

Die NORDSTRECKE – Schienenverkehrsweg mit Ausbaupotential

In unserer schnelllebigen Zeit wachsen und ändern sich die Mobilitätsbedürfnisse ständig. Um dem drohenden Verkehrsinfarkt zu entgehen und die begrenzt zur Verfügung stehenden Ressourcen zu schonen, bedarf es deshalb neuer, weitsichtiger Verkehrskonzepte deren konkrete Umsetzung recht zügig voranzutreiben ist.

Dem Schienenverkehr kommt dabei eine ganz besondere Bedeutung zu, besitzt dieses, zeitweilig schon fast todgesagtes Transportmittel doch viele entscheidende Vorteile, wie geringer Energieaufwand, hoher Fahrkomfort und hohe Sicherheit, grosse Transportkapazität, niedriger Landschaftsverbrauch, kaum Flächenversiegelung und, wenn elektrisch betrieben, keine Abgasbelastigung in den Städten.

In Luxemburg bietet das Transportmittel Bahn noch viel Ausbaupotential, welches in den kommenden Jahren zum Nutzen der Bevölkerung schrittweise ausgenutzt werden muss. Erste begrüssenswerte Projekte, wie die Bahnlinie zum Flughafen und nach Kirchberg und die Strassenbahn der Stadt Luxemburg scheinen sich derzeit auf der richtigen Schiene zu bewegen. Hier sei die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass diese Projekte nicht noch das gleiche Schicksal ereilt, wie seinerzeit das BTB - Projekt.

Anhand der CFL-Nordstrecke, jener Bahnlinie, welche die Stadt Luxemburg mit dem Norden des Landes und darüber hinaus mit Liège verbindet, möchte ich verschiedene Ausbauszenarien kurz skizzieren. Daß der Transitgüterverkehr auf dieser Bahnlinie seit einiger Zeit völlig verschwunden ist – der verbliebene Regionalgüterverkehr, welcher ebenfalls noch ausbaufähig ist, beeinträchtigt den Personenverkehr in keinsten Weise, da er problemlos ausserhalb dessen Verkehrszeiten abgewickelt werden kann - erweist sich als ein Glücksfall, kann die Strecke jetzt doch kompromisslos auf die Bedürfnisse eines modernen Personenverkehrs ausgerichtet werden.

- Der Ausbau des Bahnhofs Dommelingen zur „gare périphérique“ wird zukünftig einen bequemen Wechsel auf die innerstädtischen Verkehrsmittel – Bus, später hoffentlich auch mal Tram - ermöglichen, ohne den Umweg über den Hauptbahnhof nehmen zu müssen.
- Die Verkürzung der Blockabstände zwischen Luxemburg und Ettelbrück ist zwingend erforderlich um eine dichte Zugfolge zu ermöglichen.
- Herr Jos. Roller, Bürgermeister der Gemeinde Lorentzweiler äusserte kürzlich den Wunsch nach zusätzlichen Haltestellen in seiner Gemeinde. Dem sollte kurzfristig entsprochen werden, wird die Attraktivität des SPNV im Alzettetal durch diese Massnahme doch erheblich gesteigert. Grundsätzlich sollten überall dort, wo Bedarf besteht, zusätzliche Haltestellen angelegt werden.
- Im Fall einer Realisierung des bedeutenden Urbanisierungsprojektes „Agrocenter“ wird der Bahnhof Mersch noch an Bedeutung gewinnen, ein Ausbau wird wohl unumgänglich sein.
- Die Nordstad wird bereits heute von Colmar-Berg bis Diekirch von der Eisenbahn durchquert. Dadurch bietet sich die grosse Chance, durch etappenweisen Ausbau den umweltfreundlichen Schienenverkehr zum Rückgrad der Mobilität in diesem zukünftigen Mittelzentrum zu machen. Die Bahnstrecke Ettelbruck-Diekirch darf nicht, wie derzeit von einigen Provinzpolitikern gefordert, abgebaut werden, im Gegenteil, sie muss ab sofort eine kontinuierliche, den Bedürfnissen angepasste Angebotsverbesserung erfahren und im Zuge der Realisierung des „boulevard urbain“ auf der „Zentralen Achse“ zwischen Ettelbrück und Diekirch konsequent zu einer modernen Stadtbahn ausgebaut werden, welche in einer weiteren Etappe das aktuelle Zentrum von Diekirch erschliesst und bis Gilsdorf verlängert werden kann. Die Wiedereröffnung für den Personenverkehr der Güterlinie von Ettelbrück nach Bissen, mit neuen Haltestellen in Ettelbruck, Schieren und Colmar-Berg stellt eine weitere Etappe im Aufbau des Stadtbahnsystems der Nordstad dar. Der Betrieb könnte mittelfristig durch neu zu beschaffende komfortabele Stadtbahnwagen nach dem „Karlsruher Modell“ erfolgen, welche auch auf der

