

# ALACF / GEDF - Stellungnahme zu einem Trambetrieb in der Stadt Luxemburg

## 1. Das Problem

### 1.1. Die Entwicklung des Personenverkehrs (PV) in Luxemburg

Die zahlreichen Arbeitsplätze und eine Reihe höherer Schulen in und um Luxemburg-Stadt und somit eine grosse Zahl Arbeitnehmer und Schüler aus dem Umland (bis 60 km und mehr für die Arbeitnehmer) generieren einen starken Pendlerverkehr, der ständig zunimmt.

Bereits in den 70er Jahren führte dies zu Verkehrsbehinderungen, und seit einigen Jahren gibt es auf den nach und von Luxemburg führenden Strassen zähflüssigen Verkehr und Fahrzeugstaus, die gleichermassen zeitraubend und umweltbelastend sind.



Abhilfe in solcher Lage kann nur der öffentliche Verkehr (öV) bringen: Züge und Busse.

Das Ursprungsgebiet der Pendler ist im Luxemburger Fall weitgefächert und diffus, und die Zielgebiete auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg sind eher zahlreich: dies bedeutet, dass viele Pendler einmal umsteigen müssen, auch wenn sie mit Bussen anreisen.

Die Umsetzung der in der „Brändli“-Studie vorgesehenen Massnahmen zur Förderung des öV in den frühen 90er Jahren brachte eine über 50%ige Zunahme der Fahrgastzahlen in den städtischen Bussen (AVL) mit sich, jedoch ohne Veränderung des „modal split“: der motorisierte Individualverkehr (MIV) nahm gleichermassen zu.

### 1.2. Geographische Betrachtungen

Konkret stellt sich das Problem folgendermassen: in Luxemburg – Hauptbahnhof kommen die Bahnlinien von Trier – Wasserbillig, von Metz – Diedenhofen – Bettembourg, von Esch/Alzette –

Bettembourg mit den Stichstrecken nach Audun-le-Tiche, Rümelingen und Düdelingen, von Longwy – Rodange mit der neuerdings wieder in Betrieb genommenen Strecke nach Virton, von Arlon – Kleinbettingen sowie von Ulflingen - Ettelbrück mit den beiden wichtigen Stichbahnen nach Wiltz und Diekirch zusammen.

Ausserdem kommen im Zentrum zahlreiche Buslinien aus den restlichen Landesteilen zusammen. Auch grenzüberschreitende Buslinien aus Belgien und Deutschland haben Luxemburg-Stadt zum Zielgebiet.

Dabei ist der Hauptbahnhof und das Stadtzentrum („Centre Aldringen“) oft nur Zwischenziel; auch die immer grösser werdenden Busse (dreiaxige und Gelenkfahrzeuge) können nicht die verschiedenen Endziele bedienen, einerseits aus Gründen der dann ungenügenden Auslastung, besonders aber wegen der zeitraubenden Querung des Stadtzentrums – oder der nicht weniger zeitraubenden Benutzung der Umgehungsstrassen. Endziele der Pendler und Schüler sind Kirchberg (Europäische Institutionen, Banken, Klinikum, Schulen, Handel), Arlonerstrasse (Klinikum, Verwaltung, Handel), Industriezone Howald (Handel), das Schulviertel Limpertsberg, das Schulviertel „Campus Geesseknäppchen“, Gasperich und die Industriezone Cloche d’Or (Industrie, Verwaltung, Handel), das Bahnhofsviertel (Industrie, Handel, Verwaltung), die Oberstadt (Ministerien, Banken, Handel) sowie einige kleinere Zentren.

## 2. Lösungsansätze

### 2.1. Die Luxtraffic-Studie und das „mobilité.lu“ - Konzept

In den späten 90er Jahren beauftragte die Landesregierung, zusammen mit der Stadt Luxemburg eine internationale Expertengruppe, ein tragfähiges Konzept für den öV im „erweiterten Gebiet der Stadt Luxemburg“ auszuarbeiten. Im Rahmen der „Luxtraffic“-Studie wurden *alle Varianten untersucht und bewertet*. Dabei kam man zu einem eindeutigen Ergebnis: Ein Stadtbahn-system würde den Anforderungen am besten entsprechen («Karlsruher Modell»): die nach Luxemburg führenden Bahnlinien würden in die Stadt weitergeführt und die Züge, die die Innenstadt und die wichtigsten Zentren bedienen würden mit stadtbahn-tauglichen Triebzügen (praktisch vollbahntaugliche Strassenbahn-Gelenktriebwagen) geführt werden. Dieses, in der Folge „BTB“ (Bus-Tram-Bunn) genannte System und sein modifiziertes Nachfolgemodell (eine den veränderten politischen Gegebenheiten entsprechende

Umgestaltung), das unter dem Namen „mobilité.lu“ bekannt wurde, kamen jedoch, nach einer anfänglichen Befürwortung, nie über das Projektstudium heraus.

