

Abschlussbericht der AG3 «Verkehr» des WSAGR 2019/2020 genehmigt vom Koordinierungsausschuss des WSAGR vom 30/11/2020 und anschließend am gleichen Tag, genehmigt von der Vollversammlung des WSAGR unter saarländischer Präsidentschaft.

Nachhaltige Mobilität für die Großregion: Herausforderungen und Lösungsansätze

Abschlussbericht der Arbeitsgruppe 3

„Verkehr“

des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion

Saarländische Präsidentschaft 2019 - 2020

I. ARBEITSAUFTRAG

Im Themenfeld der Mobilität steht unsere Großregion vor bedeutenden Herausforderungen. Zum einen wächst der Grenzverkehr in der Großregion stetig an. So pendeln beispielsweise allein um die 200.000 Grenzgänger täglich, vermehrt im privaten PKW, in das Großherzogtum Luxemburg zur Arbeit. In den anderen Teilregionen sieht es kaum besser aus. Die Folge sind kilometerlange Staus, die in den Spitzenstunden den Verkehr beeinträchtigen. Arbeitnehmer und Arbeitgeber müssen erhebliche Wartezeiten in Kauf nehmen. Diese stark eingeschränkte Mobilität behindert den wirtschaftlichen, aber auch den privaten und kulturellen Austausch in der Großregion.

Zum anderen hat der Verkehr in Zeiten einer angestrebten Klimawende auch seinen Beitrag zu leisten und soll bis 2050 treibhausgasneutral gestaltet werden. Dies kann nur gelingen, wenn die Menschen ihr eigenes Verkehrsverhalten ändern. Im Zeitalter der Digitalisierung und der Automatisierung sollte die Chance einer intelligenten und vernetzten Mobilität, sowie die Möglichkeiten der Telearbeit stärker genutzt werden.

Vor diesem Hintergrund erhielt die Arbeitsgruppe „Verkehr“ des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion (WSAGR) unter der saarländischen *Präsidentschaft 2019 - 2020* folgenden *Arbeitsauftrag*:

Leitlinien:

- *Stärkung der Rolle des WSAGR als unverzichtbarer Ansprechpartner im Hinblick auf die Förderung eines multimodalen und auf den Kombiverkehr ausgerichteten Eurokorridors innerhalb der Großregion.*
- *Weiterhin Vorschläge zum Ausbau bestehender Infrastrukturen sowohl im Straßen- als auch im Schienen- und Wasserstraßenbereich und neu zu schaffenden Verbindungen.*
- *Einsatz für den Erhalt und die Schaffung von guten Verbindungen zwischen den Hauptorten der Großregion und den Ballungszentren der Nachbarregionen sowohl für Privatpersonen als auch für Unternehmen.*

- *Einbindung des neuen Gratisangebotes in Luxemburg ab März 2020 in die Tarifstruktur der Großregion. Auch der Informationsaustausch in punkto Fahrpläne des ÖPNV soll weiter verbessert werden (Projekt Mobiregio).*
- *Realisierung eines Parkraummanagements an den Rändern der Ballungszentren der Großregion.*
- *Verbessern des Verkehrsmanagements in der Großregion durch Vernetzen bestehender Einrichtungen.*
- *Trassensicherung bei bestehenden und augenblicklich nicht mehr genutzten Bahninfrastrukturen, um eine Reaktivierung bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt nicht unmöglich zu machen.*
- *Stärkung des ÖPNV im Bereich sanfter Tourismus mit dem Vorteil einer Verbesserung des Angebotes ebenfalls für die Bevölkerung im ländlichen Raum. Hier sollen besonders bestehende grenzüberschreitende Tourismusstrukturen (zum Beispiel deutsch-luxemburgischer Naturpark) in Betracht gezogen werden.*
- *Organisieren einer Verkehrskonferenz*

Wegen der Coronavirus Pandemie, die ab Mitte März 2020 zu einem Lockdown innerhalb der Großregion führte, konnte die für den 07.05.2020 in Saarbrücken geplante Verkehrskonferenz des WSAGR nicht stattfinden und musste abgesagt werden.

II. METHODIK

Das Ziel der Arbeitsgruppe bestand darin, möglichst konkrete Empfehlungen zur Verkehrsentwicklung in der Großregion auszusprechen. Schwerpunkte waren die Bereiche ÖPNV und Infrastruktur.

Die Arbeitsgruppe Verkehr kam insgesamt 4 Mal im Sitz des luxemburgischen WSA auf dem Kirchberg zusammen.

Termin	Behandelte Themen
25. April 2019	Konstituierende Sitzung, Bestandsaufnahme der bisherigen Arbeiten und Empfehlungen der WSAGR-Arbeitsgruppe, Festlegung des Arbeitsprogramms 2019/2020.
26. September 2019	Autonomes Fahren
27. Februar 2020	Gratis ÖPNV in Luxemburg
24. September 2020	Festlegung der Empfehlungen der Arbeitsgruppe, Beratung und Bestätigung des Abschlussberichts.

Die Empfehlungen zur Entwicklung des ÖPNV sowie zum Ausbau der Infrastruktur basieren auf den Ergebnissen der vorherigen Arbeitsgruppen „Verkehr“ des WSAGR, die aktualisiert und ergänzt wurden.

III. SCHIENENVERKEHR

In der Großregion ist der Schienenverkehr nach der Straße der wichtigste Verkehrsträger. Allerdings gibt es mit Blick auf die tatsächlichen Bedingungen im Schienenverkehr noch Spielraum nach oben. So ist der grenzüberschreitende Schienenverkehr aufgrund historischer Bedingungen nicht gut ausgebaut. Darüber hinaus ist die Anzahl der Verbindungen im Fernverkehr trotz einiger Erfolge wie die ICE-TGV-Verbindung über Forbach, Saarbrücken und Kaiserslautern – in den letzten Jahren stetig zurückgegangen.

Vor diesem Hintergrund ist es der AG Verkehr des WSAGR ein wichtiges Anliegen, den Schienenverkehr innerhalb der Großregion und die überregionalen Verbindungen deutlich zu stärken und zukunftsfest zu machen. Der Ausbau der Bahnverbindungen kommt den vielen Grenzpendlern wie auch dem Tourismus und dem Güterverkehr zugute. Darüber hinaus sollen modernes Wagenmaterial und die flächendeckende Verfügbarkeit von WLAN in den Fahrzeugen die Attraktivität des Schienenverkehrs erhöhen. Im Güterverkehr ist es wichtig, dass weiterhin ein dichtes Netz an Verladestellen und Gleisanschlüssen in der Großregion erhalten bleibt. Der Rückbau dieser Umschlagspunkte in den letzten Jahren hat viel zu häufig dazu geführt, dass Güter nicht mehr mit der Bahn sondern mit dem LKW transportiert werden – mit entsprechenden Konsequenzen für das Klima und das Fahrpersonal.

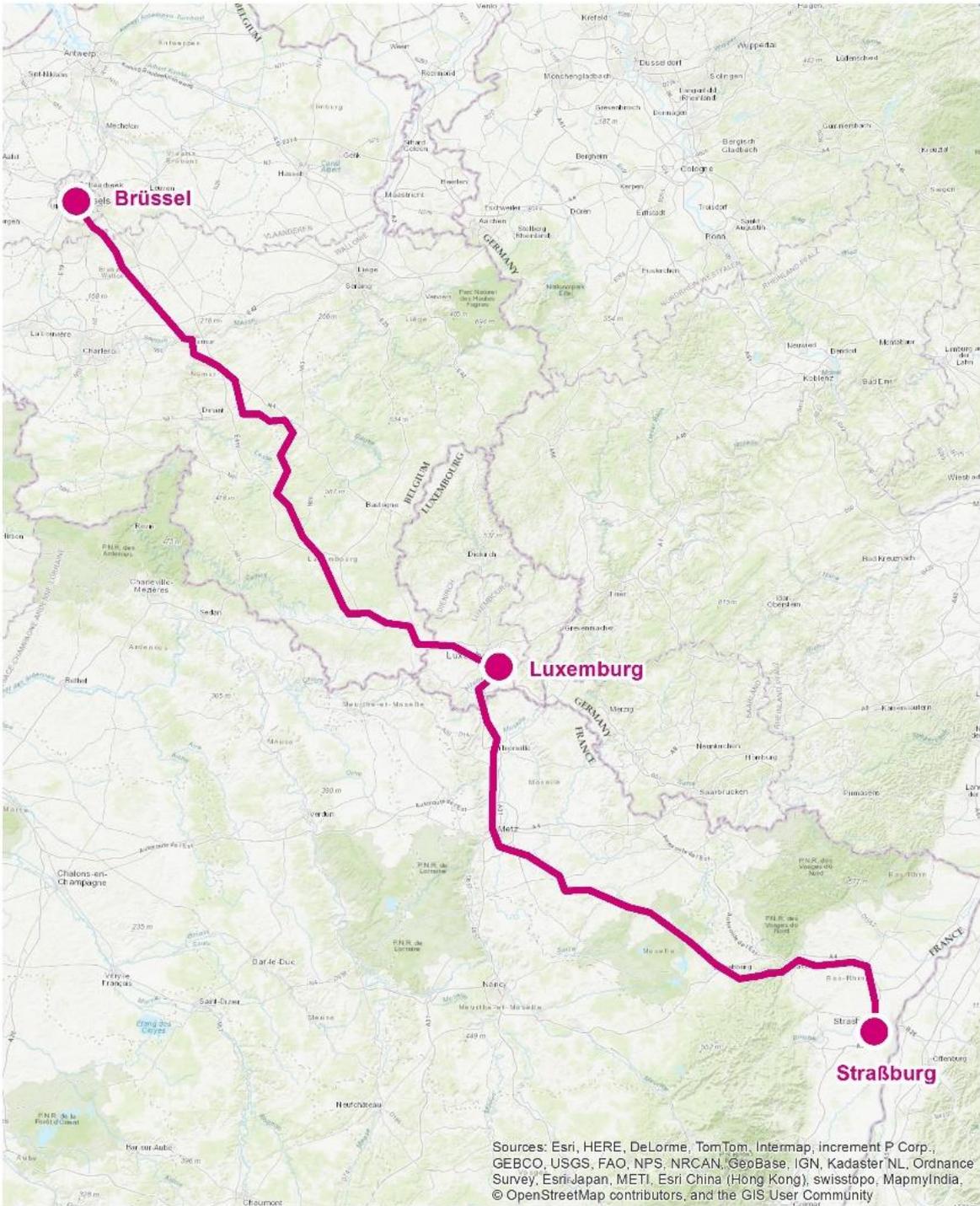
Insgesamt ist die Stärkung des Schienenverkehrs auch aus ökologischen Gründen sinnvoll. Denn beim Umstieg auf die Bahn können Emissionen verringert werden und der hohe Anteil des Verkehrs am Schadstoffausstoß – insbesondere CO₂ – deutlich verringert werden. Wichtigste Voraussetzung sind die Elektrifizierung von Bahnstrecken oder alternativ der Einsatz moderner hybrid- oder Wasserstofflokomotiven.

Nachhaltigkeit fordert der WSAGR auch bei der Finanzierung des Schienenverkehrs. Ähnlich wie in Deutschland sollte es auch im grenzüberschreitenden Verkehr eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit den beteiligten Ländern geben, so dass die notwendigen Geldmittel verstetigt und zukünftig erhöht werden. Nur so ist es möglich, den Schienenverkehr im Ansatz so stark zu fördern wie den Straßenverkehr.

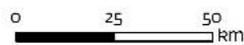
1. Bahnprojekt „Eurocaprail“ auf der Schienenachse Brüssel – Luxemburg – Straßburg, v.a. zur Verbesserung der Verbindung Luxemburg-Brüssel.

Brüssel, Straßburg und Luxemburg gelten aufgrund der dort ansässigen europäischen Institutionen als die drei Hauptstädte der EU. Angesichts der Reisetätigkeit durch Abgeordnete, Bedienstete, Gäste usw. sollte eine direkte Hochgeschwindigkeitsschienenverbindung zwischen den Städten selbstverständlich sein. Die Reisezeit für den gesamten Weg von rund 450 Kilometern beträgt derzeit mehr als fünf Stunden. Sie sollte deutlich verringert werden. Eine Voraussetzung dafür ist die Beschleunigung der Strecke durch Ausbau. Das zugehörige Projekt trägt den Titel „Eurocaprail“. Es ist Element der Transeuropäischen Netze der Europäischen Union.

Für die Großregion ist dieses Projekt von Bedeutung als Anbindung in nordsüdlicher Richtung: Metz und Luxemburg erhalten eine direkte Verbindung in die beiden europäischen Hauptstädte Brüssel und Straßburg. Eine Realisierung von „Eurocaprail“ würde auch die in Luxemburg existierenden Ängste lindern, umfahren zu werden. Auch für die Region ist diese Verbindung von hoher Bedeutung, da es für sie die einzige Verbindung Richtung Brüssel ist.



1:1 500 000



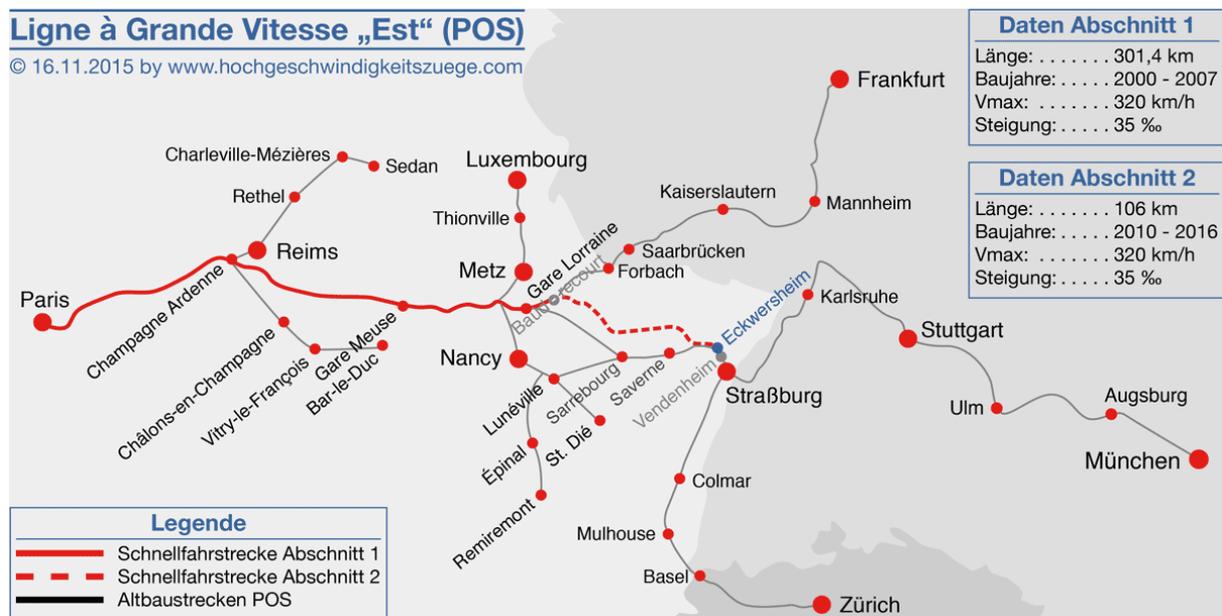
© Verkeïersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

2. Hochgeschwindigkeitsverkehr LGV¹ Ost, POS² Nordost.

Diese Zugverbindung hält von Frankfurt aus kommend, in Mannheim, Kaiserslautern, Saarbrücken, Forbach und dann in Paris. Es ist eine Möglichkeit um die Großregion mit den jeweiligen Knotenpunkten in Saarbrücken und Kaiserslautern anzubinden, sowie an die großen Metropolen Europas, nämlich Frankfurt als Finanzzentrum und Paris als internationales Wirtschaftszentrum. Der Tourismus und viele andere Aspekte kommen noch hinzu. Der POS Nordost steht in direkter Konkurrenz zum POS Südost. Der Neubau auf der Südstrecke, zwischen Baudrecourt und Lothringen und in Straßburg, bedeutet für den gut frequentierten Nordost eine zukünftige Verlangsamung. Mehrere Zuggäste könnten sich aufgrund dessen entscheiden, zukünftig über Straßburg, also den Südost, zu fahren. Dies bedeutet dann, dass weniger Kunden über den Nordost fahren würden, die Züge nicht so stark ausgelastet wären und mit einem Verlust an Verbindungen für die Großregion zu rechnen sei.

