



Eröffnung der Tramlinie in Bonneweg am 11. Mai 1924.

**Text:** Cyrille Horper

## *Einmal Tram und zurück*

Die „Stater Tram“ erlebte ihren Höhepunkt in den 1920er Jahren. In den nachfolgenden Jahrzehnten verschwand sie schleichend aus dem Stadtbild, um neben dem als effizienter, flexibler und moderner betrachteten Bus und dem Automobil, dem neuen Synonym für individuelle Mobilität und Freiheit,

Platz zu machen. Doch knapp 53 Jahre nach der letzten Fahrt der ehemaligen Tram sollte sie – in neuer Form – ihre triumphale Rückkehr erleben. Eine Chronologie aus 100 Jahren spannender Mobilitätsgeschichte in der Stadt Luxemburg.

### **Die glorreichen 20er der Tram**

Nachdem die Tram 1908 elektrifiziert wurde und es 1920 zur Eingemeindung der ehemaligen Gemeinden Hamm, Hollerich, Rollingergrund und Eich in die Stadt Luxemburg kam, wurden die neu aufgenommenen Viertel an das städtische Tramnetz angebunden. Es folgten der Reihe nach Beggen (1922), Neudorf und Hollerich (1923), Bonneweg (1924), Merl (1926), Rollingergrund

und Eich (1929). Als Besonderheit der Neudorfer Linie galt die Fahrt im Clausener Berg: Mit satten 10% Steigung galt diese Stelle als eine der zehn steilsten Bahnsteigungen der Welt. Immerhin wurde die Talfahrt mit - gemütlichen - 6 km/h durchgeführt. Bei jeder Eröffnung gab es Feste und die Tram wurde mit Begeisterung in einem Umzug („Cortège“) von den Einwohnern empfangen. Um

den steigenden Verkehrsfluss am Bahnhof zu verbessern, wurde 1923 eine Wendeschleife, durch ihre Form auch „Raquette“ genannt, in Betrieb genommen.

1924 bestand das Netz aus insgesamt acht Linien mit 13 verschiedenen Streckenkombinationen, wovon aber nur vier eine Linienbezeichnung besaßen. Es gab Farbbeschreibungen („Gelbe Linie“, „Rote Linie“, usw.) sowie Viertelbezeichnungen („Hollericher Linie“). Dieser für Kunden schwer zumutbare Zustand führte am 1. Januar 1925 zu einer einheitlichen Nummerierung der Linien. Erwähnenswert ist die Tatsache, dass die Linien 9 (Neudorf) und 10 (Beggen) später auf den Busverkehr übertragen wurden, wo sie bis heute ihre Gültigkeit haben.

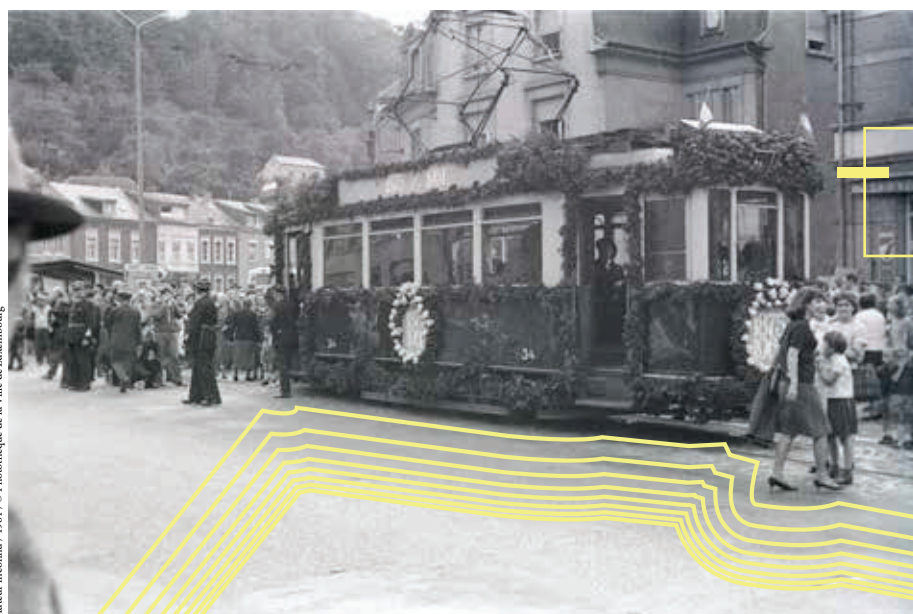
1926 kamen die ersten Busse zum Einsatz. Damit konnten schwer erreichbare Viertel (z.B. Hamm und Grund), bzw. Viertel, die noch in der Entstehung waren, einfach erschlossen werden. Bei

