

LUXTRAM

# Es wird ernst

Richard Graf

REGARDS

**Die ersten Vorböten des Trambahnbaus: Auf dem Glacis wurden Bäume entfernt. Doch grüne Massendemos blieben diesmal aus.**

„Stol ass mé haart wéi Holz“ - die Sektion Luxemburg-Stadt der ADR bläst zum letzten Gefecht gegen die Tram. Darin, dass Anfang Februar die Bäume am nördlichen Rand des Glacis zurückgeschnitten und mitsamt ihrem Wurzelwerk aus dem Boden ausgehoben wurden, sieht sie einen erneuten „grünen“ Verrat. Schon für den Bau des „centre de remisage“, der zukünftigen Versorgungs- und Reparatur-Zentrale der städtischen Trambahn, sei ein Teil des Gréngewald gerodet worden, und nun gehe es jahrzehntealten Platanen in der „schönen Schefferallee“ an den Kragen.

Die Rodung des Gréngewald war allerdings eher das Resultat einer von den Tramgegnern provozierten Stückelung des Gesamtprojektes „Luxtram“: Der Trambahnhof hätte sicherlich besser ans südliche Ende des Hauptbahnhofs gepasst, dorthin, wo auch Züge der CFL abgestellt und gewartet werden, aber dieses Teilstück wird erst in einer späteren Phase realisiert. Um das Projekt nach jahrzehntelangem Hin und Her endlich starten zu können, wurde beschlossen, zuerst das Teilstück von der Luxexpo zur Roud Bréck zu realisieren. Damit aber waren die Standort-Alternativen für die von Anfang an benötigte „remisage“ sehr begrenzt.

Und in die Schefferallee sollen die Bäume ja einmal zurückkehren, um dann, wie die nebenstehenden Entwürfe zeigen, die Schlendermeile noch fußgängerfreundlicher zu machen. In den 1970ern hatte es bereits einmal eine Verpflanzungsaktion am Glacis gegeben: Wegen des Tunnelbaus unter dem Rond-Point Schumann und der Verbreiterung des Boulevard de la Foire wurden damals zahlreiche Platanen an der Porte de Hollerich angesiedelt - mit ziemlich gemischtem Erfolg.

Diesmal werden die Platanen allerdings nur auf Dauer umgebettet und bis zur Fertigstellung der Tramlinie in einer Baumschule bei Waldhof gehegt und gepflegt. Einige Bäume werden diese Prozedur wohl nicht überle-

ben, aber das ist immer noch besser, als den ganzen Bestand abzuholzen. „Nach Inbetriebnahme des Tramabschnitts wird es dort sogar mehr Bäume geben, als es jetzt der Fall ist“, betont dazu die grüne Verkehrsschöffin Sam Tanson. Dass diese eher spektakuläre Maßnahme gerade jetzt durchgeführt wird, sei vor allem auf die Jahreszeit zurückzuführen, die sich für Umpflanzungen dieses Ausmaßes am besten eignet.

Die Schienenführung um den Glacis hat aber eigentlich gar nichts mit dem Teilstück, das im zweiten Semester 2017 als erstes in Betrieb gehen soll, zu tun. Doch durch diese wichtigen Vorarbeiten, kann dann zügig am nächsten Teilstück weitergearbeitet werden. Zwar wagt auch Luxtram derzeit noch nicht, ein Datum für die Fertigstellung der kompletten Tramlinie, die ja einmal vom Flughafen bis zum neu zu errichtenden Fußballstadion auf Cloche d'Or führen soll, zu nennen. Doch scheint das Timing bislang zu klappen: Die Arbeiten an der Roud Bréck schreiten voran, und die Eisenbahn will auch fristgerecht, zum Datum der Inbetriebnahme der Tramlinie, mit der Seilbahn und dem Bahnhof „Kirchberg-Pfaffenthal“ fertig werden.

Die erste Informationsversammlung (am 19. Januar) zu den Bauarbeiten wurde aber nicht auf Kirchberg, sondern, wegen der bereits geplanten Umpflanzungen, im Limpertsberger Tramschapp abgehalten. Unter der Federführung von Luxtram wurden die AnrainerInnen so detailliert wie möglich davon in Kenntnis gesetzt, wie die Umbauten zwischen der Roud Bréck und dem strategisch wichtigen Halt an der Place de l'Etoile ablaufen sollen.

## Schueberfouer hat Vorrang

Tatsächlich stehen die Planer vor einigen nicht unerheblichen Herausforderungen. Neben dem an sich schon sehr intensiven Berufsverkehr, der ja wegen der vielen Parkmöglichkeiten geradezu vom Glacisfeld angezogen wird, gibt es in den Spitzenstunden eine Unmenge von Schülerbussen, die zu den zahlreichen Lehranstalten auf Limpertsberg drängen. Deshalb

all things come



to those who wait ....



Die geplanten Haltestellen „Place de l'Etoile“ ...

wurden auch ausführliche Pläne für provisorische Verkehrsführungen während der einzelnen Bauphasen ausgearbeitet und dem Publikum zugänglich gemacht. Luxtram hat auch zu sämtlichen Geschäften im betroffenen Abschnitt Kontakt aufgenommen, um die Detaillösungen während der Bauzeit zu überarbeiten.

Die zweite Herausforderung stellt die Schouberfourer dar, die zwischen Mitte August und Anfang September stattfindet. Während dieser Zeit sollen die Arbeiten an der Trambauhalle ganz ruhen - ein weiteres Argument für einen frühzeitigen Beginn der Arbeiten.

