



#Modu 2.0

EINE MULTIMODALE STRATEGIE

www.modu2.lu

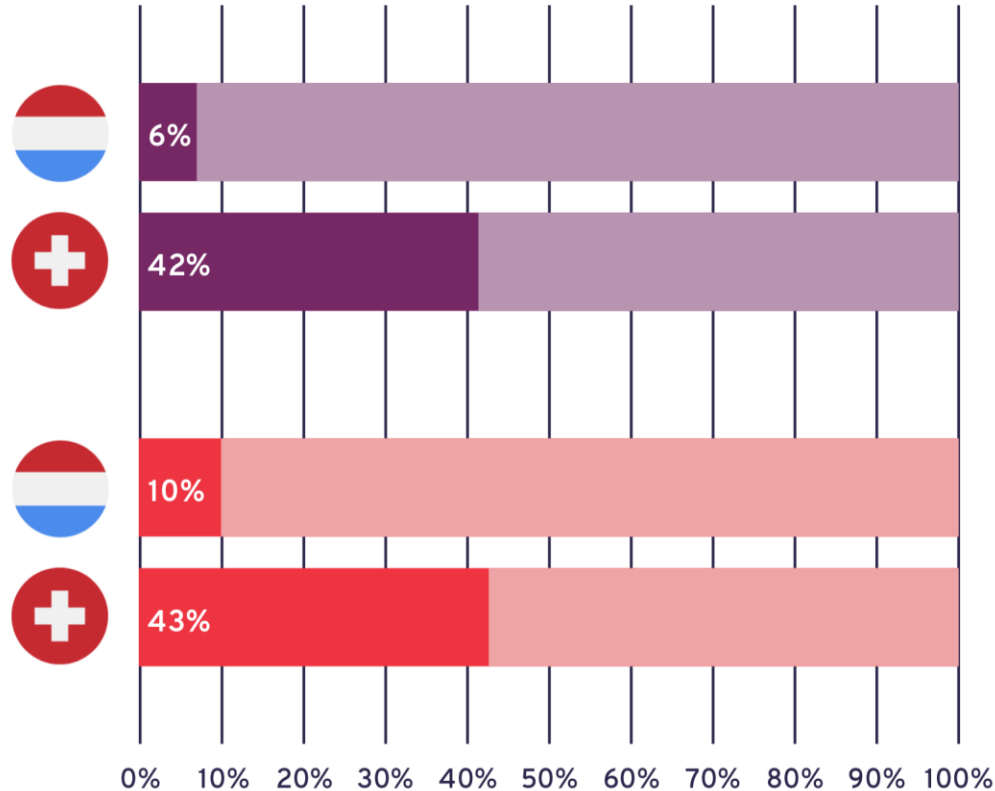


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

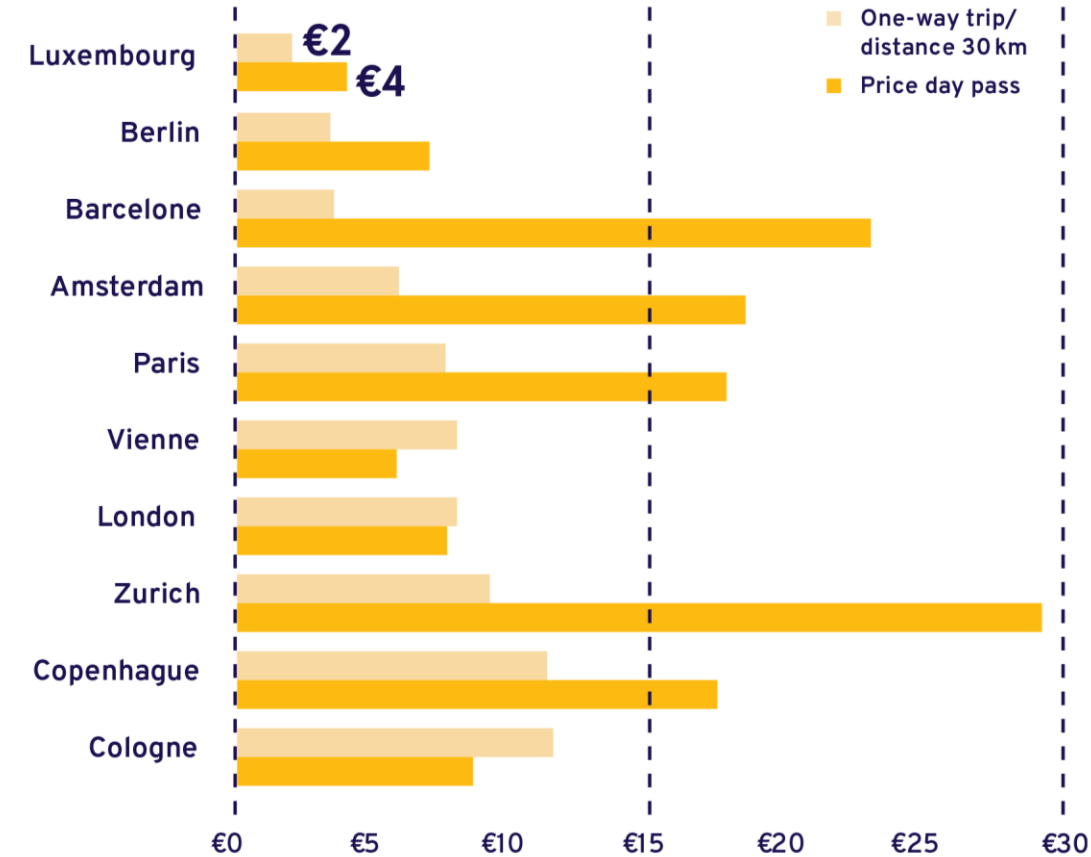
FRANÇOIS BAUSCH
Vizepremierminister
Minister für Mobilität
und öffentliche Arbeiten

Aktuelle Finanzierung der öffentlichen Verkehrsmittel

ÖPNV-Tarife für eine einfache Fahrt von 30 km und eine Tageskarte für das gesamte Netz: (MDDI, 2018)



- Der Kostendeckungsgrad war sehr niedrig, der ÖPNV wurde ohnehin schon zu 90-94% subventioniert
- Daher niedrige Erwartung eines Anstiegs der Zahl der Fahrgäste ab dem 1. März 2020



Gratis öffentliche Verkehrsmittel ab dem 1. März 2020



- Finanziert über Steuern
- Alle öffentlichen Verkehrsmittel (Tram, Bus, 2. Klasse Eisenbahn), die vom Staat auf luxemburgischem Gebiet finanziert werden, sowie die städtischen Busse der Hauptstadt
- Grenzüberschreitende Züge: laufende Verhandlungen mit DB, SNCB und SNCF
- 1. Klasse Eisenbahn bleibt unverändert (660€ Jahresabo, 6€ Tageskarte)
- Begleitpersonal hat neue Aufgaben



