



TRAM

Bremser vom Dienst

Richard Graf

Eine Koalition aus Piraten, Ingenieuren und alt(aus-?)gedienten Politikern will den Konsens zum Bau einer Trambahn in der Stadt Luxemburg sprengen.

Als im Doppelwahljahr 1999 auf nationaler und kommunaler Ebene der erste Versuch, dem Luxemburger Verkehrsproblem mit einem schadstoffarmen und effizienten Transportsystem beizukommen, politisch begraben wurde, war es die Idee eines Train-Tram, die gekippt wurde. „Keen Zuch durch d' Stad“ titelten die GegnerInnen und riefen damit Erinnerungen an den fauchenden und stinkenden Charly wach, der bis in die 1950er Jahre das Stadtbild bestimmte.

Nach einer fünfjährigen transportpolitischen Eiszeit unter Schwarz-Blau, aus der außer vom benutzerunfreundlichen und finanziell desaströsen Ego-System kaum etwas zu berichten bleibt, kam es dann zum historischen Kompromiss.

Die direkte Anbindung an die CFL-Schiene, die wie ein S-Bahn-System hätte ausgebaut werden sollen, wurde begraben - offiziell, weil sie als nicht machbar eingestuft wurde. Das neue Konzept eines „lichten Tram“ sollte dagegen wie eine Wirbelsäule zwischen den neu zu organisierenden Bussen und dem bestehenden CFL-Netz als Zubringer funktionieren und vor allem Bahnhof, Zentrum und Kirchberg miteinander verbinden. Inzwischen sind Cloche d'Or, Geesseknäppchen und Findel als wichtige Zielpunkte dazu gekommen.

Dieser Kompromiss ist sicherlich ein für Luxemburger Verhältnisse immer noch mutiger Versuch, eine rein auf den PKW ausgerichtete Gesellschaft zu einer nachhaltigen Mobilität hinzuführen.

Doch die Kritiken verstummten nicht, denn auch eine leichte Tram war einigen des Guten zuviel. Die Oberleitungen, so die Bedenken, würden die schöne Innenstadt verschandeln. Auch dazu gibt es jedoch inzwischen - falls es denn wirklich notwendig sein sollte - eine Lösung, wenn auch ihre Technik recht jung und wohl auch noch störanfällig ist. Doch welcher Ingenieur würde sich nicht für neue Techniken begeistern lassen?

Die Mitglieder der im April gegründeten „Innovatioun Öffentlechen Transport 2015“ werden nicht müde, auf ihre berufliche Qualifikation als (Ex-)Ingenieure oder (Ex-)Politiker hinzuweisen. Doch der jüngste Vorstoß von Transportminister und Hauptstadtbürgermeis-

terin, die Straßenbahn teilweise per Batteriestrom zu betreiben und so etwa in der Avenue de la Liberté ohne Oberleitungen auszukommen, dient ihnen jetzt als Vorwand, das Tram-Vorhaben erneut unter Beschuss zu nehmen. Die neue Technik wird als unsicher bezeichnet, und die auf Wunsch der Skeptiker auf eine Leichttram herunterdeklinierte Variante mit entsprechend geringerer Kapazität ist inzwischen in ihren Augen die falsche Wahl: Theoretisch sei ihre Transportkapazität geringer als die der altgedienten Busse.

Einer, der schon 1999 kräftig die Trommeln gerührt und die Torpedierung des damaligen BTB-Konzepts, das eine höhere Kapazität aufweisen sollte, energisch mitbetrieben hatte, ist auch bei der neuen asbl wieder mit von der Partie: Jean Hamilius, Ex-DP-Bautenminister, bezeichnet sich zwar selber als „Agnostiker“ in Sachen Tram, gibt aber als Auto(bahn)-Lobbyist der 1970er keinen besonders glaubwürdigen Fürsprecher eines verbesserten öffentlichen Nahverkehrs ab.

Und dann wären da noch die neuen Superreichen, für die Luxemburg sich attraktiv machen will. Die würden sich, wenn sie aus dem Bahnhof kommen, auf einer hässlichen Baustelle wiederfinden, deretwegen dann auch noch die Taxis zu lästigen Umwegen gezwungen wären. Und das Ganze bereits während der EU-Präsidentschaft 2015! Nun werden allerdings diese Superreichen, sofern sie selbst, und nicht nur ihre Vermögen nach Luxemburg kommen, wohl vor allem am Findel eintreffen (die letzte Nachtzug-Verbindung erster Klasse aus Nizza wurde vor Jahren eingestellt). Dort am Flughafen werden sie sich - in naher Zukunft hoffentlich - über eine moderne Trambahn freuen können und über e-Taxen, die dann parallel zu dieser unbehindert verkehren werden.

Auch wenn die von der neuen Asbl befürwortete Seilbahn eine sehr gute Lösung für alle diejenigen bringt, die direkt vom Bahnhof zum „Héichhaus“ kommen wollen, muss sie die Tram nicht notwendigerweise ausstechen. Beide Konzepte nebeneinander zu verfolgen, gäbe durchaus Sinn. Doch um dieser Perspektive eine Chance zu bieten, müsste sich der neue Verein entscheiden, ob er wirklich und ehrlich für die Seilbahn eintritt, oder ob es ihm in erster Linie darum geht, gegen die Tram zu agieren. Die jüngste Pressekonferenz ließ allerdings vor allem auf Letzteres schließen.

NEWS

Traité transatlantique: Les poules ont des dents p. 3

Finanztransaktionssteuer: Im Vorwahlgang weichgespült S. 4

Kindergeld: Geheimniskrämerei S. 4

Solidarité avec la Grèce : Vaccin contre l'austérité p. 5

REGARDS

Elections européennes: Danger méconnu p. 6

Europawahlen: Nicht reformierbar S. 8

Klassenkampf von oben: Die Hegemonie des Kapitals S. 10

Luxemburger Geschichte: „Keine lineare Entwicklung“ S. 12

Venezuela: Die Erben Bolivars S. 16