

REGARDS

ÖFFENTLICHER TRANSPORT

Die Tram ist bald da

Joël Adami

In zwei Wochen bringt die Tram endlich Fahrgäste vom Hauptbahnhof in die Oberstadt. Dadurch ergeben sich viele Fahrplanänderungen, deren Kommunikation mal wieder verwirrend ist.

So hatte sich das wohl niemand vorgestellt. Wenn am Sonntag, dem 13. Dezember, die neue Tram erstmals im regulären Betrieb den Hauptbahnhof ansteuert, wird Luxemburg noch mindestens zwei Tage unter verschärften Covid-Maßnahmen leben müssen. Bisher ist noch keine Eröffnungszeremonie angekündigt, die ja höchstens mit viel Abstand stattfinden könnte. Mit großem Andrang ist jedenfalls nicht zu rechnen, denn aufgrund der Pandemie sitzen viele Beschäftigte im Homeoffice. Sie werden die erweiterte Tram wohl erst 2021 ausprobieren, wenn die Infektionslage es zulässt. Ähnlich wie beim kostenlosen öffentlichen Transport wird der Erfolg des neuen Streckenabschnitts der Straßenbahn und die damit einhergehenden Änderungen im gesamten öffentlichen Transport erst später evaluiert werden können.

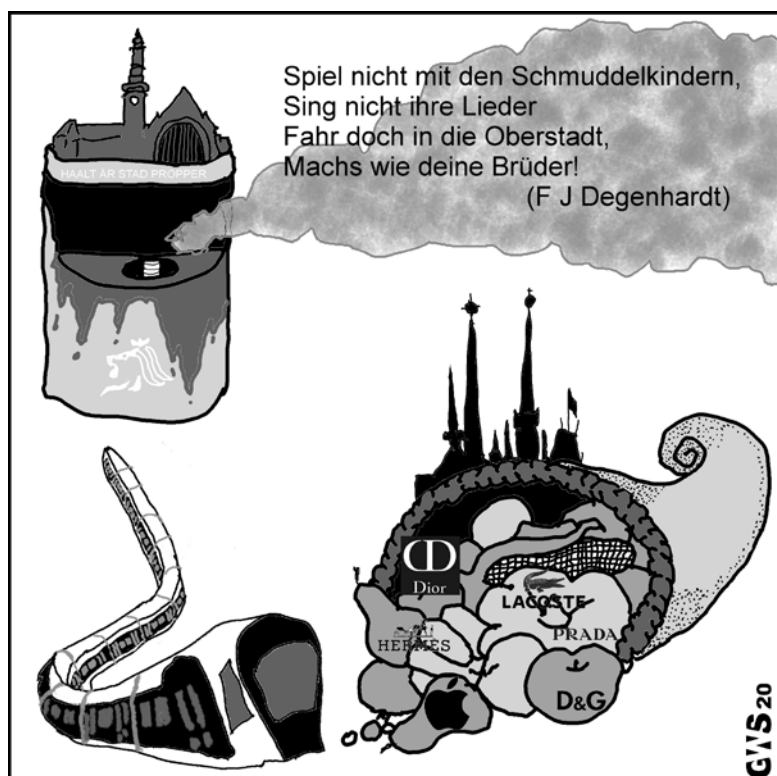
Vier neue Stationen steuert die Tram in etwas mehr als zwei Wochen an. Von der Stäreplatz geht die Reise nun zur Haltestelle Hamilius, die nach langen Jahren des Umbaus wieder ein vollwertiger Transportknoten ist - statt einer Baustelle, an der zufällig auch Busse halten. Die nächsten zwei Stationen, Place de Metz und Place de Paris, dürften das Baustellenfeeling jedoch noch ein halbes Jahr beibehalten. Bis

Sommer 2021 soll es dauern, bis die beiden Plätze so hübsch wie auf den Renderings von Luxtram ausschauen. Die Arbeiten am Straßenbahnnetz sind auch mitnichten beendet: Am „Horizont 2021/2022“ soll die Tram bereits den Flughafen Findel und die Cloche d'Or miteinander verbinden.

