

Wann kommt BahnHybrid?

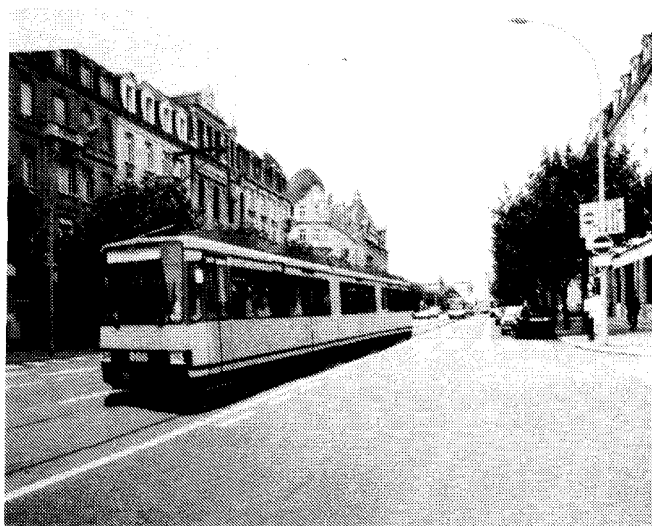
Im November 1994 legte eine Arbeitsgruppe, der sowohl Vertreter des Transport-, des Bauten- und des Landesplanungsministeriums, der Stadt Luxemburg, der CFL und der städtischen Autobusdienste (AVL) als auch ausländische Verkehrsexperten angehörten, unter dem Namen 'Luxtraffic' eine nur 60 Seiten dicke Studie vor, die für die Einführung eines 'BahnHybrid' genannten Systems plädierte. Die Auftraggeber - Regierung und Stadt Luxemburg - hatten die Aufgabe folgendermaßen formuliert: *"Die wichtigsten Ziele sind die Verbesserung der Umwelt (weniger motorisierter Individualverkehr, mehr öffentlicher Verkehr (ÖV)) unter anderem zwecks Erhaltung bzw. Steigerung der Attraktivität der Stadt Luxemburg als Lebensraum für alle Bürger sowie eine verbesserte wie auch attraktiver gestaltete Mobilität im ÖV".*

Das Grundkonzept von 'Luxtraffic'

Die Grundidee des neuen Transportmittels, das von 'Luxtraffic' vorgeschlagen wird, besteht darin, daß es außerhalb der Stadt Luxemburg die bestehenden CFL-Strecken benutzt, auf dem Stadtgebiet aber zur Stadtbahn wird, die im Straßenraum verkehrt. Das Projekt sieht dazu rund 27 km doppelgleisige Neubaustrecken (= +12%) vor, um ein landesweites Regionalbahn-Streckennetz von etwa 260 km zu schaffen, während das regionale und städtische Busnetz als Zubringerdienst darauf ausgerichtet werden müßte. Das Stadtzentrum wäre dann von allen Zughaltestellen des Landes aus ohne Umsteigen erreichbar.

In einer ersten Realisierungsphase würden die von Thionville/Esch, Longwy und Arlon in die Stadt führenden Strecken auf dem Bahnhofsvorplatz gebündelt. Von dort verlief die Strecke durch die Avenue de la Liberté über die Adolfsbrücke und den Boulevard Royal einerseits zum Eicherberg, von wo aus eine neue Brücke über das Alzettetal in die CFL-Nordstrecke führen soll, während eine zweite Strecke über eine neue Brücke parallel zur Roten Brücke das Kirchbergplateau ans Stadtzentrum anbinden soll. In einer zweiten Phase würde eine von Zwickau abzweigende Strecke über Bonneweg zum Pariser Platz führen; von der Neutorstraße aus soll eine Stichbahn zu den Schulen auf Limpertsberg führen; und die Kirchberger Strecke soll bis zum Flughafen und bis Niederanven verlängert werden, wo sie dann in die Trierer CFL-Strecke einmünden soll. Von den vorgesehenen acht BahnHybrid-Linien, die im 30-Minuten-Takt verkehren sollen, würden alle den Bahnhof Luxemburg und fünf Kirchberg anfahren.

