

Protokoll Ergebnisse



Besprechungsdatum/Meeting date:

03.05.2012

Besprechungsort/Meeting place:

MDDI, Luxembourg-Kirchberg

Teilnehmer/Participants:

s. Teilnehmerliste

Verteiler/Distribution list:

Protokoll erstellt am/Date of report (Version):

22.05.12

Protokoll erstellt von/Report written by:

Thomas Balsler

Protokoll zuletzt gespeichert am/Date of last change:

23.05.12

Protokoll zuletzt geändert von/Report last changed by:

Thomas Balsler

Workshop Mobilitätskonzept für die AirRegion

Nach einer Begrüßung durch Romain Diederich, der die Bedeutung der Mobilität für die AirRegion hervorhob, wurden die Schwerpunkte der AirRegion und die Intention des Workshops durch Herrn Beck vom Moderationsbüro pakora.net vorgestellt. An insgesamt drei moderierten Tischen wurden die Themen Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr mit Vertretern der Gemeinden der AirRegion diskutiert, nachdem durch Herrn Balsler von TTK die wesentlichen Ergebnisse der Mängelanalyse vorgestellt wurden. Der Workshop mit politischen Vertretern aus der AirRegion (Gemeinde- und Schöffenräten sowie Bürgermeistern) bildet den Abschluss der Phase 1. Anmerkungen und Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen und fließen in die weitere Bearbeitung des Konzepts ein:

Öffentlicher Personennahverkehr:

Anmerkungen zu den Ergebnissen von Phase 1:

- ▶ Ist das in Phase 1 gemeinsam festgelegte Modal Split-Ziel von nur 45 % MIV realistisch für die AirRegion?
- ▶ Die Qualität der verkehrlichen Basisdaten wurden häufig angezweifelt bzw. in Frage gestellt, wie z.B.
- ▶ Sind die aktuellen Basisdaten hinsichtlich des Modal Split zuverlässig?
- ▶ Können auf dieser Basis überhaupt Bedarfsabschätzungen erfolgen?
- ▶ Ohne detaillierte Kenntnis der Flächen und ihrer Nutzung kann keine Berechnung des Verkehrsaufkommens erfolgen.
- ▶ Befragung der Betriebe sollte zur Datenermittlung erfolgen.
- ▶ Grundlagen über die Verkehrsflüsse fehlen? Quell-Ziel-Bezug? Wer kommt von wo und will wohin?

Hinweise für Phase 2:

- ▶ Ist die Verteilung von Gewerbe- und Siedlungsflächen in Hinblick auf aktuelle verkehrliche Planungen sinnvoll (integrierte Verkehrs- und Raumplanung)?
- ▶ Die Frage der Grenzgänger sollte nicht ausgeklammert werden. Kleine kommunale Lösungen sind nicht sinnvoll.
- ▶ Ergebnisse und Rahmenbedingungen der „Modu (Mobilité Durable)-Studie“ sollen Berücksichtigung finden.

Protokoll Ergebnisse

Thema: Priorisierung des ÖPNV

Anmerkungen zu den Ergebnissen von Phase 1:

- ▶ Welche Auswirkungen haben Linierverspätungen?

(Es wurde angemerkt, dass geplante Pilotprojekte derzeit nicht vorankommen.)

- ▶ Viele Buspriorisierungen fehlen noch.
- ▶ Wer ist zuständig für die Busbeschleunigungen?

Thema: Angebot

Hinweise für Phase 2:

- ▶ Verkehrsspitzen sollten nicht nur angebotsseitig „abtransportiert“ (Hohe Kosten und kurzer Nutzen) werden, sondern auch die Spitzen verbreitert und abgeflacht bzw. Nachfrage zeitlich verlagert werden (Änderung des Mobilitätsverhaltens).
- ▶ Tangentiallinien, ggfs. als Rufbus, werden benötigt.
- ▶ Neues Buskonzept soll besser erschließen und verknüpfen.
- ▶ Die Netzhierarchie und Anschlussicherheit sollte verbessert werden.
- ▶ Die RGTA-Linien sollten auch zur Erschließung der AirRegion genutzt werden
- ▶ (bisher zu hohe Auslastung).
- ▶ Zugänglichkeit und Zielverfügbarkeit ist ebenso wichtig wie die Reisezeit.

