

Landesplanerische Herausforderungen verlangen
eine offensive Gesamtverkehrspolitik

BTB-Konzept aktueller denn je!

Dezember 2000

1. Verkehrsproblematik an ihren Wurzeln angehen

- Für einen Qualitätssprung in Landesplanung und Transportpolitik

Aufgrund der Luxtraffic-Studie wird seit 1993 offiziell über den Bau einer modernen Stadtbahn in Luxemburg diskutiert. Zahlreiche Studien wurden durchgeführt, die allesamt zum Schluß kommen, diese Stadtbahn habe landesplanerische und verkehrspolitische Vorteile. Die technische Machbarkeit wird im Detail untersucht, der Ziel- und Quellverkehr analysiert – ebenso wird der wirtschaftliche Nutzen berechnet.

Entsprechend hoch ist auch in Umfragen die Akzeptanz für diese Stadtbahn... Vor allem Jugendliche begrüßen zu einer erdrückenden Majorität ausdrücklich die Einführung einer modernen Regionaltram - generell sprachen sich regelmäßig eine deutliche Majorität der EinwohnerInnen dafür aus. Doch nur eine Minorität traute der Politik überhaupt zu, sie würde dieses zukunftsweisende Projekt auch tatsächlich umsetzen. BürgerInnen mit Weitsicht?!

Auch der Staatsminister äußerte sich wiederholt mit aller Entschiedenheit, daß dieses Transportmittel notwendig sei - in den Diskussionen um den Bau der Nordstraße wird gar die Regionaltram den Umweltorganisationen als «Kompensation» in Aussicht gestellt ...

Der Geschäftsverband der Stadt Luxemburg sowie Vertreter des Individualverkehrs (vor allem der Automobilclub) stell(t)en sich jedoch gegen diese Neuerung. Mit Erfolg: PolitikerInnen der Stadt Luxemburg schwenken auf diesen Kurs ein und sperren sich gegen den Bau einer Stadtbahn durch das Stadtzentrum. Aufgrund des politischen Drucks gibt die Transportministerin eine erneute Studie über den wirtschaftlichen Nutzen der Tramlinie in Auftrag. Die Gegner der Trambahn durch das Stadtzentrum fühlen sich durch das Resultat der Gemeindewahlen in der Stadt Luxemburg bestätigt.

Gleichzeitig aber spitzt sich die Verkehrssituation auf tragische Art und Weise zu: Die Straßenbauverwaltung geht davon aus, daß nach der Eröffnung der Nordstraße das Kirchberger Plateau, aber auch verschiedene Stadtviertel, noch mehr Verkehrsprobleme als bisher kennen werden. Aufgrund des überlasteten «Contournement» würden, so die Studie, verstärkt Schleichwege durch die Stadt selbst gesucht werden. Gleichzeitig zur umstrittenen Ostvariante der Nordstraße wird eine «kleinere» Westvariante beschlossen – an einen Ausbau der Arloner Autobahn auf 3 Spuren wird gedacht.

Darüberhinaus wird in verkehrspolitischen Diskussionen immer offensichtlicher, daß vor allem auch der grenzüberschreitende Verkehr eines der Hauptprobleme darstellt. Dieser belastet – wie eine Studie im Auftrag des Mouvement Ecologique aufzeigte – im Süden des Landes zu Spitzenzeiten bereits heute zu $\frac{3}{4}$ das Autobahnnetz, im «modal split» des grenzüberschreitenden Verkehrs überwiegt bei weitem der Individualverkehr (siehe Unterlagen und Statistiken).

Die steigende Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen in Luxemburg werden die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen.

Parallel erstellt das Landesplanungsministerium Leitlinien für die Landesplanung, den sogenannten «programme directeur», die CFL erstellt einen Prioritätenplan für die Verbesserung des Eisenbahnnetzes («programme directeur ferroviaire»), in der Abgeordnetenversammlung werden im Rahmen des «Fonds du Rail» entsprechende wichtige Prioritäten entschieden.

Im Süden des Landes wird mit Konsequenz das Projekt der Revalorisierung der Industriebrachen und besonders von Esch-Belval vorangetrieben: Dezentralisierung scheint das Schlagwort der Stunde zu sein. Dementgegen aber wird aus einem Zwischenbericht zum Ausbau des Flughafenareals ersichtlich, daß eine weitere Zentralisierung in der Stadtperipherie von bestimmter Seite vorangetrieben wird, mit allen negativen Konsequenzen, die ein solch umstrittenes Vorhaben mit sich bringen würde.

Luxemburg steht also aufgrund wachsender Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen sowie dem politisch erklärten Ziel der Dezentralisierung und der steigenden Bedeutung der Grenzregionen vor großen landesplanerischen Herausforderungen. Die verkehrspolitische Problematik ist vor diesem Hintergrund zu sehen.

In einer Zeit, in der also weitsichtiges Handeln und tiefgreifende Maßnahmen verlangt sind, werden seitens des Transportministeriums zwei Dokumente vorgelegt, welche diese Verbindung von landesplanerischen und verkehrspolitischen Aspekten zum allergrößten Teil außer Acht lassen.

