E modernen Tram fir Lëtzebuerg - eng Investitioun an d'Zukunft

Le tramway moderne - un investissement porteur d'avenir

Actioun Öffentlechen Transport - Amiperas
Association Luxembourgeoise des Amis des Chemins de Fer
FNCTTFEL - Foyer de la Femme - Groupement des Amis du Rail
Lëtzebuerger Natur- a Vulleschutzliga - Lëtzebuerger Velosinitiativ
Mouvement Ecologique - Natura - OGBL - Syprplux - Tram asbl

Le présent bulletin est publié dans le cadre d'une plate-forme commune entre organisations environnementales, des transports, sociales et syndicats, s'engageant pour l'introduction du tramway moderne.

Les organisations signataires estiment que le tramway offre une chance reelle au Luxembourg. Le tramway est un moyen de transport performant et porteur d'avenir pour les différents groupes de population et peut assurer une plus grande attractivité de la Ville de Luxembourg et une mobilité soucieuse de l'environnement au Luxembourg.

Weitere Exemplare dieses Faltblattes können gratis per Tel. 439030 bestellt werden.

Des exemplaires supplémentaires de ce depliant peuvent être commandés gratuitement au tei. 439030.

Januar 1999

3 Wéi as d'Iddi vum Tram gebuer gin?
La naissance de l'idée du tramway moderne

4 Den Tram: en Auswee aus dem Stau an den Akzidenter
Le tramway - un instrument décisif contre les embouteillages et accidents actuels

5 Virdeeler vum Tram op een Bleck: secher, komfortabel, attraktiv...
Le tramway: moderne, attractif et comfortable...

6 Den aktuelle Projet: d'Aarbecht vum Transportministere an der Stad Letzebuerg
Le projet actuel: les planifications de l'Etat et de la Ville de Luxembourg

8 De Stréckeverlaaf vum Tram um CFL-Réseau
Le projet actuel: le tracé sur le reseau des chemins de fer

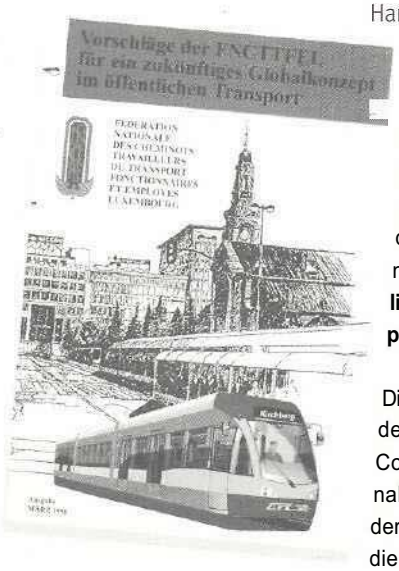
9 De Stréckenverlaaf vum Tram um Territoire vun der Stad Letzebuerg
Le projet actuel: le trace sur le territoire de la Ville de Luxembourg

10 Froën an Äntwerten zum Tram
Questions et reponses en relation avec le tramway moderne

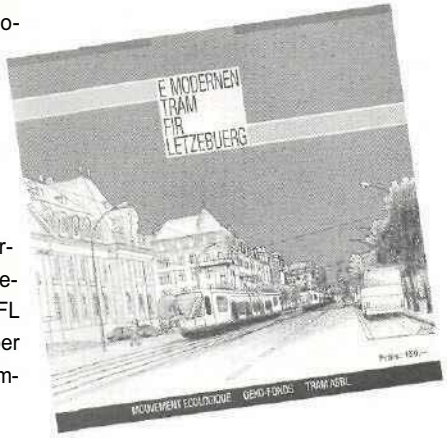
Wéi as d'Iddi vum Tram gebuer gin?

Seit einer Reihe von Jahren wird über das Für und Wider einer modernen Regionaltram für Luxemburg diskutiert.

Es lohnt sich, einen Blick darauf zu werfen, wie es überhaupt dazu kam, daß das Projekt nun vor seiner Verwirklichung steht.



Zahlreiche Organisationen aus dem Umwelt- und Transportbereich hatten sich Anfang der 9oiger jähre für den Bau der modernen Regionaltram ausgesprochen. Basis für die Diskussionen war die sogenannte **Knoflacher-Studie,** die von Mouvement Ecologique, Stiftung Oeko-Fonds und Tram asbl in Auftrag gegeben worden war.



Es wurde eine Stadtbahn vorgeschlagen, die sowohl das bestehende Schienennetz der CFL nutzen, als auch zusätzlich über neue Linien in der Stadt Luxemburg fahren würde.

Gleichzeitig standen Projekte einer Metro für die Stadt Luxemburg zur Diskussion. Auch die Transportgewerkschaft FNCTTFEL griff das Projekt der Regionaltram auf und erstellte konkrete Vorschläge.

Aufgrund der zahlreichen Diskussionen sowie der positiven Einstellung der Bevölkerung wurde vom Transportministerium und der Stadt Luxemburg die sogenannte **Luxtraffic-Studie** in Auftrag gegeben.

Diese war nicht ausschließlich auf die Regionaltram ausgerichtet, sondern sollte grundsätzlich untersuchen, welches Verkehrsmittel am geeignetsten wäre, um eine größere Mobilität für Luxemburg zu gewährleisten.

Die Luxtraffic-Studie, die Ende 1994 vorlag, bestätigte, daß ein großer Handlungsbedarf besteht, falls die Mobilität in Luxemburg gewährleistet werden soll. Da in den nächsten Jahren zudem - auch aufgrund der zu erwartenden Zunahme der Bevölkerung - mit einem weiteren stetigen Zuwachs der Verkehrsbewegungen zu rechnen sei, müsse unbedingt ein **Qualitätssprung im öffentlichen Transport** sichergestellt werden.

Die Luxtraffic-Studie kam nach einer detaillierten Analyse des Pro und Contra zum Schluß, daß die Regionaltram - im Vergleich zum Ausbau der Busse, des Metrosystems usw. - die bei weitem geeigneste Lösung für Luxemburg darstellen würde.

résumé

La naissance de l'idee du tramway moderne

Au début des annees 90, des organisations de protection de l'environnement et du transport ont élaboré et promu l'idee du tramway moderne. Le projet trouvant un écho positif au sein de la population, le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg se sont décidés ä faire réaliser une etude comparative analysant quel serait l'instrument de transport le plus adapté en vue d'améliorer la mobilité au Luxembourg.

En 1994 cette etude, dite "Luxtraffic", a ete presentee au public. Les auteurs de l'étude ont ete tres formel dans leurs conclusions: le tramway moderne est - par rapport ä une amélioration de l'offre du Systeme de bus resp. l'introduction d'un Systeme metro - le meilleur moyen de transport pour la Ville de Luxembourg et la grande région.

Den Tram: en Auswee aus Stau an Akzidenter

Obwohl sich unser Autobahnnetz in den letzten 10 Jahren verfünffacht hat, verbesserte sich die Situation im Verkehrsbereich nicht. Ganz im Gegenteil! Umdenken tut Not!

Die regionale Trambahn kann einen Ausweg aus der Verkehrsmisere darstellen und weist zahlreiche positive Eigenschaften auf.

Staus und Unfälle bestimmen die Autobahnen Luxemburgs. Kaum ein Tag vergeht ohne Stau, kaum eine Woche ohne schweren Unfall. Der Bau einer dritten Spur auf der Arloner Autobahn, d.h. also noch mehr Straßen, können dieses Problem nicht lösen!

Auch die Einfahrten zur Stadt-Luxemburg werden mehr und mehr zu einem Nadelöhr! Man stelle sich nur die Situation auf Kirchberg nach Fertigstellung der Nordstraße vor: bereits heute stehen die Wagen hier im Stau!

