

REGARDS

ÖFFENTLICHER TRANSPORT

Kurze Strecken, lange Studien

Christiane Walerich

Die Streckenführung der Tram und das Schicksal des „Pont Adolphe“ scheinen besiegelt. Jedoch fehlen wichtige Detailangaben. Auch die endgültige Abstimmung zum Tramprojekt steht noch aus.

„Die Tram kommt. Hier besteht kein Zweifel“, so Transportminister Lucien Lux am Dienstag bei der mit Spannung erwarteten Vorstellung der neuen Streckenführung der Tram in Luxemburg-Stadt. Rund zwanzig Vertreter, die mit dem Tram-Projekt befasst sind, waren angetreten. Neben Lux auch Landesplanungsminister Jean-Marie Halsdorf, Bautenminister Claude Wiseler und Stellvertreter des städtischen Schöffenrates. Außerdem waren Planungsmitglieder von „Luxtram“, einem so genannten „Groupement d'intérêt économique“ (GIE), der sich für die Ausarbeitung der Tramstrecke verantwortlich zeigt, anwesend.

„Dass es in den letzten Monaten im Dossier Tram ruhig war, ist eher eine gute Neuigkeit. Wir haben im Rahmen des GIE mit Vertretern des Staates und der Stadt Luxemburg am Projekt gearbeitet“, so Lux. Nach viel Arbeit klang die Vorstellung des GIE-Präsidenten, Guy Besch, dann aber nicht. Man fragte sich, was die Luxtram, die immerhin schon im Juni 2007 gegründet worden war, bisher eigentlich geleistet hat: Geboten wurde ein historischer Rückblick auf die bisherigen Entwicklungen, gefolgt von einer gemeinsamen öffentlichen Befürwortung der Tram seitens der staatlichen und städtischen Vertreter sowie eine recht allgemein gehaltene

Beschreibung des Streckenverlaufs. Dagegen gab es kaum konkrete Informationen zu den künftigen Routen des Individual- und Busverkehrs, auch nicht zu den anstehenden Stabilisierungsmaßnahmen auf den betroffenen Brücken. Wie die Tram sowie die Haltestellen konkret aussehen werden, wurde ebenfalls kaum ausgeführt.

Einzig die Zielsetzung wurde am Dienstag als Konsensfindung zwischen staatlichen und städtischen Verantwortlichen verkündet: Von den drei vorliegenden Szenarien der Streckenführung, die nach Kriterien wie Anbindung ans Bussystem, Qualität der Fahrten, Kosten, Auswirkungen der Bauarbeiten auf Anwohner und Geschäftsleute entwickelt wurden, hat eine zweigleisige Strecke über die „Avenue de la Liberté“ das Rennen gemacht. Begründung: Hier kann die Tram schneller und direkter fahren. Auch liegt die Strecke außerhalb des Perimeters der Festungsanlage sowie der Kathedrale.

Wobei letztes Argument erstaunt: Dass Denkmalschutz plötzlich zum Kriterium gegen eine Tramführung über die „Aal Bréck“ wird. Bei der „cité judiciaire“ galten Denkmalschutzkriterien nicht. Und dass der Denkmalschutz nicht gegen eine Tramführung über die „Pont Adolphe“ spricht, der sich ja ebenso in der Unesco-Pufferzone befindet - macht stutzig.

Ab 2015 soll also die Tram nach einer vierjährigen Bauphase - so es denn wahr wird -, ausgehend von der LuxExpo, die „Avenue Kennedy“ entlang über die „Roud Bréck“ durch





FOTO: FLICKR / RIGNAROLE ZAGREB

Ein langer Weg zum Konsens. Ab 2015 soll die Tram in Luxemburg-Stadt fahren.

die „Allée Schaeffer“ und die „Place de l'Etoile“ bis zum „Centre Hamilius“ fahren. Um weiter über die „Pont Adolphe“, die „Avenue de la Liberté“ entlang bis zur vorläufigen Endstation am Bahnhofplatz zu gelangen. Dreizehn Haltestellen sind vorgesehen. Genauere finanzplanerische Angaben fehlten. Lediglich den Schienenverlauf bezifferte Luxtram auf voraussichtlich 150 Millionen Euro. „Es gilt sich klarzumachen, dass in der Finanzplanung des Staates der öffentliche Transport in den nächsten Jahren absolute Priorität genießen muss, um die Versäumnisse in puncto Mobilität, die es aufgrund parteipolitischer Blockaden gegeben hat, nachzuholen“, so Lucien Lux zu diesem Thema.

Insgesamt sind gut zwanzig Jahre ins Land gezogen, bis sich die Regierung zu diesem Konsens durchringen konnte. Dabei ist die vorgeschlagene Streckenführung, die demnächst in einen noch abzustimmenden Gesetzesentwurf münden soll, nicht neu. „Die jetzige Trassenführung der Tram ist nichts revolutionäres, sondern ein Copy&Paste der Hacon-Studie“, meint René Birgen, Sekretär der Tram asbl, die sich seit 1991 für den Bau einer Tram engagiert. „Schon vor zehn Jahren hatte die Firma Hacon, die sich um Systementwicklung für das Verkehrswesen kümmert, weitestgehend den gleichen Streckenverlauf vorgeschlagen.“ Birgen ist überzeugt, dass ein politischer Konsens viel früher, auch ohne konkrete Streckenführung, hätte gefunden werden können. Andererseits begrüßt er, dass die Tramstrecke genauer studiert wird, damit konkrete Angaben zum Projekt vor-

liegen: „Vier von fünf Parteien haben sich bisher in der Chamber klar für das Projekt ausgesprochen“, meint Birgen. „Das Einzige, was mir Sorgen macht, ist ob nicht doch noch einige Politiker bei den Wahlen 2009 umfallen, falls das Tramprojekt nicht mehr in dieser Legislaturperiode gestimmt wird.“