Die Autoren schätzen die Investitionskosten in der ersten Phase auf 18 Milliarden; in der 2. Phase kämen nochmals 12 Mrd. hinzu. Die Autoren rechnen mit einer Verringerung der mittleren Reisezeit von 5 Minuten pro Fahrt (= 20% der heutigen Reisezeit) und einer täglichen Entlastung des Straßennetzes von 20 000 Pkw-Fahrten. Die Umsteigevorgänge könnten um 10% sinken. Bei einer erwarteten Linienbelastung von max. 10 000 Beförderungen täglich und einem Benutzeraufkommen von 43 000 Personen auf dem Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Centre Aldringen ständen einem volkswirtschaftlichen Nutzen von 1,5 Mrd. Flux jährlich Kosten von 500 Millionen gegenüber. Angesichts der guten Akzeptanz des ÖV seit Einführung des Taktfahrens bei den AVL, des Tarifverbunds und des um 40% erhöhten Angebots der Eisenbahn, scheint der Optimismus der Autoren berechtigt.



Fotomontage der Tram asbl

Das Presseecho auf die Luxtraffic-Studie war einheitlich positiv. Der Mouvement écologique (MouvEco), der schon 1992 in Zusammenarbeit mit der 'Tram' asbl und dem Oeko-Fonds eine Studie durch die Technische Universität Wien (Prof. Dr. Hermann Knoflacher) hatte anfertigen lassen, die zu prinzipiell demselben Ergebnis gekommen war, nannte sie "absolut begrüßenswert" (Kéisécker 5/94). Auch die Eisenbahnergewerkschaften äußerten sich positiv. Eine Arbeitsgruppe der FNCTTFEL setzte sich konstruktiv-kritisch damit auseinander (Le Signal, Nr. 12/14.7.1995).

Kritisch merkte der MouvEco an, die vorgesehene Bauzeit von 10 Jahren sei viel zu lang. In Straßburg waren bloß sechs Jahre vom Wahlkampfversprechen der Bürgermeisterin bis zur Inbetriebnahme der ersten Linie verflossen. Vor allem wurde gargewohnt,

Die Gesamtkosten der Hybridbahn liegen im Endeffekt niedriger als bei einem ähnlich umfangreichen Straßenbauprojekt, da bei Bahn-Hybrid das Fahrmaterial im Preis inbegriffen ist.

daß dadurch in Sachen Nordstraße durch den Grünewald (auch auf 12 Mrd. geschätzt) wohl vollendete Tatsachen geschaffen werden sollten, während der Mouvéco davon ausgeht, daß BahnHybrid den Bau einer zusätzlichen Nordstraße überflüssig machen wird. Angesichts der Kosten beider Projekte steht die Regierung hier vor einer der wichtigsten Entscheidungen dieses Jahrzehnts: BahnHybrid und Nordautobahn schließen sich nicht nur finanziell, sondern auch konzeptuell aus. Es wird sich also in den nächsten Wochen oder Monaten herausstellen, ob die Regierung eine kohärente, ökologisch vertretbare Transportpolitik hat oder ob sie weiterhin die offenbar zu reichlich fließenden Steuergelder in widersprüchliche Verkehrsinfrastrukturen investiert, in der falschen Hoffnung, es jedem recht zu machen, ohne Rücksicht auf ein jahrhundertaltes Erbe und die Zukunft von Generationen.

Die Regierung beschloß im Februar 1995, die Luxtraffic-Studie verfeinern zu lassen und stellte einen 'Mister BahnHybrid' ein, der im Transportministerium alle diesbezüglichen Arbeiten koordinieren soll. Mit der Volkszählung vom 15. Oktober 1995 erfolgte eine Haushaltsbefragung über Transportgewohnheiten, die den BahnHybrid-Planungen als Grundlage dienen soll. Am kommenden 13. und 14. bzw. 28. März 1996 will sich nun die Abgeordnetenkammer in den Entscheidungsprozeß einschalten: Ihre Transportkommission veranstaltet ein Hearing, bei dem alles was in Sachen Eisenbahn etwas zu sagen haben will, also vom Automobilclub bis zu den Gewerkschaften und den Ökologen, seine Meinung zu BahnHybrid sagen darf.

