



E modernen Tram zu Lëtzebuerg: Endlech « Neel mat Käpp machen » mat enger neier Transportpolitik

**Stellungnahme des Mouvement Ecologique zur
gemeinsamen Studie von Transportministerium und
Stadt Luxemburg**

E modernen Tram zu Lëtzebuerg: Endlech « Neel mat Käpp machen » mat enger neier Transportpolitik

Stellungnahme des Mouvement Ecologique zur gemeinsamen Studie von Transportministerium und Stadt Luxemburg

Grundsätzlich begrüßt der Mouvement Ecologique, dass nach Jahren der Stagnation endlich wieder Bewegung in das Dossier eines neuen schienengebundenen Transportmittels in der Stadt Luxemburg gekommen ist.

Die vorliegende gemeinsame Studie des Transportministeriums und der Stadt Luxemburg stellt eine gute Ausgangsbasis für klare politische Entscheidungen dar:

- Vor allem die Aktualisierung des Zahlenmaterials – Bevölkerungsentwicklung, Arbeitspendler, Entwicklung der Transportbewegungen – bietet eine wichtige fachliche Basis für eine zukunftsorientierte Entscheidungsfindung.
- Auch die Abstimmung der Planungen eines neuen Transportmittels mit dem Stadtentwicklungskonzept sowie mit Elementen des IVL stellen ohne Zweifel einen Qualitätssprung dar.
- Wesentlich erscheint zudem, dass Klarheit in Bezug auf die Kapazitätsgrenzen der unterschiedlichen öffentlichen Transportmittel geschaffen wurde.

1. Ja zu einer modernen (leichten) Stadtbahn unter klaren Voraussetzungen!

Der Mouvement Ecologique war gemeinsam mit der Stiftung Oeko-Fonds und der Tram asbl. verantwortlich für die erste Studie, die zum Thema «neues schienengebundenen Transportmittel» erstellt wurde. Dies erfolgte 1992 von Prof Knoflacher (Technische Universität Wien) unter dem Motto «*E modernen Tram fir Lëtzebuerg*».

Das Echo auf die damalige Studie war besonders groß und man kann mit Fug und Recht behaupten, dass sie letztlich Auslöser für alle nachfolgenden Projekte war.

In dieser ersten Studie wurde damals, so wie in der nun vorliegenden Studie, nicht für einen «train-tram», sondern für eine moderne leichte Stadtbahn optiert. Im Folgenden wurde von den staatlichen Akteuren eine Entscheidung für eine «train-tram»-Anbindung getroffen. Und in der Tat

sprachen gute Argumente für diese Form der Schienenanbindung: vor allem das «Wegfallen» des Umsteigens am Bahnhof Luxemburg, die guten Anbindungsmöglichkeiten der anderen Landes- bzw. auch der Grenzregionen waren stichhaltige Argumente, die von den Befürwortern des BTB-Konzeptes ins Feld geführt wurden.

Der Mouvement Ecologique nimmt zur Kenntnis, dass:

- ob berechtigterweise oder nicht, das **BTB-Konzept keinen politischen Konsens** erreichen konnte. Der Widerstand vor allem der Stadt Luxemburg gegen dieses Konzept führte in der Tat zu einem Status quo in der Mobilitätsplanung, der unbedingt überwunden werden muss.
- in der Zwischenzeit ebenfalls **fachliche Argumente gegen die „train-tram“-Option** sprechen. Die von der Studie des Transportministeriums und der Stadt Luxemburg aufgezeigten Probleme sind in der Tat nicht von der Hand zu weisen:
 - * **Kapazitätsgrenzen des Schienennetzes:** Aufgrund u.a. des unzureichenden Ausbaus der Schieneninfrastruktur (vor allem der Bettemburger Linie) und der erhöhten Nutzung der Schiene in den vergangenen Jahren, waren bzw. sind doppelstöckige Züge aus Kapazitätsgründen unerlässlich, um tatsächlich die Anzahl der Kunden bedienen zu können. Würde nunmehr das Angebot verstärkt über «Train-Tram» erfolgen, so würde man dem Kundenandrang nicht mehr gerecht werden.
 - * **Problematik der Verspätungen:** Verspätungen, die bei der Train-Tram im innerstädtischen Bereich entstehen würden, würden sich auf das gesamte Schienennetz übertragen. Auch dies könnte, vor allem angesichts der in den letzten Jahren zunehmend verstärkten Auslastung des Schienennetzes, ein gravierendes Problem darstellen.
 - * **Sicherheitsproblem:** Wie seitens der CFL hervorgehoben, wäre die Einführung der «Train-Tram» aufgrund der Sicherheitsanforderungen (ETCS) erst ab 2017 möglich.