Das Sahnehäubchen

Gratis ÖPNV ab dem
1. März 2020

**#Aufmerksam-
keit**



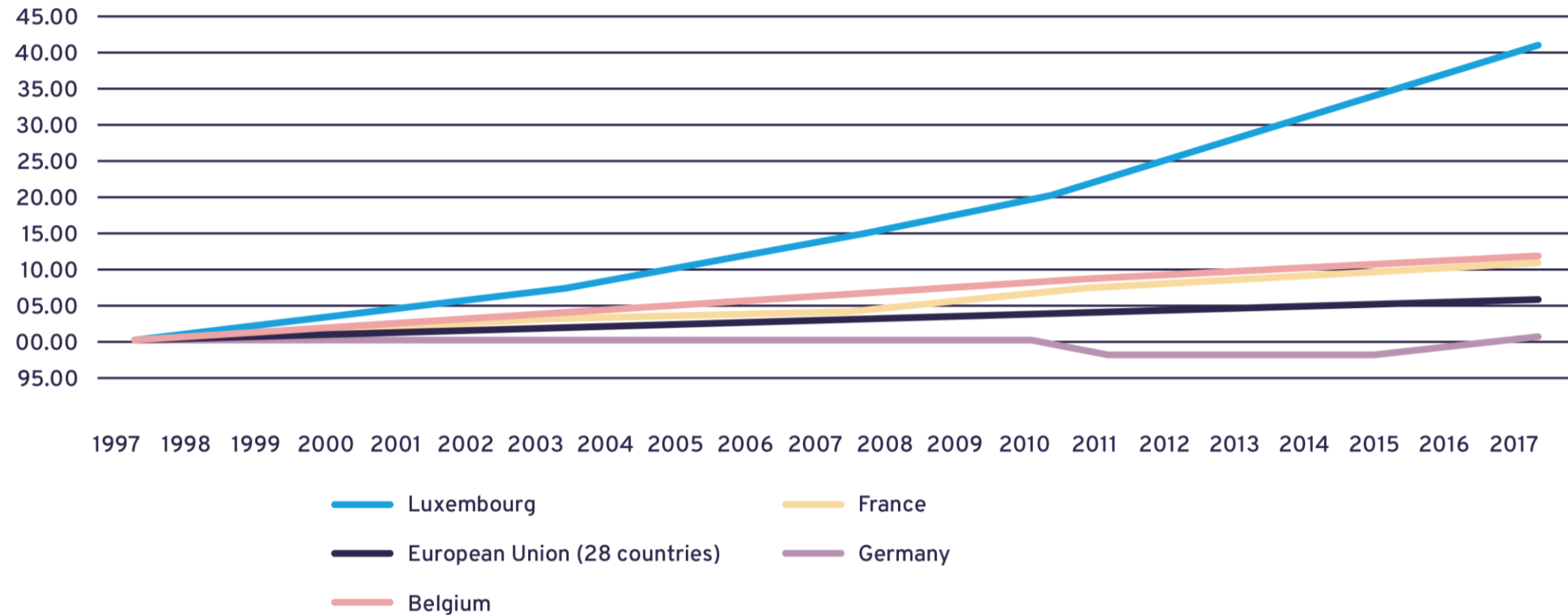
Historische
Investitionen in das
Angebot und die
Qualität des ÖPNV

#Wirksamkeit



Die Herausforderung

Bevölkerungswachstum in den letzten 20 Jahren: + 40%



● 100 000 zusätzliche Einwohner in nur 8 Jahren (trotz Finanzkrise)

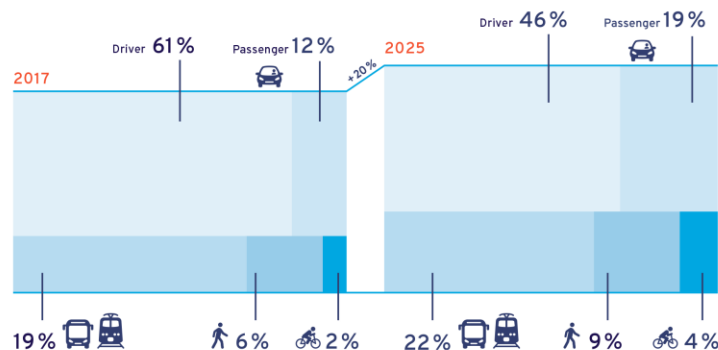
● 214 000 Grenzpendler aus DE, BE und FR



Strategische Ziele 2025 „Modu 2.0“

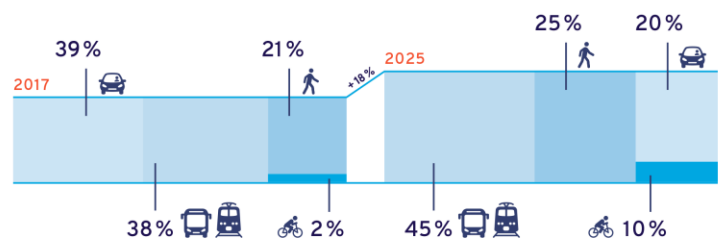
Ziel 1

Modal Split der Arbeitswege.



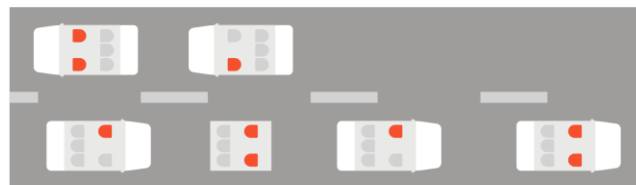
Ziel 3

Modal Split der Schulwege.



Ziel 2

Den durchschnittlichen Belegungsgrad für die Strecken zwischen Wohnung und Arbeitsstätte auf 1,5 Personen pro Wagen erhöhen (1,2 im Jahr 2017). Dies entspricht „zwei Personen in jedem zweiten Wagen“.



Ziel 4

Den öffentlichen Verkehr attraktiver gestalten.

1/100

Weniger als eine Zugverbindung von 100 ausfallen lassen. (2017 fiel eine Zugverbindung von 40 aus).

Den Anteil der Zugverbindungen mit einer Verspätung von sechs Minuten oder mehr (im Vergleich zu 2017) um 25% verringern.

25%

Express

Dafür sorgen, dass die Fahrzeiten von Express-Bussen zwischen der ersten Haltestelle und der Endhaltestelle zu Hauptverkehrszeiten kürzer sind als jene für Privatwagen.

Das strategische Ziel für 2025 ist es, 20% mehr Personen als im Jahr 2017 zu befördern und dennoch den Verkehrsfluss zu den Hauptverkehrszeiten zu verbessern.

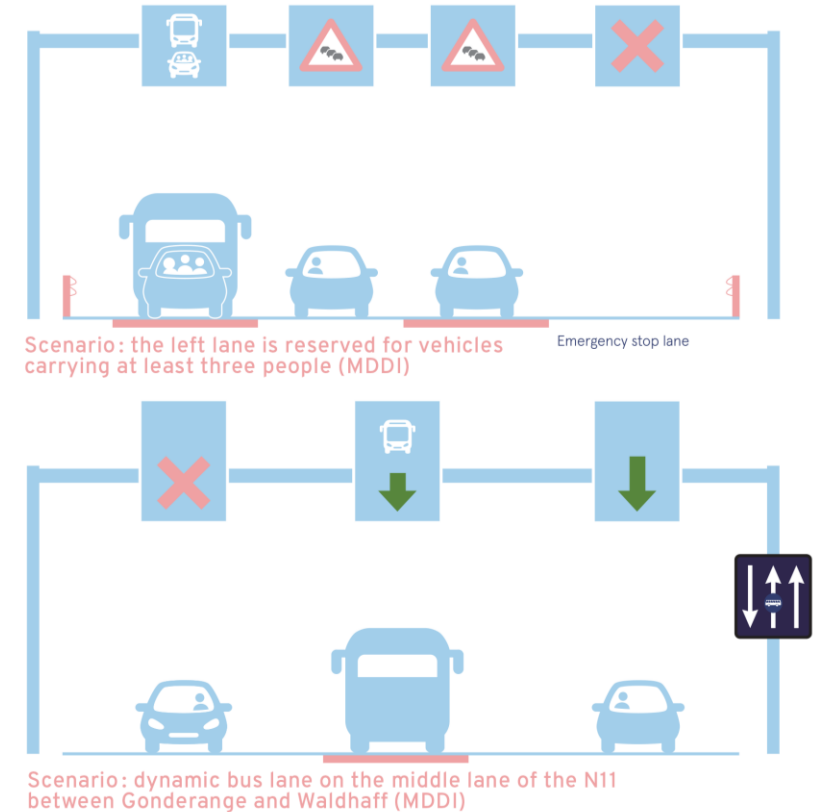
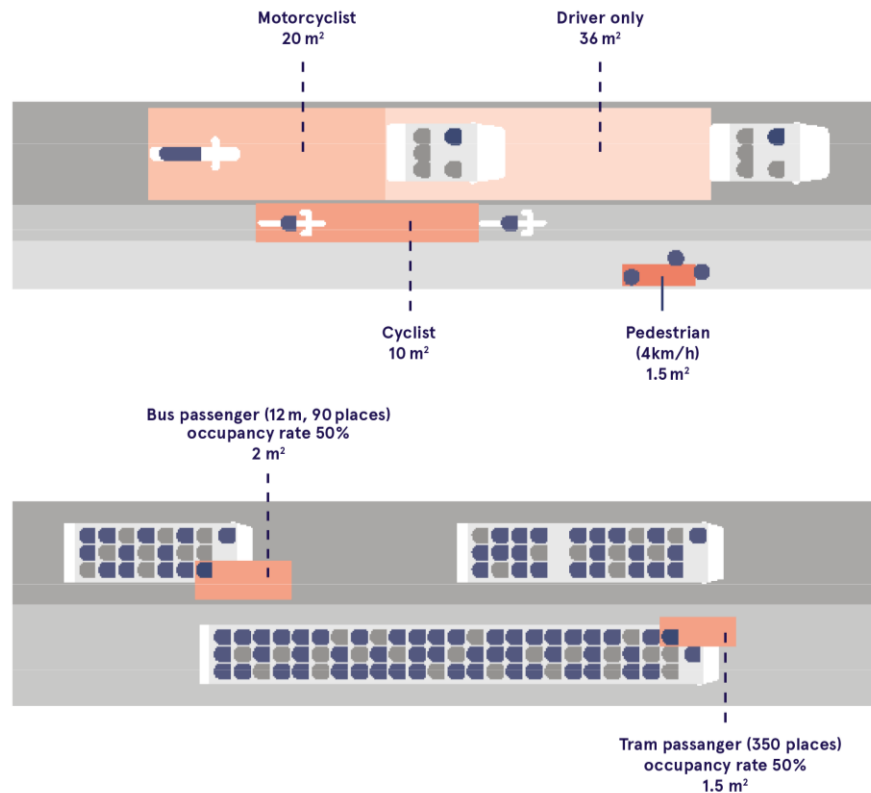
Dies bedeutet, dass die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr innerhalb von acht Jahren um 50% erhöht und die Fahrzeugbelegung von 1,2 auf 1,5 Personen pro Fahrzeug erhöht werden muss.

