

Speckgürtel und Mobilität

Wie der Nahverkehr
das Stadtbild verändert

Guy Hoffmann

Dass die Mobilität unsere Städte verändert, gehört zu jenen Binsenweisheiten, die auch für Luxemburg ihre Gültigkeit besitzen. Und dass dies nicht erst seit kurzem der Fall ist, zeigt ein Blick in die jüngere Geschichte unserer Hauptstadt.

*Champagnerfabrik Mercier
und Bettenfabrik Berl
in der Belle Epoque*



Als im Jahre 1859 erste Teilstücke des nationalen Schienennetzes ihrer Bestimmung übergeben werden, hat der Eisenbahnbau bereits tiefe Spuren in unserem Stadtbild hinterlassen. Über unzählige Brücken und Viadukte hinweg und durch nicht minder zahlreiche Tunnels hindurch mussten sich die Züge ihren Weg zum weit außerhalb der Festungsmauern auf dem Gebiet der damaligen Gemeinde Hollerich gelegenen Bahnhof buchstäblich bahnen. Ein Weg, welcher das Bild der Stadt nachhaltig veränderte und ihm bis zum heutigen Tag seinen Stempel aufdrückt.

Die von militärischen Belangen diktierte spezifische Lage des Bahnhofs sollte einen wahren städtebaulichen Dominoeffekt auslösen, galt es in der Folge doch, die auf diese Weise neu entstehenden beiden Stadtzentren verkehrstechnisch so optimal wie möglich miteinander zu verbinden. Zum ersten Mal in unserer Geschichte stellte sich die Frage der organisierten, innerstädtischen Mobilität. Und die Antwort darauf war mit der Schaffung eines ersten öffentlichen Personen-Nahverkehrssystems auch relativ rasch gefunden. Zuvor freilich hatte das altherwürdige „Gibraltar des Nordens“ erst einmal das Korsett seiner allzu engen Festungsmauern abstreifen müssen, um den Anschluss an die industrielle Moderne finden zu können. Der Startschuss zu diesem städtebaulichen Erneuerungsprozess, der in der luxemburgischen Geschichte ohne Beispiel ist, war mit der Unabhängigkeit des Großherzogtums und der damit einher

gehenden Schleifung der Festungsanlagen im Jahr 1867 gefallen. In demselben Maße wie die kriegerischen Zeugnisse der Vergangenheit der Sprengkraft des Dynamits zum Opfer fielen, entstanden mit den im Gegenzug nach Pariser Muster großzügig angelegten Boulevards und Avenuen wahre Wegweiser des Friedens und des Fortschritts. Vor allem das seit der Einführung der Eisenbahn in stetiger Expansion begriffene Bahnhofsviertel bot den Städteplanern unter der Ägide von Staatsminister Paul Eyschen noch nie dagewesene urbane Gestaltungsmöglichkeiten, welche im Jahre 1903 mit der Vollendung der Adolphbrücke ihren vorläufigen Höhepunkt erreichten.

Hatte die Stadt Luxemburg mit der Schaffung der ersten Pferdebahnlinie Bahnhof-Athenäum im Jahre 1875 bereits eine erste, wenn auch zaghafte, Antwort auf die immer drängender werdende Frage nach einer öffentlichen Personen-Nahverkehrsverbindung zwischen Bahnhofsviertel und Oberstadt gefunden, so machte die stetige Ausdehnung des neuen Viertels, welches sich langsam aber sicher zu einem zweiten Stadtzentrum entwickelte, leistungsfähigere Verkehrsverbindungen und -mittel unumgänglich. Und so dauerte es nicht lange, bis die elektrische Straßenbahn ab August 1908 unter reger öffentlicher Anteilnahme ihren Dienst auf der angestammten Linie zwischen Bahnhof und Oberstadt aufnahm.

Der Publikumserfolg der Elektrischen machte es möglich, dass bald auch Vororte bzw. Randgemeinden sich für einen Anschluss ans Straßenbahnnetz stark machten. Clausen, Hollerich, aber auch Merl stellten im Einführungsjahr 1908 bereits diesbezügliche Anträge.



Ecke Rue Aldringen und Enneschtgaass in Richtung Hauptbahnhof

Langsame Entwicklung zur Metropole

Doch nicht sie, sondern der Standort Dommeldingen sollte als erster in den Genuss einer Anbindung ans Straßenbahnnetz kommen. Bereits 1906 hatten zum ersten Mal dampfgetriebene Vorortzüge bis zu zehnmal täglich zwischen Luxemburg und Eich verkehrt. Und nachdem am 1. Juli 1913 der Regelbetrieb auf der Vizinalstrecke Luxemburg-Dommeldingen aufgenommen worden war, konnte auch

die zweite Verkehrsverbindung in diese Richtung, die Straßenbahnlinie Luxemburg-Eich, am 26. Dezember 1913 als erste Vorortlinie in Betrieb genommen werden.