Thema: Stationen, ihre Zugänglichkeit und Wegeketten

Anmerkungen zu den Ergebnissen von Phase 1:

- ▶ Die Schienenstationen erscheinen derzeit häufig als „Schrottplatz“.
- ▶ Die Lage einiger Stationen ist nicht optimal bzw. es ist keine Haltestelle vorhanden, wo sie sinnvoll wäre.

Hinweise für Phase 2:

- ▶ Die Lage von Haltestellen und Bahnhöfen zur Nachfrage sollte optimiert werden.
- ▶ Ein Schienenhalt in Contern sollte berücksichtigt werden.
- ▶ Frage nach zentralen Umsteigepunkten (vor allem Bus/Schiene) wurde häufiger gestellt.
- ▶ Wann werden zentrale Umsteigepunkte benötigt bzw. geplant (Phasing).
- ▶ Welches sind die zumutbaren Zu- und Abgangsentfernungen je nach Verkehrssystem?
- ▶ Optimierung der Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und des Parkraummanagements.
- ▶ Verbesserungen der Wegeketten durch Berücksichtigung der Verknüpfung Bahn/Bus/Rad/Fußverkehr (Umweltverbund)
- ▶ Verbesserung der Verknüpfung Bus/Bahn, Bike+Ride sowie P+R mit Blick auf Wegeketten!
- ▶ Thema: Fahrgastkomfort
- ▶ Anmerkungen zu den Ergebnissen von Phase 1:

Protokoll Ergebnisse



- ▶ Derzeit hohe Auslastung und Überfüllung der Fahrzeuge zu Spitzenzeiten
- ▶ Bequemlichkeit und Barrierefreiheit, insbesondere der Schienenfahrzeuge kaum gegeben.
- ▶ Warum sind Busse (RGTA) bisher nur eingeschränkt barrierefrei (Niederflurigkeit)? Antwort MDDI: Bisher waren diese bei längeren Fahrten noch unbequem. Durch technische Innovationen werden aber vermehrt Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden.

Thema: Rolle der Schiene

Anmerkungen zu den Ergebnissen von Phase 1:

- ▶ Ist die Schiene heute noch das Rückgrat der Erschließung für die AirRegion?
- ▶ Reicht die Kapazität der Eisenbahn überhaupt für diese Aufgabe aus?
- ▶ Erschließungslücke (Schiene) zwischen Niederanven und Kirchberg.

Hinweise für Phase 2:

- ▶ Schnellzüge vs. Bummelzüge
- ▶ (Rolle und Bedeutung des Schienenverkehrs für die AirRegion vs. Nation)
- ▶ Sind Lückenschlüsse generell als Konzept für die AirRegion denkbar?
- ▶ Anbindung von Kirchberg/Findel an die Schiene
- ▶ Linienführung bei problematischer Topografie (unter anderem im Winter)
- ▶ Nutzung des vorhandenen Straßenraumes für Schienenstrecken

Thema: Verwaltung und Kommunikation und Information

Anmerkungen zu den Ergebnissen von Phase 1:

- ▶ Keine dynamischen Fahrgastanzeigen bei RGTA-Linien vorhanden.

Hinweise für Phase 2:

- ▶ Neuen Medien werden verstärkt zur Information eingesetzt. Frage bleibt: digital und/oder Papier?
- ▶ Frage an die Gemeinden: Was ist aus Sicht der Gemeinden wichtig bzw. prioritär für ein Mobilitätskonzept?

Nicht durch ein Mobilitätskonzept lösbare Anmerkungen

- ▶ Jede Gemeinde hat Delegierten für den ÖV. Aber bisher kamen diese nie zusammen.
- ▶ Keine Information über Fahrplanwechsel vorab an die Gemeinden
- ▶ Nationaler Aktionsplan „Mobilité Douce“ erfolgte ohne Rücksprache mit den Gemeinden
- ▶ Mangelnde Informationen über den Inhalt des „Plan Sectoriel“ an die Gemeinden?
- ▶ Lösung des Widerspruchs zwischen den nationalen Interessen und denen der AirRegion

Protokoll Ergebnisse

Radverkehr

1.) Probleme/Herausforderungen in der AirRegion

- ▶ geringe Akzeptanz des Radverkehrs
- ▶ geringe Bevölkerungsdichte □ Anzahl von Radfahrern wird nicht immens ansteigen können
- ▶ schwierige Topographie
- ▶ Problembereich Flughafen inmitten der AirRegion
- ▶ hohe Kfz-Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen /Ortsdurchfahrten
- ▶ (schmale) klassifizierte Straßen zwischen den Gemeinden ohne Seitenräume/Radverkehrsanlagen, tw. mit hohem Schwerverkehrsanteil