Letzterem erwies sich zum Vorteil dass man die Linienführung jederzeit und je nach Bedarf ändern konnte. Designmäßig wurde die dunkelblaue Karosseriefarbe der Straßenbahn auf die neuen Busse übertragen. 91 Jahre später wurde das gleiche Prinzip mit den farbigen Türen der Tram angewandt, als Anlehnung auf das Multiplicity-Design der Busse, jedoch in umgedrehter Reihenfolge.

1930 erreichte das Tram-Netz mit 31 Kilometern seine Maximallänge und beförderte in dem Jahr 8,2 Millionen Passagiere – ein Jahresrekord für die Tram, der bis heute ungebrochen ist.

#### Mit dem Auto in die Zukunft?

Das Automobil bestimmte fortan immer mehr das Straßenbild und die Zahl der Fahrzeugneuzulassungen sollte in den nächsten Jahrzehnten (mit Ausnahme der Jahre des zweiten Weltkrieges) steil ansteigen: so waren 1936 nur 13.905 Fahrzeuge



Abschied der letzten Tram  
am 5. September 1964.

Auteur inconnu / 1964 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg



Daran mussten sich die Verkehrsteilnehmer gewöhnen: Die erste Verkehrsampel Luxemburgs wurde 1951 am „Pôle Nord“ installiert. Mittels eines Zeigers wurde dort die Vorfahrt reguliert.

zugelassen – 1989 belief sich diese Zahl auf 211.176. 1932 wurde der „Automobile Club“ gegründet und um 1950 eröffneten die ersten Fahrschulen ihre Türen. Am 27. August 1959 überreichte der damalige „Bauteminister“ Robert Schaffner den 100.000. Führerschein. Wer hätte gedacht, dass der nach ihm benannte Kreisverkehr - der Iergäertchen - noch 60 Jahre später vielen Verkehrsteilnehmern und -Planern großes Kopfzerbrechen bereiten würde?

Indes tat die Tram sich zunehmend schwer, in den mit Autos gefüllten Straßen problemlos durchzukommen. Das „alte“ Verkehrsmittel wurde zunehmend als rückständig und veraltet angesehen. In den 1950er Jahren wurde so damit begonnen, Tramlinien durch Busse zu ersetzen.

Am 5. September 1964 ging die Geschichte der Tram vorerst zu Ende: Mit einem Umzug, bei dem sogar der alten Pferdebahn die letzte Ehre erwiesen wurde, wurde die letzte Linie (die 10) stillgelegt. Der triumphale Siegeszug des Automobils setzte sich 1966 mit der Eröffnung des „Pont Grande-Duchesse Charlotte“ und der Bebauung des Kirchberg-Plateaus fort: Eine Autobahn mit riesigen, dreispurigen Kreisverkehren und Parkplätzen zierten das neue Landschaftsbild.

Dass die Entwicklung des Individualverkehrs an seine Grenzen stoßen könnte, mussten die Gemeindeverantwortlichen in den 70er Jahren feststellen: Nach einer Debatte im Gemeinderat veröffentlichte der damalige „Chef du service technique municipal“ Robert Goerens in einem Zeitungsartikel die Verkehrsproblematik der Hauptstadt und die bislang von der Stadt dagegen unternommenen Maßnahmen, und kam dabei zu einer ernüchternden Erkenntnis: „Cependant, on a vite dû constater qu’au lieu de faciliter l’écoulement de la circulation, on a, au contraire, le plus souvent provoqué la suffocation complète, alors que les mesures appliquées n’ont contribué à rien d’autre qu’à attirer de plus en plus de voitures“.

