

NORDSTAD – EXPRESS

Realistischerweise werden die Planungen zur Nordstad wohl noch längere Zeit in Anspruch nehmen und die Umsetzung, sollte Sie denn tatsächlich beschlossen werden, wird selbstverständlich etappenweise erfolgen. Um den Benutzern des öffentlichen Transports bereits kurzfristig möglichst umfangreiche Angebots- und Komfortverbesserungen bieten zu können, muss beim Aufbau eines modernen Nahverkehrssystem ebenfalls etappenweise vorgegangen werden. Dabei gilt es insbesondere so schnell wie möglich die Auslastung bereits bestehender Infrastrukturen zu optimieren.

Der schrittweise Ausbau eines auf dem modernen Schienenverkehr basierenden zukunftsorientierten Transportsystems könnte wie folgt verlaufen:

- Die heute zur Verfügung stehende Bahnlinie Ettelbrück – Diekirch hat noch erhebliche Kapazitätsreserven. Diese sollten kurzfristig, das heisst schon im Laufe der kommenden Fahrplanperiode voll ausgenutzt werden, in dem mehr Züge eingesetzt und vor allem regelmässig umsteigfreie Verbindungen über Ettelbrück hinaus nach Luxemburg Stadt und nach Norden angeboten werden. Die aktuelle Bahnlinie ist mit zusätzlichen Haltestellen im Bereich Ingeldorf auszustatten. Im Hinblick auf eine Integrierung der Bahnlinie in den „Boulevard Urbain“ sollten diese zunächst in kostengünstiger Bauweise, jedoch ohne Komfortminderung hergestellt werden, damit sie später problemlos angepasst werden können.
- Geprüft werden sollte insbesondere die kurzfristige Einführung eines „NORDSTAD-EXPRESS“, eine Zugverbindung zwischen Diekirch und Luxemburg Stadt, welche stündlich ohne Halt zwischen Luxemburg Stadt und Colmar-Berg verkehrt, jedoch zwischen Colmar-Berg und Diekirch alle Nordstad – Haltestellen bedient. Diese zusätzlichen Züge würden eine wesentliche Komfortverbesserung für die Einwohner der Nordstad und ihrer Umgebung darstellen und könnten ausserdem in den Spitzenstunden die Züge von Luxemburg nach Ulflingen merklich entlasten. Im als Umsteigebahnhof sehr gut geeigneten Bahnhof Diekirch, sollte Buskorrespondenz z.B. in Richtung Echternach und Vianden angeboten werden.
- In einer weiteren Etappe wäre die Bahnlinie Ettelbrück – Bissen zu modernisieren und zu elektrifizieren, damit sie zukünftig ebenfalls dem Personenverkehr dienen kann. Eine zusätzliche Haltestelle Ettelbrück / „Zigarrettenfabrik“ wäre empfehlenswert, so könnten die Ettelbrücker Industriezone und die cité J-P. Thill gut vom Schienenpersonennahverkehr bedient werden. Alle bislang erwähnten Verbesserungsmassnahmen können übrigens mit dem konventionellen, derzeit vorhandenen Bahnmaterial durchgeführt werden.
- Ein neuer Streckenabschnitt von Diekirch Bahnhof bis Gilsdorf (später, bei Bedarf, ausbaufähig in Richtung Bettendorf), welcher so nahe wie möglich an das Zentrum von Diekirch herangeführt werden sollte, stellt eine nächste Etappe dar. Bei seiner Inbetriebnahme muss allerdings Zweisystem Stadtbahn Material zur Verfügung stehen, da dieser neue Abschnitt wohl zum Teil als Strassenbahn ausgeführt werden muss. Ab diesem Zeitpunkt könnte die Nahverkehrsbedienung im Bereich der Nordstad ganz oder teilweise auf dieses Stadtbahn Material umgestellt werden. Ausser den Linien Ettelbrück-Diekirch-Gilsdorf und Ettelbrück-Bissen kann dieses moderne Niederflurrollmaterial auch auf direkten, umsteigefreien Verbindungen nach Luxemburg, Wiltz und Ulflingen eingesetzt werden.
- Mittelfristig wäre zusätzlich eine neue Linie von Ettelbrück nach Warken, welche somit auch Lycée Technique und Hopital St.Louis bedient, wünschenswert.
- Im Fall einer Realisierung des Boulevard Urbain auf der Zentralen Achse sind selbstverständlich je nach Bedarf noch zusätzliche Haltestellen anzulegen. Die heutige

klassische Bahntrasse ist in eine, in den Boulevard Urbain integrierte Stadtbahntrasse umzubauen. Vorschlag: Rasengleise würden eine attraktive und zudem Lärm schluckende Bauform darstellen.

Es versteht sich von selbst, dass die Buslinien schrittweise anzupassen sind, um unsinnige Doppelführungen und somit Belastungen von Mensch und Umwelt zu vermeiden. Bequeme, überdachte Umsteigehaltestellen sind an den jeweiligen Endpunkten einzurichten. Innerstädtische Bereiche, welche nicht vom SPNV erfasst werden sollten zukünftig bedarfsgerecht mit Kleinbussen bedient werden. Die Einführung eines Rufbussystems sollte geprüft werden.

Mit diesem innovativen und umweltschonenden Konzept erhält die Nordstadt ein zukunftsorientiertes Mobilitätssystem, das in der ganzen Region Vorzeigecharakter hat.

Das bislang seitens der Planer favorisierte, ausschliesslich auf Busse basierte Mobilitätskonzept wird, wie bereits festgestellt, keineswegs in der Lage sein die Mobilitätsbedürfnisse der modernen Nordstad auch nur annähernd zu befriedigen, dies weder kurz- noch langfristig.

Zum einen stellen die Abgase der Dieselse auf einer zukünftig dichter bewohnten Zentralen Achse eine die Lebensqualität der Anwohner und die Attraktivität des neuen Zentrums der Nordstad erheblich mindernde Belastung dar.

Zum anderen wird die hohe Zahl der zur Erreichung eines dichten Taktes erforderlichen Busse zwar auf den geplanten Busspuren der Zentralen Achse ungestört zirkulieren können, jedoch in Ettelbück und Diekirch zu einer weiteren Verschärfung der heute schon prekären Verkehrssituation führen. Die Busse werden im Stau stecken bleiben.

Das Ziel muss also sein, die Zentrale Achse und die Ortschaften weitgehend von Bussen zu entlasten. Die freien Kapazitäten der Bahn sollen optimal ausgenutzt werden und der SPNV Rückgrad der Mobilität in der Nordstad werden.

Guy Mathey, Stegen
guy.mathey@pt.lu
Tel. 691 49 37 68