Falls die Einwohnerzahl Luxemburgs sich zudem so entwickeln wird, wie die STATEC-Prognosen es vorhersagen, wird sich die Situation auf unseren Straßen weiter verschlimmern... Es sei denn, wir entscheiden uns für eine Verkehrswende!

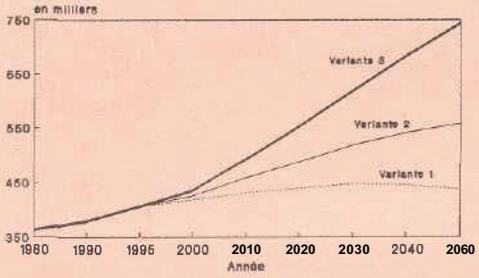
Wir brauchen einen öffentlichen Transport, der eine schnelle, sichere und bequeme Mobilität ohne Umsteigen erlaubt. Dieses bietet die Regionaltram - sie alleine ist der Ausweg aus den alltäglichen Staus und kann auch so manchen Unfall verhindern helfen.

Kaum ein Tag ohne Staumeldung auf einer Autobahn...

Die Regionaltram *... eine Altemotive zum Stau, zu den unzähligen Unfällen*

Lëtzebuerg - emmer méi Awunner

Bevölkerungsprognose 1995-2050



Source : STATEC

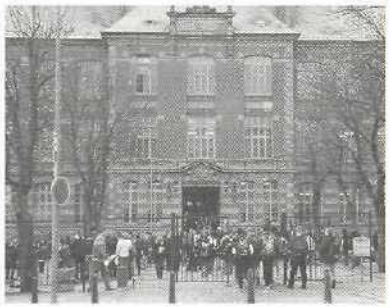
Wußten Sie, daß die Bevölkerung Luxemburgs in den letzten 10 Jahren jährlich um etwa 14 % angewachsen ist? Eine STATEC-Studie von 1995 zeigt nun auf, daß die Bevölkerung auch in Zukunft weiter stark anwachsen wird. Je nach Geburtsrate, Zuwanderungsquote... errechnete die STATEC drei verschiedene Modelle: In Variante 1 mit der geringsten Bevölkerungszunahme wird von 450.000 Einwohnern bis zum Jahre 2030 ausgegangen, in der dritten Variante sogar von über 700.000 Einwohnern! Handeln ist also dringend geboten, falls diese Entwicklung nicht zu einem totalen Chaos auf Luxemburgs Straßen führen soll.

Virdeeler vum Tram op een Bleck: secher, komfortabel, attraktiv

Die Stadtbahn: bequem für alle Zwecke

Die Stadtbahn ist besonders attraktiv, da sie sicher und schnell ist und das lästige Umsteigen z.B. am Hauptbahnhof Luxemburg wegfällt. Doch sie bietet noch weitere Vorteile, die in der Form, kein anderes Transportmittel aufzuweisen hat.

Der Sitzkomfort in einer Tram ist äußerst gut



Die Stadtbahn - auch ein Vorteilfür den Schülertransport

Eine Aufwertung des Stadtbildes: ein weiteres Ziel der Regionaltram

Mit Kinder- und Einkaufswagen, Rollstuhl... Tram fahren, ist problemlos möglich

résumé

Les avantages du tramway - un instrument décisif contre les embouteillages et accidents actuels

Accidents et embouteillages caractérisent la Situation sur nos rues. Toutes [es nouvelles routes, construites durant les dernières annees, n'ont pas pu remédier ä cette Situation catastrophique. Bien au contraire!

Si les scénarios de STATEC se confirment (cf. tableau page 4) et la population luxembourgeoise continuera d'augmenter, le chaos complet sur nos routes est programmé.

La seule solution est une réelle alternative au niveau des transports en commun:

- Avec le tramway, plus besoin de changer de moyen de transport ä la Gare Centrale ou ä Dommeldange;
- Le tramway offre un grand comfort, il est parfaitement adapté pour enfants, pour des personnes agees...;
- Il est un instrument de transport attractif pour les étudiant(es);
- Le tramway est un atout pour l'attractivité de la ville.

Den aktuelle Projet: d'Aarbecht vum Transport-ministère an der Stad Lëtzebuerg

Aufgrund

- der Schlußfolgerungen der Luxtraffic-Studie, in welcher sich eindeutig für den Bau der Regionalbahn ausgesprochenwurde;
- der handfesten Vorteile einer Regionaltram,
- der Tatsache, daß 1996 in einer ILRES-Umfrage über 70% der Einwohner für die Regionaltram eintraten, sprach sich die Abgeordnetenkammer in einem Hearing im März 1996 einstimmig für deren Bau aus und forderte die Regierung auf, das Projekt weiterzuführen.

Das Transportministerium wurde von der Abgeordnetenkammer damit beauftragt, die Stadtbahn im Detail zu planen. Mitte 1998 wurde von einer speziell eingesetzten staatlichen Arbeitsgruppe "Bus-Tram-Bunn" (BTB), in der zahlreiche Akteure aus dem Verkehrsbereich und vor allem das Transportministerium und die Stadt Luxemburg vertreten sind, das Detailprojekt für die Stadtbahn vorgelegt

Nur ein Zusammenspiel von Stadtbahn, Zug und Bus erlaubt einen Qualitätssprung der öffentlichen Transportmittel

Schlußfolgerungen der Luxtraffic-Studie, auf denen die Planung beruht:

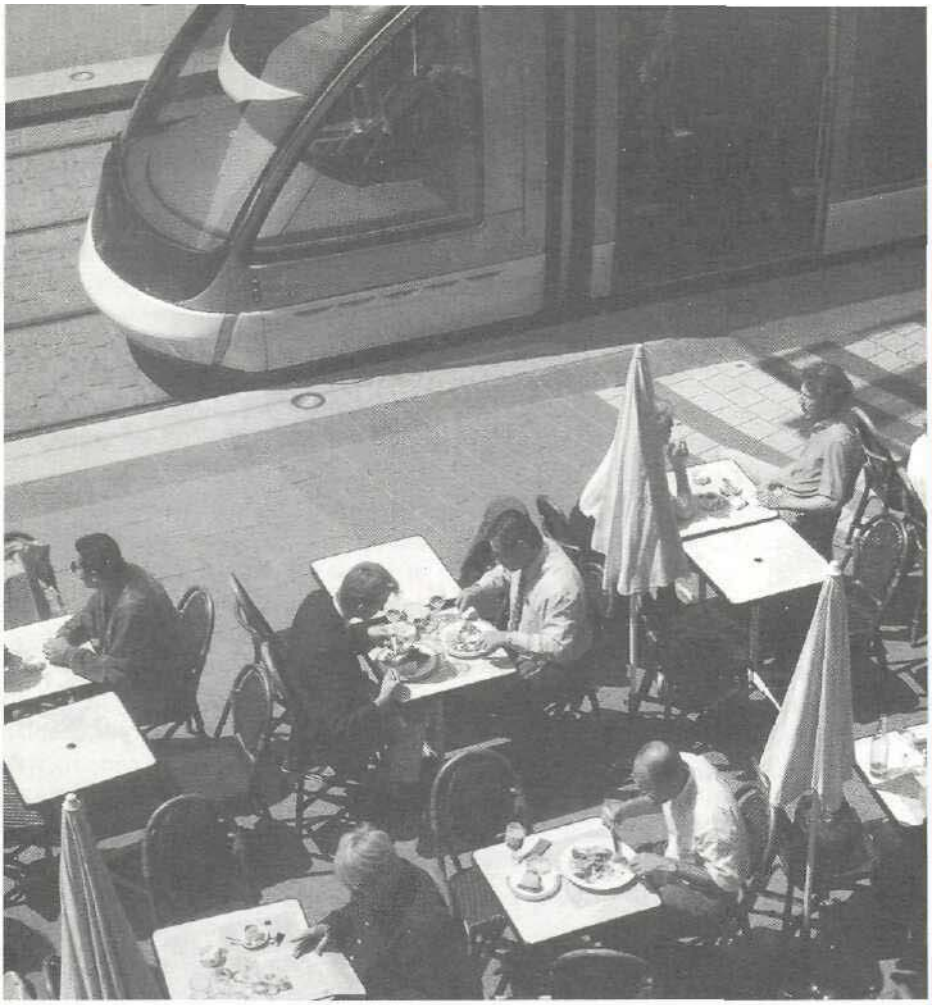
- Eine bessere Mobilität kann nur gewährleistet werden, wenn ein regelrechter Qualitätssprung auf der Ebene der öffentlichen Transportmittel erfolgt. Denn trotz der bisher getroffenen Maßnahmen ist der Anteil der öffentlichen Transportmittel am gesamten Verkehrsaufkommen nach wie vor sehr gering. Bei rund 400.000 täglichen Fahrten auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg werden nur etwa 20% (!) mit den öffentlichen Transportmitteln zurückgelegt.

