



# DIE GRENZÜBERSCHREITENDE MOBILITÄT VERBESSERN

eine gemeinsame Stellungnahme von OGBL und Mouvement Ecologique



# VORWORT

## **DIE GRENZÜBERSCHREITENDE MOBILITÄT – EINE FRAGE VON VORSTELLUNGSKRAFT UND ORGANISATIONSTALENT**

Einleitend möchten wir darauf hinweisen, dass die Bemühungen hinsichtlich der Ausarbeitung des vorliegenden Dokuments bereits 2011 in die Wege geleitet wurden. Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurden einige Mobilitätsinitiativen - sowohl auf regionaler wie auch auf nationaler Ebene - ergriffen. Erwähnenswert ist hierbei mit Sicherheit die neue, vom Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen ausgearbeitete Mobilitätsstrategie (MoDu - Mobilité Durable). Die MoDu-Strategie hat zumindest das Verdienst, eine Mobilitätsplanung zu befürworten, die auf integrative Art und Weise die verschiedenen Transportarten – sanfte Mobilität, öffentliche Verkehrsmittel und Individualverkehr - miteinander verbindet.

Leider vermissen wir jedoch beim MoDu-Konzept kohärente und innovative Lösungsvorschläge, die es auch kurzfristig ermöglichen würden, die grenzüberschreitende Mobilität substantiell zu verbessern.

Insofern ist unser Positionspapier aktueller denn je.

Mouvement Ecologique und OGBL sind der festen Überzeugung, dass vor allem die „sanften“ Maßnahmen im Interesse einer attraktiveren, sozialeren und nachhaltigeren Mobilität spürbar zum Tragen kämen: verstärkte Rahmenbedingungen und eine erhöhte Kooperationsbereitschaft über die Landesgrenzen hinaus, eine harmonisierte Preisgestaltung, eine verbesserte Informationspolitik und die Umsetzung von innovativen Projekten wie Mobilitätskonzepte speziell für Unternehmen, u.v.m. Dabei ist es selbstverständlich, dass parallel Infrastrukturmaßnahmen durchgesetzt werden müssen, vorrangig sind jedoch die Organisationsmodelle, die in dem vorliegenden Papier dargestellt sind und kurzfristig mit bescheidenem finanziellen Aufwand realisierbar sind. Eine gute Zusammenarbeit sowie eine einheitliche Wirtschafts- und Landesplanungspolitik auf Großregionsebene stellen dabei eine unumgängliche Offenkundigkeit dar.

Wir dürfen keine Zeit mehr verlieren. Fortan müssen die Eckpfeiler einer innovativen Mobilität für die Großregion, unter der Teilnahme sämtlicher Akteure und Tausenden von betroffenen Pendlern, in einen fruchtenden Boden getrieben werden.

*Mouvement Ecologique*      *OGB-L*

# INHALTSVERZEICHNIS

- 3 Die grenzüberschreitende Mobilität verbessern
- 4 Eine Mobilität ohne Grenzen: ein „Must“ für die Attraktivität der Großregion
  - Ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln: eine Frage der sozialen Gerechtigkeit
  - Ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln: ein Schlüsselfaktor für Lebensqualität!
  - Ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln: ein „Must“ aus Sicht des Klima- und Gesundheitsschutzes
  - Ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln: ein Schlüsselfaktor für die Wirtschaft
- 5 Derzeitige Lage des öffentlichen Transports insgesamt problematisch – neue Angebote jedoch vielversprechend
- 6 Eine ausführlichere Analyse der Lage und konkrete Verbesserungsvorschläge
- 6 Vorschlag 1: Einen Mentalitätswandel herbeiführen – Planung, Landesplanung und Mobilitätspolitik im Rahmen einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit betreiben
- 8 Vorschlag 2: Die Rolle der Schlüsselbeteiligten klären und ihre Vorgehensweise auf institutionellem Niveau in Einklang bringen
- 10 Vorschlag 3: Das Einbeziehen der (potentiellen) Nutzer als Voraussetzung für eine Verbesserung des öffentlichen Transportangebotes
- 11 Vorschlag 4: Eine Standardisierung bei der Preisgestaltung ist angebracht
- 12 Vorschlag 5: Gezielte Verbesserung der Informationspolitik in Bezug auf das öffentliche Transportangebot
- 13 Vorschlag 6: Innovative Projekte – unentbehrliche Ergänzung eines attraktiven Basisangebots!
- 15 Vorschlag 7: Erneuerte Infrastrukturmassnahmen im Rahmen des öffentlichen Transports
- 16 Die gemeinsamen, wegweisenden Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL, die sich aus dem vorliegenden Dokument ergeben
- 17 Anhang

# DIE GRENZÜBERGREIFENDE MOBILITÄT VERBESSERN

Die Entwicklung Luxemburgs wird zu einem großen Teil vom Beitrag von knapp 150.000 Grenzgängern gesteuert. Sowohl die Wirtschaft als auch der soziale und kulturelle Zusammenhalt des Landes hängen in hohem Maße von der Wechselwirkung zwischen der einheimischen Bevölkerung und unseren deutschen, französischen und belgischen Nachbarn ab.

Ein Mobilitätsangebot, das einerseits den Bedürfnissen der Grenzgänger und andererseits der Notwendigkeit einer dauerhaften Entwicklung gerecht wird, stellt in diesem Zusammenhang eine Hauptherausforderung dar. Luxemburg hat als Land ein offensichtliches Interesse daran, den Grenzgängern ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten, damit diese ihren Arbeitsplatz unter den besten Voraussetzungen erreichen können. Die Qualität dieses Angebotes wird demnach immer mehr zum Schlüsselfaktor für die wirtschaftliche Anziehungskraft unseres Landes.

Dass die Mobilitätspolitik abhängig ist von der Wirtschaftsentwicklungs- und Landesplanungspolitik, wird heute niemand mehr leugnen. Sie bestimmt die Kriterien bezüglich

- der Wahl der Standorte für neue Aktivitätszonen beziehungsweise die Ausdehnung bestehender Aktivitätszonen;
- der Verbindung dieser Zonen mit den bestehenden Wohngebieten;
- potentieller Verknüpfungen mit dem öffentlichen Transport.

Die Zielrichtungen der Landesplanung legen so den Rahmen fest, welcher definiert, ob die Schaffung neuer Arbeitsplätze eher in der Region „Zentrum“ unseres Landes erfolgt, oder ob sie nach dem Prinzip des Regionalisierungs-, Dekonzentrationsvorgehensweise erfolgt -, in direkter Anbindung an jene Anziehungszentren, die im Rahmen des Masterplanes der Landesplanung definiert wurden, und die sich teilweise in den benachbarten Grenzregionen befinden. Diese durchaus legitimen Denkprozesse, die in unserem Land angestrengt werden, werden offensichtlich auch in den Grenzregionen geführt.

**Folglich stellt eine *gemeinsame* Strategie in Sachen Wirtschaftsentwicklung und Landesplanung innerhalb der Großregion zweifellos eine absolute Notwendigkeit auf grenzüberschreitender Ebene dar, insbesondere auch in Bezug auf eine kohärente Mobilitätspolitik.**

Diese grundlegenden Fragen können sicherlich nur mittel- und langfristig eine zufriedenstellende Antwort finden. Es ist allerdings unumgänglich, wegweisende Anstrengungen beim Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Großregion bereits jetzt zu verwirklichen.

Fakt ist, dass es eine regelrechte Dokumentenschwemme gibt, die eine Vielzahl an gutgemeinten Ratschlägen aufzeichnet, um die Organisation der Mobilität in der Großregion in den Griff zu bekommen. Eine Reihe von Symposien und Foren innerhalb der Großregion setzten sich mit dem Thema auseinander. Aber trotz einiger punktueller Fortschritte und einiger sehr interessanten Arbeiten, die vom CESGR (Conseil Economique et Social de la Grande Région/Wirtschafts- und Sozialrat der Großregion) geleistet wurden, sind die konkreten Ergebnisse noch unzureichend, und der wirkliche politische Rückhalt erfolgt allzu oft nur selten.

**In den Augen von OGBL und Mouvement Ecologique liegen dieser Tatsache besonders drei Ursachen zugrunde:**

- Einige der bestehenden Dokumente greifen **teilweise widersprüchliche Maßnahmen** wieder auf (z.B. Bau einer neuen Straße und Konstruktion neuer Bahngleise auf dem gleichen Streckenabschnitt), beziehungsweise listen eine Vielzahl von Maßnahmen auf, ohne dass weder eine Priorisierung noch eine politische Wahl bezüglich der zurückbehaltenen Prioritäten (sowohl aus dem strategischen als auch dem finanziellen Blickwinkel heraus) getroffen worden ist.
- Außerdem kann man eine Mobilitätspolitik nur vorantreiben, **wenn man sich mit den für ihre Umsetzung maßgeblichen Entscheidungsträgern auseinandersetzt**. Es ist daher erforderlich, dass sich sämtliche, für die Verkehrspolitik ihrer Region zuständigen (gewählten, politischen) Verantwortlichen regelmäßig begegnen, um so eine kohärente Mobilitätspolitik innerhalb der Großregion in die Wege zu leiten, die gegenwärtig nicht vorhanden ist.
- **Die Organisation der Mobilität ist andererseits immer von der Landesplanung abhängig**; wenn bereits Entwürfe allgemeiner Tragweite (Einrichtung von Gewerbegebieten, Entwicklung von Lebensraumzonen...) die Auswirkungen auf die Mobilität nicht genügend berücksichtigen, sind die Aussichten auf eine qualitätsträchtige Organisation des öffentlichen Verkehrs eher trübe. Wenn man eine neue Aktivitätszone innerhalb Luxemburgs schafft ohne sie mit einer Bahnstrecke zu verbinden oder mit einem attraktiven Busliniennetz zu verknüpfen, darf man sich wirklich nicht wundern, dass das *modal split* zugunsten des öffentlichen Verkehrs marginal bleibt.

