

Mobilitätskonzept Uelzechtdall

Endbericht

Kurzfassung

Erstellt im Auftrag von

MDDI-Dater

Communauté des Transports

Gemeinde Lintgen

Gemeinde Lorentzweiler

Gemeinde Mersch

Gemeinde Steinsel

Gemeinde Walferdange

Wien, Luxemburg im März 2013



komobile

Mobilitätskonzept Uelzechtdall

Endbericht - Kurzfassung

Erstellt im Auftrag von
MDDI-Dater
Communauté des Transports
Gemeinde Lintgen
Gemeinde Lorentzweiler
Gemeinde Mersch
Gemeinde Steinsel
Gemeinde Walferdange

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Dr. techn. Romain Molitor
(Projektleitung)
Dipl.-Ing. Stéphanie Bauer-Ibili
Dipl.-Ing. Martin Niegl
Dipl.-Ing. Sebastian Reinberg
Dipl.-Ing. Waltraud Wagner
Nina Zeleny, BSc

komobile

*Dipl.-Ing. Dr. techn. Romain Molitor
komobile S.à.r.l.
komobile w7 GmbH*

*Ingenieurbüro für Verkehrswesen und
Verkehrswirtschaft*

43, rue de Strasbourg
L-2561 Luxemburg
☎ +352 227074
f: +352 227074
e: Luxemburg@komobile.lu
w: www.komobile.lu

Inhalt

1	Einleitung und Aufgabenstellung	5
1.1	Strategische Pläne und Programme	5
1.2	Bestehende regionale und lokale Erhebungen und Planungen	6
1.3	Die wichtigsten Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept	6
2	Bestandsanalyse	7
2.1	Fußverkehr	7
2.1.1	Punktuelle Handlungsbedarf	7
2.1.2	Engmaschigkeit des Fußwegenetzes	7
2.1.3	Querungen	7
2.2	Radverkehr	8
2.2.1	Zielnetz	8
2.2.2	E-Fahrrad bzw. Pedelec	8
2.2.3	Fahrradparken	8
2.3	Öffentlicher Verkehr	8
2.3.1	Netzabdeckung	9
2.3.2	Pünktlichkeit	9
2.3.3	Fahrgastzahlen	9
2.4	Autoverkehr	9
2.4.1	Gebietsfremder Verkehr	9
2.4.2	Beschleunigung des Busverkehrs	10
2.4.3	Park and Ride	10
2.4.4	Verkehrsberuhigung	10
2.5	Straßengüterverkehr	10
2.6	Stärken und Schwächen	10
3	Strategie	12
3.1	Leitlinien	12
3.1.1	Ziele	12
3.1.2	Hierarchie der Verkehrsmittel	12
3.1.3	Push-Pull-Ansatz	13
3.1.4	Günstige Zeitpunkte nützen	14
3.2	Fußverkehr	14
3.2.1	Barrierefreie Gestaltung	14
3.2.2	Mindestbreiten für Trottoirs	15
3.2.3	Mittelsinseln bei Fußwegquerungen	15
3.2.4	Begegnungszonen in Ortszentren	15
3.3	Radverkehr	16
3.3.1	Verbesserung der nationalen Radroute PC15	16
3.3.2	Lokale Radrouten zur Anbindung der bestehenden Bahnhöfe	16
3.3.3	Radparken	16
3.3.4	E-Fahrräder fördern	17
3.3.5	Information zum Radangebot	17
3.4	Öffentlicher Verkehr - Eisenbahn	17

3.4.1	Adaptierung bestehender Bahnhöfe	17
3.4.2	Nordzugang Bahnhof Heisdorf	17
3.4.3	CFL-Konzept 2019/2020	18
3.5	Öffentlicher Verkehr - Bus	18
3.5.1	Bushaltestelle Heisdorf Gare	18
3.5.2	Busbeschleunigung entlang der N7	18
3.5.3	Verlängerung der Buslinie 102	18
3.5.4	Qualitätsstandards für Haltestellen	18
3.5.5	Regionaler Rufbus	19
3.5.6	Neuordnung der „lignes coordonnées“	19
3.5.7	Kaphaltestellen statt Busbuchten	20
3.6	Autoverkehr	20
3.6.1	Pförtneranlage in Lorentzweiler	20
3.6.2	Parkraummanagement	20
3.7	Straßengüterverkehr	20
3.8	Phasierung	21
4	Evaluierung und Synthese	22

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Im Rahmen der nachhaltigen Entwicklung des *Uelzechtall* soll ein Mobilitätskonzept entwickelt werden, das

„...in engem Zusammenhang und in Wechselwirkung mit der städtebaulichen Entwicklung des 'Uelzechtall's steht, und das zu einer Verbesserung des Transportes aller Verkehrsteilnehmer und des Verkehrsnetzes auf regionalem, nationalem und europäischem Niveau führt“.

(cf. Lastenheft)

Das Mobilitätskonzept soll weiters unter Beachtung der Vorgaben auf übergeordneter Ebene in einem integrativen und innovativen Ansatz zwischen Siedlungsentwicklung, Landschafts- und Grünraumentwicklung und Verkehrsnachfrage entwickelt werden.

Als Vorarbeit zum Konzept wird eine tiefgehende Bestandsanalyse für alle Verkehrsträger durchgeführt. Anschließend werden Ziele erarbeitet und eine Strategie entwickelt.

1.1 Strategische Pläne und Programme

Strategische Pläne und Programme sind für die Planung auf regionaler und lokaler Ebene von besonderer Bedeutung. Sie definieren in Form von Zielen weiche und harte Rahmenbedingungen für alle nachfolgenden Planungsprozesse und damit auch für das Mobilitätskonzept Uelzechtall.

Hinweis: Der Prozess der Abstimmung der nachfolgend genannten *plans directeurs sectoriels* ist noch nicht vollständig abgeschlossen, d.h. diese Dokumente widersprechen einander in einigen Punkten. In diesem Bericht gehen wir nur auf die unstrittigen Punkte ein.

- ▶ Programme directeur d'aménagement du territoire (2003)
- ▶ IVL - Ein Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg (2004)
- ▶ Plan directeur sectoriel « Transports » (projet de rapport technique, 2008)
- ▶ Plan directeur sectoriel « Zones d'activités économiques » (avant-projet de plan, 2009)
- ▶ Plan directeur sectoriel « Paysage » (avant-projet de plan, 2008)
- ▶ Plan directeur sectoriel « Logement » (Vorentwurf, 2009)
- ▶ Nationaler Aktionsplan « Mobilité douce » (2008)

Hinweis: Keine der Verkehrsinfrastrukturen im Uelzechtall überschreitet die Schwellenwerte der EU-Richtlinie 2002/49/EG, ab denen die Erstellung von strategischen Lärmkarten verpflichtend ist. Es existieren auch keine weiteren zentral erhobenen Umweltdaten, wie z.B. Abgas- oder Feinstaubwerte für das Konventionsgebiet.