2.) Entwurf Radverkehrsnetz

- ▶ zusammenhängendes Radverkehrsnetz fehlt
- ▶ es werden langfristig zwei Netze benötigt: ein gemeindeverknüpfendes und ein gemeindeinternes Netz
- ▶ manche Strecken sind aufgrund schwieriger Topographie nur für den Freizeitverkehr denkbar
- ▶ für ein Alltagsnetz besteht bisher kein Verständnis; allgemeine Zustimmung zu einem Freizeitnetz vorhanden, sodass dieses auch als Alltagsnetz genutzt werden könnte (Herangehensweise der Begründung für Akzeptanz entscheidend)
- ▶ Radverkehrsnetz muss auf ÖPNV ausgerichtet sein
- ▶ Verknüpfung an die Ortsteile der Gemeinden außerhalb der Grenzen der AirRegion müssen berücksichtigt werden
- ▶ Lückenschlüsse im SIAS-Netz müssen vorgenommen werden und Wegweisung vervollständigt werden

3.) konkrete Verbindungen /Planungen

- ▶ alternative Strecke von Neihaisgen bis nördlich von Schrassig führt über Bomillen; Abschnitt durch das Naturschutzgebiet könnte für Kfz gesperrt werden
- ▶ Anbindung Moutfort an Sandweiler über Verbindung entlang des Kackeschbaach ausbaufähig
- ▶ am Kreisverkehr in Findel ist der Bau eines Radwegs und somit die Anbindung nach Cents geplant – eine Brücke ersetzt den Bahnübergang
- ▶ Verbindung zwischen Contern und Cents fehlt
- ▶ Verbindung zwischen Contern, Moutfort und Oetrange für Radfahrer und Fußgänger fehlt
- ▶ Verbindung von Sandweiler nach Findel fehlt
- ▶ Verbindungen aus den Gemeinden in die Stadt fehlen
- ▶ Verbindung zwischen Munsbach und Niederanven fehlt (Problem: Autobahnunterführung)
- ▶ vorhandene Verbindungen sollten ausgebaut werden, damit sie auch bei Nässe befahrbar sind (z.B. Verbindung Sandweiler nach Luxembourg Stadt)
- ▶ (neue) Führungen des Radverkehrs sollten sich wegen ebener Lage möglichst an den Bahntrassen orientieren
- ▶ Ausbau von alten Kirchenpfaden für den Rad- und Fußverkehr möglich

4.) Öffentlichkeitsarbeit

- ▶ Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bus und Bahn zu wenig bekannt
- ▶ mehr Werbung für Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten nötig
- ▶ autofreie Aktionstage zeigten große Resonanz (gesperrte Strecken z.B. zwischen Contern – Weiler-la-Tour – Hesperange)
- ▶ Eltern sollten darauf aufmerksam gemacht werden, dass sie ihre Kinder nicht mit dem Pkw zur Schule bringen
- ▶ Problem: auch Kurzstrecken innerorts werden mit dem Auto zurückgelegt
- ▶ E-Bike kann durchaus eine Alternative zum Pkw sein

5.) Verknüpfung der Verkehrsarten

- ▶ aufgrund schwieriger Topographie ist die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln von hoher Bedeutung
- ▶ Verknüpfung zwischen Radverkehr und Bahn/Bus findet bisher kaum statt
- ▶ Konzept der Leihräder sollte auch in die AirRegion ausgeweitet werden (z.B. für Verbindung Munsbach Bahnhof bis Gewerbegebiet)
- ▶ gute Verbindungen zu den Bahnhöfen/Stationen der Busse fehlen und wären entscheidend
- ▶ 6.) Ausbau der Bahnhöfe etc.
- ▶ Neubau Bahnhof Kirchberg: dabei müssen auch sichere Wegeverbindungen aus den umliegenden Gemeinden für den Radverkehr bzw. Erreichbarkeiten von Bike&Ride-Anlagen berücksichtigt werden (Schieberampen etc.)
- ▶ Umbau/Versetzung Bahnhof Sandweiler (weiter östlich an die CR 234): dabei müssen auch sichere Wegeverbindungen aus den umliegenden Gemeinden für den Radverkehr bzw. Erreichbarkeiten von Bike&Ride-Anlagen berücksichtigt werden (Schieberampen etc.)
- ▶ Brückenbau Cents-Kirchberg birgt große Potentiale für den Radverkehr

