



de **Kéisécker**

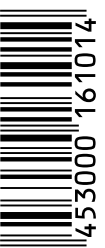


9 MASSNAHMEN FÜR ÜBERFÄLLIGE WEICHENSTELLUNGEN IN DER MOBILITÄTSPOLITIK

Wir sind eine sehr "mobile" Gesellschaft. Dabei ist der Anteil des öffentlichen Transportes an dieser "Mobilität" sehr gering, vor allem auch im grenzüberschreitenden Verkehr ist er katastrophal niedrig. Damit geht nicht nur ein hohes Maß an Lebensqualität verloren. Die Mobilität wird zunehmend auch ein wichtiger Faktor für den Wirtschafts-Standort Luxemburg.

Dementsprechend ist die neue Regierung gefordert, kurzfristig "Klartext" zu sprechen, nicht mehr "op allen Hochzäiten ze danzen" und das Thema weitaus dynamischer anzugehen.

Der Mouvement Ecologique formuliert seine Vorstellungen in Form von 9 konkreten Vorschlägen.





Es gilt endlich die überfälligen Weichen in Richtung konsequenter Ausbau des öffentlichen Transportes und der sanften Mobilität festzulegen. Hierzu sind neue Infrastrukturen notwendig, aber nicht nur! Eine bessere Absprache Bus / Zug z.B. müsste sich doch endlich schnell umsetzen lassen!

9 Maßnahmen für überfällige Weichenstellungen in der Mobilitätspolitik

Im Rahmen des Koalitionsabkommens der Regierung wird eine gewisse Priorität auf den öffentlichen Transport gegenüber dem Individualverkehr gelegt.

Der Handlungsbedarf in der Mobilitätspolitik ist in der Tat gewaltig:

- Nach wie vor ist die **Organisation des öffentlichen Transportes** weit davon entfernt perfekt zu sein: ein z.T. noch unzureichendes Angebot, eine defizitäre Abstimmung zwischen Bus / Zug, eine ungenügende Einbindung der Fahrgäste in die organisatorische Gestaltung sind nur einige Stichworte, um die aktuellen Probleme zu charakterisieren.
- Ziel bereits der vorherigen Regierung war es dabei, einen „**modal split**“ von 25% öffentlichem Transport versus 75% Individualverkehr zu erreichen. Hiervon sind wir nach wie vor weit entfernt: es müssen hierzu demnach weiter gehendere Schritte in die Wege geleitet werden, als dies derzeit der Fall ist. Kommt hinzu, dass sogar dieses „modal split“ nicht ausreichen würde, um die Kyoto CO2 Reduktionsziele auch nur annähernd erreichen zu können.
- Der Verkehr ist einer der zentralen Verursacher der **CO2-Emissionen**: insofern müssen aus Klimaschutzsicht gerade in diesem Sektor erhebliche Anstrengungen

unternommen und neue Infrastrukturprojekte unter diesem Blickwinkel kritisch hinterfragt oder aber vorangetrieben werden.

- Auch Aspekte wie **Luftverschmutzung** (Feinstaubbelastung, Stickoxidemissionen...), **Landverbrauch und -zersiedlung**, **Lärmbelastung** (Verlärmung der Siedlungen, auch von Naherholungsgebieten...) sind negative Begleiterscheinungen des Individualverkehrs, denen wesentlich mehr Beachtung geschenkt werden muss.
- Von herausragender Bedeutung sind auch der erhebliche Verlust an Lebensqualität und die **negativen Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Luxemburg**, in einer Zeit wo diese „weichen Standortfaktoren“ immer wichtiger in der Konkurrenz der Regionen werden.
- Und nicht zuletzt und als wichtiger Faktor: ein gut organisierter öffentlicher Transport ist auch aus **sozialer Sicht** von zentraler Bedeutung: nicht zuletzt da zahlreiche BürgerInnen über keinen eigenen Pkw verfügen und entsprechend in ihrer Mobilität derzeit beeinträchtigt sind.

Deshalb möchte der Mouvement Ecologique in einem konstruktiven Sinne folgende klare Forderungen in Form von 9 zentralen Maßnahmen für die anstehende Legislaturperiode darlegen.



Das Nachhaltigkeitsministerium ist gefordert: der sektorielle Plan Mobilität muss überarbeitet und zu einem regelrechten Zukunftsdokument für die Organisation der Mobilität von morgen werden. Seine zügige Verabschiedung ist unerlässlich.

1. Mittel- und langfristiges sowie integratives Konzept mit eindeutigen Prioritäten im sektoriellen Plan „Mobilität“ definitiv festschreiben!

Fakt ist, dass während Jahren, ja Jahrzehnten, keine **kohärente und integrative Mobilitätsplanung** erfolgte. Gesetz wurde vor allem auf neue Straßenbauprojekte (von Umgehungsstraßen bis hin zu der Nordstraße bzw. nunmehr Plänen zum Ausbau von Autobahnen). In den letzten Jahren wurden zwar verstärkt neue Buslinien eingesetzt bzw. eine Reihe von Busspuren eingeführt; über eine reelle zusammenhängende Mobilitätsplanung verfügt Luxemburg dennoch nach wie vor nicht. Entsprechend sieht die Situation im Alltag aus: endlose Staus, unzureichendes Angebot im öffentlichen Transport...

DAS Planungsinstrument, um diese Fehlentwicklung(en) zu beheben und Verbesserungen in der Mobilitätsplanung für die nächsten Jahre / die nächsten Jahrzehnte in die Wege zu leiten, sollte der sektorielle Plan Mobilität sein, der in der letzten Legislaturperiode aufgrund vorausgehender Planungen (u.a. mobil2020) sowie vor allem aufgrund des Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzeptes (IVL) erstellt wurde.

Leider ist es recht ruhig geworden, um diesen - und die anderen - Planentwürfe in der Landesplanung... Ob der sektorielle Plan „Mobilität“ nach wie vor Priorität genießt bzw. wie er u.a. mit den Gemeinden diskutiert bzw. umgesetzt werden soll, ist nicht bekannt.

