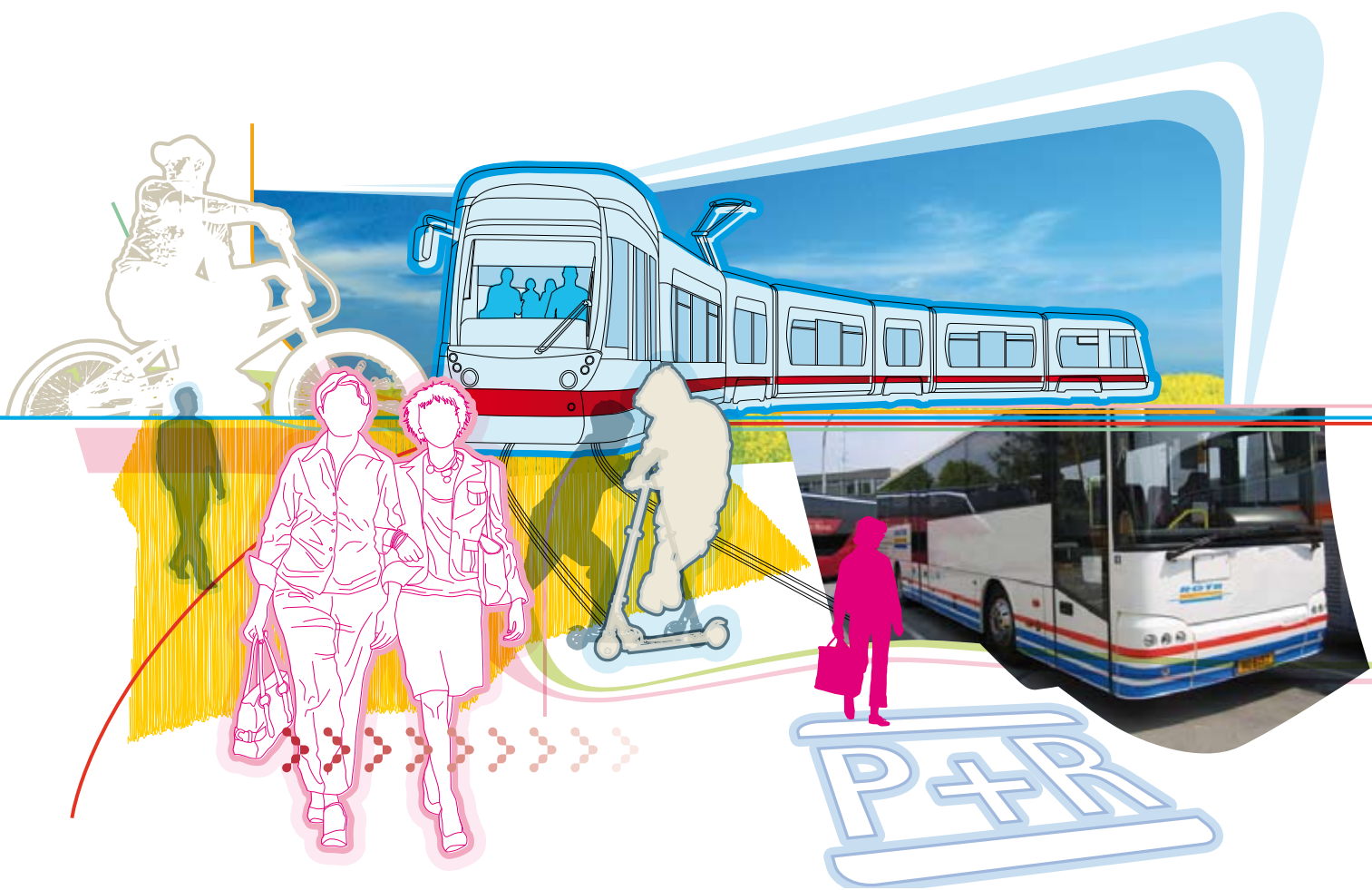


mobil 2020

Mobilitéé déi beweegt



MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Préface

Vorwort

2
—
3

Pour une meilleure qualité de vie...

Depuis la nuit des temps, le transport de personnes et de marchandises fait l'objet de débats animés. La mobilité est quasiment devenue un besoin élémentaire pour l'homme et est aujourd'hui perçue comme une condition essentielle à l'organisation sociale et au développement économique.

En outre, il apparaît de plus en plus évident que les transports publics sur route et en particulier sur rail, sont à considérer comme une alternative valable au trafic individuel, et ceci aussi bien au niveau du transport de personnes que de marchandises. Seule une combinaison intelligente de la route et du rail – du train, de l'autobus, de la bicyclette et de la marche – peut nous offrir une mobilité qui soit en mesure d'associer le confort des personnes à la protection de l'environnement.

La présente brochure offre un bref aperçu des projets en cours dans le cadre du concept de mobilité intégré «mobil 2020» qui, dans le domaine des infrastructures, met l'accent sur une amélioration sensible de l'offre ferroviaire. Les gares périphériques – à Dommeldange, Howald, Cessange et Luxembourg-Kirchberg – y ont été intégrées au même titre que la future gare Belval-Usines, le nouvel axe reliant la Gare Centrale à Kirchberg en passant par l'aéroport de Findel, le projet du tram léger à Luxembourg-ville,

Für eine bessere Lebensqualität...

Seit Menschengedenken steht der Personen- und Gütertransport im Mittelpunkt angeregter Debatten. Mobilität stellt geradezu ein Grundbedürfnis der Menschen dar und ist heutzutage als unabdingbare Voraussetzung sozialer Organisation und wirtschaftlicher Entwicklung zu verstehen.

Dabei kommt immer stärker die Erkenntnis zum Vorschein, den öffentlichen und schienengebundenen Verkehr als sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu betrachten, und dies sowohl im Bereich des Personen- als auch des Gütertransports. Nur durch einen intelligenten Mix von Straßen- und Schienenbenutzung, von Zug, Bus, Fahrrad und Initiativen für Fußgänger, werden wir eine Mobilität erreichen, die den Komfort der Menschen und den Schutz der Umwelt in Einklang bringt.

Die vorliegende Broschüre bietet einen gebündelten Überblick über die laufenden Projekte des integrierten Mobilitätskonzepts „mobil 2020“, dessen Prioritätensetzung im Infrastrukturbereich vor allem eine deutliche Verbesserung des schienengebundenen Angebots anstrebt. Die Peripheriebahnhöfe Dommeldange, Howald, Cessange und Kirchberg gehören ebenso zu diesem Konzept wie der neuzuschaffende Bahnhof Belval-Usines, die Neubaustrecke Hauptbahnhof-Kirchberg via Findel, das Tramprojekt in Luxemburg-Stadt, das Verkehrskonzept Nordstad oder auch

Page / Seite

- 4 - 14 _____ Réseau ferré / Schienennetz
- 15 - 17 _____ Gare Centrale et gares périphériques / Hauptbahnhof und Peripheriebahnhöfe
- 18 - 19 _____ Tram léger / Straßenbahn
- 20 - 21 _____ Offre régionale transfrontalière / Regionales grenzüberschreitendes Angebot
- 22 - 23 _____ Offre internationale / Internationales Angebot
- 24 - 27 _____ Concept bus national / Landesweites Buskonzept
- 28 - 29 _____ P&R (Park & Ride)
- 30 - 31 _____ Mobilité douce / Sanfte Mobilität
- 32 - 35 _____ Centrale de Mobilité / Mobilitätszentrale
- 36 - 39 _____ Transport de fret par rail / Schienengüterverkehr

le concept de mobilité Nordstad ainsi que la mise à deux voies de la ligne Pétange-Luxembourg. De nouvelles lignes de Luxembourg vers Esch-sur-Alzette et vers Bettembourg suivront.

Dans ce contexte, le slogan de cette brochure, «Mobilitééi déi beweegt», prend toute sa signification: la politique des transports doit avoir pour objectif premier de créer les infrastructures permettant aux personnes et aux marchandises d'être «en mouvement», sans toutefois perdre de vue que les concepts et les offres en matière de mobilité ne sont acceptés que si une demande croissante des moyens de transports alternatifs est stimulée par un «mouvement» dans les mentalités.

Dans ce sens, je vous souhaite une agréable lecture.

der zweigleisige Ausbau der Strecke Pétange-Luxembourg. Neubaustrecken von Luxemburg nach Esch/Alzette und Bettembourg werden folgen.

Vor diesem Hintergrund bekommt auch das Motto der vorliegenden Broschüre, „Mobilitééi déi beweegt“, seine ganze Bedeutung: Verkehrspolitik soll primär darauf ausgerichtet sein, die notwendigen Infrastrukturen zu schaffen, um Personen und Güter zu „bewegen“, darf aber nie außer Acht lassen, dass Mobilitätskonzepte und -angebote nur dann akzeptiert werden, wenn die entsprechende Nachfrage nach alternativen Fortbewegungsmitteln durch „Bewegung“ in den Köpfen stimuliert wird.

In diesem Sinne wünsche ich eine angenehme Lektüre.



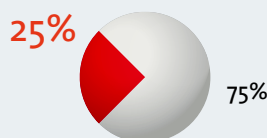
Lucien LUX
Ministre des Transports
Transportminister

Objectif 2020: 25% pour le transport en commun
Ziel 2020: 25% für den öffentlichen Transport

PARTAGE MODAL EN 2002
MODALE VERTEILUNG IM JAHR 2002



OBJECTIF POLITIQUE À L'HORIZON 2020
POLITISCHE ZIELSETZUNG BIS ZUM HORIZONT 2020



Transports en commun
Öffentliche Verkehrsmittel



Trafic individuel motorisé
Motorisierter Individualverkehr





Réseau ferré

Schiennetz

4

5

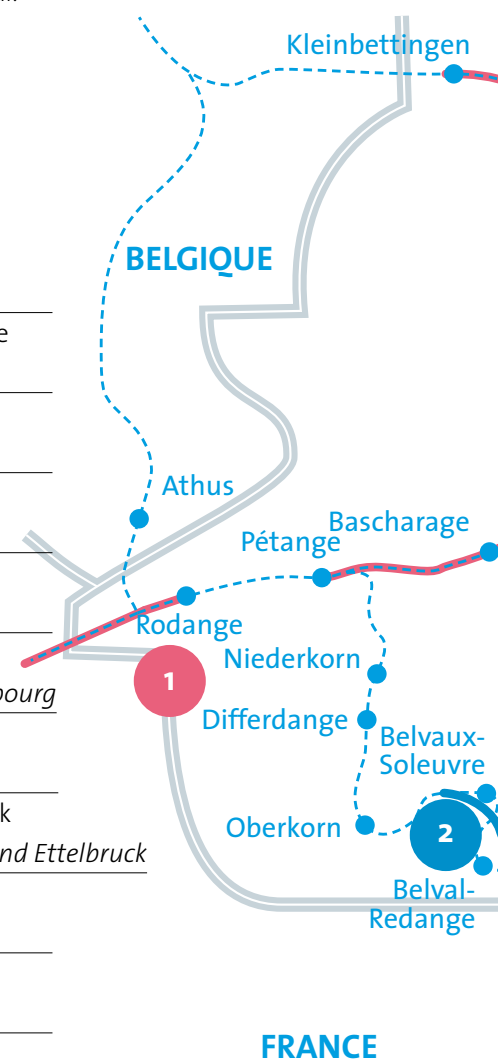
La politique d'investissement en faveur des transports publics souligne l'ambition du Gouvernement de s'engager sans compromis dans cette voie avec comme épine dorsale le développement du réseau ferré.

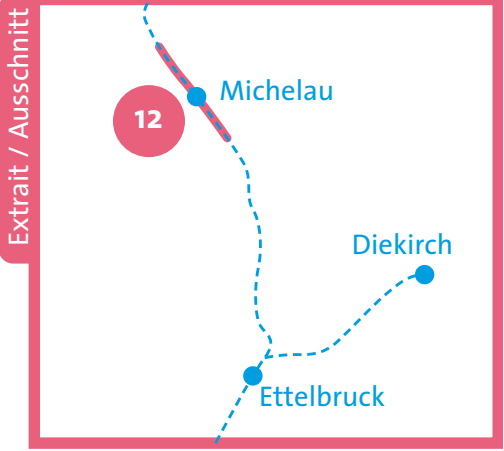
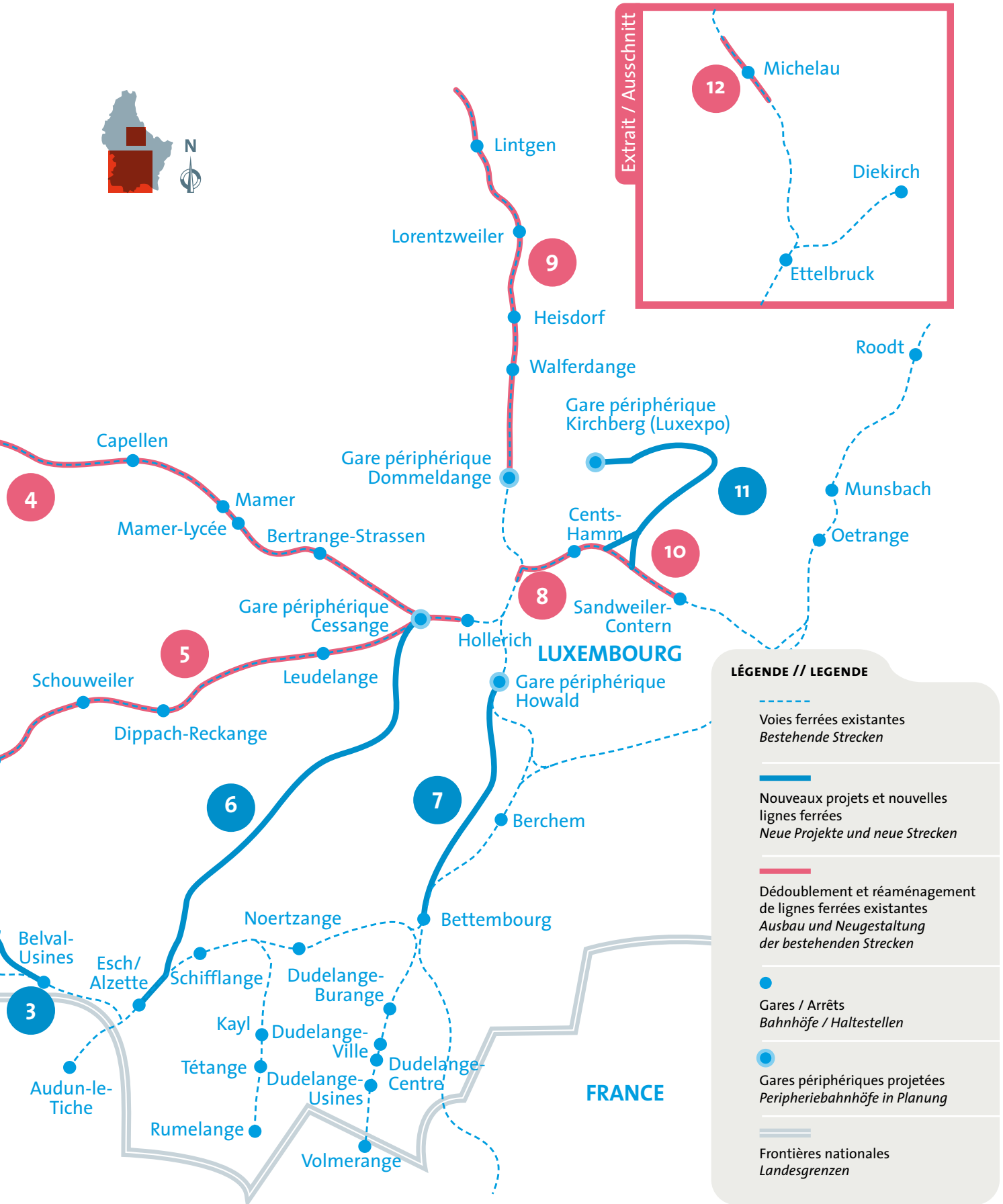
Pas moins de 12 nouveaux projets de lignes ferroviaires, voire de réaménagement de lignes ferroviaires existantes en témoignent.

Im Mittelpunkt der Investitionspolitik der Regierung zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel steht der Ausbau des Schiennetzes.

Nicht weniger als 12 Projekte zum Neubau bzw. zur Modernisierung bestehender Eisenbahnstrecken sind der beste Beweis dafür.

- 1 Mise à double voie du tronçon de ligne Rodange-frontière française
Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Rodange-französische Grenze
- 2 Tunnel de raccordement en direction d'Oberkorn
Verbindungstunnel in Richtung Oberkorn
- 3 Construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie
Bau einer Bahnstrecke zwischen Belval-Usines und Belvaux-Mairie
- 4 Optimisation de la ligne Luxembourg-Kleinbettingen
Optimierung der Strecke Luxemburg-Kleinbettingen
- 5 Mise à double voie intégrale de la ligne Luxembourg-Pétange
Zweigleisiger Ausbau der gesamten Strecke Luxemburg-Pétange
- 6 Nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Esch/Alzette
Bau einer neuen Bahnstrecke zwischen Luxemburg und Esch/Alzette
- 7 Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg
Bau einer neuen zweigleisigen Bahnstrecke zwischen Luxemburg und Bettembourg
- 8 Nouveau viaduc parallèle au viaduc existant de Pulvermühle
Bau eines neuen Viaduktes parallel zum bestehenden Pulvermühle-Viadukt
- 9 Optimisation de block sur la ligne du Nord entre Dommeldange et Ettelbruck
Optimierung des Blocksystems auf der Nordstrecke zwischen Dommeldange und Ettelbruck
- 10 Mise à double voie du tronçon Hamm-Sandweiler
Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Hamm-Sandweiler
- 11 Ligne ferroviaire Hamm-Findel-Kirchberg (Luxexpo)
Bahnstrecke Hamm-Findel-Kirchberg (Luxexpo)
- 12 Aménagement d'une voie d'évitement à Michelau
Ausbau einer Ausweichstrecke bei Michelau





LÉGENDE // LEGENDE

- Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken
- Nouveaux projets et nouvelles lignes ferrées
Neue Projekte und neue Strecken
- Dédouement et réaménagement de lignes ferrées existantes
Ausbau und Neugestaltung der bestehenden Strecken
- Gares / Arrêts
Bahnhöfe / Haltestellen
- Gares périphériques projetées
Peripheriebahnöfe in Planung
- Frontières nationales
Landesgrenzen