Die Verbesserungsvorschläge der FNCTTFEL

Inzwischen gab es auch etliche kritische Anmerkungen zur vorgeschlagenen Streckenführung. Der Mouvéco fragte, wieso das Schulcampus "Geesseknäppchen" - wo der Bau eines 6. Lyzeums sich, wenn überhaupt, nur rechtfertigen läßt, wenn dadurch der Schülertransport rationeller gestaltet werden kann - und die Handelszone "Cloche d'or" nicht vom Streckennetz erfaßt werden. Sowohl im Alzettetal bis Heisdorf und auf der Arloner Strecke bis Mamer müßte BahnHybrid auch durch die Ortschaften fahren, ansonsten kaum mehr Benutzer erreicht werden als heute schon durch die bestehenden Eisenbahnlinien. Auch die Notwendigkeit des Baus einer Zweibrücke neben der Roten Brücke und einer Talbrücke vom Eicherberg aus wurde in Frage gestellt. Im Vergleich zur Knoflacher-Studie wird auch die einwohnerstarke Schlafgemeinde Hesperingen (mit Itzig, Alzingen, Fentingen) nicht einbezogen.

Präziser sind die von Roger Negri in "Le Signal" vom 15.7.1995 geäußerten Kritiken und Verbesserungsvorschläge.

Eingangs wird die Eingrenzung von BahnHybrid auf die Großregion Luxemburg befürwortet, für die auch CFL-Präsident J. Schneider in dieser "forum"-Nummer eintritt. Das hätte zuerst den Vorteil, daß die BahnHybrid-Fahrzeuge mit zwei Stromsystemen

auskämen (CFL-Netz (25 kV Wechselstrom) und Straßenbahn (750 V Gleichstrom)) und nicht für die Arloner CFL-Strecke auch noch mit den in Belgien üblichen 3-kV-Gleichstrom-Aggregaten ausgerüstet werden müßten (und wenn sie bis Trier fahren sollten, müßten auch noch 15-kV-Aggregate hinzukommen): eine wesentliche Verbilligung bei der Materialbeschaffung. Da BahnHybrid-Züge eine maximale Geschwindigkeit von 80-100 km/h erreichen (gegenüber 150 km/h für Personenzüge), würde ihr Einsatz auf dem gesamten Eisenbahnnetz auch dessen Effizienz und Kapazität - insbesondere auch im Hinblick auf den Güterverkehr - beträchtlich reduzieren. Der Landesverband schlägt daher vor, Reisende aus Uffelingen, Wiltz, Diekirch, Ettelbrück weiterhin mit traditionellen Zügen zum Hauptbahnhof Luxemburg zu bringen.

Wer nach Kirchberg oder Limpertsberg will, soll in Mersch oder Heisdorf auf die Hybridbahn umsteigen können. Von Heisdorf aus soll BahnHybrid in der Tat auf die Nationalstraße überwechseln und das dichtbevölkerte Alzettetal bedienen. Dadurch könnten zudem die hohen Kosten für die Brücke vom Eicherberg zur CFL-Nordstrecke eingespart werden. Eventuell wäre auf der CFL-Strecke eine Haltestelle unter der Roten Brücke vorzusehen, von wo aus ein Lift die Zugfahrgäste zur BahnHybrid-Linie nach Kirchberg bringen könnte.



