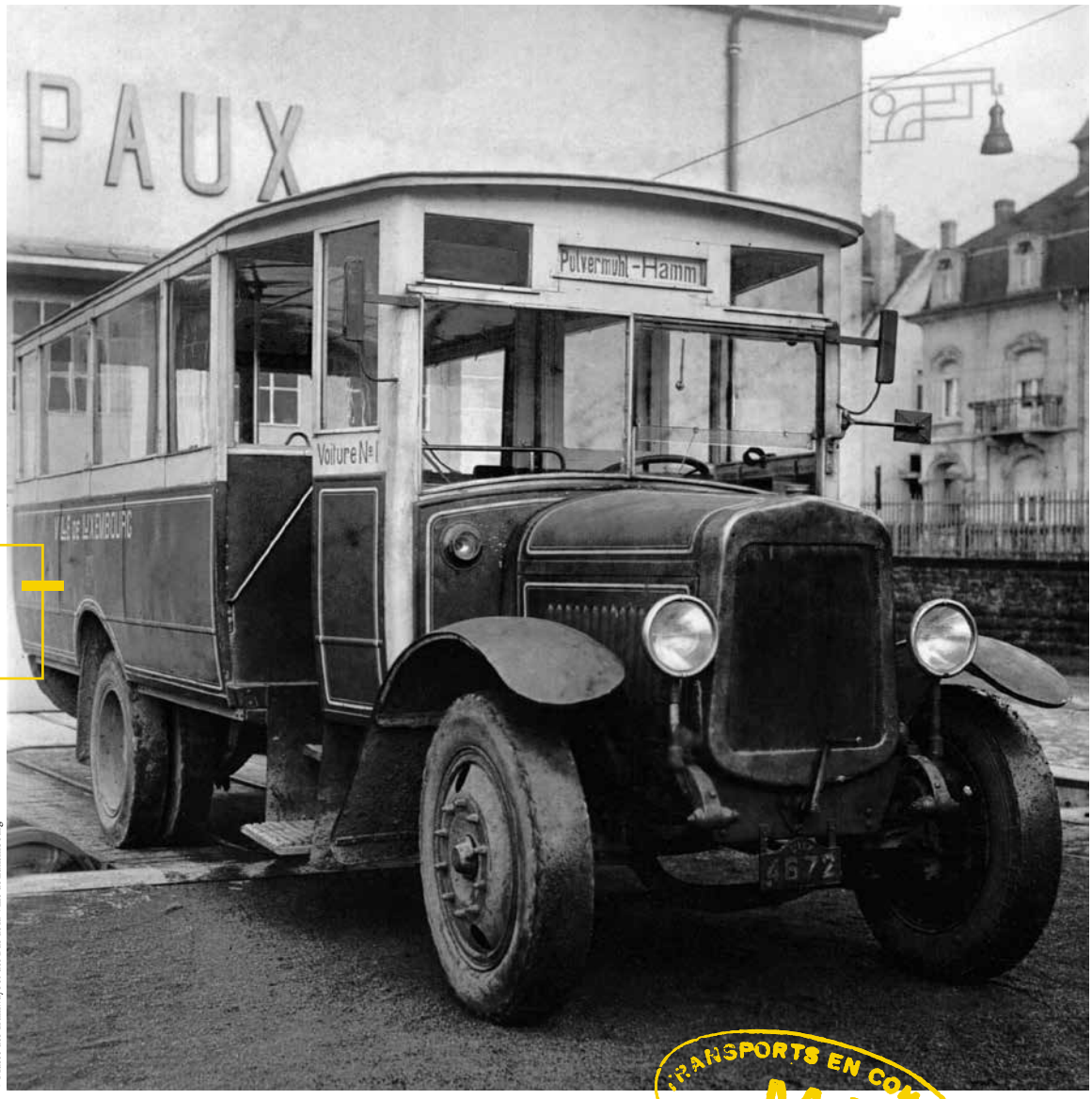
Text: Romain Rech

De Stater Bus

Mit der Zusammenlegung der benachbarten Gemeinden Eich, Hamm, Hollerich und Rollingergrund mit der Stadt 1920 zu „Gross-Luxemburg", bedurfte es in den neuen Stadtvierteln auch einer Anbindung an das Stadtzentrum. Die Einwohner der neu erschlossenen Baugebiete wünschten sich eine angemessene Anbindung, die wegen der geringen Bevölkerungsdichte nicht durch eine Straßenbahn, sondern durch den Autobus hergestellt werden sollte. Er benötigte keine aufwendige Schieneninfrastruktur und konnte so kostengünstiger eingesetzt werden.



