

Konferenz: Nachhaltige Mobilität im Kanton Redingen

27. September 2018 um 19h30 Aula Redingen

1. MODU 2.0

1.1. Siehe beiliegende Powerpoint „Mobilität zusammen erreichen“

2. RGTR

2.1. Siehe beiliegende Powerpoint „Mobilität zusammen erreichen“

2.2. Folgende weitere Punkte wurden von Alex Kies erläutert:

- Es bleibt noch zu bestimmen ob der Schultransport separat laufen wird oder ins reguläre Liniennetz integriert werden soll. Die nächste Regierung wird dies entscheiden müssen.
- Die Grobplanung des neuen Liniennetzes wurde durch das Schweizer Büro erstellt, jetzt bleibt noch die Detailplanung (Fahrpläne, Einsatz der Busse,...). Aktuell werden Büros gesucht für diese Planung.
- Im Frühjahr 2019 soll die Planung abgeschlossen sein und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. 2019 soll mit der Umsetzung gestartet werden, welche sich über 2 Jahre hinzieht.
- Ein Rufbus-System soll für den ländlichen Raum erstellt werden.
- Die Buslinien sollen werktags bis 22 Uhr fahren und sonntags mindestens im 2 Stundentakt.
- Die Schnellbusse werden im 30 Minutentakt fahren und nur 1 Haltestelle pro Ortschaft bedienen. Dies ermöglicht ein schnelles Vorankommen und zeitlich attraktiv gegenüber dem Auto zu bleiben.
- Die Semi-Expressbusse bleiben weiterhin an allen Haltestellen stehen.
- Busspuren müssen landesweit noch ausgebessert werden, zwischen Bridel und Kopstal ist auch noch Bedarf.
- Anpassungen sind nach der Umsetzung des neuen Busliniennetzes immer noch möglich.
- Die Anfragen aus dem Redinger Kanton sind alle soweit in der Planung berücksichtigt:
 - Schnellbusse in die Stadt Luxemburg, Nordstadt und bessere Anschlüsse nach Mersch
 - Mehr Verbindungen abends und an den Wochenenden

2.3. Fragen aus dem Publikum

- *Gibt es auch spätere Verbindungen nach 22:00 aus der Stadt / Nordstadt?*
Es bleibt noch abzuwiegen, wie spät gefahren werden soll. Verbindungen sollen flächendeckend bis mind. 22:00 angeboten werden.
- *Ein 2-Stundentakt sonntags ist zu gering und bringt nichts, da man zu unflexibel ist.*
Es wird sich momentan überlegt was die beste Lösung sein könnte (fester Takt / Anmeldepflicht).
- *Warum bleiben die Schnellbusse nur am Bahnhof stehen? Besonders für ältere Personen ist es schwierig eine größere Distanz zur einzigen Bushaltestelle der Ortschaft zu Fuß zurückzulegen.*
Wenn die Schnellbusse kompetitiv zum Privatauto sein sollen, dann können sie nicht an jeder Haltestelle in jedem Dorf anhalten. Die Idee ist die „Last Mile“ mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Es gibt weiterhin auch langsamere Busse, welche alle Haltestellen weiterhin bedienen.
- *Es gibt nicht an allen zukünftigen Schnellbussen-Haltestellen mit Parkings. Wie soll das denn funktionieren?*
Dies bleibt mit den Gemeinden zu analysieren.

Die Schnellbusse sind nur interessant und dementsprechend schnell, wenn Busspuren existieren.

- *Warum ist das P&R Schwebach nicht auf dem Fahrplan in der Powerpoint-Vorstellung?*

Es handelt sich um einen ersten Entwurf, welcher vom Schweizer Büro erstellt wurde. Dieses Büro war nicht über alle geplanten Projekte landesweit am Laufen. Dies wird in der Detailplanung selbstverständlich berücksichtigt. Hier werden alle Points of Interests (Kliniken, Geschäftszentren, ...) definiert und in den Fahrplan mit einbezogen.

- *Es ist keine Direktlinie in den Süden (Esch-Belval,...)vorgesehen, gibt es keine Nachfrage?*

Die Nachfrage aus dem Kanton ist nicht groß genug um eine Linie mit regelmäßigem Takt in den Süden zu füllen. Das RGTR kann aus Kostengründen nicht von jedem Zentrum in jedes andere Zentrum des Landes eine Direktverbindung anbieten. Es sind viele regionale Pole d'Echange geplant, welche untereinander verbunden werden. Im Fall vom Redinger Kanton wird eine Direktverbindung vom Windhof nach Esch ohne über die Stadt Luxemburg zu fahren eingeführt werden.