ÉTUDE DE FAISABILITÉ
MACHBARKEITSSTUDIEPLANIFICATION
PLANUNGEXÉCUTION
AUSFÜHRUNG

en cours | in Arbeit

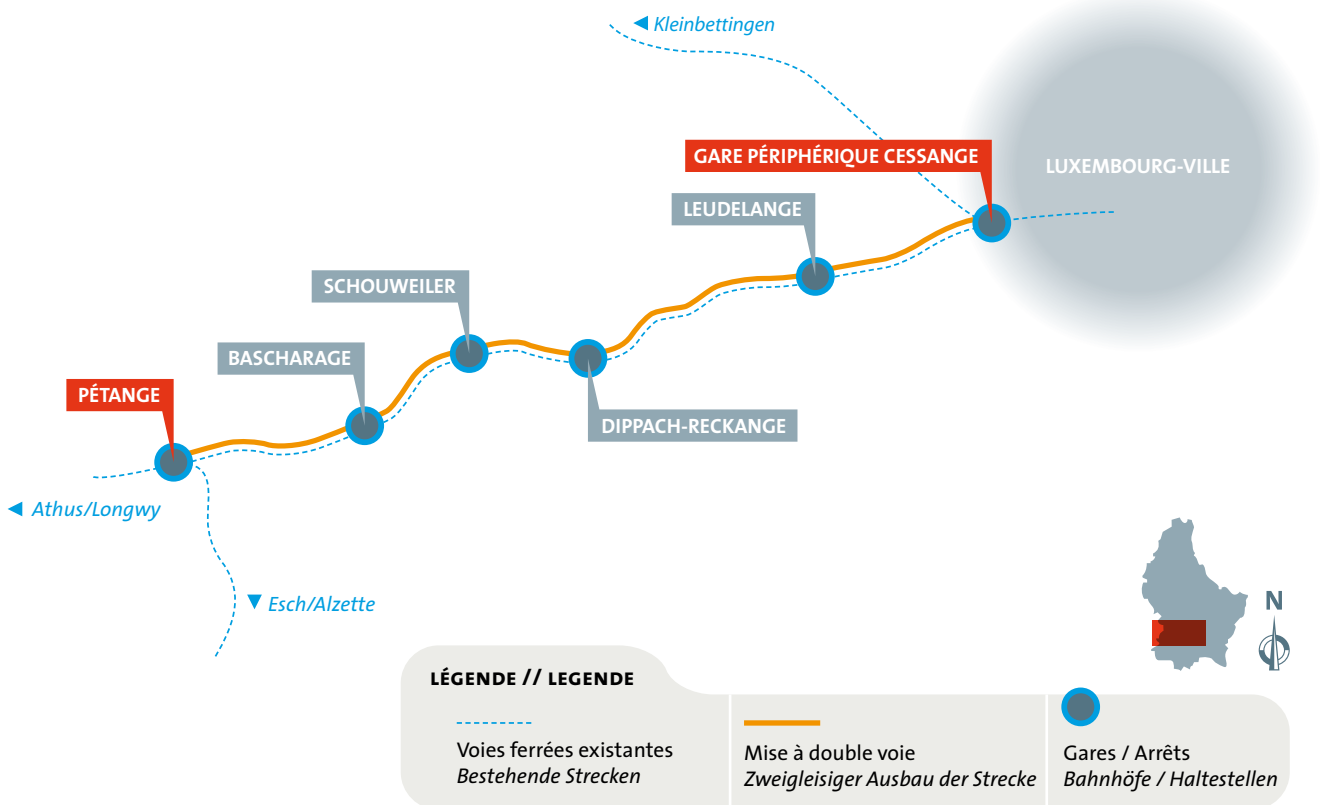
Pétange-Luxembourg

Afin d'améliorer l'offre ferroviaire pour la région frontalière franco-belgo-luxembourgeoise, la réalisation de la mise à double voie de la ligne Luxembourg-Pétange qui couvre une section d'environ 16 km, a démarré. Ainsi, les nouvelles liaisons directes entre la capitale et les Villes d'Athus/Longwy et au-delà, permettront de répondre à la demande croissante de bon nombre de frontaliers.

La réalisation se déroule en deux phases: la première concernera la section de ligne entre Pétange et Dippach-Reckange; la deuxième, la section entre Dippach-Reckange et Luxembourg. En outre, le raccordement des P&R à caractère régional et le raccordement de la gare périphérique de Cessange sont prévus.

Um das Angebot der Eisenbahn in der Grenzregion zwischen Frankreich, Belgien und Luxemburg zu verbessern, wurde mit der Realisierung des zweigleisigen Ausbaus eines etwa 16 km langen Teilstückes der Bahnstrecke Luxembourg-Pétange begonnen. Dadurch kann mit Hilfe einer neuen Direktverbindung zwischen der Hauptstadt und den Städten Athus/Longwy und darüber hinaus die steigende Nachfrage vieler Grenzgänger befriedigt werden.

Die Umsetzung erfolgt in zwei Phasen: Die erste betrifft den Streckenabschnitt zwischen Pétange und Dippach-Reckange; die zweite den Streckenabschnitt zwischen Dippach-Reckange und Luxembourg. Außerdem ist der Anschluss des regionalen P&R-Systems und des Peripheriebahnhs Cessange vorgesehen.





ÉTUDE DE FAISABILITÉ
MACHBARKEITSSTUDIE

PLANIFICATION
PLANUNG

EXÉCUTION
AUSFÜHRUNG

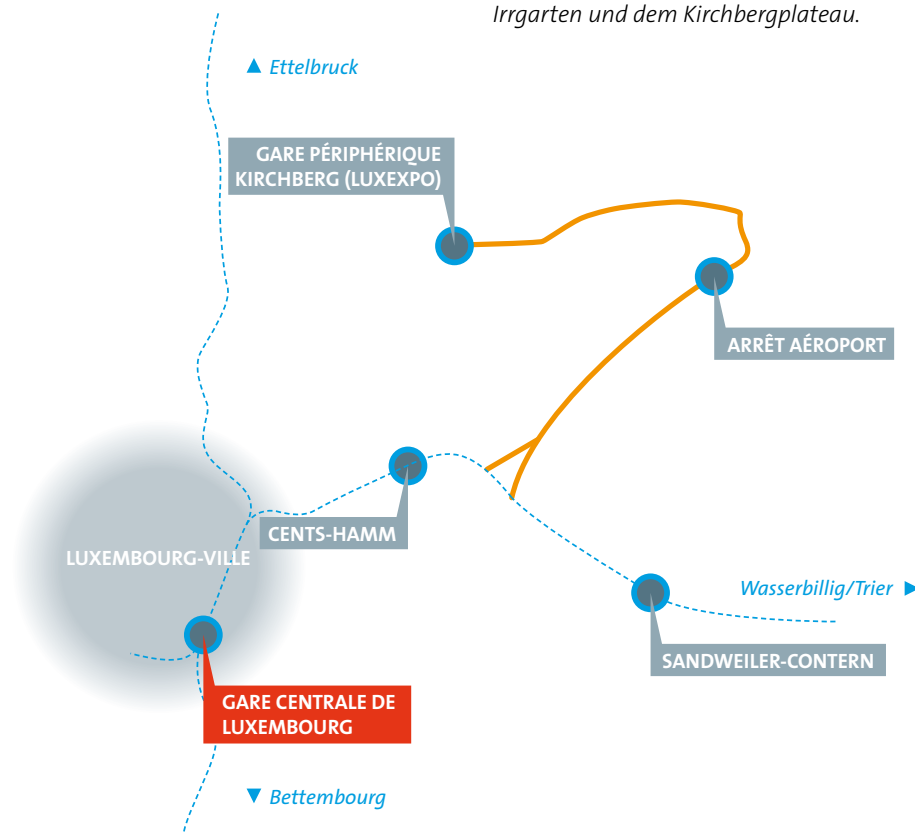


en cours | in Arbeit

Hamm-Findel-Kirchberg (Luxexpo)

La construction d'un nouveau tronçon ferroviaire de 8,4 km reliera l'aéroport et la localité de Findel avec ses zones d'activités au réseau ferré, en desservant le Plateau de Kirchberg à la hauteur du Parc des Expositions (Luxexpo). Répondant aux exigences techniques des lignes ferroviaires classiques, ce nouveau tronçon Hamm-Findel-Kirchberg permettra une liaison directe entre Irrgarten et le Plateau de Kirchberg.

Durch den Bau einer neuen, 8,4 km langen Teilstrecke werden der Flughafen und die Ortschaft Findel mit ihrem Gewerbegebiet an das bestehende Eisenbahnnetz angeschlossen, die Anbindung des Kirchbergplateaus erfolgt in Höhe des Messegeländes (Luxexpo). Den technischen Anforderungen der bestehenden Eisenbahnstrecken entsprechend, ermöglicht der neue Streckenabschnitt Hamm-Findel-Kirchberg eine Direktverbindung zwischen Irrgarten und dem Kirchbergplateau.



LÉGENDE // LEGENDE

Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken

—————
Raccordement Hamm-Findel-Kirchberg (Luxexpo)
Anschluss Hamm-Findel-Kirchberg (Luxexpo)

●
Gares / Arrêts
Bahnhöfe / Haltestellen

ÉTUDE DE FAISABILITÉ
MACHBARKEITSSTUDIEPLANIFICATION
PLANUNGEXÉCUTION
AUSFÜHRUNG

en cours | in Arbeit

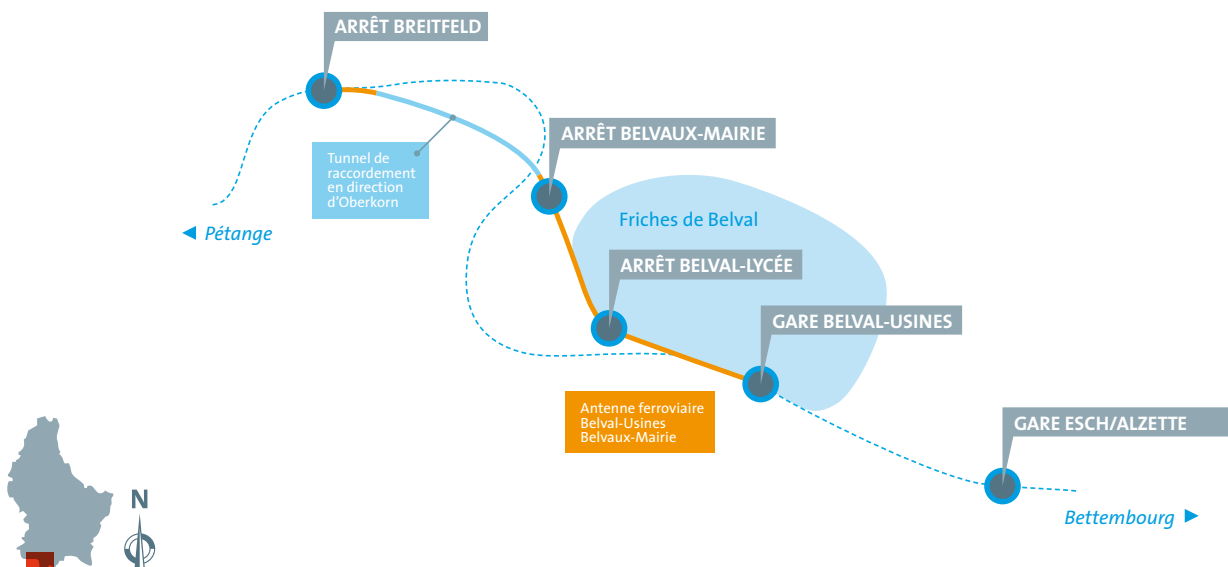
Belval-Ouest/Belvaux

La construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie desservira en premier lieu le site de Belval. Partant de l'arrêt actuel, qui sera remplacé par la nouvelle gare Belval-Usines, la future emprise ferroviaire longera le site de Belval à l'orée sud et se terminera en aval de la mairie de Sanem au centre de la localité de Belvaux. Outre l'arrêt de Belval-Usines et le terminus provisoire de Belvaux-Mairie, un troisième arrêt est prévu à proximité du futur campus scolaire (arrêt Belval-Lycée). Sont également compris dans ce projet, un P&R à Belval-Usines et des plates-formes d'échanges bus/train à Belval-Usines et à Belvaux-Mairie.

Cette antenne sera prolongée par un tunnel de raccordement passant en dessous de la localité de Belvaux en direction d'Oberkorn en vue de délester la localité de Belvaux du trafic rail et prévoyant la suppression du tracé actuel du tronçon dit «Balkan» de la ligne Esch/Alzette-Pétange.

Der Bau einer Bahnstrecke zwischen Belval-Usines und Belvaux-Mairie dient in erster Linie der Anbindung des Entwicklungsgebietes Belval. Ausgehend von der bestehenden Haltestelle, die durch den neuen Bahnhof Belval-Usines ersetzt wird, verläuft die zukünftige Bahnstrecke südlich des Entwicklungsgebietes Belval und endet unterhalb des Rathauses von Sanem im Zentrum von Belvaux. Neben der Haltestelle Belval-Usines und der provisorischen Endstation Belvaux-Mairie ist eine dritte Haltestelle in der Nähe des zukünftigen Schulgeländes (Haltestelle Belval-Lycée) vorgesehen. Ein P&R in Belval-Usines und Bahn-Bus-Umsteigezentren in Belval-Usines und Belvaux-Mairie sind ebenfalls Bestandteile dieses Projekts.

Verlängert wird die Bahnstrecke durch einen unterhalb der Ortschaft Belvaux in Richtung Oberkorn verlaufenden Verbindungstunnel, mit dem Ziel, die Ortschaft Belvaux vom Schienenverkehr zu entlasten und den bestehenden, „Balkan“ genannten, Streckenabschnitt der Strecke Esch-Alzette-Pétange stillzulegen.



LÉGENDE // LEGENDE

Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken

Antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie
Projekt einer Bahnstrecke Belval-Usines – Belvaux-Mairie

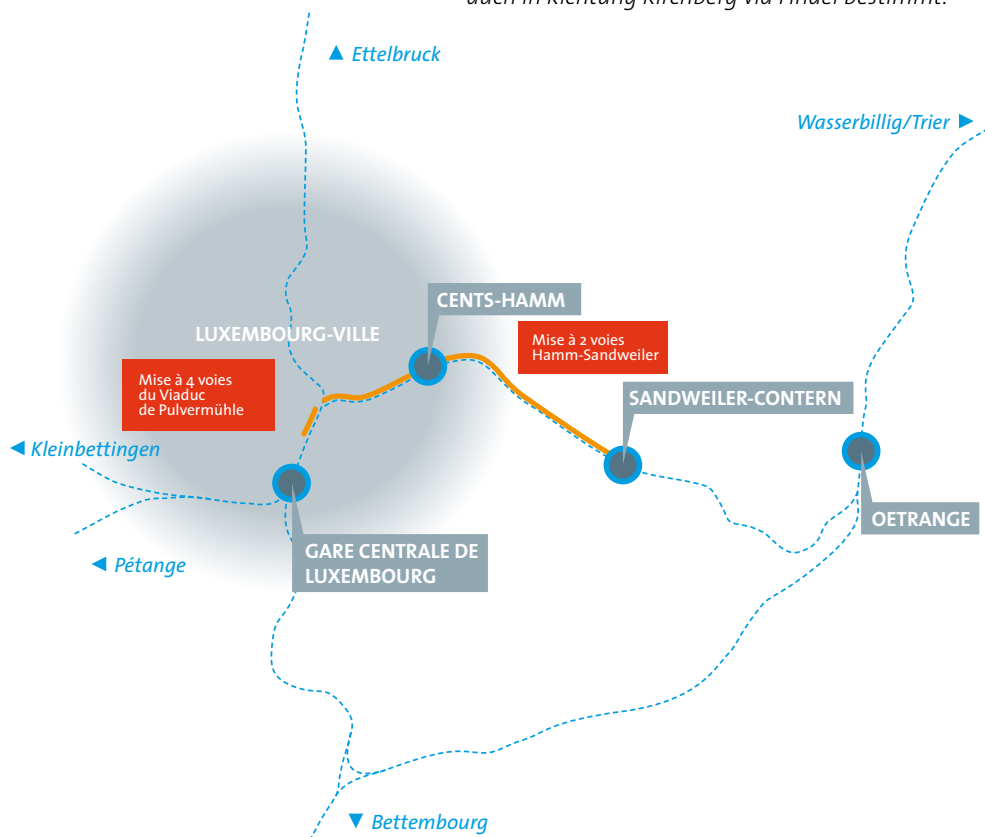
Gares / Arrêts
Bahnhöfe / Haltestellen



Pulvermühle/Hamm-Sandweiler

La construction d'un nouveau viaduc à la sortie nord de la Gare de Luxembourg permettra de désengorger cette zone, d'augmenter la capacité de lignes pour offrir une cadence supérieure et attractive, de sécuriser le secteur nord de la gare et de s'inscrire dans le contexte du raccordement ferroviaire du Plateau de Kirchberg. Cette réalisation sera concomitante au réaménagement de la tête nord de la Gare de Luxembourg. Les voies actuelles du Viaduc de Pulvermühle existant seront réservées au trafic des trains empruntant la ligne du Nord et les deux voies du nouveau viaduc seront affectées à la circulation des trains vers Wasserbillig et vers le Kirchberg via Findel.

Durch den Bau eines neuen Viadukts im Bereich der nördlichen Ausfahrt aus dem Bahnhof Luxemburg wird dieser Bereich entlastet, die Streckenkapazität erhöht, um einen verbesserten und attraktiven Taktverkehr anzubieten, die Sicherheit im Nordbereich des Bahnhofs verbessert und der Anschluss des Kirchbergplateaus ans Schienennetz ermöglicht. Die Umsetzung wird mit der Neugestaltung des Nordbereiches des Bahnhofs Luxemburg einhergehen. Die heutigen Gleise über das bestehende Viadukt Pulvermühle bleiben den auf der Nordstrecke verkehrenden Zügen vorbehalten; die zwei Gleise des neuen Viaduktes sind sowohl für den Zugverkehr in Richtung Wasserbillig als auch in Richtung Kirchberg via Findel bestimmt.



LÉGENDE // LEGENDE

Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken

—
Mise à double voie
Zweigleisiger Ausbau der Strecke

●
Gares / Arrêts
Bahnhöfe / Haltestellen

ÉTUDE DE FAISABILITÉ
MACHBARKEITSSTUDIEPLANIFICATION
PLANUNGEXÉCUTION
AUSFÜHRUNG

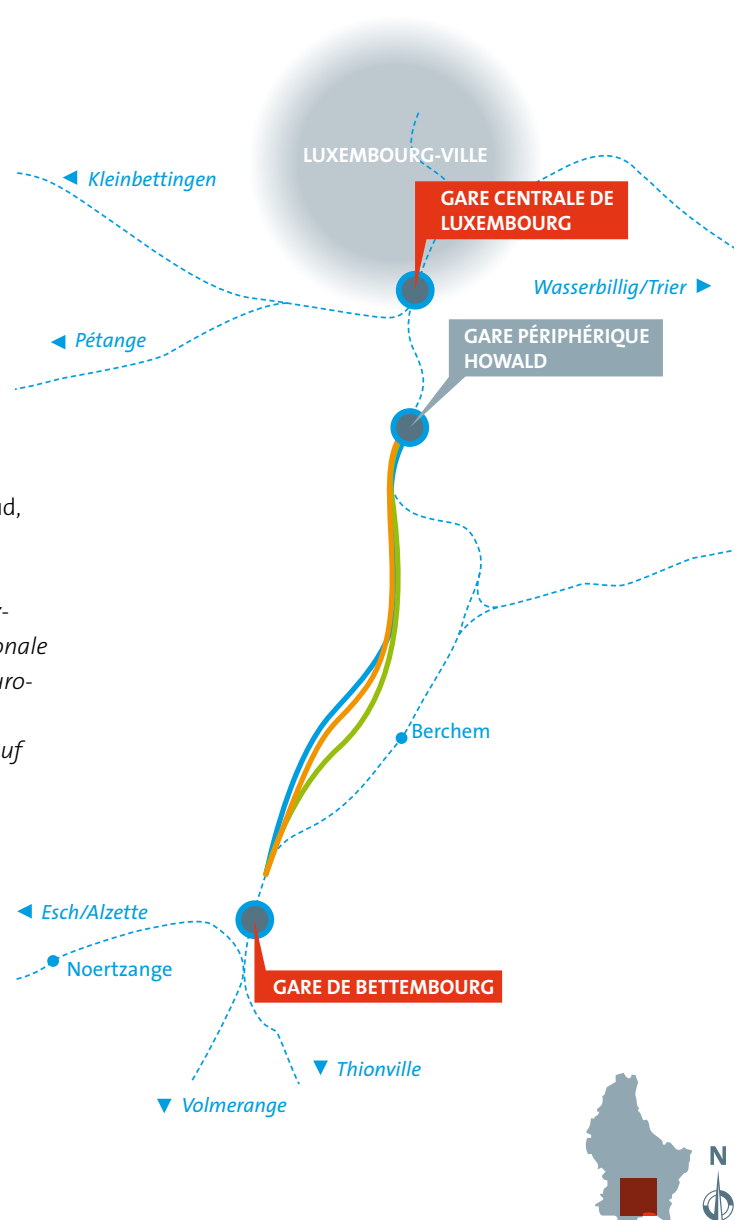
en cours | in Arbeit



Bettembourg-Luxembourg

La liaison Luxembourg-Bettembourg représente l'épine dorsale du réseau ferroviaire luxembourgeois: relations internationales avec la France, connexion aux réseaux transeuropéens à grande vitesse, liaisons nationales de l'axe Bettembourg-Esch/Alzette et de l'antenne vers Dudelange-Volmerange. En raison de la saturation de cette liaison, un délestage de cette zone sera réalisé grâce à la construction d'un nouveau tracé à double voie qui reliera directement Luxembourg à Bettembourg. Partant de la future gare périphérique de Howald et longeant l'autoroute A3/E25, cette nouvelle liaison sera raccordée au nord, au réseau ferroviaire existant à hauteur de l'échangeur autoroutier «Croix de Gasperich» et au sud, en amont de l'entrée nord en gare de Bettembourg.