Autobus Nr. 1 im Betriebshof auf Limpertsberg 1930

© Musée des Tramways et des Bus de la Ville de Luxembourg

TRANSPORTS EN COMMUN MJ LUXEMBOURG

Autobus Nr. 120 als erster Standardbus bei der Vorstellung im Hof der früheren Ausstellungshallen auf Limpertsberg 1969

© Musée des Tramways et des Bus de la Ville de Luxembourg

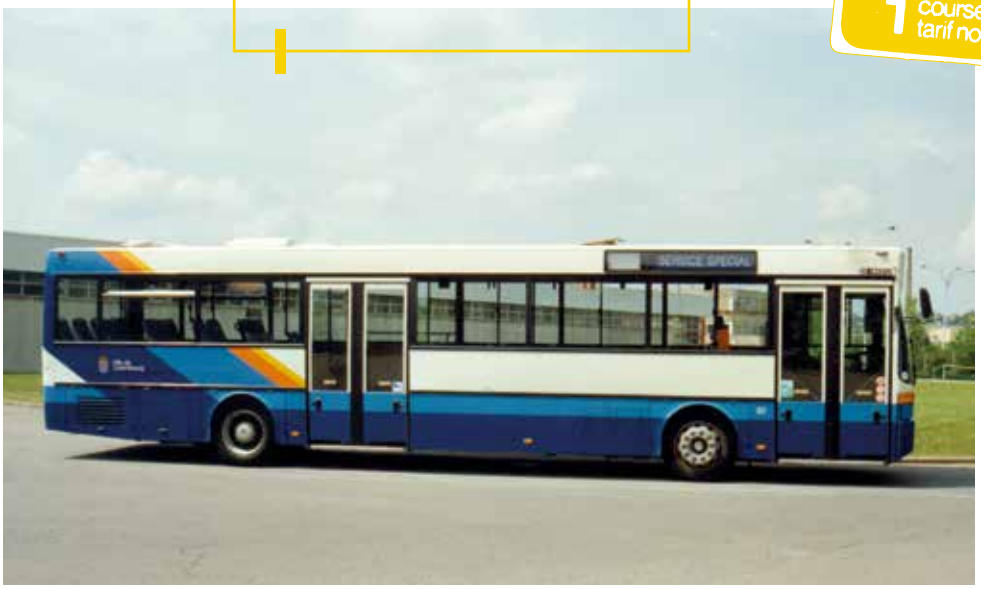
Die ersten Autobusse in der Stadt

Der Stadtrat Luxemburg befasste sich Ende 1925 mit dem Thema Autobus und bestellte die ersten drei Fahrzeuge aus französischer Herstellung für die neuen Linien nach Hamm und Rollingergrund. Diese Strecken wurden am 1. April 1926 feierlich eingeweiht. Es stellte sich bald heraus, dass weitere Autobusse angeschafft werden mussten, um die Stadtteile Cessange und Gasperich an das Stadtzentrum anbinden zu können. Die Fahrten kamen bei der Bevölkerung sehr gut an, sodass das junge Busnetz weiter ausgebaut werden sollte. Das neue Stadtviertel Val-Ste-Croix sowie die Vororte Grund und Pfaffenthal erhielten in weiteren Etappen ihre Linien, nachdem der Fuhrpark vergrößert wurde. Die Autobusse hatten einen Holzaufbau und waren mit Benzinmotoren bestückt. Zu Beginn der 1930er Jahre entschied sich die Verwaltung zur Anschaffung von Fahrzeugen mit Stahlaufbauten, Dieselmotoren und einem größeren Fahrgastraum. Die zu jener Zeit sich in Betrieb befindliche junge Flotte wurde in den eigenen Werkstätten auf Limpertsberg modernisiert, indem ebenfalls Dieselmotoren eingebaut und sie mit einer Stahlkarrosserie versehen wurden. Der städtische Autobus sollte in keiner Weise Konkurrent der Straßenbahn sein, sondern das öffentliche Verkehrsnetz vervollständigen.

Seine Rolle im Stadtverkehr

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges trat der motorisierte Individualverkehr sehr schnell in Erscheinung und machte der in der Stadt verkehrenden Tram langsam aber sicher den Garaus. Die Stadt Luxemburg entschied sich dazu, dem Autobus den Vorrang gegenüber der Straßenbahn zu geben. Zum Fuhrpark gesellten sich deutsche, belgische und englische Fahrzeuge mit moderneren, leistungsfähigeren Antrieben und größeren Fahrgasträumen. Mit der Umstellung des Neudorfer Trams auf Busbetrieb im Jahre 1952 betraten die Verkehrsbetriebe zögerlich Neuland. Erhielten die abgestellten Tramwagen teilweise noch eine Aufarbeitung, behauptete