Interessanterweise sollten die Lösungsansätze folgende Projekte beinhalten: den Bau eines „Contournements“, also einer Autobahn südlich der Stadt mit Anbindung an die geplante „Nordstrooss“ (damals in Höhe von Strassen geplant) und den Umbau einiger Straßen in „Routes collectrices“, meistens im Einbahnverkehr (darunter der Boulevard Royal). Die Süd-Nord-Verbindung sollte durch einen Tunnel unter der Altstadt gewährleistet werden. Parkhäuser in der Innenstadt sollten das Angebot ergänzen. Um die Attraktivität der Stadt zu erhöhen, sollte in der Oberstadt außerdem eine Fußgängerzone entstehen. Bis auf wenige Ausnahmen wurden alle diese Vorhaben in die Wirklichkeit umgesetzt. Zu den nie umgesetzten Projekten kann man an dieser Stelle den



Breite Autobahnen, große Parkplätze: das Plateau de Kirchberg war ein Paradies für Autofahrer.

„Boulevard de l'Est“ nennen, welcher die Viertel Hamm und Cents mit einer Brücke über Neudorf an das Kirchberg-Plateau verbunden hätte.

### **E Kuss fir de Bus**

Um der drohenden Verkehrsüberlastung vorzubeugen, kam man in den 80er Jahren zur Einsicht, dass man nicht an einer Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Transports vorbeikommen würde. So fuhren einige Linien der städtischen Busse ab dem 15. September 1982 über die Stadtgrenze hinaus und bedienten damit auch die Randgemeinden der Stadt. 1983 holte sich die Stadtverwaltung Hilfe beim Schweizer Verkehrs-experten Heinrich Brändli. Seine Mission: dem Bus auf die Sprünge helfen. Der in Auftrag gegebenen Studie folgte das „Brändli-Konzept“, das nach und nach umgesetzt wurde. Dieser Plan beruhte auf drei Pfeilern: 1. Eine hohe örtliche Verfügbarkeit, also ein dichtes Netz mit jeweils kurzen Distanzen zur nächsten Haltestelle; 2. Ein fester Fahrplan mit kurzmöglichsten Wartezeiten, d.h. schnelle Takte auf allen wichtigen Linien; 3. Den Bussen eine möglichst ungehinderte Fahrt garantieren, z.B. durch Sondersignale an Ampeln. Damit diese nicht im Stau stecken blieben, wurden Busspuren eingerichtet – hauptsächlich im Gegenverkehr, unter anderem in der Avenue Emile Reuter und in der Avenue de la Liberté, wo in den 70ern der Einbahnverkehr eingeführt wurde. Radial-Linien (z.B. Gasperich-Rollingrgrund) sorgten dafür,

dass die Busse nicht mehr in der Oberstadt ihren Endpunkt markierten, sondern durch die Stadt fahren. Darüber hinaus sollten moderne Busse zum Einsatz kommen und Park-and-Ride-Plätze sollten das neue Verkehrsangebot vervollständigen. 1992 spiegelten sich diese Bemühungen in den Passagierzahlen wider: Diese waren um 50% auf jährlich 15,8 Millionen gestiegen.

Dass nicht nur Passagierzahlen, sondern auch Verkehrsmittel selbst „hoch hinausgehen“ können, zeigt die im März 1987 eröffnete Liftverbindung zwischen dem Grund und dem 45 Meter höher gelegenen Heilig-Geist-Plateau: Beide Viertel waren fortan nur noch mit einer 25 Sekunden langen Fahrt voneinander getrennt. 2016 folgte der „Panoramalift“ des Pfaffenthals.

### **Das Comeback der Tram**

Trotz aller Bemühungen, das Busangebot zu erweitern und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, stiegen die Zahlen der KFZ-Neuzulassungen auch Anfang der 90er Jahre unermüdlich weiter an. Es verbreitete sich die Idee, eine neue Straßenbahn biete die Möglichkeit, die steigende Verkehrsbelastung in den Griff zu bekommen. Und so kam es bereits am 21. Februar 1992 im Théâtre municipal zu einer Präsentation einer ersten Studie über eine Tram in Luxemburg. Ein Jahr später war das Vorhaben sogar Teil der Diskussionen im Rahmen der Gemeindewahlen.