Die folgenden gemeinsamen Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL sind aus dieser Erkenntnis herausgeleitet.

## **EINE MOBILITÄT OHNE GRENZEN: EIN „MUST“ FÜR DIE ATTRAKTIVITÄT DER GROSSREGION**

Muss man die Vorteile eines attraktiven Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln noch hervorheben? Die Vorteile sind offensichtlich und daher bestens be/(er)kannt:

### **Ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln: eine Frage der sozialen Gerechtigkeit**

Für eine nicht unbeachtliche Anzahl von Pendlern erweist sich die derzeitige Organisation der öffentlichen Verkehrsmittel in der Großregion als ziemlich problematisch, was ihre Benutzung in der Tat nicht gerade hilfreich fördert. Wenn man in einer kleinen Ortschaft in der Grenzregion lebt und in einer Gewerbezone außerhalb von Luxemburg-Stadt arbeitet, die entweder schlecht oder überhaupt nicht an öffentliche Transportmittel angebunden ist, kann man schon mal gut 2-3 Stunden (Hin- und Rückfahrt) pro Tag in öffentlichen Verkehrsmitteln oder in Straßenstaus verbringen. Wertvolle Zeit – für die Familie, das soziale Leben, usw. – geht auf diese Weise „verloren“. Kann/oder will man sich zudem kein eigenes Auto leisten, lebt man als Paar, das nur über ein Fahrzeug verfügt, hat man keinen Führerschein, will/oder kann man die Treibstoffkosten nicht tragen ... erweist sich die Lage als zunehmend problematisch.

**Dabei handelt es sich um eine Verpflichtung seitens der öffentlichen Hand zu gewährleisten, dass jeder Bürger - unabhängig von seinem Wohnort, seinem Arbeitsort, ob motorisiert oder nicht – in den Genuss eines Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln kommt, das zumindest annehmbar ist. Was derzeit nicht der Fall ist.**

**Eine Verbesserung des Angebotes drängt sich folglich auch unter dem Gesichtspunkt sozialer Gerechtigkeit auf!**

### **Ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln: ein Schlüsselfaktor für Lebensqualität!**

Sämtliche Studien, (so auch die, welche im Rahmen des „Bruttoinlandsprodukt als Wohlergehensindikator“/„PIB du bien-être“ durchgeführt wurden), belegen, dass ein attraktives Transportangebot zwischen Wohnort und Arbeitsort als Schlüsselfaktor für die Lebensqualität gilt. Die Untersuchungen zeigen einerseits, dass die notwendige Zeit für Hin- und Rückfahrt zur/von der Arbeit als problematisch wahrgenommen wird, und andererseits, dass eine zu ungünstige Fahrzeit sehr konkret das **allgemeine** Wohlergehensgefühl beeinflusst.

### **Ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln: ein „Must“ aus Sicht des Klima- und Gesundheitsschutzes**

Der Transportsektor ist prozentual gesehen der größte Verursacher von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes sind diese Emissionen inakzeptabel, umso mehr als sich ein großes Reduzierungspotential durch eine bloße Verbesserung des öffentlichen Transportes im grenzüberschreitenden Verkehr anbietet. An dieser Stelle sei daran erinnert, dass Wissenschaftler allgemein davon ausgehen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahre 2050 auf 2 Tonnen/ Einwohner reduziert werden müssen.

Dieses ehrgeizige Ziel kann jedoch u.a. nur mithilfe einer Neuorientierung der Mobilitätspolitik in Richtung öffentlicher Transport erreicht werden. Es gilt, den schwerwiegenden Impact des Individualverkehrs und der damit verbundenen Infrastrukturprojekte im Rahmen der Schadstoffemissionen auf Kosten der Gesundheit, der Landschaftsgestaltung u.v.m. nicht zu unterschätzen. Es sei denn man legt es darauf an, gewaltige Summen für Verstöße gegen internationale Verpflichtungen zu zahlen...

### **Ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln: ein Schlüsselfaktor für die Wirtschaft**

Ein bequemes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, die den Bedürfnissen sämtlicher Benutzer entsprechen, eine effiziente Stauvorbeugung auf unseren Straßen, eine gute Qualität der Luft, die wir einatmen... : tatsächlich stellen all diese Aspekte die „sanften Standortfaktoren“ dar, die in puncto Nachhaltige Entwicklung eine immer (ge)wichtigere Rolle im Wettbewerb zwischen den großen Anziehungspolen spielen.

Demzufolge wird sich ein aktives Vorgehen hinsichtlich der Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel - über gesundheitsspezifische und umweltbezogene Erwägungen hinaus – durchaus in Bezug auf die wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Großregion, und Luxemburgs im besonderen, bezahlt machen!



## **DERZEITIGE LAGE DES ÖFFENTLICHEN TRANSPORTS INSGESAM PROBLEMATISCH – NEUE ANGEBOTE JEDOCH VIELVERSprechend**

Die Fakten sprechen für sich. Das „modal split“ (\*, „Verkehrsmittelwahl“; Verteilung des Verkehrsaufkommens auf diverse Transportmittel) zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zum Individualverkehr ist ganz einfach lächerlich! Aktualisierte, offizielle Daten liegen nicht vor, man kann jedoch davon ausgehen, dass weitaus weniger als 10% der Pendler auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen. Die Staus auf den Autobahnen und sogar auf den Nebenstraßen spiegeln dies in der ganzen Grenzregion aufs deutlichste wider.

Diese Feststellung mit dem Argument belegen zu wollen, dass der Wille, den öffentlichen Verkehr zu benutzen (noch) ungenügend entwickelt sei und das eigene Auto immer bevorzugt würde, stellt nun doch eine allzu oberflächliche Behauptung dar.

**Fakten sprechen eine deutliche Sprache: es ist eindeutig erwiesen, dass die Pendler auf öffentliche Transportmittel zurückgreifen würden, wenn das Angebot verbessert und den realen Bedürfnissen der Pendler entsprechend angepasst würde. Einige typische Beispiele, die beweisen, dass Änderungen bei den Fahrplänen oder der Preisbildung, die Einführung neuer Linien... schnell das Interesse der Pendler wecken, sind in Anhang 1 des vorliegenden Dokuments veranschaulicht.**

**Es gibt demnach einen offensichtlichen Bedarf, eine systematische und kontinuierliche Verbesserungsstrategie des Angebotes gemessen an identifizierten und abgegrenzten Bedürfnissen, zu entwickeln und umzusetzen!**

**Dies setzt eine nicht nur theoretische Erfassung der Kundenbedürfnisse im Rahmen einer Mobilitätsstudie einerseits voraus, sondern erfordert auch eine diesbezügliche Beteiligung der aktuellen sowie potentiellen Kunden selbst andererseits.**

**Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wird durch ernste und wesentliche Defizite geprägt. Die Lösung der Probleme erfordert**

- von Seiten der öffentlichen Hand und der Wirtschaftsakteure kurz- und mittelfristig klare unmissverständliche Visionen
- klare Aussagen betreffend die Bedürfnisse potentieller Kunden.

**Mouvement Ecologique und OGBL beabsichtigen mithilfe des vorliegenden Dokuments**

- zu einer konkreten und realistischen Analyse der Probleme vor Ort beizutragen, indem Standardbeispiele aus den verschiedenen Teilen der Grenzregion beschrieben werden
- zur Anregung von Neuorientierungen und kurz- und mittelfristigen Aktionswegen beizutragen.

Es gibt einen offensichtlichen Bedarf, eine systematische und kontinuierliche Verbesserungsstrategie des Angebotes gemessen an identifizierten Bedürfnissen der aktuellen und potentiellen Kunden, zu konzipieren und umzusetzen



# EINE AUSFÜHRLICHERE ANALYSE DER LAGE UND KONKRETE VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

## Vorschlag 1

### Einen Mentalitätswandel herbeiführen – Planung, Landesplanung und Mobilitätspolitik im Rahmen einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit betreiben

Fakt ist, dass es derzeit keine gemeinsame Planung in der Großregion gibt - weder was die Wirtschaftsentwicklung und die Landesplanung angeht, noch was die Organisation der Mobilität betrifft.

Trotz gemeinsamer Anstrengungen und mehrfacher Zusammenkünfte auf der Ebene der Großregion fehlen immer noch eine konkrete Zusammenarbeit sowie die Umsetzung einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie auf regionalem Niveau.

**OGBL und Mouvement Ecologique machen daher einen dringenden Aufruf, diesen Stillstand endlich zu überwinden! Man sollte sich endlich mit dem Gedanken abgeben, dass ein Abbau des Konkurrenzdenkens in der Region angesagt ist, und dass es fortan gilt die Weichen zu stellen für eine echte grenzüberschreitende Partnerschaft ... im Interesse sämtlicher Akteure.**

Eine solche Partnerschaft innerhalb der Großregion ist unentbehrlich, ein „Must“, wenn man einen Qualitätssprung erreichen will bei der konkreten regionalen Entwicklung im allgemeinen und der Organisation der Mobilität der öffentlichen Verkehrsmittel im besonderen.