Für den dringend geforderten Ausbau spricht, dass es mehrere Staatsverträge zwischen Deutschland und Frankreich gibt, damit diese beiden Strecken gleichwertig ausgebaut werden. Die Akteure aus der Region wie die Länder Rheinland-Pfalz und das Saarland, das Département Moselle und die Industrie- und Handelskammern Moselle, Saarland, Pfalz und Rhein-Neckar sowie der Verband Region Rhein-Neckar engagieren sich seit Jahren mit dem Ziel, die Strecke über Saarbrücken, Kaiserslautern und Forbach zu beschleunigen. Es gibt einen Arbeitskreis aus dem eine Studie entstanden ist im Rahmen eines INTERREG Projektes, um diese Strecke zu ertüchtigen. Die Kosten wurden ermittelt und auf deutscher Seite haben die Länder diese Maßnahmen im sogenannten Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Da die grenzüberschreitenden Verträge über den gemeinsamen Betrieb von Deutsche Bahn AG und SNCF auf den beiden Strecken – das betrifft sowohl die POS Nord über Saarbrücken als auch den Südost über Straßburg – nur bis 2020 laufen und zurzeit neu verhandelt werden, ist es für die Großregion von enormer Bedeutung, ihre Interessen nun einzubringen und nicht den Abschluss der Verhandlungen abzuwarten. Ziel ist es, auf dem Nordost die Anzahl der bestehenden Verbindungen zu erhalten und diese in Zukunft weiter auszubauen.



¹ LGV= Abkürzung für "ligne à grande vitesse"

² Um die Europamagistrale Paris – Budapest auszubauen, fixierten Frankreich und Deutschland am 22. Mai 1992 mit einer Staatsvereinbarung in La Rochelle die Realisierung des Streckenausbau Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland, kurz POS. Ziel ist es, das französische mit dem deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz zu verbinden und damit eine grenzüberschreitende Schnellbahnverbindung zu realisieren.

3. Ausbau der Moselstrecke Nancy-Metz-Apach-Perl-Trier-Koblenz

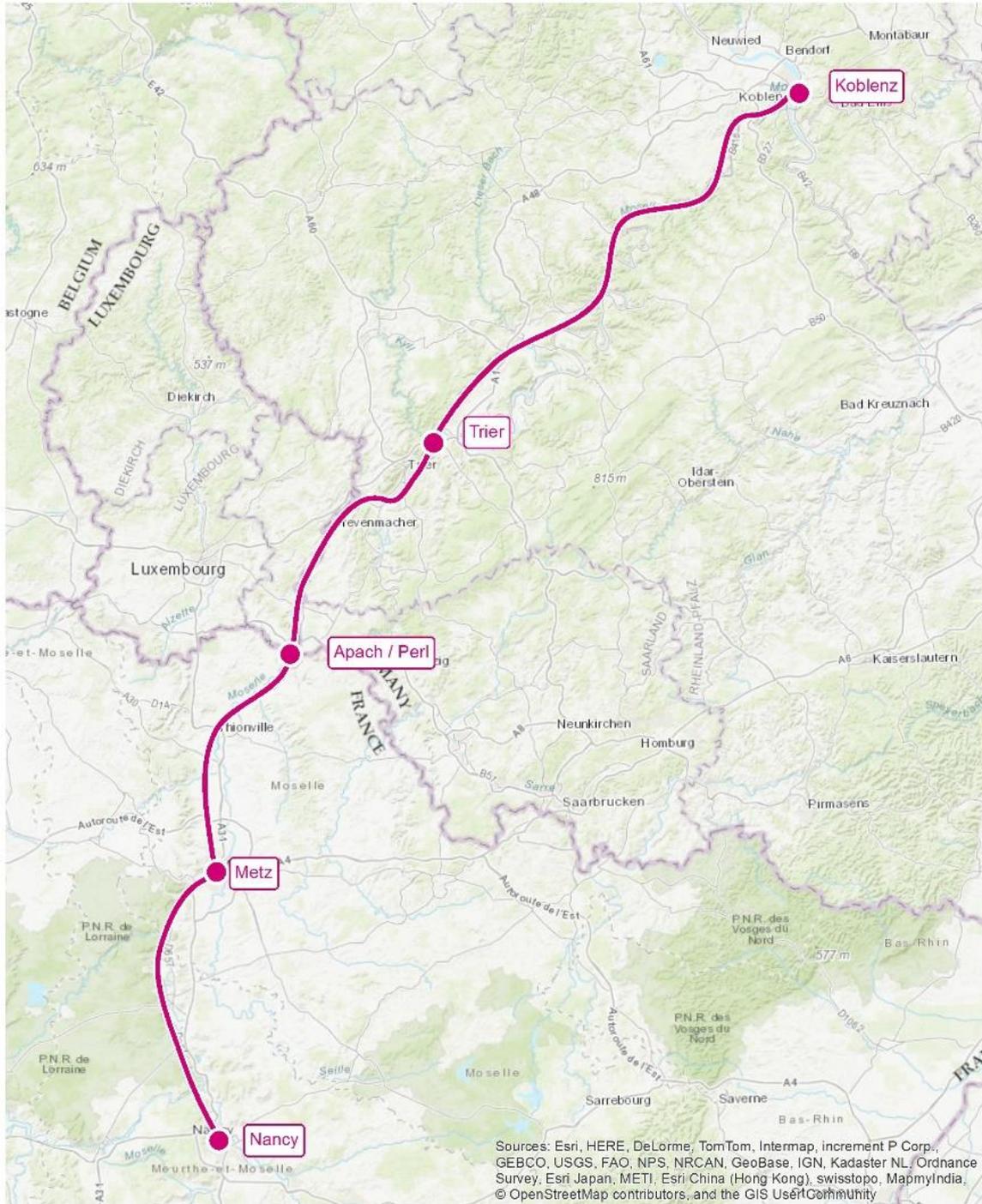
Nach der Wiedereinführung des Angebotes von Direktzügen zwischen Metz und Trier an Samstagen und Sonntagen (Trier-Lorraine-Express, RE17 Trier - Perl -Thionville – Metz) soll es nach Auffassung des WSAGR auch in der Woche wieder zu einem regelmäßigen grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen Trier und Thionville via Perl/Apach kommen. Die Obermoselstrecke stellt die kürzeste Verbindung zwischen Metz, Thionville und Trier dar; in den Bahnhöfen dieser Städte bestehen Anschlüsse an das jeweilige regionale und nationale Schienennetz.

Nach den Planungen zum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sollten alle RB ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 von Perl bis Thionville verlängert werden. Die Realisierung eines stündlichen grenzüberschreitenden Nahverkehrsangebotes ist mittlerweile in weite Ferne gerückt. In der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord hieß es, dass auf französischer Seite die Akzeptanz für die Durchbindung der RB 82 nach Thionville fehle. Außerdem müssten die dort verkehrenden Elektrotriebzüge erst entsprechend umgerüstet werden. Stattdessen wird das Ziel verfolgt, das Angebot der Linie RE 17 von derzeit zwei Zugpaaren am Wochenende auf fünf bis sechs Zugpaare auszubauen. Die fehlende Mehrsystemfähigkeit soll durch Dieseltriebzüge umgangen werden.

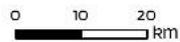
Die Strecke von Trier nach Metz ist Teil eines Gesamtprojektes, um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr von Deutschland nach Frankreich zu verbessern. Partner sind demnach die französische Region Grand-Est, das Saarland, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg sowie die zuständigen Zweckverbände. Die französische Seite werde die Züge bestellen. Diese würden dann an den künftigen Betreiber der Strecken vermietet, den es nun zu finden gilt. Läuft alles nach Plan, soll es ab Dezember 2024 von Trier nach Metz einen Regional-Express im zwei-Stunden-Takt über die Obermoselstrecke geben. In diesem Kontext muss man hervorheben, dass es im Januar 2020 zur Vertragsunterzeichnung für einen grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr zwischen Deutschland und Frankreich kam. Bis Dezember 2024 wollen die Partner auf beiden Landesseiten ein gemeinsames grenzüberschreitendes deutsch-französisches Nahverkehrsangebot an den Start bringen.

Mehr umsteigefreie Verbindungen im Nahverkehr zwischen Deutschland und Frankreich werden dann vor allem Pendlern ein besseres Mobilitätsangebot in der Grenzregion bieten.

Die Grundverträge für die entsprechenden Schienenstrecken – in Rheinland-Pfalz zwischen Neustadt an der Weinstraße und Straßburg beziehungsweise zwischen Wörth und Straßburg und zwischen Trier und Metz – wurden am 24. Januar von Vertretern aus beiden Partnerländern unterzeichnet. Auch die gemeinsamen Vorbereitungen für das Fahrplan- und Tarifkonzept, die im Bereich zwischen Rheinland-Pfalz und der Région Grand Est notwendigen Verbesserungen der Infrastruktur sowie die Vorbereitungen der Ausschreibungen für den Betrieb der neuen Linien schreiten zügig voran. Weitere grenzüberschreitende Strecken im Saarland und in Baden-Württemberg sind Bestandteil des deutsch-französischen Konzeptes. Der WSAGR begrüßt und unterstützt diese positive Entwicklung.



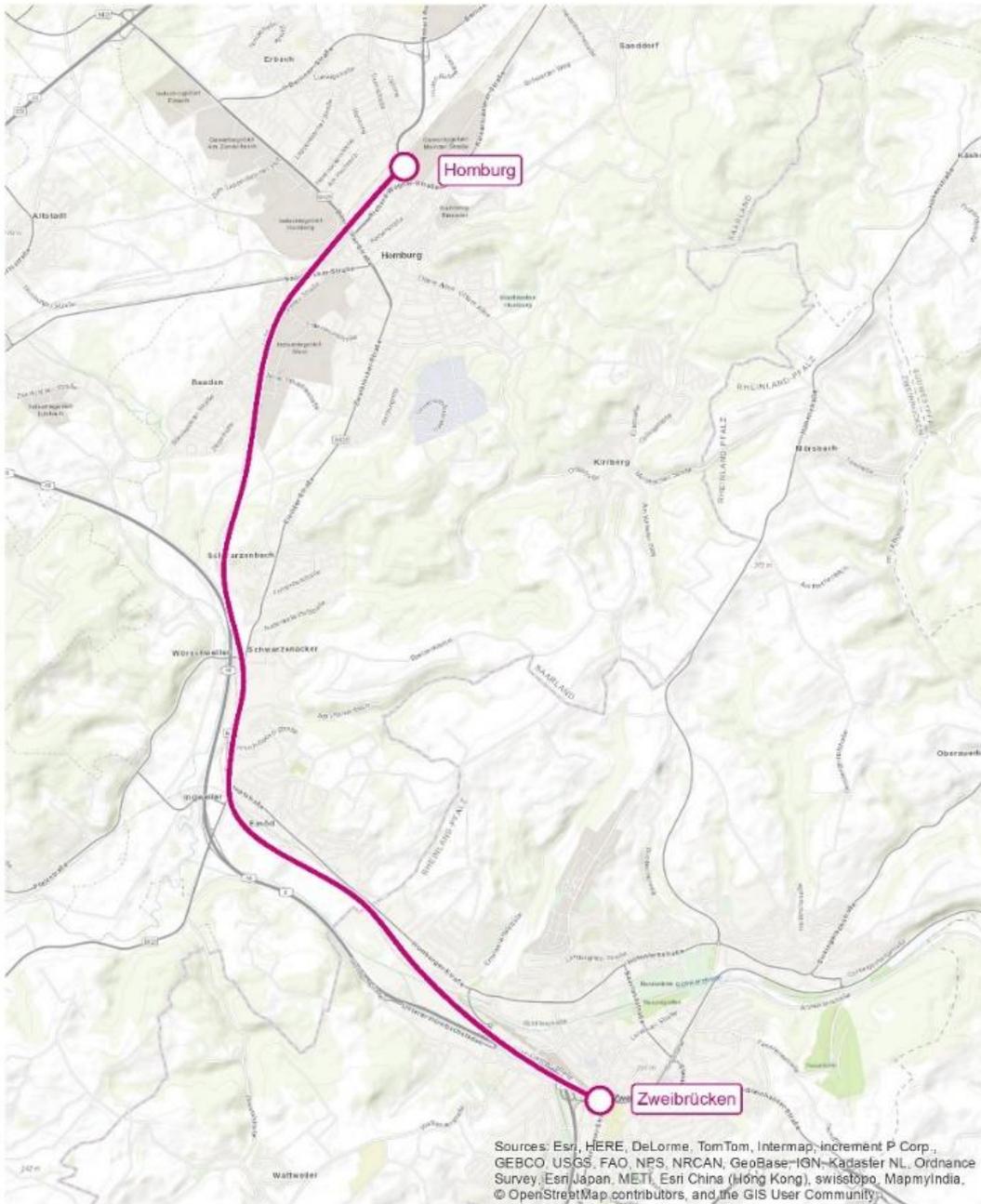
1:880 000



© Verkeërsverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

4. Reaktivierung Zweibrücken – Homburg

Eine bessere Erreichbarkeit des südöstlichen Teilraums der Großregion ist eine langjährige Forderung des WSAGR. Dazu zählt die Reaktivierung der Bahnstrecke Zweibrücken - Homburg. Durch diese Reaktivierung würde die Westpfalz besser angebunden und zudem könnte der Knoten Homburg in seiner Bedeutung als wichtiger regionaler Verknüpfungspunkt auch bzgl. des Fernverkehrs gestärkt werden.



1:50 000

0 0,8 1,6
km

© Verkeiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

Eine Reaktivierung würde der Region die direkte Erreichbarkeit der Oberzentren Kaiserslautern und Ludwigshafen/Mannheim umsteigefrei ermöglichen. Auf saarländischem Gebiet verläuft der Großteil des zu reaktivierenden Streckenabschnittes. Dazu sind etwa sieben Kilometer zu reaktivieren und zu elektrifizieren - drei Kilometer sind Teil der bestehenden Schwarzbachtalbahn.

Die Planung für die Reaktivierung der S-Bahn-Strecke ist bereits vorangeschritten. Die Baukosten haben sich im Ergebnis der in Zwischenzeit fertig gestellten Entwurfsplanung von 25,5 Mio. Euro (2012) auf 31 Mio. Euro (2019) erhöht. Nachdem auch nach Abschluss der Entwurfsplanung ein leicht positiver volkswirtschaftlicher Nutzen als Voraussetzung für einen Zuschuss des Bundes nach dem Bundes-GVFG³ zu erwarten ist, soll die Genehmigungsplanung erstellt und auf dieser Grundlage das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Ein Baubeginn wäre dann frühestens Mitte 2023 und die Inbetriebnahme der Strecke im Frühjahr 2025 möglich. Das Projekt liegt also weiterhin im Zeitplan.

Der WSAGR unterstützt weiterhin jegliche Bemühungen, die Strecke zu reaktivieren.

