

Nei Perspektiven an der Transportpolitik - Lëtzebuerg brauch e modernen Tram!

Eng Aktioun vun:

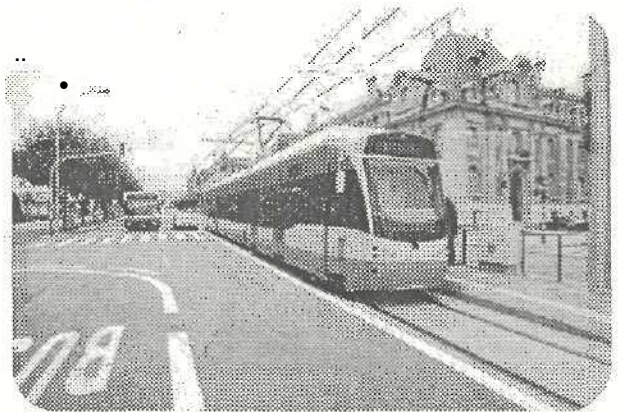
Actioun Öffentlechen Transport, Amiperas, Association Luxembourgeoise des Amis des Chemins de Fer, FNCTTFEL, Foyer de la Femme, Groupement des Amis du Rail, Letzebuenger Natur- a Vulleschutzliga, Letzebuenger Vëlos-Initiativ, Mouvement Ecologique, Natura, OGBL, Syprolux, Tram asbl

Eine Idee macht ihren Weg

- 1991: Mouvement Ecologique, Tram asbl. und Stiftung Öko-Fonds stellen das Konzept eines modernen Trams für Luxemburg vor. Diese Idee findet in der breiten und der politischen Öffentlichkeit breiten Anklang.
- 1992: Das Transportministerium und die Stadt Luxemburg geben die sogenannte Lux-Traffic-Studie in Auftrag. Ziel: untersuchen, inwiefern die moderne Stadtbahn tatsächlich das beste Mittel ist, um die Transportprobleme anzugehen. Die Schlussfolgerungen sind eindeutig: Ja! Eine moderne Stadtbahn durch das Stadtzentrum wäre ein Qualitätssprung für Luxemburg.
- 1996: Die Abgeordnetenversammlung fordert die Regierung auf, die moderne Stadtbahn zu bauen. Ziel: für 2002 sollen die ersten Linien fahren.
- 1999: Im Rahmen der Entscheidung für den Bau der Nordstraße, fordert die Abgeordnetenversammlung die Regierung erneut auf, die moderne Stadtbahn zu bauen.

Die Meinung der Bevölkerung: Zahlreiche ILRES-Umfragen zeigen auf: Die absolute Majorität der Einwohnerinnen Luxemburgs - und vor allem eine erdrückende Majorität der Jüngeren - befürwortet den Bau einer modernen Stadtbahn. Schaler Nachgeschmack: im Schnitt glauben nur 39 % (Umfrage 1999), dass das BTB-Projekt aber auch tatsächlich Wirklichkeit wird.

Vor den Nationalwahlen: Die Regierung steht nach wie vor hinter dem Projekt, lässt sich aber von der Stadt Luxemburg davon abbringen, Nägel mit Köpfen zu machen. Neue Studien - eine Machbarkeitsstudie und eine Kosten-Nutzen-Analyse werden in Auftrag gegeben. Eine definitive Entscheidung solle aufgrund der Studien nach den Wahlen fallen.



National- und Kommunalwahlen - der Bruch

Mit dem Ausgang der National- und der Kommunalwahlen ändert auch die politische Akzeptanz für das BTB-Projekt. DP und Teile der CSV sind dagegen.

- * Obwohl die Machbarkeitsstudie sowie die Kosten-Nutzen-Analyse zur Schlussfolgerung kommen, das Projekt sei sinnvoll, wird es de facto auf Eis gelegt!
- * Im Dokument "Mobilität.lu" wird eine Schienenanbindung Kirchberg unter Umgehung des Stadtzentrums vorgesehen, das Konzept hierzu solle bis Mitte 2002 vorliegen. Ebenso wird die Bestellung von modernem "train-tram"-Material festgehalten - 15 Einheiten sollen ab 2004 verfügbar sein.
- * Die Realität: Bis dato wurde kein Material bestellt - eine fertige Detailstudie liegt nicht vor - ein Gesetzesprojekt wurde auch drei Jahre nach Regierungsantritt und positivem Ausgang der Studien nicht deponiert - entsprechende Budgetposten scheinen in der pluriannuellen Finanzplanung des Staates noch nicht vorgesehen zu sein...