Man mag nun der Meinung sein, diese Probleme wären zum Zeitpunkt der Planungen des BTB ebenfalls schon bekannt gewesen. Dies trifft sicherlich für einige Argumente zu (z.B. dasjenige der Sicherheit), bei anderen aber wurde Luxemburg von der Entwicklung überholt (z.B. Entwicklung der Bevölkerungszahl und Arbeitspendler und der damit entstehenden Kapazitätsprobleme). Ein „Lamentieren“ über verlorene Zeit nutzt jedoch nichts: es gilt endlich in aller Konsequenz die Mobilitätsprobleme anzugehen und einer Lösung zuzuführen.

Ja zur modernen Stadtbahn!

Eine konsensuelle politische Entscheidung für ein neues schienengebundene Transportmittel ist dringend geboten. Beide Systeme - leichte Tram oder «Train-Tram» - haben Vor- und Nachteile. Angesichts aber der dargelegten Probleme eines «train-tram» sowie der Tatsache, dass zu diesem Zeitpunkt lediglich eine leichte Stadtbahn politisch konsensfähig erscheint, unterstützt der Mouvement Ecologique konsequent die Absicht nunmehr eine moderne Stadtbahn zu verwirklichen! Ein wesentliches Argument dabei ist auch, dass für neue Wege in der

Transportpolitik ein politischer Konsens, in diesem Falle zwischen Staat und Stadt Luxemburg, eine unabdingbare Voraussetzung ist, und diese ist nunmehr gegeben.

Der Mouvement Ecologique erachtet aber folgende Voraussetzungen als unerlässlich, wenn nunmehr die Entscheidung „Pro-Stadtbahn“ (endlich) fallen soll:

- **Umsteigen von Zug auf Stadtbahn muss optimal gestaltet werden**

Das **Umsteigen vom Zug auf die Stadtbahn** auf den jeweiligen **Bahnhöfen**, Hauptbahnhof sowie den geplanten „*gares périphériques*“ muss - und dies ist eine Voraussetzung - so **attraktiv** und **bequem** wie nur möglich gestaltet werden. Hier gilt es Kriterien wie Schnelligkeit beim Umsteigen, Bequemlichkeit, Witterungsschutz usw. zu berücksichtigen. Der Mouvement Ecologique erwartet, dass kurzfristig ein ansprechendes diesbezügliches Konzept vorgelegt wird, denn ein „attraktives“ Umsteigen ist de facto entscheidend für die Akzeptanz der modernen Stadtbahn.

- **Bau der Stadtbahn und der «gares périphériques»: ein Ganzes!**

Die zügige Planung der „gares périphériques“ (Howald, Cessingen) ist nach Ansicht des Mouvement Ecologique, wegen deren Bedeutung als Knotenpunkte des schienengebundenen öffentlichen Transportes, als grundlegend für das gesamte Projekt anzusehen. Beide sind in Zusammenhang mit anderen Planungen (Verbindungen Richtung Süden; Gare Cessingen: Projekt Eurocap Rail) zu sehen. Der Mouvement Ecologique erwartet, dass diese Planungen sehr zügig angegangen werden und auch die Finanzierungsfrage offen diskutiert wird!

- **Komplementarität von Stadtbahn und Bussystem organisieren**

Der Mouvement Ecologique unterstützt die Bemühungen der Stadt Luxemburg im Hinblick auf die Einführung einer Stadtbahn eine Reorganisation des städtischen Busdienstes zu planen und so die Komplementarität zwischen beiden Verkehrsträgern optimal zu gestalten. Dabei kommt dem Busdienst, neben einer verstärkten Verbindung zwischen den einzelnen Stadtvierteln, ab 2012 die Rolle einer Feinverteilung der Kunden u.a. auch von den Verkehrsknotenpunkten ab den Bahnhöfen zu. Zudem gilt es vor allem auch die Anliegen der Anwohner der Stadt Luxemburg zu berücksichtigen, welche im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes geäußert wurden. Hierzu zählt vor allem auch die Anregung, die einzelnen Viertel besser untereinander zu verbinden.