5. Machbarkeitsstudie Dillingen-Bouzonville

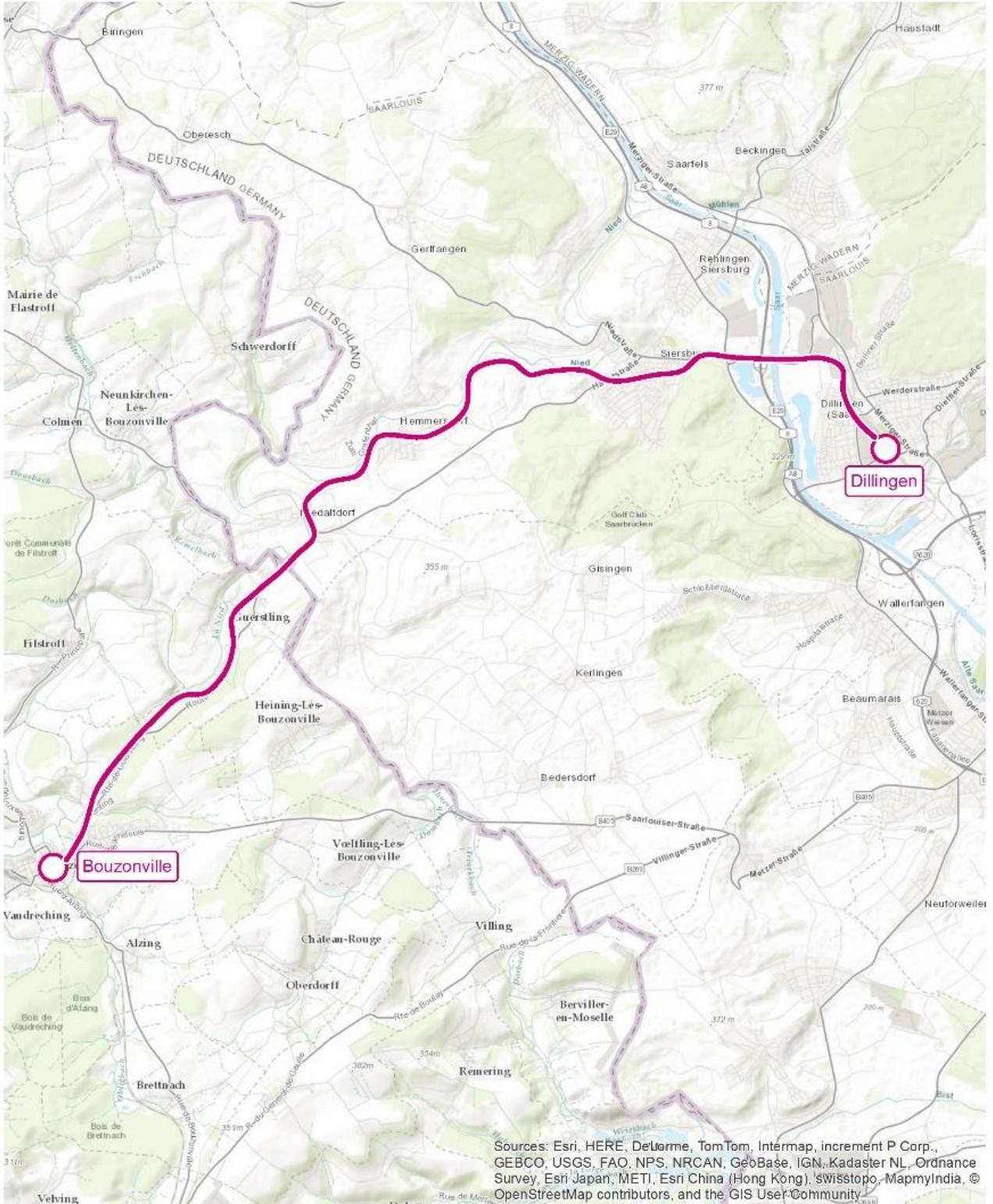
Der WSAGR forderte stets eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Dillingen über Niedtaldorf, weiter über Bouzonville nach Thionville, die vor allem dem Pendler- und Einkaufsverkehr Rechnung tragen könnte. Die Realisierbarkeit scheint gegeben, da die Deutsche Bahn AG bis Niedtaldorf zur Grenze fährt und die Infrastruktur auf französischer Seite auch noch regelmäßig im Güterverkehr genutzt wird. Ebenfalls verkehren im Niedtal jedes Jahr am Karfreitag Nahverkehrszüge, welche als Sonderfahrten deklariert sind. Grund hierfür ist die allseits beliebte „*grande braderie du vendredi saint*“ in Bouzonville.

Die Idee der Niedtalbahn ist interessant, da man über Thionville vergleichsweise schnell Luxemburg erreichen könnte. Die Niedtalbahn schneidet allerdings in einem vom saarländischen Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Gutachten sehr schlecht ab, was ihr Potenzial für eine Verlängerung über die Grenze bis Bouzonville angeht. Sie bekam lediglich die Bewertung 0,2. Erst bei 1,0 wäre eine Reaktivierung nach Angaben des saarländischen Verkehrsministeriums „aufgrund des ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses grundsätzlich volkswirtschaftlich sinnvoll“. Darüber hinaus bestehen auf französischer Seite bislang keinerlei Zusagen, das Stellwerk in Bouzonville für einen Weiterbetrieb der Strecke personell zu besetzen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Reaktivierung sehr unwahrscheinlich. Aufgrund des Potentials auf dieser Strecke für eine mögliche Direktverbindung zwischen dem Saarland und Luxemburg, sollte die Reaktivierung der Strecke dennoch weiterhin Anliegen des WSAGR sein.

Der WSAGR weist darauf hin, dass diese Strecke nicht nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu betrachten ist, sondern die Strecke müsse auch nach Kriterien des europäischen Zusammenwachsens beurteilt werden. Schlussendlich könnten wie bereits erwähnt über die Niedtalstrecke schnelle Bahnverbindungen nach Luxemburg geschaffen werden und somit könnte die gesamte Großregion noch besser per Bahnverbindungen miteinander vernetzt werden. Dieses Projekt könnte auch beim EU-Förderprogramm „Missing Links“ angemeldet werden.

³ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



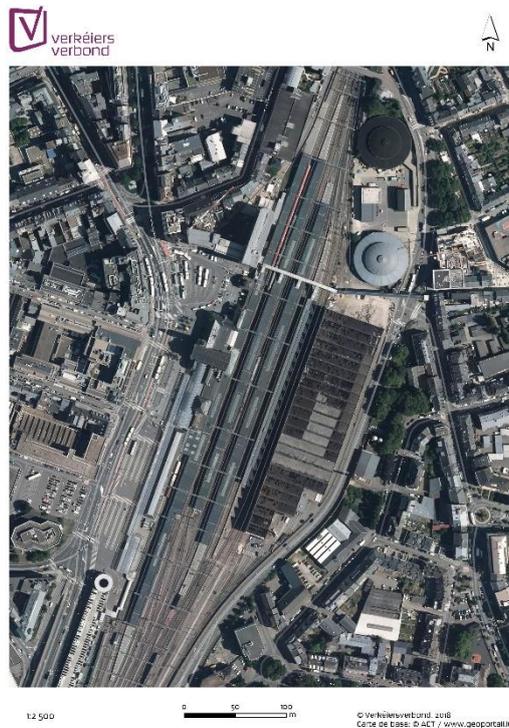
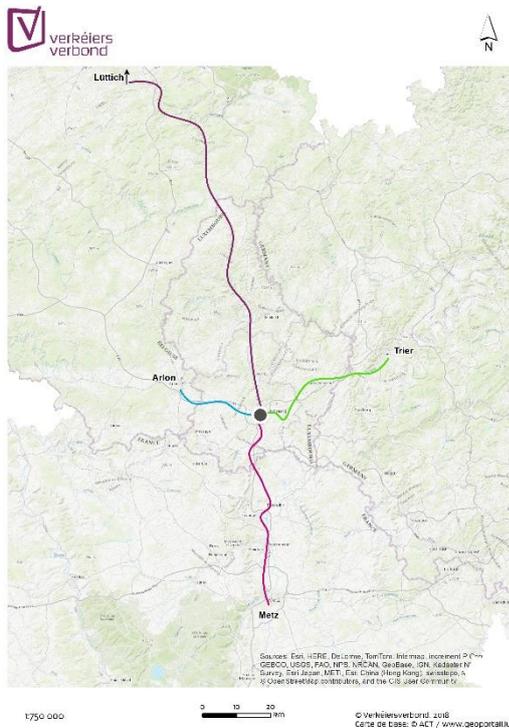
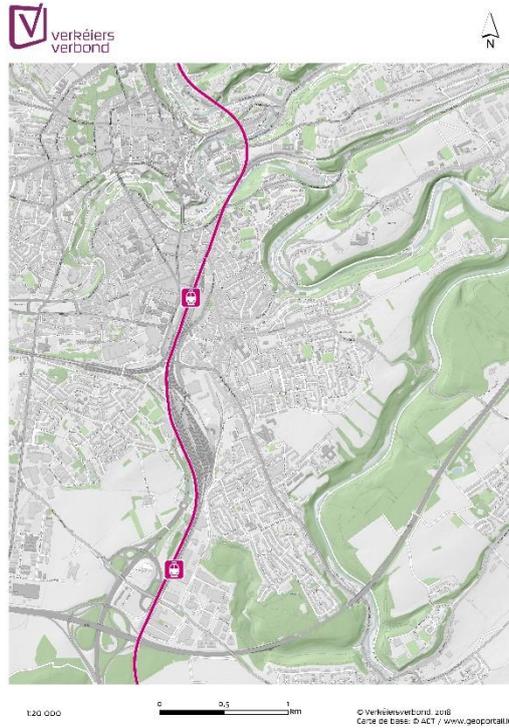
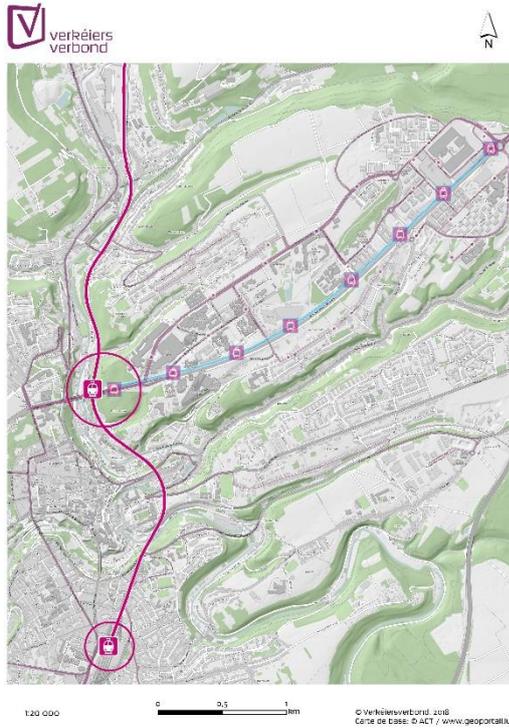
1:80 000



© Verkeïersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

6. Anbindung des Kirchbergs an das luxemburgische Schienennetz, Ausbau des Hauptbahnhofs Luxemburg

Der Hauptbahnhof in Luxemburg ist ein Nadelöhr und eine Drehscheibe des Schienenpersonenverkehrs der Großregion. Hier treffen vier internationale und grenzüberschreitende Schienekorridore zusammen (Lüttich, Trier, Thionville/Metz und Arlon).



Die vom WSAGR seit längerem geforderte Erhöhung der Kapazitäten des SPNV, zum Beispiel zwischen Thionville und Luxemburg, kann nur mit einem konsequenten Ausbau des Hauptbahnhofs Luxemburg einhergehen. Nur dann kann der parallele Ausbau der Schieneninfrastruktur, zum Beispiel zwischen Lothringen und Luxemburg, in eine betriebliche Verbesserung der Verbindungen für Grenzgänger umgesetzt werden.

2019 konnten mit dem Viadukt Pulvermühle, dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Luxemburg-Sandweiler-Contern und dem Ausbau des Hauptbahnhofs mit einem zusätzlichen Gleis drei wichtige Projekte zur Gewährleistung eines Qualitäts- und Kapazitätsangebots abgeschlossen werden, auf deren Fertigstellung seit Jahren mit Ungeduld gewartet wurde.

Nach der Eröffnung von zwei neuen Knotenpunkten im Dezember 2017, nämlich dem Bahnhof Howald und der Haltestelle Pfaffenthal-Kirchberg, setzt sich damit der Ausbau der Infrastruktur fort. Diese Erweiterung wird die Kapazität des Schienennetzes erheblich erhöhen und zu seiner Stabilisierung beitragen. Die zweite Phase wird Ende 2021 mit der technischen Inbetriebnahme des zweiten Bahnsteigs abgeschlossen. Bis 2022 soll zudem eine neue 106 Meter lange Fußgängerbrücke zwischen dem Bahnhofsviertel und dem Stadtteil Bonneweg entstehen. Sie erlaubt den Passagieren den Zugang zu den einzelnen Bahnsteigen über Treppen und Aufzüge. Das Projekt „Ausbau des Bahnhofs Luxemburg“, das 2024-2025 komplett fertiggestellt wird, wird langfristig dazu beitragen, dank der Einrichtung streckenspezifischer Gleise die Flexibilität des Bahnhofs zu erhöhen und Raum für Züge mit hoher Kapazität zu schaffen.

Außerdem werden auch noch die Bahnhöfe Ettelbrück, Wasserbillig, Rodange, Mersch und Bettemburg modernisiert.

Mit dem Bau einer zweiten Trasse Luxemburg – Bettemburg kann die Anzahl von Zügen zwischen Luxemburg und Thionville erhöht werden. Hierdurch werden ebenfalls Direktverbindungen im 30-Minutentakt zwischen Luxemburg und Düdelingen-Volmerange ermöglicht.

Entlastung soll auch die Inbetriebnahme der Weststrecke Luxemburg-Wittlich bringen, durch die ebenfalls Haltestellen westlich von Trier angebunden werden können.

Der WSAGR begrüßt diese positiven Entwicklungen. Der aktuell begonnene und geplante Ausbau der Eisenbahninfrastrukturen ist absolut notwendig um den Nachholbedarf in dieser Hinsicht wettzumachen. Infolge der Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung werden diese Infrastrukturen bei ihrer Inbetriebnahme erneut überlastet sein. Deshalb ist der WSAGR der Meinung, dass das von der luxemburgischen Abgeordnetenkammer verabschiedete Gesetz zum Bau einer klassischen Eisenbahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof, dem Flughafen und dem Kirchberg, einschließlich dem Peripheriebahnhof Kirchberg, umgesetzt werden muss. Dies würde unter anderem verhindern, dass die neue Trambahn all zu früh an ihre Kapazitätsgrenzen stößt und dass die Eisenbahnteilstrecke Luxemburg –Dommeldingen völlig überlastet sein wird.

7. Ausbau der direkten Bahnverbindungen zwischen den Städten der Großregion

Die Integration der Großregion schreitet voran. Vor allem die ökonomische Dynamik in Luxemburg fördert die Integration des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes. Trotz notwendiger Verbesserungen der Straßeninfrastruktur werden die zukünftigen Herausforderungen im Mobilitätsbedarf nicht ohne eine strukturelle und konzeptionelle Verbesserung in der Angebotsstruktur anderer Verkehrsträger zu meistern sein. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss fordert auf dem jetzt schon vorhandenen Schienenmaterial

einen qualitativen Sprung in der Angebotsstruktur. Es gilt vor allem eine zeitliche Verknüpfung im Taktverkehr herzustellen, um das Umsteigen zwischen den Zügen zu erleichtern. Ein weiterer Ansatzpunkt, sollte eine noch bessere Information über das Verkehrsangebot sein.