- Statt durch den konsequenten Einsatz eines neuen Transportmittels auf der Basis des «Bunn-Bus-Tramsystems» eine fundamentale Veränderung des «modal-split» herbeizuführen, wird das Hauptaugenmerk auf eine Linie gelenkt, die bis dato eher als «Nebenprodukt» einer modernen Stadtbahn angesehen wurde.
- Statt eine Dezentralisierung in Richtung Süden bzw. Industriebrachen zu fördern, wird ausschließlich eine weitere Fokussierung auf die Peripherie der Stadt Luxemburg betrieben.

Man muß sich diesen politischen Widerspruch vor Augen halten! Es ist ernüchternd, daß von einem Ministerium in einer Phase, wo grundsätzliche Verbesserungen notwendig wären, mit einem derartigen Understatement die Diskussion z.T. auf Nebenaspekte verlagert wird, die keine Lösung für die grundsätzlichen Fragestellungen bringen wird!

Notwendig wären weitaus tiefgreifendere politische Weichenstellungen:

- Prioritäre Berücksichtigung landesplanerischer Aspekte: Jedwede verkehrspolitische Maßnahme muß in ein landesplanerisches Konzept eingebettet werden, das schlußendlich auch Ernst macht mit der vielgepriesenen Dezentralisierung. Wer z.B. den Industriebrachen tatsächlich neues Leben einhauchen will, der muß dieser Region eine gute Anbindung an die öffentlichen Transportmittel sichern – und hier nicht nur mit dem Kirchberg, sondern mit dem Verwaltungszentrum, mit dem Stadtkern. Dies entsprechend den Vorgaben des «projet de programme directeur d'aménagement du territoire».
- Luxemburg braucht ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept – braucht verkehrspolitische Zielsetzungen: Das Regierungsprogramm benennt eine Reihe von verkehrspolitischen Maßnahmen. Es ist schlichtweg die Pflicht des Transportministeriums, diese mit Konsequenz umzusetzen - denn nur dann wird es gelingen, eine tiefgreifende Verbesserung der Verkehrssituation herbeizuführen. Punktuelle Maßnahmen - sei es der Bau von Umgehungsstraßen oder aber die Anbindung einer Stadtbahn an das Findelareal - werden keine grundlegende Lösung ermöglichen. Es gilt hier das Primat der Politik wiederherzustellen und auch verkehrspolitische Ziele festzulegen. Dies im Rahmen eines strategischen Gesamtverkehrskonzeptes, das auch deutliche Vorgaben bezüglich des angestrebten Modal-Splits macht und u.a. folgende Elemente beinhaltet:
 - * Erstellung des «plan sectoriel transport» in enger Zusammenarbeit zwischen Transport- und Innenministerium
 - * Bildung eines Verkehrsverbundes
 - * Schaffung einer Mobilitätszentrale, die auch eine offensive Rolle im Sinne des Umweltverbundes übernimmt
 - * konsequenter Ausbau vor allem der Eisenbahn-Verbindungen mit den Grenzregionen / Verbesserung der Schieneninfrastruktur

Ohne eine derartige Gesamtstrategie werden alle verkehrspolitischen Einzelprojekte – auch eine Stadtbahn – reine Makulatur bleiben!

2. BTB-Projekt volkswirtschaftlich rentabel! - Analyse der sozio-ökonomischen Studie

Bereits im Rahmen der Luxtraffic-Studie wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse für das BTB-Projekt durchgeführt. Diese Analyse war positiv. Trotzdem wurde eine weitere sozio-ökonomische Studie in Auftrag gegeben, die nunmehr vorliegt. Eine detaillierte Analyse der Vorgehensweise und der Resultate erweist sich als sehr nützlich.

Die volkswirtschaftlichen Berechnungen der Studie belegen ohne wenn und aber, daß sich das BTB-Konzept als volkswirtschaftlich rentabel erweist bei einer Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen, die dem Modell „Hoch“ der Statec-Prognosen entspricht! Die aktuelle bzw. mittelfristig absehbare Bevölkerungsentwicklung entspricht – und überschreitet derzeit sogar teilweise – die Prognosen des Szenarios „Hoch“.

Daß die Regierung davon ausgeht, daß dieser Trend mittelfristig effektiv anhalten wird, geht u.a. aus den Prognosen hervor, die im Rahmen der Diskussion über das Sozialversicherungswesen vor kurzem in der Abgeordnetenkommission als Grundlage dienten (Studie des „Bureau International du Travail“)

Eine objektive Leseart der Studie würde demnach nur eine Schlußfolgerung zulassen: das BTB-Projekt soll realisiert werden.