Die Verbindung Luxemburg-Bettembourg ist das Herzstück des luxemburgischen Eisenbahnnetzes: Internationale Verbindungen mit Frankreich, Anschluss an das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz, inländische Verbindungen auf der Achse Bettembourg-Esch/Alzette und auf der Bahnstrecke in Richtung Dudelange/Volmerange. Aufgrund der heutigen Auslastung der bestehenden Strecke wird durch den Bau einer neuen, zweigleisigen Direktverbindung zwischen Luxemburg und Bettembourg eine Entlastung erreicht. Ausgehend vom zukünftigen Peripheriebahnhof Howald, verläuft diese neue Bahnlinie entlang der Autobahn A3/E25 und schließt im Norden, in Höhe des Autobahnkreuzes „Croix de Gasperich“, und im Süden, in der nördlichen Einfahrt des Bahnhofs Bettembourg, an das bestehende Schienennetz an.



LÉGENDE // LEGENDE

Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken

Variante A
Variante A

Variante B
Variante B

Variante C
Variante C

Gares / Arrêts
Bahnhöfe / Haltestellen



ÉTUDE DE FAISABILITÉ
MACHBARKEITSSTUDIE



PLANIFICATION
PLANUNG



en cours | in Arbeit

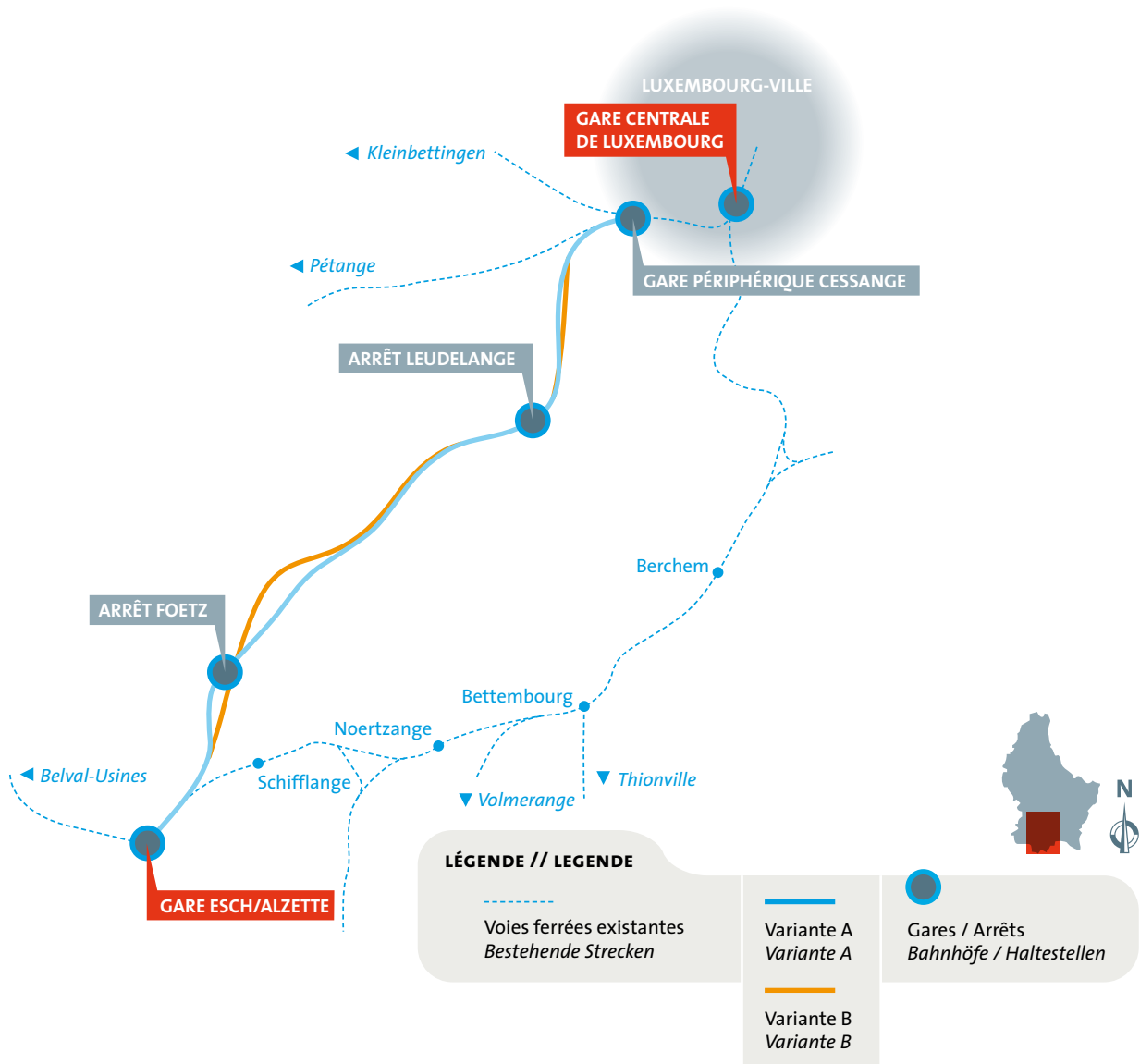
EXÉCUTION
AUSFÜHRUNG



Esch/Alzette-Luxembourg

La nouvelle ligne ferroviaire projetée entre Luxembourg et la Ville d'Esch/Alzette vise une connexion directe entre la capitale du Grand-Duché de Luxembourg et le Bassin Minier, sans détour par Bettembourg. Prenant son origine à la gare périphérique de Cessange, la ligne quittera la jonction avec les lignes ferroviaires vers Pétange et Kleinbettingen et croisera l'autoroute A6 pour longer le tracé existant de l'autoroute A4, puis déviara à hauteur de Foetz et rejoindra la ligne existante en gare d'Esch-sur-Alzette.

Die zwischen Luxembourg und Esch/Alzette geplante neue Eisenbahnlinie sieht eine Direktverbindung zwischen der Hauptstadt des Großherzogtums Luxemburg und dem Bassin Minier vor, ohne Umweg über Bettembourg. Ausgehend vom Peripheriebahnhof Cessange, zweigt die neue Strecke von den Strecken nach Pétange und Kleinbettingen ab, kreuzt die Autobahn A6, folgt dem bestehenden Verlauf der Autobahn A4 bis Foetz und wird im Bahnhof Esch/Alzette wieder in die bestehende Strecke eingeführt.



ÉTUDE DE FAISABILITÉ
MACHBARKEITSSTUDIEPLANIFICATION
PLANUNGEXÉCUTION
AUSFÜHRUNG

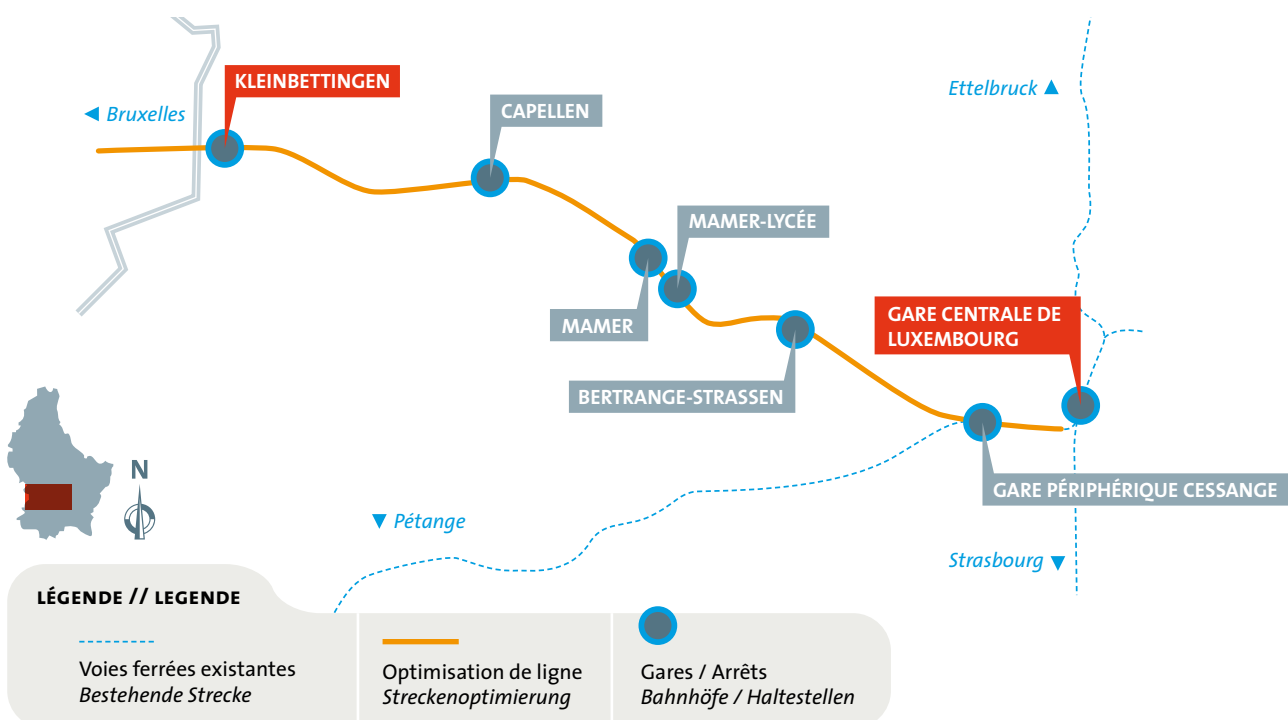
en cours | in Arbeit



Kleinbettingen-Luxembourg

Du côté luxembourgeois le projet de modernisation de ligne comporte, outre le renouvellement intégral des caténaires, l'agrandissement de différents rayons de tracé en vue d'une augmentation de la vitesse de ligne. L'ensemble des travaux s'inscrit dans le contexte du projet Eurocap-Rail, projet qui vise l'interconnexion ferroviaire des trois villes-sièges européennes: Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. L'amélioration de la ligne Luxembourg-Bruxelles se fera par la prolongation de la branche Strasbourg-Luxembourg du TGV Est-Européen vers Bruxelles. Malgré leur proximité géographique, ces trois villes sont mal reliées entre elles hormis par l'axe autoroutier E411, E25 et E50. Jusqu'ici les relations ferroviaires n'étaient pas compétitives par rapport à la route. Par ailleurs, Bruxelles dispose déjà de connexions ferroviaires à grande vitesse avec Paris tandis que Strasbourg et Luxembourg sont reliés à Paris depuis la mise en service de la première phase du TGV Est-Européen. Les trois villes seront ensuite raccordées entre elles dès la réalisation de la deuxième phase.

Auf der luxemburgischen Seite umfasst das Streckenmodernisierungsprojekt neben der kompletten Erneuerung sämtlicher Oberleitungen auch die Vergrößerung verschiedener Streckenradien mit dem Ziel, die Streckengeschwindigkeit zu erhöhen. Die gesamten Bauarbeiten erfolgen im Rahmen des Projekts Eurocap-Rail zur Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen den drei EU-Zentren: Brüssel, Luxemburg und Straßburg. Eine bessere Verbindung Luxemburg-Brüssel wird über die Verlängerung der TGV Est-Européen-Linie Straßburg-Luxembourg bis Brüssel erreicht. Trotz ihrer geographischen Nähe gibt es zwischen diesen drei Städten, außer der Autobahnachse E411, E25 et E50, keine guten Verkehrsverbindungen. Bis heute waren die Zugverbindungen gegenüber der Straße nicht wettbewerbsfähig. Außerdem verfügt Brüssel schon über Hochgeschwindigkeitsverbindungen mit Paris, während Straßburg und Luxemburg seit Inbetriebnahme des ersten Streckenabschnitts des TGV Est-Européen mit Paris verbunden sind. Die Verbindung der drei Städte miteinander wird dann mit der Realisierung der zweiten Phase erfolgen.



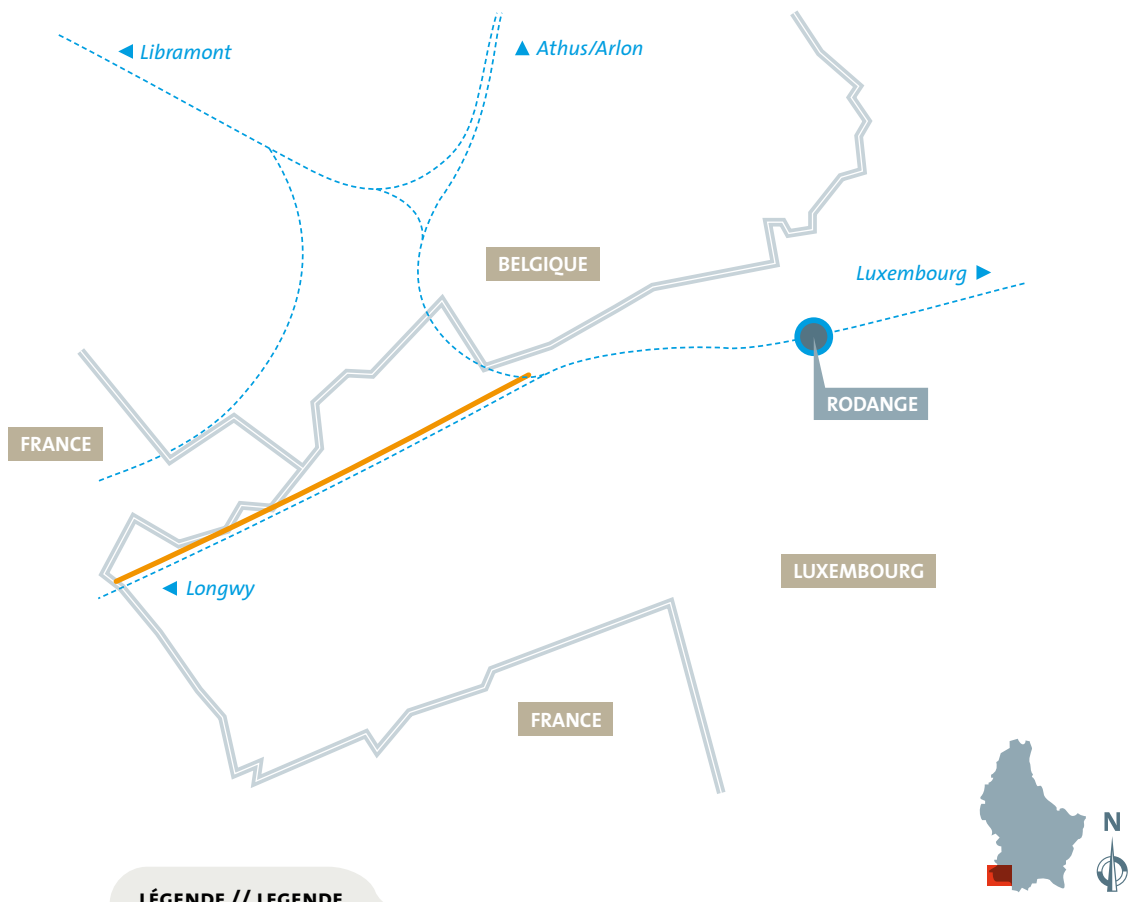


ÉTUDE DE FAISABILITÉ MACHBARKEITSSTUDIE	PLANIFICATION PLANUNG	EXÉCUTION AUSFÜHRUNG
en cours in Arbeit		

Rodange

Dans le cadre de l'amélioration de la desserte Luxembourg-Longwy, la mise à double voie de la ligne Rodange-frontière française ainsi que la création d'un P&R aux environs de Rodange, sont projetées. Une comparaison des différentes possibilités d'accès et d'interconnexion entre le rail et la route pour l'implantation d'un parking à proximité de la ligne ferroviaire, sera étudiée.

Im Rahmen der Verbesserung der Verkehrsverbindung Luxemburg-Longwy ist der zweigleisige Ausbau der Strecke Rodange-französische Grenze sowie die Einrichtung einer P&R-Anlage in der Umgebung von Rodange geplant. Eine Vergleichsstudie der unterschiedlichen Möglichkeiten der Anbindungen und Verknüpfungen von Schiene und Straße wird die Einrichtung eines Parkplatzes in der Nähe der Eisenbahnlinie prüfen.