Die Anhörung hat aber auch gezeigt, dass Planungen am Reißbrett nicht ausreichen: So sollen aufgrund von Einwänden aus dem Publikum die eingeplanten Zebrastreifen noch einmal überdacht werden, was eine Revision der Detailpläne zu der geplanten Station am Theater erforderlich macht. Ebenfalls in der Diskussion ist die zukünftige Organisation des SchülerInnenverkehrs. Eine von den Stadtoberen favorisierte Variante wäre eine Art Rundkurs von den Tramhaltestellen Theater und Schefferallee an den einzelnen Schulgebäuden vorbei. Das würde die Zahl der insgesamt auf Limpertsberg verkehrenden Busse reduzieren, allerdings müssten die SchülerInnen dann am Glacisfeld umsteigen.

Als vor Jahren die Trassenplanung rund um das Glacisfeld als beste Option einer Verbindung der Oberstadt mit der Roud Bréck angenommen wurde, gab es viel Aufruhr, weil es zunächst hieß, die Schefferallee stünde dann nicht mehr für die Fourer zur Verfügung. Inzwischen wurde auch hier umgedacht und als Kompromisslösung ein Konzept erarbeitet, bei dem die Trambahn während der Fourer nur eingleisig betrieben wird. Das soll laut Luxtram-Verantwortlichen kein größeres Problem darstellen, da die Fourer gänzlich in die Sommerferien fällt und die Trambahn dann ohnehin weniger ausgelastet ist als nach der Rentrée. So kann die Bahn in ihrem normalen Takt verkehren, der es zulässt, dass die Wagen abwechselnd am Glacisfeld vorbeifahren.

Ein Konzept, das wohl auch die Schausteller überzeugt hat, denn ihre anfänglichen Bedenken sind teilweise in Begeisterung umgeschlagen: Wenn die gesamte Tramlinie einmal fertiggestellt ist, wird sie ein Markenzeichen für die Fourer sein, da sie für einen Großteil der BesucherInnen dann mit der Tram zu erreichen wäre. Auf den personal- und materialaufwendigen Bus-Zubringerdienst von den großen Auffangparkings kann dann zum großen Teil verzichtet werden. Sollte alles nach Plan klappen, dürfte die Streckenführung entlang des Glacisfeldes 2018 fertiggestellt werden.

In den sozialen Medien stoßen diese Planungen nicht überall auf Zustimmung. Denn sie haben auch zur Folge, dass die Fourer auf dem Glacisfeld bleibt und nicht, wie vor Jahren schon einmal gefordert, nach Kirchberg verpflanzt wird. Die Entscheidung, sie auf dem angestammten Areal zu belassen, ist aber nicht der Tram zuzuschreiben, sondern wurde politisch und zu einem Zeitpunkt entschieden, zu dem die jetzige Trassenführung noch gar nicht definitiv feststand.

### Neue Buslinie während der Bauarbeiten

Aber auch unter Trambefürwortern gab es in jüngster Zeit nicht nur Zustimmung zu den letzten Entwicklungen. Besonders das Design scheint einigen Hardcore-Tramfans zu modernistisch. Bei der Ausschreibung für die Tramwagen hatte Luxtram den Teilnehmern vorgegeben, mehrere Entwürfe einzureichen, darunter einen, der „künstlerischen“ Kriterien Rechnung trage. Als die spanische Firma CAF den Zuschlag bekam, wurde genau dieser Entwurf angenommen; die anderen Entwürfe bekam das breitere Publikum nie zu Gesicht.

Mag das Design eine Geschmacksfrage sein, so hat die Vorstellung der 300.000 Euro teuren „Maquette“ im Dezember die Kritiken doch etwas konkreter werden lassen. „Eine Tram für Einbeinige“ krakelte der Feiertrop und verwies auf die an den Radkästen angesetzten Minisitzplätze. Und auch einige, besonders für Großgewachsene,

ungünstig platzierte Stangen fanden bei ausgewiesenen Tramfans wenig Gefallen. Aber dazu sind 1:1 Nachbildungen ja da: In Zaragoza, wo die Tram gebaut wird, sind Luxemburger Besonderheiten und Körpergrößen nicht unbedingt bekannt, und das Feintuning des Innenraums sollte ja gerade durch ausgiebiges Probesitzen ermöglicht werden. Sitzplätze wird es in der neuen Trambahn ohnehin eher weniger geben, weil ja in Spitzenzeiten eine maximale Zahl an stehenden Reisenden mitgenommen werden soll. Möglichst zahlreiche und breite Türen sollen es dann möglich machen die eng stehenden Massen auch schnell wieder aussteigen zu lassen.

Die größte Auswirkung werden die Bauarbeiten an der Tramlinie wohl aber auf die derzeitigen NutzerInnen des öffentlichen Transportes haben. Weil der Umbau des Centre Aldringen sich infolge mehrerer Einsprüche ver-

zögert hat, addieren sich jetzt die Probleme gleich mehrerer Baustellen. Sam Tanson setzt hier vor allem auf Kommunikation: Die durch die Pont-Adolphe-Restaurierung und die Schließung des Centre Aldringen nötig gewordene Umorganisation der Buslinien sei nicht unbedingt optimal gelaufen, stelle aber eben auch nur eine Notlösung dar.

Bis Anfang März soll es deshalb noch einige Verbesserungen geben, insbesondere bei der direkten Information der NutzerInnen. Aber auch Anregungen aus der Bevölkerung wurden analysiert und nach Möglichkeit übernommen. So wird zwischen Bonnevoie und Kirchberg eine neue Buslinie eingerichtet. Und: Der als „Spaghetti-Monster“ verschriene Liniennplan soll endlich durch einen besser lesbaren, auf den Anregungen des Pariser Architekten Jug Cerovic basierenden, ersetzt werden.



... und die Kompromisslösung in der Schefferallee ohne (oben) und mit den beliebten Fourer-Buden (unten).