Daraus ergeben sich im Rahmen des vorliegenden Anliegens insbesondere die folgenden konkreten Anregungen:

#### - Eine Politik der Landesplanung auf grenzüberschreitendem Niveau gewährleisten

Wo sollen neue Gewerbebezonen entstehen? Soll die national ausgerichtete „Kirchturmpolitik“ (d.h. national begrenzt Aktivitätszonen einrichten) weitergeführt werden oder soll verstärkt die **Kooperation auf grenzüberschreitendem Niveau** gefördert werden? Soll eine gewisse **Komplementarität in einigen wirtschaftlichen „clusters“ der Großregion** angepeilt werden oder soll man sich von seinen Nachbarländern klar abgrenzen?

Das sind die tatsächlichen Schlüsselfragen, auf die es gilt Antworten zu finden, insbesondere im Rahmen einer grenzübergreifenden Landesplanungspolitik.

#### Fakt ist, dass dies gegenwärtig nicht der Fall ist.

Was Luxemburg angeht, so berücksichtigen sämtliche konkreteren Planungsprojekte – Masterplan der Landesplanung, „IVL“ (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept), die Projekte der sektoriellen Pläne in Sachen Mobilität, Aktivitätszonen, Wohnungsbau und Landschaftsschutz (d.h. strategische Pläne, welche die Zonen definieren, die es zu schützen gilt, zu urbanisieren, für Aktivitätszonen zu nutzen ...) - die grenzüberschreitende Dimension nur ungenügend und machen vielmehr an den Landesgrenzen Halt. Aber in den anderen Ländern ist die Lage nicht besser... jedes Land plant noch getrennt. In einigen Fällen ist sogar ein eindeutiges Konkurrenzgebaren zu erkennen. Der öffentliche Transport bildet allerdings einen unentbehrlichen Hebel für die nachhaltige Entwicklung der Wirtschaft in der Großregion, und die Gedankenführung über seine Organisation müßte demzufolge ganz oben auf der Prioritätenliste bezüglich der Entwicklung besagter Grenzregion geführt werden, und so den vollen Einsatz und einen starken gemeinsamen Willen von Regierungsseite, den Bürgern, der aktiven Bevölkerung sowie den Unternehmen einfordern.

Eine Schlüsselherausforderung: eine gemeinsame Landesplanungs- und Mobilitätsstrategie für die Großregion gewährleisten

## Eine globale Mobilitätsstrategie für die Großregion verwirklichen

Was für die Landesplanung im allgemeinen gilt, gilt ebenso für die Mobilitätsplanung. Die diesbezüglichen Konzepte der verschiedenen Länder sehen sogar beispielsweise eine Verdoppelung der Autobahntrassen bis zur Grenze vor, ohne zu wissen, was auf der anderen Seite geplant ist.



Ein verbessertes Mobilitätsangebot kann nur aus einer realen Partnerschaft der Akteure aus der Großregion hervorgehen



### Gemeinsame Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL an die politischen Instanzen in Bezug auf die Planung:

OGBL und Mouvement Ecologique erachten es als unentbehrlich, dass auf Ebene der Großregion die demokratisch gewählten Instanzen der Provinz Luxemburgs, Lothringens, des Saarlands, von Rheinland-Pfalz und dem Großherzogtum Luxemburg:

- eine **echte Partnerschaft**, anstatt eines immer noch in vielen Bereichen weiter bestehenden, kontraproduktiven Konkurrenzdenkens, entwickeln;
- die **Abstimmung** bei der Konzeption der Landesplanung in der Großregion, dies sowohl bei der allgemeinen Auslegung als auch der sektororientierten Planung, verstärken;
- sich dazu verpflichten, dass im Rahmen der wirtschaftlichen Diversifizierung und der Ansiedlung neuer Aktivitätszonen das **gemeinsame Interesse der Großregion** verstärkt in den Mittelpunkt gerückt wird und so Synergieeffekte bewirkt;
- ein wirkliches, **zusammenhängendes Mobilitätskonzept für die Großregion umsetzen**, welches in Absprache mit allen Beteiligten erarbeitet wurde, und einen **Aktionsplan-Entwurf (basiert u.a. auf bestehenden Dokumenten auf der Ebene der Großregion) in die Wege leiten hinsichtlich einer kurz- und mittelfristigen Mobilitätsverbesserung**, begleitet von:
  - \* konkreten und gezielten Maßnahmen
  - \* einer Prioritätsliste der Projekte
  - \* Verantwortungszuweisungen
  - \* finanziellen Modalitäten
  - \* der Einbeziehung aller betroffenen Beteiligten
  - \* Budget- und Finanzierungsvorschlägen
  - \* Zeitplänen
- diesen Entwurf
  - \* einer **öffentlichen Konsultation** (via Internet für die Bewohner der betreffenden Regionen) freigeben
  - \* und den **wirtschaftlichen und politischen Trägern der Regionen** (Gewerkschaften, NRO, ...) unterbreiten.



## Vorschlag 2

### Die Rolle der Schlüsselbeteiligten klären und ihre Vorgehensweise auf institutionellem Niveau in Einklang bringen

Die beste Strategie fruchtet nicht, wenn die strukturellen Voraussetzungen nicht gegeben sind. Man muß leider feststellen, dass es auf grenzüberschreitendem Niveau ein wirres Geflecht von Strukturen, beziehungsweise von politischen Verantwortungen gibt, die je nach Region variieren, und dem gegenüber ein institutioneller Rahmen, **der in der Lage wäre Milderung zu verschaffen, einfach nicht vorhanden ist.**

Diese Tatsache stellt sicherlich **eines der Haupthindernisse** im Zusammenhang mit der Organisation und einer sinnvollen Planung des öffentlichen Verkehrs, dar.

Der folgende Vergleich schafft eine gute Basis um die Probleme einmal genau zu identifizieren und im grenzüberschreitenden Dialog Lösungen zu finden. Dabei ist es offensichtlich, dass die zu findenden Lösungen auf einem sehr hohen politischen Niveau diskutiert werden müssen.

### Werfen wir einen Blick auf die bestehenden Strukturen

Die nachstehende Beschreibung zeigt die Vielzahl der im Prozess verpflichteten Strukturen auf. Näher betrachtet wird dem Leser schnell klar, dass es klareren und umrisseneren Verantwortlichkeitsbereichen bedarf.



<p><b>Auf politischer Ebene</b></p>	<p>Planung und Organisation der öffentlichen Verkehrsmittel obliegen dem Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen.</p> <p>Schlüsselbeteiligte sind die CFL, das TICE (mehrere Gemeinden betreffende Verkehrsgewerkschaft der Südregion), das AVL (Autobus Ville de Luxembourg), sowie das RGTR (das die Planung und die Finanzierung der Buslinien außerhalb dem TICE und dem AVL gewährleistet).</p> <p>Das Innenministerium und die Gemeinden spielen jedoch ebenso eine wesentliche Rolle, insbesondere im Rahmen der kommunalen Flächennutzungspläne.</p>	<p>In Deutschland obliegen Planung und Organisation der öffentlichen Verkehrsmittel dem „Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr“ des Saarlandes bzw. aus Rheinland-Pfalz.</p>	<p>Es gibt mehrere Beteiligte:</p> <p>Autobahninfrastrukturen: Staat, Verkehrsministerium, Landesplanungs-ministerium</p> <p>Eisenbahn: Staat, Region, Unternehmen (SNCF – Unterhändler Transport von Reisenden, RFF - Eisenbahnnetz)</p> <p>Straßen- und Autobahninfrastrukturen: Staat, (Transportministerium, Präfekt), Region, Conseil général, DDE</p> <p>Urbanes öffentliches Transportnetz: Region (interurbane Buslinie) Kommunenverbund, Städte (urbane Buslinie) Conseil général (interkommunale Buslinien)</p> <p>AAT: Administrative Verkehrsbehörden (gibt es in Thionville und der Umgegend von Longwy). Für jene von Thionville mit Delegationsmacht von der Region.</p> <p>Weitere multimodale Aspekte (Stationierkapazität, P+R, Radweg, multimodale Plattformen (Kraftfahrzeug, Zug, Fahrrad) einschließlich Fahrgemeinschaften: Region, AAT)</p>	<p>Das Staatssekretariat mit Zuständigkeitsbereich „Mobilität“ ist das höchste Organ auf dem Entscheidungsniveau.</p> <p>Auf regionaler Ebene gibt es auch ein Ministerium für Mobilität.</p> <p>Die Schlüsselbeteiligten heißen SNCB (Eisenbahn) und TEC (Bus).</p>
-------------------------------------	--	--	---	--