- Die bestehenden Infrastrukturen - d.h. das vorhandene Schienennetz - müssen genutzt und aufgewertet werden. Der Aufbau eines gänzlich neuen Transport-Systems ist wirtschaftlich nicht vertretbar und nicht effizient.

- Das Bussystem wird nach wie vor notwendig sein - allerdings muß es durch eine moderne Form der Mobilität ergänzt werden, die der Situation stärker Rechnung trägt.

- Erforderlich ist ein Konzept, das sowohl das Gebiet der Stadt erfaßt, als auch die Großregion Luxemburgs. So hat z.B. nur knapp ein Drittel des Verkehrs in der Stadt Luxemburg auch dort seinen Ursprung: der weitaus größere Teil besteht aus Einpendlern. Das vorgeschlagene Konzept, das es erlaubt mit ein und demselben Fahrzeug ohne Umsteigen von verschiedenen Eisenbahnstrecken direkt in die Oberstadt zu fahren, wurde als die einzige sinnvolle und sozio-ökonomische Lösung für die Region um die Stadt Luxemburg zurückbehalten.

- Die Regionaltram ist am geeignetsten für Luxemburg und anderen Transportmitteln zu bevorzugen: Metro- und ähnliche Systeme sind zu unflexibel und zu kostenaufwendig für Luxemburg; Busse sind nicht attraktiv genug, da ein Umsteigen weiterhin erforderlich bleibt bzw. deren Kapazitätsgrenzen erreicht sind.



D'Iddi vum "halwen Tram"

Seitens verschiedener Kreise wird vorgeschlagen, die Regionaltram nicht mehr durch die Stadt - sondern um die Stadt zu bauen - d.h. nicht durch das Zentrum, sondern u.a. über das "Hammer Dällchen" bis zum Kirchberg! Dies wäre absolut widersinnig, da die Tram doch gerade zu einer Aufwertung der Stadt beitragen, in das Zentrum fahren und die zahlreichen Arbeitsplätze und Schulen an einen öffentlichen Transport anschliessen sollte. Nur so kann eine Erhöhung der Attraktivität der Stadt, eine andere Urbanität erreicht werden - nur so auch kann er den heutigen Anforderungen an den Öffentlichen Transport gerecht werden und einen Qualitätssprung im Bereich der öffentlichen Transportmittel darstellen.

Immerhin nutzen zudem laut einer rezenten Erhebung täglich 33.000 Fahrgäste den öffentlichen Transport im Stadtzentrum.

Erforderlich ist es, die Regionaltram entlang der Hauptverkehrsachsen zu bauen - und diese liegen nun einmal auf der bis dato geplanten Trasse.

Einige technische Daten zur Stadtbahn

- Strecke auf bestehendem Schienennetz: 274 km
- Neubaustrecke: 17 km
- Insgesamt 70 Haltestellen: 20 innerhalb der Stadt, 10 auf dem bestehenden Schienennetz und 30 neuen Haltestellen.

In der Region fährt der Tram mindestens alle 30 Minuten, in der Stadt in den Spitzenstunden sogar im Zwei und im Zehn-Minuten-Takt.

Die Kosten: schätzungsweise 10 Milliarden. Der Kauf von Fahrzeugen beansprucht zusätzlich mehrere Milliarden, diese Investitionen müßten aber auch unabhängig von der Regionaltram getätigt werden, da das Material der Eisenbahn teilweise erneuerungsbedürftig ist.

Weitere technische Daten zu den einzelnen Tram-Wagen:
Länge: 38 m, Breite: 2,65 m
Mindest-Kurvenradius: ca. 20 m
Maximale Längsneigung: ca. 7-8%
Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h.

résumé

Les planifications de l'Etat et de la Ville de Luxembourg

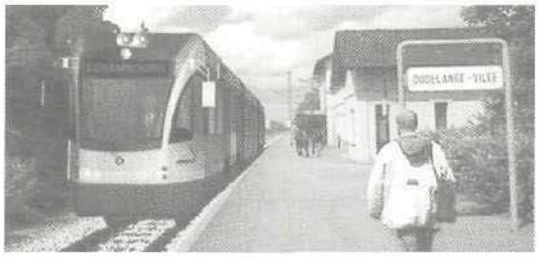
Les auteurs de l'etude Luxtraffic ont conclu que le tramway moderne remplit de façon optimale les exigences ä formuler ä un nouvel moyen de transport du 21e siede:

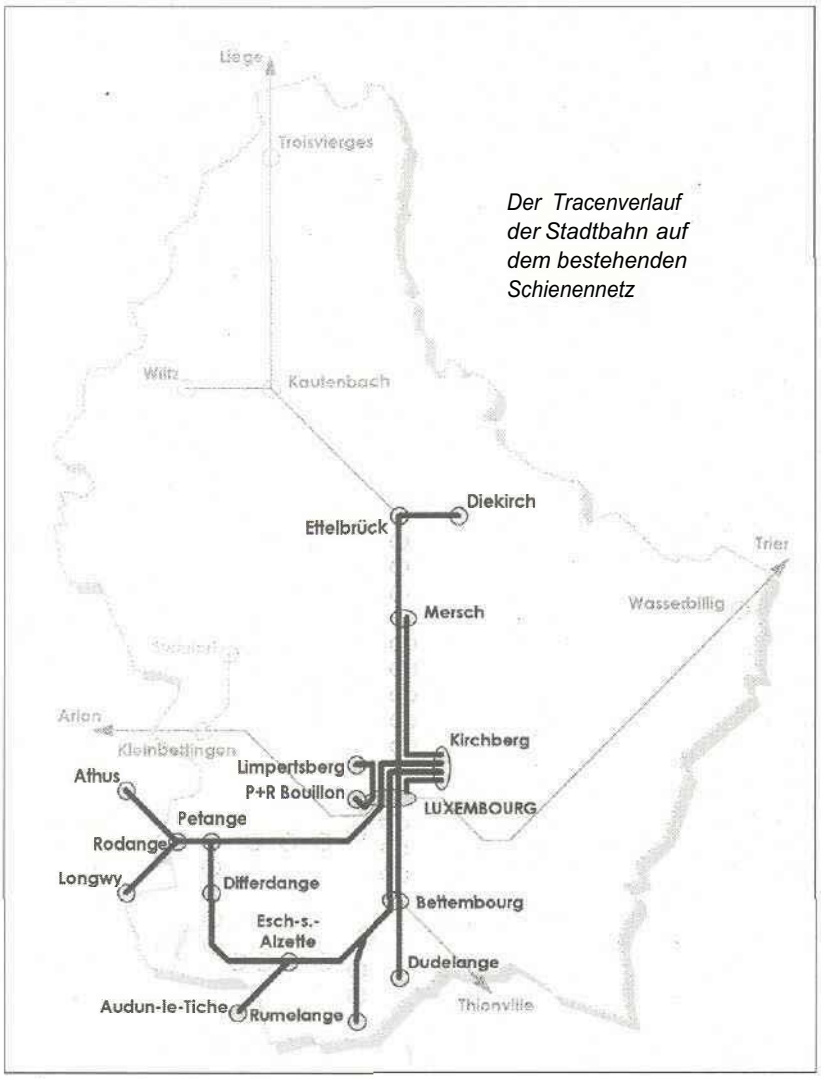
- ce projet assure un saut de qualité absolument nécessaire afin de pouvoir offrir un service optimal pour les clients actuels et nouveaux;
- ie Systeme de bus gardera une importance centrale dans l'organisation des transports en commun, mais il ne pourra pas assurer a lui seul les besoins croissants en matière de mobilité;
- le moyen de transport choisi doit valoriser le reseau ferroviaire actuel;
- la solution retenue doit assurer une meilleure offre pour la ville de Luxembourg et pour les différentes régions du pays.