## 2.2. Analyse der Situation

Das Problem der unbefriedigenden Verkehrslage blieb demnach ungelöst.

Stellen wir die Hauptschwierigkeiten einmal heraus:

- Allein die städtischen Busse der AVL behindern einander in unzulässiger Weise, besonders im Gefolge der Umsetzung der Forderungen der „Brändli“-Studie - und ihrem Erfolg. Die immer zahlreicher werdenden Überlandbusse mit Fahrtziel Luxemburg potenzieren diese Behinderungen.
- Das Problem liegt also vor allem in der Feinverteilung. Nach der umfassenden Rollmaterialerneuerung der CFL ist das „Heranbringen“ der Menschen weitgehend erleichtert worden und lässt momentan kaum Wünsche offen – bis auf die Realisierung einer besseren Anbindung der Wasserbilliger Strecke an das Kirchbergplateau (...und vielleicht darüber hinaus) und die Errichtung leistungsfähiger („performanter“ wie man hierzulande gerne sagt) Umsteigebahnhöfe in Hollerich und Howald (und Dommeldingen?). Insofern rennt die Forderung nach einem RER offene Türen ein (ob man wohl genau weiss dass ein RER nichts anderes als eine Stadtschnellbahn ist?)! Auch andere Vorschläge, wie der Bau langer und sehr tiefer Tunnels kranken grundsätzlich daran, dass sie keine Antwort auf die Frage der Feinverteilung geben (und geben können), wie auch Ing. Schummer selber sehr richtig bemerkt hat.

## 3. Die einzig rationale Lösung: die klassische elektrische Trambahn

Unter den gegebenen Umständen gibt es nur eine vernünftige Lösung: die moderne („klassische“) elektrische Strassenbahn (Trambahn) mit Niederflurfahrzeugen.

Nur sie kann die geforderte leistungsfähige Feinverteilung sicherstellen.

Ausserdem besitzt sie allein die folgenden Vorteile:

- Die Strassenbahn braucht, weil spurgeführt, am wenigsten Fläche pro Fahrgast;
- Durch die hohe erreichbare Beschleunigung beim Anfahren erreicht die Strassenbahn, bei gleichem Komfort, die grösste Beförderungs-

leistung; kurze Abstände zwischen den Haltestellen ermöglichen dazu die gleiche Feinverteilung wie beim Bus;

- Rasengleise, Unterführungen an nevralgischen Strassenkreuzungen, ruck- und erschütterungsfreie Fahrt, problemlose Ansteuerung von Ampelanlagen, umweltfreundliche Nutzung nachhaltig erzeugter (auch heimischer) Energie, mehr als hundertjähriges technisches Erfahrungswissen (i. Vgl. zu exotischen Einschienenvarianten) sind weitere Kennzeichen einer modernen Strassenbahn;
- einzigartige Möglichkeit Bahnlinien mitzubenenutzen und umgekehrt Zugang von geeigneten, tramähnlichen Bahnfahrzeugen zu städtischen Zentren („Stadtbahn“, „Karlsruher Modell“);
- In Sachen Fahrgastkapazität hat die Strassenbahn eines der grössten Flexibilitätspotenziale: kein anderes Stadtverkehrsmittel kann seine Aufnahmefähigkeit gleichermassen schnell und weitgehend der Nachfrage anpassen;
- um Streckenabschnitte ohne Fahrleitung bedienen zu können stehen mittlerweile 3 (je nach Klima sogar vier) Systeme zur Auswahl;
- emissionsfreier Betrieb (keine Verschmutzung und Belästigung, weder auf Strassenebene noch auf der Ebene der ersten Stockwerke in Stadtstrassen) sowie grösstmögliche Wahl der Ausgangsenergie: Wasserkraft, Wind, Solarzellen, .....
- Die oberirdische Streckenführung der Strassenbahn erlaubt einen schnellen Fahrgastwechsel, ein erleichtertes Umsteigen und eine relativ einfache Überwachung der Haltestellenanlagen. Dies trägt zu einem erhöhtem Sicherheitsgefühl beim Nutzen des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) bei.
- Freundliche, helle, bequeme und geräuscharme Fahrzeuge, von denen aus die Fahrgäste die Stadt, ihre Menschen, Schaufenster, Parkflächen, etc. erleben können sind eine Einladung zur Mitfahrt;
- Beste Integration in Fussgängerzonen (Freiburg/Breisgau, Karlsruhe, Strasbourg, München, Zürich, Basel, .....), da Wagenfahrspur voraussehbar;
- Die oberirdische Trassenführung kann den Gegebenheiten leichter angepasst werden als ein Tunnelbetrieb falls die Verkehrsströme ändern;
- Schliesslich sind nur elektrische Fahrzeuge in der Lage beim Bremsen (bei Bergabfahrt und beim Abbremsen vor Haltestellen) durch die Motoren elektrischen Strom zu erzeugen, der wieder verwendet werden kann

ALACF und GEDF