Letzte Tramfahrt auf Limpertsberg, Sommer 1960
Foto: Privatarhiv

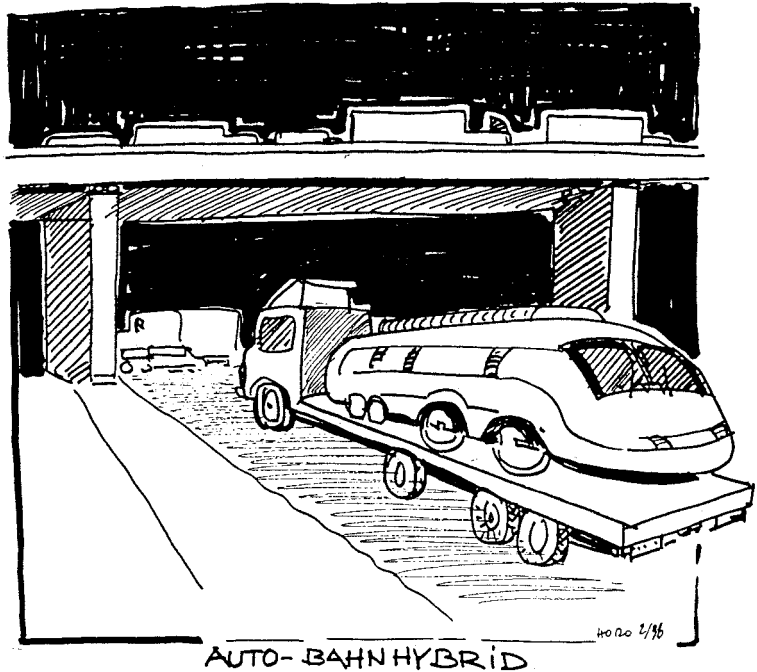
Auch im Westen soll die Hybridbahn nur bis Capellen reichen und von der Autobahnauffahrt Capellen aus sofort als Straßenbahn (u.a. aus den genannten stromtechnischen Gründen) über die dichtbesiedelte Nationalstraße fahren. Passagiere nach Kirchberg oder Limpertsberg könnten also in Capellen umsteigen. Busse müßten den Westteil des Landes von diesem Umschlagbahnhof aus bedienen.

Im Osten der Stadt stellt sich die Frage, ob die Kirchberg-Linie wie von Luxtraffic vorgesehen vom Flughafen aus nach Niederanven zur Einmündung in die CFL-Strecke geführt werden soll, ohne weder Sen-

ningerberg noch Niederanven so recht zu berühren, oder ob sie besser ins Hammertal über die Haltestelle Cents direkt zum Hauptbahnhof zurückkehren soll, was endlich auch eine Anbindung des Findel für den wachsenden Gütertransport ermöglichen würde. In Cents könnten auch Zugreisende aus dem Osten auf die Hybridbahn umsteigen, um nach Kirchberg und Limpertsberg zu gelangen. Das würde allerdings den Bau eines zweiten Bahngleises zwischen 'Büsserbréck' und Ötringen erfordern.

Aus den weiteren Kommentaren der FNCTTFEL zur CFL-Streckenführung seien nur noch folgende Vorschläge kurz herausgegriffen:

- Bau einer direkten Eisenbahnverbindung von Esch/Schifflingen über Leudelingen nach Hollerich (statt über Bettemburg) zur Entlastung der dortigen Strecke; die Fahrzeit zwischen Esch und Luxemburg könnte sich dadurch auf 5 Minuten reduzieren: insbesondere die Fahrgäste aus dem Raum Differdingen wären dankbar, denn über Esch und Bettemburg verbringen sie zur Zeit eine Stunde im Zug, um nach Luxemburg zu gelangen; Escher Autobahn und Park&Ride in Hollerich würden sich bei diesem Zeitgewinn wohl leeren ...;
- Bau einer neuen Eisenbahnstrecke nach Saarbrücken an der geplanten Saaraubahn entlang zum Anschluß an die Rheinschiene des deutschen Inter-City-Netzes in Mannheim (Zeitgewinn bis Mannheim: 80 Minuten = 39%);
- Bau des dritten Gleises zwischen Bettemburg und Luxemburg mit Verkürzung der Fentinger Kurve und direkter Einnündung auf den Bahnhofsvorplatz;
- neue Haltestellen: Bahnübergang Schifflingen/Nörtzinger Straße, Bahnübergang Düdelingen-Zentrum, Bahnübergang Düdelingen-Büringen, Helfenterbrück, Bahnübergang Mensdorf, Colmar-Usines und ... Bahnübergang Bartringen-Zentrum (m.p.).



AUTO-BAHN HYBRID

Romain Hoffmann

wären, um BahnHybrid wirtschaftlich zu führen. Er kann sich aber eine CFL-Filiale vorstellen, die den Auftrag erhielte. Das befürchten aber die Gewerkschaften. Das günstige Eisenbahnerstatut wäre dann für BahnHybrid kaum zu halten. Und der rezente Streik in Frankreich hat schon am Beispiel Marseille gezeigt, daß Eisenbahner keine Tramführer sind und sein wollen. Wer auch nur streckenweise mit einer Trambahn das Eisenbahnnetz befahren muß, soll die Ausbildung und den Statut eines Lokführers haben müssen.