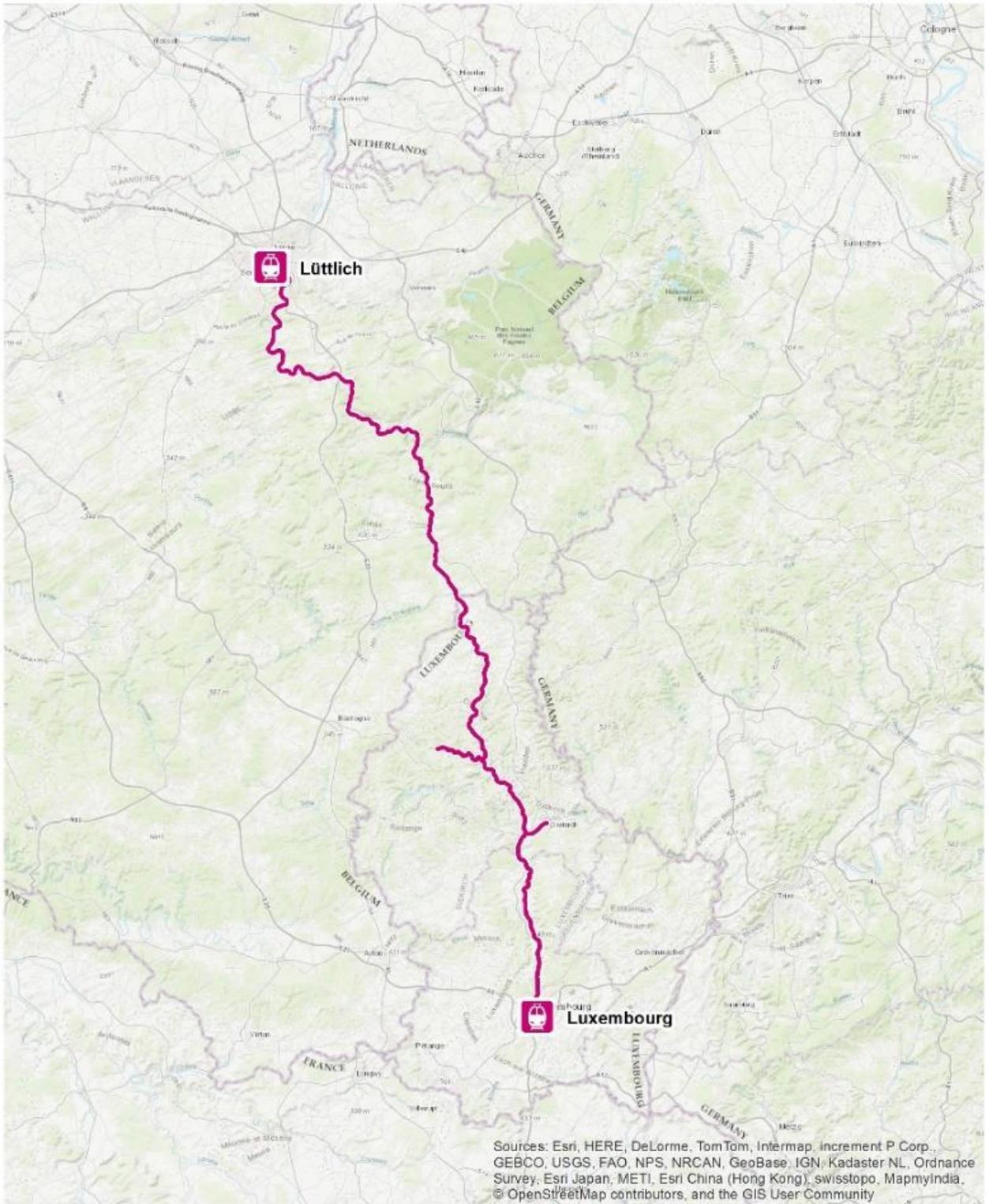
In diesem Zusammenhang ist zu überprüfen, ob durch eine bessere Taktgebung und dem Einsatz entsprechenden Wagenmaterials eine schnelle Direktverbindung zwischen Luxemburg und Saarbrücken via Konz/Mosel möglich ist. Dadurch erhielte Luxemburg eine direkte Anbindung mit dem ICE-Knotenpunkt Saarbrücken. Der Eurobahnhof in Saarbrücken würde mit Blick auf den Fernverkehr (POS Nord siehe oben) gestärkt werden.

8. Ausbau der Strecke Luxemburg – Lüttich

Die Bahnstrecke Luxemburg – Lüttich stellt eine Verbindung zwischen dem TGV Est in Luxemburg und dem TGV Nord (Thalys) in Lüttich dar und verbindet also die Großregion mit den holländischen und norddeutschen Wirtschaftszentren. Wenn auch eine Stilllegung in den 80er Jahren abgewendet werden konnte und es zu einer Modernisierung kam, leidet die Strecke noch heute unter dem Rückbau auf ein Gleis über längere Abschnitte. Zudem wurde es verpasst, bei der Modernisierung gewisse Begradigungen vorzunehmen, um so die Streckengeschwindigkeit zu erhöhen und damit die Reisezeit zwischen Luxemburg und Lüttich zu senken.

Neben den notwendigen Begradigungen, welche sicherlich nicht überall möglich sind, ist nach Auffassung des WSAGR auch die Zweigleisigkeit auf dem größten Teil der Strecke wiederherzustellen, um so die Kapazitäten zu erhöhen. Dies betrifft die Verlängerung der bestehenden Überholung in Goebelsmuehle sowie die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Clerf und Uffingen, wo zu dem Zweck das Gleisbett erhalten wurde. Das Angebot sollte ebenfalls im Sinne der belgischen Pendler aus der Region Trois-Ponts und Vielsalm durch die Schaffung einer Verbindung nach Luxemburg ergänzt werden, welche die Hauptstadt spätestens gegen 7:45 Uhr erreicht (und nicht wie zurzeit erst um 8:45).

Im Sinne der politischen Absichtserklärungen und Vereinbarungen betreffend Verbindungsstrecke zwischen dem TGV-EST und THALYS, sollten zwei Zugpaare zwischen Luxemburg und Lüttich mit verkürzter Fahrzeit verkehren, die nicht alle Haltestellen bedienen. Für diese Züge muss bequemes Schnellzugmaterial eingesetzt werden.



1:750 000

0 10 20
km

© Verkeïersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

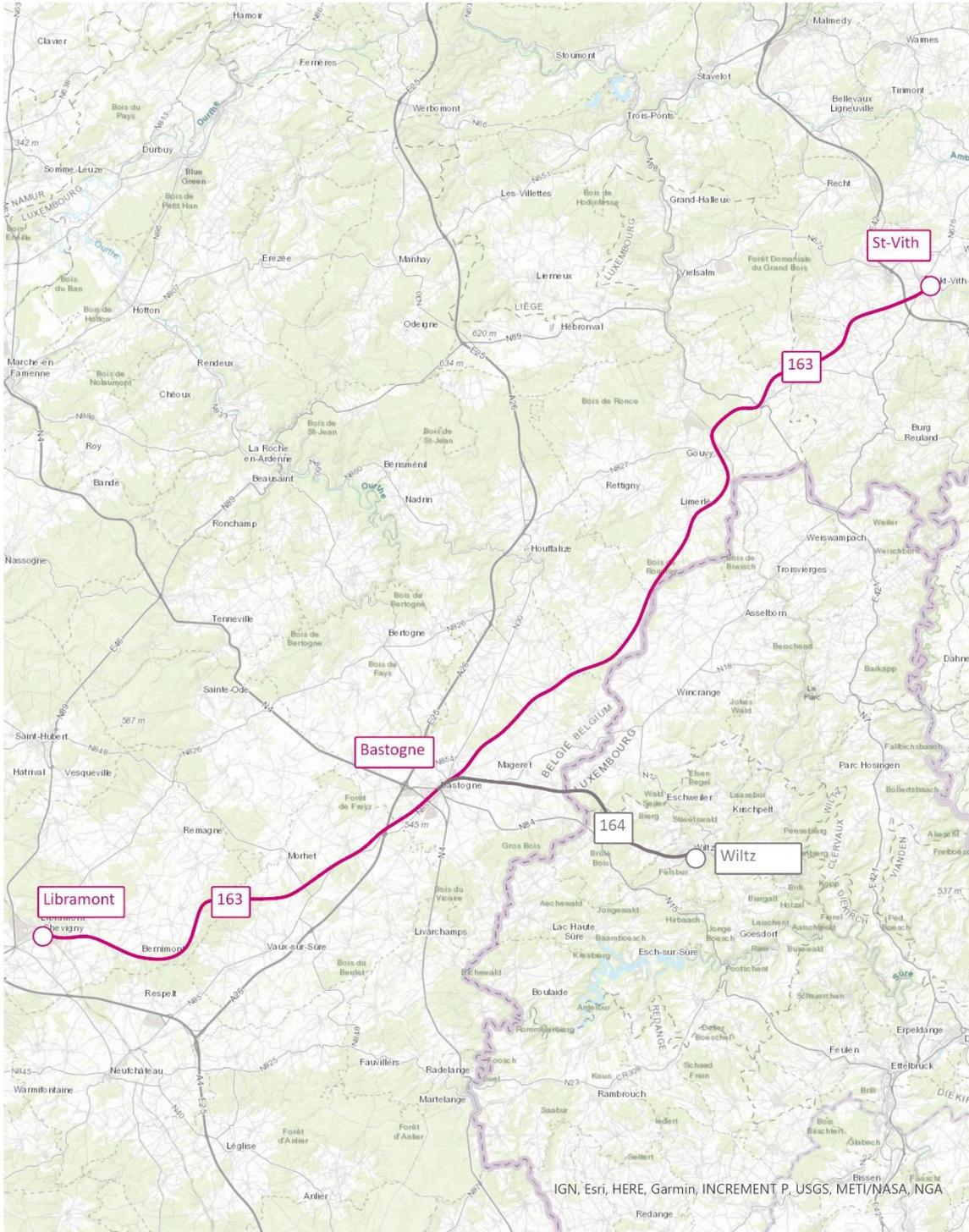
9. Reaktivierung der Zugstrecke Libramont-Bastogne-(Wiltz)

Die Region Wallonie hat sich in ihrem Raumentwicklungsschema „*Eine territoriale Strategie für die Wallonie*“ zum Ziel gesetzt, seine Schienennetze wieder erheblich aufzuwerten. In diesem Zusammenhang wird auch die SNCB-Strecke 163, mit dem Streckenteil von Libramont nach Bastogne, erwähnt. Diese Zugverbindung ist Teil der ehemaligen Zuglinie Libramont – Bastogne . Gouvy . St. Vith, die irgendwann als unrentabel eingestuft wurde und immer kürzer wurde. Das letzte gefahrene Teilstück von Libramont bis nach Bastogne wurde ab dem 22. Mai 1993 (bis heute) „*vorübergehend*“ auf Busse umgestellt. Mit den Jahren wurden die Gleise abgebaut, der Unterbau erhielt eine asphaltierte Fahrbahndecke und ist seitdem eine Route (Linie 163) des RAVeL⁴-Netzes für Fuß- und Radverkehr.

Da die Brücken, die meisten Bahnübergänge und ein Teil der Signale noch erhalten sind, wäre eine Wiederinbetriebnahme dieses Zugabschnittes umsetzbar. Ebenso sollte parallel zur Zugstrecke das RAVeL-Netz noch immer ihren Platz haben⁵. Von den Befürwortern dieser Idee einer Reaktivierung der SNCB Strecke 163 wird logischerweise dann ebenfalls aufgezeigt, dass somit auch die Möglichkeit bestünde die Stadt Bastogne wieder an Wiltz per Zug auf der früheren Linie SNCB 164, bzw Schimpach-Wiltz, anzubinden. Würden beide Projekte umgesetzt werden, hätte man wieder eine Zugverbindung Libramont – Bastogne – Wiltz – Kautenbach, von wo aus man Anschluss nach Luxemburg-Stadt hätte. Eine Vielzahl der Grenzgänger würde hiervon profitieren können. Der WSAGR begrüßt alle Ideen, die einen Umstieg vom Autoverkehr auf nachhaltige Mobilitätsformen beschleunigen.

⁴ RAVeL ist die Abkürzung für Réseau Autonome de Voies Lentes, also „unabhängiges Netz langsamer Wege“. Diese Bezeichnung steht für ein Programm der Wallonischen Region Belgiens, Treidelwege, stillgelegte Bahntrassen und andere autofreie Wege als Wander-, Reit- und Radverkehrsnetz nutzbar zu machen.

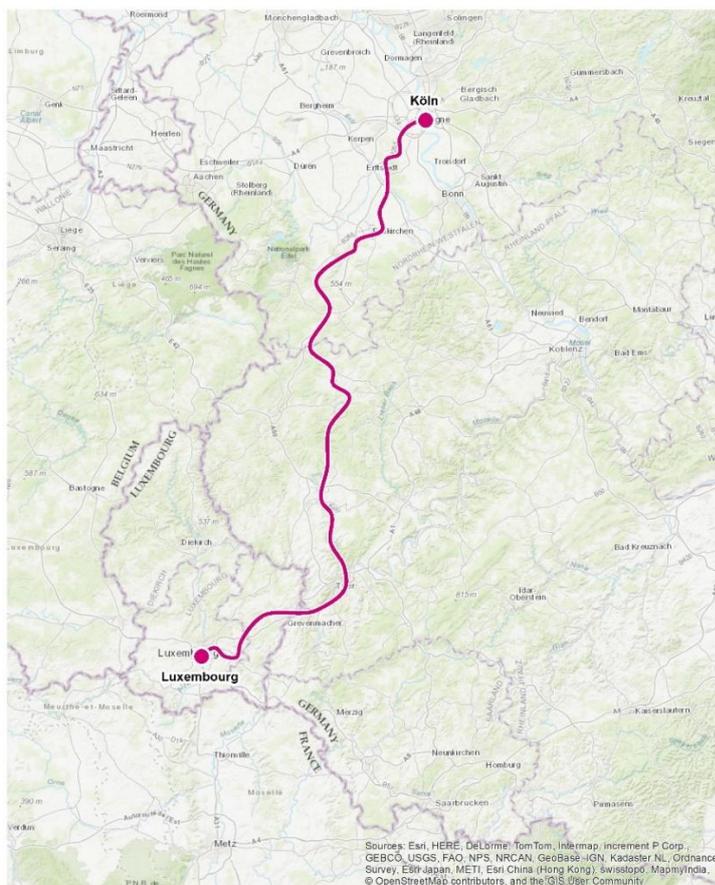
⁵ Resolution DOC 55 0944/008, welche ein Nebeneinander des RAVeL-Netzes und des SNCB-Netzes auf der Infrastruktur von Infrabel vorsieht.



10. Ausbau der Strecke (Luxemburg) – Gerolstein – Köln

Die Eifelstrecke stellt die kürzeste Schienenverbindung zwischen Luxemburg und Köln dar. Allerdings leidet sie unter der niedrigen Reisegeschwindigkeit, welche teilweise auf 70 km/h absinkt. Die schwierige topographische Lage der Eifelstrecke erschwert sicher die Ertüchtigung, jedoch wäre auf einzelnen Streckenabschnitten durch gewisse Begradigungen das Erhöhen der Reisegeschwindigkeit möglich. Zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der Strecke wird daher ein zweigleisiger Ausbau der Strecke und die Schaffung von zusätzlichen Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten angeregt. Mit Blick auf die geplante Elektrifizierung der Strecke in Nordrhein-Westfalen sollte aus Sicht des WSAGR zudem eine Elektrifizierung der gesamten Strecke, also auch des Teiles in Rheinland-Pfalz, geprüft werden. Gemäß einer Machbarkeitsstudie des Nahverkehr Rheinland (NVR) ist die Elektrifizierung der Eifelstrecke, zumindest auf dem Abschnitt bis Kall (NRW), wirtschaftlich.

Der WSAGR fordert deshalb schnellstens die Ausarbeitung eines gemeinsamen Verkehrsgutachtens der beiden betroffenen Bundesländer. Eine direkte Regionalexpress-Verbindung Luxemburg – Köln würde einerseits eine bessere Anbindung zum Bahnknoten Köln bringen und andererseits sicherlich auch den Luxemburg Pendlern aus der Eifel von großem Nutzen sein. Gibt man einer direkten Anbindung ab Luxemburg in Richtung Koblenz den Vorzug, so muss jedoch eine Anschlussverbindung in Trier zwischen Moselstrecke und Eifelstrecke garantiert werden.