www.modu2.lu



Paradigmenwechsel: Fokus

Menschen transportieren, nicht Fahrzeuge



- Platzverbrauch pro beförderter Person und nach Verkehrsmittel bei üblicher Geschwindigkeit sowie bei 20km/h im städtischen Bereich



Paradigmenwechsel: Akteure

Alle müssen anpacken, nicht nur der Staat

#Die **ArbeitgeberInnen** und die **Bildungseinrichtungen** sind die zur morgendlichen Hauptverkehrszeit am meisten angefahrenen Ziele und der Ausgangspunkt der Wege während der abendlichen Hauptverkehrszeiten.

#Der **Staat** legt den gesetzlichen Rahmen fest. Durch seine Investitionen im Bereich der Transportinfrastruktur, durch das Angebot im öffentlichen Verkehr und durch die Raumplanung gibt er die Richtung für die Mobilitätsentwicklung vor.

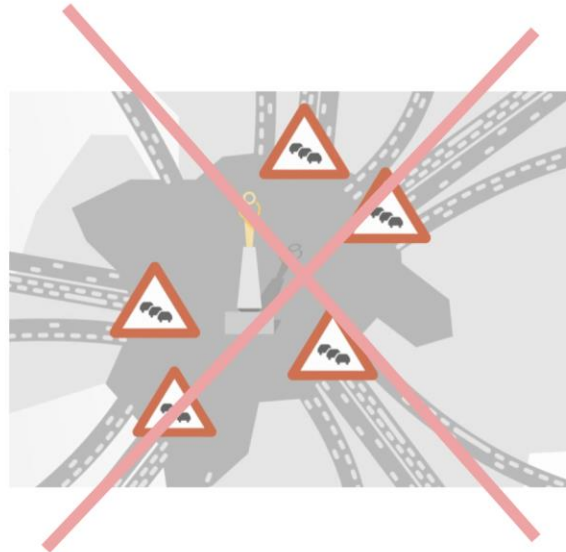
#Der **BürgerIn** hat die freie Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und kann seine Gewohnheiten in regelmäßigen Abständen überdenken.

#Die **Gemeinden** gestalten den öffentlichen Raum, der die Einwohner dazu einlädt, ein bestimmtes Verkehrsmittel einem anderen vorzuziehen.



Paradigmenwechsel: Planung

Dem Stau nicht mit Baustellen hinterherfahren, sondern für die zukünftige Nachfrage und die Verkehrswende planen

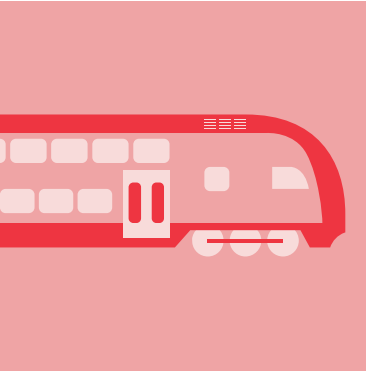


Fast tram between the metropolitan areas of Luxembourg-city and South



Investitionen: Eisenbahn

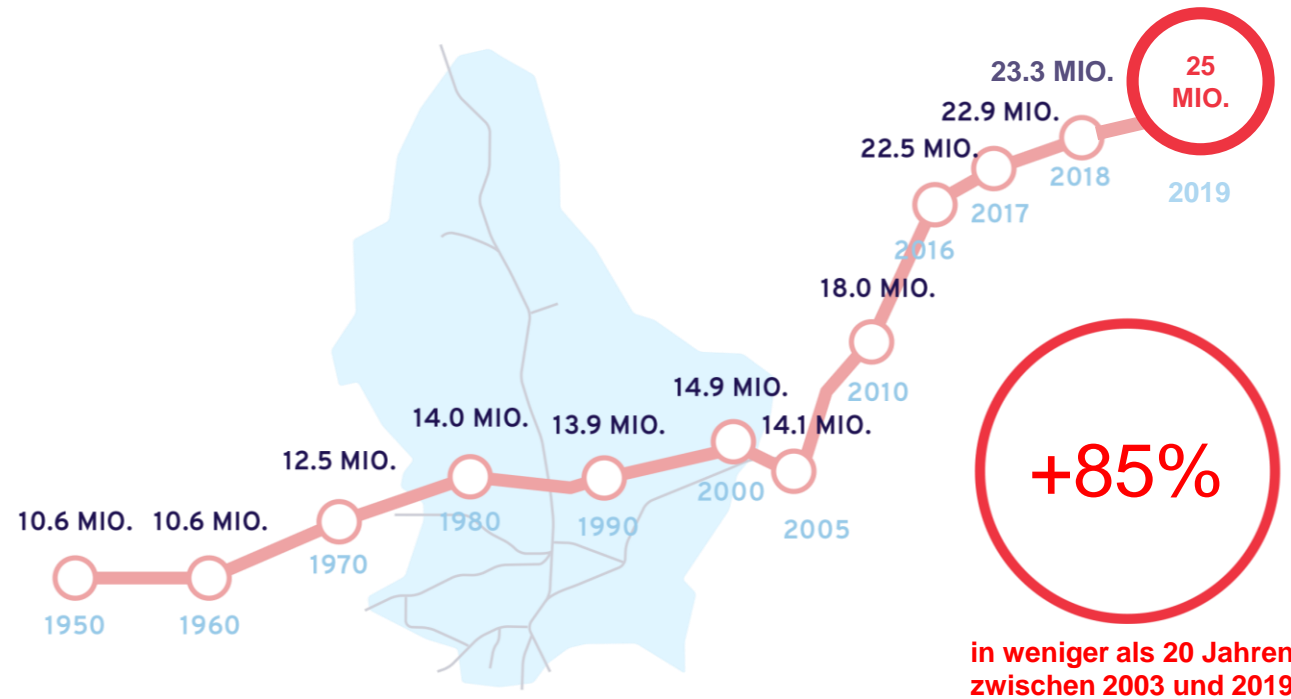
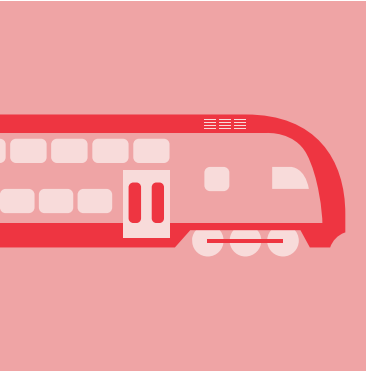
Quantensprung der Investitionen in die Infrastruktur



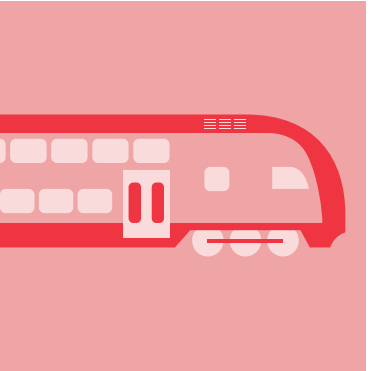


Investitionen: Eisenbahn

Passagieranstieg 2003-2019



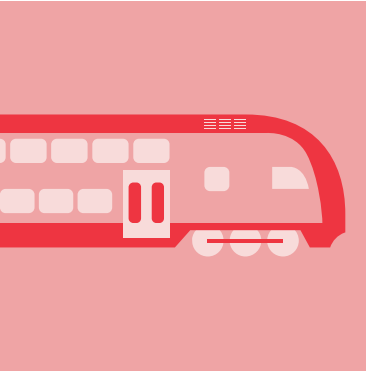
Eisenbahn: Neues Rollmaterial – Alstom « Coradia »