LÉGENDE // LEGENDE

 Voies ferrées existantes Bestehende Strecken	 Mise à double voie Zweigleisiger Ausbau der Strecke	 Frontières Grenzen	 Gare / Arrêt Bahnhof / Haltestelle
---	--	---------------------------	---

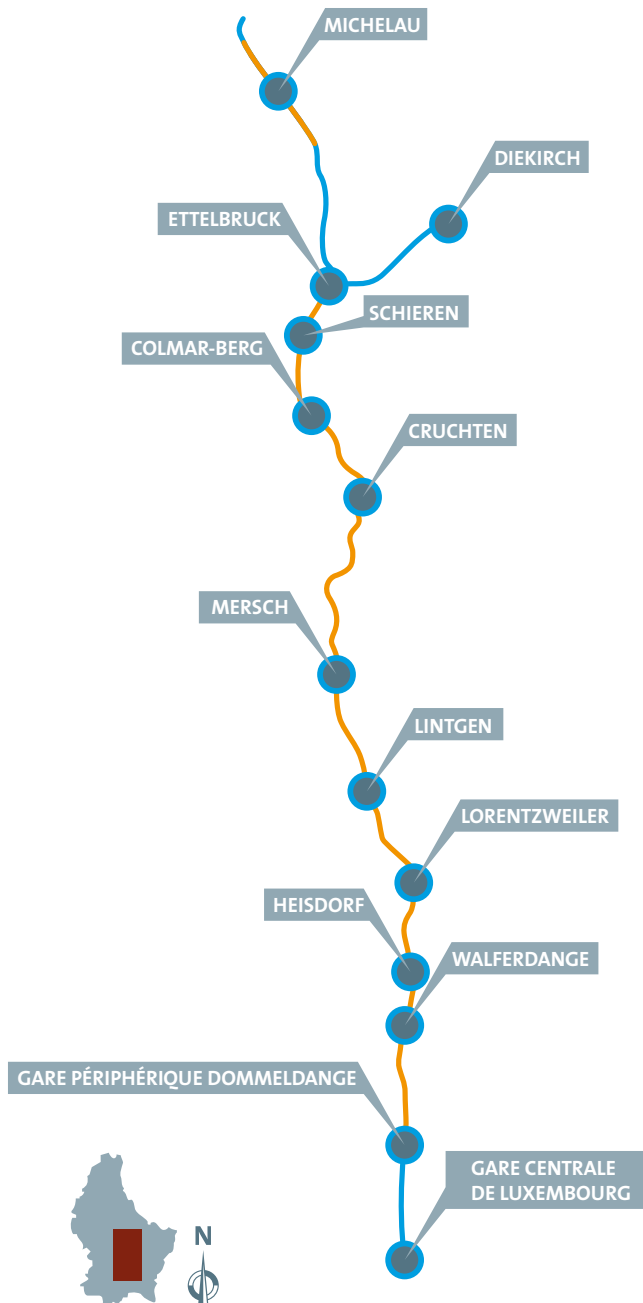
Ligne du Nord Nordstrecke

Afin de permettre une augmentation de la cadence des trains sur la ligne reliant Luxembourg et Ettelbruck, ce projet prévoit l'augmentation du nombre de sections de blocs via une adaptation technique du tracé existant. Il s'inscrit dans le cadre du renouvellement complet de la voie et des infrastructures de la ligne Luxembourg-Gouvy, appelée «ligne du Nord» et en particulier du tronçon Walferdange-Lorentzweiler. Le Ministère des Transports a également chargé les CFL d'étudier d'autres possibilités pour améliorer la ligne du Nord.


L'aménagement d'une voie d'évitement sur la ligne du Nord à la hauteur de l'arrêt de Michelau, s'inscrit dans le même contexte. La voie projetée en terrain libre entre les tunnels de Michelau et de Bourscheid – voie qui sera également dotée d'un quai de voyageurs – contribuera ainsi à l'augmentation de la fluidité du trafic sur la ligne du Nord au-delà d'Ettelbruck.


Um die Anzahl der Züge im Taktverkehr auf der Strecke Luxemburg-Ettelbruck erhöhen zu können, sieht dieses Projekt die Verdichtung der Blockabschnitte durch eine technische Umstellung der bestehenden Anlagen vor. Dies geschieht im Rahmen der Gesamterneuerung der Gleise und der Infrastruktur auf der Strecke Luxemburg-Gouvy, auch „Nordstrecke“ genannt, vor allem aber auf dem Teilstück Walferdange-Lorentzweiler. Das Transportministerium hat die CFL ebenfalls damit beauftragt, andere Möglichkeiten zur Verbesserung der Nordstrecke zu prüfen.

Zum gleichen Zweck erfolgt die Einrichtung eines Überholgleises auf der Nordstrecke in Höhe der Haltestelle Michelau. Das auf freier Strecke zwischen den Tunneln von Michelau und Bourscheid geplante Gleis – mit einem Bahnsteig für Reisende – wird so zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Nordstrecke, auch über Ettelbruck hinaus, beitragen.



LÉGENDE // LEGENDE

 Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken

 Optimisation de ligne
Streckenoptimierung

 Gares / Arrêts
Bahnhöfe / Haltestellen



Gare Centrale et gares périphériques

Hauptbahnhof und Peripheriebahnhöfe

Gare de Luxembourg Bahnhof Luxemburg

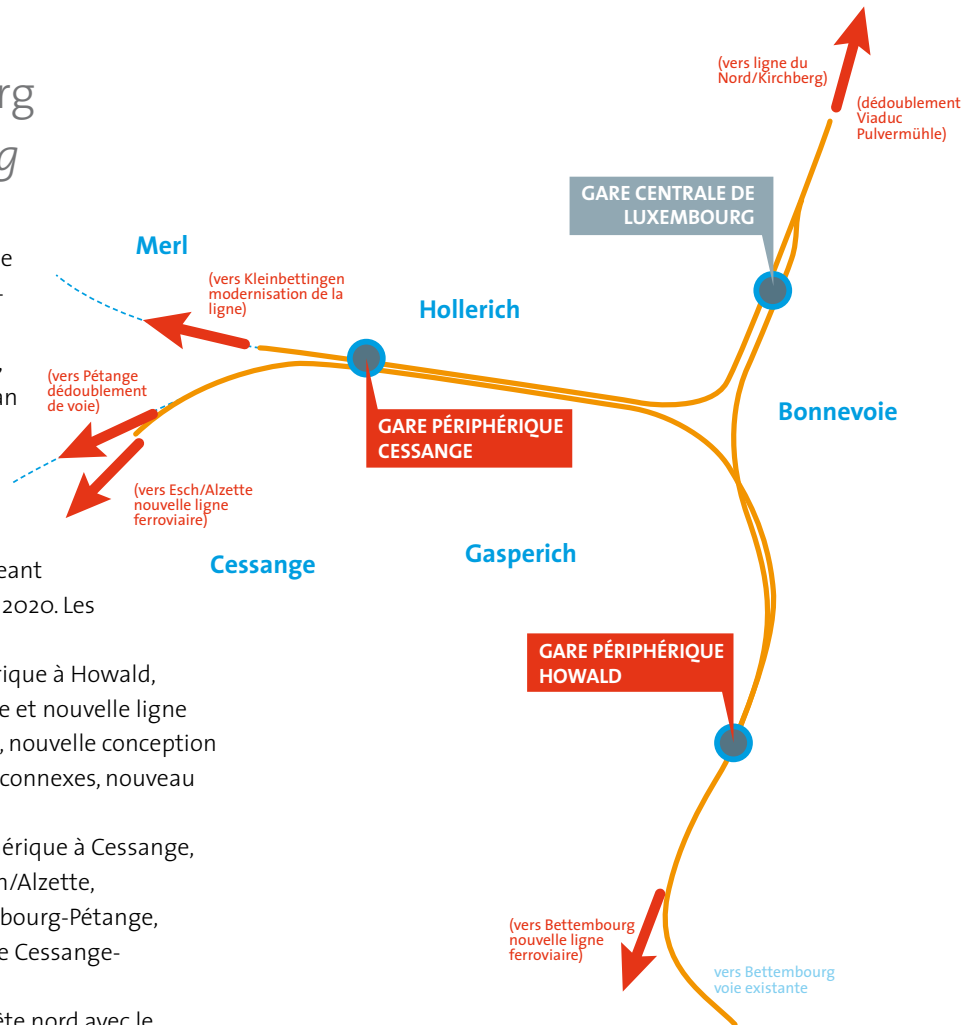
La Gare Centrale représente la plaque tournante du réseau ferré luxembourgeois. Au vu des modernisations et extensions significatives du réseau, la réorganisation de l'ensemble du plan des voies est indispensable à la Gare Centrale et sur les axes nord, sud et ouest jusqu'aux nouvelles gares périphériques de Cessange et de Howald. Le nombre de lignes convergeant vers la Gare Centrale sera doublé d'ici 2020. Les principaux chantiers seront

- côté sud: nouvelle gare périphérique à Howald, nouvelle entrée en Gare Centrale et nouvelle ligne en provenance de Bettembourg, nouvelle conception du triage et des infrastructures connexes, nouveau tunnel sous les quais;
- côté ouest: nouvelle gare périphérique à Cessange, nouvelle ligne Luxembourg-Esch/Alzette, dédoublement des voies Luxembourg-Pétange, extension du faisceau ferroviaire Cessange-Hollerich-Gare Centrale;
- côté nord: mise à 4 voies de la tête nord avec le nouveau Viaduc de Pulvermühle.

Der Hauptbahnhof ist die Drehscheibe des luxemburgischen Eisenbahnnetzes. Hinsichtlich der bedeutenden Modernisierungs- und Ausbauprojekte des Streckennetzes, ist eine Neustrukturierung der gesamten Gleisanlagen im Hauptbahnhof, der Nord-, Süd- und Westköpfe bis hin zu den neuen Peripheriebahnhöfen Cessange und Howald unerlässlich. Die Zahl der im Hauptbahnhof zusammenlaufenden Strecken wird sich bis zum Jahr 2020 verdoppeln. Die wichtigsten geplanten Baustellen sind:



- im Süden: der neue Peripheriebahnhof Howald, der neue Einfahrtsbereich des Hauptbahnhofs und die neue Strecke aus Richtung Bettembourg, eine neue Konzeption des Rangierbahnhofs und der damit verbundenen Infrastruktur, eine neue Bahnsteigunterführung;
- im Westen: der neue Peripheriebahnhof Cessange, die neue Strecke Luxembourg-Esch/Alzette, der zweigleisige Ausbau der Strecke Luxembourg-Pétange, der Ausbau der Verbindung Cessange-Hollerich-Hauptbahnhof;
- im Norden: viergleisiger Ausbau des Nordkopfes mit dem Bau des neuen Viaduktes Pulvermühle.



LÉGENDE // LEGENDE

Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken

Réaménagement Gare Luxembourg
Neugestaltung des Bahnhofs Luxemburg

Gares / Arrêts
Bahnhöfe / Haltestellen

Kirchberg, Cessange, Howald, Dommeldange

A la fois plate-forme d'échange intermodale entre les modes de transports train, tram et bus, de même que pôle attractif au milieu d'un quartier urbain en plein essor, les quatre gares périphériques assument chacune une double fonctionnalité.

Située à hauteur de la bifurcation des lignes de Kleinbettingen, de Pétange et de la nouvelle ligne vers Esch/Alzette, la **gare périphérique de Cessange** représente le point de départ des lignes vers l'ouest du pays. La desserte future des trains internationaux Eurocap-Rail desservant l'axe Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, donne à la gare périphérique de Cessange un attrait international. Hormis la desserte des trains classiques et le statut de gare terminus pour de nombreuses lignes de bus, le tram léger desservira également, et ceci dès sa première phase de mise en service, la gare périphérique de Cessange.

Située à l'orée sud de la capitale, la **gare périphérique de Howald** constitue le point de départ des lignes ferroviaires vers Bettembourg (ligne existante et ligne projetée). Importante gare routière pour de nombreuses lignes de bus, le raccordement au réseau tram léger est prévu dès la deuxième phase de sa mise en service.

Als intermodales Umsteigezentrum für den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln Zug, Straßenbahn und Bus, sowie als Anziehungspunkt im Zentrum expandierender Stadtgebiete, erfüllt jeder der vier Peripheriebahnhöfe eine doppelte Funktion.

*In Höhe der Gabelung der Strecken Kleinbettingen, Pétange und der neuen Strecke nach Esch/Alzette gelegen, ist der **Peripheriebahnhof Cessange** Ausgangspunkt der Strecken, die in den Westen des Landes führen. Die künftig auf der Achse Brüssel-Luxemburg-Strasbourg verkehrenden internationalen Züge Eurocap-Rail, verleihen dem Peripheriebahnhof Cessange internationale Attraktivität. Abgesehen von den klassischen Zugverbindungen und dem Status als Endbahnhof zahlreicher Buslinien, wird der Peripheriebahnhof Cessange auch von der Straßenbahn angefahren, und zwar ab der ersten Phase ihrer Einrichtung.*

*Am südlichen Stadtrand der Hauptstadt gelegen, ist der **Peripheriebahnhof Howald** Ausgangspunkt der Bahnstrecken nach Bettembourg (bestehende und geplante Strecke). Als wichtiger Busbahnhof ist sein Anschluss an das Straßenbahnnetz in der zweiten Phase der Inbetriebnahme vorgesehen.*

LÉGENDE // LEGENDE

Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken

Tracé tram léger
Straßenbahnlinien

Extension réseau train classique
Ausbau klassische Eisenbahnstrecke

●
Gares / Arrêts
Bahnhöfe / Haltestellen



Actuellement deux concours d'architectes, définissant de plus près le caractère des nouvelles gares projetées de Cessange et de Howald, se trouvent en voie de préparation, la désignation des lauréats étant attendue pour la première moitié de 2008.

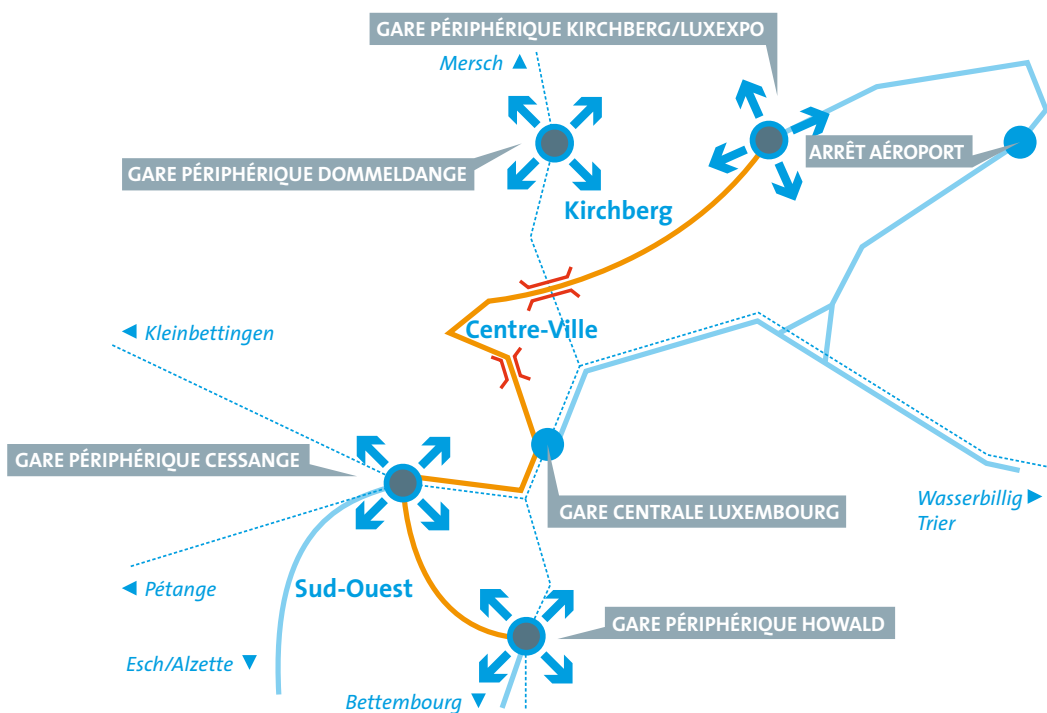
Contrairement aux gares périphériques de Cessange et de Howald, la **gare Kirchberg (Luxexpo)** présente un arrêt terminus pour les trains classiques prolongés au-delà de la Gare Centrale. Plaque tournante entre le train, le tram léger et les bus, la future gare périphérique Kirchberg (Luxexpo) constitue la porte d'entrée est de la capitale en général et du Plateau du Kirchberg en particulier.

Finalement la **gare périphérique de Dommeldange** se comprend en tant que plate-forme d'échange bimodale bus/train en assumant les fonctions d'une desserte locale.

Zurzeit wird die Durchführung zweier Architektenwettbewerbe zur Gestaltung der geplanten neuen Bahnhöfe Cessange und Howald vorbereitet. Die Bekanntgabe der Preisträger wird für das erste Halbjahr 2008 erwartet.

*Im Gegensatz zu den Peripheriebahnhöfen Cessange und Howald, ist der **Bahnhof Kirchberg (Luxexpo)** eine Endhaltestelle für alle über den Hauptbahnhof hinaus verkehrenden klassischen Züge. Als Drehscheibe zwischen Zug, Straßenbahn und Bus, wird der zukünftige Peripheriebahnhof Kirchberg (Luxexpo) zum östlichen Eingangstor der Hauptstadt im Allgemeinen und des Kirchbergplateaus im Besonderen.*

*Der **Peripheriebahnhof Dommeldange** wird zum bi-modalen Bahn/Bus-Umsteigepunkt im örtlichen Nahverkehr.*





Tram léger

Straßenbahn

18

19

Vue d'ensemble

Überblick

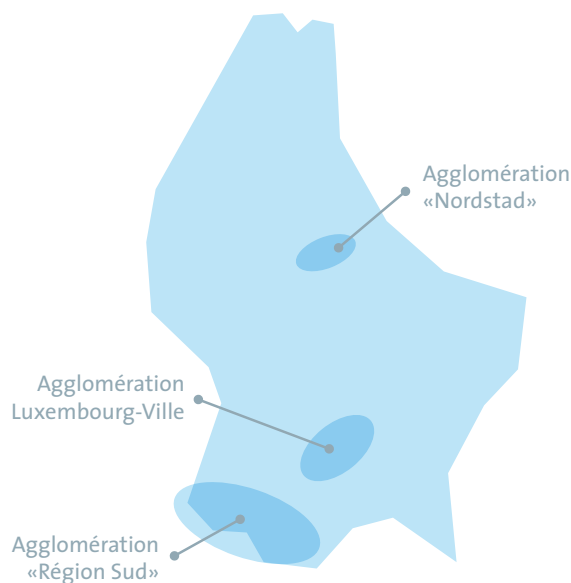


Au printemps 2006, le Gouvernement, la Chambre des Députés et la Ville de Luxembourg se sont prononcés en faveur de l'introduction d'un tram léger sur le territoire de la Ville de Luxembourg. Dans une première phase, le tracé tram reliera le Kirchberg et Cessange en passant par le Centre-Ville et la Gare Centrale. Une extension vers Howald peut être projetée dans un deuxième temps. En outre, le réseau des lignes bus sur le territoire de la Ville de Luxembourg sera adapté en fonction du nouveau réseau du tram léger.

Sur l'axe Kirchberg–Centre-Ville–Gare Centrale, les estimations de voyageurs sont telles qu'il importe en effet de faire appel à un système de transports à grande capacité de type tram au lieu d'un système dont la desserte est assurée exclusivement par des bus. A titre d'exemple, partant d'une cadence de 5 minutes, un tram léger en traction double peut transporter (avec un taux d'occupation de 66%) approximativement 4.250 personnes par heure par rapport à 800 personnes pour un bus articulé avec le même taux d'occupation.

Im Frühjahr 2006 haben sich die Regierung, die Abgeordnetenkammer und die Stadt Luxemburg für die Einführung einer Straßenbahn im Bereich der Stadt Luxemburg ausgesprochen. In einer ersten Phase wird die Straßenbahnlinie das Kirchbergplateau und Cessange – über das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof – verbinden. Möglicherweise kann dann eine Ausweitung nach Howald geplant werden. Desweiteren wird das Busnetz dem zukünftigen Tramnetz entsprechend angepasst werden.