Vu les avantages évidents du tramway moderne et les échos positifs dans la population, la Chambre des Députés demande au gouvernement d'entamer la planification détaillé du projet tramway moderne. Par la suite un groupe de travail, regroupant des acteurs publics du secteur des transports - et notamment le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg - a élaboré un projet detaille pour le tramway moderne au Luxembourg.

Ce projet tient compte des deux principes enonces dans l'etude Luxtraffic:
- le tramway utilisera en partie le reseau actuel des chemins de fer;
- ii circulera en plus sur des voies nouvelles ä creer en milieu urbain (Ville de Luxembourg).

Das Ausland lebt es vor: eine regionale Trambahn, die auch das bestehende Schienennetz nutzt, ist äußerst attraktiv für den Kunden: sie erlaubt ein schnelles und komfortables Fahren von den einzelnen regionalen Zentren in die Stadt - und verbindet die Regionen optimal untereinander





Der Tracenverlauf der Stadtbahn auf dem bestehenden Schienennetz

De Strecke-verlaaf vum Tram um CFL-Réseau

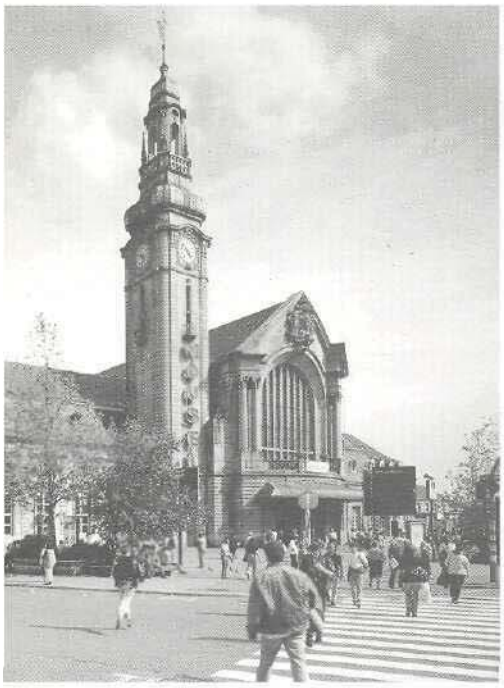
Die moderne Regionaltram nutzt in einer ersten Phase 150 km des bestehenden Schienennetzes der Eisenbahngesellschaft, so daß sie zahlreiche Regionen des Landes erreichen kann, wie der Plan des Trassenverlaufs aufzeigt. Vom Hauptbahnhof in Luxemburg-Stadt aus erhält sie dann neue Gleise quer durch die Stadt Luxemburg bis zum Kirchberg, wo die Linie dann weiter nach Dommeldingen-Bahnhof führt.

résumé

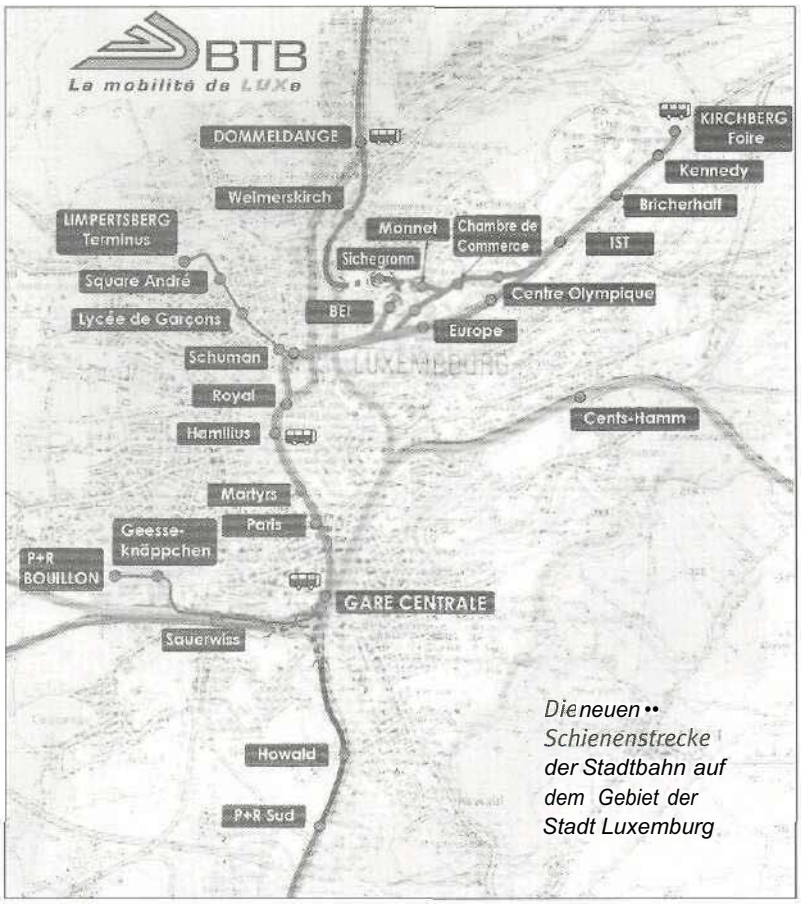
Le tramway moderne et le reseau du chemin de fer

Le tramway moderne utilisera environ 150 km du reseau actuel des Chemins de fer. Ainsi de nombreuses régions du pays pourront profiter des avantages du tramway, comme le montre le projet actuel presente sur cette page.

En gare de Luxembourg resp. de Dommeldange le tramway quittera les rails des chemins de fer pour continuer son chemin sur de nouveaux rails, la nouvelle voie devra être mise en place en milieu urbain.



Die Regionaltram: ein Qualitätssprung für den öffentlichen Transport und eine eindeutige Aufwertung und Neubelebung für die Stadt Luxemburg



Die neuen Schienenstrecke der Stadtbahn auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg

De Streckeverlaaf vum Tram um Territoire vun der Stad Letzebuerg

Die Attraktivität der Regionaltram ist aber vor allem auch dadurch gegeben, daß an der Hauptachse durch die Stadt Luxemburg 10 km (mit den Antennen 17 km) neue Schienen verlegt werden. Dies erfolgt auf den Hauptverkehrs-Achsen, wo die Busse den Anforderungen nicht mehr gerecht werden. Von z.B. Ettelbrück oder Esch-Alzette bis zum Kirchberg oder von Beles bis auf die "Plëss" fahren, wird somit ohne Umsteigen möglich werden. Zudem werden Buskapazitäten frei, um die einzelnen Stadtviertel besser untereinander zu verbinden bzw. den Takt zu erhöhen. Eine optimale Lösung für alle Betroffenen.

résumé

Le reseau du tramway moderne Sur le territoire de la ville de Luxembourg

Sur le territoire de la ville de Luxembourg seront construites 10 km de voies nouvelles pour les besoins du tramway moderne.

Ceci permettra de circuler ä partir d'Esch-sur-Alzette jusqu'au coeur de la Ville ou alors d'Ettelbruck au Kirchberg, sans devoir cnanger de moyen de transport - un atout certain pour gagner de nouveaux clients et désengorger nos rues!