1.2 Bestehende regionale und lokale Erhebungen und Planungen

Die nachfolgend genannten Erhebungen und Planungen stellen wichtige Hinweise für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes dar.

- ▶ Consultation rémunérée « Quartier de la gare à Mersch » (Input pour le volet « mobilité », 11.12.2009)
- ▶ Consultation rémunérée « Walferdange - Steinsel » (Arbeitsstand, November 2010)
- ▶ Etude préparatoire PAG Gemeinde Walfer (Dezember 2008)
- ▶ Arbeitsstände der études préparatoires der PAG Mersch, Lintgen, Lorentzweiler und Steinsel (Juli 2010)
- ▶ Enquête de trafic 2007 dans la Vallée de l'Alzette (dossier de synthèse, September 2008)
- ▶ Enquête de trafic 2008 dans la Vallée de l'Alzette (dossier de synthèse, Juli 2009)
- ▶ Arbeitsstände der groupe de travail « couloirs pour bus » (August – November 2010)
- ▶ Rohdaten aus der RGTR-Fahrgasterhebung (Verkehrsverbund - CdT)
- ▶ Daten aus dem Luxemburger Verkehrsmodell (CMT)

1.3 Die wichtigsten Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept

Zusammenfassend sind - nach Meinung des Planungsteams - aus der Vielzahl der oben genannten Zielsetzungen, Vorgaben und Empfehlungen folgende Punkte besonders wichtig:

- ▶ Landesweite Zielvorgabe 25% ÖV-Anteil bis 2020 (z.B. PS Transports)
- ▶ Landesweite Zielvorgabe 25% Anteil „mobilité douce“, d.h. Fuß- und Radverkehr, bis 2020 (z.B. PS Transports)
- ▶ Weiterhin differenziertes Angebot auf der Bahnstrecke durch Express- und Regionalverbindungen (cf. IVL)
- ▶ Bahnhof Dommeldange als intermodaler Verknüpfungspunkt (cf. IVL)
- ▶ Forderung nach Ausarbeitung von kommunalen Radverkehrskonzepten (cf. IVL)
- ▶ Ausbau der Bike-and-Ride Abstellmöglichkeiten (cf. IVL)
- ▶ Umsetzung des Parkraummanagement (cf. PS Transports)
- ▶ Erhaltung der Grünzäsur zwischen Lintgen und Lorentzweiler (cf. PS Paysage)
- ▶ Umfassende Strategie zur Förderung des Langsamverkehrs (cf. Aktionsplan „mobilité douce“)
- ▶ Stratégie globale pour une mobilité durable - MoDu (April 2012)

2 Bestandsanalyse

Hinweis: Im folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse der Bestandsanalyse beschrieben. Eine ausführliche Bestandsanalyse findet sich in der Langfassung des Berichts!

2.1 Fußverkehr

Um Fußgängerverkehr fördern zu können, müssen ausreichend breite Fußgängeranlagen und sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, die für alle Menschen (auch für mobil eingeschränkte Personen) zugänglich gemacht werden.

2.1.1 Punktueller Handlungsbedarf

Das bestehende Fußgängernetz im Alzettetal weist viele Lücken und Mängel auf, auch wenn für jede Gemeinde gute Beispiele für ausreichend breite Fußgängeranlagen und gut gelöste Querungsanlagen gefunden werden können. Ein Großteil der Fußgängeranlagen entlang des Hauptstraßennetzes oder im untergeordneten Netz ist generell zu schmal. Die minimale Durchgangsbreite wird häufig durch Möblierung wie Masten, Wartehäuschen etc. unterschritten. Häufig enden Fußgängeranlagen abrupt vor Häusern oder Gartenmauern, die bis an den Fahrbahnrand gebaut wurden. Oft werden Gehwege durch Autos verparkt, wodurch eine Benutzung fast unmöglich gemacht wird. Um eine gute Qualität (Komfort, Sicherheit) zu gewährleisten, sollten ausreichend breite, sichere und bequeme Fußgängerinfrastrukturen geschaffen werden und damit sollte ein benutzbares Grundnetz für den Fußgängerverkehr entlang des Straßennetzes errichtet werden.

2.1.2 Engmaschigkeit des Fußwegenetzes

Die Analyse der Quell-Ziel-Beziehungen im Fußverkehr zeigt, dass zusätzliche direkte, attraktive Gehwegverbindungen zwischen den Ziel- und Quellpunkten geschaffen werden sollten, damit das Fußwegenetz engmaschiger wird.

2.1.3 Querungen

Fußgänger sind sehr umweg- und warteempfindlich, deshalb sollen abgesetzte Fußgängerübergänge bzw. lange Wartezeiten an Ampeln vermieden werden. Gehsteigvorziehungen sind bei der Gestaltung von Fußgängerübergängen zu bevorzugen, da sie die Sichtbeziehungen zwischen den Autofahrern und den Fußgängern verbessern und außerdem die zu überwindende Querungslänge verkürzen.

2.2 Radverkehr

Das Radwegenetz im Alzettetal besteht aus der nationalen Radroute PC 15 und verkehrsberuhtigten Zonen, in denen der Radverkehr die Fahrbahn im Mischverkehr mitbenutzen kann. Es wird vor allem für die Zwecke Freizeit und Tourismus genutzt.

2.2.1 Zielnetz

Der Radanteil im alltäglichen, zielgerichteten Verkehr im Alzettetal ist sehr gering. Um diesen Anteil anzuheben, muss auf die Bedürfnisse der Alltagsfahrer eingegangen werden. Das Ziel dabei ist die Schaffung eines flächendeckenden Radwegenetzes, das aus kurzen, direkten Verbindungen besteht, an denen unnötige Steigungen vermieden werden und die auf höhere Geschwindigkeiten und entsprechend größere Kurvenradien ausgelegt sind. Dabei sollten die vorhandenen Lücken und Mängel des bestehenden Netzes geschlossen und behoben werden. Das Zielnetz sollte, basierend auf den Wunschlinien, die die wichtigsten Quell-Ziel-Beziehungen zwischen den Wohngebieten und den Points of Interest (POI) verbinden.