1:1 000 000

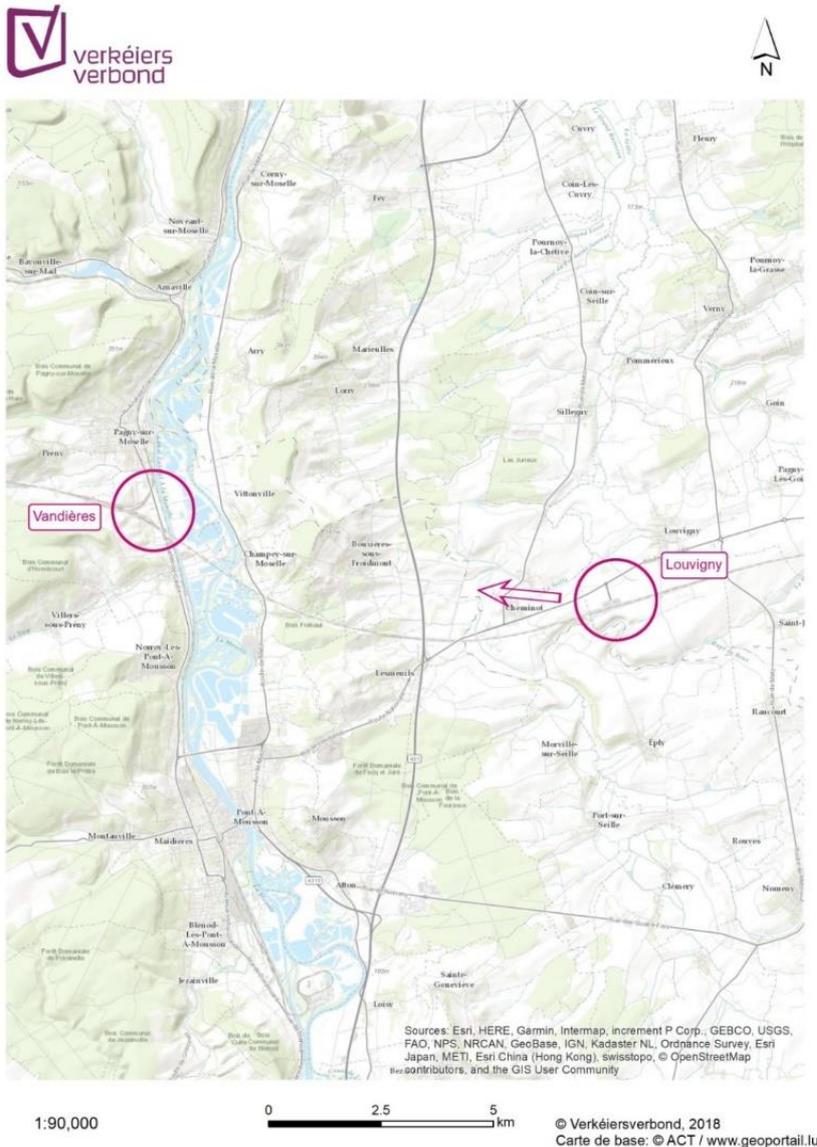
0 10 20 km

© Verkeiersverband, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

11. Verlegung des TGV-Bahnhofs der *Gare Lorraine de Louvigny* nach Vandières

Der WSAGR plädiert für Vandières, nördlich von Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle), als Standort für den Bahnhof, der den Anschluss der Region Lothringen an die Schnellfahrstrecke TER sicherstellen sollte. Da der neue Halt als Turmbahnhof geplant ist, wäre ein Umsteigen vom Regionalverkehr auf die Hochgeschwindigkeitszüge möglich und somit würde dies für die Lothringer, die Fahrtdauer Richtung Deutschland, den Westen und Südwesten Frankreichs erheblich verringern. Für viele Lothringer, Luxemburger, Belgier und Deutsche aus dem Rheinland-Pfalz bietet sie entweder schnellere Beziehungen oder gar neue Beziehungen zu Paris und Straßburg. Und was das Bahnhofprovisorium in Louvigny (Moselle) anbelangt, könnte dieser Bahnhof dann für den Hochgeschwindigkeits-Frachttransport umgewandelt werden.

Allerdings hebt der WSAGR in diesem Zusammenhang die Ängste von einigen lothringischen Politiker hervor und zeigt sich wachsam, dass diese Umsiedlung des TGV-Bahnhofs auf keinen Fall mit einer Verschlechterung bzw. zum Nachteil der bestehenden TGV-Linien Luxembourg-Metz-Paris Gare de l'Est und Nancy-Paris Gare de l'Est einhergehen sollte.



12. Strecke Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg

Die Anzahl der Bahnkunden auf der lothringischen Zugstrecke Nancy-Metz-Thionville wird in den nächsten Jahren vermutlich weiter ansteigen. Das rasante Wachstum des luxemburgischen Arbeitsmarktes wird die Verkehrsinfrastruktur an den Rand des Kollapses bringen. Kapazitätsanpassungen seitens Zugmaterial, damit mehr Fahrgäste befördert werden können, sowie längere Bahnsteige sollen Abhilfe schaffen.

In diesem Kontext kommen in letzter Zeit immer wieder Forderungen von lothringischen Politikern um eine Art RER⁶, nach dem Pariser Modell, zu installieren. Möglich wäre eine solch höhere Taktfrequenz, wenn man einen Teil des Frachtverkehrs, der quasi zwei Drittel auf der Strecke ausmacht, tagsüber ausdünnen würde, beziehungsweise nach Athus umleiten würde. Somit könnten etwa zwanzig weitere TER⁷ zwischen 7.00 und 18.00 Uhr passieren und man würde einer RER Taktfrequenz näherkommen. Der WSAGR unterstützt diese Idee.

⁶ Réseau Express Régional (deutsch etwa „Regionales Express(bahn)netz“) ist ein S-Bahn-artiges Vorortsbahn-Verkehrssystem.

⁷ Transport express regional ist eine Untergesellschaft der französischen Staatsbahn SNCF, die den Regionalverkehr in den administrativen Regionen betreibt.

IV. BUSVERKEHR

Seit 2006 hat sich das Angebot per Bus über die Grenzen hinweg rasch entwickelt und erstreckt sich mittlerweile weit in die Großregion hinaus.

Von Luxemburger Seite aus gibt es ein bedeutendes Nahverkehrsnetz von mittlerweile weit über 30 verschiedenen Linien, die vor allem in den Spitzenstunden ganz eng vertaktet sind. Das besagte Busnetz, das mit der Bezeichnung „Regiozone“ vermarktet wird, wird vom luxemburgischen Transportministerium organisiert und finanziert. Tarifmäßig unterscheidet man zwischen zwei Zonen, wo der Preis gekoppelt ist an die Entfernung zur Stadt Luxemburg. Neben Tages-, Monatskarten gibt es auch Jahreskarten.

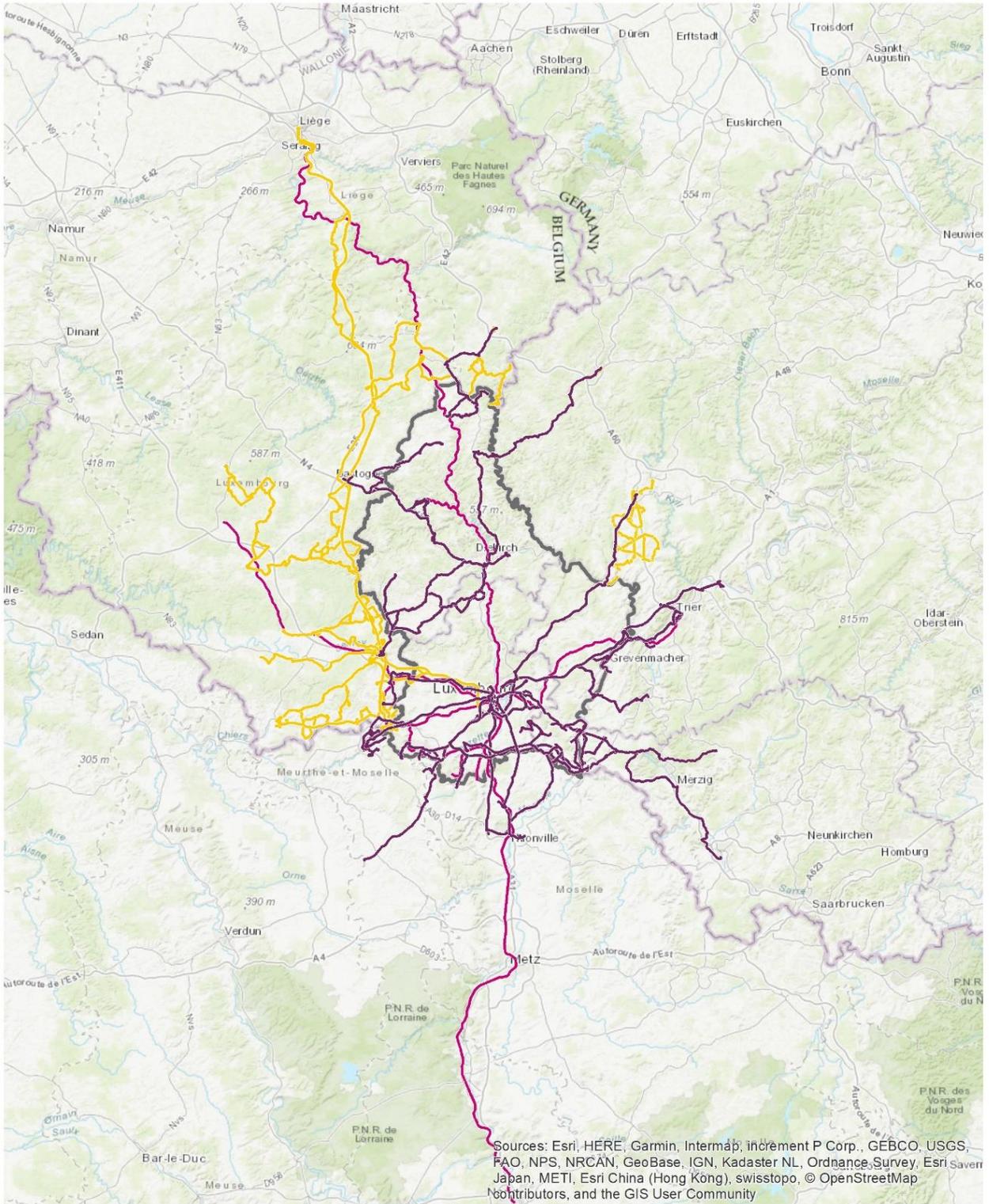
Im grenzüberschreitenden Busbereich muss aber auch das Angebot der belgischen TEC hervorgehoben werden. Die TEC verkehrt ebenfalls mit einigen Buslinien sowohl ins benachbarte Luxemburg, als auch über die Grenze nach Frankreich.

All diese Angebote, Fahrpläne und Details findet man auf den Internetseiten beziehungsweise Apps von mobiliteit.lu (Mobilitätsportal vom luxemburgischen Verkehrsverbund) und geoportail.lu (Internetseite der luxemburgischen Katasterverwaltung). Man kann sowohl den genauen Streckenverlauf, wie auch die genaue Haltestellenverortung im Kartenmaterial einsehen, sowie auch den genauen Ablauf der Busse in Echtzeit verfolgen. Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ kann diese exzellente Detailarbeit nur begrüßen, hebt jedoch ebenfalls hervor, dass all diese zur Verfügung stehenden Kundeninformationen noch besser vermarktet werden sollten.

Im Busbereich muss man aber auch noch einige grenzüberschreitende Buslinien von eigenwirtschaftlich fahrenden Unternehmen erwähnen. Diese Informationen findet man leider in keiner Fahrplanauskunft. Diese Tatsache wird von der Arbeitsgruppe Verkehr bedauert und es wird gefordert, dass alle Verbindungen in die gängigen Fahrplanauskünfte integriert werden sollten.

Der Trend der Fernbusse hat auch vor der Großregion nicht haltgemacht. Mittlerweile gibt es eine Vielzahl von Direktverbindungen mit Abfahrt innerhalb der Großregion (sei es in Luxemburg, Lüttich, Metz, Saarbrücken oder Trier) zu diversen Städten Europas wie Barcelona, Lyon, Toulouse, Düsseldorf, Amsterdam oder Zürich.

Die Fernbusse haben, ähnlich der Billigfluggesellschaften, aufgrund eines verbilligten Fahrplanangebotes, das Reisen, vor allem für junge Menschen attraktiver gemacht.



1:1,000,000



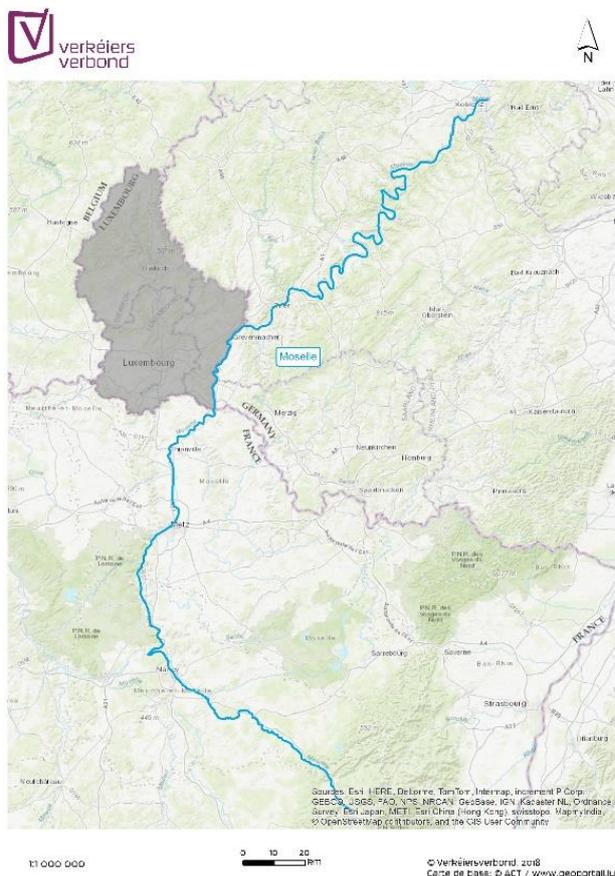
© Verkeïersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

