



De Projet vun der Verkéiersberouegung N7:

E grouse Sprong no vir fir den Dall, ma Verbesserung si méiglech!

eng Positioun vum Mouvement Ecologique a senge Regionalen Uelzechtdall a Miersch an Emgéigend

Der Mouvement Ecologique und seine Regionalen begrüßen ausdrücklich, dass das Nachhaltigkeitsministerium konkrete Pläne zur Verkehrsberuhigung der N7 vorgelegt hat und diese, scheinbar weitgehend, die Zustimmung der Gemeinden finden. Auch die grundsätzliche Orientierung der Planung ist begrüßenswert und entspricht langjährigen Forderungen des Mouvement Ecologique.

Die angestrebte Verkehrsberuhigung kann somit erheblich zur Steigerung der Lebensqualität im Alzettetal beitragen und dieses lebenswerter gestalten helfen.

Für Bus, Fahrrad und Fußgänger werden optimale Nutzungsmöglichkeiten geschaffen, dies bei Beibehaltung des Querschnittes für den Autoverkehr. Die konsequente Begrünung u.a. durch hochstämmige Bäume sowie die Gestaltung des Straßenraumes besonders in den Ortszentren tragen zur Verkehrsberuhigung und zur Schaffung eines lebenswerten Wohnumfeldes der Anwohner und Besucher bei.

Der Mouvement Ecologique möchte in diesem Zusammenhang eine Reihe von konstruktiven Überlegungen anstellen, die in die weitere Projektplanung einfließen könnten.

1. Die Lebensqualität der AnwohnerInnen auf der gesamten Trasse der N7 erhöhen!

Zum Zeitpunkt der Verfassung dieser Stellungnahme (September) lagen erst Pläne für die Umgestaltung der N7 zwischen dem Kulturzentrum in Walferdingen bis zum Kreisverkehr an der roten Brücke in Mersch vor. Gemäß Aussagen des Ministeriums wird jedoch an den Plänen zur Verkehrsberuhigung der noch nicht erfassten Ortsteile entlang der N7 gearbeitet.

Dies ist nach Ansicht des Mouvement Ecologique unabdingbar. **Eine kohärente Gesamtplanung verlangt in der Tat, dass alle AnwohnerInnen der N7 in den betroffenen Gemeinden von der Verkehrsberuhigung und somit der Erhöhung ihrer Lebensqualität betroffen sind.**

Was die Gemeinde Mersch anbelangt, ist in diesem Zusammenhang eine entsprechende Planung bis zum Kreisverkehr auf Merscherberg geboten. Dies gilt u.a. auch für die Teiltrasse zwischen dem Kulturzentrum Walferdingen und der Beggenerstraße. Da hier (gegenüber dem Post-Gebäude) demnächst neue Teilbebauungspläne in Planung sind bzw. umgesetzt werden, ist es notwendig, diese in Einklang mit der geplanten Verkehrsberuhigung zu bringen. Dies umso mehr, als der Rückbau der Luxemburger Straße im Einklang mit der neuen Bebauung erlaubt ein angepasstes Ortszentrum entstehen zu lassen.

Auch wenn die Umsetzung der gesamten Verkehrsberuhigung progressiv erfolgt, so sollten die beiden angeführten Teiltrassen gleichberechtigt in die Planungsprozesse einbezogen werden.

2. Die N7 als *ein* Teil der Gesamtverkehrsplanung im Alzettetal

So wichtig die Verkehrsberuhigung der N7 für die Lebensqualität der AnwohnerInnen ist, sie darf **nicht isoliert von den Zubringerstraßen / Verkehrswegen in den Gemeinden** gesehen werden, vor allem, jenen die direkt mit der N7 in Verbindung stehen.

Der Mouvement Ecologique möchte in diesem Zusammenhang auf das Mobilitätskonzept "Uelzechtdall" (2013) verweisen, in dem eine ganze Reihe von wichtigen Maßnahmen vorgeschlagen wurden, die derzeit größtenteils ihrer Umsetzung harren. Diese Maßnahmen betreffen neben dem Auto- auch den Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Transport (sowie dessen Haltestellen). Erstaunlicherweise ist das entsprechende Dokument auf der Internetseite der "Convention Uelzechtdall" zum Zeitpunkt der Verfassung dieser Stellungnahme (September 2017) nicht verfügbar.