Der Erfolg war derart, dass bereits fünf Jahre später, am 13. Dezember 1918, eine Verlängerung nach Steinsel beschlossen wurde. Damit war zum ersten Mal, zusammen mit Hollerich, eine Randgemeinde verkehrstechnisch an die Hauptstadt Luxemburg angebunden worden. Und so mag es nicht Wunder nehmen, dass bald auch die Gemeinden Strassen und Hamm diesbezügliche Anträge stellten.

Einen weiteren, wesentlichen Schub erhielt die verkehrsmäßige Erschließung der Stadt Luxemburg und ihres Einzugsgebietes durch die Eingemeindung der Randgemeinden Hollerich, Rollingergrund und Hamm nebst ihren jeweiligen Ortsteilen Bonneweg, Gasperich, Cessingen, Merl, Kreuzgründchen, Mühlenbach, Pulvermühl und Cents, die am 26. März 1920 amtlich wurde, während Eich, inklusive Weimerskirch, Kirchberg, Weimershof und Neudorf am 30. Juni folgte. Kaum zwei Jahre später war dann auch der Bau der Straßenbahnlinien nach Neudorf bzw. die Erweiterung der Hollericher Linie nach Bonneweg beschlossene Sache. Insgesamt verfügten die Straßenbahnen der Stadt Luxemburg nunmehr über acht Linien mit nicht weniger als 13 verschiedenen Streckenkombinationen. Lediglich Merl musste als einziger größerer Ort noch bis zum 26. Februar 1926 auf seine eigene Straßenbahnlinie warten.

Doch diese erste fulminante Expansionsphase des öffentlichen Personen-



Pol Aschman © Photothèque de la Ville de Luxembourg



nahverkehrs zwischen den beiden wirtschaftlichen Zentren innerhalb der Stadt Luxemburg wie auch den Vororten bzw. Randgemeinden hatte gleichzeitig auch die Grenzen des schienengebundenen Verkehrsmittels mehr als deutlich zutage treten lassen. Einer weiteren Ausdehnung des Straßenbahnnetzes standen der ungünstige Kilometer-Unkostenpreis sowie das geringere Fahrgastaufkommen der übrigen, noch zu erschließenden Stadtteile entgegen. In diesem Lichte erschien

der Bus als die wirtschaftlich vernünftigste Lösung, erlaubte er es doch, günstige Betriebskosten mit verkehrstechnisch flexibler Anbindung auf optimale Art und Weise zu verbinden. Und so mag es nicht verwundern, dass bereits am 28. März 1928 die Jungfernfahrt der ersten städtischen Busse auf den Linien Rollingergrund und Hamm stattfinden konnte. Eine zweite Buslinie nach Gasperich und Cessingen wurde ein Jahr später ihrer Bestimmung übergeben: Ab dem 26. Mai 1927 ver-

kehrten die Fahrzeuge im Dreißig-Minuten-Takt und verbanden Cessingen über die Hollericher Straße direkt mit dem Hauptbahnhof.

Das Jahr 1930 stand dagegen einmal mehr im Zeichen der Ausweitung des Straßenbahnnetzes. Am 17. Februar trat ein Vertrag zwischen den Gemeinden Luxemburg, Walferdingen und Steinsel in Kraft, welcher die Verlängerung der Beggener Linie bis nach Heisdorf vorsah. Die Inbetriebnahme der verlängerten Linie 10 erfolgte am 6. September 1930. Doch auch diese Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Randgemeinden hinein zog neuerliche Begehrlichkeiten nach sich: Nun war es der Steinseler Bürgermeister, der zusammen mit seinem Lorentzweiler Amtskollegen die Verlängerung der Linie bis in die jeweiligen Ortschaften hinein forderte.

Die ständigen Verlängerungen der anfänglich für einen rein innerstädtischen Verkehr konzipierten Linien in immer mehr Vororte und Randgemeinden hinein hatten zur Konsequenz, dass das hauptstädtische Straßenbahnnetz im Jahre 1932 seine größte Ausdehnung erreichte. Gleichzeitig forderte eine effiziente Bedienung des Umlandes aber auch den weiteren Ausbau des Busnetzes. Damit war eine Entwicklung in Gang gekommen, welche der alt ehrwürdigen Tram im Jahre 1964 schließlich den Todesstoß versetzen sollte.