Nordstrecke einsetzbar sind und somit umsteigefreie Verbindungen z.B. von Luxemburg, Mersch und Wiltz bis ins Herz der Nordstad ermöglichen. Ein derart optimiertes Mobilitätskonzept ist ein wichtiger Standortvorteil, möchte die Nordstad zukünftig doch sowohl als Wirtschaftsstandort wie als Wohn- und Lebensraum punkten.

- Da im Zuge der Elektrifizierung die Nordstrecke zwischen Ettelbrück und Ulflingen zum Teil eingleisig zurückgebaut wurde – die Entscheidung war aus damaliger Sicht vielleicht verständlich, hat sich mittlerweile allerdings als sehr kurzfristig erwiesen – bestehen auf diesem Abschnitt gewisse Kapazitätsengpässe, welche unbedingt behoben werden müssen. Ideal wäre zweifelsohne eine durchgehende Zweigleisigkeit zwischen Ettelbrück und Kautenbach, um ein Maximum an umsteigefreien Verbindungen sowohl nach Wiltz wie nach Ulflingen anbieten zu können. Da diese aus Kostengründen wohl nicht kurzfristig realisierbar ist, ist zeitnah als Minimallösung die bereits angedachte Ausweichstelle Michelau anzulegen, ausserdem sollte überprüft werden, ob aus Gründen der Fahrplanstabilität eine Verlängerung der beiden Gleise des Bahnhofs Goebelsmühle in Richtung Kautenbach bis zum Tunnel Schankewehr, sowie der Bau eines zweiten Gleises zwischen Clervaux und Ulflingen Sinn machen.
- Das Regionalbahnkonzept auf der Nordstrecke muss völlig überarbeitet werden. Auch auf dem nördlichen Streckenteil ist das Angebot zu verdichten. Im Interesse der belgischen Pendler sind die Regionalexpresszüge bis nach Troispoints zu verlängern.
- Von grösster Wichtigkeit für Luxemburg im Allgemeinen und die nördliche Region im Besonderen sind die Fernbahnanschlüsse nach Liège. Diese seit langem stiefmütterlich behandelte Verbindung muss gänzlich neu konzipiert werden. Modernes, komfortables Rollmaterial muss kurzfristig das derzeit, eingesetzte völlig heruntergekommene Wagenmaterial ersetzen. Durch Weglassen von Haltestellen – es kann doch wohl noch der Weisheit letzter Schluss nicht sein, dass die IR Züge nach Liège zum Teil Regionalbahnfunktionen übernehmen – ist die Fahrzeit zu verkürzen. Das Luxemburger Transportministerium muss bei seinen belgischen Kollegen dahingehend intervenieren, um die seit langem überfällige Modernisierung des Streckenabschnitts Gouvy – Rivage zu erreichen. Die Fahrplanlage der IR Züge ist so zu gestalten, dass im Hochgeschwindigkeitsbahnhof Liège-Guillemins attraktive Umsteigeverbindungen entstehen.
- Es versteht sich von selbst, dass die Buszubringerdienste auf das verbesserte Bahnangebot abzustimmen sind. An den Knotenbahnhöfen ist für attraktive Anschlusszeiten Zug / Bus zu sorgen.
- Besondere Beachtung muss auch das Park&Ride erfahren. Alle Bahnhaltstellen, insbesondere die neu zu erbauenden sind nach Möglichkeit mit bequemen P&R Parkflächen auszustatten. Den Benutzern der neuen Nordstrasse sollten P&R Möglichkeiten geboten werden, welche ohne Durchquerung von Ortschaften erreichbar sind, z.B. in Colmar-Berg und in Lorentzweiler.

Die Umsetzung von substantiellen Verbesserungen im Schienenpersonenverkehr wird einen Quantensprung in punkto Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung bedeuten. Investitionen in diesem Sektor stellen in jedem Fall lohnende Investitionen in die Zukunft dar.

Guy Mathey, Stegen
guy.mathey@pt.lu
Tel. 80 73 75