V. VERKEHR AUF DER WASSERSTRASSE

Projekt B 1: Ausbau der Schleusenammern

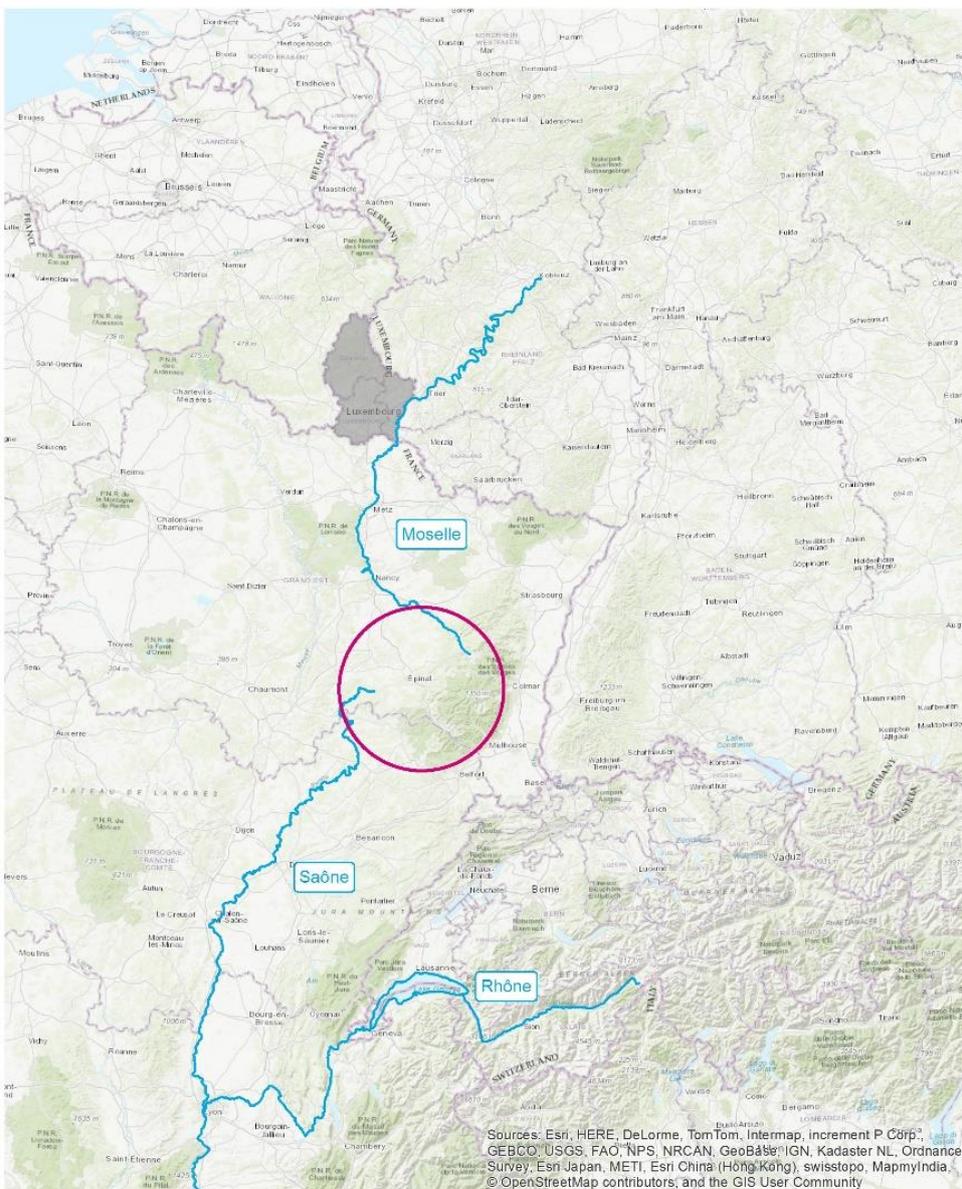
Die Mosel zählt mit einer jährlichen Verkehrsleistung von 3,5 Mrd. Tonnenkilometern und einem jährlichen Gütervolumen von 15 Mio. Tonnen zu den bedeutendsten Binnenwasserstraßen Europas. Mit einer Kapazitätsauslastung von über 100% stellt die Mosel einen Engpass für weite Wirtschaftsbereiche dar. Staus auf dem Wasser sind die Regel: Im Durchschnitt verliert ein Frachtschiff zwischen Koblenz und dem Saarhafen Dillingen 9 Stunden durch Wartezeiten. In Einzelfällen müssen die Schiffe bis zu 15 Stunden vor Schleusen warten. Durch den Ausfall einer der 50 Jahre alten und reparaturbedürftigen Schleusen würde der Durchgangsverkehr auf der Mosel komplett lahmgelegt. Tatsächlich ist die Mosel schon heute durch Reparaturarbeiten an den Schleusen 8-10 Tage jährlich gesperrt. Der WSAGR spricht sich mit Nachdruck weiterhin dafür aus, die Engpasssituation durch den Bau zweiter Schleusenammern an der Mosel zu beheben, um so eine langfristige Sicherstellung des ganzjährigen Betriebes der Wasserstraße Mosel zu erreichen.

Allerdings muss der WSAGR mit großer Sorge feststellen, dass das deutsche Bundesverkehrsministerium von verbindlichen Zusagen, die zweiten Schleusenammern zu bauen, inzwischen abgerückt ist. Zwar gibt es entsprechende Absichtserklärungen zugunsten der Realisierung der Baumaßnahmen (u. a. vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan), es fehlen aber klare und eindeutige Aussagen. Der WSAGR setzt sich deshalb dafür ein, die Sanierung der Moselschleusen einschließlich der Ausstattung mit jeweils einer zweiten Schleusenammer zu beschleunigen. Der geplante Termin, die Sanierung der Moselschleusen bis 2036 abzuschließen, sollte aus Sicht des WSAGR deutlich vorgezogen werden.



Projekt B 2: Verbindung zwischen Mosel und Saône / Rhône

Der WSAGR unterstützt Planungen, die Mosel und die Saône durch einen schiffbaren Kanal zu verbinden. Damit wäre eine durchgehende Verbindung von Nord- und Ostsee bis zum Mittelmeer geschaffen, welche auch die Großregion hervorragend an das europäische Wasserstraßennetz anbinden würde. Davon erwartet der WSAGR einen wichtigen wirtschaftlichen Impuls gerade für solche Unternehmen, die Rohstoffe und Vorprodukte über das Schiff anliefern lassen oder selbst ihre Endprodukte per Binnenschiff ausliefern. Auch die Häfen der Großregion könnten von den Kanalplänen erheblich profitieren. Ebenfalls würde diese Wasserstrassenverbindung zu einer Entlastung des Straßen- und Schienensystems beitragen und dies vor allem im Massen- und Schüttgutverkehr.



1:3 000 000

0 50 100
Km

© Verkeërsverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

VI. VERKEHR AUF DER STRASSE

Bei der Straßenverkehrsinfrastruktur der Großregion gibt es zurzeit einige gravierende Engpässe, die sich ohne verkehrspolitisches Handeln in Zukunft verschlimmern werden und an einigen Stellen zum Kollaps führen können.

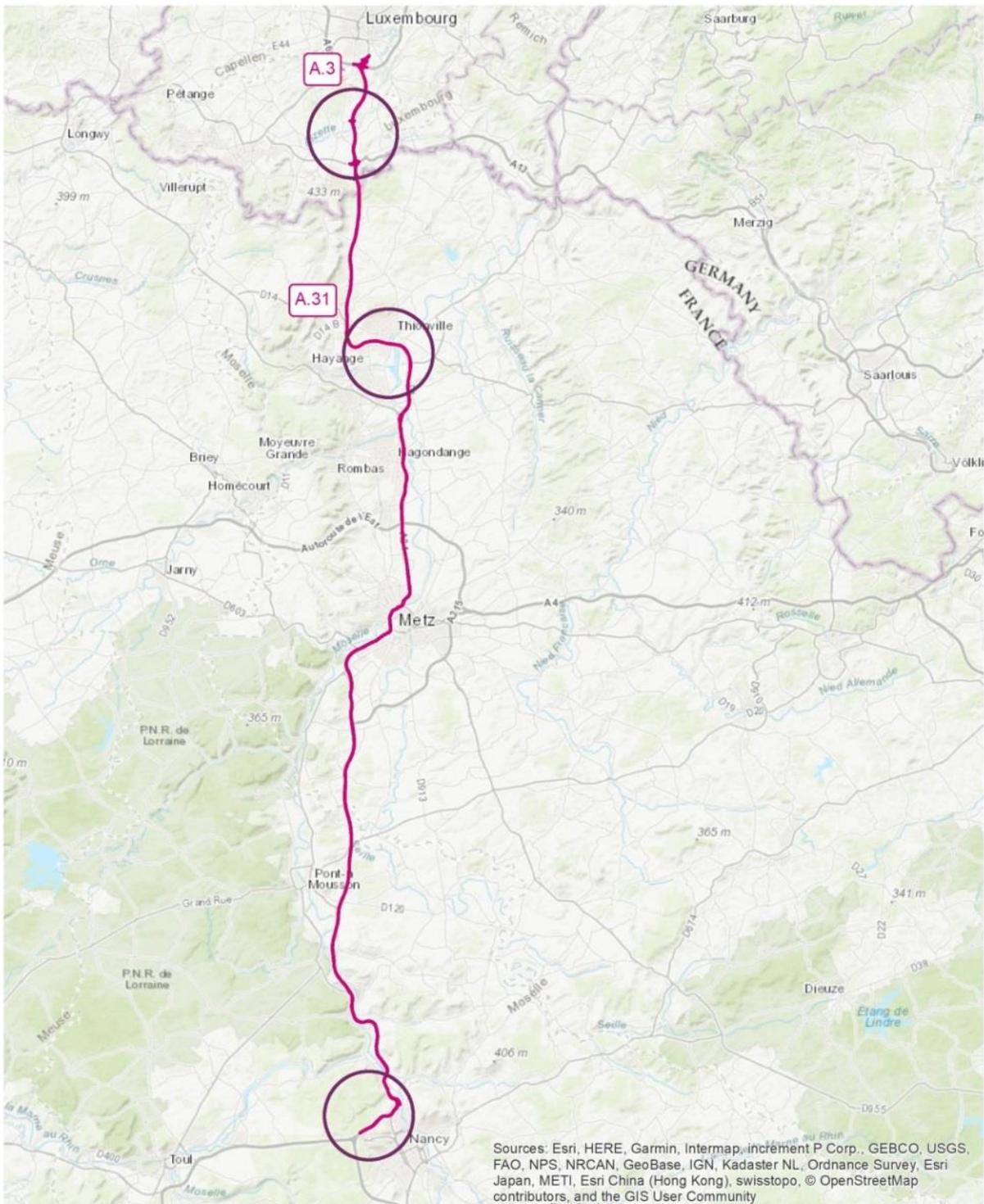
Der WSAGR fordert daher die zügige Realisierung diverser Maßnahmen, mit denen die entscheidenden Flaschenhälse wirksam beseitigt werden.

Der WSAGR betont jedoch, dass es beim Ausbau des Straßennetzes um den Ausbau der Straßenkapazität geht, und also nicht darum wie viele Autos dort zirkulieren können, sondern um ein Maximum von Menschen zu bewegen.

1. A3/A31 Verbesserung der Verbindung zwischen Luxemburg und Nancy.

Die wichtigste Nord-Süd-Achse der Großregion, die A31 in Lothringen, ist heute an mehreren Stellen chronisch überlastet und es erscheint daher notwendig, diese Situation zu verbessern. Diese Autobahn stellt eine wichtige Achse für die Anschlussfähigkeit innerhalb der Großregion dar, insbesondere für den Nord-Süd-Verkehrsfluss (Luxemburg-Lothringen). Sie bildet demnach eine bedeutende Verbindung, die es erlaubt mehrere wichtige Städte im metropolitanen, grenzüberschreitenden und polyzentrischen Kerngebiet der Großregion anzubinden.

Zwei Einzelmaßnahmen sind erforderlich, um eine der Lebensadern der Großregion bedarfsgerecht auszubauen: Umfahrung von Thionville und Autobahnumfahrung Nancy. Ebenfalls wird die Autobahn A3 (das ist der luxemburgische Teil) auf zweimal drei Spuren ausgebaut, wobei die dritte Spur in den Hauptverkehrszeiten für Busse und Fahrgemeinschaften reserviert bleibt. Der WSAGR fordert eine schnelle Realisierung dieser Maßnahmen.



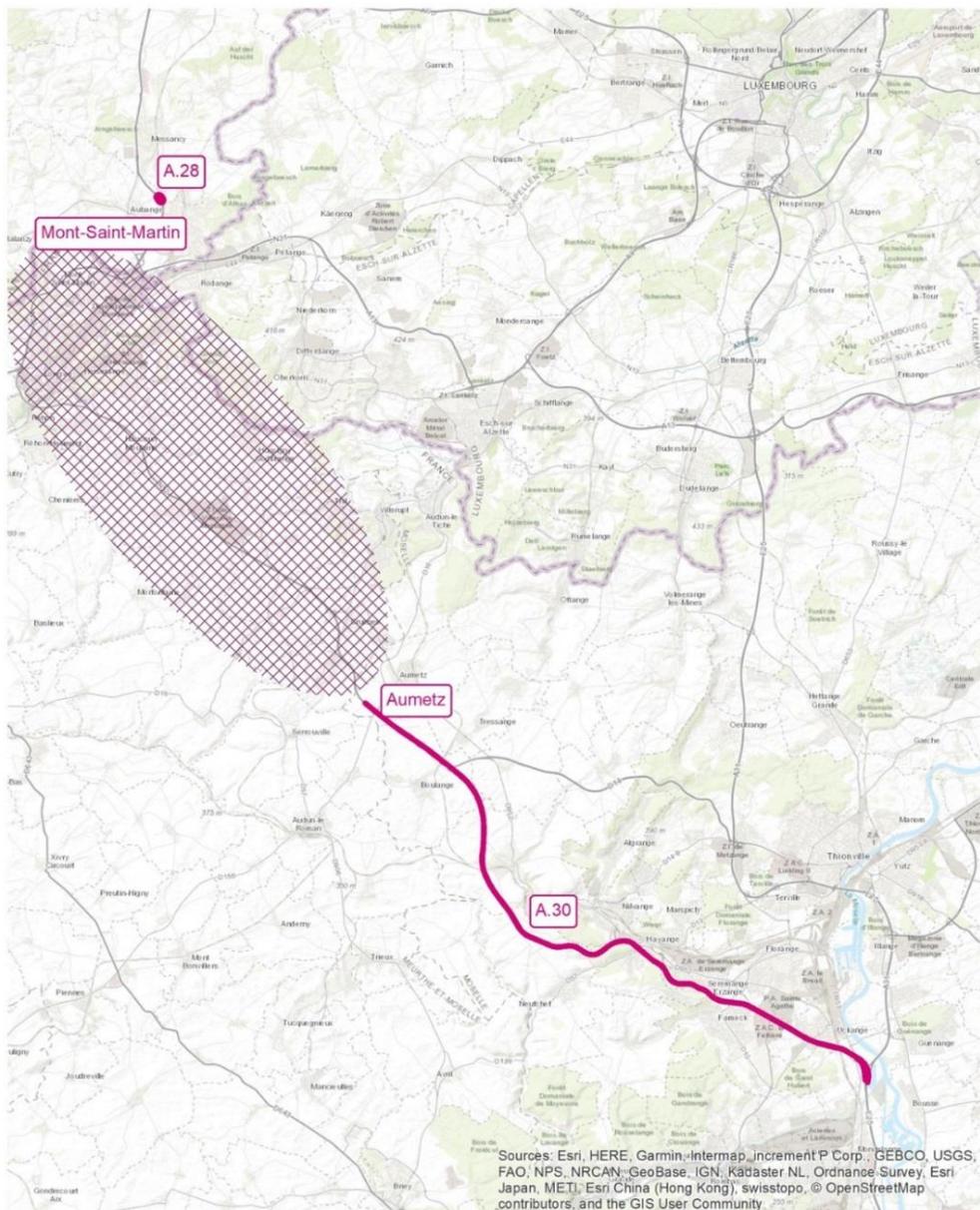
1:450,000



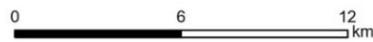
© Verkeiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

2. Anschluss der belgischen A28 an die französische A30

Die Autoroute A30, auch als Autoroute de la vallée de la Fensch bezeichnet, ist eine französische Autobahn mit Beginn in Richemont und aktuellem Ende in Aumetz. Ihre Länge beträgt heute 25 km. Mit der weiteren Planung der Autobahn bis zur belgischen Grenze bei Mont-Saint-Martin sollen weitere 26 km hinzukommen. Da dieses Projekt sich hinzieht, plädiert der WSAGR zumindest für den vierspurigen Ausbau dieser Strecke.