Bus Nr 101 mit neuer Farbgebung auf dem Betriebsgelände in Hollerich 1989



© Musée des Tramways et des Bus de la Ville de Luxembourg

sich der beweglichere Autobus in den kommenden Jahren und ergatterte sich die Führungsposition im Betrieb. 1964 löste er endlich den *Stater Tram* ab und breitete sich nicht nur auf den ehemaligen Schienensträngen aus, sondern auch in neuen, aufstrebenden Stadtvierteln. Ende der 1960er Jahre hielt der deutsche Standardbus in den Hauptstadtstraßen Einzug und verdrängte mit seiner einfachen Bauart und Heckantrieb seine älteren „Arbeitskollegen" mit ihren Unterflurmotoren. Die Direktion der Verkehrsbetriebe war stets bedacht, seiner Kundschaft einen modernen Fuhrpark vorzeigen zu wollen und so mit der weiteren Entwicklung Schritt zu halten. Die Fahrzeuge wurden wegen ihren Kapselmotoren immer weniger lärmbelastend. Bedingt durch das Bevölkerungswachstum kam die Stadt Luxemburg nicht umhin, früher oder später die Anschaffung von Gelenkbussen vorzunehmen. Diese mussten im stetig wachsenden Schülerverkehr zu den Lehranstalten und auf den früheren Tram eingesetzt werden.

Der Bus als modernes, umweltfreundliches Verkehrsmittel

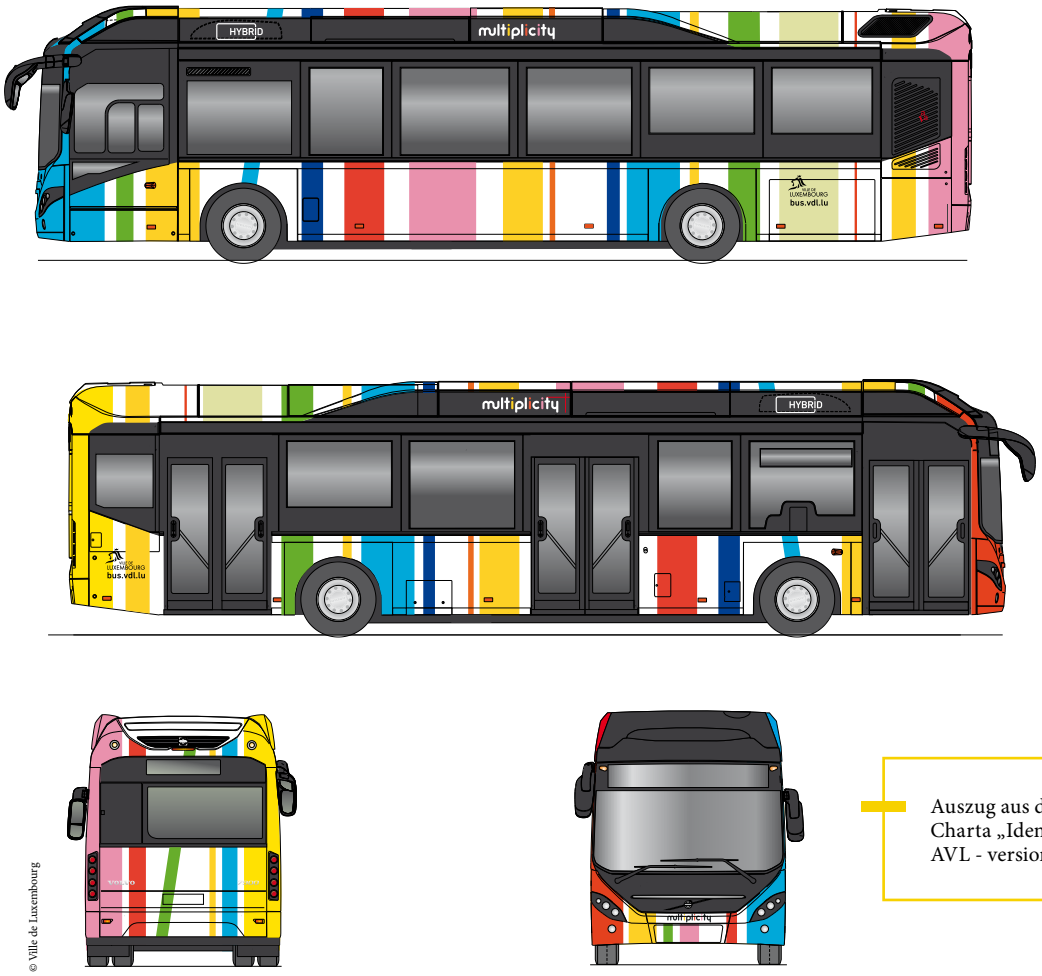
Die Stadt Luxemburg litt zusehends unter dem motorisierten Verkehr. Das Auto wurde in den 1970er Jahren erschwinglicher. Erste Maßnahmen zur Eindämmung des Verkehrs waren die Einbahnstraßen-Regelung sowie die Einführung einer Fußgängerzone. Der städtische Autobus erhielt die Aufgabe, seine Kundschaft so nahe wie möglich ins Stadtzentrum zu bringen. Ein erster Versuch war der Zubringerdienst vom größten Parkplatz der Stadt, dem Glacis, zu den Geschäften. Mit der Zeit genügten diese Maßnahmen nicht und die Stadträte berieten in ihren Gremien, um sogenannte Auffangparkplätzen an den großen Straßeneinfahrten zu errichten. Ende der 1980er Jahre wurde ein erster Versuch in Beggen gestartet, und es sollte der Beginn einer Erfolgsgeschichte werden. Einen besonderen Eindruck sollte die Änderung des Erscheinungsbildes der Autobusse vermitteln, indem 1989 die blau-gelbe Farbgebung aufgegeben wurde und durch eine freundliche weiß-gelb-orange-blaue ersetzt wurde. Mit der Modernisierung des Busnetzes durch die Einführung von Busspuren und Durchmesserlinien Anfang 1990 konnten bessere Fahrzeiten erzielt werden und verschiedenen Kundenwünschen Rechnung ge-