2.2.2 E-Fahrrad bzw. Pedelec

Neben dem Ausbau des Radnetzes sollten auch die Vorzüge des Elektrofahrrades bzw. Pedelecs beworben werden, das auch für nichttrainierte Menschen ein zügiges Vorankommen (mit wenig Kraftanstrengung und Schwitzen) ermöglicht und vor allem die Überwindung von Steigungen und das Fahren bei Gegenwind sehr erleichtert.

2.2.3 Fahrradparken

Hochwertige Abstellanlagen sind an allen Bahnhöfen im Alzettetal zu finden, diese sollten aber aufgrund des Trends hin zum Pedelec zu Bik- and-Ride-Anlagen (abschließbare Fahrradboxen) erweitert werden. Auch bei den POI sind kaum hochwertige Abstellanlagen zu finden, hier besteht Handlungsbedarf, um das sichere Abstellen der Fahrräder zu gewährleisten.

Unter diesen Voraussetzungen kann der Radanteil im alltäglichen, zielgerichteten Verkehr angehoben werden und vor allem das Potential des Rades als Zubringer zu den Öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt werden.

2.3 Öffentlicher Verkehr

Im Alzettetal verkehren eine Eisenbahnlinie (Regionalbahn im 30 min Takt) und 31 RGTR Regionalbuslinien, davon 5 im Werksverkehr, 10 im Schulverkehr und 16 im regulären Linienverkehr. Darüber hinaus gibt es in den Gemeinden Mersch, Walferdange und Steinsel Rufbusse und in den Gemeinden Lorentzweiler, Steinsel und Walferdange einen Nachtbusverkehr. Die Bahnlinie und die Buslinie 290 stellen die zentrale ÖV-Achse im Tal dar. Alle anderen Buslinien sind zumindest mit einer dieser beiden Linien verknüpft, sodass bei Wegen innerhalb des Tales maximal zweimal umgestiegen werden muss.

2.3.1 Netzabdeckung

Betrachtet man die Verteilung der Bevölkerung und die Einzugsradien der Bushaltestellen mit 300 m und die der Bahnhöfe mit 600 m, so ist ersichtlich, dass rund 20% der Bevölkerung außerhalb des Einzugsgebietes des Öffentlichen Verkehrs liegen und daher auf individuelle Transportmittel (Rad, Auto) angewiesen sind.

2.3.2 Pünktlichkeit

Aus der Verspätungsanalyse für die Buslinie 290 geht hervor, dass die meisten Verspätungen auf das Gebiet der Stadt Luxemburg entstehen. Für die Problemstellen auf dem Gebiet der Konvention entlang der N7 werden in einer Arbeitsgruppe unter der Leitung der P&Ch Lösungen entwickelt. Die Bahnlinie ist Richtung Stadt Luxemburg stärker verspätet als Richtung Norden, wobei die Verspätungen kontinuierlich in Richtung Luxemburg zunehmen.

2.3.3 Fahrgastzahlen

Aus der RGTR-Fahrgasterhebung 2009/2010 können Aussagen über die am stärksten nachgefragten Buslinien getroffen werden. Die *lignes coordonnées* 10 und 11 weisen die höchsten Fahrgastzahlen auf. Weitere Linien mit hoher Nachfrage sind die Linien 403 (Richtung Mersch), 445 (Richtung Luxemburg) sowie die Linien 290, 282 und 295 (in beiden Richtungen).

Der Öffentliche Verkehr im Alzettetal bietet insgesamt ein gutes Angebot. Verbesserungspotential liegt vor allem bei der Haltestellenausstattung und beim Informationsangebot.

Um die Akzeptanz des Öffentlichen Verkehrs zu steigern, ist auf ein gut überschaubares, von jedem erreichbares, benutzerfreundliches und zuverlässiges Liniennetz zu achten. Ein Liniennetz ohne Schleifenbetrieb (dh. alle Haltestellen werden in beiden Richtungen bedient) und ein Fahrplan mit regelmäßigen Intervallen machen den ÖV benutzerfreundlich und attraktiv.

2.4 Autoverkehr

Das Alzettetal verfügt über ein dichtes, gut ausgebautes Hauptstraßennetz, bestehend aus der Autobahn A7, den Hauptstraßen (routes nationales) N7 und N8 sowie zahlreichen CR (chemin repris).

2.4.1 Gebietsfremder Verkehr

2008 wurde die Anschlussstelle zur A7 in Lorentzweiler eröffnet, dadurch wurden ein großer Teil der Verkehrsmengen und nahezu der gesamte gebietsfremde Verkehr auf der N7 zwischen Mersch und Lorentzweiler auf die A7 verlagert. Südlich der Anschlussstelle Lorentzweiler ist die N7 stark belastet, der Anteil des gebietsfremden Verkehrs beträgt ca. 30%.

2.4.2 Beschleunigung des Busverkehrs

Hauptgrund für die bevorzugte Wahl des Autos als Verkehrsmittel ist die häufig deutlich geringere Reisezeit im Vergleich zum ÖV. Hier sollten die bereits begonnenen Maßnahmen zur Bevorzugung und zur Beschleunigung des Busverkehrs (Busspuren, Busschleuse, Ampelvoranmeldung, usw.) weitergeführt werden. Teilweise sind schon Busspuren entlang der N7 Richtung Stadt Luxemburg vorhanden. Weitere Maßnahmen, um den ÖV gegenüber dem IV konkurrenzfähig zu machen, sind in Planung.

2.4.3 Park and Ride

Die Auswertung der Belegung der 5 größten Park-and-Ride-Parkplätze zeigt, dass diese gut ausgelastet bzw. leicht bis stark überbelegt sind. Deshalb sollte das Angebot an Park-and-Ride-Parkplätzen noch mehr ausgebaut werden, um den Umstieg auf den ÖV zu erleichtern. Ein weiteres Mittel, um die Park-and-Ride-Parkplätze effizienter zu nutzen, ist die Aufstellung von Fahrradboxen (Bike and Ride) in Kombination mit der Förderung von E-Fahrrädern (Pedelecs).

2.4.4 Verkehrsberuhigung

In allen Gemeinden wurden – in erster Linie in Wohngebieten - bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt, diese sollten auf Bereiche mit viel Fußverkehr (Ortszentren, Schulen etc.) ausgeweitet werden.

Nur durch Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und der Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fußgänger und Radfahrer) und der gleichzeitigen Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen (Push-Pull-Ansatz) kann der Anteil des Autoverkehrs – wie in den nationalen Zielen angestrebt - gesenkt werden.