- 22 dreiteilige und 12 sechsteilige Hochkapazitäts-Regionalzüge (doppelstöckig), Länge: 82 und 160 Meter
- Budget: 355 Mio. Euro
- Lieferung: Oktober 2022 bis April 2025



Eisenbahn: Neubaustrecke Luxemburg – Bettemburg

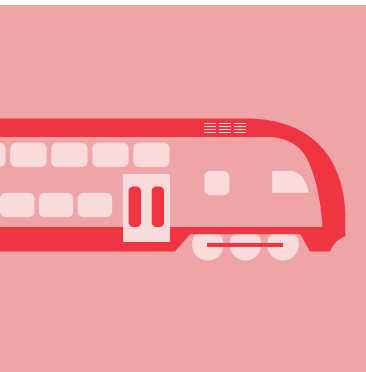


- Bau einer zusätzlichen zweigleisigen Strecke auf dem stark beanspruchten Abschnitt Luxemburg – Bettemburg
- Budget: 292 Mio. Euro
- Inbetriebnahme: 2024





Eisenbahn: Bahnhof Bettemburg

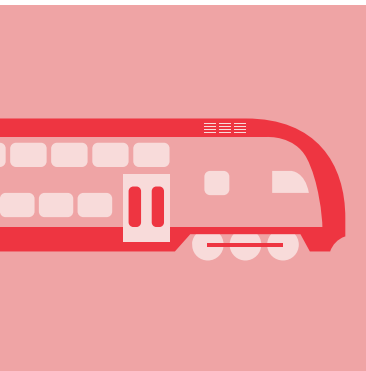


- Bau einer barrierefreien Fußgängerbrücke am Bahnhof Bettemburg und Anpassung der Bahninfrastrukturen
- Budget: Finanzierungsgesetz in Arbeit
- Timing:
Brücke: 2021
Bahnhof: 2024 – 2028





Eisenbahn: Bahnhof Howald

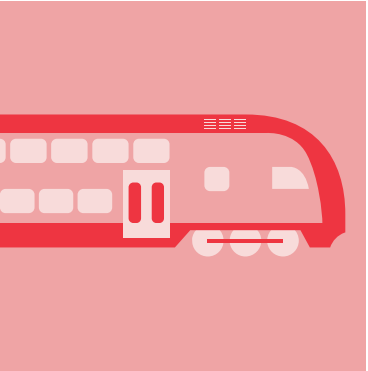


- Bau eines Peripheriebahnhofs mit multimodaler Umsteigeplattform in Howald
- 1. Bauphase im Dezember 2017 abgeschlossen,
2. Bauphase aktuell in Planung
- Teilbudget Bahn: 234,4 Mio. Euro
- Inbetriebnahme: 2024





Eisenbahn: Bahnhof Ettelbrück

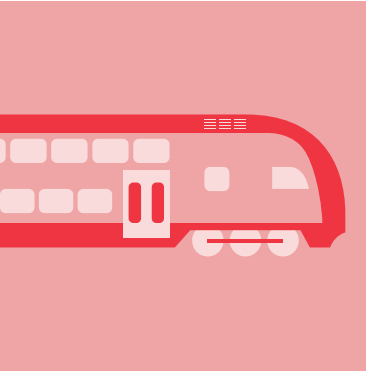


- Bau eines neuen Bahnhofs mit multimodaler Umsteigeplattform und Park & Rail in Ettelbrück
- Teilbudget Bahn: 98 Mio. Euro
- Inbetriebnahme: 2023

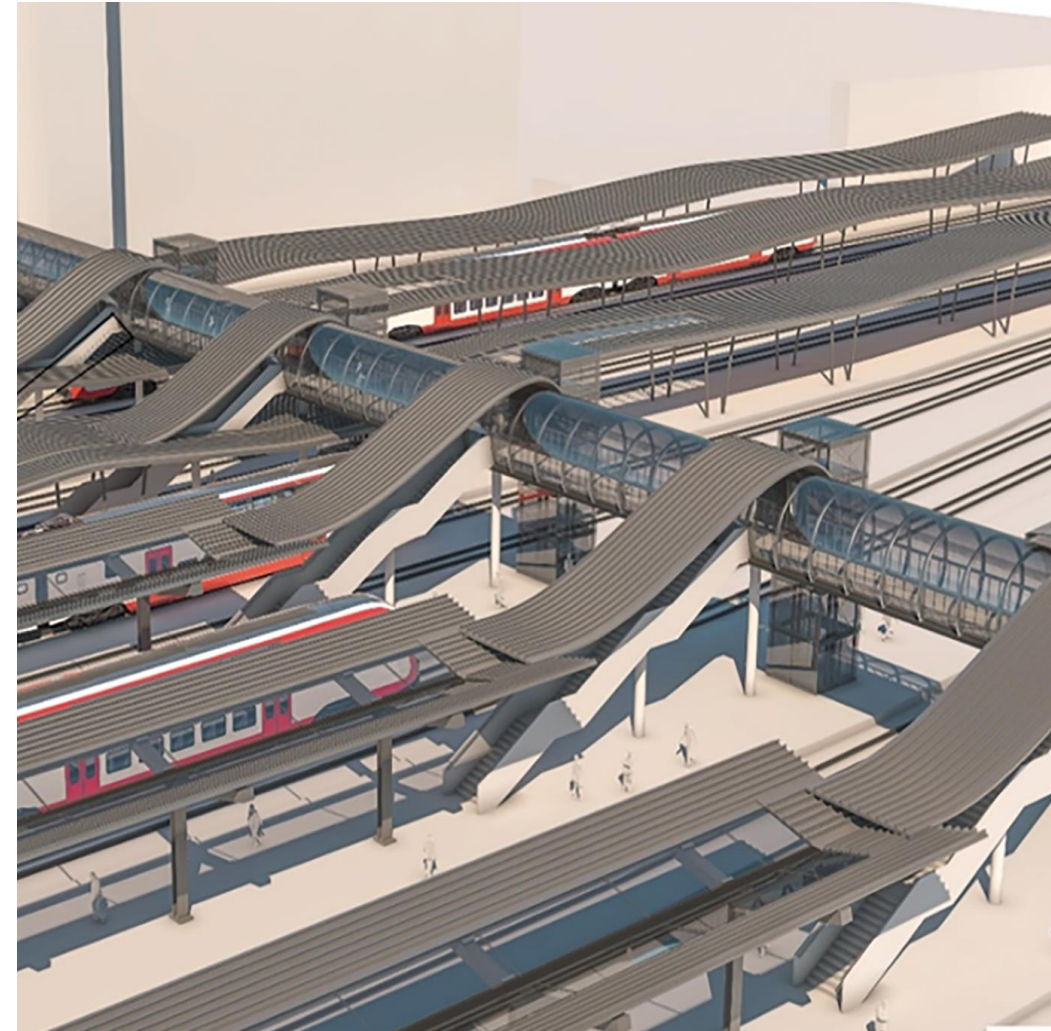
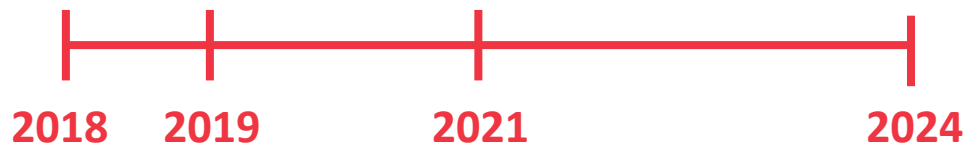




Eisenbahn: Bahnhof Luxemburg (Ausbau)

