*Die Saarbrücker Stadtbahn auf den CFL-Schienen*

*Guy Hoffmann*

# Luxemburg ist «stadtbahnwürdig»

*Ein grauer Novembermorgen im Jahre 1997. Herr Schmit sitzt im morgendlichen Zug von Esch nach Luxemburg. Regen trommelt seit Schifflingen gegen die Fensterscheiben des CFL-Triebwagens. Herr Schmit ärgert sich bei dem Gedanken, daß er in einer Viertelstunde den warmen und gemütlichen Zug verlassen und dann so schnell wie möglich zur Haltestelle der städtischen Busse laufen muß, um nicht total durchnäßt an seinem Arbeitsplatz anzukommen.*

Oft hat er schon versucht, besonders bei derartigem Sauwetter, doch wieder mit dem eigenen Wagen zu seinem Büro in der Nähe des *Boulevard Royal* zu fahren, aber jedesmal endete dieses Unterfangen mit einem Mißerfolg. Mal blieb er wegen eines Unfalls auf der Autobahn im Stau stecken, mal schnappte ihm jemand den günstigen Parkplatz gerade vor der Nase weg, so daß er im Endeffekt einen weiteren Fußweg zurücklegen mußte, als wenn er den Bus benutzt hätte, von den Parkgebühren ganz zu schweigen. Und seit einiger Zeit hat die Stadt Luxemburg nun auch noch die Regelung des *Parking Résidentiel* eingeführt, was die ganze Angelegenheit noch viel komplizierter macht. So bleibt Herr Schmit dann doch dem öffentlichen Transport treu, zumal er ausgerechnet hat, daß er mit seinem Monatsabonnement von 1.400 Franken kaum billiger fahren könnte.

Herr Schmit wirft einen Blick in die Tageszeitung, die er während seiner Fahrt zur Arbeit überfliegt, um sie dann abends bei der Heimfahrt intensiver zu lesen. An diesem Morgen jedoch weckt ein Artikel sein besonderes Interesse. Da steht nämlich etwas über Saarbrücken. Die Saarländer haben am 24. Oktober ihre erste Stadtbahnstrecke eingeweiht, und nun können die Benutzer der Strecke Sarreguemines-Saarbrücken ohne umzusteigen von ihrem Wohnort mit der Bahn ins Stadtzentrum fahren. Ihr Schienenfahrzeug, so steht es in dem Artikel, verläßt an der Stadtgrenze die klassische Eisenbahnstrecke, verwandelt sich alsdann in eine Straßenbahn und bringt die Fahrgäste schnurstracks und ohne umzusteigen in die Stadtmitte. „Das wäre doch auch etwas für uns", überlegt Herr Schmit, während er die Zeitung zusammenfaltet. Der Zug fährt in den Bahnhof Luxemburg ein, und fluchend macht sich unser Fahrgast im Laufschritt auf den Weg zur Bushaltestelle.

Im Büro angelangt, erzählt Herr Schmit seinen Arbeitskollegen von seiner Zeitungslektüre und daß er diese Idee von der Saarbrücker Stadtbahn eigentlich großartig findet. Sein Kollege Becker fragt ihn daraufhin bloß, ob er denn nicht wisse, daß diese Kombination von Eisenbahn und Straßenbahn schon seit Jahren in Karlsruhe mit großem Erfolg funktioniere und daß ab dem Jahre 2002 auch Luxemburg über eine solche moderne Bahn verfügen werde? Und dann erklärt er dem verdutzten Schmit, wie es zu diesem Projekt kam und wie weit es heute bereits fortgeschritten ist.

## *Die Gründung der Tram Asbl*

Um den Plänen einiger privater Anbieter etwas entgegenzusetzen, die die Luxemburger Politiker für den Bau einer automatischen U-Bahn, der sogenannten *Mini Métro*, begeistern wollten, wurde im März 1991 die *TRAM asbl* gegründet. Diese Bürgerinitiative hatte sich zum Ziel gesetzt, die Idee der modernen Straßenbahn, die damals gerade ihre triumphale Rückkehr in vielen europäischen Städten feierte, auch in Luxemburg zu verbreiten und eine Machbarkeitsstudie erstellen zu lassen. Die betreffende Studie wurde bereits Ende 1991 bei Professor Hermann Knoflacher von der Technischen Universität Wien von der *TRAM asbl*, dem *Mouvement Ecologique* und dem *Oekofonds* in Auftrag gegeben. Im Februar 1992 stellte Professor Knoflacher die Resultate seiner Arbeit vor vollem Saal im Luxemburger Stadttheater vor. Die Schlußfolgerung dieses Experten war, daß Luxemburg absolut „stadtbahnwürdig" sei. Ein halbes Jahr später schrieb das Transportministerium gemeinsam mit der Stadt Luxemburg eine weitere Studie über den eventuellen Bedarf eines zusätzlichen Verkehrsmittels für den