Nur die Einbettung der Verkehrsberuhigung in das Mobilitätskonzept kann sicher stellen, dass Verkehr nicht verlagert wird und Anbindungen resp. Überquerungen von Verkehrsformen an die N7 erreicht werden.

Der Mouvement Ecologique möchte in diesem Zusammenhang im Besonderen auch auf den **CR 123** hinweisen, der in ein Gesamtkonzept mit einbezogen werden muss, wo es gilt in den Ortseingängen bzw. den Ortsdurchfahrten ebenfalls eine Verkehrsberuhigung durchzuführen. Andernfalls tritt das ein, was manche befürchten: dass nämlich nach der Umgestaltung der N7 der Verkehr auf dem CR 123 zunehmen wird und es schlussendlich zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen kommt.

Das derzeit durchgeführte Projekt der Umgehung der Bahnschranke in Lorentzweiler stellt in der Tat einen weiteren Anreiz dar, den CR 123 verstärkt zu nutzen.

Siehe hierzu die Unterlagen des "Concept de mobilité « Uelzechtdall » Le CR123 entre Steinsel et Mersch Soirée d'information et de discussion 3 novembre 2014":

<http://www.developpement-durable-infrastructures.public.lu/fr/actualites/articles/2014/11/03-reunion-information-cr123/dossier-de-presse.pdf>

Ein wirksames Parkraummanagement gewährleisten!

Eine Sorge der EinwohnerInnen und der Geschäftsleute ist, aus verständlichen Gründen, die Frage des Parkraummanagements. Es steht ohne Zweifel fest (so wie es auch die Analyse des

Nachhaltigkeitsministeriums ergeben hat), dass an diversen Stellen derzeit Parkraum vorhanden ist, der kaum genutzt wird, und entsprechend auch im Sinne des Rad- und Fußverkehrs umgewandelt werden kann.

An anderen Stellen aber, vor allem im direkten Umfeld von Geschäften in bestimmten Ortskernen, stellt sich die Situation anders dar.

Der Mouvement Ecologique drängt darauf, dass das Ministerium nicht nur Zahlenmaterial über die Anzahl an Parkplätzen anführt, die bestehen bleiben bzw. wegfallen sollen, **sondern ein klares Parkraummanagement - in enger Absprache mit den Gemeinden - vorlegt: wie, wo sollen in Zukunft welche Parkplätze mit welcher zeitlichen Beschränkung vorgesehen werden. Dies natürlich vor allem auch in direkter Nähe von Läden und Restaurants.** Um sicher zu gehen, dass diese Parkplätze auch wirklich für Geschäfts- und Gastronomiekunden zur Verfügung stehen und nicht von Dauerparkern belegt werden, ist die Parkdauer an diesen Stellen entsprechend zu beschränken. Außerdem sollte man zusätzlich einen Fokus auf ältere Häuser legen, die über keine Garage verfügen.

Ein spezifischer Aspekt (neben jenen betreffend die Bahnhöfe, *siehe folgenden Punkt*) zur Situation in Walferdingen sei hervorgehoben:

Geplantes Parkhaus im Zentrum von Walferdingen: höchst problematisch!

Mit Befremden sieht der Mouvement Ecologique die Planung eines neuen Parkhauses von 400 Stellplätzen in Walferdingen hinter dem „Biergerzenter“.

Es ist effektiv kaum nachvollziehbar, warum gerade mitten im Zentrum der Ortschaft ein neues großes Parkhaus entstehen soll.

Eine Planung eines solchen großen Parkhauses im Zentrum der Ortschaft steht **im Gegensatz zu elementaren Prinzipien der integrierten Stadtentwicklung und eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes der ins Auge gefassten Verkehrsberuhigung** - dies umso mehr, als die Gemeinde hervorragend an Bus und Schiene angeschlossen ist. Hier schafft man einen Anreiz um Autoverkehr bewusst in einen innerstädtischen Raum zu locken.

In einem Interview mit dem „Journal“ (23. August 2017) wird seitens der Bürgermeisterin u.a. die steigende Nachfrage nach Parkraum des „Edupôle“ (am früheren Standort der Universität) sowie die Reduzierung der Parkplätze zugunsten von einem Platz mit Grünanlagen um das Gemeindehaus angeführt. Der Bau dieses Parkhauses wird ausdrücklich als Vorbedingung (!) für eine Verkehrsberuhigung vor Ort der N7 genannt.

