infrastrukturen sowie Schulen, mit geeigneten Radabstellmöglichkeiten usw. ....

## **3. Die Chance für die mittelfristige Verwirklichung einer Stadtbahn in der Nordstad muss gewahrt bleiben!**

Eine Stadtbahn für die Nordstad muss in Zukunft möglich bleiben! Sie ist ein äusserst attraktives Transportmittel, das auf besonders hohe Akzeptanz bei den Nutzern stösst, und entsprechend in einer zukünftigen Nordstad eine wichtige Rolle übernehmen könnte.

Auch wenn der Mouvement Ecologique sich schwerlich vorstellen kann, dass kurzfristig mit dem Bau einer modernen Stadtbahn für die Nordstad begonnen wird, so setzen wir uns ohne Wenn und Aber dafür ein, dass jedwede heutige Planung derart sein muss, dass der Bau einer modernen Stadtbahn in Zukunft möglich bleibt.

Das Siegerprojekt, das aus der „consultation rémunérée“ zur zentralen Axe der Nordstad hervorging, lässt nach Überzeugung des Mouvement Ecologique aus technischen Gründen den späteren Bau einer Stadtbahn nicht zu, zumindest nicht in seiner aktuellen Form. Für den Mouvement Ecologique ist diese Tatsache nicht annehmbar und eine Abänderung des Projektes im Sinne einer zukunfts-fähigen Mobilitätsentwicklung ist somit dringend geboten. Der Mouvement Ecologique wird ebenfalls das Transportministerium mit dieser Problematik befassen.

Im zurückbehaltenen Projekt stellt der Bahnhof Ettelbrück den Hauptverknüpfungspunkt für den öffentlichen Verkehr dar. Offensichtlich wurde auch vom Siegerteam erkannt, dass auf der Vorderseite des Bahnhofs zu wenig Platz für die Anordnung eines Busbahnhofs, die Infrastruktur für den nichtmotorisierten Verkehr und eine leistungsfähige Verbindungsstrasse für den Kfz-Verkehr zur Verfügung steht. Als Lösung wird vorgeschlagen, die N7 von der avenue Kennedy mittels Unterführung der Bahn auf das derzeitige Güterbahnhofsareal und von da in Richtung Ingeldorf zu führen. Auf dieser Seite des Bahnhofs wird auch die Endstelle einer, zwischen Ettelbrück und Diekirch

pendelnden, Bahn vorgeschlagen. Der Busbahnhof wird auf der Seite des Bahnhofsgebäudes, westlich der Gleise, dort, wo sich derzeit die Gebäude der Zollbehörde befinden, angeordnet.

1. Problematisch an dieser Lösung ist unter anderem, dass der Platz für die erforderliche Rampenlänge unter Einhaltung der Kriterien für eine Nationalstraße mit Verbindungsfunktion für die Unterführung auf der avenue Kennedy nicht gegeben ist.
2. Geht man davon aus, dass die (langfristig) geplante Bahn zwischen Diekirch und Ettelbrück eine „leichte Tram“ ist, verbleiben auf der östlichen Seite des Bahnhofs nur 2 Gleise für die Nordbahn, was für die Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs auf der Nordbahnstrecke als zu wenig erachtet wird. Es ist in der Tat davon auszugehen, dass der Bahnhof Ettelbrück für den nationalen Bahnverkehr an Bedeutung gewinnen wird.
3. Zusätzlich wird durch diese Anordnung von Bus, Eisenbahn und Tram am Umsteigeknoten Ettelbrück ein Widerstand geschaffen, von den Bussen auf die Tram umzusteigen, weil die Bahntrasse unterquert werden muss. Auch für die Ettelbrücker Bevölkerung ist der Zugang zur Tram auf der Rückseite des Bahnhofs erschwert, weshalb die Busverbindungen viel attraktiver sein werden.
4. Eine eventuelle Verlängerung einer „leichten Tram“ auf der Ost-Seite der Eisenbahntrasse in Richtung Schieren/Colmar wäre aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der nah an die Bahntrasse angebauten Gebäude problematisch. Zudem könnte die Tram nicht optimal als Entwicklungsmotor für den Raum zwischen Ettelbrück und Schieren genützt werden, da sie auf der östlichen Seite der Bahntrasse liegen würde und somit keine gute Erschließungswirkung im Gebiet erreichen könnte.
5. In Richtung Gilsdorf/Bettendorf scheint eine Verlängerung einer leichten Tram im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr technisch möglich. Sie scheint (eisenbahn)rechtlich schwer umsetzbar, da die Tram-Train abschnittsweise mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt werden müsste. Beispiele im Ausland zeigen jedoch, dass es möglich ist.

Die ÖV-Trasse sollte jedenfalls auf die stadtzugewandte Seite des Ettelbrücker Bahnhofs geführt werden.

Geht man im Entwurf des zurückbehaltenen Projekts von der langfristigen Variante einer Tram-Train als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Nordstad aus, können am Bahnhof Ettelbrück insgesamt 4 Gleise für die Eisenbahn und den Tram-Train-Betrieb genutzt werden und die Tram-Train könnte bis Schieren/Colmar und evtl. Bissen auf den Eisenbahngleisen geführt werden.