2.5 Straßengüterverkehr

Trotz der gestiegenen Verkehrsbelastung ist in den letzten Jahren der Schwerverkehr in den meisten Abschnitten der N7 südlich der Anschlussstelle Lorentzweiler zurückgegangen, nur der Abschnitt zwischen Bereldange und Walferdange ist stärker durch Schwerverkehr belastet, da der CR123, der in Bereldange in die N7 mündet, einen höheren Schwerverkehrsanteil aufweist. Vor allem im Bereich nördlich der Anschlussstelle ist ein Rückgang des Schwerverkehrs von über 50% zu beobachten, was auf eine gelungene Verlagerung auf die A7 zurückzuführen ist.

2.6 Stärken und Schwächen

Die folgende Tabelle stellt die Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsmittel im Alzette-tal gegenüber. Sie enthält die wichtigsten Punkte aus der Analyse des Planungsteams, erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Verkehrsmittel	Stärken	Schwächen
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gehsteigvorziehungen an Schutzwegen ▶ Viele fußläufige Verbindungen ▶ Gut gestaltete Mischflächen bei Tempo 30 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Oft zu schmale Fußgängeranlagen ▶ Hindernisse (Verkehrsschilder, Masten etc.) auf Trottoirs ▶ Vielfach verparkte Gehwege ▶ Barrierefreiheit nicht immer gegeben ▶ Abgesetzte Schutzwege an Kreuzungen entlang der N7 ▶ Zu lange Querungswege ▶ Abrupt endende Gehsteige
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hochrangige Radroute PC 15 ▶ Ausreichende Breiten außerorts ▶ In verkehrsberuhigten Zonen Radverkehr im Mischverkehr ▶ Hochwertige Abstellanlagen an Bahnhöfen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ PC15: Häufig fehlende Anschlüsse an verkehrsberuhigte Zonen ▶ PC15: tlw. Umwege, verlorene Steigung in Mersch ▶ PC15: Querung N7 in Walfer unzureichend ▶ Innerorts häufig fehlende kurze Verbindungen zu POI ▶ Nur wenige Abstellanlagen an POI
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Buslinie 290 und Bahnlinie zentrale ÖV Achse, verknüpft mit anderen Buslinien ▶ Dichtes Intervall auf Linie 290 und Bahn ▶ Busfahrstreifen N7 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Busbuchten innerorts ▶ Haltestellenausstattung
Autoverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Park-and-Ride-Anlagen werden gut angenommen ▶ Hoher Anteil an verkehrsberuhigte Zonen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Relativ hoher Anteil an gebietsfremden Verkehr ▶ Konfliktpunkte mit anderen Nutzungen (N7, Ortszentren) ▶ Parkende Autos auf Gehwegen
Straßengüterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Überwiegend geringere Verkehrsstärken ▶ Im nördlichen Teil der N7 Verlagerung auf A7 gelungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im südlichen Teil der N7 weiterhin verhältnismäßig hoher Schwerverkehrsanteil

3 Strategie

Hinweis: Im folgenden werden die Leitlinien und die wichtigsten Maßnahmen der Strategie beschrieben. Eine detaillierte Übersicht der einzelnen Strategie-Elemente findet sich in der Langfassung des Berichts.

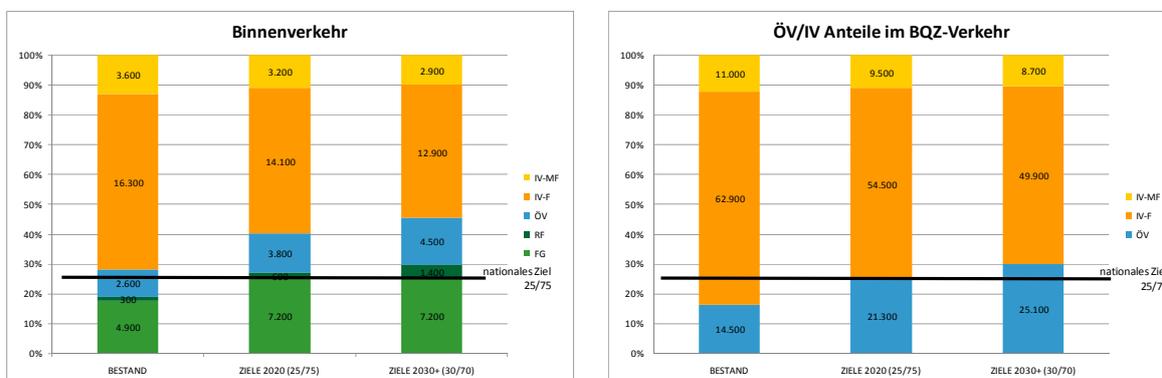
3.1 Leitlinien

3.1.1 Ziele

Die Ziele, die auf nationaler Ebene für den Verkehr in Luxemburg vorgegeben wurden, sehen sowohl für den nichtmotorisierten Verkehr (NMV bzw. mobilité douce) als auch für den Öffentlichen Verkehr große Zuwächse vor. Damit einher geht eine deutliche Reduktion des Autoverkehrs.

Die Ziele, die für das Uelzechtall formuliert werden, orientieren sich an diesen nationalen Zielen: Bis 2020 soll im Alzettetal im Binnenverkehr der NMV-Anteil an allen Wegen auf 25 % angehoben werden, das entspricht + 6% zum Status Quo. Der Radverkehrsanteil im speziellen soll im Binnenverkehr bis 2020 auf 2 %, also mehr als verdoppelt werden. Im Binnen-Quell-Zielverkehr soll ein Wert von 1% erreicht werden.

Im Binnen-Quell-Zielverkehr wird ein ÖV-Anteil an allen motorisierten Fahrten von 25% angestrebt, das entspricht einem Plus von 7% im Vergleich zum Bestand (vgl. Abbildung).



3.1.2 Hierarchie der Verkehrsmittel

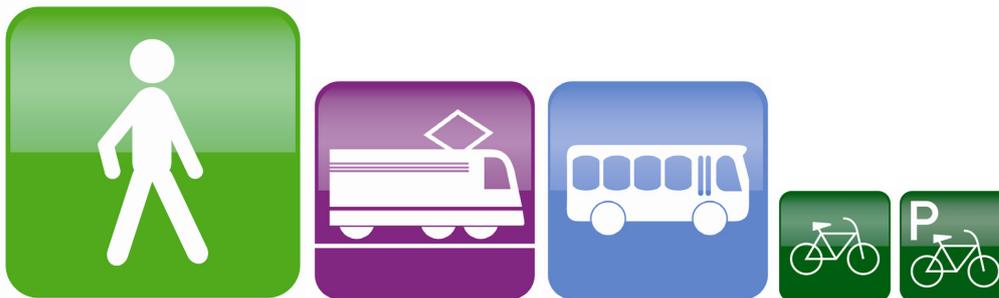
Aus der Zielvorgabe geht hervor, dass sowohl für die Förderung der mobilité douce (NMV) als auch des Öffentlichen Verkehrs Maßnahmen vorgesehen werden müssen. Innerhalb dieser Vorgabe können Schwerpunkte gesetzt werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurde in Abstimmung mit den comités techniques (CT) und politiques (CP) folgende Hierarchie der Verkehrsmittel für weitere Planungsschritte im Alzettetal festgelegt:

1. Zu Fuß gehen
2. Öffentlicher Verkehr

3. Radverkehr
4. Autoverkehr

Dementsprechend sind die Maßnahmen, die in diesem Kapitel vorgestellt werden, auf den Fußverkehr, den Öffentlichen Verkehr und den Radverkehr fokussiert.

