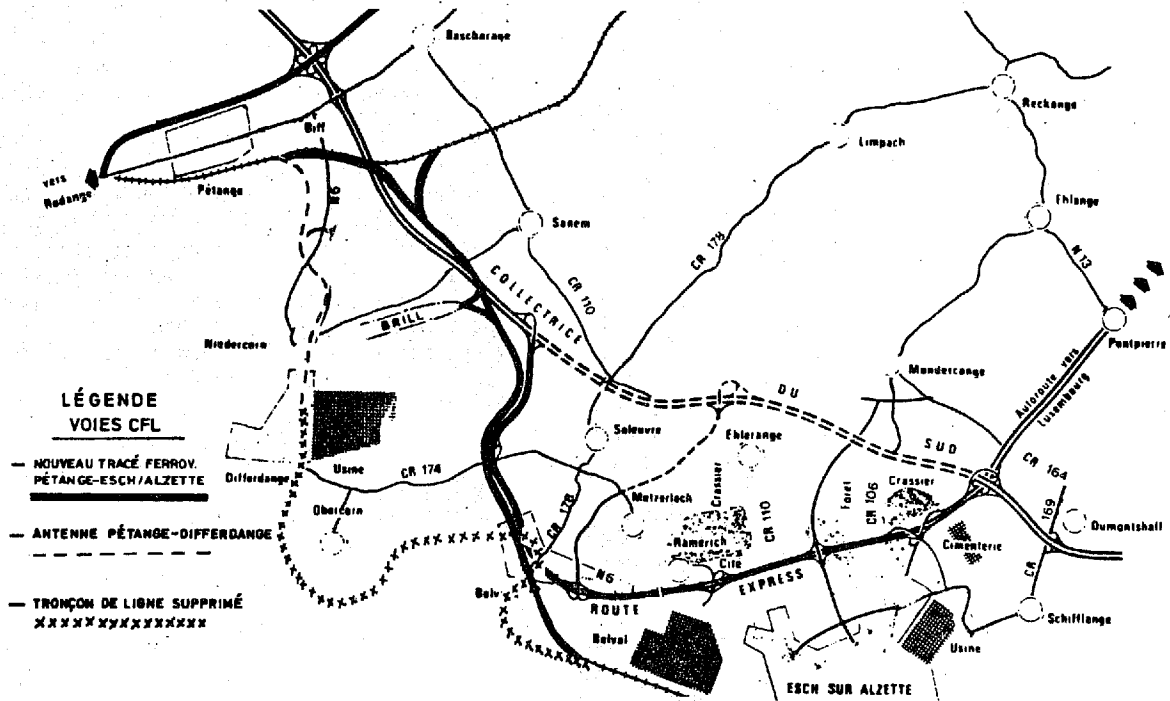


STRECKENVERLEGUNG ESCH - PETINGEN

arb/ver/



Während nun überall ein beträchtlicher Widerstand gegen diese belgischen Pläne eintrat, tritt ein anderes Projekt trotz seiner Zweifelhaftheit immer mehr seiner Vollendung entgegen: Die Streckenverlegung Esch-Petingen, wo alle Fragen, die die ARBED-Bedienung betreffen, gelöst scheinen, wo aber das Problem des Personenverkehrs noch immer keine befriedigende Lösung gefunden hat. Die Erhaltung der Antenne Pétange-Differdange ist noch nicht einmal sichergestellt! In einer früheren „Signal“-Nummer wurde schon auf die Unsinnigkeit der Führung einer Schnellstraße über die bestehende Eisenbahntrasse hingewiesen, Ampeln und Stop-Schilder werden dann die Schranken ersetzen. Warum die alte Trasse überhaupt aufgeben?

Durch die Führung der Güterzüge über die neue Strecke, die ja (unter anderem aus Sicherheitsgründen?) für den Personenverkehr ungeeignet sein soll, löst sich das Schrankenproblem ja automatisch. Eine eingeleistete Strecke auf der Trasse der jetzigen Linie 9, mit neuen und zusätzlichen Halten S-Bahn-mäßig ausgebaut, würde durch ihren elektrischen Betrieb die Lebensqualität jedenfalls wesentlich mehr verbessern als eine Schnellstraße, die entweder eine weitere Umweltbelastung mit sich bringt oder aber durch die Benzinverteuerung und -verknappung sinnlos wird. Eine Verlagerung des Verkehrs auf CFL-Busse stellt gewiß keine Lösung dar, um einen Schienenweg in einem besiedelten Gebiet aufgeben zu können.