In Zukunft muß man nicht mehr auf dem Bahnhof umsteigen, um z.B. in das Zentrum der Stadt zu gelangen

15 Froën an Änt

1. Würde es nicht ausreichen, das derzeitige Busangebot zu verbessern?

Nein, **es reicht nicht aus, ausschließlich das Bussystem auszubauen. Es kann allein den Anforderungen an eine moderne Mobilität nicht mehr gerecht werden. Dies aus zwei Gründen:**

Die Busse gelangen an ihre Kapazitätzgrenzen • sie müssen durch eine Stadtbahn ergänzt werden

Busse stoßen an Ihre Kapazitätsgrenzen

Wußten Sie z.B, daß zu Stoßzeiten in der Stadt-Luxemburg 128 Busse pro Stunde auf der Strecke Bahnhof-Oberstadt fahren und sich z.T. gegenseitig behindern? Der Dreh- und Angelpunkt der Busse in der Stadt - die "Avenue de la Liberté" - ist demnach bereits heute hoffnunglos übertastet. Ähnlich sieht es auf anderen Strecken aus: zu den Schulanfangszeiten fahren sage und schreibe 225 Busse auf Limpertsberg!

Dabei gehen alle Prognosen davon aus, daß der Verkehr in den nächsten Jahren noch weiter um 40% anwachsen wird - spätestens dann wird das Bussystem alleine hoffnungslos überfordert sein.

Die Regionaltram ist viel leistungsfähiger: eine Tram kann 6mal mehr Fahrgäste befördern, als ein Bus. So werden Busse frei, die weitaus sinnvoller eingesetzt werden können, als dies bisher der Fall ist.

Ein Qualitätssprung ist notwendig

Busse und Züge sind wesentliche Pfeiler des öffentlichen Transportes. Man darf aber nicht verkennen, daß die Attraktivität der modernen Regionaltram in bestimmten Bereichen größer ist, als diejenige von Zug und Bus.

Der Hauptvorzug der Tram liegt darin - neben anderen Vorteilen -, daß das lästige Umsteigen, z.B. auf dem Bahnhof Luxemburg, um von Esch-Alzette zur Innenstadt Luxemburgs zu gelangen, wegfällt. Fahren wird somit weitaus komfortabler, zum Teil schneller.

Zudem ist der Fahrkomfort ebenso wie auch die Reisegeschwindigkeit bei der Regionaltram größer als bei klassischen öffentlichen Transportmitteln (u.a. da sie auf einem eigenen Gleis im Stadtbereich fährt).

résumé

Et le rôle futur des bus?

Déjà à l'heure actuelle 128 bus passent par heure sur la ligne Gare-Centre. Si le trafic augmente encore (les statistiques actuelles prévoient une augmentation de 40%), le reseau de bus ne pourra plus satisfaire à ces besoins croissants de mobilité. Seule solution: la construction du tramway moderne, qui peut transporter plus de passagers et constitue surtout un surplus de qualité: désormais les passagers ne devront p.ex. plus changer de moyen de transport à la gare de Luxembourg. Prendre le tramway à Esch-sur-Alzette pour en sortir au coeur de la Ville sera un luxe accessible à tout-un-chacun. Les bus garderont cependant leur rôle important pour relier les quartiers de la ville et comme Service d'appoint vers les gares.

2. Welches soll in Zukunft die Rolle der Busse sein?

Das Bussystem wird eine wichtige Rolle im Rahmen des öffentlichen Transportes behalten.

Wichtige Zubringerfunktion für Busse

Busse stellen über das gesamte Land verteilt, den öffentlichen Transport sicher bzw. fahren die Passagiere zu den Bahnhöfen, wo diese auf die moderne Regionaltram umsteigen können. Sie übernehmen somit eine wichtige Zubringerfunktion.

Ausbau des Bussystems

Die strukturelie Verbesserung im Bereich der öffentlichen Transportmittel durch die moderne Regionaltram wird auch ein Plus für Bus und Zug darstellen. Die Erfahrung zeigt auf, daß - falls die öffentlichen Transportmittel im allgemeinen attraktiver gestaltet werden - generell verstärkt auf Bus und Zug zurückgegriffen wird. Vor allem aber auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg wird es nun möglich werden, den Bustransport noch optimaler auszubauen. Während die Regionaltram die optimale Verbindung auf den Hauptachsen gewährleisten wird, können die Busse prioritär innerhalb und zwischen den verschiedenen Vierteln ausgebaut werden.

So wird es auch möglich sein, die Frequenz der Busse innerhalb der Stadt zu erhöhen.

Regionaltram, Bus- und Bahnsystem werden voneinander profitieren - sie ergänzen sich gegenseitig. Durch den Bau einer Regionaltram sollte demnach kein einziger Bus weniger fahren!

3. Werden auch die Einwohner der Stadt-Luxemburg einen Vorteil aus der Stadtbahn ziehen?

Ja, dies aus zahlreichen Gründen: Entlastung vom Verkehr, Verschönerung des Stadtbildes, Aufwertung der Stadt, bessere Busverbindungen innerhalb der Stadt.

Es ist wichtig hervorzuheben, daß die moderne Regionaltram weder ausschließlich für die Stadt-Luxemburg noch zugunsten von deren Umland gebaut werden soll. Sie soll vielmehr den verschiedenen Regionen des Landes und der Stadt Luxemburg zugute kommen. Es liegt auf der Hand, daß die Stadt selbst erhebliche Vorteile aus der Regionaltram haben wird, u.a.:

Weniger Autofahrten

Laut offiziellen Prognosen und der im Ausland gemachten Erfahrungen werden eine Reihe von Autofahrern auf die attraktive Regionaltram umsteigen - täglich werden so etwa 20.000 weniger PkW-Fahrten in und aus der Stadt stattfinden. Dies wird sich sonder Zweifel positiv auf die Lebensqualität in der Stadt auswirken.

Verschönerung des Stadtbildes

Zudem wird das Stadtbild weitaus attraktiver werden, was sich sowohl positiv auf die Lebensqualität als auch auf das Geschäftsleben auswirken wird (siehe hierzu auch Frage 7).

Verbesserung des Busangebotes

Die Stadtbahn erlaubt die Busse weitaus sinnvoller einzusetzen: die Verbindungen zwischen den Vierteln können massiv verbessert und die Frequenz der Fahrten erhöht werden.

Stärkung der Wirtschaftsstruktur

Die Attraktivität der Stadt Luxemburg wird sonder Zweifel aufgewertet, was ihrem Image in der Großregion zugute kommen wird.

Die einzelnen Vierte! der Stadt haben durch den Bau der Regional-tram die Chance, daß die Busverbindungen zwischen den Vierteln verbessert und die Frequenz erhöht werden können

4. Lohnt sich der Bau der modernen Regionaltram in einer Stadt von der Größe Luxemburgs?

Auf jeden Fall. Denn ausschlaggebend ist nicht die Größe der Stadt!

Vielmehr müssen folgende zwei Faktoren berücksichtigt werden:

- Ausschlaggebend ist die Höhe des täglich anfallenden Verkehrs in der Stadt und der gesamten Regton. Durch die Konzentration des tertiären Sektors, die vielen Freizeitangebote, die hohen Schülerzahlen... finden heute täglich 200.000 Fahrten in die Stadt statt. Dieser Verkehr rechtfertigt auf jeden Fall den Bau einer Regionaltram.

- Von großer Bedeutung ist auch die Tatsache, daß die Regionaltram nach Luxemburger Modell nicht nur für die Stadt gebaut wird, sondern auch auf dem Schienennetz der CFL andere Regionen bedienen und somit grundsätzlich den gesamten Verkehr innerhalb der Großregion verbessern wird. Eine Verbesserung im Angebot wird sogar in den nächsten Jahren noch wichtiger werden. Denn die hohe Attraktivität Luxemburgs für neue Arbeitsplätze dürfte laut STATEC-Voraussagen in den nächsten Jahrzehnten sogar zu einem weiteren Bevölkerungswachstum führen. Dieses wird wiederum besonders in der Zentrumsregion eine weitere erhebliche Zunahme der Verkehrsbewegungen zur Folge haben.