Daß die Rentabilität nachgewiesen werden konnte, ist umso bemerkenswerter, da gewisse Prämissen der Studie als fragwürdig zu betrachten sind und zuungunsten der Stadtbahn ausgelegt waren. Zwei Beispiele:

- Günstigere Rahmenbedingungen bei der Variante O+ angenommen, als beim Projekt BTB:
In der Analyse werden bei der Variante O+ bestimmte generelle Verbesserungen an den Verkehrsinfrastrukturen einbezogen, die nicht beim BTB-Projekt berücksichtigt wurden, und unabhängig von der Fragestellung BTB oder Variante O+ realisiert werden könnten (z.B. verbesserte Anbindung der „Cloche d'Or“).
- Problematische Berechnungsgrundlagen: Einige Beispiele:
 - * Gemäß den Autoren verbraucht ein Wagen im Durchschnitt lediglich 7 l Benzin und 5 l Diesel ... Dies ist sicherlich so nicht zutreffend und reduziert den Kostenvorteil der Stadtbahn - vor allem wenn man zusätzlich, wie dies hier der Fall ist, von überalterten billigen Benzinpreisen ausgeht;
 - * Die Unfallwerte der Stadtbahn wurden vor allem in Referenz zu einer Stadtbahn ohne systemeigenes Schienennetz durchgeführt, was beim BTB nicht der Fall ist. Auch diese Annahme verfälscht den Vergleich.
 - * Bei der Berechnung der Variante O+ werden die Kosten des Straßenbaus, die Beförderungsqualität ... nicht berücksichtigt. Auch dies beeinflusst den Vergleich zuungunsten der Stadtbahn.

3. Realisierung der Null-Plus Variante - fragwürdig aus technischer Sicht!

- Obwohl in der Luxtraffic-Studie ausführlich untersucht wurde, daß aus verkehrspolitischer Sicht der Bau einer Stadtbahn die sinnvollste Lösung ist
- Mit der vorliegenden sozio-ökonomischen Studie erneut der Nutzen der Stadtbahn aufgezeigt wurde

wird vom Transportministerium die Realisierung einer 0+ Variante – die bereits in der Luxtraffic-Studie als wenig sinnvoll angesehen wurde – ins Auge gefaßt.

Ein direkter Zusammenhang zwischen den neuen Trassenvorschlägen des Transportministeriums und den Resultaten der sozio-ökonomischen Studie besteht somit nicht oder nur in einem sehr begrenzten Ausmaß!

Stellen sich in der Konsequenz folgende Fragen:

- ist diese Variante überhaupt technisch machbar?
- und stellt sie eine Verbesserung der Verkehrssituation dar?

Die Antwort auf beide Fragestellungen ist eindeutig nein! Folgende Beispiele sprechen Bände:

Eines der wesentlichen Argumente für den Bau einer Stadtbahn durch den Stadtkern ist die These, daß bereits heute eine fast unzumutbare Kolonne von Bussen in den Spitzenstunden die Hauptachsen der Stadt belastet. Dadurch macht sich der Bus selber unattraktiv: die Busse behindern sich gegenseitig und verursachen Verspätungen. In der 0+-Variante wird nunmehr ein Ausbau der Busse vorgeschlagen, vor allem sollen verstärkt Gelenkbusse fahren.

Erhebliche Zweifel bestehen, ob ein solcher Ausbau des Bussystems praktisch machbar ist:

- Die 0+-Variante würde u.a. dazu führen, daß in etwa 80 Gelenkbusse stündlich fahren würden und darüber hinaus noch die RGTR-Busse, schätzungsweise entsprechend insgesamt 120 Busse stündlich. Dies würde – angesichts der Ampelzeiten usw. – dazu führen, daß in Spitzenstunden entsprechend Kolonnen von 3-4 Bussen an Ampelanlagen, Quais ... entstehen würden. 4 Gelenkbusse aber entsprechen 80m-Kolonnen, ein Ausbau diverser Quais drängt sich auf.
- Die Kapazitätsgrenzen der Straßen, die bereits heute im Busbereich eindeutig überlastet sind, werden definitiv überschritten werden.
- Die Berechnungen gehen zudem von einer gleichgewichtigen Verteilung der Kunden auf alle Buslinien aus, was nicht der Fall ist. Verschiedene sind weniger, andere mehr besetzt. D.h. in Spitzenstunden müßten noch mehr Busse eingesetzt werden, als in der 0+-Variante angegeben, um die dargestellten Resultate erreichen zu können ...

Die Gefahr ist demnach groß, daß:

- die 0+-Variante technisch überhaupt nicht machbar ist
- zu Spitzenstunden Busse noch mehr als heute Leute stehen lassen, da sie ganz einfach überlastet sind
- der Fahrkomfort substantiell abnehmen wird
- die Straßen hoffnungslos verstopft sein werden und die Busse sich gegenseitig schlichtweg blockieren.

Ein interessanter „fait divers“ am Rande...

Für die Stadtbahn wurde eine Studie angefertigt, in der der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erbracht sowie mittels Simulationen des Verkehrsverlaufs an Kreuzungen die Durchführbarkeit des Projektes dargelegt werden mußte. Eine vergleichbare Studie für den Ausbau des Busnetzes wurde in Auftrag gegeben, in der die Frage geklärt werden sollte, ob die Kapazität des Straßennetzes ausreicht, wenn das Bussystem systematisch ausgebaut werden würde. Während die Studie für die Stadtbahn vorliegt und positiv verlaufen ist, läßt diejenige für das Bussystem immer noch auf sich warten. Wie dem Mouvement Ecologique zugetragen wurde, wurde rezent der diesbezügliche Auftrag sogar zurückgezogen. Warum wohl? Etwa weil die Studie unweigerlich zu der Schlußfolgerung kommen würde, ein weiterer Ausbau der Buskapazitäten wäre in dieser Form nicht machbar?