Tatsache ist, dass wenn Weiterbildungskurse am IFEN stattfinden (also in eingegrenzten Zeiträumen) eine entsprechende Nachfrage an Parkplätzen besteht. Diese können bis auf weiteres in der Regel aufgrund des großen Parkraumes, der derzeit im Schlossbereich zur Verfügung steht, abgedeckt werden. Durch gezieltes Parkraummanagement könnte die Parkkapazität auf dem Areal des EDUPOLE während der Abendstunden (*tagsüber ist kein Parkplatzmangel festzustellen, jedoch abends, da dann viele Veranstaltungen im Centre Culturel sind und die Restaurants stark besucht sind*) als Parkplätze für die Besucher des Ortszentrums dienen. Andererseits ist nicht einzusehen, weshalb der Staat *bei einer eigenen Einrichtung* (und den dort Beschäftigten bzw. den BesucherInnen) nicht dem Anspruch in

Sachen „modal split“ (Verhältnis Individual- versus öffentlicher Verkehr) genügen möchte, den er selbst im Rahmen der Landesplanung bzw. der nationalen Mobilitätsplanung formuliert hat. Dies umso mehr, als es sich beim „Edupôle“ (befindet sich direkt gegenüber vom Bahnhof Walferdingen) um eine Schaltstelle im *pädagogischen* Bereich handelt...

Zunächst müsste nach Ansicht des Mouvement Ecologique eine **nachvollziehbare Bedarfsanalyse - unter Einbeziehung von Maßnahmen im Sinne des öffentlichen Verkehrs** - erfolgen. **Falls sich erweisen sollte, dass ein größerer zusätzlicher Parkraum geschaffen werden soll, gehört dieser in das unmittelbare Umfeld des Bahnhofes** und nicht ins Zentrum der Ortschaft. So könnten die zusätzlichen Parkplätze den Besuchern des Ortszentrums und als „Park and Ride“ für Zug und Bus dienen.

Bahnhöfe spezifischer in die Planung einbeziehen, ebenso wie den Einfluss des “Arrêt Pont Rouge”

Unerlässlich ist auch im Rahmen der Planung der N7 eine verstärkte Einbeziehung der Bahnhöfe in das Gesamtverkehrskonzept, z.B. konsequente Querverbindungen für Rad- und Fußgänger, auch zu den Einkaufszentren und Wohngebieten. Deren Bedeutung wird ab Dezember 2017 mit der neuen Haltestelle “Pfaffenthal – Kirchberg” weiter zunehmen.

Es ist zu erwarten, dass dieser neue und einfache Zugang zum Kirchberg so manchen motivieren wird, auf den Zug umzusteigen und entsprechend aber auch ggf. mit dem Wagen von entfernter gelegenen Ortschaften zu einem Bahnhof in Mersch oder allgemein im Alzettetal zu fahren. Dieser Umstand muss unseres Erachtens nach verstärkt in die Planung einfließen, wenn man eine Belastung des Umfeldes der Bahnhöfe im Alzettetal vermeiden will. Hier müsste ggf. an einen **Ausbau des Parkraumes direkt an den Bahnhöfen** gedacht werden (natürlich unter Wahrung urbanistischer Aspekte sowie der Lebensqualität der Anrainer).

Die Planung der “mobilité douce” muss eine hohe Priorität erhalten, im Besonderen muss das **Fahrrad als Zubringer zu den Bahnhöfen** berücksichtigt werden. Mit Ausnahme von Lorentzweiler, wo dies recht gut gegeben ist, fehlt es derzeit an einer guten Anbindung bei den anderen Bahnhöfen. So müsste z.B. in Heisdorf geklärt werden, wie die Unterführung bei der Abschaffung des Bahnüberganges in diesem Zusammenhang gestaltet werden soll.

Nachholbedarf bei der kundenfreundlichen Gestaltung des Busangebotes

Das Busangebot im Alzettetal ist ohne Zweifel als vorbildlich einzuschätzen.

Einige **Bushaltestellen im Tal** sehen jedoch völlig **unattraktiv** aus und entsprechen nicht den Ansprüchen einer kundenfreundlichen Gestaltung des Busverkehrs.

Im Rahmen der Umgestaltung der N7 gilt es eine Anpassung an neue Qualitätsstandards – so wie im Mobilitätskonzept „Uelzechtdall“ vorgesehen – in die Praxis umzusetzen.