Wird an dieser Personalfrage das BahnHybrid-Konzept scheitern? Als die Stadt Luxemburg die neue, dichte Streckenführung beschloß, war sie auch fast an der Opposition der Busfahrer gescheitert, die gewohnt waren, nach Dienstscluß mit *ihrem* Bus ins Depot nach Hollerich zu fahren. Heute haben sie sich daran gewohnt, daß sie ihren Dienst auch am Centre Aldringen antreten bzw. quittieren können.

Eine weitere Frage betrifft die Teilnehmer am BahnHybrid-Projekt. Nur der Staat und die Stadt Luxemburg? oder auch die Randgemeinden? Diese weisen darauf hin, daß sie bisher auch nicht für den Transport ihrer Einwohner zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufszentrum in der Hauptstadt aufkommen mußten. BahnHybrid werde gebaut, um das Verkehrsproblem in der Stadt Luxemburg zu lösen; das sei nicht ihr Problem. Die Transportministerin schlägt daher vor, erst mal mit einer Streckenführung innerhalb der Gemeinde Luxemburg zu beginnen. Die Anbindung des Kirchberg ans Zentrum und an den Hauptbahnhof scheint ihr vorrangig, sollen doch hier in naher Zukunft 20 000 Menschen ihren Arbeitsplatz haben. Der Erfolg werde dann die Nachbargemeinden günstiger stimmen.

Die FNCTTFEL-Vorschläge lassen erkennen, daß auch noch Einsparungen möglich sind. Verschiedene Investitionen (etwa das 3. Gleis nach Bettemburg, das 2. Gleis nach Ötringen, die Strecke Cents/Sandweiler nach Findel) sind zudem über den "Fonds du rail" zu finanzieren und nicht Luxtraffic anzulasten. Die Gesamtkosten der Hybridbahn liegen dann im

Welche Gesellschaftsform für BahnHybrid?

Die große Frage, die vor der Festlegung der definitiven Streckenführung geklärt werden muß, ist allerdings eher rechtlicher und finanzieller Natur: Welche Gesellschaft soll BahnHybrid betreiben? Und wer soll das bezahlen?

Erstaunen, wenn nicht Bedenken muß das beharrliche Schweigen der Bürgermeisterin und des Schöffenrats der Stadt Luxemburg hervorrufen. Von dieser Seite steht bisher jede politische Stellungnahme zum Projekt Luxtraffic aus, auch wenn städtische Ingenieure aktiv an seiner Ausarbeitung beteiligt waren. Und nun ist gar zu vernehmen, die Stadt werde nicht als solche am Hearing in der Abgeordnetenkammer teilnehmen. Will sie das ehrgeizige Projekt scheitern lassen, das doch gerade ihr Verkehrsproblem lösen helfen soll? Und wenn ja, aus welchen Gründen?

Im Gespräch mit "forum" ließ die Transportministerin durchblicken, daß die Stadt Luxemburg kaum einverstanden sein dürfte, der CFL den Betrieb zu überlassen. CFL-Präsident J. Schneider gibt im "forum"-Interview zu, daß die Betriebskosten der CFL zu hoch

Eisenbahn

Endeffekt niedriger als bei einem ähnlich umfangreichen Straßenbauprojekt, da bei BahnHybrid das Fahrmaterial im Preis inbegriffen ist. Ein Vorfinanzierungskredit der Europäischen Investitionsbank ist übrigens für ein derartiges Programm nicht ausgeschlossen.

Die Luxtraffic-Studie läßt hoffen, daß BahnHybrid nach Abzahlung der hohen Investitionskosten durchaus gewinnbringend funktionieren könnte. Das ist zur Zeit bei den AVL nicht der Fall. Bei der CFL soll

es demnächst, wie andernorts in diesem Dossier erklärt wird, Pflicht werden. Der volkswirtschaftliche Nutzen (sauberere Umwelt, weniger Autounfälle mit Langzeitfolgekosten, weniger Staustreß und nervliche Belastung ...) sollte nicht beim Lamentieren über die kurzfristige Staatsverschuldung vergessen werden. Das war doch das den Luxtraffic-Erfindern von ihren Auftraggebern gesetzte Ziel.

m.p.