Deshalb ist es unerläßlich einen Qualitätssprung zu erzielen, um die erwünschte Mobilität auch in Zukunft gewährleisten zu können.

Will Luxemburg zudem als Wirtschaftsstandort besonders auch im Dienstleistungssektor seine Rolle im Europa der Regionen beibehalten oder sogar ausbauen, müssen wir auch über entsprechende Trümpfe im Bereich moderner öffentlicher Transportmitte! verfügen.

5. Verursacht die Tram Elektrosmog?

Nein. Im Gegensatz zu klassischen elektrischen Hochspannungsleitungen, wird die Trambahn mit Gleichstrom betrieben. Da bei Gleichstrom die für den Menschen empfindlichen unnatürlichen Pulsungen und Periodizitäten nicht entstehen, kann im Gegensatz zu den Hochspannungsleitungen eine Gefahr für die Gesundheit weitgehend ausgeschlossen werden.

résumé

Les avantages pour les habitants de la Ville et sa rentabilité

Les habitants de la region Centre et les habitants des autres régions du pays profiteront de l'introduction du tramway moderne.

Les avantages pour la Ville de Luxembourg sont notamment les suivants:
- moins de trafic (les estimations s'élèvent ä environ 20.000 trajets par jour);
- moins de pollution;
- une plus grande urbanité, une plus grande attractivité;
- la possibilité d'améliorer le Service des bus dans les relations interquartiers et en tant que service d'appoint vers les gares;
- la revalorisation de la ville en tant que centre culturel, commercial et économique de la grande region.

Toutes les études faites ont conclu, que les efforts pour un tramway moderne sont en plus justifiés par l'ordre de grandeur du trafic au Luxembourg: aujourd'hui il y a plus de 200.000 trajets effectués journalièrement sur le territoire de la Ville de Luxembourg. En plus il faut tenir compte du fait que le tramway offre une nouvelle offre dans la grande region.

6. Werden außer der Region Zentrum auch andere Regionen des Landes einen Nutzen aus der Regionaltram ziehen?

Ja, sowohl die Stadt selbst als auch die anderen Regionen - vor allem die Südgemeinden sowie der Raum Diekirch/Ettelbrück - sollen einen Nutzen aus der regionalen Trambahn ziehen können.

Einige Beispiele:

- In Esch-Belval einsteigen und ohne Umsteigen bis zur "Plëss" fahren;
- Von Düdelingen aus problemlos und ohne Umsteigen in das Kino oder die Schwimmhalle auf Kirchberg fahren;
- Als Schüler von Petingen aus ohne Umsteigen zum IST gelangen;
- Oder aber in Ettelbrück in die Stadtbahn steigen und direkt auf der "Schueberfouer" aussteigen...

Zudem werden auch die einzelnen Regionen besser miteinander verbunden. Können Sie es sich zum Beispiel vorstellen, von Diekirch aus direkt in die Rockhalle nach Esch-Belval zu fahren?

All dies wird mit der modernen Regionaltram möglich sein!

Das lästige mehrfache Umsteigen, das Warten auf die nächste Verbindung, viele der Gründe, die so manchen heute von der Nutzung der öffentlichen Transportmittel abhalten, fallen weg.

Denn Untersuchungen haben ergeben, daß es genau diese Faktoren sind, die dazu führen, daß so mancher lieber mit dem Wagen fährt.

All dies wird mit der regionalen Trambahn wesentlich einfacher.

In einer zweiten Phase drängt es sich auf, auch den Westen und Osten des Landes noch stärker in die Vorteile der Regionaltram einzubinden. Dies z.B. indem über die "route d'Arlon" auch eine Linie in den Westen des Landes verlegt wird.

Vor allem auch sollte ein Gleis der Regionaltram im Alzette-Tal gelegt werden. Denn hier liegen die meisten Bahnhöfe zu sehr außerhalb der Ortschaften - die Schiene muß zu den Leuten fahren.

Außerdem sollten in einer zweiten Phase die Vorteile der Regionaltram auch für die zahlreichen Grenzgänger erhöht werden (durch verbesserte Anbindungen an die Nachbarländer), die derzeit 56.000 Fahrten täglich ausmachen.

Natürlich wird die Regionaltram für die absolute Majorität der Luxemburger Einwohner erhebliche Vorteile bringen. Aber wie bei jedem Projekt werden sie für die einen größer, für andere aber geringer sein. Letzteres trifft wohl für den Osten des Landes zu, der keinen besonderen Nutzen aus der Stadtbahn ziehen wird.

Zu erwarten wäre jedoch, daß im Rahmen der allgemeinen Verbesserungen der öffentlichen Transportmittel das Busangebot für diese Region weiter ausgebaut wird.

résumé

Les avantages du projet pour la Ville de Luxembourg, les differentes regions du pays et la vie commerciale

La région du Centre et differentes regions du pays (surtout le Sud du pays et les regions d'Ettelbruck-Diekirch) profiteront largement des avantages du tramway moderne.

- Prendre le tramway ä Ettelbrück pour aller au cinéma au Kirchberg;
- Voyager de Pétange directement ä l'IST;
- Circuler ä partir d'Esch-sur-Alzette sans changer de moyer de transport jusqu'au coeur de la Ville ...

... tout cela est désormais possible avec le tramway.

En plus, les differentes regions du pays seront raccordées d'une meilleure façon entre elles, p.ex. la future "Rockhal" deviendra accessible aux jeunes de toutes les regions.

Dans une seconde phase, le reseau de la tramway devra etre élargi notamment s l'ouest du pays et traverser par ailleurs directement la vallée de l'Alzette. En plus, les liaisons devront davantage prendre en considération les nombreux frontaliers.

L'expérience faite ä l'étranger montre en plus de facon très concrète - par analogie aux zones piétonnes -, que l'introduction d'un tramway moderne peut avoir des incidences positives sur la vie commerciale d'une ville: elle gagne en attractivité.

7. Welche Auswirkungen hatte die Einführung einer Regionaltram im Ausland auf das Geschäftsleben?

Äußerst positive Effekte!

Sicherlich, die Regionaltram ist kein Allheilmittel für eventuelle Verkaufsprobleme einer Stadt. Sie vermag an bestehenden strukturellen Problemen, wie z.B. Angebot sowie Preise in Handel und Dienstleistungssektor, nichts zu ändern.

Grundsätzlich aber wird die Stadt attraktiver für Kunden, was sich positiv auf die Geschäftswelt auswirken wird. Sie gewinnt auch wieder an Reiz gegenüber den Verkaufszentren auf der grünen Wiese.

Übrigens: Das Beispiel der Fußgängerzonen, deren Einführung im Einzelhandel anfängiich Befürchtungen auslöste, zeigt auf, daß solche Investitionen in eine Erhöhung der städtischen Lebensqualität sehr wohl auch der Geschäftswelt zugute kommen.

8. Werden ausreichend Kunden die moderne Stadtbahn nutzen?

ja, die moderne Stadtbahn ist so geplant, daß sie für viele zusätzliche Benutzer sehr attraktiv sein wird.

Vom Transportministerium wurde aufgrund detaillierter Untersuchungen festgelegt, wie der genaue Verlauf der Stadtbahn sein soll, damit er einen größtmöglichen Benutzerkreis erreichen kann.

Deshalb werden gezielt größere Siedlungsräume, wo zahlreiche Menschen wohnen - wie Ettelbrück-Diekirch / Düdelingen / Bettemburg / Esch-Alzette / Differdingen / Petingen / Stadt-Luxemburg - sowie wichtige Zentren (Kirchberg, Geesseknäppchen) an die Regionaltram angeschlossen.