*Avenue de la Liberté*
*Fotomontage (Imedia)*

*Eine Karlsruher Stadtbahn neben einem Autorail der DB in Grötzingen*

*Vor dem Saarbrücker Hauptbahnhof*

Großraum um unsere Hauptstadt aus. Diese neue Expertise sollte eine „Verbesserung der Umweltbedingungen (weniger motorisierter Individualverkehr, mehr öffentlicher Verkehr) und die Erhaltung bzw. Steigerung der Attraktivität der Stadt Luxemburg als Lebensraum für alle Bürger anvisieren, und sie sollte auch aufzeigen, wie der öffentliche Transport effektiver und anziehender gestaltet werden könnte.

Den Zuschlag für die Erstellung dieser Studie erhielt damals ein Zusammenschluß verschiedener auf Verkehrsfragen spezialisierter Büros. Die Projektleitung unterstand der Züricher GUHA AG, die dabei von einem Experten der Züricher Verkehrsbetriebe assistiert wurde. Direkt am Projekt beteiligt war selbstverständlich auch eine Luxemburger Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern des Transportministeriums, der Straßenbauverwaltung, der Verwaltung für Landesplanung, der luxemburgischen Eisenbahnen (CFL), der Busbetriebe der Stadt Luxemburg (AVL) und der Bauverwaltung der Stadt Luxemburg zusammensetzte. Daneben wurde ein Beratungsausschuß ins Leben gerufen, dem Vertreter aller Parteien und Mitglieder repräsentativer Vereinigungen angehörten.

## *Eine neue Trambahn namens Bahn-Hybrid*

Mitte Januar 1995 stellte Transportministerin Mady Delvaux-Stehres der Öffentlichkeit die Ergebnisse dieser Studie vor. Es stand nun fest, daß die Ursachen der Verkehrsprobleme der Stadt Luxemburg nicht im Binnenverkehr der Stadt selbst, sondern im Quell- bzw. Zielverkehr zu suchen seien. Rund 270.000 solcher Quell- bzw. Zielfahrten stehen rund 130.000 Binnenfahrten gegenüber, wobei der Anteil des öffentlichen Transports beim Binnenverkehr bei 26% liegt, beim Quell- bzw. Zielverkehr aber lediglich bei 18%. Die Stadt Luxemburg zählt rund 78.000 Einwohner und bietet etwa 70.000 Arbeitsplätze, wovon die Hälfte von Pendlern aus dem deutschen, französischen und belgischen Grenzgebiet belegt wird. So mußte die Studie, die sich zuerst auf die Randgemeinden um die Hauptstadt beschränken sollte, auf den Gesamtraum Luxemburg inklusive der Grenzregionen ausgeweitet werden.

Insgesamt fünf Varianten wurden untersucht: eine sogenannte Null-Plus-Variante mit lediglich ein paar Verbesserungen wie zusätzliche Busspuren und Ampelschaltungen, eine Bus-Total-Variante mit einer Bewältigung des gesamten öffentlichen Transportes ausschließlich durch Busse, eine Eisenbahnvariante mit einer Anbindung des Stadtzentrums an die bestehenden Bahnstrecken, eine Nur-Straßenbahn-Variante für den Großraum Luxemburg sowie eine Stadtbahn-Variante nach dem Karlsruher oder Saarbrücker Modell. Diese letzte Alternative wurde schließlich als sinnvollste Variante für Luxemburg zurückbehalten. Für dieses Modell sprach vor allem die Tatsache, daß der Hauptbahnhof der Stadt Luxemburg etwa zwei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt liegt. Dieses Kuriosum ist darauf zurückzuführen, daß Luxemburg beim Bau der Eisenbahn vor fast anderthalb Jahrhunderten noch eine Festungsstadt war. Der Kommandant der preußischen Garnison verweigerte damals, Anno 1859, dem neuen Verkehrsmittel den Zugang hinter die Festungsmauern und setzte sogar durch, daß die ersten Bahngebäude nur aus Holz errichtet werden durften.