<p><b>Auf strategischer Ebene/Umsetzung der Politik des öffentlichen Transports</b></p>	<p>Die Umsetzung der Politik obliegt im Prinzip der Verkehrsgemeinschaft (Verkéiersbond- www.mobiliteit.lu), die das Angebot harmonisieren und verbessern, bzw. dem Ministerium entsprechende Vorschläge unterbreiten (Preisstruktur, Verbindungen ...) soll.</p>	<p><b>Im Saarland:</b> Saar VV, (Verkehrsverbund Saarland) VGS (Verkehrsgemeinschaft Saar) <b>In Rheinland-Pfalz:</b> VRT (Verkehrsverbund Region Trier)</p>	<p><b>Staat:</b> (Verkehrsministerium, Präfekt), Conseil général: Straßen- und Autobahnnetz <b>Region:</b> Bahnverkehr (Transport von Reisenden), interurbane Buslinien, Fahrgemeinschaften, Parkplatzinfrastrukturen usw. AAT (Communautés de Communes): öffentlicher Straßentransport, Parkplatzinfrastrukturen, Radwege usw. <b>Conseil général:</b> öffentliche Straßenverkehrsmittel außerhalb von Wohngebieten, Straßeninfrastrukturen</p>	
<p><b>Auf organisatorischer Ebene der öffentlichen Transportmittel</b></p>	<p>Schlüsselbeteiligte sind die CFL (die weitgehend von staatlichen Entscheidungen abhängt), das TICE (mehrere Gemeinden betreffende Verkehrsverbund der Südregion), das AVL (Autobus Ville de Luxembourg), sowie das RGTR (das die Planung und die Finanzierung der Buslinien außerhalb von TICE und AVL gewährleistet)</p>	<p>Staat, Präfekt, Region und Conseil général zeichnen allgemein verantwortlich für die Landesplanung.</p>		<p>Auf Bahnverkehrsebene und als Folge der europäischen Liberalisierungsrichtlinien ist die SNBC im Jahre 2005 grundlegend restrukturiert worden. Hervorgegangen ist die SNCB Holding mit ihren zwei Filialen (Ifrabel: Verwalter des Netzes und SNCB: der Besitzer).</p>
<p><b>Auf der Ebene Strategie/Umsetzung der Planung der Aktivitätszonen</b></p>	<p>Das Ministerium für nachhaltige Entwicklung und für Infrastrukturen ist verantwortlich für die allgemeine Planung in Sachen Landesplanung; dies in direkter Absprache mit dem Wirtschafts- und Mittelstandsministerium Die Gemeinden haben die Möglichkeit, kommunale oder regionale Zonen zu planen, eigenständig oder in Zusammenarbeit mit interkommunalen Syndikaten.</p>	<p>In Deutschland gibt es je nach Ebene mehrere Beteiligte: Auf Landesebene obliegt die Verantwortung dem Wirtschaftsministerium, andererseits sind es die Gemeinden, die über die Umsetzung der Projekte entscheiden. Es gibt eine Abteilung für die grenzüberschreitende Landesplanung „Grenzüberschreitende Raumordnung/EU-Projekte“ innerhalb des saarländischen Wirtschaftsministeriums.</p>	<p>Bei den “Communautés de communes“ und den interkommunalen Syndikaten, durch die AAT-Schaffung: Möglichkeit, Busnetze und vernetzte Ortsnetze (Infrastrukturen und Linien) zu planen und zu organisieren, und multimodale Plattformen für eine Komplementarität zwischen öffentlichem Transport und Individualverkehr zu schaffen.</p>	<p>In der Provinz Luxemburg, Schaffung einer Arbeits- und Studiengruppe („Think Tank“ „Grappe Mobilité“)</p>

## Gemeinsame Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL in Bezug auf die Planungs- und Entscheidungsstrukturen

Angesichts der hervorgehobenen strukturellen Verantwortungsbereiche sind OGBL und Mouvement Ecologique der Ansicht, dass sich folgende Entscheidungen aufdrängen:

- **Beginn eines offenen, grenzüberschreitenden Dialogs bezüglich der Entscheidungsvorgänge auf politischer Ebene,**
- **Erweiterung der strategischen Strukturen und Schaffung eines Transportverbundes in der Großregion,** der die heutigen Beteiligten versammelt. Es ist angebracht, eine Konzertierungsbereitschaft auf diesem Niveau zu gewährleisten, sowie dieser Struktur es weiterhin zu ermöglichen, innovative Ideen in der Region zu verwirklichen (Förderung von besonderen Angeboten usw.).

## Vorschlag 3

### Das Einbeziehen der (potentiellen) Nutzer als Voraussetzung für eine Verbesserung des öffentlichen Transportangebotes

Eine effiziente Organisation der öffentlichen Transportmittel kann nur mithilfe der **aktiven Unterstützung der derzeitigen und potentiellen Kunden** erfolgen.

Leider muß man feststellen, dass die Einbeziehung der derzeitigen und der potentiellen Kunden auf grenzüberschreitendem Niveau derzeit tatsächlich inexistent ist, und dass das aktuelle Transportangebot ein ernstes Problem darstellt. Die nachstehende Tabelle veranschaulicht anhand einiger flagranter Beispiele den Ernst der Lage: **das Angebot berücksichtigt häufig nur mangelhaft die durchaus realen Bedürfnisse, das Angebot Bus/Zug ist nicht ausreichend abgestimmt, die Fahrpläne sind den Arbeitszeiten nicht angepasst, u.v.m.**

*Die wenigen folgenden Beispiele beleuchten konkret, dass das Angebot oft unzureichend der Nachfrage angepasst wird:*



Am Bahnhof von Saarbrücken sind die Fahrpläne der „Saarbahn“ nicht den Abfahrtszeiten der Buslinie „Luxemburg-Saarbrücken-Express“ die nach Luxemburg-Stadt geht, angepasst.	Unvereinbarkeit von Fahrkartenausgabesystemen, Zug, Bussen Frankreich/Luxemburg und den Busnetzen in Frankreich.	Am Abfahrtspunkt Bahnhof Vielsalm, auf der Linie Lüttich-Luxemburg, fährt der erste Zug in Richtung Luxemburg morgens erst um 8.24 Uhr ab. Um 9.45 Uhr läuft er in den Bahnhof in Luxemburg ein. Für die Pendler gibt es ab den belgischen Bahnhöfen keine Bahntransportmöglichkeit. Sie müssen sich zum Bahnhof von Troisvierges begeben, um von dort aus von Zügen profitieren zu können, die ihren Arbeitszeiten angepasst sind.
--	--	---

## Gemeinsame Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL hinsichtlich der Bürgereinbindung im Rahmen der Fahrplanerstellungen

Es ist von vorrangiger Bedeutung, die folgenden Verbesserungen zu gewährleisten, um die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern:

### Durchführung einer gezielten Studie mithilfe der derzeitigen und potentiellen Kunden:

Die Kunden auf sämtlichen Ebenen der Planung des öffentlichen Transports einzubinden, ist von größter Wichtigkeit.

Diesbezüglich muss eine greifbare Strategie entwickelt werden: von Websites, die völlig aufgeschlossenen Kundenvorschläge (auch potentieller Kunden) sammeln, über regionale Mobilitätskonferenzen, bis hin zu Befragungen in den Zügen, usw..

### Verbesserungsumsetzungen bei bereits erkannten Problemen

Natürlich wäre es abwegig, die Studienergebnisse abwarten zu wollen, bevor man bestimmte Verbesserungen in Angriff nimmt. In der Tat sind bestimmte Probleme bestens bekannt, und man müsste schleunigst diesen entgegen wirken. Hier nur zwei Beispiele, die repräsentativ für so viele andere stehen:

Provinz Luxemburg: Im November 2010 hat die SNCB ihre Parkplätze auf dem Arloner Bahnhofgelände kostenpflichtig gemacht. Dies hat zur Folge, dass eine beträchtliche Anzahl von Grenzgängern nunmehr ihr Auto bis zum Bahnhof von Kleinbettingen nehmen und es dort abstellen.

Auch die Parkplätze am Bahnhof von Thionville sind mittlerweile kostenpflichtig, was die Grenzgänger dazu bewegt, anderswo zu parken oder andere Wege in Betracht zu ziehen.



Voraussetzung für eine bessere Organisation des öffentlichen Transportes ist es, die heutigen – aber auch die potenziellen – Kunden stärker in die Planung einzubeziehen. Nur so kann das Angebot auch wirklich den Erwartungen der Kunden angepasst werden.

## Vorschlag 4

### Eine Standardisierung bei der Preisgestaltung ist angebracht

Eine Harmonisierung der Preisstrukturierung ist unumgänglich. Bestimmte Verbesserungen sind in letzter Zeit in diesem Zusammenhang erfolgt oder wurden zumindest gründlicher analysiert.

Trotzdem gilt es immer noch die Bemühungen voranzutreiben. Denn besonders in Krisenzeiten spielt die Preispolitik eine Schlüsselrolle was die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel angeht. Sieht man sich die derzeitige Preisbildung an, stößt man immer noch auf ein wirres Geflecht verschiedener Tarife, ein Stolperstein für die Harmonisierung. Die Beispiele, die in der nachstehenden Tabelle aufgeführt sind, veranschaulichen diese Tatsache.