4. Geplante Trassenführung Findel-Kirchberg zu diesem Zeitpunkt keine verkehrspolitische Priorität!

Ohne die eindeutigen Schlußfolgerungen der Kosten-Nutzen-Analyse für den Bau der Stadtbahn gemäß dem Luxtraffic-Modell zu berücksichtigen, legt das Transportministerium nun Vorschläge für neue Varianten einer Eisenbahn- / Straßenbahntrasse vor, die das Stadt-Zentrum «umfahren» soll.

Es gilt die geplante Verbindung Bahnhof-Findel bzw. Bahnhof-Kirchberg differenziert zu bewerten:

Auf den ersten Blick ist das Projekt eines Ausbaus der Schieneninfrastruktur grundsätzlich zu begrüßen. Während aber die Verbindung Bahnhof-Kirchberg auch in der Luxtraffic-Studie als prioritäres Ziel angesehen wurde, wird eine Anbindung des Flughafenareals wohl erst mittel- bzw. langfristig Sinn machen. Der Mouvement Ecologique möchte in der Tat Bedenken äußern in bezug auf eine etwaige Priorität für diese Trasse zu diesem Zeitpunkt.

1. Verkehrspolitische Prioritätensetzung in bezug auf die Schienen-Infrastruktur gewährleisten

Die Findel-Anbindung wurde von allen Fachleuten eher als ein «Nebenprodukt» des Stadtbahnprojektes durch das Zentrum angesehen, niemals jedoch als ein Ziel an sich. Auch wenn mittel- bis langfristig ein derartiger Anschluß Sinn machen kann, so gibt es doch derzeit drängendere Probleme bzw. wichtigere Projekte, die es anzugehen gälte und die einen weitaus größeren verkehrspolitischen Impakt hätten. Hier vor allem

- Erhöhung der Transportkapazitäten auf den Hauptachsen Süden - Zentrum in bezug auf die Anbindung der Grenzregionen an die öffentlichen Verkehrsmittel;
- Anbindung bestehender wichtiger Zentren mit hohem Arbeitsplatzpotential sowie potentieller Zentren - die den Vorgaben der Landesplanung der Dezentralisierung entsprechen - an das Konzept einer modernen Stadtbahn (wie Clôche d'Or, «Geesseknäppchen») – so wie sie z.T. in der zweiten Phase des BTB-Konzeptes vorgesehen war;
- Umsetzung der im Rahmen des Investitionsprogrammes über den «Fonds du Rail» (siehe Anlage) festgelegten Prioritäten im Bereich des Ausbaus der öffentlichen Transportmittel zu respektieren und darüberhinaus Berücksichtigung wichtiger Elemente des «Programme directeur ferroviaire 21» der CFL. In letzterem wurde z.B. - im Gegensatz zum Investitionsprogramm betreffend den «Fonds du rail», der im Mai dieses Jahres in der Abgeordnetenkammer zurückbehalten wurde - eine Direktverbindung Esch/Alzette – Luxemburg vorgeschlagen, was für die Verbesserung des Schienenverkehrs von grundsätzlicher Bedeutung ist. So darf nach Ansicht des Mouvement Ecologique der Trassenverlauf auf keinen Fall zu einer Verschiebung der geplanten Investitionsprioritäten im Schienenverkehr führen.

Diese Projekte sollten nach Ansicht des Mouvement Ecologique in dieser Phase eine weitaus stärkere Priorität als eine kurzfristige Anbindung des Flughafenareals genießen, weil sie bereits existierende Bedürfnisse erfassen. Sie sind in der Tat von strategischer Bedeutung für die Entwicklung des öffentlichen Transportes in Luxemburg und im übrigen die Voraussetzung dafür, daß die vom Transportministerium geplante neue Trasse Richtung Findel überhaupt attraktiv sein kann.

Es würde verkehrspolitisch wenig Sinn machen, wenn zu diesem Zeitpunkt Gelder und Kraft in den Ausbau einer Linie investiert werden würden, die im Verhältnis zu anderen Projekten einen geringeren Nutzen hätte.

Eine zeitliche Hierarchie und Staffelung der Investitionen ist notwendig.

2. Verkehrspolitische Doppelstrategie auf Kirchberg und Findel beenden

In der Konsequenz gilt es auch grundsätzliche verkehrspolitische Maßnahmen zu treffen, die eine Verbesserung des «modal split» zugunsten des öffentlichen Verkehrs bewirken.

Die Tatsache, daß bis 2015 – laut Zwischenbericht zum neuen Flächennutzungsplan - die Anzahl der Parkplätze allein auf Findel von derzeit 7.887 auf 18.850 (!) erhöht werden soll, zeigt die völlige Absurdität der Situation auf. Eine vergleichbare Situation ist auch auf dem Plateau Kirchberg festzustellen, wo u.a. in Zusammenhang mit der Verwirklichung neuer öffentlicher und privater Investitionsvorhaben tausende zusätzlicher Parkingplätze eingeplant sind.