- **Konzept der Train-Tram als mittel- bis langfristige Option auf Teilstrecken nicht ausschließen**

Die moderne Stadtbahn muss jedoch unbedingt so angelegt sein, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine **Entwicklung in Richtung einer «train-tram»** offen bleibt, falls sich dies als sinnvoll zeigen würde. Dies setzt vor allem eine entsprechende Spurenbreite der Schienen voraus.

2. Moderne Stadtbahn: wesentliches Element der Stadtentwicklung von morgen sowie einer neuen Urbanität

Wenn sich der Mouvement Ecologique in der Vergangenheit immer wieder für eine moderne Stadtbahn ausgesprochen hat, so auch aus der Überlegung heraus, dass unser Land eine attraktive Hauptstadt braucht. Eine moderne Stadtbahn ist ein unerlässliches Instrument in diesem Sinne, vor allem als Element einer neuen Urbanität.

Der Mouvement Ecologique begrüßt ausdrücklich, dass diese Tatsache nunmehr auch von den Autoren der vorliegenden Studie in aller Deutlichkeit hervorgehoben wird.

Der Bau der Stadtbahn stellt auch für die innerstädtische Entwicklung und u.a. die Rolle der Stadt als Geschäftszentrum (sowohl Ober- als auch Unterstadt) eine neue Chance der Revitalisierung dar.

Ebenso begrüßt der Mouvement Ecologique, dass in der Konsequenz in der vorliegenden Studie eine Verknüpfung eines neuen Transportmittels mit der Stadtentwicklung hergestellt wird. In der Tat muss die Siedlungsplanung mit der Mobilitätsplanung Hand in Hand gehen. Auch wenn der Mouvement Ecologique nicht a priori überzeugt ist, dass die angestrebte Entwicklung der einzelnen Viertel in dem geplanten Ausmaß sinnvoll ist (z.B. Ban de Gasperich), so ändert dies nichts daran, dass die in der Studie getroffenen Grundoptionen auch seitens des Mouvement Ecologique als richtig erachtet werden.

In der Konsequenz tritt der Mouvement Ecologique für folgende Vorgehensweise ein:

- **Ja zur Trasse der Stadtbahn durch den Stadtkern!**

Das in der Studie vorliegende Datenmaterial bestätigt, dass eine Trassierung durch den Stadtkern aus transportpolitischer Sicht sowie aus Gründen der Urbanität sowohl für die Unter- als auch für die Oberstadt nach wie vor eine Priorität genießen muss. Insofern tritt der Mouvement Ecologique ohne Wenn und Aber für die Variante 8a durch den Stadtkern ein.

- **Planung der Peripherbahnhöfe: eine hohe Priorität!**

Der Mouvement Ecologique begrüßt wie angeführt, dass das neue schienengebundene Transportmittel auch die geplanten Peripherbahnhöfe bedient und somit auch den Entwicklungstendenzen der Hauptstadt Rechnung trägt. Allerdings hätte der Mouvement Ecologique es begrüßt, wenn die Planung der beiden genannten Bahnhöfe Cessingen und Howald noch etwas detaillierter angeführt worden wäre. Der Mouvement Ecologique begrüßt in diesem Zusammenhang die Aussage des Transportministers, dass diese

Planungen kurzfristig weitergeführt werden.

- **Zusammenhang mit Architektur-Wettbewerben: neue Urbanität für Luxemburg als europäische Hauptstadt**

Der Einsatz einer leichten Stadtbahn ist selbstverständlich auch in Zusammenhang mit den Architektur-Wettbewerben „Porte de Hollerich“ bzw. „Hauptbahnhof-Bonneweg“ bzw. der Umgestaltung des „Centre Aldringen“ zu sehen.

Die Umsetzung der im Rahmen dieser Wettbewerbe eröffneten Zukunftsvisionen kann einen entscheidenden Qualitätssprung in der Synergie mit einer Stadtbahn ermöglichen, die einer Prioritätensetzung für eine innerstädtische Entwicklung gleichkommt, und den Stadtkern u.a. an die Peripherie anschließen.