**Preisbildungsbeispiele, die darlegen, dass es eine Menge nicht einheitlicher und kaum transparenter Preisbildungssysteme gibt:**



Strecke Deutschland - Luxemburg	Strecke Belgien - Luxemburg	Strecke Frankreich - Luxemburg
Seit dem 1. September 2010 sind die Tarife für die grenzüberschreitenden Buslinien zwischen Luxemburg, Lothringen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland identisch (Quelle: <a href="http://www.mobiliteit.lu">www.mobiliteit.lu</a> ): RegioZone1 (4€/Kurzeitticket; 7€/ Tagesticket; 75€/ Monatsabo), RegioZone 2 (8€; 14€; 120€)	Beispiel: Gouvy - Troisvierges (10 km), 2. Klasse = 5,80€ Troisvierges - Luxemburg (70km) = 1,50€	Seit dem 1. September 2010 sind die Tarife für die grenzüberschreitenden Buslinien zwischen Luxemburg, Lothringen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland identisch (Quelle: <a href="http://www.mobiliteit.lu">www.mobiliteit.lu</a> ): RegioZone1 (4€/Kurzeitticket; 7€/ Tagesticket; 75€/ Monatsabo), RegioZone 2 (8€; 14€; 120€). Die nationalen Tarife ( <b>Bus und Zug</b> ) für das Großherzogtum: 1,50€; 4€; 45€.
Die Zugabonnements: Luxemburg-Trier (79€); Luxemburg-Föhren (99€); Luxemburg-Salmtal (129€); Luxemburg-Wittlich (159€)	Andere Beispiele ( <b>Zug</b> ): ein Monatsabofür das ganze luxemburgische Netz kostet 45€ - ein Abonnement Arlon-Luxemburg kostet 84,50€ / Luxemburg-Bertrix: 198,50€ /Luxemburg-Messancy: 112,50€ /Luxemburg-Aubange: 69€ /Luxemburg-Virton: 120,50€ /Luxemburg-Libramont: 181,50€ /Luxembourg-Bastogne: 219,50€ /Luxemburg-Gouvy: 66,50€ /Luxemburg-Vielsalm: 96,50€	Die Abonnements „FlexWay“ ( <b>Zug</b> ): Luxemburg-Hagondange (94,10€); Luxemburg-Longuyon (81,70€); Luxemburg-Metz (120,50€); Luxemburg-Thionville: 75,20€ (Quelle: <a href="http://www.cfl.lu">www.cfl.lu</a> )
(Bus)-Abonnement Luxemburg-Saarbrücken: 120€ (für Studenten kostenlos)	Die Preispolitik, die von der SNCB für die grenzüberschreitenden Strecken praktiziert wird, ist unverständlich und verdient harmonisiert zu werden. So kostet beispielsweise eine Strecke von ungefähr 30 Kilometern zwischen Lüttich und Maastricht 4,60 während dieselbe Distanz zwischen Arlon und Luxemburg mit 9,80 verrechnet wird. Zahlreiche Pendler überqueren so jeden Tag die Grenze mit ihrem Auto, um anschließend den Zug ab den ersten luxemburgischen Bahnhöfen zu nehmen.	Luxemburg-Lothringen: FlexJunior-Abonnement für Studenten
<b>Generelle Preispolitik</b> Einen grenzüberschreitenden Standard-Tarif für Eisenbahnnutzer gibt es nicht. Der „M-Pass“ (Mobilitéitpass) ist außerhalb des Großherzogtums leider immer noch nicht gültig. Man beabsichtigt jedoch, einen grenzüberschreitenden M-Pass einzuführen, eine präzise Frist für die Einführung dieser Maßnahme konnte uns nicht mitgeteilt werden.		

## Gemeinsame Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL hinsichtlich der Preispolitik

Eine harmonisierte Preispolitik innerhalb der Großregion drängt sich förmlich auf, insbesondere durch Instrumente wie:

- ein grenzüberschreitendes Job-Ticket
- eine einheitliche Preisgestaltung, die einfach und transparent strukturiert ist
- ein Fahrkartenausgabesystem.



## Vorschlag 5

### Gezielte Verbesserung der Informationspolitik in Bezug auf das öffentliche Transportangebot

Ein weiterer Faktor, der die Attraktivität des öffentlichen Transports bestimmt, ist die Information bezüglich Linien, Verbindungsmöglichkeiten, Frequenz und Preise. Ein(e) Bürger(in), der/die aus irgendeiner Ortschaft der Großregion stammt, muß die Möglichkeit haben, eine Struktur/eine Internet-Adresse zu befragen, um soim Handumdrehen das bestmögliche Transportangebot und die entsprechenden Tarife in Erfahrung zu bringen.

Wenn diese Informationen generell verfügbar sein sollen, musszudem eine **proaktive Kommunikationspolitik - gegenüber Zielgruppen potentieller Nutzer, sowohl im Wohnort (Region) als auch am Zielort der Arbeitsstellen (Aktivitätszone, Unternehmen...) - betrieben werden.**

**Dieses aktive Vorgehen gegenüber Zielgruppen ist überaus wichtig, wenn man noch nicht informierte, beziehungsweise sensibilisierte Pendler überzeugen will, hinsichtlich einer späteren Nutzung der öffentlichen Transportmittel.**

Es gibt gewiss eine Reihe von Webseiten, über die man sich die benötigte Auskunft einholen kann; diese können jedoch keinesfalls ein aktives und gezieltes Vorgehen in diesem Rahmen ersetzen.



#### Informationsquellen des öffentlichen Transports in der Großregion und ihre Stärken und Schwächen

Der grenzüberschreitende Transport ist vor allem im Großherzogtum Luxemburg ein Thema, da es den Hauptverbindungspunkt der verschiedenen grenzüberschreitenden Pendlerstrecken bildet. So werdenmehrere grenzüberschreitende Linien vom Großherzogtum subventioniert.

Auf [www.mobiliteit.lu](http://www.mobiliteit.lu) der Mobilitätszentrale findet man die vollständige Liste der grenzüberschreitenden Bus- und Zugverbindungen. Auf dieser Websitekann man auch die Fahrpläne der Bus- und Zuglinien einsehen. Ein Schema gibt Auskunft über den einheitlichen grenzüberschreitenden Tarif, der jedoch auf die **Linienbusse** begrenzt ist. **Bahntarife** sucht man hier vergeblich.  
Die Website der luxemburgischen Eisenbahn [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu) ermöglicht die Einsicht der Fahrpläne grenzüberschreitender Züge. Die grenzüberschreitenden Monatsabonnements sowie die verschiedenen Fahrkartenooptionen, die die Bahnhöfe Luxemburgs mit denen der Nachbarländer verbinden, können hier aufgerufen werden.

Was die Regionen **Saarland und Rheinland-Pfalz** betrifft, können Informationen in Bezug auf die Fahrpläne der grenzüberschreitenden Linien über folgende Wesites eingeholt werden: <http://www.saarbahn.de/>: Diese Website gibt Auskunft über die Fahrzeiten der grenzüberschreitenden Züge, aber nicht über deren Tarife. <http://www.kvs.de/> Website der Region um Saarlouis, liefert die Busfahrpläne, ermöglicht eine grenzüberschreitende Suche, in Bezug auf die Verbindung Saar- Luxemburg, mit Linkauf: [www.saarfahrplan.de](http://www.saarfahrplan.de), Website die die grenzüberschreitenden Fahrpläne liefert. <http://www.rsw-regionalbus.de/> gibt Auskunft über grenzüberschreitende Buslinien, und über den regionalen Tarif „Regiozone“. <http://www.bahn.de/p/view/index.shtml>: Offizielle Website der deutschen Bahn über die man Verbindungsmöglichkeiten zwischen zwei grenzüberschreitenden Bahnhöfen recherchieren kann; grenzüberschreitende Tarife sind zugänglich; liefert zusätzliche Informationen über die Strecken (mögliche Verspätungen) ; Ticketkauf (grenzüberschreitend) per Internet möglich.

In **Lothringen** ist die Suche via Internet nach grenzüberschreitenden Linien schwieriger. Hier konnten nur 3 Websites ausfindig gemacht werden, die Informationen liefern: <http://www.citeline.fr/> Rubrik: mit dem Bus nach Luxemburg, dort findet man Informationen über die Expresslinie, die Thionville und Luxemburg verbindet. <http://www.ter-sncf.com/lorraine> ermöglicht, Informationen über verschiedene grenzüberschreitende Linien einzuholen. <http://www.sncf.com/> diese Website liefert Auskunft über die Fahrpläne und Strecken der grenzüberschreitenden Züge, gibt zusätzliche Infos über mögliche Verspätungen und bietet den grenzüberschreitenden Ticketkauf per Internet an.

In **Wallonien** erweist sich die Suche als noch schwieriger: <http://www.infotec.be/>, Website der öffentlichen wallonischen Verkehrsträger gibt keinerlei Auskunft über grenzüberschreitende Linien. Die Website der belgischen Eisenbahn <http://www.b-rail.be/> liefert Informationen über die Fahrzeiten der grenzüberschreitenden Züge.

### Gemeinsame Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL bezüglich des Informationsangebotes über die derzeitigen Transportmöglichkeiten

Die Praxis zeigt: es gibt zahlreiche verfügbare Infos, allerdings sind sie sehr verstreut und man muß mehrere Quellen befragen, um über sämtliche Informationen zu verfügen.

Folglich drängt sich **die Einführung eines harmonisierten und gemeinsamen elektronischen Informationssystems über Fahrpläne und Tarife in der Großregion auf!**

## Vorschlag 6

### Innovative Projekte – unentbehrliche Ergänzung eines attraktiven Basisangebots!

Es ist offenkundig, dass das Basisangebot an öffentlichen Transportmitteln eine unwiderlegbare Bedingung für eine wesentliche Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs darstellt.

Trotzdem kann man die Anstrengungen nicht auf die gängigen Zug- und Buslinien begrenzen. Es muss notgedrungen ein sehr gezieltes und leistungsstarkes Zusatzangebot geschaffen werden, das verstärkt bestimmten Zielgruppen entspricht und das die Verantwortung aller Beteiligten der Gesellschaft einschließt. Die vier folgenden Initiativen stehen symbolisch für ähnliche Projekte und verdienen es unseres Erachtens nach hervorgehoben zu werden:

#### 1. Mobilitätskonzepte für Unternehmen beziehungsweise Aktivitätszonen

Es ist höchst bedauernd, dass Mobilitätskonzepte für Unternehmen und/oder Aktivitätszonen in der Großregion nicht zielstrebig vorangetrieben werden. In der Tat entwickeln solche Konzepte eine eigene konkrete Strategie, die den direkten Bedürfnissen der Nutzer, die in dieser Zone arbeiten, gerecht werden, und beinhalten eine ganze Reihe von Ausführungsbestimmungen.