Entwicklung der Parkplatz-Situation auf «Findel» gemäß Zwischenbericht zum «plan d'occupation du sol» für das Flughafengebiet:

	Capacité actuelle Horizon 2000	Capacité future Horizon 2015
Aérogare	3.217	8.000
Zoning aéroportuaire	1.670	3.350
Zones d'activités Aéroportuaire	3.000	7.500
<hr/>		
Total	7.887	18.850

Wie soll sich aufgrund eines solchen Doppelspiels der Bau einer Eisenbahn- oder Tramtrasse überhaupt als wirtschaftlich erweisen können und zu einer Verbesserung des «modal split» beitragen können?

Der Nutzen einer solchen Verbindung für Flughafen-Passagiere ist angesichts der erwähnten hohen Anzahl von neu geplanten Parkplätze auf Findel mehr als fraglich und würde wohl nur bei hohen Parking-Gebühren auf Akzeptanz stoßen.

3. Anbindung des Findel-Gebietes vor dem Hintergrund des geplanten Ausbaus hinterfragen

So sinnvoll eine Eisenbahnverbindung zum Findel auch mittelfristig sein kann: es darf nicht sein, daß ein solcher Vorschlag für den massiven Ausbau des Flughafenareals (mit seinem Impact auf die Lebensqualität der Anwohner) mißbraucht wird bzw. eine weitere Zentralisierung der Aktivitäten im tertiären Sektor in der Peripherie der Stadt Luxemburg zur Folge hat. Mouvement Ecologique und Interessenvereine aus Luxemburg-Stadt bzw. Umgehend jedenfalls wehren sich gegen eine weitere Beeinträchtigung der Lebensqualität im Zentrum durch einen Ausbau zu einem Mega-Flughafen.

Dabei liegt der Verdacht jedoch sehr nahe, daß eine gewisse Verbindung zwischen dem geplanten Ausbau des Flughafenareals und der vorgeschlagenen Straßenbahntrasse liegt. Denn in der Studie zur Findeltrasse von Eisenbahn / Tram wird der Ausbau des Flughafenareals als allererster Punkt angeführt! Und im Zwischenbericht zum Ausbau des Flughafenareals seinerseits wird dargelegt, die Straßenbauverwaltung gehe von einem totalen Verkehrskollaps u.a.aufgrund der Einmündung der Nordstraße auf Kirchberg aus - ein weiterer Ausbau des

Flughafenareals wäre entsprechend verkehrstechnisch nur mittels einer Straßenbahn realisierbar.

Außerdem scheint festzustehen, daß die Anbindung nur dann volkswirtschaftlich Sinn macht, wenn das Flughafen-Areal bzw. besonders das Cargo-Zentrum und die Aktivitätszonen massiv ausgebaut werden, da ansonsten kein ausreichender Bedarf für diese Anbindung bestehen könnte.

Stellt sich darüber hinaus die Frage, ob eine Ausweitung u.a. der Aktivitätszonen in der Stadtperipherie aufgrund der politischen Absichtserklärungen zugunsten einer Dezentralisierung der Aktivitäten u.a. in Richtung Süden (Industriebrachen) überhaupt angebracht ist? Daß die gewünschte Dezentralisierung, besonders in Zusammenhang mit der Revitalisierung der Industriebrachen im Süden, für verschiedene noch in weiter Ferne zu sein scheint, beweist die Aussage von Transportminister H.Grethen in der Abgeordnetenversammlung in bezug auf die Zuganbindung von Esch-Belval: «Dat do ness en Zuch fiert, dat erliedt kee méi vun eis heibannen» (sinngemäß zitiert). Der Zwischenbericht über den geplanten Ausbau des Findels bestätigt im übrigen die geäußerten Befürchtungen.

5. Die Folgen einer „Stadtumfahrung“ aus der Sicht der Verkehrspolitik und der Stadtentwicklung

Ob die geplante Trasse tatsächlich in dieser Form eine Lösung für die bestehenden Probleme darstellt, muß noch belegt werden. Als Mouvement Ecologique sehen wir in einer ersten Analyse deutliche Nachteile:

- Die geplante Linie Bahnhof-Findel-Kirchberg berücksichtigt nicht ausreichend die Verkehrsströme: Auch ohne weitere Studien ist ersichtlich, daß die Trasse a priori nicht den starken Fahrgastströmen und der Nachfrage folgt, die z.B. in Richtung Stadt-Zentrum, Limpertsberg, Cloche d'Or führen. Vor allem auch für den Schülertransport wird keine Verbesserung erreicht.

Die Regionaltram laut BTB-Konzept folgte immerhin den dichtesten Nachfrageströmen und damit auch den Achsen, die heute das Rückgrat des ÖV-Netzes bilden. Wenn das Nutzen-/Kosten-Verhältnis eines solchen Projektes bereits von bestimmten Kreisen angezweifelt wurde, wie kann die Wirtschaftlichkeit dieser Trasse dann erwartet werden?