Vom Kirchberg zum Tunnel Cents: der Bau des „Boulevard de Contournement“ im Jahr 1995. Fehlt nur noch die Brücke über Neudorf...



Eugène Schloeder / 1995 / © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Was folgte war – in einem Satz ausgedrückt und ohne ins Detail zu gehen – eines der am meistdiskutierten und spektakulärsten Projekte der luxemburgischen Mobilitätsgeschichte.

Schlussendlich wurde am 4. Juni 2014 das Gesetz zum Bau einer Straßenbahn zwischen dem Bahnhof und der Luxexpo gestimmt. Es sollte dabei ein „Tramway à la française“ entstehen. Tatsächlich hatten Tramprojekte und deren Konzepte im Nachbarland in der Vergangenheit Schule gemacht: Die Installation des neuen Verkehrsmittels sollte mit einer urbanen Neugestaltung einhergehen. Das Fahrzeug sollte eine hohe Anzahl an Passagieren befördern, einen attraktiv getakteten Fahrplan aufweisen und eine vom restlichen Verkehr getrennte Strecke zurücklegen können. Das extra für die Tram entworfene Design sollte als Aushängeschild der Stadt Luxemburg gelten.

Mit dem Slogan „Good Morning Mobilitéé“ wurde am 10. Dezember 2017, also 25 Jahre nach der ersten Präsentation, die neue Tram feierlich – und im Schneesturm – eröffnet. Am gleichen Tag wurden die Bahnhöfe Howald sowie Pfaffenthal-Kirchberg in Betrieb genommen. Ein neues, bis dahin in Luxemburg nie vorhandenes Verkehrsmittel feierte auch seine Eröffnung: die Standseilbahn („Funiculaire“ genannt) zwischen Pfaffenthal und Kirchberg.

Egal ob neue Verkehrsinfrastrukturprojekte oder die Ankunft neuer Fortbewegungsmittel: das The-

ma der Mobilität war schon immer Gegenstand sehr lebhafter Diskussionen. Die weitere Entwicklung der Stadt (Bau neuer Viertel, Planungen neuer Boulevards, usw.) wird sicher dafür sorgen, dass es in den kommenden Jahren an solchen nicht fehlen wird.

#### Bibliographie

- « 75 Joer Führerschein », PEDECO, 1982
- « Les Tramways de la Ville de Luxembourg », 5e volume, AMFL
- « Jangeli Schmalspurbahn Luxemburg – Remich 1882-1955 », Jean-Paul Meyer, ISBN : 2-911992-87-3, 2014
- « Charly Schmalspurbahn Luxemburg – Echternach 1904-1954 », Jean-Paul Meyer, ISBN : 978-99959-38-01-7, 2018
- „Le permis de conduire“, Jean-Luc Putz, 2014, ISBN 978-2-87974-760-6
- „Chronik des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Luxemburg 1908-1944 (Zweiter Teil)“, Dipl. Ing. Raymond DHUR, 01.10.1985
- « La Ville de Luxembourg et ses problèmes de circulation », Robert Goerens, d’Lëtzebuurger Land, 29.04.1977
- « Le Luxembourg 1960-2010 – 50 ans d’accidents de la circulation », 11.06.2012, STATEC
- « Brändli-Konzept als Maßnahme gegen drohenden Verkehrsinfarkt“, René Clesse, Ons Stad N°40, 1992
- „30 Jahre Aufzug Oberstadt-Grund: In 25 Sekunden in den „Gronn“, Nadine Scharls, Luxemburger Wort, 20.03.2017
- « Tramways à la française », Delphine Désveaux, Thomas Richez, Frédéric Blerot, Vincent Cottet, ISBN : 978-2-35733-202-7, Archibooks, 2013

#### Cyrille Horper

PR- und Marketingmanager eines Transportunternehmens und Mitglied der „Commission de la Mobilité urbaine“ der Stadt Luxemburg sowie des „Comité d’Accompagnement“ von Luxtram.