Das System funktioniert folgendermaßen:

- Die Bedürfnisse der Angestellten der verschiedenen Zonen werden analysiert nach:
  - Arbeitszeiten
  - Wohnort
  - u.s.w.
- Diese Analyse wird durch die Prüfung des bestehenden Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln vervollständigt.
- Aufgrund dieser Daten wird ein sehr konkretes Konzept entwickelt, das hundertprozentig die spezifischen Bedürfnisse der Angestellten dieser Zone berücksichtigt. Eine Vielzahl von spezifischen Maßnahmen können alsdann in Angriff genommen werden:
  - umgestaltete Parkplatzverwaltung (Priorität für jene Fahrzeuge, die von mehreren Angestellten zusammen benutzt werden)
  - neue Buslinien, die die Aktivitätszone direkt bedienen
  - Selbstorganisation der Angestellten die eine Fahrgemeinschaft bilden oder auf Mini-Vans für mehrere Angestellte zurückgreifen (vom Arbeitgeber zum ermäßigten Preis zur Verfügung gestellt).
  - spezifische Kostenbeteiligung (der Arbeitgeber übernimmt einen Teil der Fahrtkosten, ein weiterer Teil wird vom Staat getragen sowie ein fester Betrag von den Beschäftigten)
  - u.v.m.

Solche Konzepte beinhalten ausschließlich Vorteile:

- gezielteres Angebot für die Angestellten
- weniger Stress für die Angestellten, was bedeutet: erhöhte Zufriedenheit, was wiederum dem Arbeitgeber zugute kommt
- weniger Wegeunfälle
- Reduzierung des notwendigen Raums für Parkplätze: ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor für das Unternehmen
- Gemindertes Individualverkehrsaufkommen (weniger Staus auf den Straßen usw.).

Allem Anschein nach verfügt die luxemburgische Mobilitätszentrale nicht über die ausreichenden Mittel, um die Koordinierung und die Verwaltung solcher Konzepte gewährleisten zu können.

Wir erachten es als empfehlenswert, dass die verantwortlichen Instanzen die Umsetzung von fünf konkreten Pilotprojekten im Jahre 2012 gewährleisten.

#### 2. Grenzüberschreitender „M-Pass“

In Luxemburg stellt der sogenannte Verkéiersbond interessierten Arbeitgebern ein Abonnement zu einem verbilligten Tarif („Mobilitéitspass“) zur Verfügung, das dessen Angestellten erlaubt, alle nationalen öffentlichen Verkehrsmittel zum ermäßigten Preis zu benutzen. Das Modell funktioniert folgendermaßen: der Arbeitgeber bezieht das Ticket über den Verkéiersbond und beteiligt sich zu einem gewissen Prozentsatz an der Finanzierung dieses Tickets, erhält es anschließend zu einem vorteilhaften Preis, und seine Angestellten müssen den Rest übernehmen. Die Vorteile sind offensichtlich: die Gesellschaft allgemein profitiert davon, weil die öffentlichen Verkehrsmittel gefördert werden, der Arbeitgeber ebenfalls, da er seinen Angestellten sehr vorteilhafte Mobilitätsbedingungen verschafft, und letztlich die Arbeitnehmer, weil sie zu einem sehr günstigen Preis die öffentlichen Transportmittel benutzen können.

Es ist daher bedauernd, dass dieser „M-Pass“ auf Luxemburg begrenzt ist; ein grenzüberschreitender „M-Pass“ drängt sich förmlich auf.

### 3. Systematische Fahrgemeinschaften

Gezielte Fahrgemeinschaftsinitiativen gibt es durchaus, wie beispielsweise <http://www.luxcovoiturage.be/> für Belgien, oder das Internetportal der lothringischen Region für Fahrgemeinschaften: [covoiturage.lorraine.eu](http://covoiturage.lorraine.eu) - <http://www.lorraine.eu>, oder *Média public* auf der Internetseite von radiofrance: <http://covoiturage.radiofrance.fr/trajets-reguliers-regions-lorraine-13.html>.

Diese könnten ihr Leistungsangebot noch erweitern, wenn eine intensivere Zusammenarbeit in der Großregion stattfände und die öffentlichen Instanzen sie besser unterstützen würden.

### 4. Den öffentlichen Verkehr ins kulturelle und sportliche Angebot integrieren

Es gibt eine Vielzahl von Beispielen, wo Personen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, preisreduzierte Tickets für bestimmte kulturelle und sportliche Angebote erhalten, und wo immer mehr Beteiligte feststellen, dass die Einbeziehung öffentlicher Verkehrsmittel im Rahmen spezifischer Events einen offensichtlichen Vorteil darstellt.

Es wäre die Aufgabe sämtlicher Akteure aus der Großregion, entsprechende konkrete Vorschläge vorzulegen, eine Art „Leitfaden“ aufzustellen und - vorzugsweise - eine Kontaktinstanz in der Großregion einzusetzen, die die Organisatoren berät und Hilfestellung bei der Gestaltung solcher Konzepte leistet (insbesondere durch Informationen über die möglichen Vorgehensweisen, durch die Kontaktherstellung zwischen den Beteiligten usw.). Außerdem wäre es von Nutzen, den interessierten Kunden eine Websiteangeben zu können - verbunden mit oder integriert in den Webseiten der Verkehrsgemeinschaften- die systematisch in allen Einzelheiten über die vorteilhaften öffentlichen Transportmittel informiert.

## Gemeinsame Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL hinsichtlich der Umsetzung innovativer Projekte

Die Umsetzung innovativer Projekte, die häufig kaum substantielle Investitionen bedingt, kann durchaus einen Qualitätssprung innerhalb des öffentlichen Transportangebots und der sanften Mobilität bewirken. Es bedarf vor allem Initiativgeist und „Manpower“ ...



Neue innovative Projekte müssten ins Leben gerufen werden, um die öffentlichen Transportmittel für präzise Zielgruppen attraktiver zu gestalten



Das Erstellen von Mobilitätskonzepten mit gezieltem Transportangebot für sämtliche Arbeitnehmer einer gesamten Aktivitätszone müsste zum Regelfall werden



## Vorschlag 7

### Erneuerte Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des öffentlichen Transports

Dass Mouvement Ecologique und OGBL die infrastrukturell ausgerichteten Projekte als letzten Punkt dieses Vorschlagskatalogs behandeln, geschieht nicht ohne Grund. Es liegt auf der Hand: neue, grenzüberschreitende Eisenbahn- und Tramlinien drängen sich ganz deutlich auf.

Dabei wäre es absurd, alle angeführten Maßnahmen verzögern zu wollen, unter dem Vorwand man müsse die Verbesserung der Infrastrukturen abwarten. Trotzdem ist es klar, **dass sehr hohe Investitionen in Projekte großen Ausmaßes** fortan getätigt werden müssen.

**In diesem Zusammenhang muß man feststellen, dass in der Großregion eine Fülle von Projekten im Rahmen diverser Foren der Großregion zur Diskussion stehen - und zum Teil auch gefördert werden. Berichten der letzten Jahre zufolge sind über zwanzig Projekte hierarchielos und ohne finanzielle Prioritätensetzung zurückbehalten worden, und ohne Begründung, die nachweislich diese Projekte als wirkliche Eckpfeiler ausweist, die den Kriterien einer kohärenten und nachhaltigen Mobilität für die Großregion entsprechen (siehe Anhang).**

Der luxemburgische Minister für nachhaltige Entwicklung, Claude Wiseler, hat anlässlich mehrerer Interviews seine Priorisierung diesbezüglich deutlich gemacht: Fertigstellung des doppelgleisigen Ausbaus der Linie Pétange-Luxembourg, welche eine grenzüberschreitende Linie ist; Neugestaltung der Linie Kleinbettingen; Verdoppelung der zweigleisigen Linie von Bettembourg in Richtung Frankreich (eine Linie mit Kapazitätsproblemen, eine internationale, grenzüberschreitende Linie, eine Frachtlinie und eine Linie für den Hochgeschwindigkeitszug).

Der Minister greift die Thematik der Fahrzeugqualität und die diesbezüglichen Anforderungen auf, insbesondere was eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten betrifft.

Andererseits befürwortet das Ministerium den Ausbau des „Park & Ride“-Prinzips.