Tram als Rückgrat

Schon jetzt gibt es einzelne Widersacher. Etwa die ADR, die in einem Communiqué noch immer für eine unterirdische Zugstrecke durch die Hauptstadt plädiert, da durch die „Tram (...) der Hauptstadt wichtiger Verkehrsraum entzogen (wird)“. Auch die „Union commerciale de la Ville de Luxembourg“ (UCVL) meldet Bedenken an und fordert ein „observatoire“, das die Auswirkung von Bauphasen und eingeschränktem Individualverkehr sowie eventuell entstehenden Bauschäden und Zulieferungsschwierigkeiten auf das Geschäftsleben untersucht. Insbesondere die Geschäftsleute im Bahnhofsbereich müssen mit fundamentalen Änderungen rechnen, da hier die „Aal Avenue“ zu einer verkehrsberuhigten Zone wird - zugänglich nur noch für Busse und Zulieferer. Die „Passerelle“ soll dagegen verbreitert werden. Neben dem Radweg sind hier zwei Fahrspuren in Richtung Oberstadt und je eine Busspur in beide Richtungen geplant. In der „Avenue de la Liberté“ sollen die Trambahnen auf der Seite des Arcelor-Gebäudes entlang führen. Zwei Spuren bleiben dem Individualverkehr erhalten, wobei zwischen

dem „Place de Paris“ und dem „Place de la Gare“ sogar nur noch eine Spur erhalten bleiben soll.

„Wenn der Verkehr nicht mehr fließen kann, dann blockiert auch die Wirtschaft. Die Tram ist nicht nur das Rückgrat des Verkehrs, sondern auch der Wirtschaft“, meint dagegen Mobilitätsschöffe François Bausch. Die Entscheidung für die Tram scheint überfällig. Schon jetzt ist die Strecke vom Bahnhof in Richtung Kirchberg angesichts der Vielzahl der Busse in den Spitzenstunden hoffnungslos überlastet. „Im September wird die Taktzahl der Busse in Luxemburg-Stadt ein letztes Mal erhöht. Danach ist das Bussystem nicht mehr ausbaufähig. Die Kapazitäten sind definitiv ausgereizt“, so Bausch. Dagegen soll die Tram in einer Taktzeit von 5 Minuten fahren und rund 6.500 Passagiere in einer Stunde transportieren, wogegen das bisherige Bussystem nur 1.200 Passagiere pro Stunde bewältigen kann.

Jedoch auch der Klimawandel und zunehmende Pendlerströme haben nachhaltige Lösungsansätze schon länger unumgänglich gemacht. „Niemand ist der Meinung, dass das Projekt Tram allein die Mobilitätsprobleme in diesem Land lösen kann“, so Lux. Das jetzige Tram-Konzept gilt als ein Element eines größeren landesweiten Projektes namens „mobil 2020“. So sollen die bestehenden Zugtrassen als Zubringer künftig ausgebaut werden, die dann zu kleineren Auffangstrukturen, den so genannten „gares périphériques“ auf Howald, Kirchberg und Cessange führen sollen. Dort sollen dann die Tram und das

Bussystem eine weitere Verteilung in Ergänzung zum noch bestehenden Individualverkehr übernehmen. Ziel ist es, bis 2020 einen Modal-Split von 25 Prozent öffentlichem Transport und 75 Prozent Individualverkehr auf Landesebene zu erreichen. In Luxemburg-Stadt soll der Individualverkehr gar auf 50 Prozent gesenkt werden.

Das Schicksal der „Pont Adolphe“ ist durch diese voraussichtliche Streckenführung besiegelt. „Diese Entscheidung ist nicht nur eine erste Etappe. Sie beantwortet eine Reihe von Fragen, und jetzt können wir das Projekt um die ‚Pont Adolphe‘ womöglich noch dieses Jahr vorantreiben“, so Bauenminister Claude Wiseler. Die „Nei Bréck“ soll auf jeder Seite um 75 Zentimeter verbreitert werden, damit zwei Tramtrassen, zwei Autostraßen und die Fußgänger Platz finden. Zum Erhalt der Brücke machte Wiseler nur ungenaue Aussagen: Eine Stabilisierung der Brücke sei unabwendbar. Diese müsse „dem Gewicht und den Vibrationen der Tram“ standhalten und einen Ausgleich „zwischen der verkehrstechnischen Notwendigkeit und dem historischen Aspekt“ garantieren. Während der Bauarbeiten soll unmittelbar neben der „Pont Adolphe“ eine provisorische Brücke errichtet werden, um den Individualverkehr von der „Avenue Monterey“ in die „Nei Avenue“ zu lenken. Erst danach soll die „Passerelle“ verbreitert und gestützt werden.

Es gibt also noch viel zu tun. Ob Luxtram es wirklich schafft, „Detailfragen“ zum Tram-Konzept bis 2009 zu klären, wird sich zeigen.