Es kann davon ausgegangen werden, daß z.B. täglich alleine innerhalb der Stadt-Luxemburg mindestens 20.000 Autofahrten auf die moderne Stadtbahn verlagert werden. Und wenn die Entwicklung in Luxemburg ähnlich sein wird, wie diejenige bei derartigen Projekten im Ausland, so werden diese Erwartungen sogar noch übertroffen.

Die Regionaltram wird vor allem die Zentren bedienen, wo zahlreiche Menschen arbeiten, wohnen oder ihre Freizeit verbringen. Sie werden sehr gezielt an die Regionaltram angebunden

9. Sind die Straßen der Stadt Luxemburg breit genug für die Einführung einer Regionalbahn?

Ja, aus technischer Sicht besteht heute kein Problem, eine moderne Regionaltram in Luxemburg-Stadt zu verwirklichen.

Dies obwohl Luxemburg als historisch gewachsene Stadt besonders enge Straßen hat. Doch die modernen Trambahnen sind besonders wendig und können - wie dies z.B. auch in Straßburg ersichtlich ist - in sehr engen Straßen fahren und die Kurven nehmen. Auch die größeren Höhenunterschiede stellen für sie kein Problem dar.

Zusätzlich wurde darauf geachtet, den Streckenverlauf nicht gerade durch die engsten Straßen der Stadt zu führen.

Die Regionaltram kann demnach problemlos in Luxemburg fahren.

Diese Tatsache wurde einwandfrei in mehreren technischen Studien nachgewiesen.

résumé

Le choix du trace et la faisabilite technique

Le trace de la tramway a ete savamment choisi. Il a ete conçu de façon à atteindre les grands centres d'attractions - tels que les écoles post-primaires, le centre europeen, les centres de loisirs - et les grandes villes: Ettelbruck, Diekirch, Mersch, Esch-sur-Alzette, Dudelange, Bettembourg, Sanem, Differdange, Pétange...

Ainsi un nombre elevé de personnes pourront jouir des Services attractifs du tramway.

On estime que sur le territoire de la Ville de Luxembourg, un surplus d'environ 20.000 trajets par jour pourra se faire avec ie tramway - autant de voitures privées en moins!

La Ville de Lüxembourg se prête sans problèmes pour la construction d'un tel tramway. En effet, les tramways modernes sont très flexibles et peuvent emprunter ies itinéraires prevus. Toutes les études techniques ont ainsi démontré la faisabilite du trace choisi.

10. Welche Auswirkungen wird die Stadtbahn auf das Stadtbild haben?

Die Stadtbahn wird das Stadtbild ohne Zweifel äußerst positiv beeinflussen, dies zeigen die Erfahrungen aus dem Ausland auf, wie z.B. diejenigen in Straßburg.

Im Zentrum wurde bereits durch die Fußgängerzone ein neues Stadtbild, eine angenehmere Atmosphäre geschaffen. Dies hat unweigerlich zu einer Erhöhung der Attraktivität dieses Teiles der Stadt geführt.

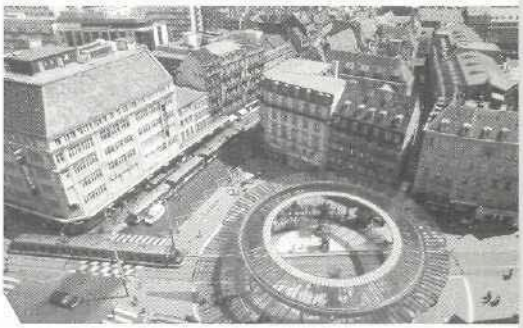
Es gilt nunmehr gezielt Schritte zu unternehmen, damit sich die Attraktivität auch anderer Straßenzüge/ Viertel ähnlich stark erhöht.

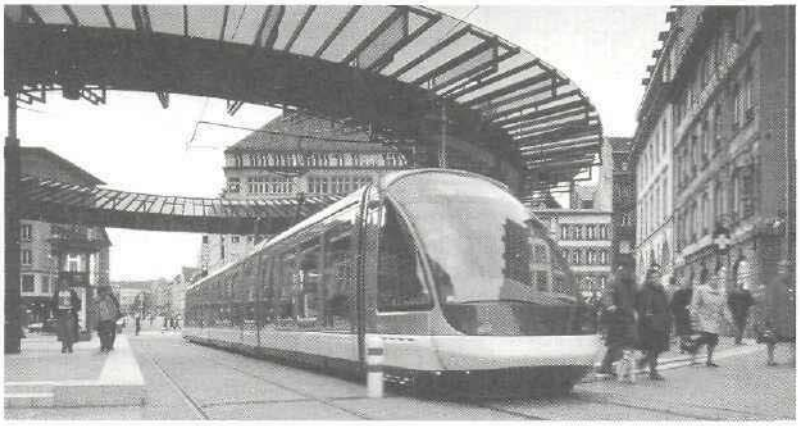
Dies wird durch die Trambahn erreicht. Durch sie entsteht ein neues Stadtbild, eine neue "Urbanität", die das Wohnen in der Stadt neu beleben und auch besonders für Geschäftskunden eine verbesserte Atmosphäre darstellen wird.

Übrigens: Schienen und Oberleitungen lassen sich optimal in das Stadtbild integrieren, wie dies auch ausländische Nachbarstädte überzeugend vorzeigen.

Gerade in historischen Stadtzentren bietet die Einführung einer Stadtbahn sogar die Möglichkeit Moderne mit gewachsener historischer Bausubstanz zu verbinden.

An der Schwelle eines neuen Jahrtausends erfährt die Stadt als Lebensraum eine Aufwertung!





résumé

L'impact du tramway sur le cachet de la Ville - une "autre" vision de la ville

Un tramway moderne offre la possibilité de donner une nouvelle urbanité à une ville, à un centre historique.

Dans le passe l'identité et l'atmosphère du centre de la ville de Luxembourg ont ete rehaussées par des zones piétonnes.

Le tramway renforcera l'image de marque au delà de ces rues. Cette revalorisation de la ville pour les habitants et pour les visiteurs est d'une importance certaine pour la ville - aussi en tant que centre commercial.

L'expérience faite à l'étranger, p.ex. à Strasbourg, a montré en plus, que les fils de contact peuvent être parfaitement integres dans l'image de la ville.

A l'entrée d'une nouvelle aire millénaire, la ville de Luxembourg pourra ainsi connaître une revalorisation en tant qu'espace de vie.

Aucun autre moyen de transport moderne ne peut offrir les memes avantages que le tramway moderne. En effet, les bus - qu'ils soient électriques, à gaz ou qu'ils soient équipés d'autres nouveautés - ne constituent pas une alternative (voir question 1).

Un système métro à lui est trop rigide et beaucoup trop coûteux pour la Ville.

11. Gibt es eine vergleichbare Alternative zu einer regionalen Stadtbahn ?

Nein, dies aus zahlreichen Gründen:

Wie bereits hervorgehoben, genügen die Busse alleine nicht, um die steigende Mobilität zu bewältigen. Dies unabhängig davon, wie modern oder komfortabel der Bus ist: die Kapazitätsgrenzen sind zu klein und der Haupthemmschuh für einen Qualitätssprung im öffentlichen Transport bleibt bestehen: Busse können das bestehende Schienennetz der Bahn nicht nutzen, so daß das lästige Umsteigen weiterhin notwendig bleiben wird.

Andere Systeme - wie z.B. eine Metro, eine Magnetschwebebahn - sind zu unflexibel. So sind sie weitaus weniger gut einsetzbar in der Trassenführung, als die Regionaltram. Und nicht zuletzt: sie sind weitaus kostenintensiver.

