

Luxemburg, der 19. Juni 2017

Ee Mobilitéitskonzept fir ons Stad

Der neue Allgemeine Bebauungsplang (PAG) der öko-liberalen Mehrheit, geht für das Jahr 2030 von 165.000 Einwohnern und 240.000 Arbeitsplätzen für die Hauptstadt aus. Bereits heute zählt die Stadt Luxemburg weitaus mehr Arbeitsplätze (170.000) als Einwohner (115.000). Dieses Ungleichgewicht wird demnach in Zukunft noch verschärft.

Insbesondere das Verkehrsaufkommen droht weiter rasant zu steigen, da auch in Zukunft, Pendler aus dem In- und Ausland die Mehrheit der Arbeitsplätze besetzen werden, die auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg entstehen werden. Hinzu kommt, dass das bestehende Straßennetz schon heute zu den Hauptverkehrszeiten an seine Grenze stößt und der aktuelle Schöffenrat es verpasst hat, begleitend zum PAG, ein Mobilitätskonzept auszuarbeiten.

Um den kompletten Verkehrskollaps abzuwenden, benötigt die Hauptstadt und ihr Einzugsgebiet ein ehrgeiziges, kohärentes Mobilitätskonzept. Ein Konzept, das sich als Weiterentwicklung des nationalen Mobilitätskonzepts „MoDu“ versteht und in enger Abstimmung mit der Regierung sowie den Gemeinden der Agglomeration Luxemburg ausgearbeitet wird.

Für die CSV Stad bleibt jedoch **die Grundvoraussetzung einer verbesserten Mobilität** und mit ihr dem Erhalt der Lebensqualität, **die Schaffung von zusätzlichem, bezahlbarem Wohnraum**, um so das Ungleichgewicht zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen abzufedern.

Die Priorität soll der Erschließung von neuen Wohnvierteln gelten, dies auf den noch bestehenden, großen, zusammenhängenden Flächen der Hauptstadt. Hier können höhere Einwohnerdichten und daran angepasste Mobilitätsinfrastrukturen vorgesehen werden.

Darüber hinaus muss die gesamte Hauptstadt verstärkt polyzentrisch entwickelt werden. Folglich, wird im Einklang mit einem weiterentwickelten „MoDu“, ein Konzept benötigt, das auch auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg, die unterschiedlichsten Mobilitätsformen entwickelt und diese als sich ergänzend betrachtet.

Das Ziel muss es sein, die Anzahl der Pendler zu verringern sowie innerstädtisch den öffentlichen Transport und die sanfte Mobilität noch stärker zu fördern, ohne den Ausbau der Straßeninfrastruktur zu vernachlässigen.

Für die CSV Stad muss ein Mobilitätskonzept für die Hauptstadt unter anderem:

für **die Fußgänger**, ein globales Konzept beinhalten, mit z.B.

- allgemein gut beleuchteten Gehwegen und Fußgängerübergängen ;
- an die einzelnen Stadtviertel und Straßen angepasste, breite, sichere und barrierefreie Gehwege ;

- einer klaren Trennung zwischen Gehweg und Fahrradweg, auch in den städtischen Parkanlagen;
- möglichst durchgehenden Bürgersteigen ;
- zusätzlichen Fussgängerzonen bzw. shared space, insbesondere in den einzelnen Stadtvierteln ;
- einer Reduzierung der Wartezeiten an Fußgängerübergängen und gleichzeitiger Erhöhung der Grünzeit, um die Straße zu überqueren ;
- direkten Gehverbindungen zum Stadtzentrum hin bzw. an den öffentlichen Transport ;
- dem systematischen Einrichten von provisorischen Geh- bzw. Fahrradwegen an Baustellen ;
- der Einführung eines monatlichen, autofreien Sonntags, an dem einige Hauptstraßen (wie z.B. Boulevard Royal und Avenue de la Liberté) für Fußgänger und Fahrradfahrer reserviert sind ;
- einem Mehrjahresplan, um die öffentlichen Plätze der Hauptstadt zu attraktiven Treffpunkten umzugestalten.

die Nutzung **des Fahrrads** unterstützen, durch z.B.