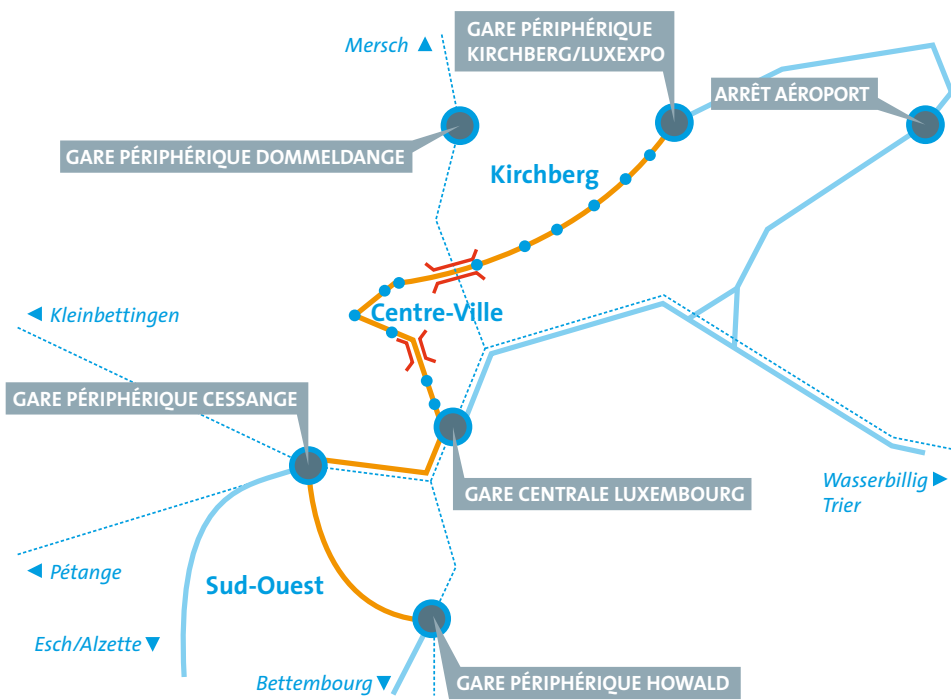
Nutzerprognosen auf der Achse Kirchberg-Luxemburg Zentrum-Luxemburg Hauptbahnhof haben ergeben, dass es tatsächlich notwendig ist, auf ein Transportsystem [wie die Straßenbahn] mit einer hohen Beförderungskapazität zurückzugreifen, statt auf ein System, dessen Verbindungen ausschließlich durch den Einsatz von Bussen gewährleistet werden. Ein Beispiel: Im 5-Minutentakt kann eine aus zwei Wagen bestehende Straßenbahn (bei einer Auslastung von 66%) ca. 4.250 Fahrgäste pro Stunde befördern, gegenüber 800 Fahrgästen bei einem Gelenkbus mit gleicher Auslastung.





La planification du tram léger dans la Ville de Luxembourg est assurée par un groupement d'intérêt économique (G.I.E.) portant la dénomination «Lux Tram» et constitué par l'État du Grand-Duché et la Ville de Luxembourg. D'autres études pour l'implantation éventuelle d'un tram léger sont en cours au niveau de la «Nordstad» et de la Région Sud.

Die Planung des Straßenbahnprojekts in der Stadt Luxemburg obliegt einem vom Staat und der Stadt Luxemburg beauftragten wirtschaftlichen Interessenverband (G.I.E.) mit Namen „Lux Tram“. Weitere Untersuchungen zur eventuellen Einführung einer Straßenbahn im Bereich der „Nordstad“ und in der südlichen Region des Landes laufen bereits.



LÉGENDE // LEGENDE



Voies ferrées existantes
Bestehende Strecken



Tracé tram léger
Straßenbahnlinien



Extension réseau train classique
Ausbau klassische Eisenbahnstrecke



Arrêts tram léger
Straßenbahnhaltestellen



Gares
Bahnhöfe



Offre régionale transfrontalière

Regionales grenzüberschreitendes Angebot

20
—
21

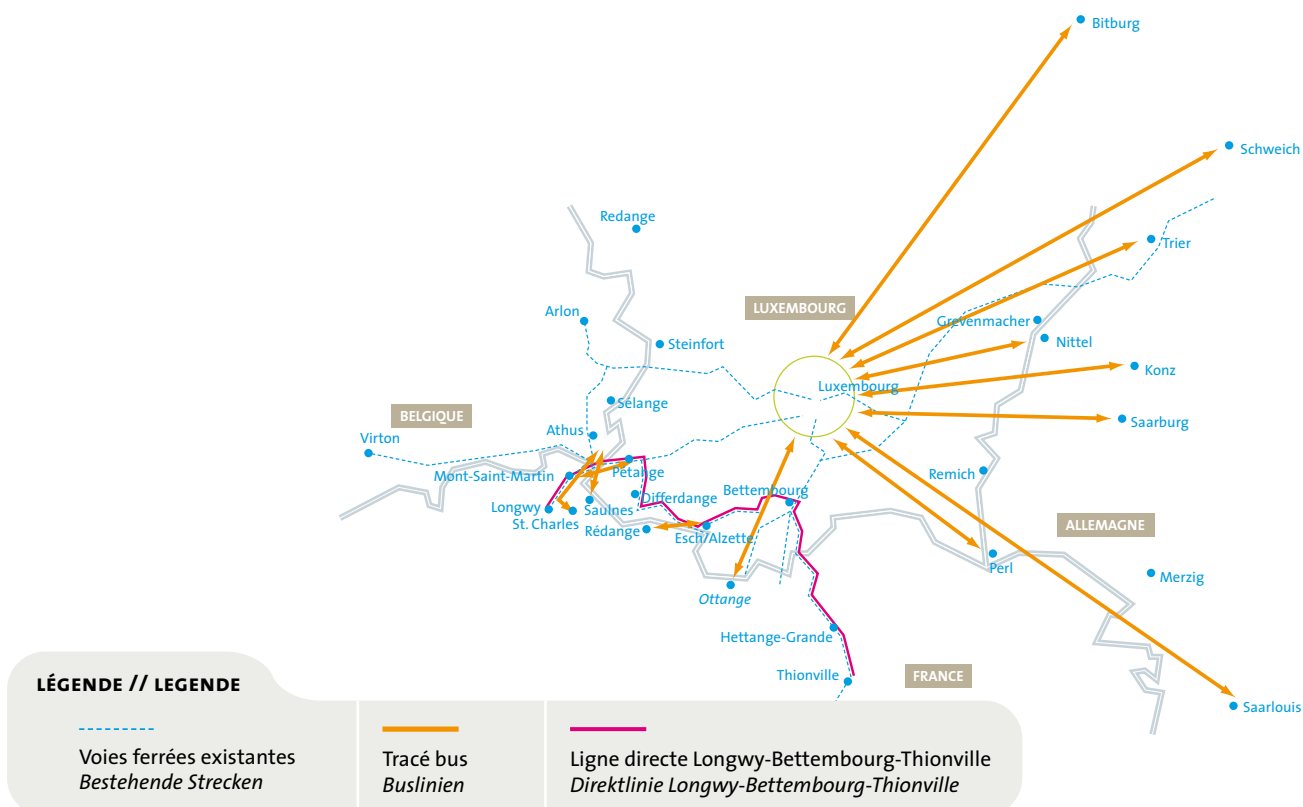
Vue d'ensemble des projets Projektübersicht

Confrontés à la demande quotidienne sans cesse croissante des flux transfrontaliers, le Ministère des Transports et les CFL ont multiplié leurs efforts en vue d'une amélioration des offres de services. Ainsi, la mise en service progressive du nouveau matériel roulant à deux niveaux a permis d'accroître considérablement les efforts en matière de qualité et de confort tout en mettant à la disposition de la clientèle une augmentation de la capacité de places.

Parallèlement à l'introduction du nouveau matériel roulant, l'offre a également été constamment élargie. Récemment, les relations avec la Belgique ont produit des améliorations substantielles. Ainsi, les gouvernements de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg réunis le 19 juillet 2006 ont salué l'accord intervenu entre la SNCB et les CFL concernant la réactivation des lignes transfrontalières Virton-Rodange et Rodange-Athus-Arlon. La nouvelle offre de base mise en place depuis le 10 décembre 2006 consiste en un prolongement du train Libramont-Virton vers Rodange (Luxembourg)-Athus-Arlon.

Mit den täglichen Anforderungen eines stetig steigenden grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens konfrontiert, haben das Transportministerium und die CFL ihre Bemühungen zur Verbesserung ihrer Serviceangebote deutlich verstärkt. So konnte durch die schrittweise Inbetriebnahme neuer Doppelstockwagen bei gleichzeitiger Erhöhung der Platzkapazität für die Fahrgäste eine erhebliche Verbesserung der Qualität und des Komforts erzielt werden.

Parallel zur Einführung der neuen Fahrzeuge wurde das Angebot stetig erweitert. Erst kürzlich sind die Verbindungen nach Belgien wesentlich verbessert worden. So haben die Regierungen Belgiens und des Großherzogtums Luxemburg bei einem Treffen am 19. Juli 2006 das zwischen der SNCB und den CFL zustandegekommene Abkommen zur Reaktivierung der grenzüberschreitenden Strecken Virton-Rodange und Rodange-Athus-Arlon begrüßt. Das neue, seit dem 10. Dezember 2006 eingerichtete Basisangebot umfasst die Verlängerung der Zugverbindung Libramont-Virton nach





Aux heures de pointe matinale et vespérale, cette offre est complétée par demi-heure par des trains SNCB et CFL climatisés. La réouverture des haltes ferroviaires d'Aubagne, Halanzy et Messancy améliore depuis mai 2007 l'attractivité de la ligne.

A l'aube du développement du site de Belval-Ouest, il importe par ailleurs de prévoir et d'anticiper l'évolution des déplacements lorrains à destination du Luxembourg et plus particulièrement du site de Belval-Ouest. A cet effet, une étude franco-luxembourgeoise vient d'être lancée qui se propose d'analyser la création d'une nouvelle desserte ferrée directe Longwy-Pétange-Belval-Ouest-Bettembourg-Thionville et d'identifier les principes d'organisation et de développement du trafic ferré transfrontalier de voyageurs.

Les améliorations des relations ferroviaires avec l'Allemagne se trouvent actuellement à l'étude et portent sur le tronçon Luxembourg-Coblence (voir également chapitre offre internationale page 23).

En complément au volet ferroviaire, les efforts en matière d'amélioration de l'offre de bus se voient également multipliés au niveau transfrontalier. Ainsi, plusieurs lignes transfrontalières sont actuellement en place:

- 116 Schweich(D)-Sirzenich P&R-Lux.
- 118 Trèves (D)-Mesenich-Kirchberg-Lux.
- 132 Nittel (D)-Wellen-Grevenmacher-Lux.
- 134 Konz (D)-Wasserbillig-Grevenmacher-Lux.
- 155 Saarlouis (D)-Mertzig-Remich-Lux.
- 156 Perl (D)-Besch-Lux.
- 157 Saarburg (D)-Wincheringen-Wormeldange-Lux.
- 197 Ottange (F)-Rumelange-Lux.
- 322 Redange (F)-Esch/Alzette
- 330 Mont-Saint-Martin (F)-Athus (B)-Pétange
- 398 St.Charles (F)-Longwy-Rodange
- 399 Saulnes (F)-Longwy-Rodange
- 401 Bitbourg (D)-Echternach-Lux.

Quelques nouvelles lignes seront étudiées prochainement:

- raccordement Dillingen (la Sarre) via Nennig
- nouvelle ligne Thill-Villerupt vers Esch/Alzette

Rodange (Luxemburg)-Athus-Arlon. In den Hauptverkehrszeiten wird diese Strecke mit klimatisierten Zügen der SNCB und CFL im Halbstundentakt gefahren. Seit Mai 2007 trägt die Wiedereröffnung der Haltepunkte Aubagne, Halanzy und Messancy zu einer größeren Attraktivität der Strecke bei.

Schon zu Beginn der Entwicklung des Standortes Belval-West ist es erforderlich, die Zunahme der lothringischen Verkehrsströme nach Luxemburg und ganz besonders nach Belval-West vorausschauend einzuplanen. Dazu wurde eine französisch-luxemburgische Studie in Auftrag gegeben, die die Zweckmäßigkeit einer neuen direkten Zugverbindung Longwy-Pétange-Belval-West-Bettembourg-Thionville analysieren, und die entsprechenden Organisations- und Entwicklungsmöglichkeiten des grenzüberschreitenden Reisezugverkehrs ermitteln soll.

Zurzeit werden ebenfalls Verbesserungsmöglichkeiten der Zugverbindungen mit Deutschland untersucht, hierbei handelt es sich hauptsächlich um den Streckenabschnitt Luxemburg-Koblenz (siehe auch das Kapitel „Internationales Angebot“, S. 23).

Ergänzend zur Eisenbahn wird ebenfalls eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Busangebotes angestrebt. So werden heute bereits verschiedene grenzüberschreitende Linien gefahren:

- 116 Schweich(D)-Sirzenich P&R-Lux.
- 118 Trier (D)-Mesenich-Kirchberg-Lux.
- 132 Nittel (D)-Wellen-Grevenmacher-Lux.
- 134 Konz (D)-Wasserbillig-Grevenmacher-Lux.
- 155 Saarlouis (D)-Mertzig-Remich-Lux.
- 156 Perl (D)-Besch-Lux.
- 157 Saarburg (D)-Wincheringen-Wormeldange-Lux.
- 197 Ottange (F)-Rumelange-Lux.
- 322 Redange (F)-Esch/Alzette
- 330 Mont-Saint-Martin (F)-Athus (B)-Pétange
- 398 St.Charles (F)-Longwy-Rodange
- 399 Saulnes (F)-Longwy-Rodange
- 401 Bitburg (D)-Echternach-Lux.

Die Einrichtung weiterer Linien wird demnächst analysiert:

- Anbindung Dillingen (Saarland) via Nennig
- Neue Linie Thill-Villerupt nach Esch/Alzette



Offre internationale

Internationales Angebot

22

23

TGV Est-Européen

La ligne à grande vitesse Est-Européenne, nouveau maillon important du réseau TGV, raccorde l'est de la France à sa capitale tout en créant un nouveau lien de communication intéressant avec les autres régions de l'hexagone.

Le TGV Est-Européen est davantage qu'un lien nouveau entre la capitale et l'est de la France. Dirigé directement vers l'Allemagne, la Suisse et le Grand-Duché de Luxembourg, il constitue aussi un maillon indispensable au cœur du réseau transeuropéen de la grande vitesse ferroviaire.

Dès sa mise en service, le TGV Est-Européen comporte la desserte de notre capitale. Le Gouvernement luxembourgeois a contribué financièrement aux investissements que le projet requiert sur le territoire français.

Le TGV Est-Européen relie depuis le 10 juin 2007 Luxembourg et Paris et ramène, avec 5 allers-retours, le temps de parcours entre les deux capitales à 2 heures et 5 minutes, soit un gain de 90 minutes par rapport au trajet antérieur.

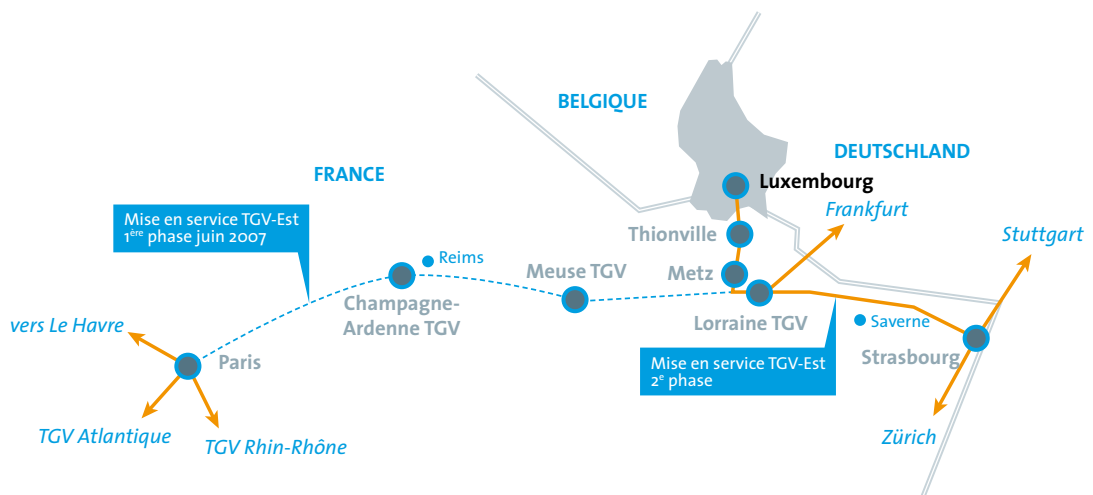
La réalisation de la deuxième phase de la ligne à grande vitesse est-européenne, qui permettra de réaliser le tronçon Luxembourg-Strasbourg du projet EUROCAP-RAIL, ramènera, à l'horizon de l'achèvement de la deuxième phase du projet (2015), le temps de parcours entre Luxembourg et Strasbourg de 2 heures et 5 minutes actuellement à 1 heure et 25 minutes.

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Est-Européen, wichtiges neues Glied des TGV-Netzes, verbindet den Osten Frankreichs mit seiner Hauptstadt und stellt gleichzeitig eine neue, interessante Verbindungsmöglichkeit mit den anderen Regionen des Hexagons dar.

Der TGV Est-Européen ist mehr als nur ein neues Bindeglied zwischen der Hauptstadt und dem Osten Frankreichs. Mit direkter Ausrichtung nach Deutschland, der Schweiz und dem Großherzogtum Luxemburg, ist er auch ein unverzichtbares Bindeglied im Zentrum des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Mit seiner Inbetriebnahme ist der Anschluss unserer Hauptstadt an das TGV Est-Européen-Netz gewährleistet. Die luxemburgische Regierung hat sich an den Investitionskosten, die das Projekt auf französischer Seite erforderte, beteiligt.

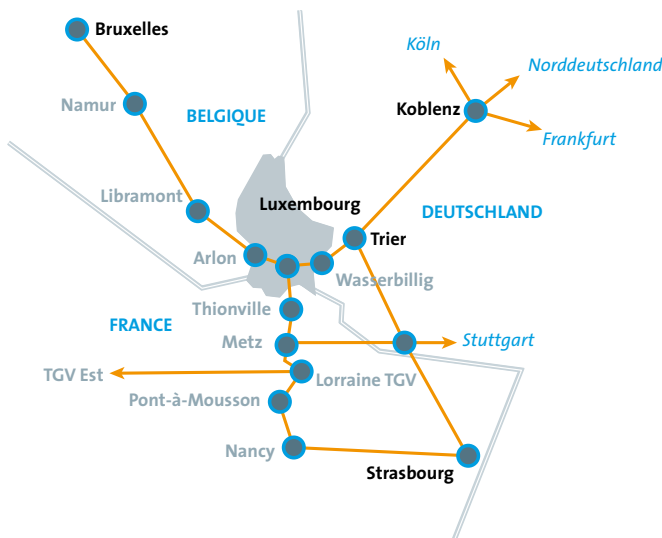
Seit dem 10. Juni 2007 verbindet der TGV Est-Européen Luxemburg und Paris innerhalb von 2 Stunden und 5 Minuten, und das täglich mit 5 Hin- und Rückfahrten. Das entspricht einer Fahrtzeitverkürzung von 90 Minuten gegenüber der vorherigen Verbindung.

Durch die Umsetzung der 2. Phase der Hochgeschwindigkeitsstrecke Est-Européen, die den Ausbau des Streckenabschnitts Luxembourg-Strasbourg im Rahmen des Projektes „Eurocap-Rail“ ermöglicht, wird nach Abschluss der Arbeiten (2015) die Fahrtzeit zwischen Luxembourg und Strasbourg von heute 2 Stunden und 5 Minuten auf 1 Stunde und 25 Minuten reduziert.