Leitlinie: Die Hierarchie der Verkehrsmittel dient einerseits der Priorisierung bzw. Reihung der Maßnahmen nach Dringlichkeit. Andererseits kann aufgrund der Hierarchie im Konfliktfall entschieden werden, welcher Maßnahme der Vorzug gegeben wird (z.B. ÖV-Maßnahme im Konflikt mit Radmaßnahme: ÖV hat Vorrang)

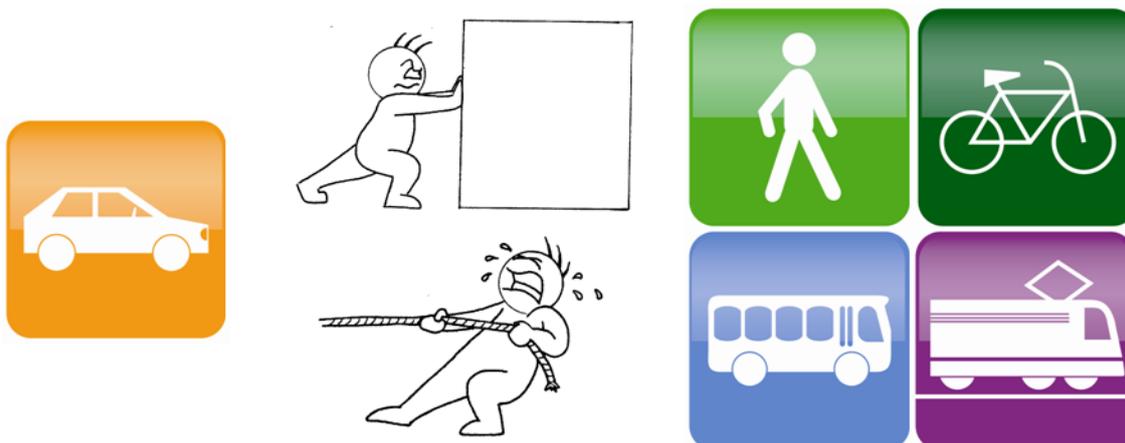


3.1.3 Push-Pull-Ansatz

Mit der Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad und Öffentlicher Verkehr) geht automatisch eine Verringerung des Anteils des Autoverkehrs einher, da sich diese beiden Anteile gemeinsam immer zu 100% ergeben. Die Entwicklung von Maßnahmen, die die Verkehrsarten des Umweltverbundes attraktiver (*Pull*-Maßnahme; durch ein attraktiveres Angebot für Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr sollen Nutzer zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln *gezogen* werden) gestalten, ist eine wichtige Komponente der Mobilitätsstrategie.

Die Effizienz dieser Maßnahmen lässt sich deutlich steigern, wenn derzeit bestehende Wettbewerbsvorteile für den Autoverkehr ausgeglichen werden (*Push*-Maßnahme; durch ein unattraktiveres Angebot für den Autoverkehr sollen Nutzer zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln hin *geschoben bzw. gedrückt* werden; vgl. Abbildung).

Leitlinie: Die verkehrspolitischen Ziele können durch die Verwendung des Push-Pull-Ansatzes schneller und effizienter erreicht werden. Das Mobilitätskonzept enthält daher sowohl Maßnahmen, die Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr attraktiver machen, als auch Maßnahmen, die die Nutzung des Autos unattraktiver machen.



3.1.4 Günstige Zeitpunkte nützen

Maßnahmen für die *mobilité douce* (nicht motorisierter Verkehr) können mit wenig zusätzlichem Aufwand umgesetzt werden, wenn ohnehin nötige Arbeiten der Straßenerhaltung bzw. die Erneuerung von Wasserleitungen und Abwasserkanälen anstehen.

Immer wenn so ein günstiger Zeitpunkt (*window of opportunity*) gekommen ist, soll das Prinzip zur Anwendung kommen, dass nach dem Umbau mehr Platz bzw. bessere Bedingungen für Fußgänger, Öffentlichen Verkehr und Radverkehr vorhanden sind.

Leitlinie: Günstige Zeitpunkte nützen, um ohne großen finanziellen Aufwand Verbesserungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) zu schaffen.

3.2 Fußverkehr

Die in der Bestandsanalyse definierten Qualitätsstandards stellen eine wichtige Maßnahme bei zukünftigen Planungen im öffentlichen Raum dar.

Leitlinie: Qualitätsstandards für den Fußverkehr bei allen Neu- und Umplanungen im öffentlichen Raum berücksichtigen.

3.2.1 Barrierefreie Gestaltung

Die konsequente Berücksichtigung des Prinzips der barrierefreien Gestaltung bringt Vorteile für alle Verkehrsteilnehmer.

Leitlinie: Barrierefreie Gestaltung bei allen Neu- und Umplanungen im öffentlichen Raum berücksichtigen, insbesondere im Umfeld von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs

3.2.2 Mindestbreiten für Trottoirs

Die vorgeschlagene Mindestbreite für Trottoirs resultiert aus der Forderung, dass sich zwei Personen begegnen können, ohne dass sie an Häusern, Zäunen, Sträuchern, Verkehrsschildern, parkenden Autos,... anstreifen.

Leitlinie: Bei Neu- und Umbauten sollten in der Zukunft die Mindestbreiten für Fußgänger eingehalten werden. Trottoirs sollen mind. 2,50m (2,00m) breit sein.

3.2.3 Mittelinseln bei Fußwegquerungen

Verkehrinseln in der Fahrbahnmitte trennen die Fahrstreifen des Autoverkehrs und bieten den Fußgängern den Vorteil einer etappenweisen Querung der Fahrbahn sowie kürzere Querungszeiten und längere Orientierungsmöglichkeiten. Sie wirken außerdem geschwindigkeitsdämpfend für den Autoverkehr.

Maßnahme: Mittelinseln anordnen, besonders an unübersichtlichen, stark belasteten Querungspunkten, um Sichtverhältnisse zu verbessern und die Querungslänge zu verkürzen.