3. Für eine kohärente Mobilitätsplanung und transportpolitische Prioritäten: im Interesse aller Regionen des Landes!

Auch wenn der Mouvement Ecologique das vorliegende Projekt ausdrücklich begrüßt, so muss darüber hinaus festgestellt werden, dass die moderne Stadtbahn als solches nicht allein die Mobilitätsprobleme lösen kann. Wie auch seitens des Transportministeriums hervorgehoben, stellt sie einen „Puzzlestein“, wenn auch einen wichtigen, einer zukunftsorientierten Mobilität von morgen dar.

Es ist für den Mouvement Ecologique deshalb von herausragender Bedeutung, dass die politischen Verantwortlichen sich nicht in dem wahrscheinlichen Konsens für die Stadtbahn „sonnen“. Nein, ganz im Gegenteil: es gilt endlich – auch wenn die Stadtbahn eine gewisse Rückgrad- und Symbolfunktion hat – darüber hinaus landesweite Akzente zu setzen.

Folgende Schwerpunkte sind in den Augen eines Mouvement Ecologique von zentraler Bedeutung:

- **Kohärente Gesamt-Planung im Rahmen des sektoriellen Planes Transport**

Es mangelt in Luxemburg nach wie vor an einer kohärenten Mobilitätsplanung als solcher. Man gewinnt den Eindruck, als ob derzeit keine wirkliche integrierte Gesamtplanung im Rahmen des sektoriellen Planes Transportes erfolgen würde. Vielmehr scheint es, als ob das Transportministerium Ideen für die Bereiche «Langsamverkehr – öffentlicher Transport» darlegen würde, das Bautenministerium solche für Straßenbauprojekte. Somit ist keine kohärente, u.a. auch in die Regionalplanung eingebettete, Planung sichergestellt.

Wie dringend der Handlungsbedarf in diesem Sinne ist kann u.a. am Beispiel der

Nordstraße verdeutlicht werden. Hier wird nun massiv der Individualverkehr auf Kirchberg drainiert, ohne dass hier überhaupt reelle Auffangkapazitäten bestehen, welcher Natur auch immer. Diese „Planung“ der einzelnen „Straßentrassen“ oder „punktuellen Projekte“ muss endlich ein Ende haben! Eine Vernetzung der Planungen ist mehr denn je geboten, wobei die Priorität auf dem öffentlichen Transport liegen soll. Dies bedeutet auch, dass die Westvariante definitiv ad acta gelegt wird und auch darüber nachgedacht wird, wie nunmehr der Verkehr aus der Region Norden des Landes attraktiver gestaltet werden kann. **Der Bahnhof Dommeldingen muss als gleichwertiger Peripheriebahnhof umgebaut werden um optimale Umsteigemöglichkeiten zum Zentrum und Kirchberg per Schnellbus zu gewährleisten. Weiter müssen die Zubringer in Ettelbrück und Mersch wesentlich verbessert werden, damit die Nordstrecke attraktiver als die Nordstraße wird.**

Der Mouvement Ecologique drängt mit Nachdruck auf eine integrierte Planung im Rahmen eines sektoriellen Planes „Transportes“, dessen Erstellung von einer Arbeitsgruppe, im Sinne einer größtmöglichen Transparenz auch für Gemeinden und die Zivilgesellschaft, begleitet werden sollte!

An einer derartigen Vorgehensweise führt im übrigen auch aus Klimaschutzgründen kein Weg vorbei: Fakt ist, dass auch sogar ein modal split von 25% zu Gunsten des öffentlichen Transportes zu einer weiteren erheblichen Steigerung der CO₂-Emissionen führen würde. Dies obwohl grundsätzlich eine Reduktion der CO₂-Emissionen erforderlich ist. Deshalb müssen Anstrengungen unternommen werden, um das Modal split über den Bereich der 25% hinaus substantziell zu steigern!

- **Finanzielle Prioritätensetzung zu Gunsten der öffentlichen Transportmittel**

In der Konsequenz ist der Mouvement Ecologique der Überzeugung, dass - nicht zuletzt angesichts der begrenzten Finanzmittel des Staates - alle verfügbaren Gelder im Bereich Mobilität in den öffentlichen Transport investiert werden müssen und keine weiteren Straßen in Angriff genommen werden sollen! Die mittelfristige Finanzplanung des Staates muss entsprechend eindeutige Prioritäten festlegen. In diesem Zusammenhang müssten Abänderungen am pluriannuellen Finanzplan der Regierung durchgeführt werden, in welchem nach wie vor eine gewisse Gewichtung auf den Bereich Straßenbau gelegt wird. Die Tatsache alleine, dass mittlerweile der „Fonds du rail“ stärker dotiert ist als der „Fonds des Routes“ ist nur begrenzt aussagekräftig! Wichtiger ist es, dass Gelder für Neubauprojekte sehr bewusst in absoluter Priorität in den öffentlichen Transport investiert werden.