7.) Abstellanlagen / Bike & Ride

- ▶ fehlende (gute) Abstellanlagen an den nationalen pistes cyclables und Einkaufsmöglichkeiten
- ▶ Bike & Ride-Anlagen sind für durchschnittliche Fahrräder in Ordnung (Rahmenhalter, überdacht); allerdings für erhöhte Nutzung von E-Bikes nicht sicher genug Fahrradboxen, Ladestationen wären wünschenswert
- ▶ Erreichbarkeit von Abstellanlagen ist schlecht

8.) Kommunikation

...mit der CFL

- ▶ Nach Meinung einiger Gemeindevertreter seien Ideen und Verbesserungsvorschläge für Bike & Ride vorhanden; die Akzeptanz und Umsetzung durch die CFL sei allerdings sehr zeitaufwändig
- ▶ zu wenig Platz für Mitnahme von Fahrrädern in den Zügen
- ▶ tw. noch veraltete Aufhängemöglichkeiten für Fahrräder für höheres Gewicht von E-Bikes nicht möglich

Protokoll Ergebnisse

- ▶ Zugänge zu Bike & Ride-Anlagen schlecht ausgebaut □ fehlende Schieberampen, Fahrstühle
- ▶ fehlende gesicherte Abstellanlagen: z.B. Fahrradboxen – evtl. mit Lademöglichkeiten für E-Bikes
- ▶ ... mit Unternehmen
- ▶ Einbeziehung von Unternehmen/Gewerbebezonen: Angebot von sicheren, witterungsgeschützten Abstellanlagen, Umkleiden, Duschen etc. für radfahrende Mitarbeiter

9.) Weiteres Vorgehen

- ▶ Ein Gemeindevertreter gibt einen Hinweis auf eine Schwachstellenanalyse für die SIAS-Routen. Diese liegt PGV mittlerweile vor.
- ▶ Verkehrskommissionen der Gemeinden müssen mit in die Planung einbezogen werden □ Pläne sollten vorab verschickt werden und Rückmeldungen zum Konzept miteingearbeitet werden (noch vor der Bürgerbeteiligung)

Fußverkehr

Grundsätzlicher Bedarf an Fußgängerverkehrsanlagen

Die drei Gruppen des Tisches diskutieren grundsätzlich, inwieweit ein Ausbau von Fußgängerverkehrsanlagen erforderlich ist:

- ▶ Gegen einen Ausbau spricht nach Meinung mehrerer Diskussionsteilnehmer,
- ▶ dass es in der AirRegion bislang keine „Kultur des Zu-Fuß-Gehens“ gebe,
- ▶ derzeit „niemand“ zu Fuß gehe und
- ▶ daher kein Bedarf für neue Fußgängerverkehrsanlagen bestehe.
- ▶ Die Stadt Luxemburg plant den Bau von Fußgänger- und Fahrradbrücken zwischen Cents-Weimershof-Neudorf und Kirchberg, sowie zwischen Hamm und Cents. Einzelne Diskussionsteilnehmer weisen auf Unsicherheiten hin, ob diese aufwändigen Brücken wegen möglicherweise nur sehr weniger Fußgänger Fehlinvestitionen seien.
- ▶ Für einen Ausbau von Fußgängerverkehrsanlagen spricht nach Meinung anderer Diskussionsteilnehmer,
- ▶ dass das Mobilitätskonzept nicht den derzeitigen Fußgängerverkehr, sondern den Zeitraum bis zum Jahr 2030 betrachte,
- ▶ ein Ausbau von Fußgängerverkehrsanlagen u. a. nach Erfahrungen mehrerer Städte in Deutschland und der Schweiz Personen zum Zu-Fuß-Gehen motiviert und auch den Modal-Split zu Gunsten des Fußgänger- (und Fahrrad-) Verkehrs beeinflusst und
- ▶ aus der Stadt Luxemburg bereits gute Erfahrungen mit einer Steigerung des Radverkehrs durch einen Ausbau von Radverkehrsanlagen vorliegen.
- ▶ Verbindungen im Fußgängerverkehrsnetz der Mobilitätsstudie

