



## Pressemitteilung

# Ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept für die "Nordstad"!

## Stellungnahme des Mouvement Ecologique 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.

Das staatliche Konzept, das seitens des Landesplanungs-, des Transport- und des Bautenministers vorgestellt wurde<sup>1</sup>, 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. 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. Die jetzige Situation mit einer einspurigen Bahntrasse behindere, laut den Planern der Nordstad, die weitere Urbanisierung im Talbereich

Der Mouvement Ecologique sieht die staatlichen Pläne mit einer gewissen Skepsis und fordert ab sofort wesentliche Schritte zur Verbesserung des öffentlichen Transportes in der Nordstad-Region  
Folgende Vorgehensweise wird vorgeschlagen:

**1. Nein zu einem Abbau der Bahnstrecke zwischen Diekirch und Ettelbrück zum jetzigen Zeitpunkt.** 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. Zudem hat die Schienenverbindung gerade für Arbeitnehmer, die in der Region Zentrum arbeiten, einen sehr hohen Stellenwert.

Deshalb sollte nach Ansicht des Mouvement Ecologique Regionalsektion "Nordstad" - solange die Strecke der Urbanisierung im Tal noch nicht im Wege steht - das Angebot der Bahn optimiert werden durch Direktverbindungen nach Luxemburg, höheren Komfort des Zugmaterials (niedriger, breiter Einstieg und Raum für Kinderwagen und Fahrrad), Anpassungen von einigen Regionalbussen auf den Bahnhof Diekirch, eine eventuelle zusätzliche Haltestelle usw.

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

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

---

<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 <http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2007/09/18Nordstad/index.html?highlight=Nordstad> présenté le 18-9-2007

nach Abfahrt des Zuges wieder abfahren. Das derzeit vorgesehene Konzept erlaubt dies nicht, da hier die Busse nacheinander alle 7,5 min eintreffen sollen.

Eine Abstimmung auf Züge nach Luxemburg und Wiltz oder Ulflingen oder auch Busse in der Region, ist damit nicht gegeben. Es muss ein integrierter Taktfahrplan ausgearbeitet werden mit garantierten Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Ettelbrück in alle Richtungen.

Die Attraktivität des öffentlichen Transportes in der Nordstad kann vor allem auch 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 in einem nahen Umkreis.

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. Der öffentliche Transport muss demnach eine prioritäre Verkehrsführung innerhalb der beiden Städte bekommen. Der Schülertransport könnte über eine neue Brücke, anstelle der roten Fußgängerbrücke, geführt werden.

Außerdem lässt das Busmaterial stark zu wünschen übrig. Hohe Einstiege, schmale Türen und wenig bis gar kein Raum für Kinderwagen machen das Busfahren umständlich.

**3. 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 zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung ist somit dringend geboten. Der Mouvement Ecologique wird ebenfalls das Transportministerium mit dieser Problematik befassen. Folgende Probleme stellen sich: 1. Die Straßenunterführung unter den Bahngleisen auf dem Gebiet des Ettelbrücker Bahnhofs ist zu kurz bemessen. 2. Die Tramgleise sind auf der stadtabgewandten Seite des Bahnhofs vorgesehen und machen damit die Tram sehr unattraktiv. 3. Sollte die Tram bis nach Schieren oder Bissen verlängert werden, wäre sehr wenig Platz vorhanden, für die Gleise östlich des Bahnhofs (entlang des Friedhofs) 4. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung N7-A4 ist sehr begrenzt, da die Trasse des öffentlichen Transportes einen Kreisverkehr unterhalb der A4 radial durchqueren soll.

**Beim Studium der Opportunität und Gestaltung der Trambahn müssen allerdings 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, sowie 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.**

***Mouvement Ecologique und seine Regionale Nordstad***

Weitere Informationen zu lesen auf [www.oeko.lu](http://www.oeko.lu)