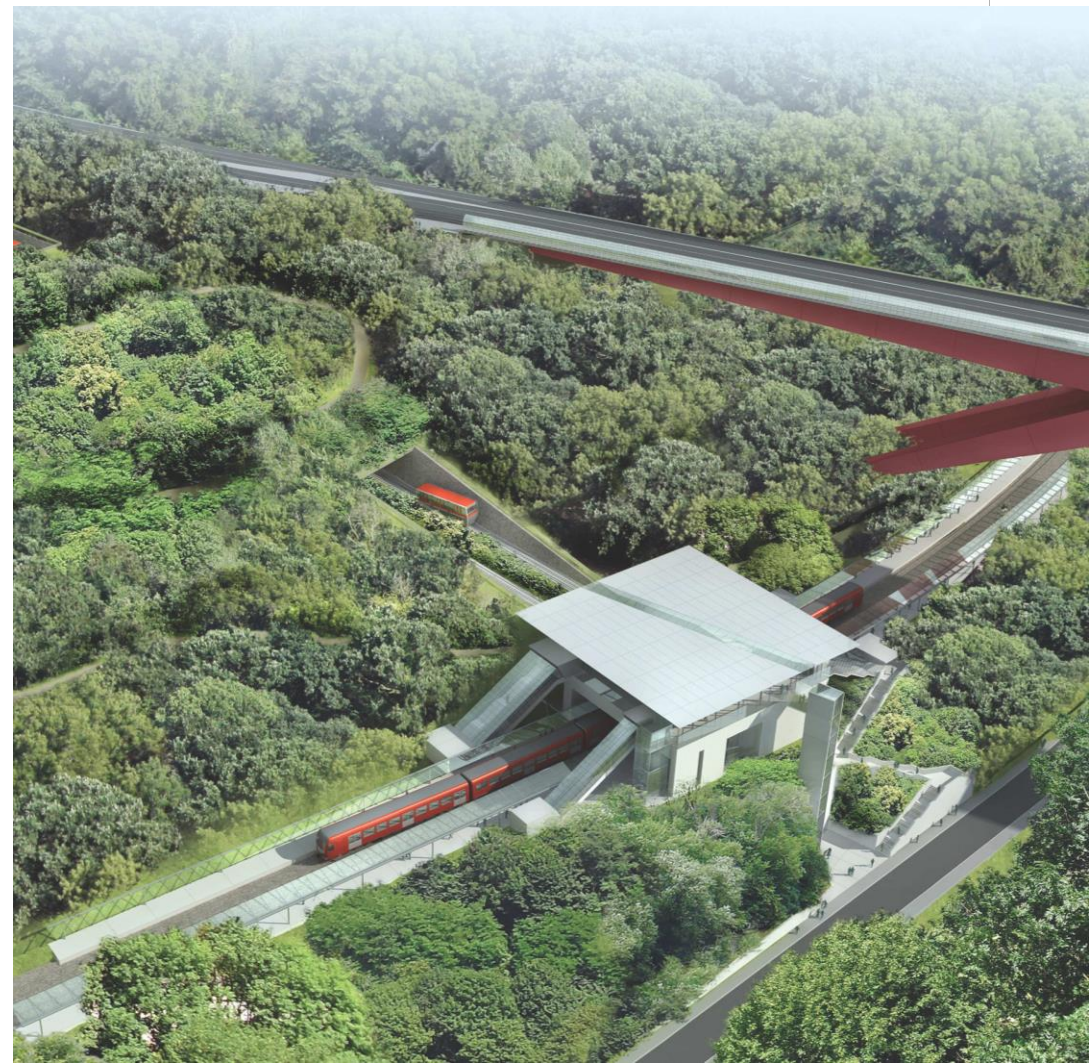
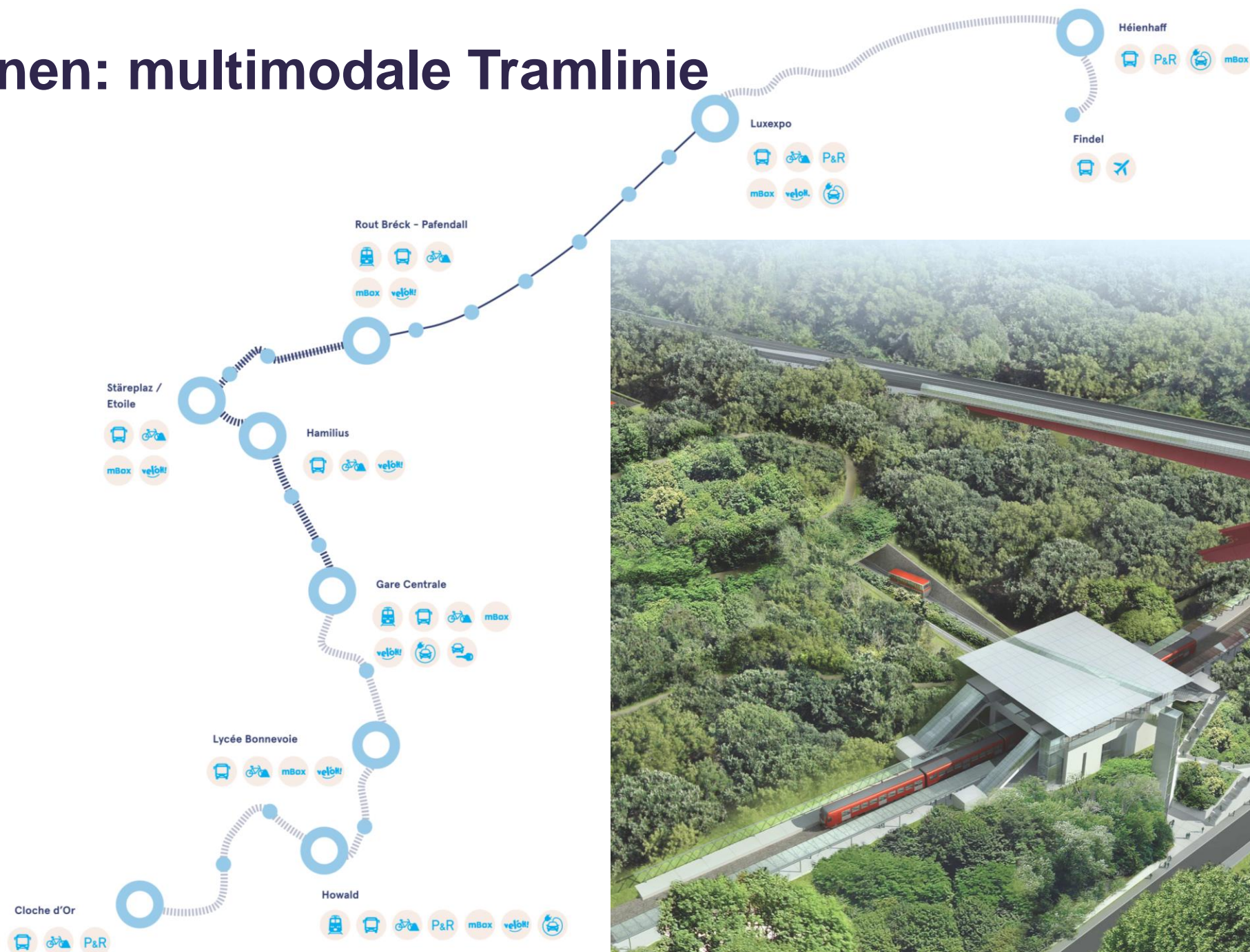
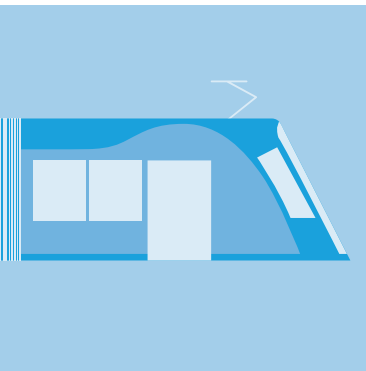


- Ausbau des Hauptbahnhofs Luxemburg für mehr Flexibilität, zugewiesene Bahnsteige pro Strecke
- 1. neuer Bahnsteig seit Dezember 2019 in Betrieb
- Budget: 171 Mio. Euro
- Komplette Inbetriebnahme: 2024