Das Fußgängerverkehrsnetz, das in der Mängelanalyse untersucht wurde, richtet sich vor allem auf Verbindungen für den Alltagsverkehr

- ▶ zwischen den Gemeinden sowie den Ortsteilen der einzelnen Gemeinden auf bis zu 3 km Entfernung sowie

Protokoll Ergebnisse

- ▶ zwischen wichtigen Wohngebieten und Zielpunkten innerhalb der einzelnen Gemeinden.
- ▶ Die Diskussionsteilnehmer weisen auf erforderliche Netzergänzungen u.a.
- ▶ zur Anbindung der neuen Zentralschule in Contern oder
- ▶ zwischen dem heutigen Bahnhof Sandweiler-Contern und dem Gewerbegebiet Raulach
- ▶ hin. Hohe Bedeutung habe auch eine Fußgängerverkehrsanlage und Überquerungsanlagen an der Nationalstraße in Höhe der Verwaltungsgebäude des Flughafens.

In einigen Gemeinden bietet es sich auch an, wirtschafts- oder selbstständige Wege parallel zu den überörtlichen Straßen als Fußgängerverkehrsverbindungen auszubauen. Wie etwa in Contern geplant, könnten hierfür einige ehemalige Kirchenpfade ausgebaut werden.

Vertreter der Gemeinden bitten darum, das in der Mängelanalyse betrachtete Fußgängerverkehrsnetz auf eventuelle Änderungen bzw. Ergänzungen hin überprüfen zu können.

Neu- und Ausbau von Gehwegen und Überquerungsanlagen

In allen drei Gruppen weisen Diskussionsteilnehmer darauf hin, dass vor allem außerorts immer gemeinsame Anlagen für Radfahrer und Fußgänger vorzusehen seien.

Nach Meinung einiger Diskussionsteilnehmer ist ein Neubau von Fußgängerverkehrsanlagen an Außerortsstraßen grundsätzlich durch

- ▶ Defizite in der Abstimmung zwischen Gemeinden und der staatlichen Straßenbauverwaltung,
- ▶ ablehnende Stellungnahmen der Naturschutzbehörden oder
- ▶ nicht verfügbare Flächen

erschwert. Auf einzelnen Netzabschnitten, die in der Mängelanalyse betrachtet wurden, stehe - wie etwa zwischen Sennigerberg und Hostert - auch Höhenunterschiede dem Bau einer Fußgängerverkehrsanlage entgegen.

Nach Meinung eines Diskussionsteilnehmers sei ein Bau von 1,3 m breiten Gehwegen innerorts in der Regel nicht möglich, da ansonsten die Fahrbahnen für Kfz und vor allem für Busse nicht ausreichend breit seien. Andere Diskussionsteilnehmer betonen dagegen, dass die Fahrbahnbreite, die Kfz und Busse benötigen, im Einzelfall zu überprüfen sei und an Engstellen zumindest auf einer Straßenseite ein ausreichend breiter Gehweg liegen solle.

Ein Diskussionsteilnehmer weist darauf hin, dass das MDDI derzeit einen Leitfaden zur Gestaltung von Überquerungsanlagen erarbeitet. Überquerungsanlagen, die die Gemeinden neu bauen, könnten daher einheitlich einen besseren Standard für Personen mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer sowie Sehbehinderte haben.

Innerörtliche Fußgängerverkehrsnetze der Gemeinden

Einige Diskussionsteilnehmer regen an, dass die Gemeinden vertiefende Konzepte für den innerörtlichen Fußgängerverkehr erstellen. Bei der Planung neuer Baugebiete sollten die Gemeinden immer auch selbstständige Wege abseits der Straßen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr vorsehen und die Flächen hierfür sichern.

Ausblick

Herr Beck weist beim Ausblick darauf hin, dass die Ergebnisse des Workshops in die nächste Bearbeitungsphase mit dem Schwerpunkt Szenarienentwicklung einfließen und mit der Arbeitsgruppe Mobilität

Protokoll Ergebnisse



rückgekoppelt werden, die am 26. Juni tagt. Weitere Themen in der AG-Sitzung werden sein die Vorstellung des neuen Buskonzepts (MDDI) und das Parkraummanagement (CdT). Vorgesehen für den Herbst 2012 ist eine Bürgerinformation zum Mobilitätskonzept, die voraussichtlich in Contern stattfinden wird.