Das Ziel in dieser Umstrukturierung ist nicht immer über Stadt Luxemburg fahren zu müssen, jedoch mit mehr Umsteigen.

- Das aktuelle Netz ist über die Jahre sehr unübersichtlich geworden, da es historisch gewachsen ist. Viele Nachfragen sind nach und nach eingebaut worden. In Zukunft sollen weniger Linien fahren und das Land soll in Zonen eingeteilt werden.
 - Die Busse sollen auch in Zukunft mehr versetzt fahren, nicht immer alle mit gleicher Abfahrtszeit. In den Spitzenstunden fahren die Busse im 20 Minuten Takt. Es ist wichtig, dass man nicht zu lange warten muss, wenn man den Bus verpasst hat.
 - *Warum wird der Bahnhof Kleinbettingen nicht direkt angefahren?*
- Es muss noch entschieden werden, ob der Pole d'Echange in Windhof oder in Kleinbettingen gebaut wird.
- *Wann werden die Änderungen im Liniennetz und in den Fahrplänen (besonders für die Schüler) mitgeteilt?*

Die Kunden werden über die üblichen Kanäle über die Umänderungen im Vorfeld informiert.

- *Wenn man mehr umsteigen muss, ist die Gefahr grösser, dass man seine Verbindung verpasst. Werden die Anschluss-Busse warten?*

Es ist ein Puffer von 5 Minuten eingeplant, länger kann der Anschluss jedoch nicht warten sonst wird der Einfluss auf den gesamten Fahrplan zu groß. Die Leitstelle wird die Busse auch dementsprechend informieren.

- *Ab wann fahren die Busse morgens?*

Die Busse werden je nach Bedarf fahren, frühestens ab 4:00, regulär ab 5:00. Das Ministerium diskutiert den Fahrplan mit den grossen Arbeitsgebern (Kliniken – Schichtbetrieb,...). Der Schülerverkehr wird ab 6:00 starten.

- *Wird der Verlauf jedes Busses per GPS überwacht?*

Jeder Bus soll auf Echtzeit umgerüstet sein. Falls es nicht funktioniert, ist es entweder weil der Fahrer sich nicht angemeldet hat oder weil der Bordrechner kaputt ist. Die Fahrer werden auch vom RGTR hierin geschult. In einigen kleinen Fahrzeugen wurden diese System jedoch noch nicht eingebaut.

- *Busfahren soll ein Erlebnis sein, die Wartezeit soll möglichst angenehm sein, mit Zugang zu Shops, Toiletten, Rad-Abstellanlage, ...*

Es ist geplant mit Syvicol ein Qualitätsniveau für die regionalen Umsteige-Knotenpunkte zu erreichen. Der Verkehrsverbund richtet an großen Haltestellen „Velo-Boxen“ auf. Die Gemeinden können selbst an anderen Orten Radabstellanlagen installieren. In den neuen

Bussen sollen auch USB-Stecker vorgesehen sein, fürs Aufladen von Handys. Grosse Pole d'Echange sollen mit Imbiss-Möglichkeiten ausgestattet werden und mit Toiletten.

Es stehen Subsidien für die Gemeinden bereit um Toiletten auf Endstationen zu bauen.

- *Warum können RGTR-Busse nicht die Haltestellen der Stadt Luxemburg nutzen (Bsp. CHL,...)?*
Das Ministerium ist mit der AVL dabei zu diskutieren, welche Haltestellen auch von RGTR-Bussen angefahren werden können.
Das Ein- und Ausstiegverbot in der Stadt soll auch aufgelockert werden in Zukunft.
- *Sind Busse ausgerichtet für die Fahrradmitnahme?*
Die neuen Busse sind alle mit Low-Entry versehen um den Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder leichter zu gestalten. Es ist in allen Bussen eine Plattform vorhanden, jedoch kann diese nur eine begrenzte Anzahl von Rädern / Rollstühlen aufnehmen.

3. COPILOTE

- Die Copilote App ist seit Mai 2018 online (App und Webseite)
- Maximaler Betrag: 10 cent / Kilometer , 7 cent /Kilometer sind als akzeptabel angenommen worden. Die Mitnahme von Mitfahrern darf kein Profit für den Fahrer sein.
- Aktuelle Anzahl von Mitgliedern: 3700, 1500 Fahrten werden täglich angeboten, 40 Unternehmen nehmen teil.
- Es ist auch möglich für ein Event das Copilote zu nehmen (Bsp. Konzert in der Rockhal)
- Aktuelles Problem: es gibt ein großes Angebot an Fahrten, jedoch zu wenige Mitfahrer