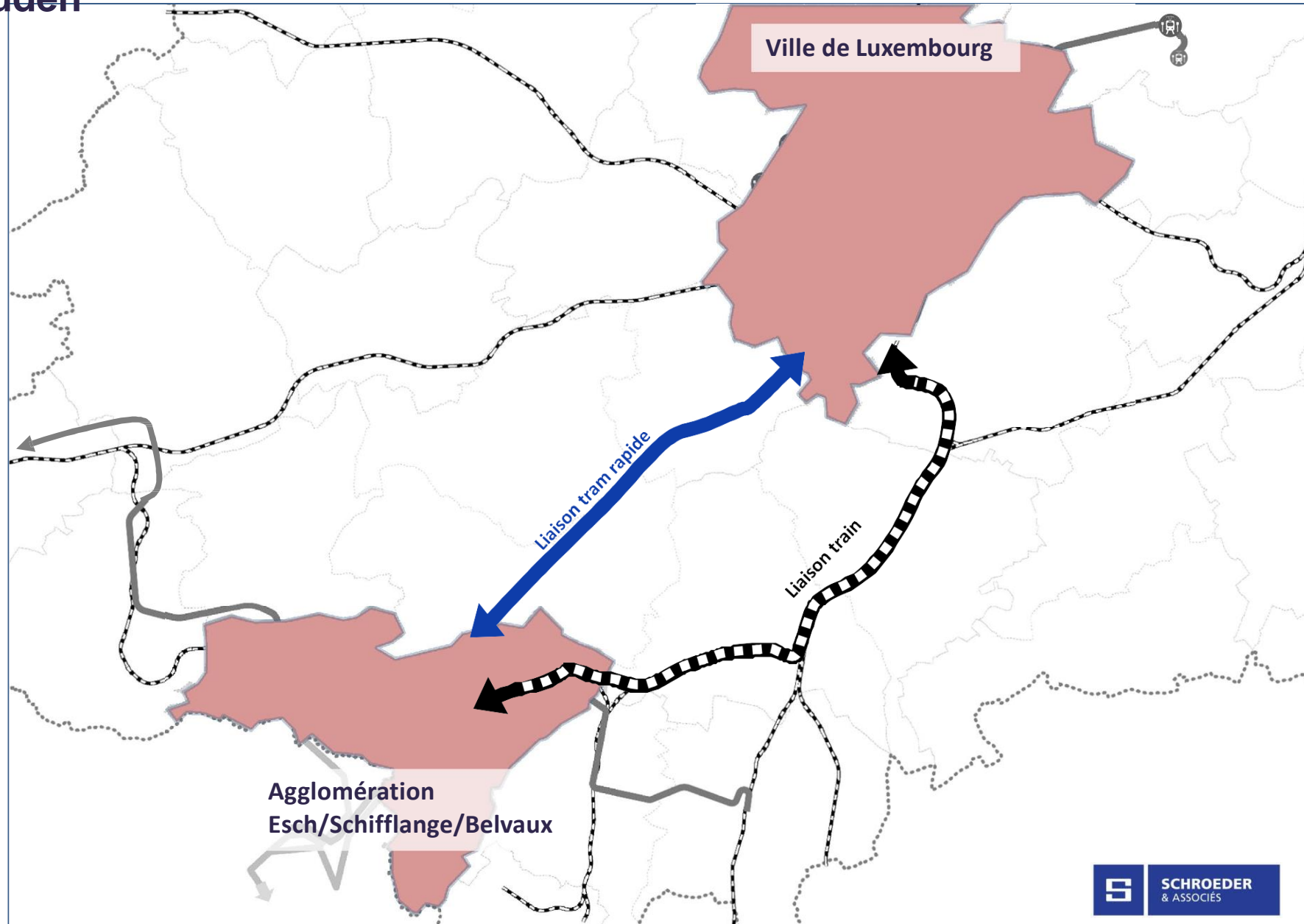
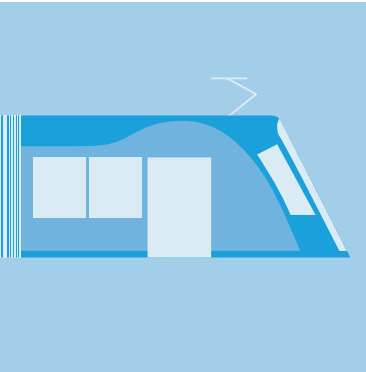


Investitionen: multimodale Tramlinie



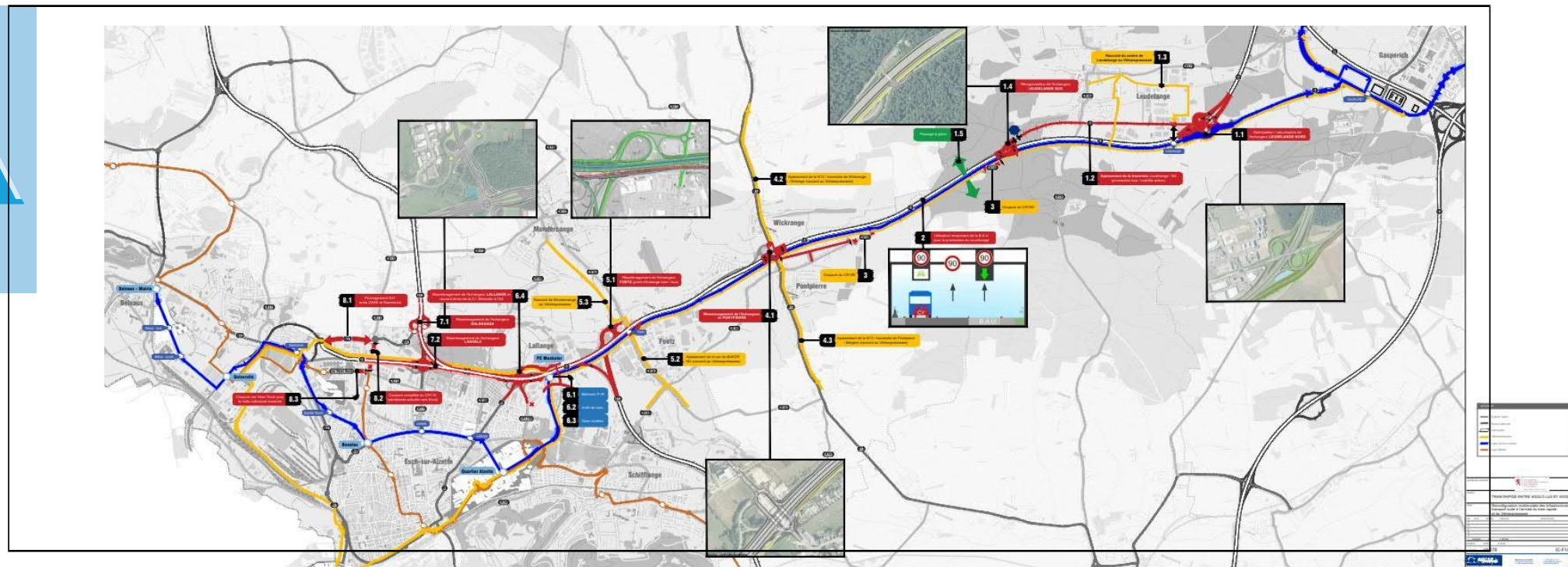
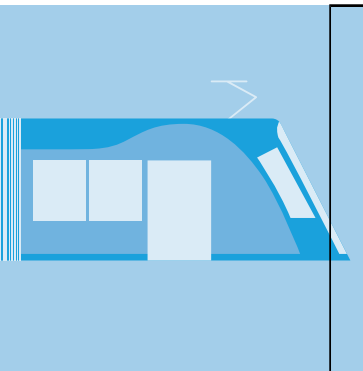


System einer schnellen Straßenbahn zwischen den Ballungszentren Luxemburg-Stadt und Süden





Multimodale Neuanpassung der Verkehrsinfrastruktur nach der Ankunft der schnellen Straßenbahn und des Fahrradexpressweges