- **Schieneinfrastruktur insgesamt ausbauen und anpassen: neben moderner Stadtbahn Verbesserung des Netzes im Süden, der Nordstad sowie mit den Grenzregionen**

Darüber hinaus ist aber auch innerhalb der Planungen des öffentlichen Transportes eine Hierarchisierung notwendig. Nicht alle Projekte können und sollen gemeinsam

angegangen werden. Es gilt nach Ansicht des Mouvement Ecologique folgende Prioritäten zu überlegen:

* Angesichts der hohen Bedeutung der **Grenzgänger** im Verkehrsaufkommen: eine Strategie zur Verlagerung des Grenzgängerverkehrs auf den öffentlichen Transport ist mehr denn je geboten. Hier sollten alle nur denkbaren Lösungen mit den zuständigen Behörden in der Großregion, untersucht werden: von zusätzlichen Haltestellen jenseits der Grenzen über gut angepasste Zubringer und Mobilitätspläne für Gewerbebezonen. Ziel muss es sein, den modal split von derzeit etwa 5-8% erheblich zu steigern, ebenfalls auf min. 25%.

* Aus Kapazitätsgründen muss umgehend die Aufwertung der Linie nach **Bettemburg** erfolgen, die an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Ohne einen entsprechenden Ausbau ist eine wesentliche Steigerung des Taktes Richtung Süden sowie u.a. in die lothringische Grenzregion kaum leistbar.

* **Moderne Stadtbahn und Bau der Peripherbahnhöfe**: es liegt auf der Hand, dass diesem Projekt eine besondere Bedeutung zukommt.

* Vor allem aber dürfen - im Sinne des IVL und der Stärkung der sogenannten zentralen Orte - der **Süden des Landes sowie die Nordstad** nicht außen vor gelassen werden. Hier gilt es ebenfalls prioritär die Machbarkeit einer modernen Stadtbahn zu untersuchen, so wie der Transportminister dies in Aussicht gestellt hat.

Diese transportpolitischen Prioritäten bedingen nach Ansicht des Mouvement Ecologique, dass weitere Projekte (wie auch die Anbindung des Flughafens mit einer klassischen Zuglinie, die in der nun vorliegenden Studie von Transportministerium und Stadt Luxemburg angeführt wird) kritisch hinterfragt und ggf. als nicht prioritär angestellt werden. Dies würde ebenfalls bedeuten, dass das bereits votierte Gesetz zur modernen Stadtbahn in diesem Sinne abgeändert werden müsste!

Schlussfolgerung

Der Mouvement Ecologique unterstützt – unter den genannten Voraussetzungen – ohne Wenn und Aber die gemeinsame Absicht von Staat und Stadt Luxemburg – eine leichte Stadtbahn bis spätestens 2012 zu verwirklichen.

Um endgültige Klarheit zu schaffen und nicht mehr rückgängig zu machende Tatsachen zu schaffen, müssen nach Ansicht des Mouvement Ecologique deshalb noch in dieser Legislaturperiode, d.h. bis 2009, die Schienen auf Luxemburg-Kirchberg als Anfang der zukünftigen Tramtrasse liegen (so wie dies in Aussicht gestellt wurde).

Ebenso müssten kurzfristig die erforderlichen Finanzmittel im Budget vorgesehen und ein entsprechender Gesetzestext verabschiedet werden.

Ein solches Vorgehen würde ein eindeutiges politisches Signal für eine neue Verkehrspolitik in Luxemburg darstellen und auch den Aktionsrahmen für zukünftige politische Akteure auf unumstößliche Art und Weise stellen – auch aus finanzpolitischer Sicht.

Seit der Präsentation der ersten Visionen einer „modernen Tram“ für Luxemburg sind fast fünfzehn Jahre vergangen. Nach all den Jahren kontroverser Diskussionen und Studien ist nun die Zeit der Entscheidung gekommen.

„Loss mer elo endlech Neel mat Käpp maachen“!