Eurocap-Rail



Pour augmenter l'attractivité du transport ferroviaire et parvenir ainsi à une décongestion de nos axes routiers et à une amélioration de notre bilan environnemental, l'amélioration de la relation voyageurs sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est d'une importance majeure étant donné qu'elle relie les trois capitales de l'Europe.

L'intérêt du côté luxembourgeois consiste avant tout dans l'amélioration de la ligne vers Bruxelles, dont l'exploitation actuelle présente de nombreux inconvénients, en vue d'une offre de qualité performante. Les travaux ainsi entamés en décembre 2006 au coût de 458 millions d'euros réduiront les temps de parcours entre Bruxelles et Luxembourg à 2 heures.

Um die Attraktivität der Eisenbahn zu steigern und so eine Entlastung unserer Verkehrsadern und eine Verbesserung unserer Ökobilanz zu erreichen, ist es überaus wichtig, die Verbindungen im Reiseverkehr auf der Bahnstrecke Brüssel-Luxemburg-Strasbourg zu verbessern, da diese Strecke die drei EU-Zentren miteinander verbindet.

Im Hinblick auf ein qualitativ hochwertiges Angebot besteht von luxemburgischer Seite vor allem Interesse an der Verbesserung der momentan noch zahlreiche Unzulänglichkeiten aufweisenden Verbindung nach Brüssel. So werden die im Dezember 2006 begonnenen Arbeiten, mit einem Kostenaufwand von 458 Millionen Euro, die Fahrtzeit auf der Strecke Brüssel-Luxemburg auf 2 Stunden reduzieren.

Relations avec l'Allemagne Verbindungen mit Deutschland

Suite aux initiatives récentes prises par le Luxembourg et la Rhénanie-Palatinat, une analyse détaillée de la relation ferroviaire Luxembourg-Trèves-Coblence a été lancée. Le projet est constitué de trois parties, à savoir d'une mise à deux voies du tronçon Wasserbillig-Igel, de la reconstruction du pont ferroviaire à Karthaus et d'une analyse du tronçon Trèves-Coblence quant à la mise en service de trains pendulaires.

Lors d'une récente entrevue entre les ministres des transports allemand et luxembourgeois, le Luxembourg a réitéré son souhait d'entamer les travaux assez rapidement, tout en indiquant qu'une desserte attractive devra être garantie sur le tronçon Luxembourg-Coblence. Parallèlement, une étude d'opportunité d'une nouvelle liaison vers Saarbrück, permettant la connexion du Luxembourg au sud-est de l'Europe, sera lancée début 2008.

In Folge der jüngsten, von Luxemburg und Rheinland-Pfalz ergriffenen Initiativen wurde eine detaillierte Analyse der Zugverbindung Luxemburg-Trier-Koblenz in Auftrag gegeben. Das Projekt gliedert sich in 3 Teile:

- zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Wasserbillig-Igel,
- Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke in Karthaus
- Analyse des Streckenabschnittes Trier-Koblenz hinsichtlich des Einsatzes von Pendelzügen.

Im Rahmen einer Unterredung zwischen dem deutschen und dem luxemburgischen Transportminister hat Luxemburg kürzlich erneut seinen Wunsch nach einem relativ schnellen Beginn der Arbeiten geäußert, betonte aber gleichzeitig, dass eine attraktive Verbindung auf dem Streckenabschnitt Luxemburg-Koblenz garantiert werden müsse.

Parallel dazu wird Anfang 2008 eine Zweckmäßigkeitsstudie bezüglich der Einrichtung einer direkten Bahnverbindung nach Saarbrücken, die die Anbindung Luxemburgs an den Südosten Europas verbessert, in Auftrag gegeben.



Concept bus national

Landesweites Buskonzept

24

25

Le réseau bus existant au Grand-Duché de Luxembourg est, dans sa structure actuelle et en comparaison internationale, d'une qualité relativement bonne, voire même très bonne. La majorité des lignes sont déjà directes, cadencées et d'une fréquence élevée. Ceci est valable en particulier pour le trafic des bus à destination de Luxembourg-Ville ainsi que pour le trafic des bus dans la région d'Ettelbruck, Diekirch et vers les centres régionaux de Wiltz, Clervaux, Redange, Echternach, Mersch, Grevenmacher, Junglinster et Remich.

Les lignes en place dans la région sud du pays ont été réorganisées en 2006. Elles relient toutes les localités du canton d'Esch/Alzette à une cadence de 15 minutes, ce qui se justifie du fait qu'elles circulent dans une région très peuplée, respectivement urbaine.

Tandis que dans la région sud du pays la plupart des lignes existantes du Syndicat Intercommunal TICE circulent en coordination avec quelques lignes régionales du RGTR (Régime Général des Transports Routiers) menant directement à la Ville de Luxembourg, les autres régions du Grand-Duché sont desservies par le réseau de lignes RGTR.

Actuellement, plus de 140.000 voyageurs profitent quotidiennement de l'offre de bus régionale, grâce à des tracés de lignes faciles à retenir, aux dessertes fréquentes, au système de tarification facile et avantageux, au confort du transport de qualité et aux services d'information considérablement améliorés.

Par la création conséquente de couloirs privilégiés pour bus et la mise en service de feux de circulation donnant priorité aux transports en commun, la politique gouvernementale vise à améliorer les transports par bus en matière de rapidité, de ponctualité et de fiabilité.

Parallèlement, la Communauté des Transports (CdT) est en train de développer un projet pilote «Rufbus» qui permettra d'offrir une alternative plus innovatrice par rapport à l'offre des transports publics cadencés dans le but de répondre au mieux aux exigences de la population.

Das vorhandene Busliniennetz im Großherzogtum Luxemburg ist in seiner jetzigen Struktur von guter bis sehr guter Qualität. Die meisten Linien sind bereits direkt geführt, vertaktet und verkehren mit einer hohen Frequenz. Dies gilt insbesondere für die auf Luxemburg-Stadt ausgerichteten Buslinien sowie für die Buslinien im Raum Ettelbruck, Diekirch und zu den Regionalzentren Wiltz, Clervaux, Redange, Echternach, Mersch, Grevenmacher, Junglinster, Remich.

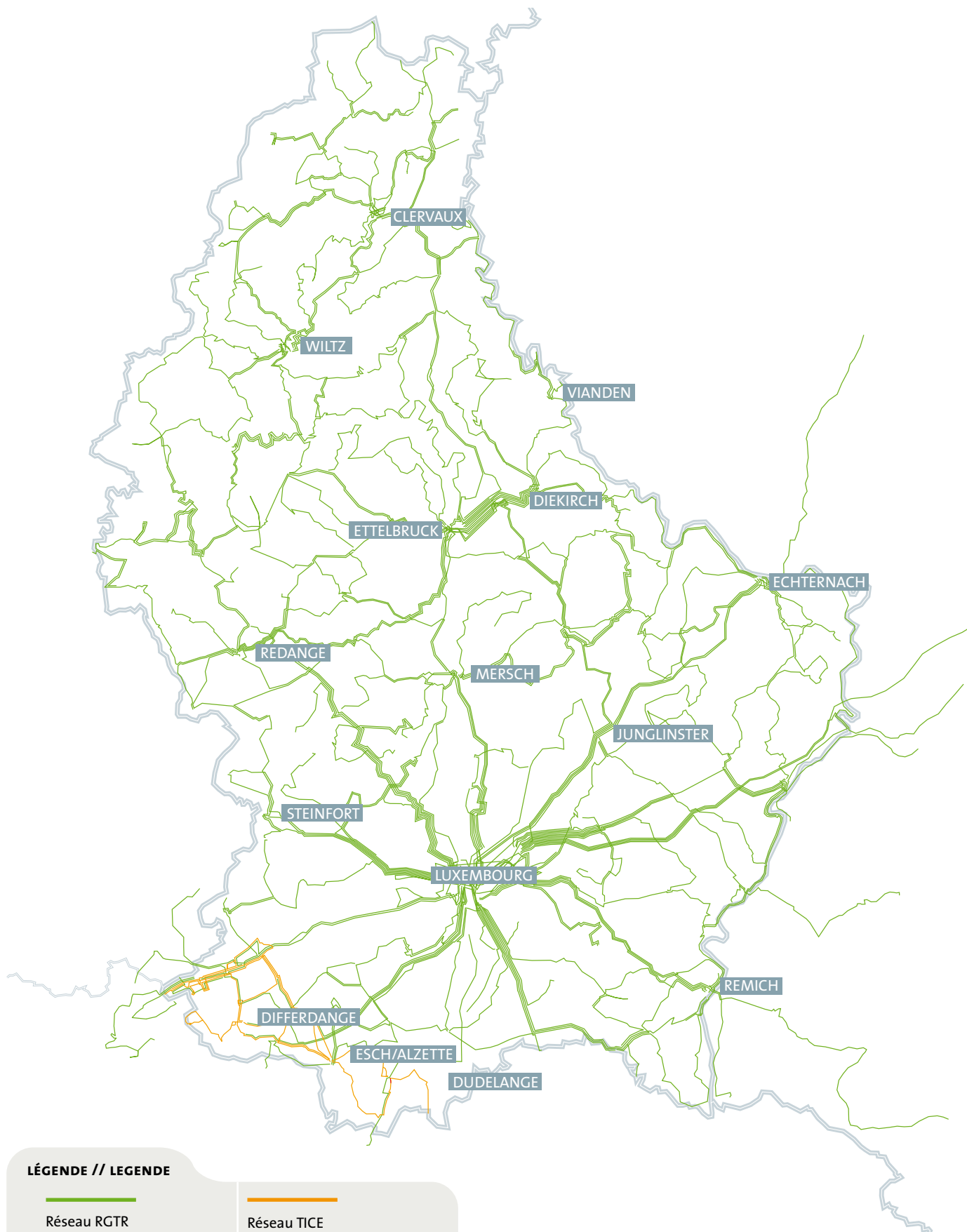
Die Linien im Süden des Landes sind seit 2006 neu organisiert. Sie verbinden alle Ortschaften des Kantons Esch/Alzette im 15-Minutentakt, da sie hier in einer dichter besiedelten bzw. städtischen Region verkehren.

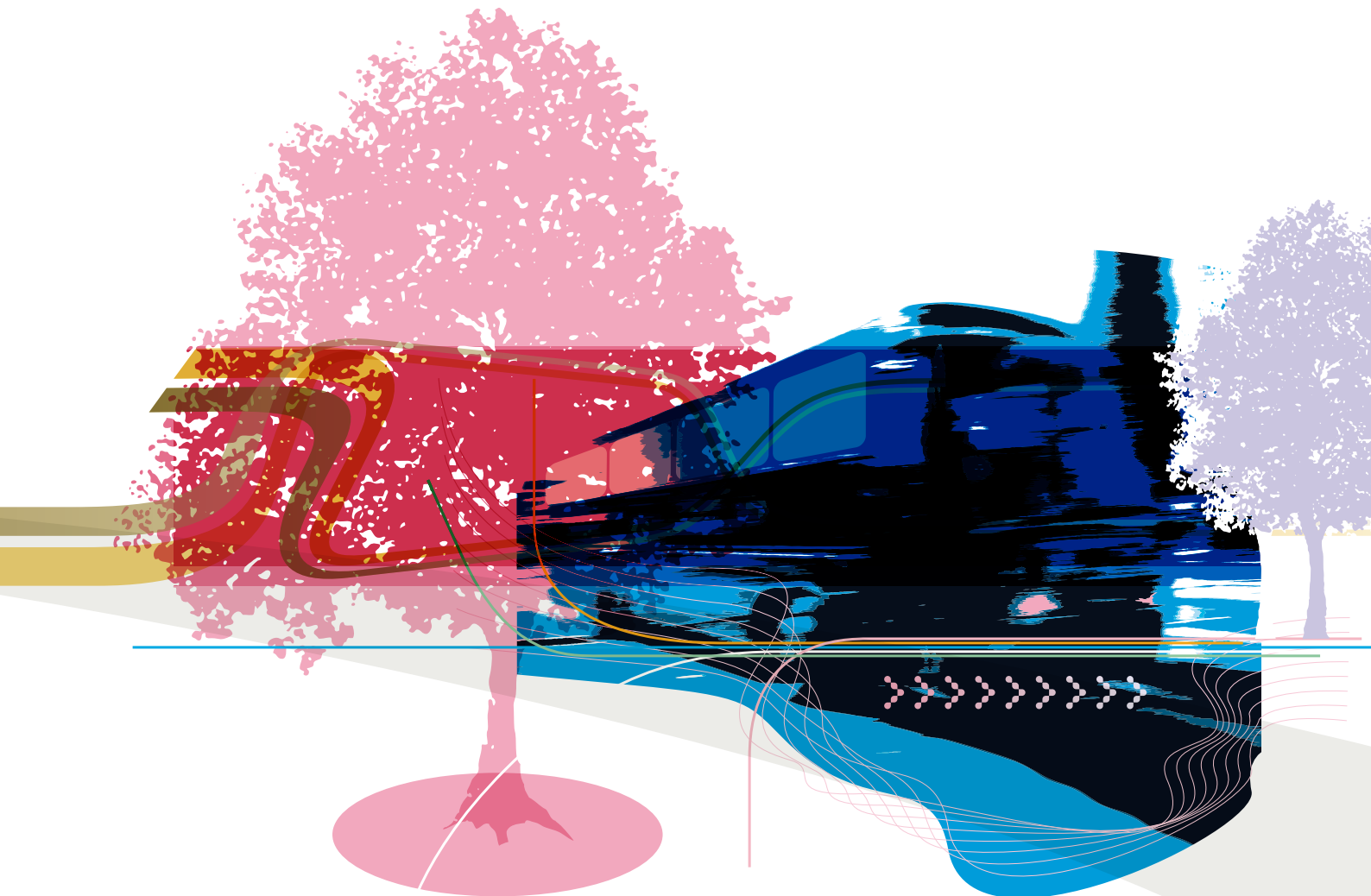
Während im Süden die überwiegend vorhandenen Linien des Interkommunalen Syndikats TICE auf einige direkt zur Stadt Luxemburg hingeführten Regionallinien des RGTR (Régime Général des Transports Routiers) abgestimmt sind, werden die übrigen Teile des Großherzogtums vom RGTR-Netz bedient.

Zurzeit nutzen mehr als 140.000 Fahrgäste pro Tag das regionale Busangebot, dank leicht überschaubarer Linienführung, häufiger Frequenz, einfachem und günstigem Tarifsystem, hohem Beförderungskomfort und wesentlich verbesserter Information für die Kunden.

Mit der konsequenten Einrichtung privilegierter Buskorridore und dem Einsatz von Ampeln, die den öffentlichen Verkehrsmitteln Vorfahrt gewähren, strebt die Regierung eine Verbesserung des Bustransports in Punkto Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Verlässlichkeit an.

Parallel dazu entwickelt die Communauté des Transports (CdT) das Pilotprojekt „Rufbus“, eine innovativere Alternative zum Angebot der im Taktverkehr fahrenden öffentlichen Verkehrsmittel, mit dem Ziel, die Anforderungen der Bevölkerung bestmöglichst zu befriedigen.







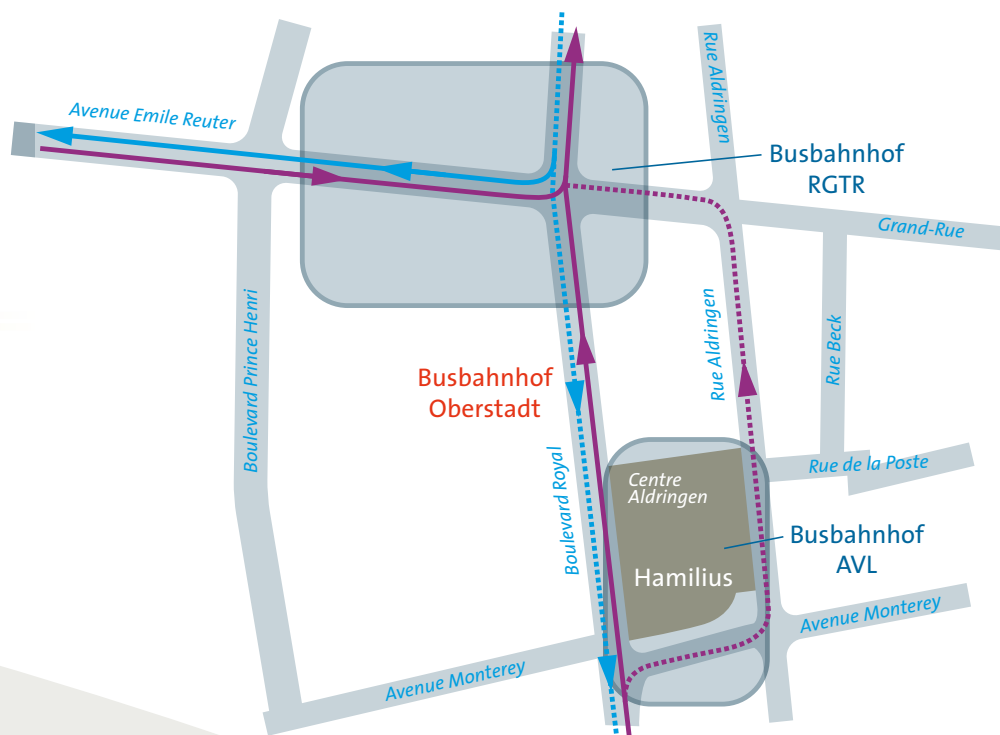
Gare routière de la ville haute – avec le bus régional jusqu’au centre-ville

Les voyageurs profitant du trafic de bus régional veulent, si possible, de même que tous les autres voyageurs, arriver à leur destination d’une manière directe et sans changement de bus. Si toutefois un changement est inévitable, il devra se faire dans des conditions les plus confortables. Voilà pourquoi la gare routière combinée Hamilius/Royal a été réalisée. Dans ce contexte, l’arrêt de bus Royal a été déplacé aussi loin que possible en direction de la ville haute; ainsi la zone piétonne est maintenant accessible en moins de 100 m de marche à pied. Les bus régionaux dont le terminus est ici, n’attendent plus Av. Emile Reuter mais au Glacis et désencombrent ainsi des quartiers sensibles. Le changement du bus régional au bus urbain de l’AVL est également devenu nettement plus facile, étant donné que les deux arrêts Hamilius et Royal se trouvent maintenant à une distance de seulement 100 m l’un de l’autre (voir le graphique).

Busbahnhof Oberstadt – mit dem Regionalbus ins Stadtzentrum

Die Fahrgäste im regionalen Busverkehr wollen, wie alle anderen Fahrgäste auch, ihre Reiseziele möglichst direkt und ohne umzusteigen erreichen. Wer dennoch umsteigen muss, für den sollte das so bequem wie möglich sein.

Vor diesem Hintergrund ist der kombinierte Busbahnhof Hamilius/Royal entstanden. Die Haltestelle Royal wurde dabei so weit wie möglich in Richtung Oberstadt verschoben, sodass die Fußgängerzone jetzt in weniger als 100 m erreicht wird. Endende Regionalbusse warten nicht mehr in der Av. Emile Reuter, sondern am Glacis und entlasten dadurch sensible Stadtbereiche. Das Umsteigen von Regionalbussen auf Stadtbusse der AVL ist ebenfalls erheblich einfacher geworden, da die beiden zentralen Haltepunkte Hamilius und Royal jetzt nur noch 100 m voneinander entfernt sind (siehe Grafik).