Zu keinem Zeitpunkt wird in der Studie überhaupt angeführt, welche VerkehrsteilnehmerInnen aus dem Projekt welchen Nutzen ziehen würden und welches das vorauszusehende Fahrgastpotential ist. Der Anspruch der an das BTB-Projekt schon in einer frühen Phase gestellt wurde, gilt hier scheinbar nicht.

Außerdem besteht die Gefahr, daß aufgrund der ungünstigen Trassierung zu wenige Kunden das Angebot nutzen und entsprechend ein weiterer Ausbau der Stadtbahn in Frage gestellt wird. Eine fehlende Attraktivität würde jedoch die langfristige Umsetzung des Projekts in anderen Stadtbereichen in Frage stellen. Nichts könnte einer umstrittenen Stadtbahn mehr schaden als ein Mißerfolg bei der ersten Etappe. Auch wenn die Strecke nicht unbedingt die zentrale Achse befahren würde, so müßte sie aber zumindest zeigen, daß das System Erfolg hat und ein gutes Nutzen/Kosten-Verhältnis aufweist. Genau das riskiert aber bei der Findel-Trassierung nicht der Fall zu sein.

- Das Problem der begrenzten Buskapazitäten bleibt weiterhin bestehen: Bereits jetzt sind die Buskapazitäten in Spitzenstunden überlastet. Hierzu bietet die neue Trasse keine Lösung! Eine Stadtumfahrung wird kaum einen Bus auf der Achse Bahnhof-Innenstadt ersetzen.
- Der Individualverkehr in der Stadt wird nicht reduziert – es erfolgt keine Steigerung der Urbanität: Eine dringend erforderliche Entlastung von den endlosen Autobuskolonnen wird somit nicht eintreten. Die Chance, die „avenue de la liberté“ zu entlasten und damit auch für den Einkauf wieder attraktiver zu gestalten, wird bis auf Weiteres vertan. Nur eine zentrale Tramlinie liefert die einmalige Chance, den Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren, also dort, wo sich seine schädlichen Wirkungen am unangenehmsten bemerkbar machen. Das Verkehrsaufkommen wird, wenn überhaupt, auf peripheren Straßen gesenkt. Der geplante Tunnel wird weiteren Transitverkehr durch die Stadt selbst anziehen – ein städteplanerisch völlig überholte Idee. Die Chance zu einer Umgestaltung zentraler Straßen und Plätze, zu einer Aufwertung der Lebensqualität und damit der Attraktivität der Stadt selbst wird damit vertan.
- Schwächung der Innenstadt / Ausblutung des Stadtkerns zugunsten der Peripherie: Statt die Position der Innenstadt zu bestätigen und zu stärken, würde die Tramlinie Findel ihre zentrale Funktion weiter aufweichen. Es würde vielmehr eine weitere Aufwertung des Kirchberger Viertels und des Flughafenareals stattfinden, auf Kosten des Zentrums der Stadt Luxemburg. Sie schwächt somit die zentrale Funktion der Altstadt, wobei die

Aufwertung in diesem Ausmaß von peripheren Stadtteilen (Kirchberg, Flughafen) einer gesunden Stadtentwicklung entgegen wirkt.

De facto würde der öffentliche Transport versuchen dem typischen Verlauf des Autobahnnetzes zu folgen und damit ein Wettrennen beginnen, das er von vorne herein schon verloren hat. Die Stärke des öffentlichen Transportes lag noch nie in tangentialen Verbindungen, sondern auf den radialen Achsen zur Innenstadt.

Bei der Lektüre der Dokumente wird man den Eindruck nicht los, als ob die Autoren der Studie selbst nicht daran glauben, daß das geplante Projekt eine Stadtbahn durch die Stadt ersetzen kann. Oder wie sonst ist folgende Aussage in der Schlußfolgerung zu bewerten „Le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Luxembourg et du plateau de Kirchberg ne constitue pas de solution de réchange pour un tramway reliant les anciens quartiers de la Ville de Luxembourg à la région, mais doit être considéré comme complémentaire ...“ und weiter „pour ne pas préjudicier le choix de cette solution, le groupe de travail insiste à concevoir les infrastructures ferroviaires du plateau de Kirchberg de manière à permettre l'extension ultérieure du réseau par une branche traversant le pont Grand-Duchesse Charlotte en direction du rond-point Schumann.“

Nur: wer wird einen Umweg über Findel-Kirchberg in Kauf nehmen, um auf den Limpertsberg zu gelangen?