Der Mouvement Ecologique erachtet es dabei als grundlegend, dass der sektorielle Plan „Mobilität“ zügig vorangetrieben wird, wobei jedoch folgende Verbesserungen durchgeführt werden müssen:

- Es ist nach wie vor nicht ersichtlich, inwiefern der Entwurf des Mobilitätsplanes wirklich mit dem Entwurf der anderen sektoriellen Pläne „Geschützte Landschaften“, „Wohnungsbau“ bzw. „Aktivitätszonen“ abgestimmt wurde. Eine solche Abstimmung u.a. auch auf der Grundlage des IVL-Konzeptes ist jedoch unerlässlich: hier müsste endlich für Transparenz gesorgt werden. Die „Strategische Umweltprüfung“, die derzeit in Zusammenhang mit den vier genannten Plänen im Laufen ist, muss jedenfalls darüber konkreten Aufschluss geben und einer öffentlichen Diskussion unterliegen.
- Es fehlt derzeit an einer wirklichen Prioritätensetzung innerhalb des Planes: x-Infrastruktur-Projekte (auf der Ebene des öffentlichen Transportes sowie dem Individualverkehr) als mittelfristige Priorität zu definieren, scheint in den aktuellen Zeiten keine realistische Perspektive darzustellen.
- Die zu erwartenden Veränderungen von Verkehrsströmen, welche aufgrund der Verwirklichung eines Projektes entstehen würden, wurden de facto nicht ausreichend untersucht;

- Eine reelle integrative Verkehrsplanung unter Einbeziehung *aller* Verkehrsträger, und einer reellen Untersuchung der Verkehrsverlagerungen fehlt noch immer.
 - Es mangelt zudem an *detaillierteren* Leitlinien/Vorgaben betreffend den öffentlichen Transport. Denn für den Mouvement Ecologique darf ein sektorieller Plan **nicht nur in erster Linie eine räumliche Festschreibung eventueller Trassen zukünftiger Verkehrsverbindungen darstellen, sondern muss eine Vision einer integrativen Mobilitätsplanung der verschiedenen Verkehrsträger** beinhalten.
 - Im sektoriellen Plan fehlen somit derzeit wesentliche Leitlinien in Bezug auf u.a.
 - * die Festschreibung regionaler Zentren als Knotenpunkte zum Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern;
 - * die Basisversorgung von einem Stundentakt tagsüber unter der Woche, sowie einem Zwei-Studentakt zu den Tagesrandzeiten sowie an den Wochenenden;
 - * die konkrete Umsetzung dieser Maßnahmen, teils mit Hilfe von flexiblen öffentlichen Transportmitteln.
- Ebenso sollte gewährleistet werden, dass in einem festzulegenden Ausmaß die Möglichkeit gegeben sein muss, sich abends bis 23.00 bzw. sonntags mit einem öffentlichen Transportmittel (ggf. auf der Grundlage eines flexiblen Angebotes) fortbewegen zu können.

Der Mouvement Ecologique erachtet deshalb eine Überarbeitung des Entwurfes als unerlässlich und erwartet umgehend klare Aussagen:

- Eindeutige Prioritätenfestlegung der zu realisierenden Projekte;
- Überarbeitung des Planes in zentralen Punkten im Hinblick auf ein *integratives* Mobilitätskonzept auf nationaler und regionaler Ebene;
- Kurzfristige Offenlegung und Diskussion der Umweltverträglichkeitsstudie oder ggf. der ersten Resultate;
- Klarstellung der konkreten weiteren Prozeduren der Meinungsbildung und Entscheidungsfindung: Wie soll der Entwurf konkret diskutiert werden? In welchem Zeithorizont? Mit welchen Akteuren (auch interdisziplinär)? Wie werden die Gemeinden eingebunden? Ab wann soll er endlich rechtlich verbindlich sein? Wie sieht staatlicherseits die Vorgehensweise bis zur eigentlichen Umsetzung des sektoriellen Planes aus?

Maßnahme 1:

Den Entwurf des sektoriellen Planes „Mobilität“ im Sinne einer integrativen Mobilitätsplanung überarbeiten und ergänzen, eine Konzertierung aller Akteure herbeiführen und den Plan zügig verabschieden!





Das Nachhaltigkeitsministerium sowie die Regierung müssen endlich mit offenen Karten spielen: welche Projekte sind vom „Finanzvorbehalt“ betroffen, welche nicht. Der Mouvement Ecologique plädiert in aller Konsequenz dafür, dass die moderne Stadtbahn mit den Peripherbahnhöfen sowie der Ausbau der Strecke Bettemburg-Luxemburg absolute Priorität genießen müssen!

2. Endlich politisch „Tacheles“ reden, was die Infrastruktur-Prioritäten in dieser Legislaturperiode betrifft!

Die bestehenden Planungen skizzieren – wenn zwar unzulänglich – diskussionswürdige Prioritäten für die nächsten Jahre. Das Koalitionsabkommen seinerseits jedoch ist eher zu sehen als eine Art Wunschliste für jeden... in dem fast alle je ins Auge gefassten Projekte aufgelistet werden. Wobei dann wiederum alle Aussagen zusätzlich durch das Stichwort „Finanzvorbehalt“ vernebelt werden.

Die jetzige Regierung ist immerhin 6 Monate im Amt und der Mouvement Ecologique erwartet endlich eine weitaus deutlichere Prioritätensetzung in der Mobilitätsplanung für diese Legislaturperiode seitens des Nachhaltigkeitsministeriums.

Es darf keine weitere Zeit verloren gehen!

Der Mouvement Ecologique fordert die beiden Nachhaltigkeitsminister auf mit sehr klaren Vorstellungen in die anstehenden Tripartite-Verhandlungen / bzw. Finanzdebatten einzusteigen.

Angesichts einerseits der **finanziellen Situation des Staates** und zudem auch der **notwendigen Kohärenz der Mobilitätsplanung** – kann es so nicht länger sein, dass z.B. der teure und umstrittene Ausbau der Arloner Autobahn immer noch als prioritäres Projekt angeführt wird. **Eine klare – auch finanzpolitische – Prioritätensetzung ist unausweichlich!**

Deshalb fordert der Mouvement Ecologique:

Ein Moratorium für die Planung und den Bau weiterer (größerer) Straßenbauprojekte

Dazu gehört auch ein kategorisches Nein zum Ausbau der A3/A6 bzw. dem Bau weiterer umstrittener Umgehungsstraßen.

werden. Soll nun diese groteske Fehlplanung eine weitere nach sich ziehen? Eine weitere Dezimierung des Grünwaldes?

Inakzeptabel wäre auch der Bau eines Aufgangparkings (für die Nutzer der Nordstraße) durch eine erneute Schneise im Grünwald: Die Fehlplanung „Nordstraße“ vor der u.a. der Mouvement Ecologique mit Nachdruck gewarnt hatte, wird mehr Autofahrer schneller zu den Toren der Hauptstadt bringen, die letztlich ein regelrechtes Nadelöhr darstellen

Auf „allen Hochzeiten“ gleichzeitig tanzen zu wollen, d.h. wie in den letzten Legislaturperioden sowohl weiter in den Straßenbau als in den öffentlichen Transport zu investieren, ist verkehrspolitisch UND finanzpolitisch absoluter „Nonsens“. Hier muss ein eindeutiger Paradigmenwechsel her!

