

# Öffentlicher Transport als wichtiges Element des IVL

René Birgen

*Beginnen wir mit der guten Nachricht: Beim Durchlesen der Schlussfolgerungen über das Integrative Verkehrs- und Landesplanungskonzept für Luxemburg, kurz IVL, stellt man fest, dass es mit dem Angebot im öffentlichen Transport in Luxemburg gar nicht so schlecht bestellt ist, wie allgemein immer behauptet wird.*

So bedienen die CFL auf ihrem Schienennetz auf einer Länge von 274 Kilometern 59 Bahnhöfe und Haltestellen im Binnenverkehr mindestens im Stundentakt; auf einzelnen Streckenabschnitten wird an Wochentagen ein Halbstundentakt angeboten und zu den Spitzenzeiten verkehren nochmals zusätzliche Pendlerzüge.

Auch in punkto Anbindung ans benachbarte Ausland sieht es für den Luxemburger Bahnbenutzer nicht all zu schlecht aus. Vier Schnellzugpaare verbinden Luxemburg täglich mit Paris; nach Brüssel gibt es einen Stundentakt genauso wie in Richtung Deutschland. Ab 2007 wird Luxemburg durch den TGV-Est an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen sein. Leider werden diese guten Angebote den Bedürfnissen der Grenzgänger oft immer noch nicht gerecht, obwohl es in den letzten Jahren auch deutliche Verbesserungen für die Pendler aus den Grenzregionen gegeben hat (Wiedereröffnung der Strecke nach Audun-le-Tiche, Verlängerung der Bahnstrecke Bettemburg – Düdelingen bis Volmerange-les-Mines, Erhöhung der werktäglichen Zugverbindungen zwischen Luxemburg und Longwy).

Relativ gut schneiden auch die Busverbindungen in Luxemburg ab. Sie sind komplementär zur Bahn, der sie als

Zubringer dienen, oder sie übernehmen die gesamte Bedienung von Gegenden, aus denen sich die Schiene verabschiedet hat oder in denen sie nie vorhanden war. Alle Gemeinden des Landes verfügen über ein Angebot des nationalen Busdienstes, welches mal besser, mal schlechter ist, aber immer noch gut

---

**Die Verfasser der IVL-Studie  
heben als Hauptschwachstelle  
die Tatsache hervor, dass von  
den 157 Regionallinien,  
lediglich 61  
über einen klaren  
Taktfahrplan verfügen.**

---

dasteht, wenn man es mit dem benachbarten Ausland vergleicht. Die Verfasser der IVL-Studie heben als Hauptschwachstelle die Tatsache hervor, dass von den 157 Regionallinien, welche nach Abzug des reinen Schüler- und Werksverkehrs übrig bleiben, lediglich 61 über einen klaren Taktfahrplan verfügen. Im Busbereich gibt es besonders gute Noten für das Angebot der AVL in der Stadt Luxemburg und des TICE in den Südgemeinden.

Bedingt durch das gute Angebot im öffentlichen Verkehr, sei es auf der Schiene oder auf der Strasse, kann zum

Beispiel die Stadt Luxemburg aus 60% aller Gemeinden umsteigefrei erreicht werden. So wäre man versucht zu behaupten, dass bei solchen günstigen Angeboten die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem täglichen Weg zur Arbeit oder im Freizeitverkehr ziemlich hoch sein müsste. Doch weit gefehlt. Von den 1,77 Millionen Wegen, welche pro Tag durchschnittlich anfallen, werden 1,42 Millionen „motorisiert“ zurückgelegt. Lediglich 170.000 dieser Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. In Prozenten ausgedrückt wird das Auto also für 88 % aller Wege genutzt, 12 % entfallen auf den öffentlichen Transport. Daraus kann man schlussfolgern, dass die Luxemburger 1) ziemlich gehfaul sind und keine Fahrradnation wie die Holländer und 2) die Behauptung, das Auto sei des Luxemburgers liebstes Kind zu stimmen scheint, da oft schon auf relativ kurzen Strecken auf den Privatwagen zurückgegriffen wird.