1:180,000

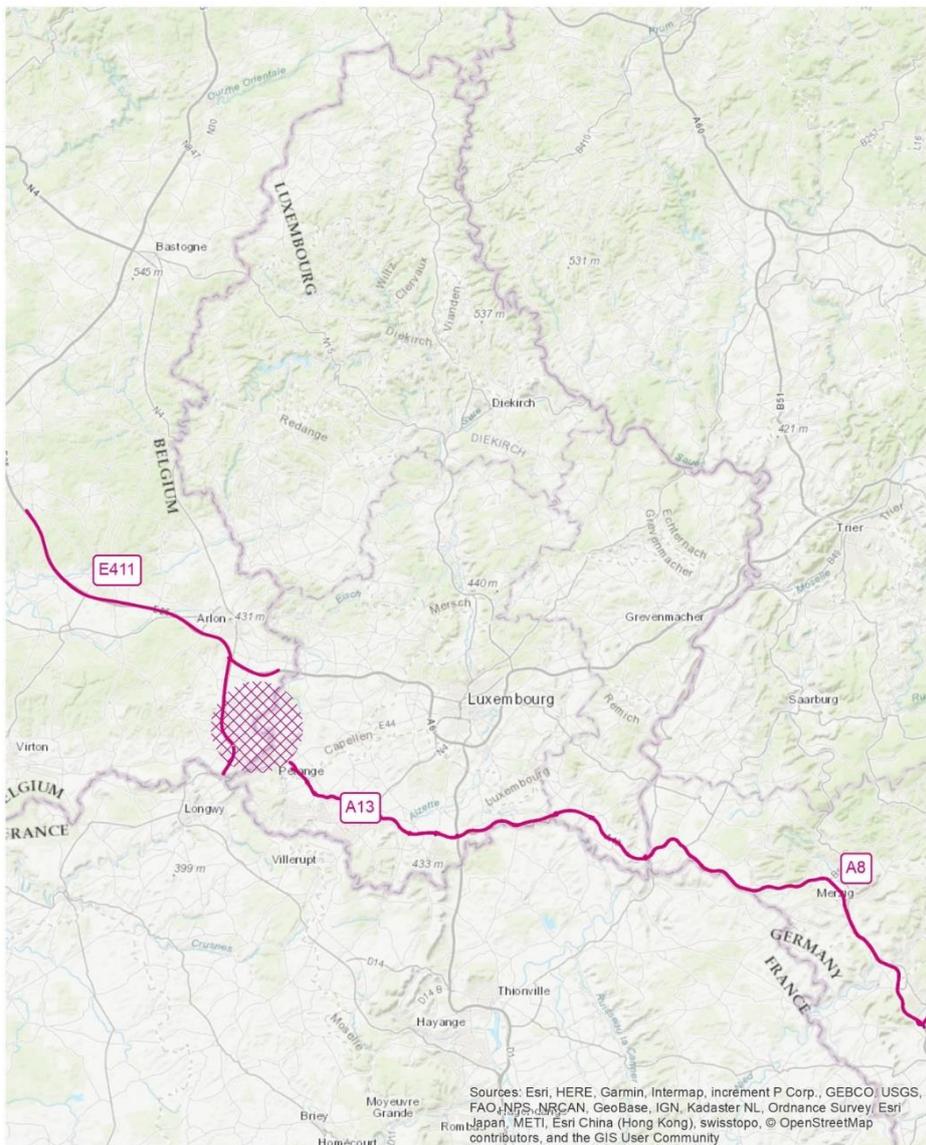


© Verkeërsverbond, 2018

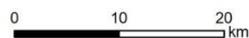
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

3. Fertigstellung der Autobahn, die Wallonien und Luxemburg (A13), sowie das Saarland (A8) verbindet

Hier geht es um den fehlenden Abschnitt zwischen der A13 auf luxemburgischer Seite und der E411 auf wallonischer Seite. Diese Ost-West Verbindung ist unentbehrlich, da sie die Straßenverbindung zwischen Wallonien, dem Saarland und Luxemburg verbessert. Es ist umso wichtiger diese Autobahnverbindung zu verstärken, vor dem Hintergrund, dass kein leistungsfähiges Angebot für den ÖPNV auf dieser Achse besteht. Auf saarländischer Seite wurde vor kurzem die Autobahn auf 2 Spuren in der Höhe von Merzig erweitert. Dies ist nun eine wesentliche Verbesserung der Verbindung. Der WSAGR plädiert also dafür, die fehlenden Teilstücke auf luxemburgischer und wallonischer Seite ebenfalls zu realisieren.



1:450,000



© Verkéiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

4. B50 Wittlich – Rheinböllen

Mit der Fertigstellung des Hochmoselübergangs und der vierspurigen B50 neu zwischen der A1/A60 bei Wittlich und Longkamp wurde am 21. November 2019 eine langjährige Forderung des WSAGR an den Verkehr übergeben. Das Projekt ist Teil einer großräumigen europäischen West-Ost-Achse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und Südwestdeutschland verbinden soll.

Hiermit wurde nicht nur eine Verknüpfung mit dem Rhein-Main-Gebiet, sondern ebenso eine Anbindung an die für die Wirtschaft bedeutsamen ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) hergestellt. Dies ermöglicht nun eine engere wirtschaftliche Verflechtung des Rheinlandes mit der Großregion sowie dem BeNeLux-Raum und auch eine Vernetzung der Luftverkehrsstandorte Frankfurt-Hahn, Frankfurt/Main, Lüttich und Luxemburg. Für die gesamte Region, werden von der Verbindung wichtige Impulse für die wirtschaftliche Weiterentwicklung erwartet. Der WSAGR begrüßt, dass dieses Projekt fertiggestellt ist und verweist darauf, dass um eine durchgehende Leistungsfähigkeit der Strecke zu gewährleisten und damit Entlastungseffekte voll ausschöpfen zu können, eine durchgehende Vierstreifigkeit der gesamten Strecke zu gewährleisten ist.

Ebenfalls weist der WSAGR darauf hin, dass zudem mittelfristig auch ein Ausbau der A60, also des bislang zweistreifigen Streckenabschnitts zwischen belgischer Grenze und der Anschlussstelle Prüm anzustreben ist.

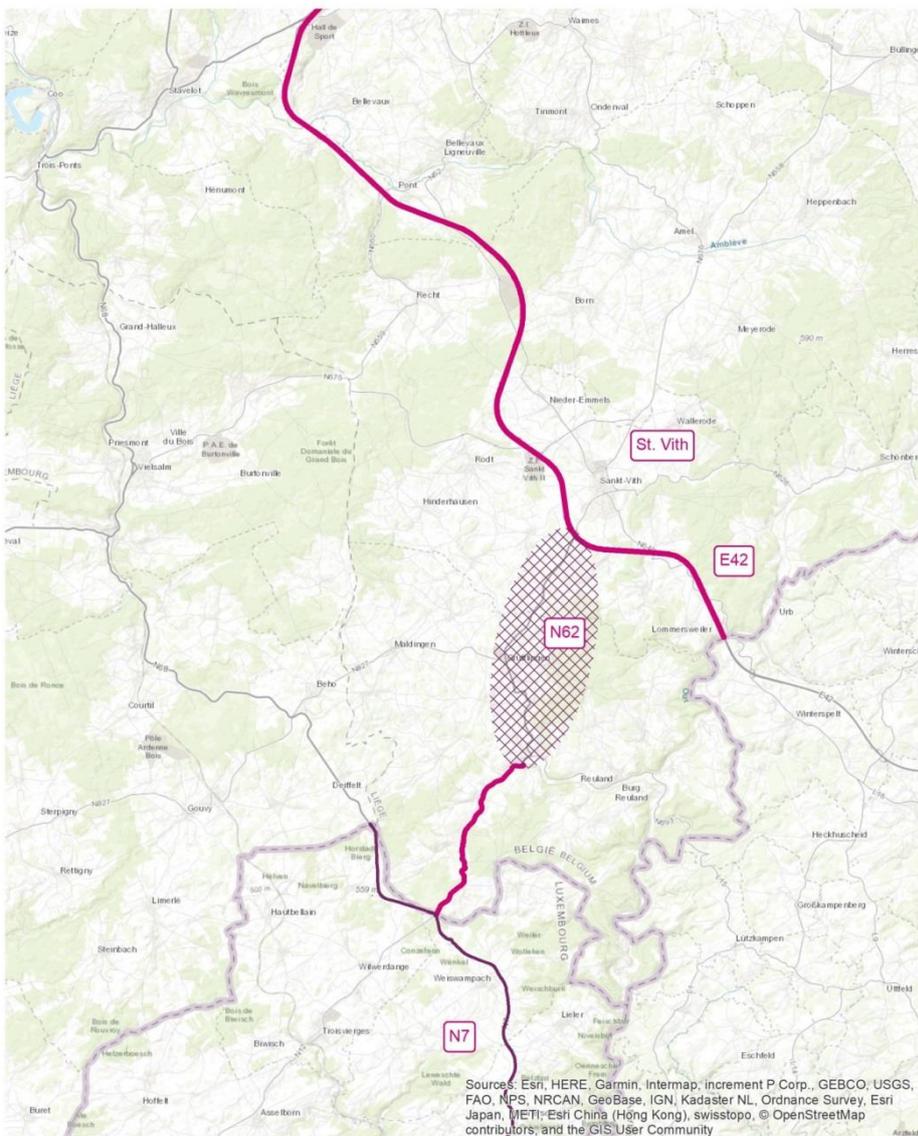
5. A1 Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Blankenheim

Es gilt die Lücke von 25,2 Kilometern zu schließen, also der fehlende Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Blankenheim zur Anbindung der Großregion an den Westen und Norden Deutschlands. Wenn die A1 und die A60 durchgehend befahrbar sind, werden diese über 60 Prozent des regionalen Güterverkehrs aufnehmen und abwickeln. Insbesondere auf den nahezu parallel verlaufenden Fernverkehrsstrecken A61 und B51 würde der A1-Lückenschluss eine deutliche Entlastung bewirken.

Der WSAGR steht hinter dem seit Jahren geforderten A1-Lückenschluss, da dieser in der gesamten Großregion zu einer erheblichen Verbesserung der Erreichbarkeit von Nordrhein-Westfalen führen würde und eine unterbrechungsfreie Autobahnverbindung von Lübeck bis Spanien ermöglichen würde. Durch die Schließung der Lücke der A1 werden sowohl die Erreichbarkeit der Region wesentlich verbessert und als auch Wirtschaft und Tourismus gestärkt. Dies schafft Arbeitsplätze und lässt Ansiedlungen in der Region attraktiver werden.

6. Ausbau der N62 ist als Verbindungsstraße zwischen St. Vith und dem Großherzogtum Luxemburg eine der Verkehrsadern der Großregion

Der WSAGR spricht sich für die Ertüchtigung der luxemburgischen N7 aus, auch als E421 bezeichnet, von Fridhaff nach Wemperhardt. Essenziell ist zudem eine Steigerung der Sicherheit auf der N7. Damit in Verbindung stehend ist auch der Ausbau der N62 auf belgischer Seite von Wemperhardt in Richtung St. Vith erforderlich, wodurch ein besserer Anschluss an die Autobahn E42 (St. Vith – Lüttich) sowie an die E40 (Lüttich - Brüssel bzw. Lüttich – Aachen – Köln - Ruhrgebiet) garantiert wäre. Dieser Ausbau der N62 soll den Durchgangsverkehr aus den Dörfern raushalten. Durch diese beiden Projekte kann eine wirtschaftliche Verbesserung der Nordregion Luxemburgs und der angrenzenden Gebiete in der Wallonie bzw. der deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens erreicht werden.



1:150,000



© Verkéiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

7. Verbindungsqualität Region Trier/Luxemburg sowie Umfahrung Trier

Ein unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit (insbesondere durch Optimierung des ÖPNV/SPNV) entwickeltes Verkehrskonzept, über alle Verkehrsträger hinweg, soll zur Verbesserung der Verkehrssituation im Raum Trier-Luxemburg beitragen. Ziel ist, durch die Realisierung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes eine Optimierung der Verkehrssituation zu erreichen.

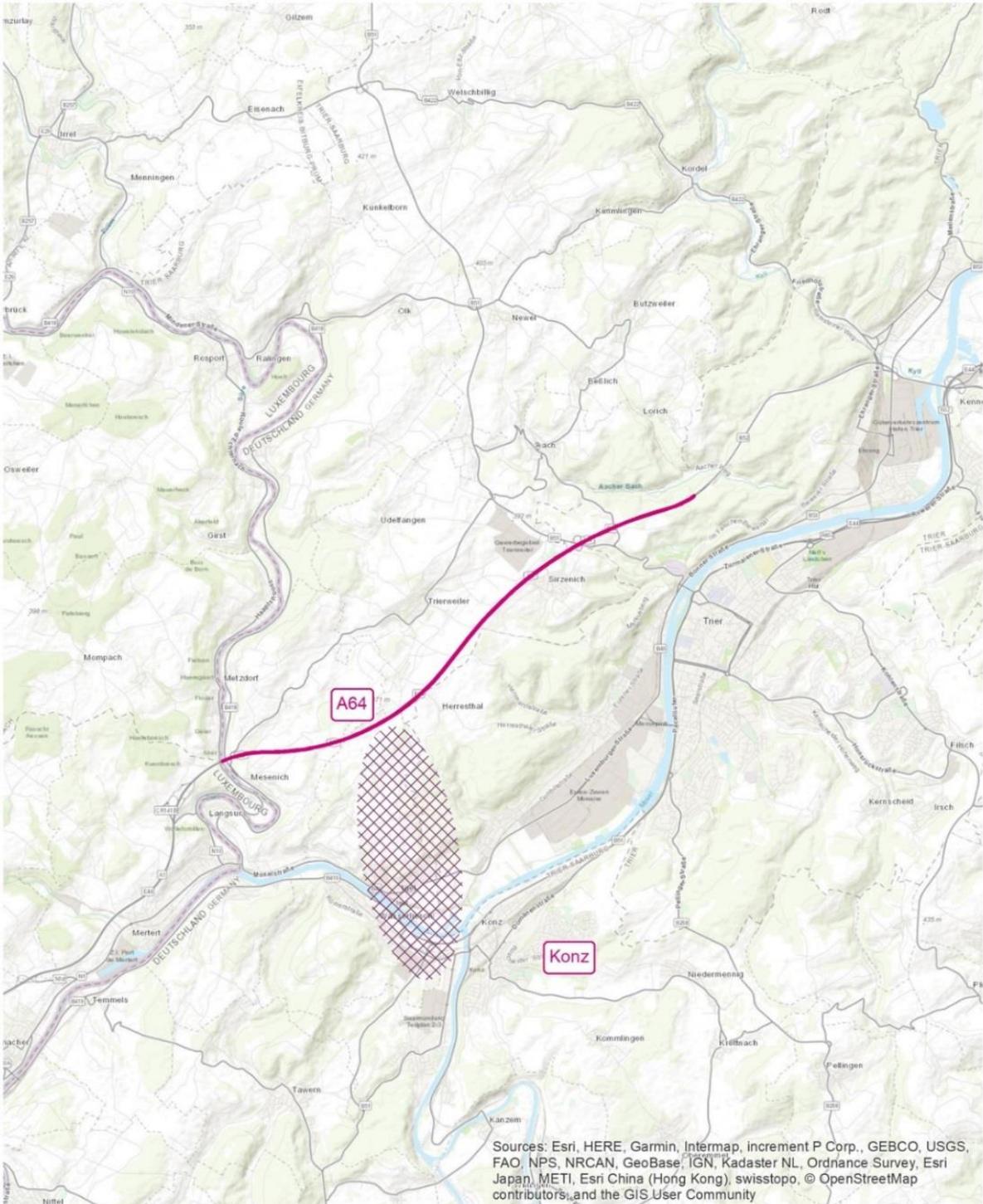
Von großer Bedeutung für die Verbindung der Wirtschaftsräume Luxemburg und Trier ist die Westumfahrung Trier mit neuer Moselbrücke bei Konz und nachfolgendem Moselaufstieg zur A64. Unternehmer und Arbeitnehmer beider Länder müssen heute erhebliche Umwege mit großen Zeitverlusten in Kauf nehmen. Da die Westumfahrung den Wirtschaftsverkehr zwischen beiden Zentren nachhaltig fördern würde und die Bevölkerung im Trierer Talkessel von Lärm und Schadstoffemissionen entlastet werden würde, fordert der WSAGR eine schnelle Umsetzung dieser Projekte.

Ebenfalls eine langjährige Forderung des WSAGR ist die Nordumfahrung Triers mit Anbindung über das Moseldreieck nach Norden (Lückenschluss A1) und nach Osten (B50 neu). Die Nordumfahrung Trier ist von erheblicher Bedeutung, besonders für den Ost-West-Verkehr innerhalb der Großregion. Die heutige Verkehrsführung hat erhebliche Umwege und Staus zur Folge. Da eine zeitnahe Umsetzung derzeit leider nicht zu erwarten ist, sollten aufgrund der Dringlichkeit bereits im Vorfeld Möglichkeiten einer Ertüchtigung der Bestandsstrecke A 64/ B 52/ A 602 geprüft werden (u.a. Ausbau der "Biewerbachtalbrücke" und Ausbau Knoten "Kenner Haus").

8. Umsetzung der Nordsaarlandstraße

Die Nordsaarlandstraße soll weitestgehend auf bereits vorhandenen Landstraßen zur Bundesstraße ausgebaut werden und die A8 bei Merzig mit der A1 bei Nonnweiler verbinden. Mit der Realisierung würden große Teile des Nordsaarlandes und des Hochwaldes an das Fernstraßennetz angeschlossen werden. Auch im grenzüberschreitenden Verkehr hat das Projekt einen Nutzen. Reisende aus dem Westen der Großregion können schneller in den Osten fahren, ohne den Umweg über Saarbrücken zu nehmen. Das spart Zeit und Emissionen.