Eine klare Prioritätensetzung auch innerhalb des öffentlichen Transportes:

- Ja zum Ausbau der **Zugstrecke Bettemburg – Luxemburg/Stadt**, die auch für den wachsenden und ausbauwürdigen grenzüberschreitenden sowie internationalen öffentlichen Transport von zentraler Bedeutung ist.
- Ja zum Bau der **Stadtbahn** und den **Peripherie-Bahnhöfen** sowie dem **Ausbau des Hauptbahnhofes**. Sie stellen einen Qualitätssprung dar und stehen zudem symbolhaft für eine Umorientierung in der Mobilitätspolitik.

Es wäre endlich an der Zeit mehr Transparenz in Bezug auf den Entwicklungsstand dieser prioritären Projekte zu bringen: Wie weit sind die Planungen fortgeschritten?

Der Bau welcher Peripher-Bahnhöfe wird z.B. zu welchem Zeitpunkt angegangen? Wie sieht die Finanzierung aus? ... diese und zahlreiche andere Fragen harren seit langem einer offenen Klärung!

- Parallel ist der Mouvement Ecologique der Überzeugung, dass die **Opportunität der Einführung einer modernen Stadtbahn im Süden des Landes** analysiert werden sollte.

Der Mouvement Ecologique erwartet von der Regierung, dass die genannten prioritären Projekte noch im Rahmen dieser Legislaturperiode offensiv angegangen und in die Umsetzungsphase gebracht werden.

Als kurz-/mittelfristig nicht prioritär gelten für den Mouvement Ecologique:

- die **Zugstrecke Luxemburg/Hauptbahnhof-Findel-Kirchberg:**

Angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen ist die derzeitige Prioritätensetzung auf den Bau der Zugstrecke Findel-Kirchberg nicht sinnvoll. Der Nutzen ist sicherlich *mittel- bis langfristig* gegeben, doch müssten andere Maßnahmen eine weitaus stärkere Priorität genießen, denn bei diesem Projekt stellen sich doch eine Reihe von Problemen. Nur zur Illustration: Ein Einwohner aus dem Süden, der z.B. bei der Europäischen Investitionsbank arbeitet, müsste vom Hauptbahnhof Luxemburg aus etwa 8 km um die Stadt durch die Landschaft fahren, um dann auf dem Kirchberg anzukommen, dort auf einen Bus oder die Stadtbahn umsteigen, um zu seinem Arbeitsort zu kommen. Wird dies tatsächlich jemand tun? Wohl kaum.... Die Arbeitsplätze sind weit über den gesamten Kirchberg verteilt und liegen bei weitem nicht alle am geplanten Bahnhof am Standort der aktuellen Luxexpo. Für alle diese Nutzer ist die Stadtbahn eine weitaus attraktivere Option... d.h. der Nutzen der Zugtrasse Findel-Kirchberg wird somit recht marginal sein.

Das Gleiche gilt im Übrigen für die Nutzer der Autobahn: diese sollen zum Parking „Heienhaf“ fahren, dort auf den Zug

umsteigen und zum Kirchberg fahren, um dann erneut in die Stadtbahn umzusteigen? Ein Widerspruch!

- **der Bau einer neuen direkten Eisenbahnstrecke Esch/Alzette – Luxemburg:**

Der Ausbau der Strecke Bettemburg-Luxemburg ist weitaus prioritärer - ebenso andere Projekte in der Großregion - als der Ausbau dieser Strecke. Der Zeitgewinn, der durch die Direktverbindung erreicht werden kann, ist nur begrenzt. Dabei ist zudem gewusst, dass ein geringer Zeitgewinn alleine nicht entscheidend ist ob Kunden den öffentlichen Transport nutzen oder nicht. Wichtigere Faktoren sind vielmehr Attraktivität des Umsteigens, Komfort ... Kommt hinzu, dass entlang der Strecke Esch-Luxemburg nur eine begrenzte Anzahl an Personen wohnen, so dass der Mehrwert der Strecke doch begrenzt ist (gegenüber anderen Projekten).



Maßnahme 2:

Offenlegen der eindeutigen – auch finanzpolitischen Prioritäten seitens des Nachhaltigkeitsministeriums für die aktuelle Legislaturperiode. Der Bau der Stadtbahn und der Peripherbahnhöfe sowie der Ausbau Strecke Bettemburg-Luxemburg/Stadt sind als absolute Prioritäten zu sehen neben einem Moratorium für weitere Straßenbauprojekte.



Wer eine bessere Organisation der Mobilität will, braucht auch Menschen, die dies in der Praxis gewährleisten. Warum sollen nicht auch verstärkt Beamte der Straßenbauverwaltung mit dem Ausbau des öffentlichen Transportes befasst werden, weitere Straßen werden nicht benötigt. Das Nachhaltigkeitsministerium braucht aber auch eine fachliche Aufwertung durch Verkehrsplaner... ebenso wie auch der Verkehrsverbund / die Mobilitätszentrale mehr Rechte, Kompetenzen und Mittel benötigt.

3. Die organisatorischen Voraussetzungen für eine professionelle Mobilitätsplanung im Ministerium schaffen!

Seit jeher stellt die **ungenügende Personaldecke** des Transportministeriums ein großes Problem dar. Rein zahlenmäßig ist das Ministerium bzw. nunmehr das „département des transports“ im Nachhaltigkeitsministerium hoffnungslos unterbesetzt. Zudem wird seit Jahren bedauert, dass - bei allem Engagement der Beamten - kaum Fachleute im Bereich der Mobilitätsplanung neu angestellt wurden. Auch die sanfte Mobilität wird de facto lediglich „am Rande“ von einem Beamten bearbeitet.

Als Beispiel: Die Stadt Luxemburg beschäftigt mittlerweile 5 Verkehrsplaner mit entsprechender Ausbildung. Auf der Ebene „Mobilität“ im Nachhaltigkeitsministerium gibt es scheinbar niemanden mit einer derart spezifischen Qualifikation ... und im Verhältnis zur Personaldecke der Stadt Luxemburg zudem weitaus weniger Personal.

Für Kontakte mit den Gemeinden betreffend die generelle Mobilitätsplanung gibt es scheinbar keinen eigentlichen Ansprechpartner. Somit kann der Staat auch nicht im erforderlichen Ausmaß seiner Mission gerecht werden, gemeinsam mit den Gemeinden / Regionen Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen (siehe Kapitel Gemeinden).