Und genau dieser verstärkte Rückgriff auf das Auto ist heute zum Problem geworden. Verstopfte Strassen und Stress durch Warten im Stau ärgern denjenigen, der mit dem Wagen unterwegs ist. Lärm und Abgase stören die Anrainer von stark befahrenen Strassen; Unfälle mit all ihren Konsequenzen für Familien, aber auch für die Wirtschaft, stehen an der Tagesordnung. Es ist deshalb normal, dass als erste Reaktion die Autofahrer aufgefo-

rert sind, öfter auf ihren Wagen zu verzichten und verstärkt auf den öffentlichen Transport zurückzugreifen auf ihrem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Freizeitbeschäftigung.

Aber das ist leider oft leichter gesagt als getan. In den letzten Jahren wurden in vielen Gemeinden die Bauperimeter erweitert und neue Wohnsiedlungen errichtet, welche sich oft in einer gewissen Entfernung zum eigentlichen Dorfkern befanden. Die dadurch entstehenden Verkehrsprobleme wurden leider oft zu spät erkannt, manchmal erst dann, wenn es galt, den Schülertransport zu organisieren. Dadurch, dass nicht von Anfang an an einen Anschluss an den öffentlichen Transport gedacht wurde, sind die Bewohner solcher Ortschaftsteile noch heute oft auf das Auto angewiesen, um entweder direkt zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen oder eine Park & Ride - Anlage an einem Bahnhof oder einer größeren Bushaltestelle anzufahren, um die Kinder zur Schule zu bringen oder einer Freizeitbeschäftigung nachzugehen. Dadurch, dass es in vielen Ortschaften heute keine Einkaufsmöglichkeiten mehr gibt, entsteht ebenfalls notgedrungen ein gewisses Verkehrsvolumen durch den Weg zu den nächsten Geschäftszentren.

Der gleiche Fehler wie bei den neuen Wohngebieten wurde ebenfalls oft bei der Schaffung von neuen Gewerbe-zonen begangen. Hier wurden Hallen errichtet, neue Arbeitsplätze geschaffen. Auf die Frage, wie denn die Arbeitnehmer und Kunden dorthin gelangen, gab es lange Zeit nur eine Antwort: „Mit dem Auto natürlich.“ Es blieb ihnen ja auch nichts anderes übrig, da man in den meisten Fällen eine Anbindung an den öffentlichen Transport, sei es durch eine Buslinie oder durch die vorbeilaufende Bahnstrecke, schlicht und einfach vergessen hatte.

Jetzt will man aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt haben und diese durch eine massive Investition in den öffentlichen Transport beheben. Die vorherige Regierung hatte sich unter Transportminister Henri Grethen mit dem Projekt „mobilité.lu“ ein ehrgeiziges Ziel gesetzt. In den nächsten Jahren soll der Anteil des öffentlichen Transportes bei der Anzahl der täglich

zurückgelegten Wege auf 25 % gesteigert werden. Deshalb soll vor allem massiv in den Ausbau des Schienennetzes investiert werden.

So sind nach Jahren der Stagnation wieder der Bau neuer Eisenbahnstrecken vorgesehen. Die Arbeiten zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Luxemburg – Dippach – Petingen sollen dieses Jahr beginnen und deren Kapazitäten ab 2007 erhöhen. Zwischen Luxemburg und Bettemburg und zwischen Luxemburg und Esch sollen größtenteils entlang der bestehenden Autobahnen neue Eisenbahnlinien entstehen. Die neue Bahnlinie zwischen Luxemburg und Bettemburg würde dazu bei-

---

**Von allen Seiten wird versichert, dass es auf dem Gebiet der Stadt zu keinerlei Baumaßnahmen kommen wird, welche die geplante Durchfahrt zwischen dem Glacis und dem Bahnhofplatz verhindern könnten.**