- Schwächung des öffentlichen Transportes / Widerspruch zu Grundsätzen der Verkehrsplanung: Die geplante Trasse würde sogar indirekt zu einer Schwächung des öffentlichen Verkehrssystems der Stadt Luxemburg beitragen, indem sie eine raumplanerische Entwicklung unterstützt, die den Individualverkehr begünstigt. Sie widerspricht in der Tat der Logik aller öffentlicher Verkehrsnetze dieser Welt, deren Rückgrat die Radialen zum Stadtzentrum bilden. Alle historisch gewachsenen und neu gebauten Straßenbahnnetze haben sich um die Innenstadt herum entwickelt. Neue Tramnetze, die das Rückgrat des öffentlichen Transportes bilden, bedienen ausnahmslos die Innenstadt und praktisch ausnahmslos die Achse Bahnhof-Innenstadt. Diese Grundregel gilt übrigens auch für das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs aller Städte, die nicht über ein Tramnetz verfügen. Luxemburg ist das beste Beispiel dafür. Nicht umsonst bündelt die avenue de la Liberté praktisch alle städtischen und regionalen Buslinien. Aber auch alle anderen kleineren "Busstädte" oder größeren Metropolen mit Metronetzen bestätigen diese These.

Damit stellt sich die Frage, welche Rolle dieser Strecke überhaupt zukommen soll, denn es wäre widersinnig als erste Tramlinie jene zu bauen die dazu bestimmt ist z.T. ein Schattendasein für sekundäre Nachfrageströme darzustellen. Andere Verbesserungsmaßnahmen sowohl im Eisenbahnnetz (z.B. Erhöhung der Streckenkapazität und der Qualität der Stationen) als auch im städtischen Netz (z.B. Verbesserung der Pünktlichkeit) sind wesentlich dringender und versprechen mehr Nutzen bei geringeren Kosten.

- Die Trassierung belastet den ohnehin stark belasteten Abschnitt Gare Centrale – Cents-Hamm erheblich zusätzlich und zwingt zum teuren Umbau einer Strecke mit geringerem Fahrgastpotential: Die eingleisige Strecke zwischen Bahnhof und Irrgärtchen ist bereits heute an der Kapazitätsgrenze angelangt. Zusätzliche Fahrten dort erfordern den teuren Ausbau einer Strecke, die eigentlich keine wesentliche Bedeutung im Netz des ÖV hat. Dies widerspricht dem Prinzip, daß Investitionen vorrangig dort getätigt werden sollen, wo ein realer Bedarf besteht. Solchen Bedarf gibt es im Schienennetz der CFL zur Genüge.
- Kein verkehrspolitisches Signal: Ein weiterer Effekt geht bei einer ausschließlichen Stadtumfahrung verloren: Statt eine Verdrängung des Individualverkehrs zu betreiben und somit den modal-split zugunsten des öffentlichen Transportes nachhaltig zu erhöhen, wird die Idee einer modernen Stadtbahn letztlich für die Zwecke eines weiteren Ausbaus des Individualverkehrs (mit u.a. zig-tausenden neuen Parkplätzen auf Kirchberg und Findel, park and ride nahe an der Stadt...) instrumentalisiert. Eine verkehrspolitische Prioritätensetzung zugunsten des öffentlichen Transport erfolgt damit nicht.

Eine Anmerkung am Rande

Wie aus den vorliegenden Unterlagen ersichtlich wird, würde vor allem die Anbindung des Kirchbergs für die Durchführung des geplanten Projektes sprechen. Es ist aber nicht damit zu rechnen, daß alle potentiellen KundInnen den langen Weg vom Bahnhof über Findel bis Kirchberg akzeptieren würden. Deshalb sieht die Studie den Bau einer Linie über den „pont de Clausen“ vor.

Es sei jedoch darauf verwiesen, daß diese Trassierung im Rahmen des BTB-Projektes als aller Voraussicht unmachbar angesehen wurde, u.a. aufgrund der Festungsmauern. Gelten diese Aussagen nun nicht mehr? Oder aber ist zu befürchten, daß diese Trassierung gewählt wurde, um zumindest den Anschein einer sinnvollen Trassengestaltung zu wahren, um sie dann in einer weiteren Phase fallen zu lassen...

Dies würde dann letztlich dazu führen, daß lediglich die weniger kundenorientierte Linie zum Findel valorisiert werden würde. Somit würde sich die These bewahrheiten, daß primäres Ziel der geplanten Trassenführung nicht die Förderung des öffentlichen Transportes / Verlagerung des Individualverkehrs auf die öffentlichen Transportmittel ist, sondern:

- der Ausbau des Findelareals
- die (relative) Verhinderung des definitiven Straßenkollapses in der Region Findel und Kirchberg

Schlußfolgerungen: Das BTB-Projekt ist als Antwort auf die landesplanerischen Herausforderungen aktueller denn je!

Neue Formen der Mobilität statt "autogerechter Stadt"!

Es geht bei der «Stadumfahrungsbahn» - denn darum handelt es sich bei der geplanten Trasse Bahnhof-Findel - primär darum, dem Individualverkehr «freie Fahrt» zu gewährleisten; nicht jedoch darum zielorientiert eine höchstmögliche Veränderung des «modal-split» (d.h. dem Verhältnis zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr) zu erreichen bzw. strukturelle Verbesserungen der Verkehrssituation herbeizuführen.

Ansonsten hätte doch wohl die Lösung mit dem höchsten Veränderungspotential in Sachen «modal split» bzw. den größten Impact auf die Verkehrssituation prioritär gebaut werden müssen: die BTB-Trasse.

