

Mouvement Ecologique asbl  
Friends of the Earth - Luxembourg  
6, rue Vauban  
L-2663 Luxembourg



16/10/2003  
tél.: 43 90 30-1 (gréngen telefon)  
fax: 43 90 30-43 - e-mail: meco@emweltzenter.lu  
CCP: IBAN LU16 1111 0392 1729 0000  
BCEE: IBAN LU20 0019 1300 1122 4000

049/2003

Moderne Stadtbahn :

## **Ja zur Anbindung "Kirchberg" - nein zur Anbindung „Flughafen" als transportpolitische Priorität**

***Stellungnahme des Mouvement Ecologique zum Gesetzesprojekt  
5098 «projet de loi modifiant la loi du 70 mai 1995 relative à la  
gestion de l'infrastructure ferroviaire»***

Der Mouvement Ecologique begrüsst grundsätzlich, dass ein Gesetzesprojekt zur modernen Stadtbahn auf den Instanzenweg gebracht wurde und scheinbar kurz vor der Abstimmung steht.

Der Mouvement Ecologique bleibt in der Tat der Überzeugung, dass der Bau einer modernen Stadtbahn unerlässlich ist, um einen Qualitätssprung im öffentlichen Transport herbeizuführen.

insofern stellt sich der Mouvement Ecologique – der immerhin mit seiner Studie von 1992 von Prof. Knoflacher der Universität Wien «E modernen Tram fir Letzebuerg» mit am Ursprung der Idee der modernen Stadtbahn war - hinter das Projekt der Anbindung des Kirchbergs.

### **1. Für eine Anbindung des Stadtzentrums**

**Der Mouvement Ecologique bleibt aber weiterhin der Überzeugung, dass eine Anbindung des Stadtzentrums an die moderne Stadtbahn unerlässlich ist. Diese Anbindung wird, auch wenn sie derzeit nicht in Planung ist, mittel- bis langfristig umgesetzt werden müssen.**

Positiv ist in diesem Zusammenhang, dass scheinbar auch der Staatsrat der Überzeugung ist, diese Trasse durch das Stadtzentrum müsse gebaut werden. Zitiert sei aus dem Gutachten des Staatsrates vom 10. Juli zum vorliegenden Gesetzesprojekt: «*Est-ce que le projet dit "BTB", dont les études*

*préalables étaient assez avancées, n'aurait pas pu être réalisé à moindre coût, tout en permettant une connexion directe au centre de la Ville de Luxembourg? »*

Sogar die Handelskammer scheint einen Sinneswandel vollzogen zu haben und spricht sich für diese Anbindung des Stadtkerns aus. Zitiert sei aus dem Gutachten vom 17. März 2003: *«Les auteurs du projet de loi prévoient la possibilité d'un aménagement ultérieur d'une extension du train-tram vers la Ville haute. Aux yeux de la Chambre de Commerce, il est crucial de prévoir d'ores et déjà un tel raccordement dans la première phase du projet, En effet, sans le raccordement du centre-ville au réseau projeté, le projet perd une part déterminante de son attrait et toute sa raison d'être, puisque son utilité par rapport aux modes de transport en commun actuels serait proche de zéro.» ... «Compte tenu des appréhensions avancées ci-dessus, la Chambre de Commerce plaide pour une version allégée du projet, échelonné en trois phases. La première phase ... consiste à relier Dommeldange au Kirchberg/FLEt à raccorder par la même ligne directement la Ville de Luxembourg via le pont Grand-Duchesse Charlotte.»*

**An der Anbindung an das Stadtzentrum führt kein Weg vorbei.** *Wobei der Mouvement Ecologique sich mit allem Nachdruck für eine oberirdische Variante und gegen das sogenannte BB-Projekt äussert (siehe Kurzstellungnahme anbei).*

## **2. Die Anbindung des Flughafens stellt keine transportpolitische Priorität dar - für ein "Splitting" des Gesetzesprojektes**

Das vorliegende Gesetzesprojekt sieht den Bau folgender zwei Linien vor: 6,4 km neue Schiene zwischen Bahnhof-Kirchberg sowie 8,4 km in Richtung Findel. Dies zu einem Kostenpunkt von insgesamt 389.680.000 Euro, wobei gemäss Gesetzesprojekt in etwa 200.000.000 Euro auf die Anbindung des Flughafens entfallen würden.

**Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, dass die Anbindung des Flughafens aus transportpolitischer Sicht zu diesem Zeitpunkt absolut keine Priorität darstellt. So wichtig die Anbindung des Kirchbergs via Dommeldingen ist, so umstritten ist jedoch jene an den Flughafen.**

**Sogar gemäss den eigenen Aussagen der Autoren des Gesetzesprojektes ist lediglich mit 1.800 Personenbewegungen von Findel in Richtung Bahnhof und 600 Personen in Richtung Kirchberg an Werktagen zu rechnen.**

**Vergleicht man diese Zahlen mit jenen potenziellen Benutzern anderer Trassen, so liegt die Schlussfolgerung auf der Hand:**

**Es gilt in der Tat bei knapperen Haushaltsmitteln die richtigen Prioritäten zu setzen und weitaus wichtigere Realisierungen anzugehen, die vor dieser Trasse umgesetzt werden müssen, die nunmal nur für eine begrenzte Zahl von Kunden von Vorteil wäre.**

**Und es muss auch möglich sein, im Transportbereich - vor allem angesichts begrenzter budgetärer Mittel - Prioritäten zu setzen.**

**Spricht man nicht in aller Offenheit auch über budgetäre Voraussetzungen, so wird diese Regierung zwar theoretisch eine Vielzahl an Gesetzesprojekten im Transportbereich**

verabschiedet haben, deren Umsetzung aber wird nicht oder nur sehr verspätet erfolgen. Eine derartige Vorgehensweise würde reine Augenwischerei der Bevölkerung darstellen.

Fakt ist, dass alle Ankündigungen dieser Regierung im Transportbereich und Aussagen wie jene *"Diese Regierung wird als erste seit Jahren wieder Schienen verlegen"* noch nicht in die Praxis umgesetzt wurden. Denn de facto erfolgte in der Praxis noch kaum etwas - diverse bereits beschlossene Projekte scheinen einer Umsetzung zu harren. Daran kann auch die knappe 1 km Verlängerung nach Volmerange nichts ändern.

So drängt der Mouvement Ecologique - aus transportpolitischer aber auch aus finanzieller Sicht - auf eine Prioritätensetzung auf der Ebene des Ausbaus / Umgestaltung des Schienennetzes.

Dies bedeutet für das vorliegende Gesetzesprojekt, dass ein Splittinq durchgeführt werden muss: Verabschiedung der Strecke Kirchberg - Hintenanstellung und noch keine definitive Entscheidung betreffend die Anbindung des Flughafens.

### 3. Für die Umsetzung und konkrete Finanzierung prioritärer Projekte im Schienenbereich

Der Mouvement Ecologique plädiert, neben der zu stimmenden Tramstrecke Kirchberg, für eine Prioritätensetzung betreffend den Ausbau des Schienennetzes und für eine kurzfristige Klärung vor allem der Finanzierung folgender z.T. bereits gestimmter Projekte gewährleistet wird so u.a.:

- Die Zweigleisigkeit der Trasse Luxemburg-Petingen ist eine unerlässliche Voraussetzung für eine verbesserte Anbindung der Grenzregionen und des Südens des Landes, u.a. da die heutige Strecke bereits jetzt überlastet ist.

Diese Zweigleisigkeit wurde zwar theoretisch im Rahmen des "fonds du rail" zurückbehalten. Es scheint jedoch so, dass deren Realisierung aus budgetären Gründen verschoben werden soll. Kostenpunkt 319.920.000 Euro.