---

tragen, die jetzige Strecke zu entlasten und es ermöglichen, die neuen TGV-Züge in Richtung Frankreich aufzunehmen und auf der alten Verbindung Kapazitäten für die bereits lange geforderten zusätzlichen direkten Verbindungen zwischen Luxemburg und Düdelingen zu schaffen. Die neue Linie zwischen Luxemburg und Esch würde einen verbesserten Anschluss an die Industriebahnen auf Belval ermöglichen, welche durch Wohnungsbau, Kulturzentren, Schulen, Freizeiteinrichtungen und Verwaltungen einer neuen Bestimmung zugeführt werden sollen.

Neben diesen beiden Neubaustrecken soll aber auch um die Hauptstadt verstärkt auf die Schiene gesetzt werden. Hauptgewicht liegt dabei auf der Anbindung des Kirchbergplateaus und des Flughafens an das bestehende Eisenbahnnetz. Auf den Teilstücken zwischen Luxemburg respektiv Dommeldingen und den Messehallen des Kirchberg soll nach über 40 Jahren Abwesenheit in Luxemburg wieder eine Straßenbahn fahren, während der Teil zwischen den Messehallen, dem Flugplatz

und wieder zurück zum Bahnhof als klassische Bahnstrecke geplant wird. Die neuen Straßenbahnwagen, welche als „train-tram“ bezeichnet werden, können dank modernster Technik sowohl auf dem bestehenden klassischen Eisenbahnnetz als auch auf den neuen Strecken im Straßenraum eingesetzt werden.

Die neue Straßenbahnverbindung zum Kirchberg soll jedoch in der ersten Phase nicht wie im BTB-Projekt vorgesehen ab dem Bahnhof durch die Avenue de la Liberté, über den Boulevard Royal und den „Pont Grande-Duchesse Charlotte“ verlaufen, sondern die bestehende Bahnstrecke nach Ettelbruck benutzen um dann auf der Höhe des Sichegronn durch einen Tunnel das Kirchbergplateau erreichen. Dem Bahnhof Dommeldingen wird eine wichtige Rolle als Umsteigplatz aus dem Norden zugeteilt werden; von dort sollen die Straßenbahnwagen wie im früheren BTB-Projekt vorgesehen den Kirchberg ab dem Raspert ebenfalls durch einen Tunnel erreichen und auf die Linie aus dem Hauptbahnhof stoßen. Beide Linien werden dann als Tramstrecke bis zum neu zu errichtenden Bahnhof auf der Höhe der Messehallen verkehren, um dort auf die Eisenbahnverbindung zum Flughafen und zurück zum Hauptbahnhof zu führen.

Dass der Kirchberg ebenfalls durch eine klassische Eisenbahnverbindung über den Flughafen angebunden wird, kann nur zu einem verstärkten Benutzen der öffentlichen Verkehrsmittel führen. Es wäre sicherlich nicht im Interesse der Pendler in Richtung Kirchberg gewesen, sie zu den Spitzenstunden am Hauptbahnhof aus allen Zügen auf die Straßenbahn umsteigen zu lassen, da z.B. moderne Doppelstocktriebwagen, wie die CFL und die SNCF sie auf der stark ausgelasteten Verbindung nach Lothringen einsetzen werden, bei weitem die Kapazität von zwei Straßenbahnwagen überschreiten und die Benutzer so durch den zu erwartenden Rückgang der Transportqualität dem öffentlichen Transport nicht lange treu geblieben wären. Dadurch, dass diese Doppelstocktriebwagen auch zum Kirchberg fahren können und dazwischen noch den Flughafen mit seinen Arbeitsstellen bedienen, wird es somit auch für diese Pendler leichter, sich für das Umsteigen zu entscheiden.