Aus der Luxtraffic-Studie des Transportministeriums und der Stadt Luxemburg von 1994 ging eindeutig hervor, daß Luxemburg zu klein für eine Metro und der Kostenfaktor zu hoch ist. Außerdem können auch diese das bestehende Schienennetz nicht nutzen.

12. Eignet sich die Tram für längere Fahrten? Was bringt sie Eltern mit Kinderwagen, älteren oder behinderten Menschen?

Die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen **erhalten ein Transportmittel, das an ihre Bedürfnisse angepaßt ist.**

Eine moderne Regionaltram ist mindestens so bequem wie die heutigen neuen Züge: großer Fahrkomfort, integrierte Toiletten, guter Sitzkomfort mit Kopfstützen, Armlehnen, hohe Beinfreiheit... prägen die Regionaltram.

Zudem ermöglicht sie ein Ein- und Aussteigen ohne Stufe (der Bahnsteig liegt direkt auf der Höhe der Trambahn). Kinderwagen, Rollstühle, Personen mit Einkaufswagen... haben somit kein Problem!

Und nicht zuletzt: gerade Personen, die weniger gut zu Fuß sind, z.B. ältere Mitbürger, oder aber Leute, die einen Kinderwagen schieben müssen, ziehen einen großen Nutzen daraus, wenn sie nicht mehrmals umsteigen müssen, sondern einfacher zu ihrem "Reiseziel" gelangen können.

Die Tram eignet sich optimal für olle Bevölkerungsgnippen

13. Wie ist der Bau der Regionaltram zu bewältigen?

Luxemburg kann von den Erfahrungen aus dem Ausland profitieren, so daß sich der Bau optimal organisieren läßt

Die verschiedenen Bauabschnitte werden so unterteilt, daß eine Einschränkung des Verkehrs in zumutbarem Maße erfolgt und die Anrainer und Geschäftsleute nicht zu sehr belästigt werden.

Gebaut wird gleichzeitig auf mehreren Stellen, die so abgestimmt sind, daß immer nur ein kleiner Abschnitt der Straße von den Arbeiten direkt betroffen ist und der heutige Bus- und Autoverkehr nur minimal gestört wird.

Daß dies machbar ist, weist auch die Erfahrung in Luxemburg auf: so wurden z.B. die Verengungsarbeiten an der "Avenue de la Gare" gut überstanden.

Außerdem muß ein Dialog mit den Bürgern und den betroffenen Geschäftsleuten im Vorfeld stattfinden. In Saarbrücken wurden in jedem Abschnitt des Bauvorhabens wöchentlich Sitzungen mit Anrainern und Geschäftsleuten abgehalten, wo deren Wünsche und Anregungen berücksichtigt werden konnten.

Aber: einige Unannehmlichkeiten - zumal wenn sie gezielt gering gehalten werden - sind ein (kleiner) Preis für ein Projekt, das derart zukunftsweisend ist.

14. Weshalb wurde die Stadtbahn vor 35 Jahren abgeschafft?

Luxemburg hat die gleiche Entwicklung gemacht wie zahlreiche andere Städte. Ende der 6oger Jahre wurde so manche Stadtbahn abgeschafft, weil man blind an die Vorteile des Privatautos glaubte.

Mittlerweile hat sich dies als Trugschluß erwiesen und deshalb versuchen zahlreiche Städte die Fehler der Vergangenheit wieder zu korrigieren. So erlebt die Stadtbahn derzeit quer durch Europa eine regelrechte Renaissance - von Italien über Frankreich, Deutschland... bis nach Luxemburg. Außerdem unterscheidet sich die heutige Stadtbahn wesentlich von dem alten "Tram": sie ist komfortabler, sicherer, schneller und leiser. Besonders wichtig ist aber auch folgender Unterschied zur alten "Tram": die neue Trambahn wird, im Gegensatz zum Jangeli, wo sich die Straßenbahn und die Wagen gegenseitig behinderten, ihre eigene Fahrbahn erhalten. Sie nutzt also der Stadt, erlaubt es aber auch Regionen untereinander und mit dem Stadtzentrum zu verbinden.

résumé

Faits intéressants ä savoir...

Le tramway est surtout attractif pour les groupes de population qui ont besoin d'un acces fädle aux transports en commun: les personnes handicapes, les personnes agees...

Le tramway est par ailleurs également tres comfortable pour de plus grands trajets.

Ce tramway n'est en rien comparable au "Jangeli" d'antan. En effet, le "Jangeli" était moins comfortable et moins pratique: et surtout il ne pouvait pas utiliser la voie ferroviaire.

La construction du tramway ne devrait par ailleurs pas poser de problèmes majeurs. Les expériences faites ä Saarbrucken et ä Strasbourg et le reamenagement de l'avenue de la gare ont montre que des travaux bien planifiés permettent de limiter au minimum les inconvenients.

15. Wurde berücksichtigt, ob sich die Investitionen auch wirtschaftlich lohnen?

Ja, sehr ausführlich sogar. Und sie lohnen sich auf jeden Fall!

Die Regionaltram soll etwa 12 Milliarden für die Infrastrukturen kosten. Weitere Ausgaben - wie z.B. der Einkauf von neuem Material bei der Eisenbahn - müssen getätigt werden, ob die moderne Stadtbahn gebaut wird oder nicht. Die 12 Milliarden werden bei weitem - so wie es eine volkswirtschaftliche Analyse im Rahmen der sogenannten Prognos-Studie des Transportministeriums und der Stadt Luxemburg ergeben hat - durch die entstehenden Vorteile gerechtfertigt. Die Stadtbahn ist auch volkswirtschaftlich gesehen eine absolut sinnvolle Investition!

Eine neue Studie, die ebenfalls gemeinsam von Transportministerium und Stadt Luxemburg in Auftrag gegeben wurde, zeigt zudem zweifelsfrei auf, daß auch die Betriebskosten nicht höher sein werden, als bei dem klassischen Bus- und Zugsystem.

Und außerdem: vielleicht sind andere Argumente noch weitaus wichtiger.

Luxemburg-Stadt und Luxemburg insgesamt erhalten mit der Tram eine neue moderne Identität, um sich auch in der Großregion als attraktives Zentrum und Wirtschaftsstandort, zu behaupten.

Zudem gilt es weitaus stärker als bisher, auch die indirekten wirtschaftlichen Vorteile, die leider so häufig vergessen werden, hervorzuheben.

Wieviel Staus werden erspart (und somit auch Arbeitsausfälle, die sich ökonomisch rechnen)? Nicht zuletzt gilt es die verringerten Umweltschäden zu bedenken, die bereits heute zu Kasse schlagen (Baumsterben, Fraß an historischen Gebäuden), vor allem aber auch auf Kosten der kommenden Generationen gehen. Auch die Luftqualität kann sich verbessern: wer weiß, vielleicht kann die moderne Regionaltram dazu beitragen, daß im jähre 2005 die Ozonbelastungen im Sommer weniger hoch sein werden, die Luftqualität in und um die Stadt Luxemburg insgesamt verbessert wird.

Nicht zuletzt: die Lebensqualität wird Erheblich verbessert.

résumé

La rentabilité du projet

Il a été analysé dans des d'études si le projet du tramway sera économiquement rentable. Les conclusions sont evidentes: le projet de tramway est à favoriser du point de vue economique - meme si l'or ne tient pas compte de l'amelioration de la qualite de vie, de l'amelioration de la qualite de l'air difficile à exprimer en francs et en Centimes.

Pour de plus amples informations vous pouvez vous adresser aux organisations signataires. Des exemplaires supplémentaires de ce dépliant vous seront envoyés sur simple demande (tel. 439030).

Si vous voulez soutenir les associations signataires dans leur démarche en faveur d'un tramway moderne, vous pouvez virer un don au CCP 73418-86 de la fondation Oeko-Fonds avec la note "Don Plate-forme tramway moderne".

IMPRIMERIE LINDEN, L-2413 LUXEMBOURG