- Ausbau des Bahnhofs Luxemburg: Dieses Projekt wird zwar immer wieder andiskutiert, jedoch gibt es unseren Informationen zufolge noch keine finanzielle Grundlage für diese Arbeiten. Dabei ist der Bahnhof der Dreh- und Angelpunkt schlechthin für eine Optimierung des Schienenverkehrs. Der heutige Bahnhof ist überlastet, die Quais sind kaum noch zeitgemäss, weitere Züge / Stadtbahnen können kaum hierüber transferiert werden. D.h. jede Massnahme zum Ausbau / zur Verbesserung des Schienennetzes setzt gleichzeitig auch systematische Umgestaltungsmassnahmen des Bahnhofs, der derzeit einen gewissen "goulot d'étranglement" darstellt, voraus. Nicht zuletzt wird er wohl auch deshalb in "mobilitéit.lu" erwähnt. (102.570.000 Euro)
- Neubau des "Viaduc" : Auch der Neubau des Viaduc ist unerlässlich, soll der Schienenverkehr ausgebaut werden. Kostenpunkt : 1 5.917.755 Euro
- Bau einer zusätzlichen Verbindung Bettemburg-Luxemburg: Diese muss unbedingt realisiert werden, um ab dem Jahre 2007 den TGV-Est-Anschluss zu ermöglichen sowie den zahlreichen Grenzpendlern aus Frankreich die nötige Kapazität anbieten zu können,

andernfalls die **Autobahn und Strassen nach dem Süden des Landes** weiterhin und **noch zusätzlich verstopft** werden.

- **Es darf zudem** nicht sein, dass wegen **grösserer Projekte die vorgesehenen Instandsetzungs-Arbeiten am bestehenden Schienennetz vernachlässigt** würden.
- Der Mouvement Ecologique misst ebenfalls **der «Antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie» eine Bedeutung** bei. Kostenpunkt : **94.450.000 Euro**.
- **Bleibt die Rolle des Staates bei der Finanzierung des neuen CFL-Materials zu klären.**

## Schlussfolgerungen

Während **Jahrzehnten hat der Luxemburger** Staat die finanziellen Mittel recht einseitig **in den** Ausbau des Strassennetzes investiert. Dies mit den bekannten recht verheerenden Konsequenzen, was die **heutige Situation im Transportbereich** und auf **der** Ebene der CO2-Emissionen betrifft.

Deshalb ist die Zeit überfällig, wo **auch** bewusste Entscheidungen im Sinne des Schienenverkehrs **durchgeführt** werden müssen. Der Mouvement Ecologique **tritt** dafür ein, **dass massiv in den Ausbau der Eisenbahn-Infrastrukturen investiert wird.**

Es wäre jedoch **blauäugig zu meinen, die** budgetären Mittel wären **unbegrenzt.**

**Es gilt auch im Bereich der Schieneninfrastrukturen Prioritäten zu setzen, zu analysieren, welche Trassierungen den grössten Nutzen haben. Dazu gehört derzeit die Anbindung des Flughafens nicht, andere Projekte sollten eine weitaus höhere Priorität geniessen. Nicht nur aus finanzieller Sicht, sondern auch aus transportpolitischen Überlegungen.**

Deshalb fordert der Mouvement Ecologique die Abgeordnetenkommission auf:

- **einerseits das vorliegende Gesetzesprojekt betreffend die Stadtbahn in zwei zu teilen**
- **andererseits der Regierung die Mittel für den pluriannuellen Finanzplan der z.T. bereits beschlossenen Ausbau / Unterhaltsprojekte des Schienennetzes zur Verfügung zu stellen**
- **das Transportministerium aufzufordern, einen konkreten und operationeilen Zeitplan mit Prioritätensetzung für den Ausbau des Schienennetzes vorzulegen.**