Heute werden von der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft 237 Kilometer Strecke im Personenverkehr betrieben. Das Projekt *BTB 2002* schlägt nun vor, diese Strecken als Hauptträger des neuen Systems zu nutzen und sie einfach durch den Bau einer Querverbindung durch die Hauptstadt, mit einer „Antenne" zum Kirchberg, zu ergänzen, womit die Fehler von 1859 teilweise behoben würden. So sollen in einer ersten Phase die Schienenstränge aus den Richtungen Bettemburg und Petingen kurz vor dem Hauptbahnhof vereint und dann auf den Bahnhofsvorplatz geleitet werden. Anschließend würde die neue Stadtbahn dann durch die *Avenue de la Liberté* ins Zentrum geführt, wo sich die Schienen wieder verzweigen würden. Die erste Linie würde das Kirchberg-Plateau mit den Europäischen Institutionen und den zahlreichen Dienstleistungsbetrieben bedienen, die zweite würde in der Nähe des Bahnhofes Dommeldingen wieder in die bestehende Nordstrecke Luxemburg-Ulflingen einmünden. Diese beiden neuen Strecken, welche etwa im Jahre 2002 in Betrieb gehen könnten, hätten zwar bloß eine Gesamtlänge von rund 10 Kilometern, ihre Vorteile aber wären phänomenal, weil sie gleichermaßen den Fahrgästen aus dem Süden und aus dem Norden den täglichen Weg zur Arbeit unheimlich erleichtern würden.

Herr Schmit lacht: „Fahren die von den CFL dann mit ihren Dieselloks durch die *Nei Avenue*?" „Aber nein", antwortet Herr Becker. „Hier kommen modernste Straßenbahnwagen zum Einsatz, die sowohl auf den Eisenbahnstrecken als auch in der Stadt verkehren können. Die Straßenbahnwagen, die für den Einsatz vorgesehen sind, werden als Niederflurfahrzeuge bezeichnet, weil die vorgesehene Fußbodenhöhe über der Schienenoberkante bei nur 400 mm liegen soll. Da außer im Hauptbahnhof Luxemburg, wo die Bahnsteighöhe bei 760 mm über der Schienenoberkante liegt, diese auf allen anderen bestehenden Haltestellen der CFL lediglich 380 mm beträgt, ergibt sich dort eine Trittthöhe von 20 mm, so daß man fast auf gleicher

Guy Hoffmann

Höhe mit der Bahnsteigkante einsteigen kann. Die Vorteile für Mütter mit Kinderwagen oder beispielsweise für gehbehinderte Mitbürger sind enorm. Im innerstädtischen Raum, wo die Gehwege bzw. die Haltestellen eine Höhe von rund 20 cm aufweisen, kann man mit einem Schritt einsteigen. Dadurch, daß alle Bahn-Hybrid-Züge vor dem Hauptbahnhof anhalten, werden die hohen Bahnsteige im Hauptbahnhof selbst nur mehr von internationalen und überregionalen Zügen benutzt werden.

Das neue Fahrzeug wird 2,65 m breit und etwa 30 m lang sein. Die Straßenverhältnisse in der Stadt Luxemburg erlauben ohne weiteres die Bildung eines Doppelzuges. Die Wagen können eine maximale Steigung von 7% bewältigen und wegen ihres Einsatzes auf dem bestehenden Schienennetz der CFL eine Höchstgeschwindigkeit von 100 bis 120 km/h erreichen. Ein Wagen bietet 200 Plätze (80 Sitz-, 120 Stehplätze) und ermöglicht einen raschen Fahrgastwechsel über vier Doppeltüren auf jeder Seite, so daß kaum ein Gedränge entstehen kann. Ein Doppelzug kann also rund 400 Fahrgäste transportieren. Wenn man an die rund 120 Busse pro Stunde denkt, die während der Hauptverkehrszeit allein durch die Neue Avenue fahren und sich besonders an den Haltestellen gegenseitig behindern, dann kann man sich leicht die Vorteile des neuen Systems ausmalen, das zweifellos für mehr Schnelligkeit und Pünktlichkeit des öffentlichen Transports sorgen wird.

## Kosten und Nutzen

„Schön", meint Herr Schmit, „ich kann mir all diese Vorteile gut vorstellen. Aber der ganze Spaß wird sicherlich alles andere als billig sein." - „Teuer ist relativ", antwortet Herr Becker. „Um die 13 bis 15 Milliarden wird der Bau der neuen Stadtbahnstrecke schon verschlingen. Aber bedenke den Nutzen für unser Land. Weniger Individualverkehr bedeutet auch weniger Lärm, weniger Abgase, weniger Unfälle mit all ihren Folgekosten für die ganze Gesellschaft. In der Studie wurde der Stadtbahn ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1:2,67 bestätigt, d.h. für jeden ausgegebenen Franken erhält man eine Gegenleistung von 2,67 Franken. Allein die Folgekosten der Verkehrsunfälle liegen hierzulande bei etwa 7 Milliarden pro Jahr, das kann man jederzeit im *Annuaire Statistique* des STATEC nachlesen."

