



FOTO: © MMTP

Wer bestimmt die Mobilitätspolitik in der DP – und in Luxemburg? Es sieht so aus, als würde Lydie Polfer (rechts) und nicht etwa Yuriko Backes (links) den Ton angeben.

der technischen Zeichnung deutlich zu sehen: Es gibt auf der Straße größtenteils weiterhin zwei Spuren in jede Richtung, eine für Busse, eine für den motorisierten Individualverkehr.

Bäume für Autos opfern

„Es wurden andere Varianten erstellt, die andere Möglichkeiten aufzeigen. Man könnte zum Beispiel den Autoverkehr in nur eine Richtung leiten, das würde auch das Viertel Limpertsberg vom Durchgangsverkehr befreien“, so Bausch, der Lydie Polfer vorwirft, nach den Bürger*innen aus Limpertsberg und Kirchberg nun die Parkbäume zu missbrauchen. „Man könnte die Bushaltestelle durch die Tramhaltestelle ersetzen und die Busse auf der Autospur fahren lassen. Ein anderer Kompromiss könnte sein, die Busse für ein kurzes Stück auf der Tramspur fahren zu lassen. Die vier Bäume müssen nur gefällt werden, wenn man will, dass alles so bleibt, wie es heute ist – Autos, Busse und eben zusätzlich eine Tram.“ Laut dem ehemaligen Mobilitätsminister ist es also eine Frage der politischen Prioritätensetzung, und vor allem die Frage, wie viel Raum das Auto in Luxemburg-Stadt haben soll.

Der designierte Direktor von Luxtram, Helge Dorstewitz, gab im Interview mit Radio 100,7 an, es handele

sich um neun Bäume, die gefällt werden müssten. Er sehe keine Priorität für die Strecke durch die Avenue de la Porte-Neuve. Das auch, weil die Erweiterung der Tram auf der Route d'Arlon Richtung CHL nicht vor 2035 eröffnet werden sollte, da dort unter anderem einige Wohnprojekte noch nicht bereit seien. Das widerspricht eigentlich dem Zeitplan, der auf der Pressekonferenz am vergangenen Freitag vorgestellt wurde: Das entsprechende Finanzierungsgesetz soll nämlich bereits Ende dieses Jahres im Parlament eingebracht werden. In den Protokollen der parlamentarischen Mobilitätskommission liest man außerdem, dass sich das „Comité politique“, das sich um diese Trasse kümmert, im Januar nicht treffen konnte – unklar bleibt, ob hier jemand absichtlich auf die Bremse tritt.

Bausch ist überzeugt, dass der Takt schlechter wird, wenn die Abkürzung nicht gebaut wird. Ohne diese müssten Reisende aus dem Westen bei der Stäreplatz umsteigen. „Wer aus dem Kanton Redingen nach Kirchberg muss, verliert dann wegen Warte- und Umsteigezeiten eine Viertelstunde gegenüber der heutigen Situation. Ich kann die Ministerin Backes nur warnen: Wenn sie weiterhin Frau Polfer nachgibt, wird sie später den Zorn der Menschen abkriegen!“, so Bausch gegenüber der woxx.

Tram mit Taktgefühl

Auch Dorstewitz ging bei Radio 100,7 auf die Takte ein: Es sei ohnehin immer nur ein Takt von sechs bis acht Minuten in den Außenbezirken geplant gewesen. Auf Nachfrage der Journalistin musste er allerdings zugeben, dass dies auch Reisende treffen könnte, die beim Lycée Bonnevoie umsteigen – eine Haltestelle, die laut dem PNM 2035 noch von einem hohen Takt profitieren sollte. Auch der Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg warnt vor einer Verschlechterung der Frequenz. So schneide die Tram aktuell noch gut ab: „In Bezug auf die Reisegeschwindigkeit erhält die Tram selbst in Spitzenstunden die Note C auf einer Skala von A (sehr gut) bis F (Überlastung). Bis Stufe D ist die Verkehrsqualität (Level of Service LOS) annehmbar. Diese sollte auch zu den Stoßzeiten nicht unterschritten werden.“

Den Bau der schnellen Tram nach Esch und später nach Belval sowie des neuen Remisezentrums auf Cloche d'Or stellt – noch – niemand in Frage. Eher gibt es neue Begehrlichkeiten, denn Politiker*innen aus Monnerich fordern eine Haltestelle für ihre Gemeinde. Die schnelle Tram soll ab 2028 zwischen Cloche d'Or und Leudelingen fahren, ab 2030 bis nach Foetz, 2032 bis zur „Metzeschmelz“ in Esch-Alzette und 2035 bis Belval. Zu

dem Mammutprojekt gehören nicht nur über 17 Kilometer Straßenbahn mit 13 neuen Stationen, sondern auch eine neue Spur für die Autobahn A4, ein Express-Fahrradweg und mehrere Neubauten von Autobahnkreuzen.

In einer Pressemitteilung bekräftigte Yuriko Backes (DP), das Projekt, das die beiden wichtigsten ökonomischen Zentren des Landes verbinde, „zu 100 Prozent“ zu unterstützen: „Mit der gemeinsam mit der Stadt Luxemburg festgelegten Priorisierung wird unsere Hauptstadt auch bereit sein, die Schnellstraßenbahn auf einer neuen Achse entlang der Route d'Esch zu integrieren, um das Stadtzentrum und Kirchberg direkt zu erreichen.“ Damit unterstrich die Mobilitätsministerin allerdings auch den Willen, die – laut Bausch – komplizierte Trasse durch die Route d'Esch bis 2035 umzusetzen.

Bisher wurde die Geschwindigkeit der „schnellen Tram“ immer mit etwa 100 Stundenkilometern angegeben. Das scheint sich unter der CSV-DP-Regierung geändert zu haben: „über 70 km/h“ ist in der entsprechenden Pressemitteilung zu lesen. Möglicherweise ein weiterer Fakt, der zu mehr Streit über Takte, Linienführungen und die Straßenbahn allgemein führen wird.