Eine Aufstockung des Personals ist deshalb unerlässlich. Auch in Zeiten der staatlichen Einsparpolitik muss es möglich sein weiteres Personal auf der Ebene der Mobi-

litätsplanung einzusetzen. Ein entsprechendes Vorgehen ist auch aus ökonomischer Sicht unerlässlich. Zudem: jede im Mobilitätsbereich eingesparte Tonne CO₂ kommt unserem Land auch finanziell zugute.

Darüber hinaus denkt der Mouvement Ecologique aber auch, dass **Effizienzsteigerungen** möglich sind. So sei die Frage gestellt, ob nicht ein Teil der zusätzlichen Planungskapazitäten auf ministerieller Ebene bzw. auf der Ebene des Verkehrsverbundes / der Mobilitätszentrale durch eine Übernahme von entsprechend qualifiziertem Personal von der Straßenbauverwaltung erfolgen könnte, da diese - aufgrund der geänderten Prioritätensetzung - progressiv einen geringeren Arbeitsaufwand auf Planungsebene haben wird.

Prioritäten müssen sich - auch angesichts der budgetären Situation - somit auch in einer **Umschichtung von Personalkapazitäten zugunsten des öffentlichen Transportes und der «mobilité douce»** ausdrücken!

Zudem stellt sich die Frage, ob nicht **Planungskompetenzen gebündelt** werden sollen. Ist es nicht widersinnig, dass hier in unterschiedlichen Strukturen scheinbar z.T. parallel gearbeitet wird? Ein gewisses Zusammenschlagen der Kompetenzen zwischen der Abteilung Transport, Landesplanung im Ministerium, der CFL sowie des Verkehrsverbundes hätte sicher Vorteile.

Maßnahme 3:

Deutliche personelle und fachliche Stärkung der Mobilitätsabteilung des Nachhaltigkeitsministeriums: Einstellung von Fachpersonal und Transfer von Personal bestehender Verwaltungen im Sinne einer Bündelung der Planungskompetenz.

4. Verkehrsverbund und Mobilitätszentrale zu wirksameren Instrumenten im Sinne der „sanften Mobilität“ gestalten!

Ähnlich gelagert ist das Problem aber auch auf der Ebene des Verkehrsverbundes sowie der Mobilitätszentrale. Diese zentralen Strukturen existieren nunmehr seit 5 Jahren und es gilt eine Bilanz zu ziehen und Optimierungen in die Wege zu leiten. Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, dass – bei allen positiven Anstrengungen – die Strukturen bisher doch noch recht weit hinter den in sie gesteckten Erwartungen zurückgeblieben sind und sie noch nicht wirklich den Anforderungen gerecht werden. Einige Beispiele für heutige Probleme:

- Eine noch weit **offensivere Vorgehensweise gegenüber den Gemeinden** wäre notwendig (z.B. wurden in den vergangenen Jahren auch die Transportverantwortlichen der Gemeinden ignoriert!);
- Obwohl das Gesetz für den öffentlichen Transport es vorsieht, fand kaum eine **Einbindung der Fahrgäste in die Pla-**

nung statt (und noch weniger der potenziellen Fahrgäste);

- Die **Abstimmung der Fahrpläne** zwischen Bus und Zug ist, wie bereits angeführt, noch stark überarbeitungs-würdig, generell ist die Fahrplangestaltung verbesserungswürdig;
- Ein riesiges **Potenzial steckt in den zahlreichen Gewerbegebieten und größeren Betrieben**. Hier muss endlich vermehrt und mit großem Einsatz betriebliches Mobilitätsmanagement mit einem entsprechenden Monitoring zum Einsatz kommen (gezieltes Herantreten an einzelne Betriebe sowie Betriebe in einer Aktivitätszone u.a.m., Erfassung der Verkehrsbewegungen, Erarbeitung von Alternativen, Anpassung von bestehenden Buslinien Organisation von entsprechenden Sensibilisierungskampagnen....).



Der Verkehrsverbund und die Mobilitätszentrale müssen reformiert und aufgewertet werden, damit sie wirklich zu einem schlagkräftigen Instrument werden.

Der Handlungsbedarf auf der Ebene des Verkehrsverbundes und der Mobilitätszentrale ist augenscheinlich:

- **Ausweitung des Statutrahmens des Verkehrsverbundes und der Mobilitätszentrale:** Bereits anlässlich ihrer Gründung wurde von verschiedener Seite gefordert, deren Rechte und Kompetenzen müssten klarer definiert werden. So z.B. müsste der Verkehrsverbund verbindlich in die Tarifplanung, in die Erstellung der Fahrpläne usw. eingebunden werden. Dies ist derzeit nicht der Fall, eine Überarbeitung des heutigen Gesetzes ist somit unerlässlich (Gesetz betreffend den öffentlichen Transport); doch bereits in der Zwischenzeit sollte das Transportministerium den Verkehrsverbund entsprechend einbinden.
 - Weitere personelle **Qualifikationen** sind erforderlich: Es sollten verstärkt planerische Kompetenzen im Verkehrsverbund angesiedelt werden.
 - Unerlässlich ist zudem, dass sowohl das Tätigkeitsfeld des Verkehrsverbundes als auch die Auskünfte der Mobilitätszentrale auf die **Großregion** ausgedehnt werden (siehe hierzu auch Kapitel Großregion).
- Will man eine Erhöhung des „Modal split“ zu Gunsten des öffentlichen Transportes herbeiführen, so gilt es in der Tat nicht nur in „hardware“ (neue Schienen, neue z.T. flexible Busangebote...) zu investieren, sondern auch in „software“ d.h. Beratung und Einbindung aller Akteure!**

Maßnahme 4:

Ausbau, Stärkung der Kompetenzen und Pflichten des Verkehrsverbundes und der Mobilitätszentrale unter Einbeziehung der Fahrgäste

5. Gravierende Probleme in der Organisation des öffentlichen Transportes endlich beheben – Fahrgäste konkret einbinden!

Es besteht nach wie vor eine zu große Diskrepanz zwischen dem Angebot des öffentlichen Transportes und den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Arbeitnehmer. Sicherlich: es wurde bereits so Manches getan und vielfach ist der öffentliche Transport auch besser als sein Ruf: und doch. Der

öffentliche Transport muss besser werden, um endlich sowohl im Empfinden der BürgerInnen als auch in der Praxis „Gewinner“ gegenüber dem Individualverkehr zu werden. Zudem werden Gelder verschwendet, da der öffentliche Transport nicht optimal abgestimmt ist.