Symptomatisch für die immer stärkere Anbindung der Vororte an die Metropole war im Übrigen die verkehrsmäßige Erschließung der neuen Sozialwohnungssiedlungen, den so genannten Gaspericher „Kolonien“. Ab dem 15. Dezember 1932 verkehrte von dort aus zweimal täglich ein Bus. Ein Jahr später sollte auch das am westlichen Stadtrand gelegene, neue Wohnviertel Belair Anschluss ans städtische Busnetz finden. Diese Linie wurde allerdings 1938 noch einmal umstrukturiert und bis zur neuen „Maternité Grande-Duchesse Charlotte“ ausgedehnt, womit der Bus vorläufig auf dem Höhepunkt seiner Popularität als öffentliches Verkehrsmittel angekommen war.

Am 25. August 1934 wurde schlussendlich auch die lange Zeit als unrentabel angesehene Busverbindung nach Kirchberg und Weimerskirch geschaffen. Die Konzession war allerdings einem Privatunternehmer, den Gebrüdern Feider, übertragen worden, genau wie die Busanschlusslinie Neudorf-Golfeld, die vom „Grand Garage Jean Muller“ betrieben wurde. Die dritte private Konzession erhielt im Jahre 1937 Camille Kremer für eine Linie zum neu entstandenen Freibad in der Nähe der Gantenbein-Mühle. Howald sollte derweil im Januar 1938 in den Genuss einer offiziellen städtischen Linie kommen. Damit verfügte der Busdienst über insgesamt fünf Linien.



Guy Hoffmann



Die Nachkriegszeit

Während nach der Zäsur des Zweiten Weltkriegs die Jahre zwischen 1945 und 1950 vornehmlich im Zeichen des Wiederaufbaus gestanden hatten und das folgende Jahrzehnt vom schleichenden Tod des schienengebundenen öffentlichen Personen-Nahverkehrs geprägt wurde, standen die siebziger Jahre ganz eindeutig unter dem Motto der Individualmotorisierung, mit dem Ergebnis, dass die Stadt Luxemburg bald an

der sich tagtäglich in die Innenstadt wälzen- den Blechlawine zu erstickern drohte.

Und so bedeutete das folgende Jahrzehnt, die Achtziger, vor allem eine Tendenzwende in Sachen Mobilitätspolitik. Der öffentliche Transport – mit anderen Worten: der Bus – sollte wieder stärker in den Fokus rücken und die Bürger dazu animieren, für innerstädtische Fahrten in steigendem Maße auf das Automobil zu verzichten. Ein erster Schritt in diese Richtung bestand in der Koordinierung zwischen AVL- und

RGTR-Bussen, einer Art „Private Public Partnership“ zur Verlängerung der Linien 9, 10 und 11. Das Kernstück der neuen Mobilitätspolitik der Stadt Luxemburg war jedoch ohne Zweifel die Studie des Schweizer Verkehrsexperten Heinrich Brändli zur Restrukturierung des hauptstädtischen Busnetzes. Eine erste Maßnahme zur Vermeidung des Verkehrskollapses stellten die versuchsweise installierten „Park & Ride“-Anlagen dar. Sie sollten den Individualverkehr vor den Toren der Stadt auffangen und die Menschen dazu bewegen, für die innerstädtische Weiterfahrt auf einen Bus-Pendeldienst zurückzugreifen. Offiziell in Kraft trat die erste Stufe des Brändli-Konzepts am 27. Mai 1990. Busspuren quer durch die Stadt sowie eine effizientere Liniengestaltung erlaubten es nunmehr, schnellere Takte zu fahren.

Insgesamt streicht die Geschichte des Straßenbahn- und Busdienstes der Stadt Luxemburg in aller Deutlichkeit die Tatsache hervor, dass die verkehrsmäßige Erschließung der Vororte und Randgemeinden stets oberste Priorität genossen hat und regelrecht als Ursache des Booms des öffentlichen Personennahverkehrs gelten kann.

Und sie war es auch, die jene urbane Entwicklung ermöglicht hat, die man heute Stadtregion oder Agglomeration nennt, d.h. eine Kernstadt samt ihrem suburbanen Umland, das außerhalb der Stadtgrenzen liegt, aber direkt an sie angrenzt. Mit anderen Worten: Ohne Straßenbahn und Busse hätte die Stadt Luxemburg sich ihren eigenen „Speckgürtel“ nicht heranziehen können. Ein Speckgürtel, der allerdings auch seine Schattenseiten hat und der ihr heute mehr denn je die Luft abzuschneiden droht.

Jean-Paul Hoffmann



Guy Hoffmann