6. In Ettelbrück ist die Führung der Busse aufgrund der in der Planung vorgesehenen Verkehrsorganisation nicht optimal. Es muss an vielen Kreuzungen abgelenkt werden, was eine deutliche Verlängerung der Fahrzeiten bewirken und sich auf den Reisekomfort der Fahrgäste negativ auswirken würde. Zudem überlagern sich zur Hauptverkehrszeit die Busse und der Parkverkehr des geplanten P+R im Bereich der rue J.F.Kennedy, wodurch es zu gegenseitigen Behinderungen kommen kann.
7. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung N7 – Zufahrt zur A4 ist maßgebend für das gesamte Kfz-Verkehrsaufkommen am Boulevard. Im Projekt des Siegerteams wird die Ausführung eines

groß dimensionierten Kreisverkehrs vorgeschlagen, der von der ÖV-Trasse radial durchfahren wird. D.h., dass alle Fahrrichtungen nach links blockiert werden müssen, wenn ein ÖV-Fahrzeug den Kreis durchfährt. Beispielsweise betrifft das die Zufahrt von der A4 nach Walebroch/Diekirch/Bettendorf. Auf der ÖV-Trasse verkehren nach dem Planungsvorschlag die Busse und langfristig betrachtet die Tram. Durch diese Anordnung und das Aufkommen an ÖV-Fahrzeugen wird die Leistungsfähigkeit der Kreuzung für den Kfz-Verkehr deutlich reduziert. Die Sinnhaftigkeit der Lösung ist zu hinterfragen, der Platzbedarf ein wesentliches Kriterium.

Beim Studium der Opportunität und Gestaltung der Trambahn müssen unbedingt die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner der gesamten Nordstad-Region berücksichtigt werden, das heisst, sowohl die Bedürfnisse der Anrainer des boulevard urbain als auch derer die in der Region leben und/oder arbeiten.

Es müsste eine regionale Nordstad-Verkehrskonferenz einberufen werden, so wie vom Gesetz zum öffentlichen Transport von Juni 2004 vorgesehen, um das kurzfristig zu überarbeitende Konzept zu überprüfen und gegebenenfalls auf die Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen.

## FAZIT

- \* Es gilt kurzfristig ein integriertes Verkehrskonzept für die Nordstad-Region zu entwickeln, mit dem Bahnhof in Ettelbrück als Rückgrat mit garantierten Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen (auf Bus und Zug), mindestens einmal stündlich, einige Linien auch halbstündlich, und mit zusätzlichen Fahrten in den Spitzenzeiten am Vormittag (zwischen 6 und 9) und am Abend (zwischen 17 und 20 Uhr).
- \* Die derzeitige Bahnlinie zwischen Ettelbrück und Diekirch soll beibehalten und optimiert werden. Erst wenn sie einer Entwicklung der Nordstad massiv im Wege steht und gleichzeitig reelle und äquivalente bzw. bessere Alternativen auf dem Tisch liegen, kann eine Ersatzlösung erwogen werden.
- \* Es gilt sofort eine qualitative Verbesserung des Busangebotes zu gewährleisten.
- \* Mittelfristig sollte eine Änderung der Verkehrsführungen in Diekirch und Ettelbrück erfolgen, bei welcher dem öffentlichen Transport eine grössere Priorität eingeräumt wird.
- \* Die heutige Planung darf einem mittel- bis langfristigen Bau einer attraktiven Tram nicht im Wege stehen. Das Gewinnerprojekt im staatlichen „Concours“ müsste in dem Sinne abgeändert werden. Beim Studium der Opportunität und Gestaltung der Trambahn müssen unbedingt die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner der gesamten Nordstad-Region berücksichtigt werden.
- \* Zur Verstärkung des Taktes auf der Hauptachse soll die Einführung eines Nordstad-Citybus-Systems erwogen werden, welcher laufend die beiden Zentren und Ortsteile von Diekirch und Ettelbrück sowie die Ortschaften dazwischen und diejenigen in einem nahen Umkreis miteinander verbindet.
- \* Die direkten Schulbusse zu sämtlichen Sekundärschulstandorten müssen beibehalten werden.
- \* Eine Nordstad-Verkehrskonferenz mit den Einwohnern der Region sollte einberufen werden, um das kurzfristig zu überarbeitende Konzept zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

### Ein Beispiel der Unkohärenz der heutigen Busplanung in der Nordstad

Die bereits seit September 2007 verkehrenden Nordstadbusse sind ein gutes Beispiel für dieses eigenartige Anpassen an das Eisenbahnnetz. Drei Buslinien verkehren als Nordstadbus, 500 Ettelbrück-Echternach, 502 Ettelbrück-Beaufort und 570 Ettelbrück-Vianden. Der 500 und 502 sind laut Fahrplan auf die Regionalzüge nach Luxemburg angepasst und der 570 auf den Regionalexpress nach Luxemburg. Das bedeutet, dass Einwohner auf der Viandener Strecke zwar schneller in der Hauptstadt sind, dafür aber auf der Nordstrecke nirgends ausser in Mersch aussteigen können. Für die Einwohner von der Strecke Diekirch-Echternach ist es genau umgedreht. Nur die Einwohner von Diekirch und Ingeldorf haben einen Nutzen von dieser Busfahrplangestaltung und erreichen theoretisch alle Takt-Züge. In der Praxis sieht es allerdings wieder anders aus, da der Fahrplan so eng bemessen wurde, dass die Busse aus Richtung Echternach den Zug leider meist verpassen.