3.2.4 Begegnungszonen in Ortszentren

Dort wo Platz knapp ist, ist es fair, wenn sich die einzelnen Nutzergruppen den Platz teilen und der Stärkere auf den Schwächeren Rücksicht nimmt. Damit das gefahrlos funktioniert, ist dafür Sorge zu tragen, dass das Geschwindigkeitsniveau (insbesondere) des Autoverkehrs niedrig ist.

Im *Code de la Route* ist (seit 2010) die Begegnungszone wie folgt geregelt:

► **Begegnungszone („zone de rencontre“):**

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- Anfang und Ende durch Verkehrszeichen gekennzeichnet (E,26a bzw. E,26b)
- Fußgeher dürfen die gesamte Straßenbreite benutzen
- Fußgeher dürfen andere Verkehrsteilnehmer nicht absichtlich behindern
- Autofahrer dürfen Fußgeher nicht gefährden oder behindern und müssen im Bedarfsfall anhalten
- Das Parken von Fahrzeugen ist untersagt, ausgenommen an Stellen, die durch Bodenmarkierungen speziell gekennzeichnet sind.



Eine deutliche bauliche Kennzeichnung von Beginn und Ende dieser Zonen (durch Fahrbahn-anhebung und Belagswechsel, Mittelinsel und/oder vorgezogene Trottoirkanten) ist dabei sehr wichtig, um den Autofahrern die geänderten Rahmenbedingungen anzuzeigen.

3.3 Radverkehr

Zur Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr soll ein Zielnetz entwickelt werden, das Schritt für Schritt umgesetzt wird. Dabei sollen die Lücken und Mängel des bestehenden Netzes geschlossen und behoben werden. Das Zielnetz basiert auf den Wunschlinien, die die wichtigsten Quell-Ziel-Beziehungen zwischen den Wohngebieten und den Points of Interest (POI) verbinden.

3.3.1 Verbesserung der nationalen Radroute PC15

Die nationalen Radrouten wurden bisher vor allem in Hinblick auf touristische und Freizeitnutzung geplant. Durch den generell hohen Standard, den sie bieten, sind sie aber - mit gewissen Anpassungen - auch gut für den zielgerichteten Alltagsverkehr verwendbar. Die Planung sollte daher verstärkt unter dem Gesichtspunkt gesehen werden, dass das Netz der nationalen Radrouten die hochrangige Radinfrastruktur des Radnetzes darstellt, ähnlich wie es Autobahnen und routes nationales für den Autoverkehr sind.

Verbesserungsmöglichkeiten gibt es vor allem im Abschnitt zwischen Lintgen und Lorentzweiler, an der rue Pescatore in Lorentzweiler, im Entwicklungsgebiet zwischen N7 und rue de Mülendorf (Heisdorf), rund um das interkommunale Schwimmbad PIDAL (Steinsel/Walferdange) sowie bei der Querung der N7 im Zentrum von Walferdange (siehe Langfassung des Berichts).

3.3.2 Lokale Radrouten zur Anbindung der bestehenden Bahnhöfe

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit dem Rad sollen lokale Radrouten hergestellt und ausgeschildert werden. Oftmals kann dafür auf bestehende Infrastruktur zurückgegriffen werden (Zone 30, PC15 etc.). Im Rahmen des Konzepts wurden Planungsvorschläge für alle fünf Gemeinden der Konvention gemacht, die im Detail in der Langfassung des Endberichts beschrieben sind.

3.3.3 Radparken

Die Maßnahmenvorschläge für das komfortable Abstellen von Fahrrädern umfassen die drei Bereiche *öffentlicher Raum*, *Privates Grundstück* sowie *Bike-and-Ride-Anlagen*.

Im öffentlichen Raum sollen qualitativ hochwertige Radabstellplätzen in einem einheitlichen Uelzechtall-Design an den wichtigsten Ziel- und Quellpunkten (Points of Interest - POI) errichtet werden. Stellplätze am privaten Grundstück sollen in den Bautenreglements verpflichtend vorgeschrieben werden (ähnlich der bestehenden Stellplatzregelung für Pkw). Bike-and-Ride-Anlagen an den Bahnhöfen sind die notwendige Ergänzung der lokalen Radrouten zur Anbindung der Bahnhöfe (siehe oben). Abstellplätze müssen ebenerdig zugänglich und wettergeschützt sein sowie Schutz vor Diebstahl und Vandalismus bieten (vgl. zB. Fahrradboxen am Bf. Lintgen).¹

¹ Derzeit (März 2013) ist ein nationales Bike-and-Ride-Konzept in Ausarbeitung. Erste Fahrradkäfige sollen im Juni am Bahnhof Mersch errichtet werden.

3.3.4 E-Fahrräder fördern

E-Fahrräder (Fachausdruck *Pedelecs*) sind mittlerweile auch in Luxemburg weitgehend bekannt und in vielen Fahrradgeschäften erhältlich. Durch Werbemaßnahmen wie Postwurfsendungen (z.B. im Rahmen der alljährlichen Mobilitätswoche), die allgemeine Informationen zu Pedelecs und Informationen über Geschäfte, die Pedelecs führen, enthalten, kann der Bekanntheitsgrad dieses neuen Verkehrsmittels weiter gesteigert werden. Weiters könnten die Uelzechtall-Gemeinden mit gutem Beispiel vorangehen und zeigen, wie wichtig Ihnen das Thema „Sanfte Mobilität“ ist, indem sie für ihre Bediensteten Dienst-Pedelecs für Fahrten im Gemeindegebiet anschaffen.

3.3.5 Information zum Radangebot

Parallel zur Verbesserung der Infrastruktur sollte das Informationsangebot für den Radverkehr verbessert werden. Informationen zu vorhandenen und kurzfristig geplanten (Umsetzung in weniger als 12 Monaten) Radinfrastrukturprojekten sollten im sich im Aufbau befindlichen Uelzechtall-GIS gesammelt werden und über das Internet veröffentlicht werden (Bsp. système d'information urbain der Stadt Luxemburg unter www.topographie.lu). Gleichzeitig kann diese Information dazu genutzt werden, gedruckte Radkarten für Walferdange herauszugeben.

3.4 Öffentlicher Verkehr - Eisenbahn

Hinweis: Vor Umsetzung der Maßnahmenvorschläge Abstimmung mit CFL notwendig!