Mouvement Ecologique und OGBL

- sind überzeugt, dass eine Vielzahl isolierter Projekte von verschiedenen Beteiligten aus verschiedenen Strukturen die Dinge nicht vorantreibt
- fordern daher, dass ein kohärentes, grenzüberschreitendes Mobilitätskonzept vorrangig gegenüber jeglichem anderen Unterfangen ausgearbeitet wird
- sind überzeugt, dass sich angesichts der derzeitigen Lage folgende Infrastrukturprojekte aufdrängen:

### Gemeinsame Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL bezüglich der prioritären Infrastrukturprojekte

- Einrichtung einer leichten Trambahn in der Südregion des Landes (Sudtram) mit grenzüberschreitender Verbindung, wie in der IVL-Studie vorgestellt (dieses Infrastrukturprojekt wird nie in den Berichten des CESGR erwähnt)
- Einrichtung von Peripheriebahnhöfen und einer leichten Trambahn in der Stadt Luxemburg
- Verbesserung der Verbindung Brüssel - Luxemburg - Metz - Straßburg
- Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier
- SMOT-Förderung (schéma de mobilité transfrontalière Luxembourg-Lorraine) und Verbesserung der Eisenbahnkapazitäten für den Reiseverkehr zwischen Lothringen - Luxemburg mit Priorisierung der neuen Bahntrasse Bettembourg- Luxemburg/Stadt
- Schaffung einer direkten Eisenbahnverbindung Longwy-Pétange- Belval-Bettembourg-Thionville
- Schaffung mehrerer Park & Ride Sammelplätze in direkter Nähe zum Abfahrtsort der Pendler
- Schaffung von Parkplätzen für die Fahrgemeinschaften im Raum Nord-Lothringen

# Die gemeinsamen, wegweisenden Vorschläge von Mouvement Ecologique und OGBL, die sich aus dem vorliegenden Dokument ergeben:

## Angesichts

- der Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel aus sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Sicht
- des offensichtlichen Einflusses auf die Lebensqualität und die Gesundheit
- der Defizite, die es derzeit auf der Ebene einer harmonisierten Organisation des öffentlichen Verkehrs in der Großregion zu beklagen gibt
- der Tatsache, dass jede Verbesserung des Angebots großen Anklang findet
- des wirren Strukturgeflechtes auf regionaler Ebene und den Mängeln auf gemeinsamer Planungsebene

## unterbreiten Mouvement Ecologique und OGBL die folgenden gemeinsamen Anregungen und Vorschläge:

- 1. Regelmäßige Abstimmung auf dem politischen Niveau der Großregion:** man kann eine Mobilitätspolitik nur voranbringen, wenn man sich mit den verantwortlichen Strukturträgern und den Entscheidungsorganen, die für ihre Umsetzung verantwortlich zeichnen, auseinandersetzt. **Es ist unumgänglich, dass sich die in ihrer Region gewählten, für das Ressort „Transport“ politisch Verantwortlichen, in regelmäßigen Abständen begegnen, um so eine kohärente Mobilitätspolitik für die Großregion in die Wege zu leiten, die momentan fehlt.** Außerdem muß das Thema „harmonisierte Politik in Sachen öffentliche Verkehrsmittel“ zentraler Punkt der Tagesordnung eines jeden politischen Gipfels der Großregion sein.
- 2. Einführung einer, von den Beteiligten der Großregion designierten Task Force,** um die Probleme bei der Organisation der öffentlichen Verkehrsmittel in der Großregion anzugehen, und um konkrete Vorschläge auf grenzüberschreitender Ebene auszuarbeiten. Diese Task Force muss sich zusammensetzen aus hochrangigen Verantwortlichen sowie den diversen Mobilitätsakteuren.  
  
Zweckbestimmung der besagten Task Force müsste es ebenso sein, die aktuellen Strukturen einer Analyse zu unterwerfen und konkrete Vorschläge auszufeilen, die eine wirksamere Zusammenarbeit in der Großregion in allen Bereichen der Mobilität zur Folge hätten.
- 3. Umsetzung einer Landesplanungspolitik für die Großregion:** orientiert am Beispiel der Programme, die für ein einziges Land entwickelt wurden (so z.B. für Luxemburg), muss ein reelles Großregions-Konzept erstellt werden.
- 4. Verwirklichung eines grenzüberschreitenden Mobilitätskonzeptes.**
- 5. Schaffung eines für die konkrete Organisation der öffentlichen Verkehrsmittel verantwortlichen grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes.**
- 6. Umsetzung einer grenzüberschreitenden Mobilitätszentrale,** die insbesondere
  - ein informatives Portal bezüglich der Verbindungen innerhalb der Großregion darstellt,
  - ein in der Großregion gültiges „Job-Ticket“ anbietet.
- 7. Durchführung einer gezielten Umfrage** bei den derzeitigen und potentiellen Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel: diese Umfrage kann vom CESGR der Großregion in Auftrag gegeben werden. Dabei können verschiedene Ebenen in Betracht gezogen werden: Nutzer einer speziellen Linie, via Internet ...
- 8. Umsetzung des SMOT:** Verwirklichung eines Maßnahmenpaketes bezüglich der Bahn, das darauf abzielt, die Eisenbahnkapazitäten für den Personentransport zu verbessern und progressiv den modalen Teil der alternativen Transportmittel gegenüber dem Individualverkehr in der Gesamtheit der Fahrten zwischen Luxemburg und Lothringen zu erhöhen
- 9. „Sanfte Instrumente“ entwickeln:**
  - **die Preise vereinheitlichen**
  - **das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Großregion nach einem vereinheitlichten System verbessern**
  - **die Umsetzung von Mobilitätskonzepten für Aktivitätszonen gewährleisten**
  - **einen grenzüberschreitenden „M-Pass“/Job-Ticket einführen**
  - **Fahrgemeinschaften unterstützen**
  - **das öffentliche Verkehrsangebot in das kulturelle und sportliche Angebot integrieren.**

## Anhang 1

### **Die Praxis liefert den Beleg: punktuelle Verbesserungen beim Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel stoßen auf reges Interesse und verbessern die Situation der öffentlichen Verkehrsmittel in der Großregion deutlich!**

So beweist der Erfolg neuer Linien, beziehungsweise von Verbesserungen, die bei den öffentlichen Verkehrsmitteln erzielt wurden, eindeutig, dass diese Initiativen von einer Vielzahl von Personen befürwortet werden. Die nachfolgenden Beispiele sind allesamt Erfolgsbeispiele... und sollten zum Weitermachen anregen.

Einige Verbesserungsbeispiele:

#### **Deutschland :**

##### **Öffentlicher Straßentransport:**

- Einrichtung der grenzüberschreitenden Buslinie 155 (Saarlouis, Dillingen, Merzig, Perl, Luxemburg)  
Grenzüberschreitende Preispolitik nach dem Tarif „RegioZone 1“
- Schaffung einer direkten Buslinie, die den Bahnhof von Saarbrücken mit Luxemburg-Stadt durch 16 tägliche Hin- und Rückfahrten verbindet. Der monatliche Tarif liegt bei 120 Euro
- Schaffung der neuen Buslinien, die Trier und die umliegende Region mit Luxemburg-Stadt verbinden.

##### **Bahn:**

- Freizeittickets, die für die gesamte Großregion gültig sind
- Tarife und Fahrzeiten verfügbar «Point to Point» in der gesamten Großregion

#### **Frankreich:**

##### **Öffentlicher Straßentransport :**

- Einrichtung der Buslinie Vila Vile (Bus Hayange / Thionville –Kirchberg)
- Schaffung eines Buskorridors auf den Hauptachsen nach Luxemburg-Stadt
- Einrichtung von direkten Linien, die in regelmäßigem Abstand und mit hoher Häufigkeit die „Cloche d'Or“ und Howald bedienen.

##### **Bahn:**

- Erweiterung des Flexway-Angebotes (grenzüberschreitende Tarife für Métrolor-TER), Einführung eines allen Zielgruppen zugänglichen Abonnements um die Formalitäten der TER-Nutzer zu vereinfachen
- Kompatibilität der Systeme „SimpliCités“ (F) und E-Go (L)
- Vergrößerung der Leistungskapazität der Strecke TER Metz - Luxemburg durch die Inbetriebnahme neuer Doppelstockzüge
- Schaffung der Schienenverbindung Longwy-Belval-Thionville
- Umsetzung der integralen zweigleisigen Linie Luxemburg-Pétange (1. Phase 2010).

#### **Fahrgemeinschaften:**

##### **Deutschland:**

Kostenlose Parkplätze entlang der grenzüberschreitenden Autobahnen  
Fahrgemeinschaftsforen

##### **Frankreich:**

Einführung einer - für die lothringische Region - regionalen Internet-Plattform für Fahrgemeinschaften, um diese Praktik zu organisieren und zu fördern.

##### **Belgien:**

Im Dezember 2006, Wiedereröffnung der Linie Virton-Rodange für den Reiseverkehr.

**Alle diese Initiativen sind zu begrüßen und begegnen mehrheitlich einem großen Interesse.**



Wann wir es ein einheitliches elektronisches Informationssystem über den öffentlichen Transport in der Großregion geben?



## Anhang 2

### Infrastrukturprojekte

#### Liste der Projekte, die beim 11. Gipfel der Großregion am 17. Juli 2009 zurückbehalten wurden

Anlässlich der verschiedenen Gipfeltreffen, die in der Großregion stattfanden, wurden regelmäßig Infrastrukturprojekte in Sachen Mobilität besiegelt.

Die Liste ist beeindruckend, und es müssten eindeutige Prioritäten, hinsichtlich eines effizienten Mobilitätskonzeptes für die Großregion, festgelegt werden.