Multimodale Neuanpassung der Verkehrsinfrastruktur

Vorübergehende Nutzung der Notspur zur Priorisierung von Fahrgemeinschaften

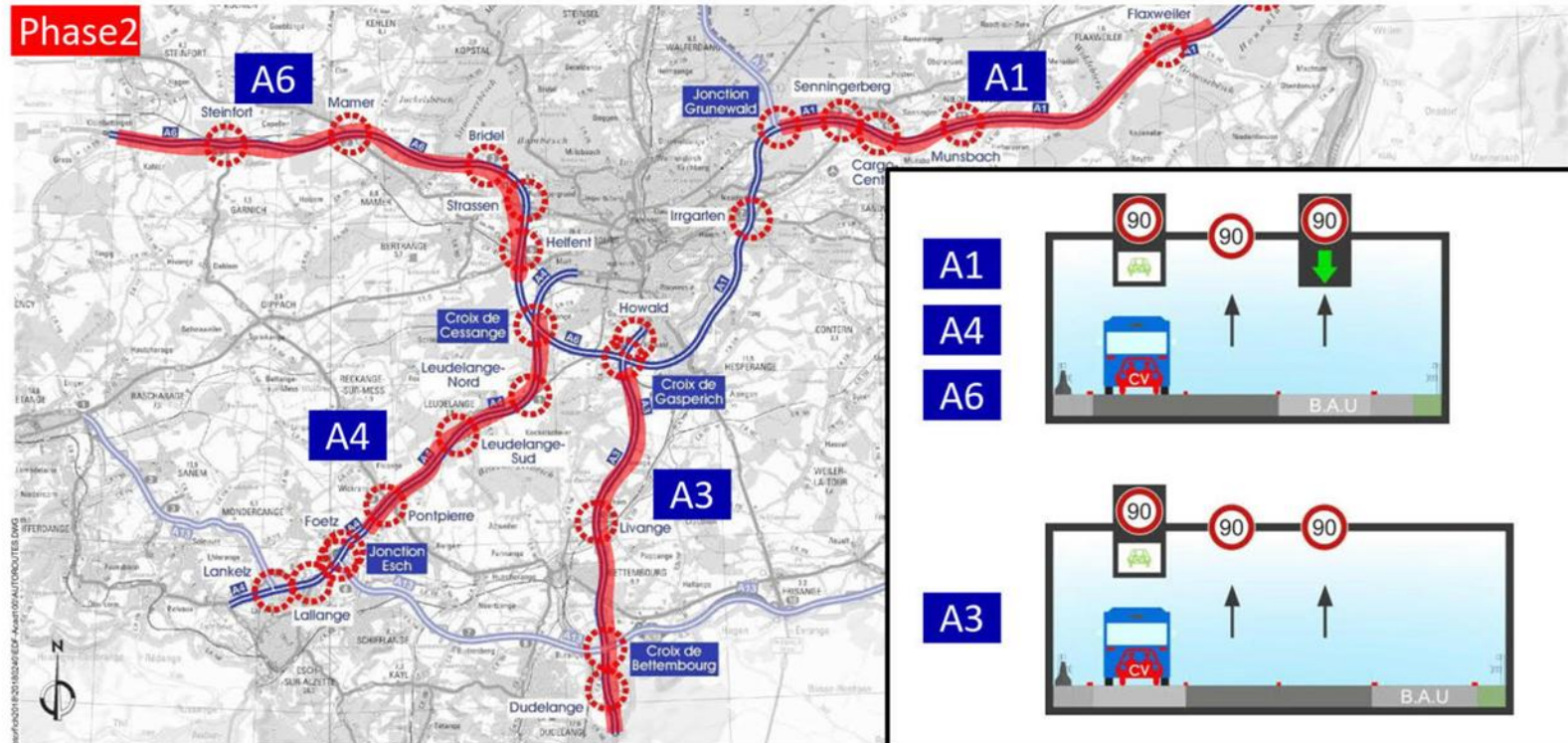
OPTIMIERUNGSELEMENTE AUF LUXEMBURGISCHEN AUTOBAHNEN

Element 3: Temporäre Seitenstreifenfreigabe zur Förderung von Fahrgemeinschaften



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics
Administration des ponts et chaussées

Die Priorisierung von Fahrgemeinschaften/Bussen in **beiden Richtungen** auf quasi dem gesamten Autobahnnetz A1, A3, A4 und A6 wird möglich durch das Anlegen des Fahrgemeinschaftsstreifen (+Bus) auf **der inneren, linken Spur (=Phase 2)**. Somit sinkt die Anzahl an Verflechtungsvorgängen mit dem Fahrgemeinschaftsstreifen und die Anzahl der zu erwartenden Konflikte drastisch.



Investitionen: Radverkehr



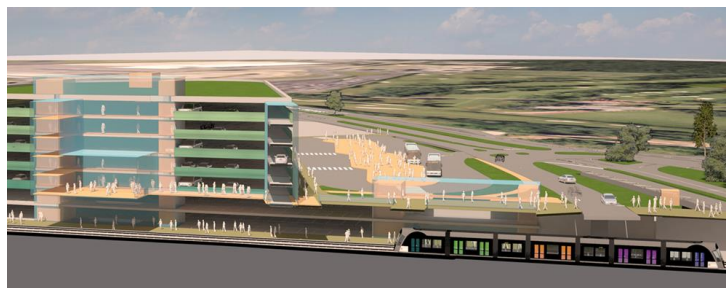
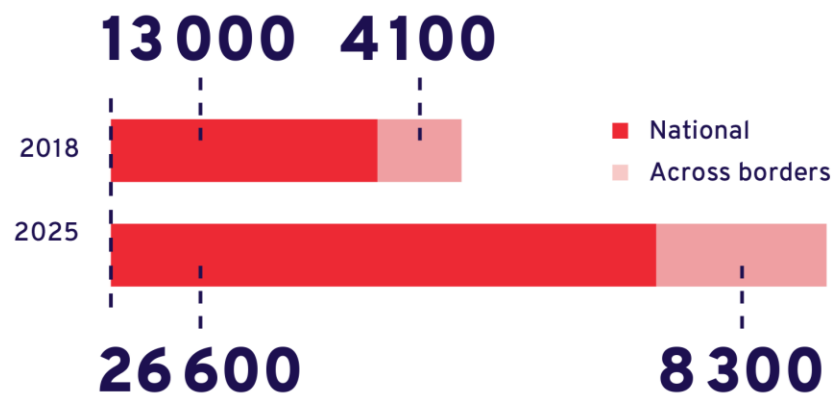
 600km Radwege in Planung



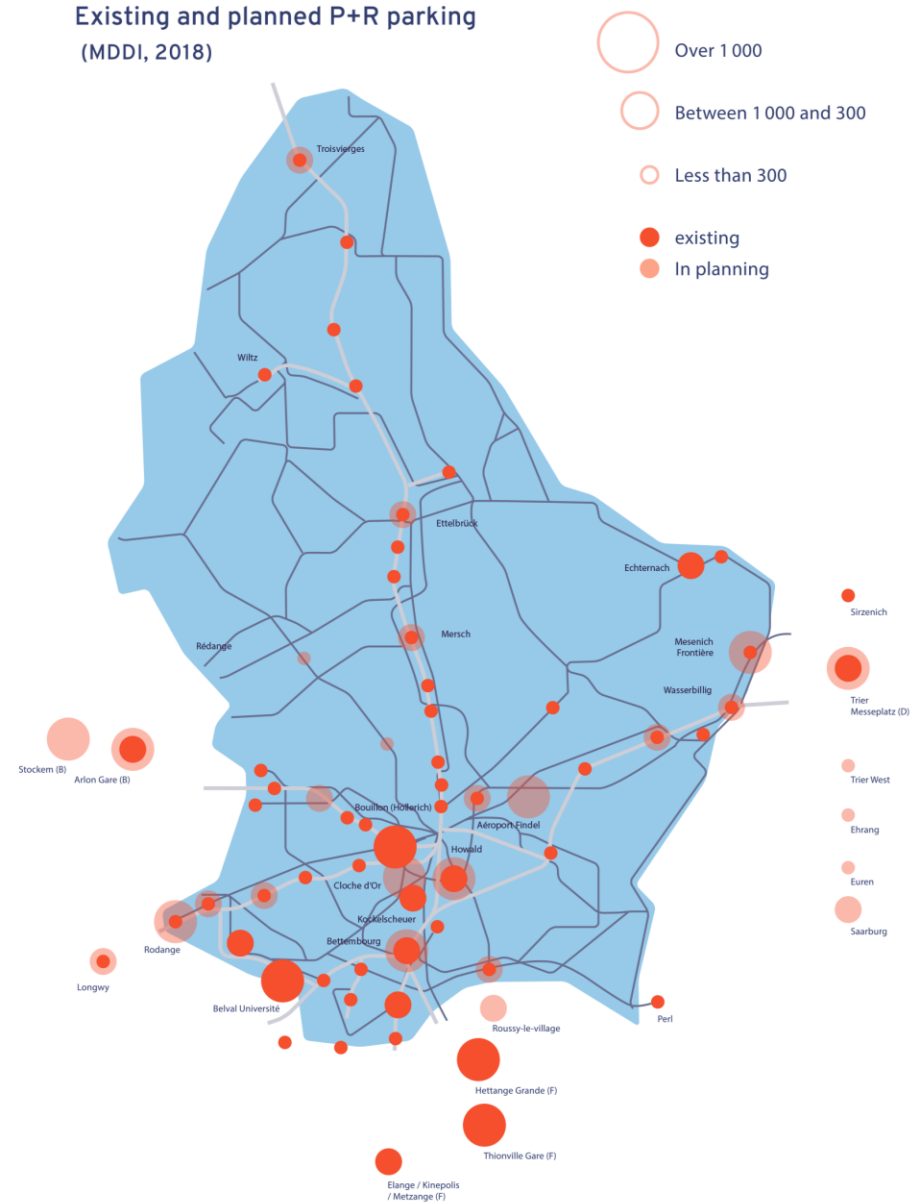


Investitionen: Umsteigeparkplätze

P+R



Existing and planned P+R parking
(MDDI, 2018)