Die Umwandlung von Busbuchten in Rand- bzw. **Kaphaltestellen** könnte entscheidend dazu beitragen, den Individualverkehr besonders innerorts auf der N7 auszubremsen. An den Kaphaltestellen sollten auf jeden Fall riskante Überholmanöver durch angelegte Grünstreifen oder erhöhte Inseln zwecks Sicherheit unmöglich gemacht werden. Auch können die Bürgersteige, die vielfach an diesen Stellen

stark eingengt sind, in Zusammenhang mit der Umgestaltung des Straßenraumes breiter und kundenfreundlicher gestaltet werden.

Was den **bedarfsorientierten Busverkehr** (z.B. Walfy) anbelangt, hofft der Mouvement Ecologique, dass eine Zusammenlegung der bestehenden Angebote auf Gemeindeebene zu einem „gemeinsamen barrierefreien Angebot“ (cf Mobilitätskonzept) Realität wird.

Was die **Informationspolitik der (potentiellen) Kunden** anbelangt, besteht z.T. ebenfalls Nachholbedarf. Mit Ausnahme einiger elektronischer Anzeigetafeln in der Gemeinde Walferdingen (an denen jedoch nur die Linie 290 angezeigt wird), besteht ein gewisser Nachholbedarf im Sinne von attraktiven und übersichtlichen Informationen an Haltestellen bzw. auch in Gemeindeblättern.

3. Die Siedlungsentwicklung muss den Bedarf nach Verkehrsberuhigung berücksichtigen – Inwertsetzung des öffentlichen Raumes für alle Nutzer!

Wer eine wirkliche Steigerung der Lebensqualität im Alzettetal will, der muss auch neue Akzente bei der Siedlungsentwicklung setzen. Denn es wäre widersinnig, einerseits durch die Umgestaltung der N7 eine Verkehrsberuhigung und -entlastung herbeiführen zu wollen und andererseits durch neue Siedlungen zusätzlich neuen Verkehr in großem Ausmaß herbeizuführen.

Gerade mit seiner optimalen Anbindung an den öffentlichen Transport würden sich die Gemeinden des Alzettetales z.T. für **autofreie Siedlungsformen** eignen. Dies u.a. auch in Zusammenhang mit dem Car-sharing-Vorhaben, das derzeit von staatlicher Seite bzw. CFL in die Wege geleitet wird.

Doch auch bei der generellen Siedlungsplanung sollte im Rahmen des Bebauungsplanes eine **restriktive Regelung der zulässigen Anzahl an Parkplätzen** erfolgen. Zudem sollten auch **Vorgaben zu Abstellflächen für Fahrräder u.a. in Mehrfamilienhäusern** gemacht werden.

Weniger Autostellflächen im Rahmen der Genehmigung neuer Siedlungen bzw. Aktivitätszonen zuzulassen bewirkt weniger Autos und damit weniger Autoverkehr. Umgekehrt stellen bessere und sicherere Verkehrs- und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, günstige Fußwege und Bushaltestellen einen Anreiz für die Nutzung sanfter Mobilitätsformen dar.

In diesem Zusammenhang erinnert der Mouvement Ecologique an seine Forderung, im Rahmen der Prozedur von Teilbebauungsplänen (PAP) auch die zu erwartende zusätzliche Verkehrsbelastung (gegenüber der bestehenden Situation) zu analysieren und entsprechende Auflagen zur Verkehrsreduzierung bzw. der Förderung sanfter Mobilität im Rahmen der Genehmigungsprozedur zu erlassen.

Die Tendenz, Teilbebauungspläne unabhängig von ihrem zusätzlichen Verkehrsaufkommen bzw. von demjenigen anderer neuer Siedlungsteile zu sehen, ist letztlich völlig kontraproduktiv. Hier gilt es die Interessen des Allgemeinwohls über diejenigen von Privatpromotoren - so legitim sie auch sein mögen - zu setzen.

4. Die geplante Gestaltung des Straßenraumes der N7 aus der Sicht des Radfahrers / des Fußgängers überprüfen

Das Fehlen einer abgesicherten Wegeföhrung für Fahrradfahrer an der N7 ist derzeit ohne Zweifel eines der Haupthindernisse für viele AnwohnerInnen im Alltag (z.B. bei der Nahversorgung) auf das Fahrrad zurück zu greifen. Dies gilt auch für die Kinder auf dem Weg zu ihrer Schule, der Sporthalle oder der Musikschule. Vielfach werden Bürgersteige besonders von Familien mit Kindern zum Fahrradfahren genutzt, was - aufgrund u.a. der Ausfahrten der anliegenden Häuser - auch ein hohes Gefahrenpotential nach sich zieht.