No	Projekt	Beschreibung
1	IRS-A-1	Straßenverbindung N33 - B269 zwischen St Avold und Saarlouis
2	IRS-A-2	Verbindung N153 (Lothringen) und B407/B51/A64 (Saarland und Rheinland-Pfalz) mit Verbindung an die Autobahn A8, die Saarbrücken mit der Minettregion des Großherzogtum Luxemburgs verbindet
3	IRS-A-4	RD 32 - Verbindung zwischen den zwei Eurozonen
4	IRS-E-1	Verbindung A30/Belval/A4 die eine Öffnung der Enklave des Alzette-Beckens schafft
5	IRS-E-2	Dringlichkeit, die Nord-Süd-Autobahnverbindungen in der Lothringer Furche zu verbessern
6	IRS-H-1	A1, Verteiler Daun - Verteiler Blankenheim Rheinland Nord-Westfalen
7	IRS-H-2	B50, Wittlich-Rheinböllen (A61)
8	IRS-H-3	A64, Nord-Umgehung von Trier
9	IRS-I-1 + IRS-G-1	Straßenkontinuität zwischen Longwy und Arlon (N52 - A28), die eine direkte Autobahnverbindung A31 - E411 herstellt; Anschluss der A13 an die A28 in unmittelbarer Umgebung von Sélange
10	IRS-I-2 + IRS-J-1	Verbindung Wemperhaard-St-Vith (N62). Transversale Bitburg- Bastogne zwischen den A60/A27 im Osten und der A26 im Westen
11	IRS-K-1	Informationsaustausch über das Verkehrsaufkommen
12	INW-K-1	Grober Vorentwurf über schiffbare Routen
13	INW-K-2	Mosel „à grand gabarit“ (schwertransporttauglich) - Modernisierung/Zuverlässigkeitsfestigung des Transportes
14	INW-K-3	Verdoppelung der Schleusen auf deutscher Seite der kanalisierten Mosel
15	IAF-C-1	Umwandlung des Militärflughafens von Zweibrücken in einen Zivilflughafen
16	LL-H-1	Logistische Region Trèves-Luxembourg-Lorraine 38
17	IPCF-H-1	Moselbrücke für Fußgänger und Radfahrer auf der Höhe von Remerschen
18	IPCF-I-1	Grenzüberschreitende Radverbindung zwischen Aachen (A) St. Vith (B) und Luxemburg-Stadt (L) - „Vennbahn-Route“
19	IFE-A-1 + IFE-E-1	Hochgeschwindigkeitszug für den Osten Europas: Anbindung des Großherzogtums Luxemburg, des Saarlandes und Rheinland-Pfalz
20	IFE-K-1	Cluster-Verbindung TGV/TER von Vandières
21	IFE-B-1	Einrichtung einer öffentlichen Transportverbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken
22	IFE-E-2	Verbesserung der Verbindung zwischen Luxemburg und Longwy
23	IFE-E-3 + IFE-I-1	Verbesserung der Verbindung Brüssel-Luxemburg-Metz-Straßburg
24	IFE-H-1	Dauerhaftigkeit der IC-Züge (Intercity) Luxemburg-Trier-Koblenz
25	IFE-H-2	Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier
26	IFE-I-2	Eisenbahnlinie nach Lüttich und den Niederlande
27	IFE-E-4	Die SMOT-Förderung und die Verbesserung der Eisenbahnkapazitäten für den Reisendenverkehr Lothringen-Luxemburg
28	IFE-E-5	Schaffung einer direkten Eisenbahnverbindung Longwy-Pétange-Belval-Bettembourg-Thionville
29	PIM-K-1	Einrichtung peripherer Bahnhöfe und einer leichten Tram in der Stadt von Luxemburg
30	PIM-K-2	Schaffung einer Reihe von Auffangparkplätzen P&R
31	PIM-E-1	Schaffung von Parkplätzen für die Fahrgemeinschaften des lothringischen Nordens
32	TCR-K-1	Entwicklung und Verstärkung des öffentlichen Straßenverkehrs zwischen Luxemburg und der Großregion
33	OTR-K-1	Einführung eines Internet-Portals für Fahrgemeinschaften
34	OTR-K-2	Projekt EU-Spirit
35	OTR-K-3	Einrichtung einer gemeinsamen Struktur bezüglich der öffentlichen Verkehrsmittel in der Großregion

## Anhang 3

### Die SMOT-Maßnahme und die Verbesserung der Bahnkapazitäten für den Reisendenverkehr Lorraine- Luxemburg

Um das Problem des wachsenden Anteils an lothringischen Pendlern zu meistern, haben das Transportministerium und der „Conseil Régional de Lorraine“ die Umsetzung eines bahnbezogenen Maßnahmenpakets beschlossen, das darauf abzielt, die Kapazitäten der Eisenbahn für den Reisendenverkehr zu verbessern und so den modalen Teil der Alternativtransportmittel gegenüber dem Individualverkehr in der Gesamtheit der Berufsfahrten progressiv zu erhöhen.

Die Maßnahmen sind im sogenannten **SMOT** (schéma stratégique de mobilité transfrontalière/ strategisches Schema grenzüberschreitender Mobilität) verankert, das im Januar 2009 vorgestellt worden ist, und das die Koordinierung der Leitlinien gewährleisten soll, die im Rahmen der luxemburgischen (IVL/Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept, Mobil 2020 und Plan sectoriel „Transports“) und lothringischen Planungsdokumente (Schéma Régional des Infrastructures et Transports, Contrat de Projets 2007-2013/regionales Schema für Infrastrukturen und Transport, Projektverträge 2007-2013) definiert wurden.

Der Maßnahmenkatalog umfasst ein Aktionsprogramm für die Jahre 2009 und 2010 sowie Ausführungsbestimmungen kurzfristiger (2015), mittelfristiger (2020) und langfristiger Natur (2030).

Folgende Ansätze erfolgten 2009/2010:

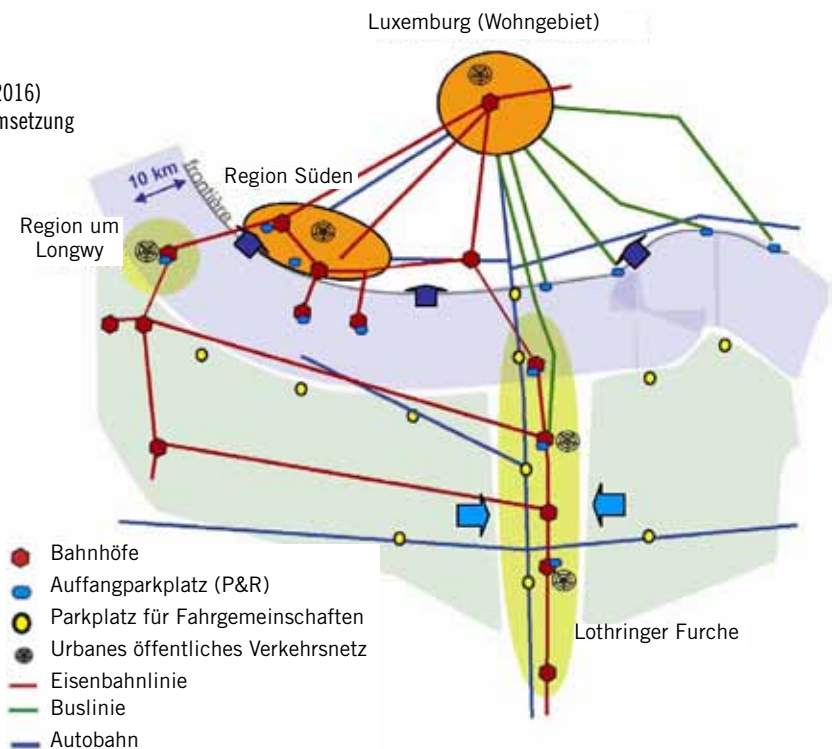
- die Inbetriebnahme neuer Schienenfahrzeuge TER2ng durch die CFL (Ende 2010), in Ergänzung der neuen TER2ng-Züge, die von der lothringischen Region und der SNCF eingesetzt wurden
- ein koordinierter Bestellsauftrag neuer Schienenfahrzeuge mit erweiterter Kapazität
- die Einrichtung der Verbindung Longwy-Belval-Thionville (2009)
- der Abschluss - im Jahre 2010 - der 1. Phase der integralen zweigleisigen Linie Luxembourg-Pétange.

Kurzfristig (2015) kommen hinzu:

- die Umsetzung der Knotenverbindungen Nancy und Metz, deren Kapazitäten stark erhöht werden (Arbeiten 2009-2013)
- die Umsetzung der Cluster-Verbindung TGV/TER Vandières (2012)
- die Perspektive einer Verbesserung der Kapazitäten des Hagondange-Knotenpunktes durch ein Überwerfungsbauwerk nach Bettembourg
- die Leistungsverbesserung auf der Strecke Thionville - luxemburgische Grenze durch erhöhten Verkehrsabstand und erneuerte Signaltechnik
- der doppelgleisige Ausbau des Linienabschnittes Rodange-französische Grenze
- eine leichte Trambahn für die Stadt Luxemburg (2015).

Schließlich sind mittel- und langfristig (2020/2030) vorgesehen:

- eine neue Eisenbahnlinie zwischen Hamm und Kirchberg (Ende 2016)
- die Einrichtung der Linie Hagondange-Conflans-Jarny und die Umsetzung der Eisenbahnverbindung von Conflans-Jarny zwecks Entlastung der Lothringer Furche (2016)
- eine neue zweispurige Eisenbahnlinie zwischen Luxemburg und Bettembourg (2017)
- die Neugestaltung der Bahnsteige des Bahnhofs von Luxemburg (2020, verwirklicht in mehreren Etappen)
- die Erhöhung der Kapazitäten des Knotenpunktes Bettembourg
- neue Eisenbahnkapazitäten zwischen Bettembourg-Thionville-Metz-Nancy (p.ex. zusätzliche Gleise)
- eine neue Eisenbahnlinie, die Luxemburg-Stadt mit Esch-sur-Alzette verbinden wird (2021).





[www.ogbl.lu](http://www.ogbl.lu)



[www.meco.lu](http://www.meco.lu)



OGBL  
60, boulevard J.F. Kennedy  
L-4170 Esch-sur-Alzette  
email: [ogbl@ogbl.lu](mailto:ogbl@ogbl.lu)  
Tél: (+352) 54 05 45 1  
Fax: (+352) 54 16 20

Mouvement Ecologique asbl  
4, rue Vauban  
L-2663 Luxembourg  
email: [meco@oeko.lu](mailto:meco@oeko.lu)  
Tél: (+352) 439030 1  
Fax: (+352) 439030 43