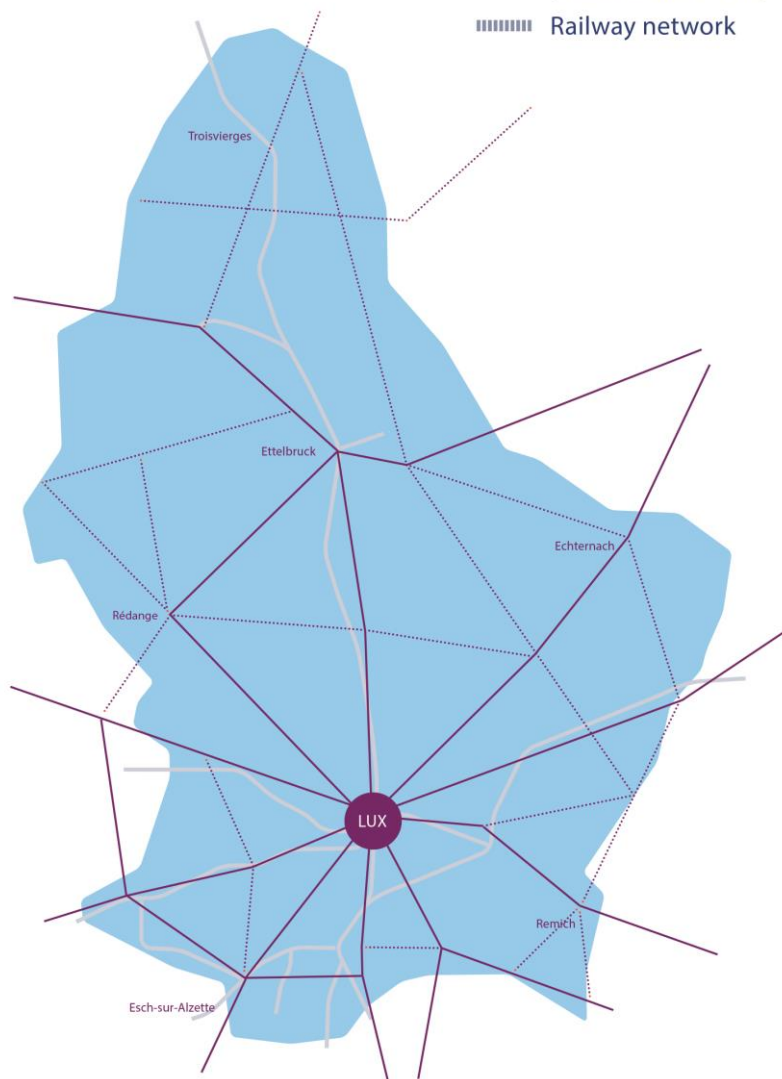




Investitionen: Busnetz

Organisational principle of the future
RGTR network (MDDI, 2018)

- Express lines
- Strong regular lines
(cross connections)
- Railway network

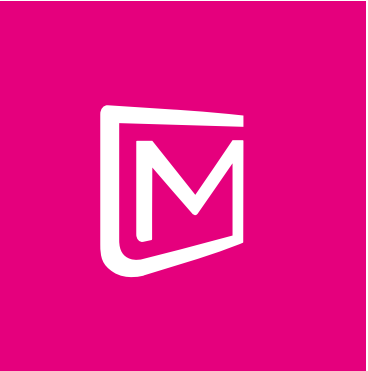


2020 Straffung des historisch „gewucherten“, für
den Kunden unleserlichen Busliniennetzes:
Stärkung von Expresslinien
Angebotsverbesserung abends und an
Wochenenden

2030 „Null Emission“ - Flotte



Neue multimodale App

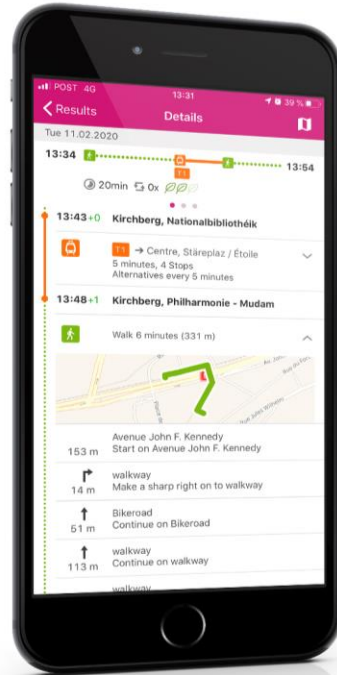
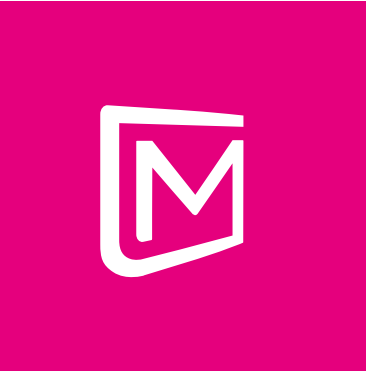


Alles in Echtzeit verbunden!

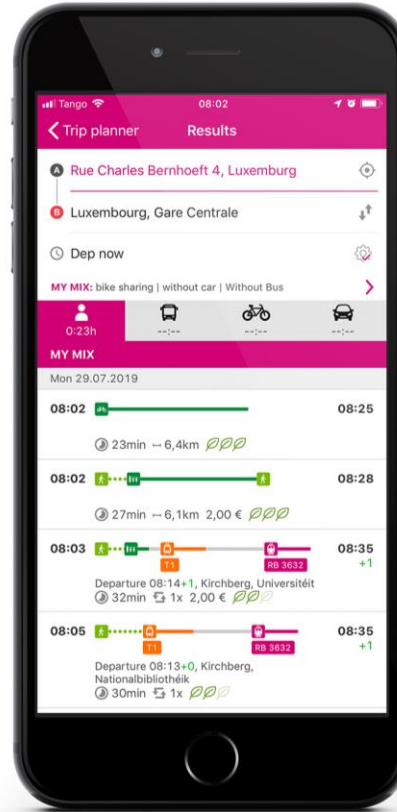
- Bus
- Tram
- Zug
- Fußweg
- Auto
- P+R
- Fahrgemeinschaften
- E-Mobilität
- Fahrradverleihsysteme
- Fahrrad



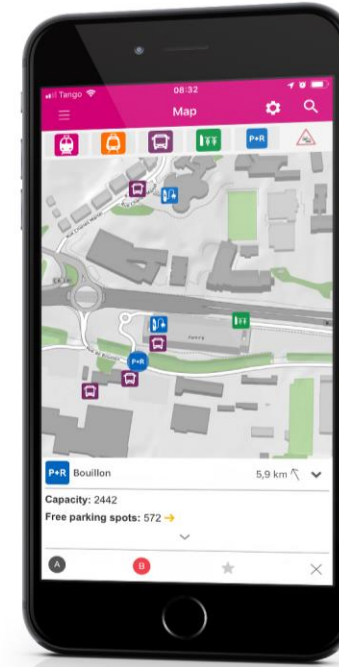
Neue multimodale App



- Detaillierte Kartenansicht des Fußweges zwischen zwei Verkehrsmitteln



- Wahl der bevorzugten Verkehrsmittel, darunter Fahrgemeinschaften und Fahrrad- und Autoverleihsysteme usw.



- Kartenansicht mit multimodalen Optionen

Echtzeitinformationen zum ÖPNV und zur Verkehrslage



**Präsentation auf
www.modu2.lu**