Es ist jedenfalls dringend erforderlich, ein Programm aufzustellen, das der Schiene als umweltfreundlichstes und leistungsfähigstes Transportmittel absoluten Vorrang im Personen- und Güterverkehr gibt und dem Bus und Lastwagen als einzige die Rolle überläßt, für die sie einen tatsächlichen Vorteil bringen: den Zubringerdienst zu den Knotenpunkten! (...)

Ein optimales und verbraucherfreundliches Netz für den nationalen (= Nahverkehr) und internationalen Personenverkehr könnte in

etwa so aussehen:

- kurzfristige Elektrifizierung der Strecke Luxemburg-Petingen und Aufnahme des Stundentaktes
- kurzfristige Elektrifizierung des Streckenteils Luxemburg-Diekirch; Einrichtung neuer Halte in Ballungsgebieten (etwa Beggen, Heisdorf, Bofferdlingen, Rollingen, Schieren, Ingeldorf) und S-Bahn-Betrieb; Einrichtung von Parkplätzen vor den Stationen (Park-and-Ride-System)
- Verbesserung der Bedienung im Oesling (durch mittelfristige Elektrifikation)
- Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Schiene (z.B. im Falle Esch-Kayital und Esch-Düdelingen)
- die Energievergeudung durch eine große Anzahl Busse, die zwischen den Hüttenwerken und den meisten Ortschaften verkehren, muß aufhören. Direkte Züge sollen die Kundschaft ab dem nächstgünstigen Umsteigeknoten befördern; die gleiche Bemerkung gilt auch für den Berufsverkehr im allgemeinen
- Auch auf den übrigen Strecken soll ein weitgefächertes Angebot den Berufs- und Einkaufsverkehr den öffentlichen Transportmitteln zuführen (die Schweiz wird hier in den nächsten Jahren ein hervorragendes Beispiel sein). (...)
- während die Intercity-Linie Luxemburg-Brüssel (von der unsinnigen Verlängerung nach Valenciennes anstelle der Küste oder aber Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam abgesehen) notwendig ist, kann man über die Linie Luxemburg-Jemelle-Liège und ihre finanziellen Resultate bei einem Stundentakt diskutieren! Außerdem wird hier ein der CFL-Strecke über Gouvy gehörender Verkehr eindeutig abgelenkt!
- die Nordstrecke muß in ihrer Essenz als internationale Strecke bestehen bleiben und es wäre ein Zweistundentakt nach Maastricht oder sogar weiter in die Niederlande zu erwägen; attraktivere Fahr-

zeiten und das Vermeiden von Umsteigen würde sowohl den Geschäfts- als auch den Touristenverkehr weiter aufleben lassen! — auch der Güterverkehr dieser Nord-Süd-Ader ließe sich ausbauen, wo doch heute schon die Rheinstraße mehr als ausgelastet ist. Das Streckenprofil ist immerhin nicht ungünstiger als das der Strecken Brüssel-Luxemburg, Rivage-Jemelle-Luxemburg oder auch der Strecken Namur-Bertrix-Athus

- Züge wie der „l'Ardennais“ Antwerpen-Ettelbrück sollten in Zukunft weitaus mehr gepflegt werden, damit sie ihrer Funktion zur Förderung des Fremdenverkehrs vollauf gerecht werden können; hierzu gehört vor allem eine gezielte Werbung aller beteiligten Parteien!

Anstelle bei der Eisenbahn immer nur mit dem Rotstift zu walten, muß der kontinuierliche Ausbau, entsprechend den stetig wechselnden und steigenden Ansprüchen unserer Gesellschaft vorrangig ins Auge gefaßt werden. Es genügt nicht, daß die Politiker ihr Gewissen durch unsinnige und teure Straßenbauten beruhigen und gleichzeitig von Energiesparen, Verbesserung der Lebensqualität und Verringerung der Umweltbelastung sprechen.

Michel Dondelinger

in: Le Signal, 28.9.1979

