

TRANSPORT

TRAM

Auf Bummelkurs

Christiane Walerich

Nachhaltige Infrastrukturen wie die Tram verbessern nicht nur die Lebensqualität, sondern fördern auch die Wirtschaft. In Luxemburg jedoch scheinen die Verantwortlichen unfähig oder unwillig, sie endlich auf die Schiene zu bringen.

„Die Verkehrsbewegungen und die Straßenführungen, die mit dem Bau der neuen Trambahn zusammenhängen, sind nicht bekannt. Es fehlt an Informationsfluss“, kritisierte in dieser Woche Blanche Weber, Präsidentin des Umweltverbandes Mouvement écologique das zuständige Bautenministerium, aber auch die Stadt Luxemburg. Anlass zu ihrer Kritik war eine Unterredung der Mitglieder des Mouvement écologique im Rathaus, bei der nicht nur der verantwortliche Mobilitätsschöffe François Bausch, sondern auch Bürgermeister Paul Helminger Rede und Antwort zu den wichtigsten städtebaulichen Fragen der nächsten Jahre standen. Also auch der, wie der Bau der Stadtbahn zeitlich organisiert werden soll und wie dieser mit den Bauprojekten am Centre Aldringen und der Umgestaltung des Luxexpo-Beringes auf Kirchberg zusammenhängt.

Für die Stadt Luxemburg ist ein umfassendes Facelifting geplant. Die „Porte de Hollerich“ soll umgestaltet, der Hauptbahnhof überdacht und durch neue Peripheriebahnhöfe auf Kirchberg, Cessingen und Howald entlastet, die Adolphe-Brücke saniert, das Centre Aldringen erneuert und die Place de l'Etoile bebaut werden. Die Tram, Bestandteil des „mobil2020“-Konzepts, soll alle diese Punkte miteinander verbinden, um dem in den vergangenen Jahren enorm angewachsenen Verkehrsstrom zu begegnen und so etwas von der verloren gegangenen

Lebensqualität in die Stadt zurückzubringen. Dass die Umsetzung jedoch lange Zeit benötigen wird - da die notwendigen Umleitungen und die Koordination der diversen Bauarbeiten große Herausforderungen darstellen - wurde bei der Veranstaltung im Rathaus klar.

„Die Regierung hat beschlossen, die Tram zurückzustellen“, bedauert Bausch. Der Staat kann ein Gesetzesprojekt zur Tram erst erarbeiten, wenn die Umweltverträglichkeitsstudie 2011 zur Streckenführung vorliegt. Das Gesetzesprojekt zur Tram kann deshalb frühestens 2012 in der Chamber diskutiert und verabschiedet werden, so dass erst 2013 mit der Detailplanung, und nicht vor 2014 mit dem Bau, mit dem das Londoner Architekturbüro Lifschutz Davidson Sandilands beauftragt wurde, begonnen werden kann.

2014 Baubeginn der Tram

Ein Hemmnis für den Bau der Tramtrasse ist insbesondere die Sanierung der Adolphe-Brücke. „Trotz der anstehenden Brückenarbeiten hätte die Regierung bereits mit den Infrastrukturen für die Tram auf Kirchberg beginnen können. Hier sind die Spuren und Beläge für die Tram schon vorhanden. Das hätte auch verhindert, die Tram irgendwann in einem Wurf ausführen zu müssen“, meint Helminger. So sieht die Planung laut Bürgermeister vor, dass noch in diesem Jahr die provisorische Brücke neben dem Pont Adolphe über das Petrus-Tal geschlagen wird. Und dass, sobald das Gesetzesprojekt zur Adolphe-Brücke verabschiedet ist, die Sanierungsarbeiten an letzterer in Angriff genommen werden - voraussichtlich 2012. „Die Regierung rechnet damit, dass die Arbeiten 2014 fertigge-

stellt sind“, fügt Bausch an. Inwiefern bei der Sanierung der hundertjährigen Brücke überhaupt noch Forderungen des Denkmalschutzes berücksichtigt werden, darauf gingen die Stadtverantwortlichen nicht ein - auch der Mouvement écologique stellte diesbezüglich keine Fragen mehr. Annehmbar schien für den Méco ebenfalls die geplante Verbreiterung der Brückenfahrbahnen um jeweils 17 cm und die Aufteilung, die zwei Tram- und zwei Busspuren - jedoch noch immerhin auch zwei für die Autos vorsieht.