3.4.1 Adaptierung bestehender Bahnhöfe

Barrierefreie Gestaltung ist bei Haltestellen der Eisenbahn mindestens genauso wichtig wie bei Bushaltestellen. Als gutes Beispiel ist hierbei der Bahnhof Mersch zu nennen, der dieses Kriterium erfüllt. Bei Neu- und Umbaumaßnahmen sollte darauf geachtet werden, dass Anforderungen der Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

Maßnahme: Barrierefreie Gestaltung der Bahnhöfe im Uelzechtall mit den CFL abstimmen und umsetzen (vgl. www.welcome.lu).

3.4.2 Nordzugang Bahnhof Heisdorf

Der Bahnhof Heisdorf ist derzeit vor allem von seiner Südseite erschlossen. Der Zugang zu den Bahnsteigen liegt 100m von der N7 entfernt an der rue de la forêt verte. Es besteht daher nur eine schlechte Verknüpfung mit dem auf der N7 verlaufenden Busverkehr. Eine Verlängerung der Bahnsteige in Richtung Norden, wo die N7 und die Bahnstrecke tangential zusammen laufen, in Verbindung mit einer Bushaltestelle mit Mittelinsel könnte diesen Mangel beheben, gleichzeitig bekäme das PAP-Gebiet westlich der N7 (ca. 200 Wohneinheiten) einen optimalen Anschluss an den Bahnhof Heisdorf.

3.4.3 CFL-Konzept 2019/2020

Von den CFL wurde ein neues Betriebskonzept vorgestellt, das ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auf der Nordstrecke gelten wird. Im Konzept ist die neue Haltestelle „pont rouge“ enthalten, über die eine direktere Anbindung an das Kirchberg-Plateau erfolgt, außerdem werden auf der Nordstrecke künftig bis Mersch sechs Züge pro Stunde und Richtung angeboten. Vier dieser sechs Züge werden auch in den Bahnhöfen Lorentzweiler, Walferdange und Dommeldange halten und damit eine wesentliche Verdichtung des derzeit angebotenen 30-Min-Taktes bringen. In Lintgen und Heisdorf werden - wie im Bestand - 2 Züge/h im 30-min-Takt halten.

3.5 Öffentlicher Verkehr - Bus

3.5.1 Bushaltestelle Heisdorf Gare

An der N7 nördlich der Kreuzung mit der rue de Mullendorf soll eine neue Bushaltestelle mit Querungshilfe (Mittelinsel, Schutzweg) errichtet werden. Diese Haltestelle soll über einen direkten Fuß- und Radweg (Breite 4,0m) an das Entwicklungsgebiet westlich der N7 angeschlossen werden. Gleichzeitig soll ein direkter Zugang zu den nach Norden verlängerten Bahnsteigen (siehe oben) geschaffen werden, um einerseits dem Bahnhof einen Nordzugang zu geben und andererseits einen optimalen Umsteigepunkt zwischen Bahn und Bus zu schaffen (Bestehender Fußweg zwischen Südzugang Bahnhof Heisdorf und Bushaltestelle Heisdorf Klouster entlang rue de la Forêt Verte über 100m). Dafür könnte einer der beiden Halte Heisdorf Klouster bzw. Heisdorf Parkmauer aufgegeben werden.

3.5.2 Busbeschleunigung entlang der N7

Aus der Arbeitsgruppe „couloirs pour bus“ (Leitung P&Ch) lagen dem Planungsteam Arbeitsstände für Maßnahmen zur Busbeschleunigung von Februar 2010 (für Mersch), April 2010 (N7 zwischen Mersch und échangeur Lorentzweiler) sowie von Oktober 2010 vor (N7 südlich des échangeur Lorentzweiler) vor. Diese Vorschläge wurden nahezu unverändert in das Konzept übernommen und sind in der Langfassung des Berichts ausführlicher beschrieben.

3.5.3 Verlängerung der Buslinie 102

Eine weitere Maßnahme stellt die Verlängerung der Linie 102, die derzeit Blaschette mit Lorentzweiler verbindet, über Gosseldange und Prettange bis zum Bahnhof Mersch dar. Dadurch werden die Orte Gosseldange und Prettange nicht mehr nur durch einen Schulbus erschlossen, sondern auch durch einen Linienbus. Das führt zu einer wesentlich besseren Netzabdeckung und kürzeren Zugangswegen.

3.5.4 Qualitätsstandards für Haltestellen

Auf Basis der Erhebungsergebnisse (Ist-Zustand) wurden die Haltestellen im Planungsgebiet kategorisiert und Vorschläge für die notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Qualitäts-

standards (Soll-Zustand) gemacht. Derzeit weisen viele Haltestellen eine - gemessen an den Einsteigerzahlen - inadäquate Ausstattung auf. Zur Verbesserung der Haltestellenausstattung (Wetterschutz, Informationsangebot etc.) werden in der Langfassung des Berichts genaue Angaben gemacht.

Als weiteres Hilfsmittel für die Umsetzung kann eine Broschüre dienen, die vom Verkehrsverbund erstellt wurde (<http://www.mobiliteit.lu>).

3.5.5 Regionaler Rufbus

Derzeit gibt es in drei Gemeinden (Mersch, Walferdange, Steinsel) ein kommunales bedarfsorientiertes Angebot in Form eines Rufbusses.

Im Rahmen der Workshops zum Mobilitätskonzept Uelzechtall kam die Idee auf, das bestehende Angebot an Rufbussen zu vereinheitlichen und auf das gesamte Alzettetal auszudehnen, dh. es wäre dann möglich, von einer beliebigen Startadresse zu einer beliebigen Zieladresse im gesamten Alzettetal zu fahren, was eine erhebliche Attraktivierung des bestehenden bedarfsorientierten Angebots, das an den Gemeindegrenzen endet, bedeutet. Das Angebot des regionalen Rufbusses ist offen für alle, richtet sich im Besonderen aber an Personen mit eingeschränkter Mobilität, also zB. an ältere Menschen und an Kinder und Jugendliche für Fahrten zu außerschulischen Aktivitäten.

Internationale Erfahrungen mit gut funktionierenden Rufbussen haben gezeigt, dass diese zur Einsparung von Zweit- und Drittautos führen können. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist gut geschultes und engagiertes Fahrpersonal.

Gleichzeitig können die Fahrzeuge des regionalen Rufbusses als mobile Werbeträger für die Konvention Uelzechtall bzw. auch als Werbefläche für lokale Unternehmen fungieren).

Maßnahme: Konzept für regionalen Rufbus ausarbeiten und umsetzen.

