



89 Jahre lang fuhr eine Trambahn durch die luxemburgische Hauptstadt, von 1875 bis 1908 der Pärdestram und dann bis 1964 elektrische Schienenfahrzeuge. Busse und vor allem die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung 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.

Guy Hoffmann



*Nach endlosen Debatten
und viel politischem Gerangel:*

In vier Jahren soll wieder eine Straßenbahn in Luxemburg fahren

Das Kirchbergviertel und der Flughafen werden nacheinander ans Schienennetz angebunden

«Le mode de locomotion urbain le plus antique, le plus antédiluvien, le plus rococo, le plus riquiqui, le plus vieux jeu, le plus archaïque, le plus primitif, le plus ancestral, le plus encombrant, le plus illogique, le plus stupide est le tramway électrique. (...) On supprime peu à peu partout dans le monde ce véhicule préhistorique. La France en libéra ses routes, l'Allemagne en dégagea ses rues, Paris s'en est débarrassé, ainsi que tout le département de la Seine. La Grande-Bretagne l'a envoyé rejoindre bus et cars à chevaux. A Rome, il provoquerait le rire, et à

New-York, l'hilarité. Mais à Luxembourg on le garde précieusement, on le met en conserve, on le choie, on le caresse, on l'embrasse sur la bouche.»

Das schrieb 1939, ganz im Zeitgeist von Fortschritt und Moderne, der frankophile Luxemburger Schriftsteller Marcel Noppeney. Lange Zeit, bis in die siebziger Jahre hinein, sah es ja so aus, als würde er Recht behalten. Aber irgendwann musste man einsehen, dass das zunehmende Verkehrswachstum mit einer Verminderung

der Lebensqualität einherging. Immer mehr Autos bedeuteten keineswegs immer mehr Freiheit, sondern bloß mehr Staus.

Die gute alte Straßenbahn feierte plötzlich wieder 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. Vielerorts im nahen Ausland erfreuten sich solche Projekte plötzlich großer Beliebtheit, so etwa in Karlsruhe, in Basel, in Straßburg und in Saarbrücken.

Straßburg, 2003

imedia





So sollte die Linienführung der Stadtbahn aussehen, wie sie das BTB-Projekt Ende der neunziger Jahre vorsah. Doch das Projekt scheiterte vor allem am Widerstand einer Mehrheit der Stadtbewohner, die sich mit Schlagworten wie „Keen Zuch duerch d’Stad“ oder „Keen Tram duerch d’Nei Avenue an de Boulevard Royal“ zur Wehr setzten.

Anfangs der neunziger Jahre kam auch in Luxemburg die Idee einer modernen Regionaltram mit Anbindung an das CFL-Schiennetz auf, und unter dem Namen *Bus-Tram-Bunn* (BTB) wäre sie fast Wirklichkeit geworden.

Doch das BTB-Projekt wurde zum Politikum und scheiterte vor allem am Widerstand einer Mehrheit der Stadtbewohner, die sich mit Schlagworten wie „Keen Zuch duerch d’Stad“ oder „Keen Tram duerch d’Nei Avenue an de Boulevard Royal“ erfolgreich zur Wehr setzten.

Im doppelten Wahljahr 1999, in dem die Luxemburger sich sowohl ein neues Parlament als auch neue Stadträte wählten, kam die nationale politische Wende, und die geplante Regionalbahn war erst einmal vom Tisch.

Aber nicht für lange. Auch die neue Regierungskoalition kam an den brennenden Fragen eines zeitgemäßen öffentlichen Transports nicht vorbei. Über 280.000 Privatautos sind nämlich heute in Luxemburg angemeldet, was bedeutet, daß auf jeden der rund 130.000 Haushalte des Großherzogtums mehr als zwei Wagen kommen. Tendenz: natürlich weiter steigend. Allein in der Hauptstadt sind also rund 80.000 Autos angemeldet, von den zig tausend Grenzpendlern, die täglich per Auto zu ihrem Arbeitsplatz kommen, gar nicht mal zu reden.

Sowohl der Kirchberg als auch der Findel werden ans Eisenbahnnetz angeschlossen. Bereits im Jahr 2007 soll eine erste Straßenbahnlinie von Dommeldingen aus bis zu den Kirchberger Messehallen im Einsatz sein.
Ausschnitt aus dem Streckenplan
© Ministère des Transports
Schroeder & Associés
Ernst Basler + Partner



Nicht mehr durch die Stadt, sondern drum herum

Am 24. Januar 2002 stellte Transportminister Henri Grethen 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). In den vergangenen Monaten lief die Umsetzung dieses Modells langsam an. Das Transportministerium plant den Bau einer zweiten Eisenbahnbrücke neben dem alten *Viadukt (Bisser Bréck)*, und die CFL haben für viele Millionen Euro neues und modernes Zugmaterial bestellt.

Mit dem Bau der neuen Brücke werden künftig zwischen dem Bahnhofsviertel und dem Rham-Plateau vier Gleise zur Verfügung stehen, wodurch sowohl der Kirchberg als auch der Findel ans Eisenbahnnetz angeschlossen werden können. Das neue Mobilitätskonzept sieht vor, die Strecke Hamm-Sandweiler doppelspurig auszubauen und in Höhe des Irrgartens zum Findel 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, Findel und Irrgarten zum Hauptbahnhof – soll, wenn alles klappt, im Jahre 2013 abgeschlossen sein.

Alles in allem sieht der vom Regierungsrat abgesegnete Gesetzentwurf für die 14,8 Kilometer lange neue Schienenverbindung rund 390 Millionen Euro vor.

Eine Verlängerung der Kirchberg-Tram über Limpertsberg und via Stadtzentrum zum Bahnhof ist für das Transportministerium und den Luxemburger Schöffenrat bis zu diesem Zeitpunkt noch kein Thema, genau so wie der Schienenanschluss an den riesigen Schulkomplex *Geesseknäppchen*.

Aber im Hinblick auf den 700.000-Einwohnerstaat wird ein zeitgemäßer öffentlicher Transport noch für so manche Überraschung gut sein. Aus der Not wird eben manchmal die Tugend – und vielleicht sogar die Vernunft – geboren.

René Clesse