VILLE DE LUXEMBOURG

tragen werden. Die stark frequentierten Linien erhielten Taktverkehre von bis zu 10 Minuten und weniger, was die Attraktivität stark erhöhte und viele Autofahrer dazu bewegte, ihre Autos in der Garage oder auf dem Auffangparkplatz stehen zu lassen.

Die Direktion des Autobusbetriebes war nicht nur mit dem Netz beschäftigt. Weltweit wurden neue Antriebsformen für Autobusse getestet und die Stadtverwaltung wollte nicht tatenlos zusehen. Aufsehen erregten die Mitte der 1990er Jahre vorgestellten Hybridbusse, welche elektrisch geladen werden konnten und ein eingebauter Benzinmotor bei nicht vorhandener Ladestation Strom herstellte. Später kamen hydraulisch angetriebene Busse hinzu. Zudem wurden 45 Fahrzeuge auf Biodiesel umgestellt und sollte so einen Beitrag zur Verminderung der schädlichen Abgase im Stadtverkehr leisten. Die Stadt Luxemburg beteiligte sich dann ab 2004 am ehrgeizigen, weltweiten Projekt von Brennstoffzellenbussen mit 3 Fahrzeugen. Während zwei Jahren waren Mitarbeiter der Herstellerfirma auf dem Betriebsgelände anwesend, um den Unterhalt der Autobusse zu tätigen und die gemessenen Daten wie Laufleistung in den verschiedenen Jahreszeiten sowie Stromverbrauch auf den eingesetzten Linien und ähnliches an die Zentrale des Projektes zu übermitteln. Dort wurde mit den gesammelten Daten schon an der neuen Generation von Brennstoffzellenbussen gearbeitet. Anfang 2007 endete diese Episode, da die geografische Lage Luxemburgs nicht ideal war.

Die Stadt Luxemburg gab sich 2011 mit der Einführung einer grafischen Charta für alle Verkehrsteilnehmer eine neue Identität mit dem Namen *Multiplicity*. Der Fuhrpark erhielt eine neue Farbgebung und sollte dies so zum Ausdruck bringen. Die Verantwortlichen des Autobusbetriebes fanden in der Folge immer



Auszug aus der grafischen Charta „Identité visuelle AVL - version octobre 2022“

© Ville de Luxembourg

© Photo Romain Rech

Vollelektrischer Bus Nr. 117 auf dem Betriebsgelände in Hollerich 2018

schadstoffärmere Fahrzeuge in der Businduslrie vor. Es wurden erste Einkäufe in Richtung Hybridbusse mit Dieselmotor getätigt. Das Ziel sollte die vollständige Umstellung des Fuhrparkes von Diesel auf Elektrobetrieb sein. Wegen den hohen Anschaffungskosten der Fahrzeuge und dem kostspieligen Aufstellen der Ladestationen an den Endpunkten der Linien ist das Vorhaben auf mehrere Jahre gestreckt worden. Am Ende des Vorhabens ist die Stadt Luxemburg eine der ersten Hauptstädte, die über eine rein elektrische Busflotte verfügt und so einen ihrer Beiträge gegen Klimawandel erfüllt.

Romain Rech

Verantwortlicher des Musée des Tramways et des Bus de la Ville de Luxembourg i.R.

Quellen

Thiry Jules, Usine et Tramways électriques de la Ville de Luxembourg 1908-1933, Éditions du Groupement des Amis du Rail (GAR) a.s.b.l.

Archives du Musée des Tramways et des Bus de la Ville de Luxembourg