Gravierende Mängel sind nach wie vor:

- Landesweit absolut **unzureichende Abstimmung der Fahrpläne** von Zug und Bus sowie Buslinien untereinander sowie ein noch nicht zufriedenstellendes generelles und flexibles Angebot;
- Völlige Untransparenz für den Fahrgast betreffend Express-, Regional- und Stadtlinien (in welchem Bus darf man z.B. an welcher Haltestelle nur ein- oder nur aussteigen);
- ein noch **unzufriedenstellendes flexibles Angebot** als Ergänzung zu den regulären Linien (z.B. Rufbus, Flexibus);
- **Schlechte Koordination der verschiedenen Verkehrsträger bei Verspätungen**;
- Teilweise völlig **überfüllte Busse**;
- **Unzufriedenstellendes Beschwerdemanagement** (Anregungen / Reklamationen der Kunden);
- **Fehlende Einbindung der BürgerInnen** in die Organisation des öffentlichen Transportes, so dass so manche Bus- oder Zuglinie an den Bedürfnissen der Kunden vorbeifährt;
- Zu **geringe zielgruppen-orientierte Anstrengungen** um auch neue Kunden für den öffentlichen Transport zu gewinnen.

Statt isolierter Maßnahmen oder immer neuer Appelle an den Einzelnen sollte der Staat – das Nachhaltigkeitsministerium endlich seine Verantwortung übernehmen und u.a. die notwendigen Strukturreformen einleiten sowie den Fahrgast endlich ernst

nehmen. Bestehende zögerliche Versuche den Fahrgast stärker einzubinden, müssen weitaus schlagkräftiger verfolgt werden. Dies bedeutet:

- Schaffung seitens des Transportministeriums auf nationaler Ebene eines **Fahrgastbeirates**, in dem verschiedene Bevölkerungsgruppen vertreten sind und der regelmäßig Vorschläge zur Optimierung des öffentlichen Transportes macht.
- Einbindung der Fahrgäste bei der **Bewertung der Busunternehmen** im Rahmen des RGTR-Vertrages. (Busunternehmen sollen laut geltendem RGTR-Vertrag, einer Bewertung unterliegen. Bewertet werden unter anderem Pünktlichkeit, Freundlichkeit des Personals, Fahrkomfort usw.). Gleiches sollte aber ebenso auf der Ebene der Eisenbahngesellschaft angewandt werden.
- Umsetzung der im Gesetz vorgesehenen **gemeindeübergreifenden / regionalen Verkehrskonferenzen**: Diese institutionalisierten Gremien der Beteiligung sollten unbedingt eingesetzt werden.
- **Punktuellere Einbeziehung** der BürgerInnen, z.B. mittels Umfragen, Fahrgastforen, Tagesveranstaltungen ...
- Ein **kundenfreundliches Beschwerdemanagement** einführen, welches die Anregungen und Beschwerden ernst nimmt und sich dafür einsetzt, dass Probleme mit angemessenen Lösungen beseitigt werden.



Der Mouvement Ecologique startet auf Facebook eine neue Aktion: Sagen Sie uns, wo Bus / Zug schlecht organisiert sind, wo Verbindungen nicht klappen, schlagen Sie konkrete Änderungen vor... Wir leiten die Beschwerden und Anregungen weiter und hoffen so den Druck auf die Verantwortlichen zu erhöhen. Was wir wollen: die Fahrgäste sollen mehr in die Planung und Organisation von Bus und Zug einbezogen werden, und diese sollen weitaus besser werden.

Die Aktion findet statt auf Facebook unter dem Slogan « Kriss'te nache Bus / Zuch fir heem? ». Sie können aber auch reinschauen auf www.meco.lu

Maßnahme 5:

Aktuelle und potenzielle Fahrgäste (auch zielgruppenspezifisch) in die Bewertung des heutigen Angebotes sowie die Planung des zukünftigen Angebotes im öffentlichen Transport einbinden.



Die Kooperation und die Absprache mit den Gemeinden muss verbessert werden, da Gemeinden besonders nahe am Bürger sind und auch zahlreiche Maßnahmen im Sinne einer menschengerechten Mobilität ergreifen können. Stichworte sind: regionale Verkehrskonzepte, Anlegen von Rad- und Fusswegen, Umgestaltung des Straßenraumes....

6. Bessere Organisation durch eine konzertierte Vorgehensweise mit den Gemeinden gewährleisten

Die Gemeinden stellen über ihre Flächennutzungspläne (PAG) zentrale prägende Weichen für die Mobilitätssituation in einer Gemeinde / Region (étude préparatoire der PAG). Zudem kann die Organisation des öffentlichen Transportes, die Abstimmung Bus-Zug, die Einbindung der BürgerInnen optimal auf kommunaler und auch regionaler Ebene gewährleistet werden.

Die Zeiten der ausschließlichen Planung von Oben müssten deshalb vorbei sein, auch die Zeiten wo die Gemeinden sich nicht ausreichend in der Verantwortung sehen: eine stärkere Kooperation aber auch in die Verantwortung nehmen der Gemeinden ist deshalb unerlässlich.

Nicht zuletzt sieht u.a. das Gesetz betreffend den öffentlichen Transport deshalb vor, dass eine stärkere Zusammenarbeit zwischen Staat und Gemeinden erfolgen soll und legt z.B. folgende Instrumente fest:

- **Einsetzung regionaler Verkehrskonferenzen** (Zitat aus dem Gesetz: *«Des conférences régionales de transport peuvent coordonner les demandes émanant des communes. Le nombre, la composition et les modalités de fonctionnement de ces conférences régionales de transport sont fixés par règlement grand-ducal.»*)
- **Erstellung regionaler Mobilitätskonzepte** (Zitat aus dem Gesetz: *« Art. 18. En vue d'assurer sur le plan local et régional un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une*

part, et la protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d'autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours du ministre des plans de déplacement locaux ou régionaux portant notamment sur ... »



- Kooperation im Rahmen der **Erstellung der Flächennutzungspläne**: Im Rahmen der sog. „études préparatoires“, die im Vorfeld erstellt werden und u.a. mögliche Entwicklungsszenarien für die Gemeinden (u.a. auch im regionalen Kontext) untersuchen und abwägen, muss verstärkt der Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität berücksichtigt werden. Die Vorgaben des IVL-Konzeptes sind dabei eine wesentliche Grundlage, ebenso wie die Erhöhung des Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Transportes bzw. den Vorrang für „sanfte Mobilitätsformen (Zu Fuss gehen, Fahrrad...).

Symbolhaft dafür, inwieweit diese Grundsätze nicht umgesetzt werden, steht die **Erstellung des sektoriellen Planes „Mobilität“**. Hier fand nicht einmal ansatzweise eine **Konzertierung, Kooperation mit den Gemeinden** statt.