- die Einführung eines flächendeckenden Netzwerks von sicheren (das heißt von der Straße getrennten) Fahrradwegen ;
- die Einrichtung zweier zentraler Fahrradwege die, die Stadt durchgehend, von Norden nach Süden und von Westen nach Osten, durchqueren ;
- die Einführung eines öffentlichen (interkommunalen) Fahrradverleihsystems, das vermehrt auf Elektro-Fahrräder setzt und ohne Werbeträger auskommt ;
- die Umgestaltung einiger städtischer Busse, damit diese vermehrt Fahrräder mitnehmen können ;
- die Umgestaltung der öffentlichen Parkhäuser, damit diese einen Teil des Erdgeschosses für die Unterbringung von Fahrrädern vorsehen ;
- eine Ergänzung der Park+Ride-Parkhäuser der Stadt durch Park+Bike-Parkhäuser, um somit das Umsteigen vom Auto auf ein privates Fahrrad oder Leihfahrrad zu ermöglichen ;
- die Einrichtung kleiner Fahrräderateliers, entlang der zentralen Fahrradwege.

die Attraktivität der **städtischen Autobusse** stärken indem z.B.

- im Zuge des Baus der neuen Straßenbahn, das Autobusnetzwerk so umgestaltet wird, dass die einzelnen Stadtviertel optimal mit den geplanten „*pôles d'échanges*“ verbunden werden, ohne, dass dies einen Umweg durch das Stadtzentrum mit sich bringt ;
- eine Businglinie eingeführt wird, um somit die einzelnen Stadtviertel miteinander zu verbinden ;
- auf verschiedenen, dicht befahrenen Straßensegmenten der Hauptstadt, Busspuren eingeführt werden, deren Fahrriichtung mit dem Hauptverkehrsfluss verändert werden kann und auf denen Autobusse mit hoher Kapazität eingesetzt werden können.

die Einführung einer **Straßenbahn** vorantreiben und z.B.

- die Ausführung des Baus der Straßenbahn sowie die Information über den Verlauf der Baustelle optimieren.
Dies gilt insbesondere für den Bau der Trasse, die durch das Stadtzentrum führen wird. Die Baustelle muss so ausgeführt werden, dass die Belastung für die Anrainer auf das absolute

Minimum beschränkt wird. Hierzu gehört, dass entlang dieser zentralen Achse, jede andere Baustelle, die nicht dringlich ist, zeitlich nach hinten verschoben wird. Außerdem müssen die Geschäftsinhaber, die durch den Bau der Straßenbahn, Einnahmeverluste hinnehmen müssen, nach klaren Kriterien entschädigt werden. Während der Baustelle soll der öffentliche Transport für die Anwohner gratis sein ;

- Prioritär mit der Regierung und den Gemeinden der Agglomeration Luxemburg die potenzielle Verlängerung des Straßenbahnnetzes zur Agglomeration hin, vorantreiben (in Richtung Bartringen/Strassen/Mamer, Leudelingen und darüber hinaus sowie in östlicher Richtung);
- Auf dem Stadtgebiet, die neuen Wohnviertel im Westen der Stadt sowie auf Kirchberg (entlang des Boulevard Konrad Adenauer) prioritär mit der Straßenbahn anbinden.

die **Eisenbahninfrastruktur** ausbauen indem z.B.

- prioritär die Zughaltestelle in Hollerich zu einem Umsteigplatz aus- bzw. umgebaut wird und zusätzlich dazu eine neue Zughaltestelle sowie ein Umsteigeplatz in Zessingen bauen, um die neuen Wohnviertel im Westen der Stadt optimal an den öffentlichen Transport anzubinden ;
- Die Zughaltestellen Howald, Hollerich und Zessingen mit Hilfe eines Bypasses direkt miteinander verbunden werden ;
- Der Bahnhof in Dommeldingen ausgebaut wird, um das Wenden der aus dem Süden kommenden Züge zu ermöglichen ;
- Überprüft wird, ob im Zuge des Baus der zusätzlichen Bahnsteige, das ambitionierte Vorhaben der Überdachung des Hauptbahnhofes und die damit einhergehenden direkten Verbindung der Stadtviertel Gare und Bonnevoie, nicht doch zu verwirklichen ist ;
- Überprüft wird, ob die Züge aus Richtung Osten (Centserstrecke), mithilfe eines Bypasses unterhalb des Rhamplateaus, direkt mit der neuen Zughaltestelle Pfaffenthal/Kirchberg verbunden werden können.

den **Individualverkehr** fließender gestalten indem z.B.

- Prioritär der *Boulevard de Merl* und der *Contournement de Céssange* gebaut werden, um die westlichen Wohnviertel der Stadt vom Durchgangsverkehr zu befreien und die neuen Wohnviertel im Westen der Stadt optimal anzubinden ;
- der Durchgangsverkehr in den Wohnvierteln reduziert wird z.B. mit Hilfe von dissuasiven Einbahnsystemen oder Straßenumleitungen;
- das Carsharingangebot erweitert, auf Elektroautos ausgeweitet und durch ein dichtes Netz an Aufladestationen ergänzt wird.