Diese Rechnung scheint auch die Politiker überzeugt zu haben, denn bereits im März 1995 traf die Luxemburger Regierung eine prinzipielle Entscheidung für den Bau einer Stadtbahn für Luxemburg.

Heute funktionieren unter der Koordination des Transportministeriums drei Arbeitsgruppen, die sich mit dem Projekt beschäftigen. Eine Gruppe ist für die Planung und den Bau zuständig, eine zweite ist mit der Organisation und der Finanzierung beschäftigt, und das dritte Team ist für die konkrete Förderung des öffentlichen Transportes verantwortlich. Zudem gibt es einen Begleitausschuß von etwa 40 Mitgliedern, der sich aus Vertretern von Gemeinden, Gewerkschaften, Arbeitgebern und Benutzern des öffentlichen Transportes zusammensetzt und der sich zum Ziel gesetzt hat, einerseits die neuen Informationen an die Öffentlichkeit weiterzureichen und andererseits den drei Arbeitsgruppen Anregungen und Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Einig ist man inzwischen *grosso modo* über die geplante Streckenführung auf dem Gebiet der Stadt, auch wenn noch einige Varianten betreffend die Anbindung an die Nordstrecke der CFL untersucht werden. Und schließlich wird auch noch die Möglichkeit einer Anbindung des Campus *Geesseknäppchen* und des Limpertsberg mit seinen Schulen untersucht.

Ohnehin ist seit langem gewußt, daß der öffentliche Transport benutzerfreundlicher gestaltet werden muß, um neue Kunden zu gewinnen. Gerade auf diesem Gebiet hat sich bereits viel getan in letzter Zeit. Die neuen Tarifbestimmungen erlauben ein preisgünstiges Benutzen der öffentlichen Verkehrsmittel sowohl für die Kunden, die tagtäglich damit fahren, als auch für diejenigen, die nur gelegentlich auf Busse und Bahnen zurückgreifen. So wurde bereits auf vielen Überlandbusstrecken der regelmäßige Taktverkehr eingeführt, und ab nächstem Jahr wird es auf dem CFL-Netz durch die Einführung des *TAKT 98* zusätzliche und erhebliche Verbesserungen geben.

Was den Kostenfaktor betrifft, so werden die reinen Baukosten der Neubaustrecken, d.h. die Gleisanlagen und die Oberleitungen, vom sogenannten *Fonds du Rail*, welcher 1995 geschaffen wurde, übernommen. Wer aber im Endeffekt der Betreiber der Stadtbahn wird und wie die Betriebskosten aufgeteilt werden, darüber hat man sich auch schon konkrete Gedanken gemacht. So sollen sich der Staat und die Gemeinden die anfallenden Kosten aufteilen, wobei der jeweilige Anteil der einzelnen Gemeinden durch ihre Größe, die Anzahl ihrer Haltestellen oder der Linien, die sie berühren, bestimmt werden soll.

„Wenn die Stadtbahn bereits im Jahr 2002 fahren soll, dann muß es doch bald zur Abstimmung einer betreffenden Gesetzesvorlage im Parlament kommen", wirft Herr Schmit ein. „Das hätte bereits dieses Jahr geschehen sollen", meint sein Kollege Becker, „aber die verschiedenen Arbeitsgruppen wollen der Abgeordnetenkammer die genau Planung mit allen Einzelheiten vorlegen. Dadurch wird sich die Abstimmung bis ins Jahr 1998 verschieben."

## Ausblick

Ein grauer Novembermorgen im Jahre 2002. Herr Schmit sitzt im morgendlichen Zug von Esch nach Luxemburg. Regen trommelt seit Schifflingen gegen die Fensterscheiben des funkelnagelneuen Stadtbahnwagens. Herr Schmit überfliegt wie gewohnt seine Tageszeitung. Vorbei sind die Zeiten, wo er morgens den warmen Zug am Hauptbahnhof verlassen mußte, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Der neue Stadtbahnwagen wird ihn jetzt nahe seinem Arbeitsplatz absetzen, um dann weiter in Richtung Kirchberg zu fahren. Herr Schmit lächelt zufrieden: „Eine direkte Bahnlinie Esch-Kirchberg. Hätte mir das jemand vor zehn Jahren prophezeit, ich hätte bloß ungläubig den Kopf geschüttelt."

René Birgen