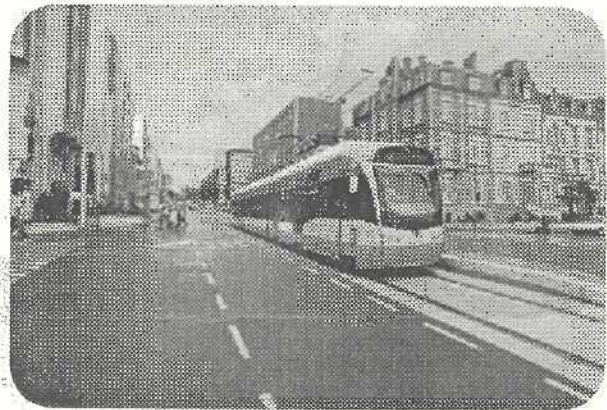
Das Fazit: Die Aussage von Staatsminister J.CI. Juncker "D'Alternativ zum BTB kann net dodra bestoen, dat de BTB net gebaut gëtt" riskiert eine rein rhetorische zu bleiben. Denn, ausser dass das zukunftsorientierte BTB-Projekt in Frage gestellt wurde, erfolgte bis dato nichts...

Neben allgemeinen Ankündigen und gewichtigen Medienauftritten hat die staatliche Transportpolitik zur Zeit nichts aufzuweisen: Umsetzung der "Train-Tram"-Idee bzw. des Konzeptes "Mobilität.lu", Schaffung einer Mobilitätszentrale und eines Verkehrsverbundes ... all dies bleibt bis dato frommes Wunschdenken.

Die moderne Stadtbahn - weiterhin die Lösung zur Verbesserung der Verkehrssituation

Die unterzeichnenden Organisationen bleiben der Überzeugung, dass die moderne Stadtbahn mehr denn je die optimale Lösung im Mobilitätsbereich darstellt. Die Vorteile sind und bleiben erheblich:

- Stadtbahn-Fahren ist eine hoch-attraktive Alternative zum Auto. Es wurde geschätzt, dass täglich mindestens 20.000 Autofahrten weniger wären;
- Das lästige Umsteigen entfällt, ein Fahrgast kann ohne Umsteigen aus dem Süden des Landes in das Stadtzentrum oder zum Kirchberg fahren - dies mit einer grossen Zeitersparnis - die Verbindungen werden optimiert;
- Das Stadtbild gewinnt, wie u.a. das Bsp. Straßburg zeigt, an Attraktivität. Durch ein Mehr an Urbanität wird auch das Stadtzentrum wirtschaftlich aufgewertet;
- Die Stadtbahn ist ein zentrales Instrument zur Verkehrsvermeidung. Sie ist die einzige Chance das aktuelle Verkehrschaos an der Wurzel anzugehen statt an Symptomen herum zu kurieren - auch um die Anzahl der Unfälle zu verringern;
- Das Busangebot kann verbessert werden: freiwerdende Kapazitäten können für neue und bessere Angebote genutzt werden.
- Die Lebensqualität gewinnt: Stadtbahn fahren ist weniger stressig als lästige Staus - die Anrainer von vielbefahrenen Straßen werden die Verminderung des Individualverkehrs zu schätzen wissen;
- Die Wirtschaft hat entscheidende Standortvorteile: mehr und mehr wirkt sich die verheerende Situation auf unseren Straßen auch wirtschaftlich negativ aus, wie die Handwerkerkammer zu Recht festgestellt hat - eine Alternative macht deshalb auch ökonomisch Sinn.



Deshalb sind auch zahlreiche Städte - Straßburg, Saarbrücken, Grenoble, Nancy - den Weg gegangen, eine moderne Stadtbahn einzuführen. Luxemburg jedoch zaudert weiterhin und vergibt Zukunftschancen...