Der WSAGR spricht sich dafür aus, für die Umfahrung von Merzig schnellstmöglich und im Einvernehmen mit der Bundeswehr, die im Umfeld von Merzig eine Kaserne betreibt, eine Lösung zu finden, um die Nordsaarlandstraße im Ganzen zu realisieren.



1:100,000



© Verkéiersverbond, 2018
Carte de base: © ACT / www.geoportail.lu

VII WEITERE BEREICHE

1. Mobiregio, gemeinsame Kommunikationsstrategie für den öffentlichen Personenverkehr und alternative Mobilitätsformen

Das Projekt *Mobiregio* hat eine Mobilitätsverlagerung auf öffentliche und alternative Mobilitätsformen als Zielsetzung. Es gilt, die Netzwerkbildung der Akteure der Grenzregion zu fördern.

Semestrielle Treffen der „*Communication Taskforce Mobiregio*“ sollen die Arbeitspakete definieren, so dass grenzübergreifende Aufklärungskampagnen bezüglich alternativer Verkehrsformen (ÖPNV, P+R, Mitfahrerparkplätze und –systeme, Sanfte Mobilität) eingeführt werden können.

Die „*IT-Taskforce Mobiregio*“ soll eine Weiterentwicklung des bestehenden Mobilitätsportals der Großregion *Mobiregio* analysieren. Die nächsten Schritte könnten die Integration der Tarifwelt sowie die multimodale Fahrplanauskunft und Integration alternativer Mobilitätsformen sein. Eine Verlinkung von *Mobiregio* auf Eventportalen könnte ebenfalls die nachhaltige Mobilität im Freizeitverkehr innerhalb der Großregion begünstigen.

Alle zwei Jahre sollte eine Konferenz mit dem Titel „*Nahverkehrstag der Großregion*“ organisiert werden und somit alle Akteure im Bereich alternativer Mobilität der Großregion zusammenführen. Themenforen, Fachvorträge und Diskussionsrunden sowie eine Fachmesse könnte diese Veranstaltung abrunden.

Mit allen Teilregionen sollte geprüft werden, ob die Schaffung eines EVTZ (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit) die angemessene Struktur für die weitere Umsetzung der *Mobiregio*-Idee sein könnte.

2. Telearbeit als ergänzende, flexible und familienfreundliche Arbeitsform

Die Arbeitsgruppe sieht durch die Digitale Revolution ein gewisses Potenzial im Themenfeld der Telearbeit. Arbeitgeber sparen auf diese Weise Büroflächen und Mitarbeiter Arbeitswege. Flexible Arbeitsmodelle entzerren Pendlerströme und entlasten unsere Straßen sowie den ÖPNV. Die strikten Ausgangsbeschränkungen wegen der SARS-CoV-2-Pandemie hatten ab Mitte März des Jahres 2020 zur Folge, dass viele Arbeitnehmer regen Gebrauch vom Homeoffice gemacht haben.

Was der Umstellung auf mehr Homeoffice im Weg steht, das sind steuerliche Aspekte für Beschäftigte, in Luxemburg, die aber in benachbarten Ländern wohnen. So ist die Zahl von Arbeitstagen begrenzt, die außerhalb der Grenzen Luxemburgs geleistet werden. Für belgische Pendler gelten unter normalen Umständen 24 Arbeitstage im Jahr, für deutsche Pendler 19 und für französische Pendler 29. Jeder weitere Arbeitstag über diese Toleranzschwelle wird im Wohnsitzland des Pendlers besteuert.

Während der Corona-Krise hatten sich Luxemburg und die Nachbarländer auf eine Lockerung der Toleranzschwelle geeinigt. So wurde eine Ausnahmebestimmung vereinbart, dass Telearbeitstage im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bei der Bestimmung der für Grenzgänger geltenden Sozialversicherungsgesetzgebung nicht zu berücksichtigen sind. Diese Ausnahmeregelung wurde dann auch bis zum 31. Dezember 2020 verlängert.

Die Arbeitsgruppe empfiehlt dem Gipfel der Großregion die Rahmenbedingungen und Potenziale der Telearbeit genauestens zu analysieren und diese anschließend anzupassen, um gegebenenfalls die Möglichkeit auf Telearbeit – auf für Grenzpendler- gesetzlich zu verankern.

3. Stärkung der Fahrradkultur in der Großregion

Die Arbeitsgruppe spricht sich für eine Stärkung der Fahrradkultur in der Großregion aus. Speziell während des Lockdowns wegen der Corona-Pandemie haben viele Menschen erkannt, dass sie mit dem Rad besser zur Arbeit kommen – ohne mit dem Auto im Stau zu stehen und ohne die Enge der öffentlichen Verkehrsmittel. Es ist nicht nur ein Hype, sondern immer mehr Menschen erkennen die Vorteile des Fahrrads, nicht nur im Sport, sondern genauso im alltäglichen Verkehr. Das Fahrrad bietet gute Lösungen für viele Herausforderungen in der Stadt und auf dem Land. Dieses positive Bild sollte sich auch in der Politik festsetzen, damit diese die nötigen Ausgaben für neue Fahrradwege, für die Förderung des Radverkehrs und die Infrastruktur (vor allem sichere Abstellmöglichkeiten) bereitstellt.

Neben den touristischen Radverkehren sollten besonders Alltagsradverkehre durch die Schaffung von ausgewiesenen Fahrradrouten attraktiver gestaltet werden. In diesem Sinne sollten Fahrradschnellwege zwischen den Hauptzentren (Arbeits- und Freizeitverkehr) geschaffen werden. Dabei sollte der Einsatz von Pedelecs und E-Bikes als Chance wahrgenommen werden, um zusätzliche Nutzergruppen für das Fahrrad als umweltfreundliches Transportmittel zu gewinnen.

4. Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes verändern

Eine der effizientesten Stellschrauben für eine Senkung des Verkehrsaufkommens und damit von Lärm und Umweltbelastung ist die Parkraumbewirtschaftung. Selbstverständlich sollte auf ein Parkraummanagement, das eine wirtschaftlich tragbare Balance zwischen Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstädte ermöglicht, geachtet werden. Allgemein sollten grenzübergreifende Kriterien für eine ausgereifte Parkraummanagementstrategie ausgearbeitet werden.

Neue Wirtschaftsaktivitäten und neue Wohnsiedlungen sollten nur noch an Orten gefördert werden, wo eine gute ÖPNV-Anbindung bereits vorhanden ist. Für den Fall wo noch gar keine Anbindung vorhanden ist, sollte zumindest von Anfang an die Möglichkeit einer adäquaten ÖPNV-Anbindung geplant und diese auch später umgesetzt werden. Bereits bestehende Gewerbegebiete sollten noch besser an das ÖPNV-Netz angebunden werden.

Die Arbeitsgruppe plädiert für einen intensiven grenzüberschreitenden Austausch über Best Practices bei der Reduktion von Schadstoffemissionen im Straßenverkehr. Hierbei sollten die Umweltaspekte (Luft- und Lärmbelastung) in den urbanen Zentren stärker berücksichtigt werden.

Ebenfalls interessant könnte eine Aufwandsentschädigung pro Kilometer (incentives, sprich direkte finanzielle Anreize) bei Nutzung des ÖPNV oder von aktiven Mobilitätsformen (Fahrrad; Zu Fuß gehen) sein. Incentives könnte auch eine Förderung des Jobtickets im grenzüberschreitenden Verkehr sein.

5. Multimodale Mobilität voranbringen

Nach Einschätzung der Arbeitsgruppe Verkehr ist der multimodalen Mobilität eine besondere Bedeutung beizumessen und dementsprechend die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel mit anderen Mobilitätsangeboten voranzutreiben und als Gesamtsystem zu optimieren. Für die Zukunft ist es wichtig, in Mobilitätsketten zu denken. Wichtig sollte sein, welche Anforderungen ich habe und wie sich die verschiedenen Verkehrssegmente ergänzen. Wie kann ich auf der Schiene, auf der Straße, zu Wasser und in der Luft Mobilitätsketten

bilden, wie das Fahrrad und die Wege zu Fuß einbeziehen? Die Mobilität muss einfach verständlich und zugänglich sein. Die Möglichkeiten der Digitalisierung unterstützen diese notwendige Vernetzung.

6. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich Tarifprodukte

Die Großregion sollte untersuchen inwieweit ein gemeinsames grenzüberschreitendes Tarifprodukt für die Großregion von Nutzen wäre. Hierbei sollte auf eine Vereinfachung der Vertriebs-, Clearing- und Kontrollwege geachtet werden.

Im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr sollten die Taxen, die beim Grenzübertritt erhoben werden, endlich der Vergangenheit angehören. Somit sollten beispielsweise regionale und nationale Angebote von SNCF, SNCB und DB bis zum ersten Haltebahnhof der CFL gelten.

Darüber hinaus schlägt die Arbeitsgruppe vor, dass eine verkehrsträgerübergreifende Anerkennung der grenzüberschreitenden Tariffkarten umgesetzt werden sollte. Somit könnte beispielsweise ein Inhaber eines Hin- und Rückfahrtscheines für den Bus von Luxemburg nach Trier auch mit dem Zug wieder zurückfahren. Ebenfalls wurde vorgeschlagen, dass eine harmonisierte Lösung für das Nutzen des Jobticketangebots im grenzüberschreitenden ÖPNV von allen Akteuren angestrebt werden sollte.

Eine weitere innovative Idee aus der Arbeitsgruppe ist, dass auf ein *Pay-as-you go-Bezahlschema* im gesamten ÖPNV der Großregion hingearbeitet werden sollte. Dies würde konkret bedeuten, dass Kosten immer nur für das gerade tatsächlich genutzte Verkehrsmittel entstehen. Eine Clearing-Plattform in einem Hintergrundsystem, sollte dann abrechnen und anschließend dem jeweiligen Dienstleister das ihm zustehende Geld zu kommen lassen.

7. Chancen des autonomen Fahrens nutzen und Großregion zu einer Pilotregion entwickeln

Die AG Verkehr des WSAGR sieht große Chancen in der Automatisierung des Verkehrs für die Mobilität der Zukunft in der Großregion, da es sicherer ist und den Verkehr effizienter lenken kann. Dadurch werden Unfälle und Staus verhindert. Vor diesem Hintergrund hat sich die AG in einer Sitzung explizit mit diesem Thema beschäftigt und Experten eingeladen.

In der Region gibt es bereits ein grenzüberschreitendes Testfeld für automatisiertes Fahren, das wichtige Erkenntnisse über das Fahren in der Zukunft liefert. Darüber hinaus untersuchen Wissenschaftler im Rahmen des Projekts TERMINAI, wie sich auch der ÖPNV automatisieren lässt. Bei ermutigenden Ergebnissen sollte die Großregion die Chance ergreifen und sich als Pilotregion für automatisiertes Fahren ins Gespräch bringen. Dieses Vorhaben kann sich auch positiv auf die Automobilproduktion in der Großregion auswirken, da sich die Unternehmen quasi vor Ort über die Bedarfe der Mobilitätsteilnehmer und die Akzeptanz informieren können.

VIII ZUSAMMENFASSUNG:

Im Schienenverkehr fordert der WSAGR:

- die Umsetzung des Bahnprojektes Eurocaprail auf der Schienenachse Brüssel-Luxemburg-Straßburg, v.a. zur Verbesserung der Verbindung Luxemburg-Brüssel;
- den Ausbau und Beschleunigung der Hochgeschwindigkeitsstrecke LGV OST, POS Nordost, also zwischen Baudrecourt und Mannheim, um die Großregion über Saarbrücken und Kaiserslautern noch besser an die Rhein-Rhône-Achse und Paris anzubinden;
- den Ausbau der Moselstrecke (Nancy-Metz-Apach-Perl-Trier-Koblenz);
- die Reaktivierung der Bahnstrecke Zweibrücken-Homburg;
- eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Dillingen-Bouzonville;
- die Anbindung des Kirchbergs an das luxemburgische Schienennetz, sowie den Ausbau des Hauptbahnhofs der Stadt Luxemburg;
- den Ausbau der direkten Bahnverbindungen zwischen den Städten der Großregion;
- den Ausbau der Strecke Luxemburg-Lüttich, dies um die Kapazitäten zu erhöhen;
- Reaktivierung der Zugstrecke Libramont-Bastogne-(Wiltz);
- den Ausbau der Eifelstrecke (Luxemburg-Gerolstein-Köln);
- die Verlegung des TGV-Bahnhofs der Gare Lorraine de Louvigny nach Vandières (nördlich von Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle)).
- RER ähnliche Taktfrequenz auf Strecke Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg.

In Sachen Busverkehr, fordert der WSAGR:

- dass all die zur Verfügung stehende Kundeninformation zum grenzüberschreitenden Busangebot noch besser vermarktet werden sollte;
- dass auch das Angebot von grenzüberschreitenden Buslinien, die von eigenwirtschaftlich fahrenden Unternehmen getätigt wird, ebenfalls in die gängigen Fahrplanauskünfte integriert werden sollte;

Beim Verkehr auf der Wasserstraße, setzt der WSAGR sich dafür ein:

- dass die Sanierung der Moselschleusen, einschließlich der Ausstattung mit jeweils einer zweiten Schleusenkammer zu beschleunigen ist;
- dass die Mosel und die Saône durch einen schiffbaren Kanal verbunden wird., damit eine durchgehende Verbindung von Nord- und Ostsee bis zum Mittelmeer geschaffen wäre, welche auch die Großregion hervorragend an das europäische Wasserstraßennetz anbinden würde.

Zum Thema Straßenverkehr fordert der WSAGR die Realisierung folgender Maßnahmen:

- Die Verbesserung der Verbindung zwischen Luxemburg und Nancy (A3/A31).
- Den Anschluss der belgischen A28 an die französische A30.
- Die Fertigstellung der Autobahn, die Wallonien und Luxemburg (A13), sowie das Saarland (A8) verbindet.
- B50 Wittlich- Rheinböllen: Der WSAGR begrüßt die Fertigstellung, verweist jedoch darauf, dass um eine durchgehende Leistungsfähigkeit der Strecke zu gewährleisten und damit Entlastungseffekte voll ausschöpfen zu können, eine durchgehende Vierstreifigkeit der gesamten Strecke zu gewährleisten ist.

- A1 Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Blankenheim: Der WSAGR steht hinter dem seit Jahren geforderten Lückenschluss, da dieser der gesamten Großregion zu einer erheblichen Verbesserung der Erreichbarkeit von Nordrhein-Westfalen führen würde, sowie eine unterbrechungsfreie Autobahnverbindung von Lübeck bis Spanien ermöglichen würde.
- Den Ausbau der N62 auf wallonischer Seite. Als Verbindungsstraße zwischen St-Vith und dem Großherzogtum Luxemburg ist dies eine der Verkehrsadern der Großregion.
- Eine Verbesserung der Verbindungsqualität in der Region Trier/Luxemburg, sowie eine Umfahrung von Trier.
- Umsetzung der Nordsaarlandstraße

In folgenden Bereichen sieht der WSAGR ebenfalls Handlungsbedarf:

- Vertiefung des Projektes Mobiregio – gemeinsame Kommunikationsstrategie für den Umweltverkehr.
- Telearbeit als ergänzende, flexible und familienfreundliche Arbeitsform auch grenzüberschreitend ermöglichen und dazu eine gesetzliche Regelung finden.
- Stärkung der Fahrradkultur in der Großregion.
- Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes verändern.
- Im Zeitalter der Digitalisierung sollte die Chance einer intelligenten und vernetzten Mobilität genutzt werden. Die Möglichkeiten der Digitalisierung unterstützen die notwendige Vernetzung aller Verkehrsträger, damit die multimodale Mobilität vorangebracht wird.
- Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich Tarifprodukte
- Die Entwicklungspotentiale der Elektromobilität und Chancen des autonomen Fahrens nutzen.

Dezember 2020

Vorsitzender: Gilles Dostert

Stellvertretender Vorsitzender: René Birgen