3.5.6 Neuordnung der „lignes coordonnées“

Als Ergänzung zum CFL-Konzept 2019/2020 wird derzeit vom Verkehrsverbund ein darauf abgestimmtes landesweites Buskonzept für die RGTR-Linien erstellt. Aufbauend auf diesen Planungen wird vorgeschlagen, die beiden *lignes coordonnées* 10 und 11 (RGTR-Liniennummern 278 bzw. 280), die die Stadt Luxemburg mit den Gemeinden Steinsel und Walferdange direkt verbinden, durch drei neue Linien zu ersetzen. Durch diese neuen Linien ergeben sich vor allem für Steinsel deutliche Verbesserungen bei der Anbindung an den Bahnhof Heisdorf sowie an die Oberstadt (Hamilius). Außerdem werden damit direkte tangentielle Verbindung aus dem Uelzechtall auf den Findel bzw. nach Strassen eingerichtet. Die Linienführung der drei neuen Linien ist wie folgt:

- ▶ Linie P1: Heisdorf Gare - Steinsel - Oberstadt - rte d'Esch - P+R Cloche d'Or
- ▶ Linie P2: Steinsel M. Rodange - rue de Beggen - Pfaffenthal - Neudorf - Höhenhof
- ▶ Linie P3: Walfer Gare - Mühlenbach - Strassen Belle Etoile

3.5.7 Kaphaltestellen statt Busbuchten

Viele der Bushaltestellen im Uelzectedall sind derzeit als Busbuchten ausgeführt. Diese Haltestellenform hat den Nachteil, dass ein barrierefreies Ein- und Aussteigen (Spaltbreite max. 10cm, Höhenunterschied max. 5 cm) nahezu unmöglich ist. Außerdem müssen sich die Busse beim Verlassen der Haltestelle wieder in den Verkehr einordnen, was vor allem in der Hauptverkehrszeit zu vermeidbaren Verzögerungen führt.

Maßnahme: Im Zuge der Umsetzung der Haltestellenqualitätsstandards Umwandlung von Busbuchten in Kap- bzw. Randhaltestellen.

3.6 Autoverkehr

3.6.1 Pfortneranlage in Lorentzweiler

Pfortneranlagen sind Ampelanlagen, die dazu verwendet werden, um die Verkehrsmenge zu dosieren. Diese Ampeln haben üblicherweise kein fest eingestelltes Signalprogramm (unabhängig von der Verkehrsmenge werden immer dieselben Grünzeiten geschaltet), sondern regeln die Grünzeiten in Abhängigkeit der Verkehrsmenge, wobei ein bestimmtes Maximum (Fahrzeuge pro Stunde und Richtung) nicht überschritten werden kann. Mit Pfortneranlagen lässt sich der Verkehr am exaktesten steuern, nachträgliche Änderungen sind durch eine einfache Anpassung des Signalprogramms möglich und erfordern keine teuren Infrastrukturinvestitionen.

Maßnahme: Es wird vorgeschlagen, an der Stelle des geplanten Kreisverkehrs nördlich von Lorentzweiler eine Pfortneranlage mit Busschleuse zu errichten (Busse werden nicht aufgehalten), um den Transitverkehr durch das südliche Alzettetal zu begrenzen.

3.6.2 Parkraummanagement

Das Alzettetal bietet derzeit bereits ein überdurchschnittliches ÖV-Angebot. Um dieses Angebot und die vorgeschlagenen Optimierungen zu unterstützen, aber auch um zusätzliche Flächenversiegelung (Hochwasser) zu vermeiden und Kosten für Bauwerber zu verringern, soll im Alzettetal die restriktive Norm des Parkraummanagements lt. *Plan Sectoriel Transports (PST)* angewendet werden.

3.7 Straßengüterverkehr

Die Erhebung der P&Ch von 2008 hat gezeigt, dass im nördlichen Teil des Alzettetals über 50% des Schwerverkehrs auf die A7 verlagert werden konnte. Zur Routenwahl des Schwerverkehrs im Alzettetal liegen leider keine belastbaren Datengrundlagen vor, eine gewisse Entlastungswirkung für das südliche Alzettetal ist aber auch nach der Eröffnung des letzten Teilstückes der A7 (Tunnel Stafelter) zu erwarten. Sollte sich herausstellen, dass diese Verlagerung nicht im gewünschten Umfang eintritt, so kann über die Einführung eines sektoralen Fahrverbotes für schwere Nutzfahrzeuge, die ihr Ziel ebenso über die A7 erreichen könnten, nachgedacht wer-

den. Der Tunnel Stafelter wird auch für Gefahrguttransporte offen sein, so dass auf der N7 nicht mit einer Zunahme in diesem Bereich zu rechnen ist.

3.8 Phasierung

Die oben beschriebenen Maßnahmen werden drei Planungshorizonten zugeordnet: kurzfristig (bis 2014), mittelfristig (bis 2020) sowie langfristig (bis 2030+). Die Langfassung des Berichts enthält eine detaillierte Tabelle, in der alle Maßnahmen den jeweiligen Planungshorizonten zugeordnet sind.

4 Evaluierung und Synthese

Aufbauend auf den Ergebnissen einer ausführlichen Bestandsanalyse wurde für die Konvention Uelzechtall eine Mobilitätsstrategie entwickelt. Die Maßnahmen, die im Rahmen der Strategie vorgeschlagen werden, setzen den Schwerpunkt auf die Attraktivierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Verkehr), beinhalten aber auch Maßnahmen, die Restriktionen für den Autoverkehr bedeuten (Push-Pull-Ansatz).

Das Maßnahmenpaket wurde anschließend mit Hilfe eines Verkehrsmodells auf die Zielerreichung überprüft. Die Analyse dieser Evaluierung zeigt, dass alle Szenarien mit Horizont 2020 die definierten Ziele verfehlen. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass viele der Maßnahmen, die Bestandteil der Strategie sind, im Modell nicht abgebildet werden können. Das betrifft (fast) alle Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie einige Maßnahmen zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs (wie zB. den Rufbus für das gesamte Alzettetal). Jene Maßnahmen, die mit dem Modell überprüft werden konnten, haben sich als wirksam bis sehr wirksam herausgestellt.

Aus den Modellergebnissen kann ebenfalls herausgelesen werden, dass die Strategie in die richtige Richtung zeigt. Bei konsequenter Umsetzung des Push-Pull-Ansatzes und frühzeitiger Umsetzung von Fördermaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr wird eine Erreichung der Ziele jedenfalls für möglich gehalten.

Voraussetzung dafür ist es allerdings, diese positive Entwicklung möglichst früh in Gang zu setzen und so bald wie möglich mit der Umsetzung von kurzfristigen Maßnahmen (Einführung des Rufbus, Verbesserung der Bushaltestellen, Verbesserung des Informationsangebotes im Öffentlichen Verkehr, Verbesserung der Radinfrastruktur) zu beginnen.

Wien, Luxemburg im März 2013