**Eine leistungsstarke Mobilität für einen starken Süden!**

Für die Gemeinden der südlichen Grenzregion ist die Bewältigung der Infrastruktur, insbesondere der Mobilität, eine echte Herausforderung. In den Kantonen Esch und Capellen leben über 240.000 Einwohner. Wenn man bedenkt, dass die meisten der mehr als 120.000 französischen Grenzgänger über die südlichen Grenzen ins Land pendeln, kommt man auf fast 360.000 Menschen, die sich täglich auf einer Fläche von 442 km² bei der Fortbewegung zurechtfinden müssen. Hinzu kommt noch ein Teil der mehr als 50.000 belgischen Grenzgänger, die aus dem Südwesten ins Land pendeln.

Laut dem TomTom “Traffic Index” aus dem Jahr 2024 verbringt ein Arbeitnehmer, der täglich 25 km zwischen Wohn- und Arbeitsort zurücklegt, 179 Stunden jährlich im Stau, dies entspricht einem Plus von 16 Stunden und 29 Minuten gegenüber dem Vorjahr. Auf die normalen Arbeitstage heruntergerechnet werden daraus 466 Stunden im Auto, also fast 20 Tage[[1]](#footnote-1).

Trotz diesen Entwicklungen und den steigenden Forderungen an eine angepasste Mobilität **gibt es bis heute keine nennenswerte Strategie für die Entwicklung der Großregion**, geschweige denn konkrete Ansätze zur Verbesserung des Verkehrs, wie zum Beispiel Parkplätze (P&R) in den Grenzregionen. Seit Jahren wird die Politik der Großregion vernachlässigt.

Die beste Alternative zum Auto und die wirksamste Lösung zur Bekämpfung von Staus ist der **Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**, insbesondere des Schienennetzes, aber auch von Busspuren. Luxemburg ist eines der europäischen Länder mit den höchsten Pro-Kopf-Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr, hat aber auch einen großen Entwicklungsrückstand aufzuholen.

Aufgrund des Bevölkerungswachstums und der steigenden Zahl von Arbeitnehmern steigt auch der Bedarf an effizienten öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere in den Grenzregionen. **Die sogenannte “schnelle Tramlinie” zwischen Luxemburg und Beles ist zwar zu begrüßen, wird jedoch frühestens im Jahr 2035 operationell sein**, obwohl die Infrastruktur schon seit Jahren überlastet ist. Des Weiteren sollten die betroffenen Gemeinden besser bei der Planung eingebunden und gehört werden. Eine Tramlinie, die ohne Haltemöglichkeiten durch die Ortschaften fährt, hat weder einen Mehrwert für die Bürger, noch trägt sie zur Entlastung des Straßenverkehrs bei.

Die jüngsten Entwicklungen und Diskussionen im TICE-Syndikat haben für viel Unruhe gesorgt. **Einerseits kostet den Mitgliedsgemeinden der Beitrag für TICE mehrere Millionen Euro pro Jahr** und die zukünftige Elektrifizierung des Fuhrparks bringt zusätzliche Kosten für die Gemeinden einher. **Andererseits muss sichergestellt werden, dass der öffentliche und effizientere interkommunale Verkehr weiterhin gewährleistet ist**, um die Lebensqualität der Bürger zu erhalten und zu steigern. Auch die Arbeitsplätze müssen wie bisher garantiert und das Statut der Beschäftigten gesichert werden.

Als Südbezirk fordern wir, **dass in Zukunft die Neuordnung des Netzes nicht ohne die Beteiligung aller Mitgliedsgemeinden des TICE-Syndikats erfolgt** und dass jede Gemeinde künftig unabhängig von der Höhe ihres Beitrags das gleiche Mitbestimmungsrecht wie bisher behält.

Die **Diskrepanzen zwischen dem Kanton Capellen und dem Kanton Esch zeigen**, wie unterschiedlich das RGTR-Netz im Vergleich zum TICE ist, da das RGTR-Netz in erster Linie die Gemeinden mit der Stadt Luxemburg verbindet und weniger auf den interkommunalen Verkehr fokussiert ist.

**Die Gemeinden im Süden des Landes existieren aber auch unabhängig von der Stadt Luxemburg und sollten auch erreichbar sein, ohne über die Hauptstadt fahren zu müssen**. Als LSAP Südbezirk sehen wir die Mobilität in unseren Gemeinden als einen der Eckpfeiler einer nachhaltigen und gerechten Entwicklung im Süden und als wichtiges Kriterium zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger. Eine sinnvolle und gerechte Landesplanung kann nur durch ein faires und gleiches Investitionsvolumen im Verhältnis zur Stadt Luxemburg erreicht werden.

Wir fordern:

* **Eine Entwicklungsstrategie für die Großregion** mit konkreten Ansätzen zur Verbesserung des Verkehrs, wie z. B. Park-and-Ride-Parkplätze (P&R) in den Grenzregionen und entlang des Schienennetzes;
* **Eine Neuordnung des TICE-Netzes, die nicht ohne die Beteiligung aller Mitgliedsgemeinden des TICE-Syndikats erfolgt**. Dabei soll jede Gemeinde auch künftig – unabhängig von der Höhe ihres Beitrags – das gleiche Mitbestimmungsrecht wie bisher behalten. Zudem müssen die Arbeitsplätze garantiert und der Status der Beschäftigten gesichert werden;
* **Eine kontinuierliche Einbeziehung der Gemeinden in die Planung der „schnellen Tramlinie“** zwischen Luxemburg und Beles um ihre Interessen zu berücksichtigen;
* **Eine aktive Einbindung und Befragung der Gemeinden bei Entscheidungen und Änderungen des RGTR-Netzwerks**;
* Die **Budgetierung aller für den Süden geplanten Projekte im Rahmen des “Plan national de mobilité" (PNM) 2035**.
* Die **Sicherung eines fairen und ausreichenden Investitionsvolumens**, denn wir sind davon überzeugt, dass die Mobilität in unseren Gemeinden einer der Eckpfeiler für eine nachhaltige und gerechte Entwicklung sowie für die Schaffung von Arbeitsplätzen im Süden ist.

1. Quelle: Wort.lu, “Luxemburgs Autofahrer verbringen bis zu 179 Stunden pro Jahr im Stau”, 19.01.2024, <https://www.wort.lu/panorama/luxemburgs-autofahrer-verbringen-bis-zu-179-stunden-pro-jahr-im-stau/7380559.html>. [↑](#footnote-ref-1)