In sechs Minuten in der Oberstadt

Auch die „schnelle Tram“ zwischen Luxemburg-Stadt und Esch-Belval soll tatsächlich Realität werden. Die Planungen laufen, mittlerweile gibt es sogar einen Netzplan und Bilder, die zeigen, wie sich die neue Tram in Esch einfügen soll. Innerhalb von 26 Minuten soll man von der Cloche d'Or bei der Uni in Belval sein. Nicht alle sind mit dieser Vision einverstanden: Déi Lénk monierten, dass es sich bei Luxtram um eine private Gesellschaft handele und deren Ausbau das Statut der öffentlichen Bediensteten schwäche. Die Tram solle besser in die Hände der Stadt Luxemburg oder des Tice gelegt werden. Die beiden Eisenbahngewerkschaften Syprolux und Landesverband haben sich ebenfalls gegen die Südtram in der geplanten Form ausgesprochen.

Noch ist das Zukunftsmusik, zuerst geht die Reise vom Hauptbahnhof zur Luxexpo und soll 24 Minuten dauern. Sechs Minuten müssen die Fahrgäste einplanen, um vom Hauptbahnhof das Stadtzentrum zu erreichen - in Stoßzeiten wohl eine gewaltige Verbesserung, saß man sonst in



Hamilius darf endlich wieder ein Verkehrsknotenpunkt sein, nachdem der Platz jahrelang eine Baustelle war, an der zufällig auch Busse gehalten haben.



FOTO: © ARCHITECTS FOSTER + PARTNERS & TETRA / LUXTRAM

einer langen Kolonne von Bussen im Stau. An Sams- und Werktagen fährt die erste Tram bereits kurz vor 5 Uhr in der Früh, die letzte um halb eins in der Nacht. Unter der Woche will Luxtram zwischen 6 Uhr morgens und halb 9 abends alle fünf Minuten eine Tram losschicken, was ein ziemlich ambitionierter Takt ist.

Der wird allerdings auch notwendig sein, um die vielen Fahrgäste aufzufangen, die demnächst auf die Straßenbahn angewiesen sein werden. Das Bussystem von Luxemburg-Stadt wird mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember eine neue Ausrichtung haben und die Achse Hauptbahnhof-Oberstadt nicht mehr so häufig bedienen. Seit dem 3. November fahren ohnehin nur noch Busse über die Avenue de la Gare und das Viadukt, die Avenue de la Liberté gehört ganz der Tram, dem PKW-Verkehr und ein paar mutigen Radfahrer*innen.

Der Hauptbahnhof wird nicht mehr über einen Busbahnhof für die AVL-Busse verfügen, womit dieser als Endhaltestelle wegfällt. Statt die Linien ganz zu streichen, hat die Hauptstadt die Streckenführung angepasst. Am Hauptbahnhof werden immer noch Busse halten, denn der Fokus des neuen Netzes liegt darauf, jedem Viertel eine Verbindung zum Bahnhof oder zur Oberstadt zu gewährleisten. Diese beiden „Hyperzentren“, wie sie in den Pressedokumenten von Luxemburg-Stadt genannt werden, werden weiterhin die wichtigsten Umsteigepunkte sein, die nun durch die Tram verbunden sind.

Fast keine Busse mehr im Bahnhofsviertel

Eine weitere Neuerung sind Buslinien, die einzelne Stadtviertel direkt miteinander verbinden, ohne dass die Fahrgäste am Bahnhof oder einem anderen Knotenpunkt umsteigen müssten. Ein Beispiel für eine solche Linie ist die Verbindung der westlichen Stadtviertel Belair und Merl mit dem Flughafen über Kirchberg.