BTB 2002: eine symbolische Einweihung – ein Ausdruck von Trauer, Wut und Hoffnung

Wenn am heutigen Tag durch zahlreiche Organisationen eine symbolische Einweihung des BTB 2002 erfolgt, dann deshalb, weil während Jahren von Regierungsseite angekündigt wurde - so wie es der Name sagt - im Jahre 2002 würde die erste Stadtbahn fahren.

Dass dem nicht so ist, ist ein Armutszeugnis für die Transportpolitik der Regierung.

Die unterzeichnenden Organisationen möchten mit der symbolischen Einweihung ihrer Wut und Trauer Ausdruck geben, dass dieses zukunftsweisende Projekt nicht umgesetzt wurde.

Trauer, dass aufgrund diverser Partikularinteressen und äusserst zweifelhafter "Argumente" ("*Mäer wellen keen "bas de gamme" an d' Stad*") eine derart positive Idee, die die breite Zustimmung der Bevölkerung gefunden hat, nicht umgesetzt wurde.

Wut darüber, dass die Politik nicht bereit war, langfristig zu denken, ihre Verantwortung auch gegenüber kommenden Generationen zu übernehmen und grundsätzliche Lösungen in der Transportpolitik in die Wege zu leiten.

Hoffnung aber vor allem auch, dass angesichts des Problemdrucks auf der Ebene der Transportsituation - sowie auch angesichts der vielfältigen Vorteile einer modernen Stadtbahn - dieses Projekt doch noch realisiert wird.

De nouvelles perspectives pour la politique des transports - Le Luxembourg a besoin d'un tramway moderne!

Une action de:

Actioun Öffentlechen Transport, Amiperas, Association Luxembourgeoise des Amis des Chemins de Fer, FNCTTFEL, Foyer de la Femme, Groupement des Amis du Rail, Letzebuenger Natur- a Vulleschutzliga, Letzebuenger Velos-Initiativ, Mouvement Ecologique, Natura, OGBL, Syprolux, Tram asbl

Une idee fait son chemin

- 1991: Le Mouvement Ecologique, la Tram asbl. et la Fondation Öko-Fonds presentent le concept d'un tramway moderne pour Luxembourg. Cette idee trouve un accueil favorable aupres des milieux politiques et de la majorite de la population.
- 1992: Le ministere des Transports et la ville de Luxembourg commandent une etude. Celle-ci, connue par apres sous le nom d'etude Lux-Traffic, a pour but d'analyser si oui ou non la construction d'un tramway moderne represente le meilleur moyen pour resoudre toutes sortes de problemes de la circulation. Les conclusions ne laissent pas de place au doute: la reponse est oui! Un tramway moderne, traversant le centre de la ville, constituerait une perspective d'avenir de haute qualite pour Luxembourg.
- 1996: La Chambre des Deputes charge le gouvernement de mettre en chantier le tramway moderne. Les premieres lignes devraient etre operationnelles en 2002.
- 1999: Dans le cadre de la decision en faveur de la construction de la "route du Nord", la Chambre des Deputes invite à nouveau le gouvernement à réaliser le tramway moderne.

L'avis de la population est plus que favorable, comme le demontrent de nombreuses enquetes effectuees par l'ILReS. La majorite des habitants du Luxembourg - et avant tout la grande majorite des jeunes - optent en faveur de la realisation d'un tramway moderne. Petit arriere-goût amer: 39 % des interrogés seulement (sondage en 1999) croient que le projet BTB deviendra realité.

Avant les elections nationales: Le Gouvernement, encore toujours favorable au projet BTB, se laisse influencer par la Ville de Luxembourg. On attend le resultat de nouvelles etudes - une etude de faisabilite et une analyse coûts-avantages sont commandées. La decision definitive doit etre prise sur base de ces etudes apres les elections.

Elections nationales et communales - la rupture

L'issue des elections nationales et communales a cependant entraîne des changements quant à l'acceptation du projet BTB. Le DP (parti démocratique) et des parties du CSV (parti chrétien-social) se sont prononcés contre.

- * Bien que l'etude de faisabilite et l'analyse coûts-avantages soient positives, le projet est mis en attente!
- * Le document "Mobiliteit.lu" prévoit une liaison par rail avec le quartier de Kirchberg, liaison qui contourne le centre de la ville. Le concept y relatif devra etre présenté vers la moitié de l'an 2002. La decision de commander du materiel moderne "train-tram" est prise - 15 unités doivent etre disponibles à partir de 2004.