Eine weitere bauliche Herausforderung neben dem Pont Adolphe stellt die Avenue de la Liberté zwischen der Place de Paris und dem Bahnhof dar. Über 15 Jahre wurden hier die Infrastrukturarbeiten immer wieder zurückgestellt. „Die Kanalisation, Strom-, Gas- und Telefonleitungen müssen komplett erneuert werden. Damit verglichen sind die Schienen und Oberleitungen der Tram Peanuts“, erläutert Helminger.

Ein Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs, der in naher Zukunft ebenfalls komplett erneuert werden soll, ist das „Centre Hamilius“. Gewinner der Ausschreibung zur Umgestaltung des 0,7 Hektar großen Areals zwischen dem Busbahnhof auf dem Hamiliusplatz und der Grand-Rue ist der Investor Codic International mit dem Architektenbüro „Foster and Partners“. Das von Norman Foster gegründete Büro hat unter anderem die Kuppel auf dem Reichstag in Berlin, das neue Terminal des Flughafens Stansted in London und die Neugestaltung des Ground Zero in New York entworfen. „Die neuen Gebäude am Hamilius sollten sich in ihrer Dimensionierung an die bestehenden Bauten der Oberstadt anlehnen. Es sollte eine zeitgemäße Architektur sein, die

den öffentlichen Raum aufwertet, mit vielen Übergängen zur Stadt hin“, erklärt ein Gemeindevertreter die Ausschreibungskriterien. Zudem soll eine Mischung aus Büros (10.200 m²), Wohnungen (7.500 m²), Dienstleistern (1.000 m²), Gaststätten (1.300 m²) und Geschäften (16.000 m²) entstehen. „Damit die Stadt abends lebendig bleibt, brauchen wir Wohnungen, und damit sie tagsüber vital bleibt, brauchen wir Büros. Es muss verhindert werden, dass Büros irgendwann ins Umland abwandern“, erläutert Helminger die Idee. Dass die am Hamilius geplante öffentliche Tiefgarage noch vergrößert werden soll, sieht der Bürgermeister nicht als Widerspruch zu dem Bestreben, die Menge der Autos in der Stadt zu begrenzen. Diese Planung habe mit dem Bautenreglement zu tun, das für zusätzliche Wohnungen und Geschäfte auch entsprechende Parkplätze vorschreibe. Noch dieses Jahr soll der PAG-PAP für das Projekt „Centre Hamilius“ erstellt werden, damit 2012 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann, die theoretisch 2017 abgeschlossen sein sollen.

2017 Fertigstellung des neuen Centre Hamilius

Ob die Umbaumaßnahmen ausreichen werden, den Verkehrsstrom zu zügeln, muss die Zukunft erweisen. Der bisherige Bus-Bahnhof am Hamilius, der bisher diagonal aus zwei Richtungen befahrbar war, soll einer Fußgängerzone weichen. Der Verkehr soll am Boulevard Royal gebündelt werden, der dann zwei Busspuren, zwei Trampuren und zwei Autospuren aufweisen wird. Vorgesehen sind Quais bei der Trambahn in der Mitte des Boulevard Royal, die durch eben-

erdige Fußübergänge mit dem Hamiliusplatz und den Bushaltestellen verbunden sind. Vor dem Platz des Centre Hamilius ist neben einer Spur als Haltestelle für die Busse, die dann alle Richtung Norden fahren, nur eine zweite Busspur zum Überholen vorgesehen. „Es ist klar, dass wir, wenn die Tram kommt, eine Entlastung des Busverkehrs benötigen“, so Helming. In Zukunft sollen aus Westen kommende Busse nicht mehr wie bisher durch die Avenue Emile Reuter über den Boulevard Royal fahren, sondern über die Avenue Monterey aus der Stadt hinaus geführt werden. Es gehe vor allem darum, die Überlandbusse (RGTR), die auch den Schülertransport wahrnehmen, aus der Innenstadt heraus zu bekommen. Denn die Idee des „mobil2020“-Konzepts ist, die Fahrgäste so weit wie möglich mit dem Zug und den regionalen Bussen an die Peripheriebahnhöfe zu schaffen, so dass diese zugleich Umsteigeplätze für das städtische System - Bus oder Tram - bilden. Regionalbusse aus dem Süden könnten dann den Peripheriebahnhof Howald anfahren, die aus dem Westen und dem Norden die Bahnhöfe in Cessange bzw. Dommeldingen. „Wenn die Peripheriebahnhöfe nicht gebaut werden, dann haben wir in der Stadt ein enormes Verkehrsproblem, und zwar mit oder ohne Tram“, so der Bürgermeister. Immerhin sei mittlerweile schon der Bau der Haltestelle von Howald in der Chamber beschlossen worden, wenn auch noch ohne Bahnhofshalle. Dagegen sei der Bahnhof Cessange in der Prioritätensetzung der Regierung wieder etwas nach hinten gerückt, wie der Mobilitätsschöffe François Bausch bedauernd feststellt.