Daß ein konsequentes verkehrspolitisches Umdenken nicht ins Auge gefaßt wird, beweist auch die Tatsache, daß die Parkplatz-Politik auf Kirchberg und Findel nicht im geringsten in Frage gestellt wird.

Wie anders ist auch zu erklären, daß als einziges «Relikt» des ursprünglichen BTB-Projektes im innerstädtischen Raum allein ein ... Tunnel übrigbleibt, der nunmehr von der «place de Paris» bis zur «route de Thionville» führen wird!? Mit diesem Tunnel wird letztlich ein «contournement» des «contournement» quer durch die Stadt gebaut: die Fiktion einer autogerechten Stadt zu ermöglichen soll in Luxemburg-Stadt scheinbar weiterhin gelten. Wie stark hier der Wunsch Vater des Gedankens war, zeigt die Tatsache auf, daß die Idee des Tunnels erst als eine Art Zauberkunststück in den Schlußfolgerungen auftaucht. Die Opportunität, die Notwendigkeit, Sinn und Zweck des Tunnels werden in der Studie selbst in keiner Form erörtert – ja nicht einmal erwähnt. In der gleichen Konsequenz steht - ebenfalls ohne verkehrstechnische Begründung – auch erst in den Schlußfolgerungen folgende nicht motivierte Aussage zu lesen: „Cette deuxième partie du réseau de transport en commun reliant la gare centrale via

le Plateau de Bourbon à la Haute-Ville et au Limpertsberg, ne doit pas se faire au détriment du transport individuel.“

Der Individualverkehr in der Innenstadt wird nicht reduziert werden, weiterer Transitverkehr wird vielmehr angelockt und auch die EinwohnerInnen der Stadt werden entsprechend noch stärker in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt werden. Der Verlierer dabei werden die Stadt Luxemburg, ihre Geschäftswelt und ihre KundInnen sein! Die Innenstadt, der Stadtkern werden zugunsten der Peripherie benachteiligt... Die Überlastung des Stadttinneren durch unendliche Kolonnen von Gelenkbussen wird weiter zunehmen.

Das BTB-Projekt durch die Stadt bietet demgegenüber die Möglichkeit – ähnlich wie z.B. in Strasburg - der Hauptstadt eine neue urbane Qualität zu geben, ein Effekt, der durch die «Stadtfahrt» verloren geht.

Urbanität und Dezentralität als politische Leit motive – statt Aufwertung der städtischen Peripherie

Unweigerliche Konsequenz der vorgeschlagenen Trassenvariante – vor allem im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Flughafenareals - ist dann aber auch eine weitere Aufwertung der städtischen Peripherie auf Kosten der Stadt selbst aber auch verschiedener anderer Regionen des Landes, und hier vor allem des Südens.

Die Diskrepanz zwischen den Aussagen der Landesplanung in bezug auf eine Dezentralisierung der Aktivitäten u.a. zur Wiederbelebung der Industriebrachen wird offen durch die Politik des Transportministeriums in Frage gestellt!

Nur ein Gesamtverkehrskonzept auf der Grundlage des BTB-Projektes und der Vorgaben der Landesplanung eine Korrektur der “Weichenstellungen” herbeizuführen.

Dies setzt jedoch u.a. eine enge Zusammenarbeit zwischen Innenministerium (zuständig für Landesplanung) und Transportministerium sowie den betroffenen Gemeinden (bzw. Syndikaten) im Transportbereich voraus!

Für eine offensive zielorientierte Transportpolitik gemäß landesplanerischen Kriterien – gegen ein liberales Laisser-faire!

Deshalb geht es um weitaus mehr, als nur um einen Streit über Varianten: es geht um unterschiedliche Visionen der Verkehrspolitik und der Stadtentwicklung – um Vorstellungen der Entwicklung unseres Landes.

Schlußendlich geht es aber auch erneut um den Gestaltungswillen der Politik und um die Bereitschaft, verkehrspolitische und landesplanerische Ziele mit Konsequenz – unter bewußtem Verzicht auf eine kontraproduktive Doppelstrategie – zu verfolgen und entsprechende politische Entscheidungen zu treffen.

Die WählerInnen werden diese Regierung auch daran messen, ob sie lediglich eine “gestion des affaires courantes” durchgeführt hat - was im Verkehrsbereich auf wahlloses Planen von neuen Straßen, eine fehlende Einbettung in ein landesplanerisches Konzept, eine unzufriedenstellende Umsetzung des Koalitionsabkommens und in der Landesplanung auf eine ungesteuerte Entwicklung hinausläuft – aber ob sie bereit war, die Entwicklung im positiven Sinne lenkend zu steuern.

Die aktuelle verkehrspolitische Einstellung der Verantwortlichen der Stadt Luxemburg bzw. des Transportministeriums werden das Projekt BTB zeitlich höchstens verzögern können.

An der Notwendigkeit eines grundlegenden Mentalitätswandels wird dies nichts ändern. Im Gegenteil: aufgrund der Zeitverzögerung wird die Notwendigkeit von neuen Formen der Mobilität aktueller denn je werden.