La realite: Jusqu'à aujourd'hui aucun matériel n'a ete commande, aucune etude detaillee n'a ete presentee, aucun projet de loi n'a ete depose, suite aux avis favorables. Trois ans apres l'arrivee au pouvoir du gouvernement, aucun poste respectif n'a ete inscrit dans les planifications budgétaires pluriannuelles de l'Etat ...

Conclusion: La declaration du Premier ministre Jean-Claude Juncker: *"l'alternative au BTB ne pourra en aucun cas consister en la non-realisation du BTB"* risque de rester purement rhétorique. En effet, depuis que le BTB, un projet vraiment Oriente vers l'avenir, a ete mis en question, plus rien ne se passe ...

Outre quelques declarations tout à fait generales et quelques apparitions mediatiques "de poids", la politique des transports de l'Etat ne fait pas, pour l'instant, "le poids". La realisation de l'idée "tram-train" respectivement du concept "Mobiliteit.lu, la création d'un central de mobilité et d'un reseau de liaison ... rien que des voeux pieux!

Le tramway moderne - la solution d'avenir pour résoudre les problèmes de circulation

Les organisations soussignées restent convaincues qu'un tramway moderne représente plus que jamais la solution optimale dans le domaine de la mobilité. Les avantages sont et seront considérables :

- Le tramway représente une alternative très attrayante par rapport à la voiture. Selon des estimations, le nombre de trajets en voiture peut être diminué de 20.000 unités par jour.
- Les changements incommodes en cours de route appartiennent au passé! Comme tes liaisons sont optimisées, le passager peut atteindre le centre de la capitale ou le quartier de Kirchberg sans changer de moyen de transport, tout en réalisant un gain de temps important.
- La Silhouette de la ville gagne en attractivité, comme le démontre d'ailleurs l'exemple de Strasbourg. Le centre de la ville a été revalorisé par le plus en urbanité.
- Le tramway est un instrument de prédilection pour limiter le trafic. Il représente l'unique possibilité d'attaquer le mal à la racine au lieu de se limiter à traiter ses symptômes- en plus, il aide efficacement à réduire le nombre d'accidents.
- L'offre «bus» peut également être améliorée : les capacités libérées permettent de la réorganiser et de la renouveler.
- La qualité de la vie augmente: aller en tramway est beaucoup moins stressant que de se retrouver en plein milieu d'embouteillages; les riverains de rues très empreintées apprécient la réduction du trafic individuel.
- Les avantages pour le site sont multiples du point de vue économique: La Situation intenable sur les routes a de plus en plus de conséquences négatives sur l'économie - une expertise de la Chambre des Métiers confirme d'ailleurs cette constatation. Une alternative s'impose donc également dans un intérêt purement économique.

De nombreuses villes - citons en exemple Strasbourg, Sarrebruck, Grenoble et Nancy - ont opté pour un tramway moderne, Luxembourg cependant continue à hésiter et risque fortement de compromettre ses chances de réaliser un transport orienté vers l'avenir.



BTB 2002 : L'inauguration symbolique

- une expression de deuil, de colère et d'espoir

Si aujourd'hui de nombreuses associations procèdent à l'inauguration symbolique du BTB 2002, c'est qu'elles veulent rappeler à tous et à toutes la promesse du gouvernement, réitérée pendant de longues années, qu'en 2002 le premier tramway circulerait sur les rails de la ville de Luxembourg.

Qu'il n'en est pas ainsi démontre l'incapacité du gouvernement en matière de politique des transports.

Deuil, du fait que des intérêts particularistes ont pu prendre le dessus, que des arguments douteux (du genre « Nous ne voulons pas de "bas de gamme" en ville) ont réussi à faire enterrer une idée hautement positive et acceptée largement par la population.

Colère, du fait que la politique ne s'est pas montrée prête à poser les jalons pour l'avenir, d'assumer ses responsabilités vis-à-vis des générations futures et d'élaborer des solutions fondamentales dans le domaine des transports.

Espoir, du fait que la pression politique provoquée par la situation intolérable actuelle, aliée de pair avec l'appréciation des nombreux avantages d'un tramway moderne, vont finalement mener à la réalisation de ce projet.