P&R (Park & Ride)

P&R (Park & Ride)

28

29

Vue d'ensemble des projets

Aux propositions relatives à l'amélioration des réseaux de transports en commun s'ajoute l'idée de la création d'un ensemble de parkings d'accueil P&R. L'idée maîtresse de la création d'un réseau de parkings d'accueil P&R est le transbordement des flux de voyageurs de la voiture particulière vers les transports en commun avant que les usagers de la route n'atteignent les centres de nos villes.

Le concept d'un réseau de parkings d'accueil sur l'ensemble du territoire du Grand-Duché de Luxembourg prévoit la création de parkings d'accueil à proximité des gares ferroviaires et des gares routières. Le concept se superpose aux extensions de parkings d'accueil existants et se base sur la minimisation des trajets en voiture particulière et ce par l'intermédiaire de la réalisation de deux ceintures de parkings d'accueil, la première sur les grands axes de transports aux frontières du Luxembourg et la seconde au niveau régional à l'intérieur du pays.

Projektübersicht

An die Vorschläge zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittelnetze schließt sich die Idee der Schaffung eines P&R-Parkplatznetzes an. Grundgedanke der Einrichtung dieses P&R-Parkplatznetzes ist es, möglichst viele Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, bevor sie die Stadtzentren erreichen.

Das Konzept eines Parkplatznetzes auf dem gesamten Gebiet des Großherzogtums Luxemburg sieht die Einrichtung von P&R-Parkplätzen in unmittelbarer Nähe der Zug- und Busbahnhöfe vor. Das Konzept knüpft an die Ausweitung bereits bestehender P&R-Parkplätze an, basierend auf der Reduzierung der Fahrten mit dem eigenen PKW, und das mit Hilfe der Realisierung zweier Parkplatzgürtel: ein erster entlang der großen Verkehrsachsen an den Landesgrenzen und ein zweiter im Bereich des Regionalverkehrs im Landesinneren.





LÉGENDE // LEGENDE



Gares de transbordement
incluant un P&R existant
*Umsteigebahnhöfe mit
bestehendem P&R-Parkplatz*



Gares de transbordement
projetées incluant un P&R
*Geplante Umsteigebahnhöfe
mit einem P&R-Parkplatz*



Gares routières
existantes
*Bestehende
Busbahnhöfe*



Gares routières
projetées
*Geplante
Busbahnhöfe*

Mobilité douce (piétons/cyclistes) Sanfte Mobilität (Fußgänger/Radfahrer)

Objectif 2020: 25% pour la mobilité douce
Ziel 2020: 25% für die sanfte Mobilität

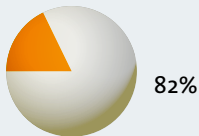
TRAFIC EN 2002

VERKEHRSAUFKOMMEN 2002

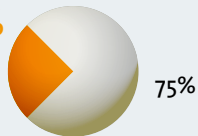
OBJECTIF POLITIQUE À L'HORIZON 2020

POLITISCHES ZIEL BIS ZUM HORIZONT 2020

18%

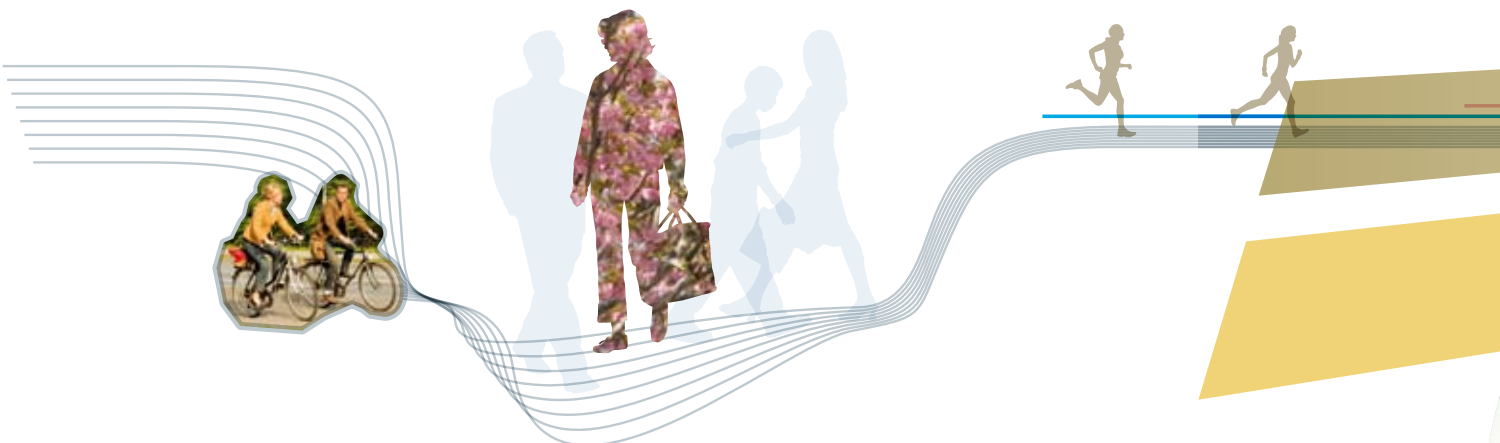


25%



La mobilité douce (trafic non motorisé) est considérée à l'heure actuelle comme mode de déplacement principalement réservé aux loisirs (sport, tourisme, etc.) et non comme mode de transport à part entière. Or, on constate que la mobilité douce présente un potentiel considérable qui permet d'améliorer les performances et la qualité du système global du transport de personnes. Les volets environnement, énergie, santé et tourisme sont également concernés.

Zurzeit sieht man in der sanften Mobilität (nicht motorisierter Verkehr) hauptsächlich eine Art der Freizeitfortbewegung (Sport, Tourismus usw.) und erkennt sie nicht als vollwertiges Transportmittel an. Es steht jedoch außer Frage, dass die sanfte Mobilität ein beträchtliches Potenzial zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Qualität des globalen Systems der Personenbeförderung in sich birgt. Das trifft auch auf die Bereiche Umwelt, Energie, Gesundheit und Tourismus zu.





Au Grand-Duché de Luxembourg, le nombre de trajets effectués de manière non motorisée à l'intérieur du pays représente près de 18% de l'ensemble des trajets. De plus, le Luxembourg détient le record des trajets inférieurs à 5 respectivement 2 kilomètres effectués en voiture individuelle.

Comme le trafic non motorisé est le plus performant des modes de transport sur les distances courtes, une promotion dans les zones urbanisées de ce mode de transport est requise et présente un potentiel non négligeable.

Fin 2007, le Ministère des Transports présentera un plan d'action portant sur la promotion de la mobilité douce afin de pouvoir réaliser à l'horizon 2020, en collaboration étroite avec les autorités communales, l'objectif de 25% pour la mobilité douce.

Im Großherzogtum Luxemburg liegt der Anteil der nicht-motorisierten Verkehrsleistung innerhalb des Landes bei ungefähr 18%. Leider ist Luxemburg auch Rekordhalter im Zurücklegen von unter 5 bzw. 2 km langen Kurzstrecken mit dem PKW.

Da der nicht-motorisierte Verkehr bei kurzen Entfernungen das effizienteste Transportmittel ist, muss im urbanen Bereich für diese Transportart geworben werden. Hier ist ein nicht unerhebliches Potenzial vorhanden.

Ende 2007 wird das Transportministerium einen Aktionsplan zur Förderung der sanften Mobilität vorlegen, um in enger Zusammenarbeit mit den kommunalen Behörden bis zum Jahr 2020 einen Anteil der sanften Mobilität von 25% zu erreichen.





Centrale de Mobilité

Mobilitätszentrale

32

33

La mobilité – une question de choix

Vous assurer une meilleure qualité de vie tout en préservant l'environnement, telle est l'ambition du Ministère des Transports. Elle se traduit par la promotion des transports publics et de tous les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle en général.

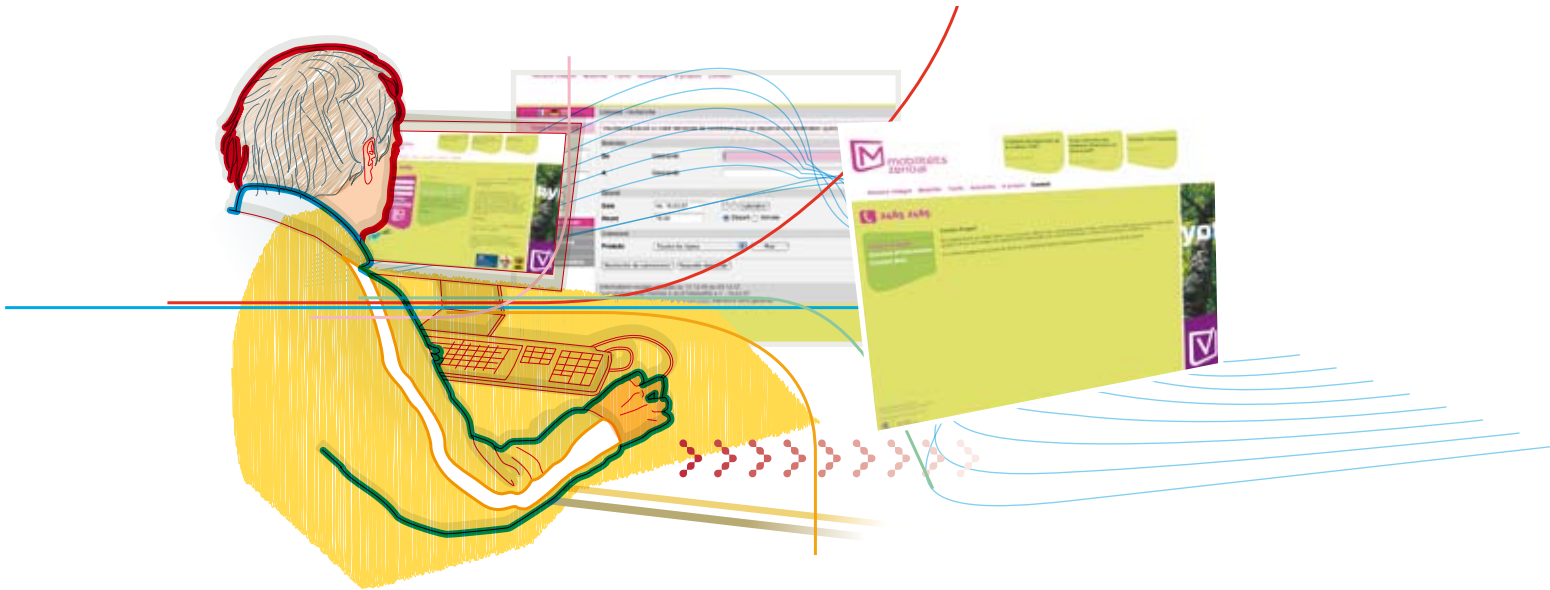
La mise en œuvre de ces mesures a été confiée à la Centrale de Mobilité (*Mobilitätszentrale*), entité de la Communauté des Transports (*Verkeiersverbond*), au service des usagers.

Mobilität – eine Frage der Orientierung

Ihnen eine bessere Lebensqualität zu garantieren und gleichzeitig die Umwelt zu schonen, das ist das Bestreben des Transportministeriums. Das wird durch die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel und aller, alternativ zum privaten PKW nutzbaren Fortbewegungsmittel umgesetzt.

*Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wurde die Mobilitätszentrale (*Mobilitätszentral*), eine Einheit des Verkehrsverbunds (*Verkeiersverbond*) im Dienste der Kunden, beauftragt.*





Pour vous proposer des offres concrètes destinées à améliorer la qualité des transports en commun et votre confort en tant que voyageur, la Centrale de Mobilité (*Mobilitéitszentral*) a mis en place:

- L'horaire intégré grâce auquel vous pouvez choisir le trajet le mieux adapté à vos besoins via le site Internet www.mobilitéit.lu. Mis en service le 10 février 2006, cet outil vous permet de consulter à toute heure l'itinéraire de votre choix ainsi que les horaires des différents moyens de transport correspondants. Le moteur de recherche trouve les connexions et les correspondances et vous offre des choix alternatifs de moyens de transport. Très pratique, il vous est extrêmement utile pour planifier tous vos déplacements.
- Un centre d'appel qui répond à toutes vos questions concernant votre mobilité: 24 65 24 65. Depuis décembre 2006, une équipe de 6 personnes est à votre écoute. Compétents, les conseillers de la Centrale de Mobilité (*Mobilitéitszentral*) ont pour mission de vous renseigner et de vous conseiller

*Um Ihnen konkrete Angebote zu unterbreiten, die die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel verbessern und Ihnen als Fahrgast mehr Komfort bieten, hat die Mobilitéitszentrale (*Mobilitéitszentral*) folgendes eingerichtet:*

- *Der integrierte Fahrplan, der es Ihnen ermöglicht, die auf Ihre Bedürfnisse am besten abgestimmte Strecke im Internet unter www.mobilitéit.lu abzurufen. Seit dem 10. Februar 2006 bietet Ihnen dieses Medium jederzeit die Möglichkeit, die Route Ihrer Wahl sowie die Fahrpläne der entsprechenden Transportmittel nachzuschlagen. Die Suchmaschine findet Verbindungen und Anschlüsse und bietet Ihnen Alternativen bei der Wahl der Transportmittel an. Sie ist sehr praktisch und deshalb extrem nützlich bei der Planung all Ihrer Fahrten.*
- *Ein Call-Center, das telefonisch alle Anfragen bezüglich Ihrer Mobilität unter der Nr. 24 65 24 65 beantwortet. Seit Dezember 2006 ist ein sechsköpfiges Team für Sie da. Aufgabe der kompetenten Berater der Mobilitéitszentrale (*Mobilitéitszentral*) ist es, Ihnen Auskunft zu erteilen und Sie über angebotene Dienstleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel und die alternativ zum PKW zur Verfügung stehenden Fortbewegungsmittel zu informieren – wie z. B. die sanfte*

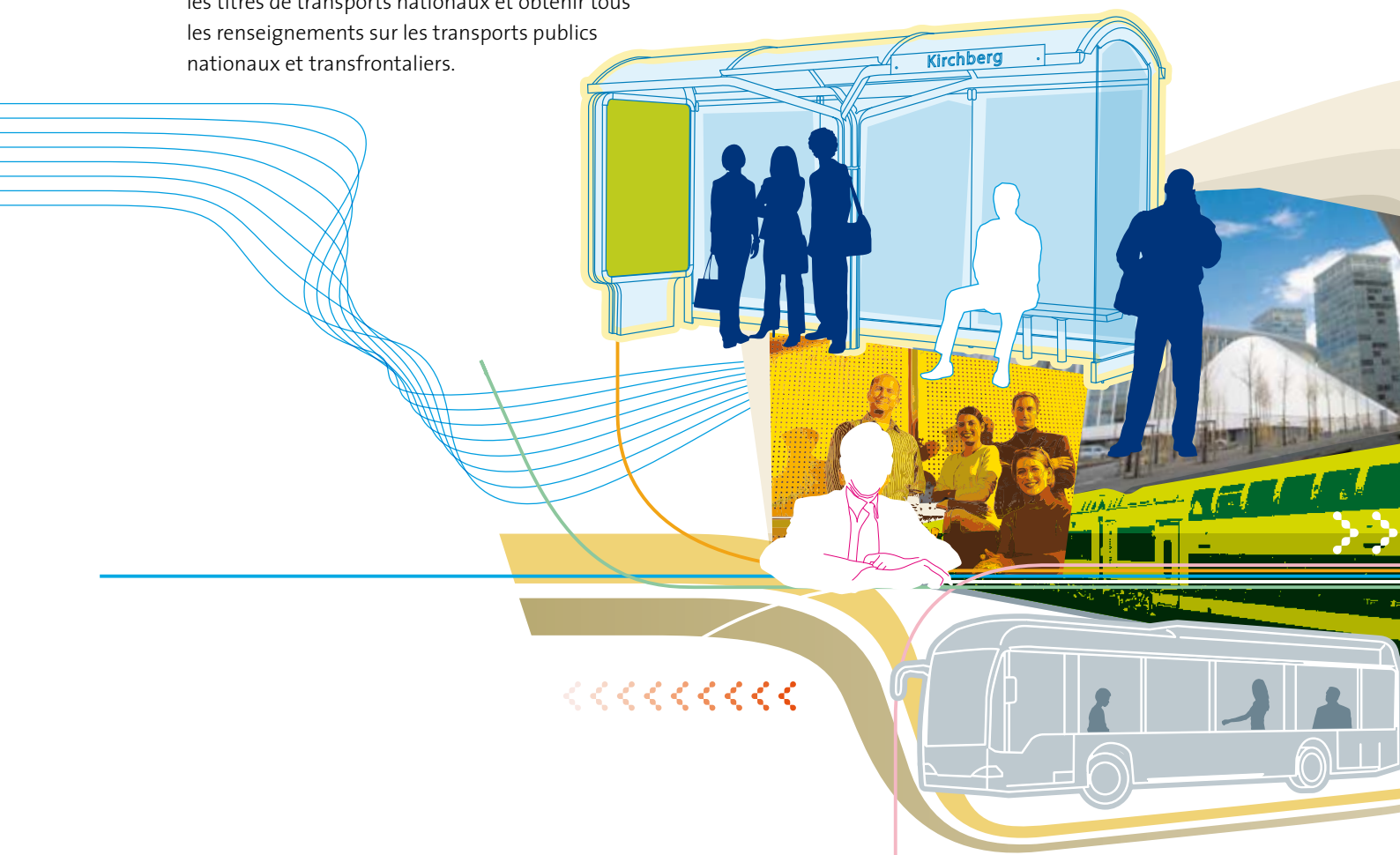


sur l'offre des services des transports publics et sur les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, comme par exemple la mobilité douce. Du lundi au vendredi de 6h00 à 22h00 et les samedi et dimanche de 8h00 à 20h00, n'hésitez pas à les contacter.

- Des guichets situés en plein cœur de la Gare Centrale pour vous donner toute l'information sur la mobilité et assurer la vente des produits nationaux. Inaugurés le 24 mai 2007, les guichets de la *Mobilitätszentrale* vous accueillent 7 jours sur 7. Qu'il s'agisse de vos déplacements professionnels ou à titre privé comme ceux liés à vos loisirs, toutes les questions relatives à votre mobilité trouvent leurs réponses aux guichets. Vous pourrez y acheter tous les titres de transports nationaux et obtenir tous les renseignements sur les transports publics nationaux et transfrontaliers.

Mobilität. Es ist von montags bis freitags von 6 bis 22 Uhr und samstags und sonntags von 8 bis 20 Uhr geöffnet – zögern Sie nicht anzurufen.