Als Mitbegründer und Sekretär der TRAM asbl freut es mich, dass das Stadtbahnprojekt, welches 1999 gestorben schien, nun wieder aus der Schublade geholt wurde. Gewiss, der Zugang zum Stadtzentrum bleibt den neuen Straßenbahnwagen immer noch verwehrt, aber es gibt doch schon Stimmen, welche ihnen zumindest das Überqueren des Pont Grande-Duchesse Charlotte und das Anfahren des Glacis-Platzes ermöglichen wollen. Und schlussendlich wird von allen Seiten versichert, dass es auf dem Gebiet der Stadt zu keinerlei Baumaßnahmen kommen wird, welche die geplante Durchfahrt zwischen dem Glacis und dem Bahnhofplatz verhindern könnten.

Die Durchfahrt der Stadt muss in den nächsten Jahren kommen, wenn es nicht zu einer Rivalität zwischen Kirchberg und Stadtzentrum kommen soll.

Neben der Verbindung zum Kirchberg ist im IVL-Projekt die Idee einer Straßenbahnverbindung ab dem neu zu schaffenden Peripheriebahnhof Cessingen entstanden, welche die bestehenden Industriegebiete der Cloche d'Or und die noch geplanten Industriezonen in der Umgebung bedienen könnte. Sollten alle diese Straßenbahnpläne umge-

setzt werden, hätte sich der Einsatz der TRAM asbl und ihrer Mitglieder gelohnt und die Zielsetzung der Vereinigung „promouvoir l'idée du retour du tram à Luxembourg“ wären mehr als erreicht worden.

---

**Durch das neue Eisenbahnmateri-  
al, welches in den nächsten Monaten zum Einsatz kommt, durch die neuen Eisenbahnstrecken, welche geplant sind und durch die vielen Verbesserungen im Busangebot durch immer mehr vertaktete Strecken und zusätzliche Busspuren wird den Luxemburgern landesweit ein Angebot vorgelegt, das die Vergleiche mit dem Ausland nicht zu scheuen braucht.**

---

Viele Fehler, welche in den letzten Jahren durch die unkoordinierten Planungen von Gewerbe- und Wohngebieten begangen wurden, können heute nur mehr schwer rückgängig gemacht werden. Im IVL wurden diese Irrtümer

jetzt offiziell untersucht und festgehalten. Wichtig ist die Erkenntnis, dass sich eine Verbesserung der Verkehrssituation in unserem Land nur durch eine Verbesserung des schon guten bestehenden Angebotes erreichen lässt und dass sich dadurch sogar der Bau von zusätzlichen Straßenverbindungen teilweise erübrigt.

Kurze Reisezeiten, häufige Verbindungen, klarer Taktfahrplan und Komfort sind die Ansprüche, welche der Pendler heute an den öffentlichen Transport stellt. Durch das neue Eisenbahnmateri- al, welches in den nächsten Monaten zum Einsatz kommt, durch die neuen Eisenbahnstrecken, welche geplant sind und durch die vielen Verbesserungen im Busangebot durch immer mehr vertaktete Strecken und zusätzliche Busspuren wird den Luxemburgern landesweit ein Angebot vorgelegt, das die Vergleiche mit dem Ausland nicht zu scheuen braucht. Der politische Wille zum Erreichen der 25% im öffentlichen Transport bei den täglichen Bewegungen ist durch all diese geplanten Ausbaumaßnahmen gegeben.

Es bleibt zu hoffen, dass die erwarteten Ziele auch erreicht werden im Interesse unserer Umwelt und unserer Lebensqualität.

## *forum-online*

bietet unter anderem

- einen Index der *forum*-Autoren, Dossiers und Artikel mit Suchfunktion
- ergänzendes Material zu in den Heften behandelten Themen
  - interessante Beiträge aus früheren *forum*-Ausgaben
- ein Online-Dossier mit den wichtigsten *forum*-Artikeln zum Thema Universität Luxemburg

**www.forum-online.lu**