Eine derartige Zusammenarbeit ist jedoch zentral für einen regelrechten Paradigmenwechsel in der Mobilität und der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, dass seitens des Nachhaltigkeitsministeriums endlich folgende Initiativen mit den Gemeinden ergriffen werden:

Erstellung interkommunaler bzw. regionaler Verkehrskonzepte:

Derartige Konzepte wurden nur sehr begrenzt erstellt. Das Nachhaltigkeitsministerium – das ja nun positiverweise die Mobilitäts- und die Landesplanung verknüpft – sollte offensiver als in der Vergangenheit Gemeinden und Regionen für derartige Konzepte gewinnen. Ziel müsste sein, zum Ende dieser Legislaturperiode flächendeckend über derartige Konzepte zu verfügen.

Organisation regionaler / gemeindeübergreifender Verkehrskonferenzen:

Diese Konferenzen sollten durch die direkte Befragung der EinwohnerInnen einer Region, begleitet werden. Ihre Anregungen sollten unmittelbar im Konzept aufgegriffen werden und in die Planungen einfließen. Darüber hinaus sollten derartige Verkehrskonferenzen als systematische Struktur etabliert werden und eine beratende Funktion in allen Fragen der Organisation des öffentlichen Transportes übernehmen. Es obliegt dem Nachhaltigkeitsministerium sie gemeinsam mit den Gemeinden ins Leben zu rufen.

Übrigens: in diesem Zusammenhang gilt es die Funktion des „délégué du transport“, der ebenfalls im Gesetz vorgesehen ist, erneut mit Leben zu füllen.

Erstellung von Kriterien bei der Erstellung von Flächennutzungsplänen zur Unterstützung der Gemeinden:

Gemeinden sollten im Vorfeld seitens des Nachhaltigkeitsministeriums konkrete Leitfäden und Unterstützung bei der Erstellung der Bebauungspläne erhalten, damit die Förderung der sanften Mobilität sowie der Tempo 30-Gebiete in die Bebauungspläne einfließen. Gezielt sollten Gemeinden angeregt werden, Konzepte wie «Autofreies Wohnen» umzusetzen. Dabei muss eine Koordinierung mit Verkehrsverbund und Mobilitätszentrale sicher gestellt werden. Derartige Anregungen wurden z.B. vom Umweltministerium im Vorfeld der Erstellung der Bebauungspläne im Bereich Naturschutz erarbeitet, es ist unverständlich warum nicht ähnliche Leitlinien im Transportbereich verfügbar sind. Der Verkehrsverbund und die Mobilitätszentrale sollten zudem weitaus stärker angehalten werden – auch mit dem Transportministerium – Gemeinden Anregungen für ein restriktives Parkraummanagement zu unterbreiten.

Finanzielle und logistische Unterstützung der Gemeinden, u.a. zur Verbesserung der "sanften Mobilität" sowie zur Umgestaltung des Straßenraumes:

Gemeinden sollten unterstützt werden ihre öffentlichen Infrastrukturen an den „Langsamverkehr“ anzupassen, dies insbesondere auch bei der Planung und dem Bau von innerörtlichen sowie interkommunalen Fahrradwegen, um das Fahrrad im Alltag zu fördern. Nicht zu vernachlässigen bleiben nach wie vor deren konsequente Anbindungen an das nationale Fahrradpisten-Netz, das zurzeit ja vorrangig eine touristische bzw. freizeitliche Funktion erfüllt, Beschilderung, Marketingkonzept, Unterstellmöglichkeiten an öffentlichen Infrastrukturen,

Zudem sollte in Zukunft staatlicherseits (Innen- bzw. Nachhaltigkeitsministerium) gewährleistet werden, dass Gemeinden bei Umbauarbeiten an ihrem Straßennetz die sanfte Mobilität verstärkt berücksichtigen, d.h. soweit wie möglich einen Rückbau des Straßenraumes, die Einführung einer Radpiste sowie einer Busspur u.a.m. vorsehen. Dies betrifft natürlich auch die Projekte des Nachhaltigkeitsministeriums selbst. Dabei gilt es auch innovative Ideen stärker zu promovieren, wie jene des „shared space“: Die Umsetzbarkeit des Konzeptes des "shared space" – d.h. einer schilderfreien "Begegnungszone". Es handelt sich hierbei um ein EU-Projekt, welches erfolgreich in einigen europäischen Städten umgesetzt wurde. Dieses sollte gemeinsam mit den Gemeinden erörtert und ggf. vorangetrieben werden.

Die Tatsache, dass die Straßenbauverwaltung sich mehr oder weniger systematisch weigert Staatsstraßen einer Verkehrsberuhigung zu unterwerfen, muss dabei auch Gegenstand der Diskussion werden.

Unterstützung bei der Einführung oder dem Ausbau eines gemeindeeigenen öffentlichen Transportes:

Der Verkehrsverbund sollte die Gemeinden noch weitaus stärker als bisher bei der Einführung oder dem Ausbau eines gemeindeeigenen öffentlichen Transportes unterstützen sowie den Austausch zwischen Gemeinden über positive oder negative Erfahrungen ausbauen und systematisieren.

Auch Gemeinden in Sachen Werbung für regionalen öffentlichen Transport in die Verantwortung einbeziehen

Gemeinden müssen stärker als bisher in die Verantwortung genommen werden, für den öffentlichen Transport zu werben (von attraktiven Aushängen der Fahrpläne bis zu regelmäßigen Informationen im „Gemeinbeut“ bzw. einer systematischen Integration auf den Internet-Seiten der Gemeinden u.a.m.).



Maßnahme 6:

Gemeinden seitens des Nachhaltigkeitsministeriums bei der Mobilitätsplanung und –organisation im Sinne des Subsidiaritätsprinzips einbinden und ihnen eine stärkere Unterstützung gewährleisten.



Die konzentrierte Vorgehensweise in der Grenzregion – ganz gezielt im Bereich Mobilität – muss deutlich verbessert werden! Einzelne erste getroffene Maßnahmen und Kooperationen sind zwar begrüßenswert, doch ist der Handlungsbedarf so groß, dass die Zusammenarbeit / die Erstellung eines regionalen Verkehrskonzeptes sowie eines regionalen Verkehrsverbundes weitaus dynamischer und prioritärer behandelt werden muss als in der Vergangenheit.

7. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärken - von isolierten Projekten zur konzertierten Aktion

Es tut sich was auf der Ebene der regionalen Zusammenarbeit. Und doch: die getroffenen Anstrengungen, so löblich sie auch sein mögen, liegen weit hinter den Erfordernissen zurück. Das doch nach wie vor nicht zufrieden stellende „Modal Split“ betreffend den öffentlichen Transport im Grenzverkehr zeigt dies eindeutig.

Dabei prägt die hohe Anzahl der Grenzpendler in besonders großem Ausmaß die

Verkehrssituation in Luxemburg. Die gewaltigen Herausforderungen, die sich hier stellen, rufen nach Lösungen auf der Ebene der Landesplanung (z.B. Dezentralisierung von Aktivitäten auch in die Grenzregionen hinein, statt einer nach wie vor zu starken Ausrichtung auf die Stadt Luxemburg bzw. die Region Zentrum). Erforderlich ist darüber hinaus eine konzertierte Mobilitätsplanung auf der Ebene der Großregion.

Der Mouvement Ecologique erwartet folgende Maßnahmen:

Konzertierte grenzüberschreitende Vorgehensweise

Die Frage muss gestellt werden, ob die derzeitigen Strukturen überhaupt eine zufriedenstellende grenzüberschreitende Konzentrierung erlauben oder ob nicht vor allem hier angesetzt werden muss.

Sicherlich hat sich etwas getan in der Vergangenheit. Seit Januar 2009 gibt es z.B. das so genannte „Smot-Projekt“ („Schéma stratégique de Mobilité Transfrontalière Lorraine-Luxembourg“). Dieses hat vor allem auch zum Ziel den öffentlichen Transport substantiell zu verbessern, z.B. „*Il vise à augmenter le partage modal en faveur des transports en commun, optimiser l'organisation de ces transports en commun par rail et par route, favoriser les modes alternatifs à la route, développer l'intermodalité... La liaison ferrée voyageurs reliant Thionville, Longwy, Belval*

entrera en fonctionnement en 2009. En complément de ces dessertes ferrées, des projets de Park Et Ride visent à rabattre autant que possible les voyageurs vers les axes de transports collectifs. Une étude de faisabilité géométrique d'un tram-train sur le territoire français et vers Belval a été engagée par le Conseil Régional de Lorraine.“

Nach außen hin ist aber in keiner Form ersichtlich, wie weit das Projekt fortgeschritten ist, immerhin erfolgte die Unterzeichnung des Smot vor über einem Jahr. Wie weit ist diese Machbarkeitsstudie fortgeschritten?

Bereits am 22. Mai 2006 (!) befürworteten die Transportminister der Großregion die Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsverbundes Saar-Lor-Lux. Im Oktober 2007

gab der grenzüberschreitende „Comité économique et social“ eine Machbarkeitsstudie „visant à mettre en place une communauté de transports dans la Grande Région“ in Auftrag. Mit der Leitung dieses wichtigen Projektes wurde der hiesige Verkehrsverbund beauftragt. Fast vier Jahre später liegen immer noch keinerlei Ergebnisse vor!

Rezent wurde nun auch eine Konvention zwischen Luxemburg (Innenministerium) und der französischen Regierung in Paris unterschrieben, die eine stärkere Kooperation in der Großregion zum Ziel hat. Diese wird aber kaum einen direkten Einfluss auf die reelle Mobilitätsplanung in der Großregion haben.

Zudem gibt es Widersprüche in der regionalen Vorgehensweise und Prioritätensetzung: So wurde z.B. vor kurzem das Konzept einer „éco-cité“, grenzüberschreitend in Belval, vorgestellt. In diesem Dokument wird deutlich von der „liaison Micheville“ als „projet de route départementale“ gesprochen, ein schienengebundenes Projekt seinerseits findet jedoch im graphischen Teil

keine direkte Erwähnung. Zudem **gewinnt man auch nicht gerade den Eindruck, als ob die integrierte Mobilitätsplanung eine Priorität auf der Ebene der Interreg-Projekte darstellen würde ... Hier müsste einerseits endlich Transparenz in den Entscheidungsprozessen geschaffen werden ... und zudem der Mobilitätsplanung im jetzt neu anlaufenden Interreg-Programm der notwendige Stellenwert anerkannt werden.**

Fakt ist zudem, dass es keinen Zusammenschluss der Akteure im Mobilitätsbereich auf bilateraler Ebene, z.B. Luxemburg – französische Grenzregionen gibt, mit als Akteuren dem Luxemburger Nachhaltigkeitsministerium, dem Verkehrsverbund, der CFL, Vertretern des conseil général oder régional, der SNCF sowie Akteuren vom öffentlichen Transport auf französischer Seite... Oder etwa doch? Ohne eine derartige praktische Planungszelle bzw. eine Offenlegung der Planungsentwicklungen können kaum weitgehende Fortschritte erzielt werden, sondern wohl eher nur punktuelle Verbesserungen.

Erstellung eines Aktionsplanes „Grenzüberschreitende Mobilität“

Das Nachhaltigkeitsministerium muss somit dringend gemeinsam mit den politisch und technisch Verantwortlichen der Grenzregionen

- ein **grenzübergreifendes Verkehrs- und Siedlungskonzept** erstellen, welches über die eigentliche Planung von Esch-Belval hinausreicht;
- kurzfristige **Maßnahmen zur Erhöhung des katastrophal niedrigen „Modal Split“** im grenzüberschreitenden Verkehr in die Wege leiten und auch einer öffentlichen Debatte unterbreiten: von neuen Infrastrukturen im Bereich öffentlicher Transport über andere Taktzeiten bis zum

Parkraummanagement an Bahnhöfen (*auch jenseits der Luxemburger Grenzen*) sowie zu innovativen Konzepten, wie der Einführung von flexiblen Bussystemen, der Förderung von Mitfahrzentralen, grenzüberschreitenden Jobtickets und Mobilitätskonzepten für Aktivitätszonen bzw. Betriebe.

Um diese Ziele kurz- bis mittelfristig zu erreichen, gilt es - wie bereits erwähnt - auch auf der Ebene der Großregion umgehend die dafür nötigen juristischen und finanziellen Voraussetzungen sowie Entscheidungsstrukturen zu schaffen um zielorientiert Maßnahmen zu treffen und zügig umzusetzen.

Finanzierung von Projekten in der Großregion offensiv angehen

Eine offene Debatte über die Frage der Finanzierung neuer Infrastrukturprojekte in der Großregion (z.B.: betreffend die Idee des Baus einer „train-tram-Linie“ im Raum „Thionville-Metz“) ist unerlässlich! Luxemburg muss hier seinen Beitrag leisten, unser Land kann nicht nur die Arbeitskraft

der Menschen nutzen, sondern muss auch bereit sein, damit verbundene Kosten z.T. zu tragen.