- *Informationsschalter im Zentrum des Hauptbahnhofs, die Ihnen alle Infos zum Thema Mobilität liefern und den Verkauf inländischer Angebote gewährleisten. Nach ihrer Einweihung am 24. Mai 2007 sind die Schalter der Mobilitätszentrale (Mobilitätszentral) an sieben Tagen in der Woche für Sie geöffnet. Ob es um Dienstreisen oder Privatreisen – z. B. im Rahmen Ihrer Freizeitaktivitäten – geht, an den Informationsschaltern erhalten Sie eine Antwort auf alle Fragen zur Mobilität. Dort können Sie alle inländischen Fahrscheine kaufen und sich über in- und ausländische öffentliche Verkehrsmittel informieren.*





Conseillers «Entreprises»

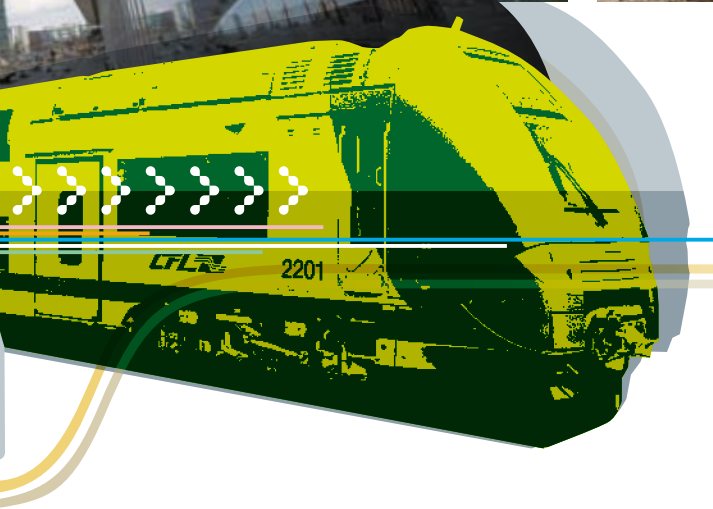
Pour les entreprises soucieuses d'offrir à leurs salariés des solutions alternatives à la voiture individuelle, les conseillers «Entreprises» élaborent des propositions sur mesure. Ce service fonctionne via le centre d'appel et le site Internet ainsi qu'aux guichets de la *Mobilitéitszentral*.

Que vous soyez chef d'entreprise ou directeur des ressources humaines, un audit effectué par les conseillers de la *Mobilitéitszentral* vous ouvrira de nouvelles perspectives de mobilité.

„Unternehmens“-Berater

Für Unternehmen, die bestrebt sind, ihren Beschäftigten alternative Lösungen zum PKW anzubieten, arbeiten die „Unternehmens“-Berater genau auf den individuellen Bedarf abgestimmte Vorschläge aus. Dieser Service kann über das Call-Center, das Internet und die Schalter der Mobilitéitszentrale (Mobilitéitszentral) in Anspruch genommen werden.

Ob Sie Unternehmer oder Personalchef sind, eine von den Kundenberatern der Mobilitéitszentrale (Mobilitéitszentral) durchgeführte Beratung wird Ihnen neue Perspektiven der Mobilität eröffnen.





Transport de fret par rail

Schiengüterverkehr

36

37

Afin d'améliorer notre bilan environnemental et de prévenir les embouteillages sur nos routes, il importe non seulement de rendre les transports en commun plus attractifs pour le voyageur, mais également de faire en sorte que le rail constitue une véritable alternative pour le transport de marchandises. La réponse du Gouvernement y est apportée par la mise en œuvre d'une stratégie qui repose sur trois piliers: CFL Cargo, CFL Multimodal et le centre de fret Bettembourg.

Um unsere Ökobilanz zu verbessern und der Überlastung unserer Straßen vorzubeugen, ist es nicht nur von extremer Wichtigkeit, die öffentlichen Verkehrsmittel für den Fahrgast attraktiver zu machen, sondern auch dafür zu sorgen, dass die Schiene eine echte Alternative für den Transport von Waren wird. Die Antwort der Regierung darauf ist die Umsetzung einer Strategie, die sich auf drei Pfeiler stützt: CFL Cargo, CFL Multimodal und das Güterverkehrszentrum Bettembourg.





CFL Cargo



L'année 2006 fut fortement marquée par la création de la société CFL Cargo, joint-venture des CFL et d'Arcelor Mittal, résultant de la tripartite menée à bien en 2005. Opérationnelle depuis le 17 octobre 2006, CFL Cargo emploiera à terme quelque 400 salariés.

CFL Cargo a repris tout le transport de marchandises des CFL réalisé au Luxembourg et à l'étranger, ainsi que tout le transport interne d'Arcelor Profil Luxembourg et d'Arcelor Rodange. CFL Cargo dispose de 22 locomotives et de 3.000 wagons.

L'activité de CFL Cargo et de ses filiales consiste notamment à:

- transporter des biens et produits par fret ferroviaire sur longue distance vers certaines destinations européennes;
- offrir sur courte distance des opérations de desserte pour les voies de service et les embranchements de particuliers, notamment dans la grande région SaarLorLux et dans le nord de l'Allemagne, voire au Danemark;
- effectuer des opérations de triage à la gare de triage de Bettembourg utilisées pour la constitution et l'éclatement de trains entiers, permettant ainsi aux clients de la région d'intégrer leurs wagons isolés dans les navettes longue distance offertes par CFL Cargo.

En profitant des compétences de CFL Cargo et d'un parc de wagons adaptés, les clients peuvent ainsi bénéficier de prestations logistiques de qualité sur rail qui devancent celles sur route.

Das Jahr 2006 war stark geprägt durch die Gründung der Gesellschaft CFL Cargo, ein Joint-Venture zwischen CFL und Arcelor Mittal, resultierend aus der 2005 erfolgreich abgeschlossenen Tripartite-Runde. Seit dem 17. Oktober 2006 aktiv, wird CFL Cargo auf Dauer etwa 400 Arbeitnehmer beschäftigen.

CFL Cargo hat das gesamte Güterverkehrsaufkommen der CFL in Luxemburg und im Ausland übernommen, sowie die gesamten internen Transporte von Arcelor Profil Luxemburg und Arcelor Rodange. CFL Cargo verfügt über 22 Lokomotiven und 3000 Güterwagen.

Das Tätigkeitsgebiet von CFL Cargo und ihrer Zweigniederlassungen umfasst hauptsächlich:

- Den Transport von Gütern und Waren im Eisenbahngüterfernverkehr zu bestimmten Zielen innerhalb Europas
- Transportverbindungen auf kurzen Strecken auf Dienstgleisen und für Kunden mit Gleisanschluss, vor allem in der Großregion SaarLorLux, im Norden Deutschlands und in Dänemark
- Rangierarbeiten im Rangierbahnhof Bettembourg zur Bildung bzw. Auflösung ganzer Züge, wobei den regionalen Kunden die Möglichkeit geboten wird, ihre Einzelwaggons in das von der CFL Cargo angebotene Fernverkehrsnetz zu integrieren.

So können die Kunden, wenn sie die Kompetenz und den modernen Wagenpark der CFL Cargo in Anspruch nehmen, von der logistischen Qualität des Schienenverkehrs profitieren, die der des Straßenverkehrs überlegen ist.

CFL Multimodal

CFL Multimodal en tant que filiale des CFL à 100% est en charge du trafic combiné rail-route. Parmi les principaux domaines d'activités, il est à relever avant tout:

- l'exploitation du centre de fret à Bettembourg;
- la manutention et le stockage de conteneurs; caisses mobiles et semi-remorques;
- les activités logistiques et d'entreposage;
- le transport combiné: connexions journalières à destination des ports de Mer du Nord, d'Italie et d'Espagne, liaison hebdomadaire vers les ports de Turquie et de Roumanie. D'autres projets sont en cours d'élaboration.

En tant que nouvelle activité au centre de fret de Bettembourg, l'autoroute ferroviaire, concept de transport combiné consistant à transporter les poids lourds sur des trains spéciaux, se montre particulièrement prometteuse. Une première liaison entre Bettembourg et Perpignan a été établie et d'autres projets sont à l'étude. Les développements prévisibles à long terme sont illustrés dans le graphique ci-dessous.

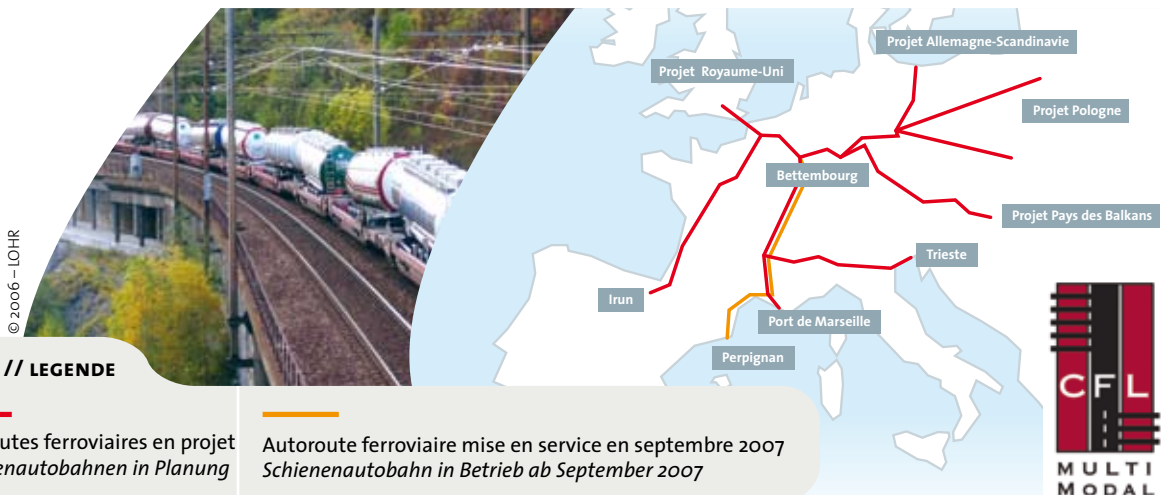
Les activités de CFL Multimodal et de ses filiales génèrent à l'heure actuelle 75 emplois directs et plus de 120 emplois indirects et contribuent avec les quelque 25.000 expéditions ferroviaires annuelles de manière significative au désengorgement des routes et à la préservation de l'environnement.

Als eine 100%ige Tochter der CFL ist CFL Multimodal für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße zuständig. Unter den Hauptbetätigungsfeldern sind vor allem hervorzuheben:

- Die Nutzung des Güterverkehrszentrums Bettembourg;
- Die Verladung und Lagerung von Containern, Wechselbehältern und Aufliegern;
- Logistik und Zwischenlagerung;
- Kombiniertes Verkehr: tägliche Verbindungen zu den Seehäfen der Nordsee, Italiens und Spaniens sowie eine wöchentliche Verbindung zu türkischen und rumänischen Häfen. Weitere Projekte werden gerade ausgearbeitet.

Als neue Tätigkeit im Güterverkehrszentrum Bettembourg sieht die Einrichtung der Schienenautobahn – ein Konzept des kombinierten Verkehrs zum Transport von LKW auf speziellen Zügen – sehr vielversprechend aus. Eine erste Verbindung zwischen Bettembourg und Perpignan ist in Betrieb, weitere Projekte werden geprüft. Die langfristigen absehbaren Entwicklungen sind in der untenstehenden Grafik dargestellt.

Die Aktivitäten von CFL Multimodal und ihrer Zweigniederlassungen bieten aktuell direkt 75 und indirekt mehr als 120 weitere Arbeitsplätze und tragen, mit rund 25.000 Schienentransporten jährlich, bedeutend zur Entlastung der Straßen und zum Schutz der Umwelt bei.





Centre de fret Bettembourg Güterverkehrszentrum Bettembourg

A proximité immédiate de l'échangeur autoroutier A3/A13 et avoisinant le triage central de Bettembourg de même que le futur centre logistique actuellement en planification (ancien site WSA), un nouveau centre de fret est projeté.

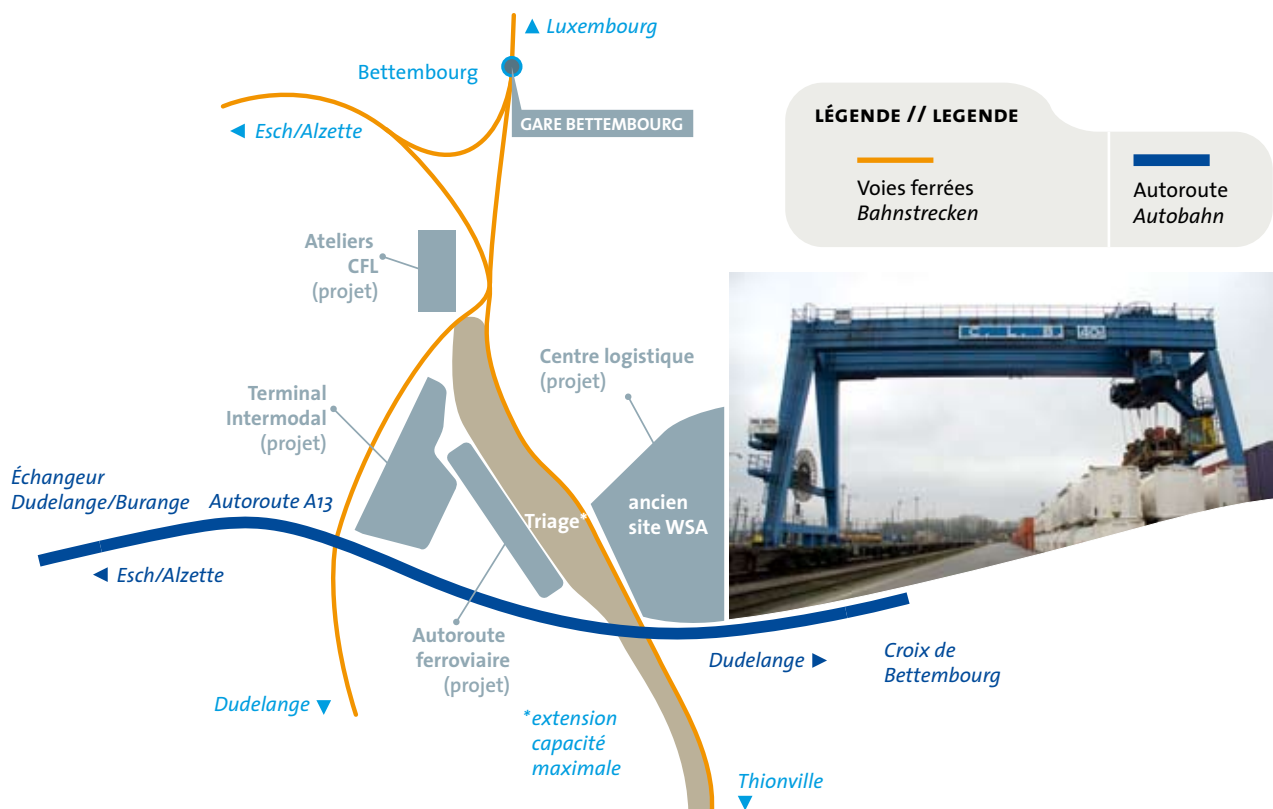
La combinaison du TERMINAL INTERMODAL (destiné à la manipulation des conteneurs) de même que de l'AUTOROUTE FERROVIAIRE (permettant l'acheminement de semi-remorques par rail) sur un site unique permet de créer des opportunités d'échanges intermodaux uniques à ce stade.

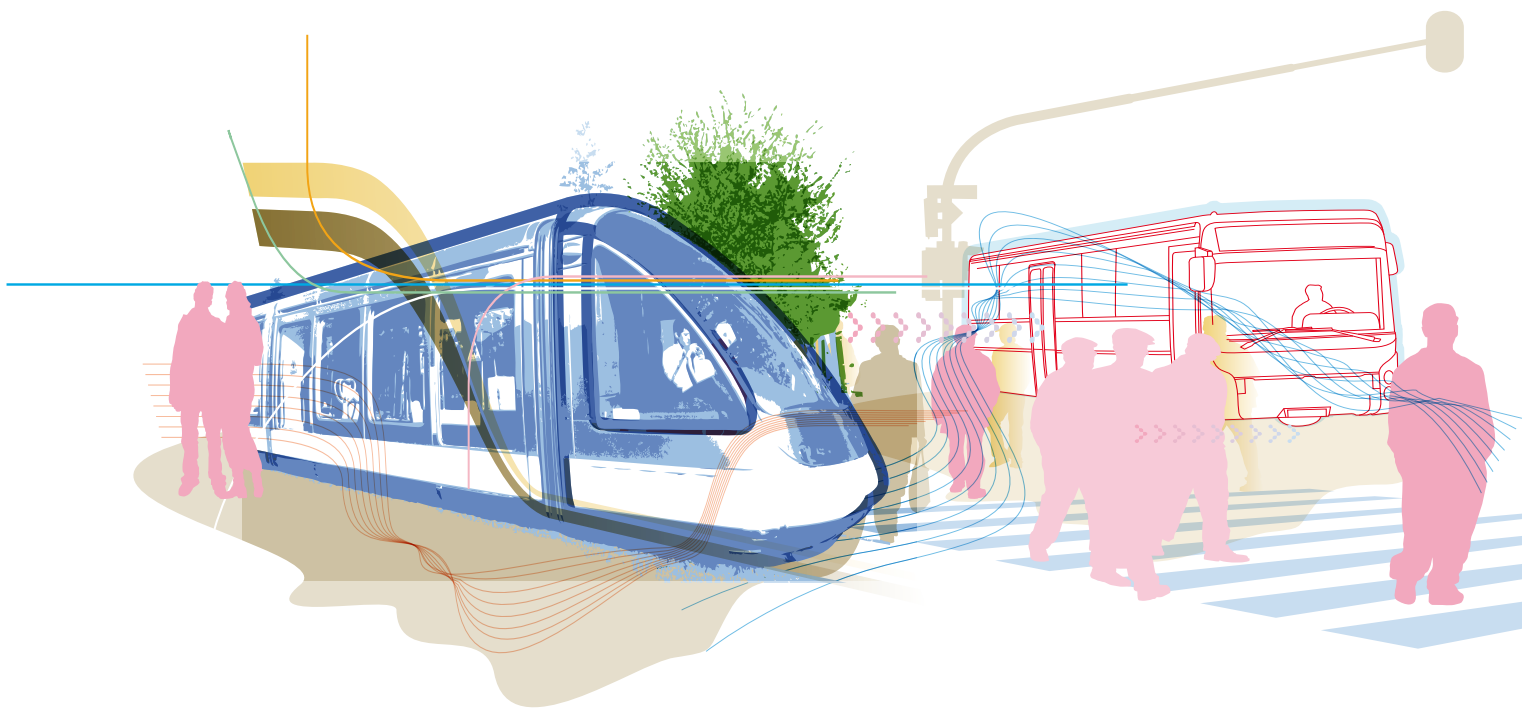
Ainsi, le centre de fret de Bettembourg figurera comme plate-forme d'échanges performante au sein du trafic de marchandises sur le continent européen.

In unmittelbarer Nähe des Autobahnkreuzes A3/A13 und in Nachbarschaft zum zentralen Rangierbahnhof Bettembourg sowie dem zukünftigen, in Planung befindlichen Logistikzentrum (ehemaliges WSA-Gelände), ist ein neues Güterverkehrszentrum vorgesehen.

Die Ansiedlung des TERMINAL INTERMODAL (zur Verladung von Containern bestimmt) und der AUTOROUTE FERROVIAIRE (Schieneautobahn, die den Transport von Aufliegern per Schiene ermöglicht) an einem gemeinsamen Standort bietet dann einzigartige Gelegenheiten des intermodalen Austauschs.

So wird das Güterverkehrszentrum Bettembourg zu einem leistungsfähigen Austauschzentrum im Zentrum des Warenhandels auf dem europäischen Kontinent.





Contact / Kontaktadressen

Ministère des Transports >>>> www.mt.public.lu

Mobilitéitszentral >>>> www.mobiliteit.lu Tel: 24652465

Editeur responsable: Ministère des Transports avec la participation de Schroeder & Associés S.A. et Binsfeld

Imprimé par Techprint S.A. à Luxembourg / Octobre 2007