

Straßenbahn hat wieder Zukunft



Photomontage: imecia

89 Jahre lang fuhr eine Trambahn durch die luxemburgische Hauptstadt, von 1875 bis 1908 der *Päerdstram* und dann bis 1964 elektrische Schienenfahrzeuge. Busse und vor allem die zunehmende Motorisierung führten mit den Jahren dazu, dass die Tram immer mehr als Anachronismus angesehen und schließlich aus dem Verkehr gezogen wurde.

Doch die steigende Zahl der Bevölkerung und der Arbeitsplätze machte unsere Stadt zum Ballungsgebiet: Endlose Staus, Parkplatznot und Umweltverschmutzung durch Auspuffgase sind seit Jahrzehnten an der Tagesordnung, und auch der bestorganisierte Busverkehr stößt irgendwann an seine Grenzen. Es droht ein allgemeiner Verkehrsinfarkt.

Die gute alte Straßenbahn erlebt seit einigen Jahren vielerorts wieder eine Renaissance. Städte, die sie einst abgeschafft hatten, bauten sie reumütig wieder neu, und solche, die nie eine gehabt hatten, entschieden sich plötzlich für eine moderne Stadtbahn. Vollerorts im nahen Ausland erfreuten sich solche Projekte plötzlich großer Beliebtheit, so etwa in Karlsruhe, in Basel, in Straßburg und in Saarbrücken. Und die modernen Trams verschandeln keineswegs das Stadtbild: Im Gegensatz zum omnipräsenten Individualverkehr, der allenfalls für

Hektik und Stress sorgt, geben sie den Metropolen wieder jenes urbane Flair zurück, das sie früher gehabt hatten und das ihnen verloren gegangen war.

Wenn alles klappt, wird in vier Jahren auch in Luxemburg wieder eine Trambahn fahren: Nach endlosen Debatten und viel politischem Gerangel stellte Transportminister Henri Grethen am 24. Januar 2002 der Öffentlichkeit unter dem Namen *mobilité.lu* ein Strategiepapier vor, dessen Hauptzielsetzung ein sogenanntes *Modal Split* von 75:25 zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr ist (heute ist das Verhältnis 86:14).

Durch die Verbreiterung des Eisenbahnviadukts werden künftig zwischen dem Bahnhofsviertel und dem Rham-Plateau vier Gleise zur Verfügung stehen, wodurch sowohl der Kirchberg als auch der Finde ans Schienennetz angeschlossen werden können. Das neue Mobilitätskonzept sieht vor, die Strecke Hamm-Sandweiler doppelspurig auszubauen und in Höhe des Irrgartens zum Finde und nach Kirchberg abzuzweigen.

Das Projekt soll in zwei Phasen verwirklicht werden. Bereits im Jahr 2007 soll eine erste Straßenbahnlinie von Dommeldingen aus bis zu den Kirchberger Messehallen im Einsatz sein. Der zweite Teil der Bauarbeiten – die mit sogenannten Train-Tram-Zügen befahrbare und über 4,8 Kilometer unterirdisch verlaufende Strecke vom Peripheriebahnhof bei den Messehallen über Senningerberg, Finde und Irrgarten zum Hauptbahnhof – soll im Jahre 2013 abgeschlossen sein.

Diese *Ons Stad*-Nummer handelt von der Geschichte des *Stater Tram* und des alten *Tramsschapp* auf Limpertsberg, der im Augenblick in ein Kulturzentrum umgewandelt wird. Aber wir werfen auch einen Blick in die nahe Zukunft, die nun seltsamerweise wieder einem Transportmittel gehört, das viele längst geschrieben hatten.