Neben dem hauptstädtischen Busverkehr wird auch das nationale Busnetz RGTR an die neue Situation angepasst. Grundsätzlich läuft hier bereits seit Jahren eine Neuorganisation, deren erste Phase am Anfang des Jahres hätte beginnen sollen. Die Pandemie machte dem einen Strich durch die Rechnung, sodass seit Schulanfang im September auf einigen Linien neue Fahrpläne gelten. Das Mobilitätsministerium rechnet damit, dass die Umstellungen Ende 2021 abgeschlossen sein werden. Zu diesem Zeitpunkt erhalten alle Linien eine einheitliche Nummerierung, die aufgeklärten Passagier*innen nicht nur einen Hinweis auf das Zielgebiet, sondern auch über die Art der Linie geben wird. Es soll dann auch durchgehend einen Sonntagsbetrieb geben, der bisher in der Form nicht gewährleistet wird.

Zuerst müssen sich die Fahrgäste jedoch daran gewöhnen, dass ihre Busse nicht mehr ins Stadtzentrum fahren, sondern in der Peripherie stehen bleiben. Dort müssen sie dann auf die Tram oder einen städtischen Bus umsteigen, um an ihr Ziel zu gelangen.

Damit sollen einerseits Doppelungen und Mehrfachfahrten verringert werden, andererseits erhofft man sich dadurch auch weniger Verkehr und damit eine sauberere Luft in der Innenstadt. Gerade die Stickoxide, deren Konzentration regelmäßig die zulässigen Grenzwerte überschreitet, könnten so gesenkt werden. Deswegen verwundert es ein wenig, dass immer noch städtische Busse durch die Avenue de la Gare geschickt werden – aber es wäre vermutlich schwierig gewesen, alle Passagier*innen zum Umsteigen auf die Tram – und gleich danach wieder auf einen Bus – zu zwingen.

Und der Radverkehr?

Eigentlich wäre jetzt ja der Moment, um weitere Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr in der Hauptstadt anzukündigen, immerhin wurde stets versprochen, der Bau der Tram werde auch für den Ausbau des Radnetzes genutzt. Mobilitätsminister François Bausch kündigte dem Luxemburger Wort gegenüber an, verschiedene Radfahrprojekte beschleunigen zu wollen. Er brachte dabei auch einen Fahrradweg auf dem Boulevard Prince Henri ins Spiel, mit dem allerdings die wenig fahradbegeisterte Stadtregierung einverstanden sein müsste. Was die nahe Zukunft angeht, lässt die Computergrafik, die die Tram am Bahnhofsvorplatz zeigt, Schlimmes erahnen: Die Radfahrer*innen werden dort durch die Menschenmengen vor der Gare geleitet und müssen danach die Tram kreuzen – eine denkbar schlechte Lösung.

Wer weiterhin – ob mit oder ohne Rad – mit den Öffis unterwegs ist, muss irgendwie über die Änderungen informiert werden. In einem großen Land wie Luxemburg gibt es natürlich keine einheitliche Informationspolitik. Die Neuerungen im RGTR-Netz wurden Anfang des Jahres auf einer Roadshow von Minister Bausch vorgestellt. In jenen Regionen, in denen diese Vorstellungen pandemiebedingt nicht mehr stattfinden konnten, wurde dies mit digitalen Veranstaltungen nachgeholt. Die Stadt Luxemburg hat ihre Bewohner*innen per Post mit einem neuen Linienplan ausgestattet. Aber eigentlich kommt die Tradition des Fahrplanwechsels ja aus dem Eisenbahnwesen. Was sich genau bei der CFL ändert, werden die Reisenden wohl erst am 13. Dezember selbst erfahren – mehr als die Mitteilung, dass zwischen Luxemburg und Lüttich ein neuer Stundentakt eingeführt wird, ließ die Eisenbahngesellschaft bisher nicht verlautbaren. Seit 2003 findet der Fahrplanwechsel in Europa übrigens immer am zweiten Sonntag im Dezember statt – davor gab es in manchen Ländern einen Sommer- und einen Winterfahrplan.

Die Pandemie hat zumindest einen Vorteil: Wenn die Informationen scheinbarweise und in komplizierten Tabellen kommen oder gar wie bei der Eisenbahn manuell aus der App herausgefischt werden müssen, so bleibt zumindest genügend Zeit, um sich darauf vorzubereiten. Oder halt auf das Rad zu wechseln – das kräftigt ohnehin das Immunsystem.