Maßnahme 7:

Das Nachhaltigkeitsministerium und das Innenministerium müssen innerhalb der Großregion die grenzüberschreitende Zusammenarbeit aller Akteure mit weitaus mehr Konsequenz angehen indem praxisorientierte Strukturen in der Großregion geschaffen und ein konkreter Aktionsplan unter Einbeziehung der Öffentlichkeit erstellt wird.



Es kostet nicht viel Geld, endlich neue Wege in der Mobilität zu gehen und z.B. mit Betrieben gezielt und systematisch Mobilitätskonzepte zu erstellen! Es benötigt Engagement und Menschen. Dabei ist - neben dem Gewinn an Lebensqualität - auch der ökonomische Nutzen gegeben: Zeitverlust durchs im Stau stehen kann reduziert werden; Parkplätze eingespart und Fläche besser genutzt werden; der Weg zur Arbeit wird stressfreier u.a.m.

8. Neue Wege in der Mobilität als zentrale Elemente der Mobilitätsplanung sehen

Trotz aller anderen Aussagen hat man nach wie vor den Eindruck, als ob in der Realität neben Infrastrukturprojekten und vielleicht einer besseren Abstimmung Bus / Zug andere Maßnahmen auf der Mobilitätsebene nach wie vor eher als „Nebeneffekte“ gehandhabt werden würden. Dabei liegt das Potenzial im Zusammenspiel zahlreicher „sanfter“ Maßnahmen. Besonders hervorhebenswert sind - neben z.B. einem besonderen Angebot für Touristen im Rahmen von „Packages“ und vielem anderem mehr - u.a. folgende Instrumente, sowohl auf der offensiven, wie der defensiven Ebene:

Strategieplan zur Umsetzung der sanften Mobilität vorantreiben:

Es liegt ein Aktionsplan für die «sanfte Mobilität» vor, der eine Vielzahl von Maßnahmen auflistet. Jedoch muss das Nachhaltigkeitsministerium nun eine gezielte Umsetzung gewährleisten.

Klare (messbare) Ziele mit Prioritäten und einer Zeitplanung, welche Maßnahmen in welchem Zeithorizont auf der Ebene der sanften Mobilität erreicht werden sollen, müssen somit definiert werden. Damit diese überhaupt eine Chance zur Umsetzung haben, müsste ein Beamter des Transportministeriums ausschließlich mit diesem Dossier befasst werden! Zu den Zielen gehört u.a. ein Fahrrad-Masterplan, auch auf der Ebene der einzelnen Regionen (der über punktuelle Maßnahmen bzw. den Freizeitbereich hinausgeht). Das Fahrrad muss als Transport-

mittel für den Alltag Anerkennung finden, und nicht nur als Freizeitbeschäftigung.

Mobilitätskonzepte für Betriebe und Aktivitätszonen

Es geht hierbei darum, systematisch und konsequent auf Betriebe zuzugehen und diese anzuregen, Mobilitätskonzepte - alleine oder mit angrenzenden Betrieben - zu entwickeln. Dabei gilt es die Situation der ArbeitnehmerInnen im Detail zu untersuchen (wo kommen sie her? Welches sind die Arbeitszeiten...) und eine Vielfalt an Instrumenten entwickelt werden: von Job-Tickets über ggf. neue Buslinien bis hin zur Verleihung von Vanpools u.a.m.

Parkraum-Management

Das Parkraummanagement ist ein zentrales Instrument einer nachhaltigen Mobilitätsplanung. Insofern ist es von Bedeutung, dass eine nationale Strategie kurzfristig offen gelegt wird und diese in den regionalen und kommunalen Planungen Eingang findet.

Car-sharing Initiativen

In vielen ausländischen Städten stellen Car-Sharing-Angebote ein attraktives Angebot für Menschen dar, die nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sein möchten. In Luxemburg steht ein solches Angebot noch aus...

Maßnahme 8:

Gezielte Förderung der „sanften Mobilität“, Mobilitätskonzepte für Betriebe, ein Leitrahmen für das Parkraum-Management, Car-Sharing-Angebote im städtischen Raum u.a.m. sind notwendige Elemente einer notwendigen Maßnahmen-Vielfalt.



Luxemburg benötigt endlich ein konsequentes Monitoring der Daten im Mobilitätsbereich. Dieses ist unerlässlich um zu analysieren, ob sich die Mobilität auch tatsächlich in die erwünschte Richtung entwickelt oder aber nicht.

9. Monitoring der Mobilitätsentwicklung als Grundlage für politisches Handeln

Eine gute Mobilitätsplanung setzt auch eine korrekte und systematische Erfassung der Verkehrssituation voraus. Die letzten Zahlen zu den Verkehrsbewegungen und dem modal split basieren auf der Haushaltsbefragung von 1997.

Die Daten sind demnach hoffnungslos überholt. Wie hat sich der „modal split“ in den letzten Jahren entwickelt? Wie im Be-

sondern bei bestimmten Zielgruppen so z.B. im grenzüberschreitenden Verkehr? Welche Maßnahmen zu Gunsten des öffentlichen Transportes haben welchen Effekt gehabt?

Die Resultate eines solchen Monitorings müssten im Übrigen allen interessierten BürgerInnen zugänglich sein, dies im Interesse einer sachlichen und konstruktiven Diskussion.

Maßnahme 9:

Ein systematisches Monitoring der Mobilitätsentwicklung, das allen Interessierten zugänglich ist, ist als Grundlage für politische Entscheidung unerlässlich.



www.meco.lu



**mouvement
écologique**

Zäitschrëft fir de Mënsch a seng Ëmwelt

erausgi vun dem Mouvement Ecologique asbl Lëtzebuerg
Tel. 43 90 30-1 – Fax 43 90 30-43
CCPL: LU16 1111 0392 1729 0000
e-mail: meco@oeko.lu
www.meco.lu
Mouvement Ecologique asbl

Sekretariat: 4, rue Vauban (Pafendall) – Lëtzebuerg

Gréngen Telefon: 43 90 30-1

Permanence:

Méindes bis Donneschdes 8-12 a 14-17 Auer
Freides 8-12 Auer, Nomëttes zou

Fir Mëmber ze ginn:

Per Telefon oder schrëftlech Statuten,
Dépliant a Bäitrittformular ufroen.

Cotisatioun:

40 € Eenzelmember,
60 € Haushaltsmemberschaft,
20 € Studenten an Aarbechtsloser.
De Kéisécker an de Kéisécker-Info
sinn an der Cotisatioun abegraff!

de Kéisécker 01/2010 Februar 2010