Ein weiterer Bahnhof, bei dem vieles noch unklar ist, befindet sich

auf Kirchberg: Die Messehallen der LuxExpo sollen umgebaut werden. Sie befinden sich nördlich des Peripheriebahnhofs Kirchberg. Dieser Bahnhof, der sowohl für den Zugverkehr als auch die Tram vorgesehen ist, wird nicht vor 2025 fertiggestellt sein.

2025 Fertigstellung des Bahnhof Kirchberg

Sinnlos finden die Verantwortlichen der Stadt das Vorhaben der Regierung, eine Zugverbindung bis Kirchberg und dem Flughafen zu bauen. „Wir wollen, dass die Eisenbahnstrecke Kirchberg-Findel nicht gebaut wird“, so Bausch. Denn diese wäre sozioökonomisch nur marginal rentabel. Stattdessen sollte die Tram bis Findele weiterfahren. Eine Zugverbindung sei nur sinnvoll für Fahrgäste, die von Dudelingen zur Luxexpo kommen. Für Fahrgäste aus Trier besteht nach wie vor keine Zugverbindung Richtung Kirchberg.

Aber auch die Lage des Bahnhofs am äußersten Rand von Kirchberg sei unvorteilhaft, da sich im näheren Einzugsgebiet nur der Auchan, der Kinokomplex und die Foire befinden. Zudem lasse sich absehen, dass der neue Park-and-ride am geplanten Kirchberg-Bahnhof, der zugleich als Parkmöglichkeit für die Besucher der Messehallen dient, nicht ausreichen werde. Als weitere Parkmöglichkeit sei deshalb das Areal des Héihenhaff beim Cargo Center in Erwägung gezogen worden.

Ein Verkehrschaos scheint also unvermeidlich. „Jetzt mündet zudem die Nordstraße auf Kirchberg“, stellt der Bürgermeister fest. Der Bau neuer Verteiler- und Zubringerstraßen scheint somit unvermeidlich. Dies sowie die geplante Errichtung des „Centre de



FOTO: FLICKR KMIRON

Remisage“ für die Tram auf Kirchberg haben aber auch zur Konsequenz, dass weitere Teile des Gremewaldes verschwinden werden.

Die Notwendigkeit einer Tram dürfte inzwischen außer Frage stehen. Mit Bussen allein kann dem ständig steigenden Fahrgastaufkommen in Spitzenstunden auf den Hauptstrecken nicht mehr beigesteuert werden. Die LuxTram-Berechnungen sprechen eine deutliche Sprache: Mit einer im Fünf-Minuten-Takt auf der Strecke Bahnhof-Stadtzentrum-Kirchberg fahrenden Tram können 6.500 Fahrgäste pro Stunde transportiert werden, gegenüber 1.200 mit Gelenkbussen. Die Frage ist also eher: Wann kommt die Tram? Dass dies zum Thema der anstehenden Kommunalwahlen werden könnte, scheinen Bausch (Déi Gréng) und Helming (DP) aber nicht zu befürchten. Denn glücklicherweise ist neben der LSAP, die sich in der Vergangenheit für die Tram ausgesprochen hatte, mit Transportminis-

ter Claude Wiseler ja auch die CSV impliziert.

Und die Frage ist: Welche Öffentlichkeitsarbeit leistet die Regierung im Dossier Tram? Corinne Cahen, Präsidentin der „Union Commerciale“, pflichtet dieser Kritik bei und bedauert, dass trotz mehrfacher Nachfrage betroffene Geschäftsleute oder ansässige Ärzte bisher nur wenig Information von den Verantwortlichen zu den anstehenden Bauarbeiten erhalten hätten. Als eine Möglichkeit, die Öffentlichkeitsarbeit zu verbessern, regt sie die Schaffung von beobachtenden Begleitgruppen an. Hierbei könnten die Erfahrungen anderer Städte, wie etwa Angers nutzbar gemacht werden, deren Tram als wichtiges Projekt zur Stadtentwicklung Mitte 2011 in Betrieb gehen soll.