Der Mouvement Ecologique begrüßt somit, dass es in Zukunft möglich sein wird, mit dem Fahrrad auf sichere und bequeme Art und Weise die N7, sowohl inner- wie außerorts, zu nutzen.

Ein klassisches Thema in der Verkehrsplanung ist in diesem Zusammenhang die Fragestellung, inwiefern **Rad- und Fußgängerverkehr gemeinsam** organisiert werden können bzw. wie und welche **Abgrenzung zum Straßenraum** sinnvoll ist.

Nach Durchsicht der Pläne (Querschnitte) stellt sich der Mouvement Ecologique die Frage, ob mancherorts aufgrund des geplanten Grünstreifens zwischen Radfahrer und Fußgänger, die Fahrradpiste nicht zu nahe an der Fahrbahn angesiedelt ist. Die "Erhöhung" dieser Radpisten stellt dabei keine zufriedenstellende Lösung im Sinne des Radfahrers dar: auch wenn der Radweg so strikter von der Straße getrennt ist, bleibt eine Erhöhung immer ein Unsicherheitsfaktor für Radfahrer.

Soweit es möglich ist sollten Radfahrer und Fußgänger nebeneinander geplant und mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt werden.

Was den PC 15 anbelangt so ist zu hoffen, dass im Rahmen der Verkehrsberuhigung endlich auch die **Querung der N7**, z.B. in Walferdingen, für den Fahrradweg verbessert wird. Dies würde in Zusammenhang mit dem geplanten Fahrradprojekt in Dommeldingen (früheres CASA-Gelände) eine sichere und kontinuierliche Fahrradverbindung in Richtung Stadt Luxemburg ermöglichen.

5. Konsequente Durchgrünung inner- und außerorts: unabdingbar für Lebensqualität und Mikroklima

Der Mouvement Ecologique begrüßt mit Nachdruck die geplante konsequente Durchgrünung der N7, sowohl inner- als auch außerorts.

Ein solches Begrünungskonzept hat in der Tat vielfache Effekte: durch die Minderung der Fahrgeschwindigkeit der AutofahrerInnen unterstützt es die Wirkungen der Umgestaltung des Straßenraumes, trägt maßgeblich zur Entstehung eines „Lebensraumes Straße“ bei in dem der Mensch im Mittelpunkt steht und ist ein wichtiger Aspekt von urbaner Biodiversität.

Im Alzettetal werden damit im Besonderen die mikroklimatischen Auswirkungen von großer Bedeutung sein: die tagsüber in den versiegelten Flächen gespeicherte Energie wird in den Abendstunden wieder abgegeben und verhindert eine rasche Abkühlung in stärker bebauten Siedlungsteilen. Dieser als „städtische Wärmeinsel“ bezeichnete Effekt ist einer der Kennzeichen von stark urbanisierten Räumen.

Die Zufuhr von Kaltluft vom Plateau ins Tal wird z.T. durch die Bebauung von Kaltluftschneisen in Hanglage behindert.

Eine konsequente Begrünung, kombiniert mit einer entsprechenden Begrenzung der Bodenversiegelung bzw. mit Entsiegelungsmaßnahmen sowie dem Erhalt von Frischluftschneisen (u.a. im Rahmen der PAGs), trägt somit zu einer notwendigen Anpassung an den Klimawandel bei - dies u.a. durch Verdunstungskühlung, Beschattung, Filterwirkung gegenüber von Staub und Luftschadstoffen.

Eine absolute Priorität sollte der Anpflanzung von hochstämmigen, einheimischen Baumarten gegeben werden, wobei u.a. auch die klassischen Baumarten berücksichtigt werden sollten, die im Alzettetal aufgrund u.a. der Standortbedingungen Bestandteile von Alleen und öffentlichen Plätzen waren.

Eventuelle Konfliktsituationen mit Parkplätzen sollten sachlich aufgrund einer objektiven Bedarfsanalyse (im Rahmen des erwähnten Parkraum-Management) gelöst werden.

6. Fazit

Die Verkehrsberuhigung der N7 wird einen deutlichen Gewinn für die Lebensqualität der BewohnerInnen des Alzettetales darstellen.

Dies jedoch unter der Voraussetzung, dass die entsprechenden Maßnahmen in den übergeordneten Rahmen eines integrierten Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes einfließen und dass die Siedlungsentwicklung dessen Zielvorgaben berücksichtigen.

September 2017