

Luxus für Luxemburg: Die neue Luxtram ist State of the Art



An der Station Pfaffenthal-Kirchberg ist die Luxtram über eine Standseilbahn mit der Eisenbahn verknüpft, hier beginnt auch die oberleitungslose Strecke.

Ende April 2019 wehen die Flaggen in Luxemburg auf Halbmast: Das kleine Land nimmt Abschied vom populären Großherzog Jean. Aber auch die Autofahrer sind betrübt, viele opponierten gegen das neue Projekt, das die Verkehrssituation der Stadt radikal ändern wird. Die Großbaustelle der Straßenbahn – die Linie wird seit 2017 in Etappen eröffnet – erreicht nun die Innenstadt, massive Einschränkungen beim MIV lassen die Wogen hoch gehen. „Da muss man durch!“, meint Paul Hoffmann, Vizepräsident von Luxtram AG und Direktor der Abteilung Mobilität der Stadt Luxemburg, den ich zum Gespräch treffe. „Luxemburg hat einen enorm hohen Motorisierungsgrad, nur sieben oder acht Prozent der Haushalte besitzen keinen Pkw, und die Autolobby ist stark!“ Der Blick aus dem Bürofenster – die technische Verwaltung liegt zentral, nahe am Hauptbahnhof – unterstreicht die Situation: Nur wenige hundert Meter vom dicht besiedelten Stadtbereich entfernt dehnt sich vorstädtische Bebauung aus. „Der Übergang von Stadt zu Land ist hier abrupt, und die Bewohner der Einfamilienhäuser haben alle ein oder zwei Autos in der Garage stehen. Zu den 118.000 Einwohnern kommen noch 150.000 Einpendler, dem entsprechend ist auch die Verkehrssituation in der Innenstadt.“

Die Topografie der Altstadt ist außergewöhnlich, das Zentrum wird von einem tief eingeschnittenen Flusstal umgeben, die Geländestruktur wurde ab dem 16. Jahrhundert für den Bau massiver Befestigungsanlagen genutzt. Durch diese „In-sellage“ konzentriert sich der Verkehr zwischen der Unterstadt mit dem Bahnhof und dem Zentrum auf zwei Achsen, wobei die größere den Fluss über die historische Adolphe-Brücke quert.

Bis in der Stadt wieder Schienen gelegt wurden (die alte Tramway wurde 1964 eingestellt), war es daher ein weiter Weg. Schon Mitte der 1990er-Jahre gab es ein Konzept für einen „Tram-Train“, der aber schlussendlich zu teuer war; kurz nach dem Beschluss, die Idee einer klassischen Tram weiterzuverfolgen, streute die Finanzkrise Sand ins Getriebe. 2014 wurde ausgeschrieben, das französisch-luxemburgische Konsortium suchte die Anbieter für Infrastruktur, Straßenflächen, Züge, Oberleitung etc. separat, der Bau wird von Luxtram koordiniert. Jänner 2015 begannen dann endlich die Vorbereitungen für den Bau; schon drei Jahre später, im Dezember 2017, konnte das erste Teilstück am „Kirchberg-Plateau“ eröffnet werden – am Kirchberg konzentrieren sich zahlreiche Banken, Behörden sowie EU-Institutionen. Zusammen mit der Straßenbahn wurde auch der Bahnhof Pfaffenthal-Kirchberg an der Strecke zum Hauptbahnhof eröffnet; wegen seiner tiefen Lage im Tal verbindet ihn eine ebenfalls neue Standseilbahn mit dem Plateau und der Tram.

VON EINER „BUS-STAMPEDE“ ZU KULTIVIERTEM STADTVERKEHR

Für den Bau der Straßenbahn sollen die beiden Hauptachsen zwischen Bahnhof und Altstadt für den IV weitgehend stillgelegt werden, hier sind derzeit Unmengen von Bussen unterwegs. „Die Menschen sollen verstehen, dass es keinen Sinn hat, mit dem Pkw in die Altstadt zu wollen!“, erklärt Herr Hoffmann. Der Bau der Straßenbahn erfolgt nach französischem Muster: Neugestaltung des gesamten Straßenraums von Fassade zu Fassade. „Durch die große Baustelle verstehen die Menschen die Straßensperren, sie gewöhnen sich an die Situation, und später wer-



Autor
HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Website tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

den die Flächen dem Autoverkehr einfach nicht mehr zurückgegeben.“ Während sich diese Herangehensweise und das Design sehr an Frankreich orientiert, ging man beim Betrieb etwas andere Wege. In Frankreich hat der Betreiber im Prinzip die Hoheit über seine Trasse, bis hin zur Signalisierung; auch ist es unüblich, diese mit anderen Verkehrsträgern zu teilen. Das wollte man in Luxemburg nicht, so werden teilweise auch Busse den Gleisbereich und die Haltestellen mitverwenden – ein „No-go“ bei den französischen Betrieben.

Im Endausbau soll die Strecke etwa 16 Kilometer lang werden und den Flughafen im Nordwesten über Kirchberg, Altstadt und Unterstadt mit dem Büroviertel Cloche d'Or verbinden. Die Linie soll dann in zwei überlappenden Teilstrecken befahren werden, durch die Überlagerung im Mittelteil wird die Frequenz dort verdoppelt. Bei den Fahrzeugen entschied man sich für 2,65 Meter breite Urbos 3 des spanischen Herstellers CAF; dieser überzeugte mit seiner Erfahrung im Bereich des Akkubetriebes. Etwa 3,6 Kilometer werden ohne Oberleitung bewältigt, Supercaps liefern dort die Energie, nachgeladen wird an den Zwischenstationen und natürlich per Dachstromabnehmer während der Fahrt auf den Außenstrecken. Die Gestaltung der 32 Wagen, die eine eigene luxemburgische Identität erhalten sollten, stammt von der Lyoner Firma Avant-Premiere, die auch die Straßenbahnen von Nizza, Dijon/Brest, Besancon oder St-Etienne entworfen hat; so sollen zum Beispiel die runden Formen der Kopfmodule an die Bögen der Adolphe-Brücke erinnern. Die Farbgestaltung stammt von Michel Leonardi, die bunten Türen orientieren sich am Luxtram-Logo und bringen tagsüber lebendige Farben in den Zug; nachts machen sie ihn zu einem glitzernden Regenbogen. Es soll aber nicht bei dieser ersten Linie bleiben: Verbindungen in die westlichen Entwicklungsgebiete sind vorgesehen, eine Schnellstraßenbahn in die südliche Agglomeration um Esch entlang der Autobahn A4 ist in Überlegung.

NULLTARIF IM ÖV – POLITISCHER SCHNELLSCHUSS MIT UNGEWISSEN FOLGEN

Neben dieser großen Infrastrukturinvestition ist es ein zweites Projekt, das die Verwaltung derzeit beschäftigt: die Einführung des landesweiten Nulltarifs ab März 2020. Dieser Idee liegt kein eigentliches Konzept zugrunde; sie hat sich im Wahlkampf entwickelt und wurde dann bei den Koalitionsverhandlungen „von oben“ entschieden. Schon jetzt ist der Preis für den ÖV äußerst günstig: Eine Jahresnetzkarte kostet 440 Euro, die Tagesnetzkarte nur 4 Euro: Damit ist man im ganzen Land unterwegs, das entspricht flächenmäßig grob dem Bereich Wien bis Wiener Neustadt! Entwickelt hat sich die

Idee aus den bereits jetzt bestehenden Gratisangeboten z.B. für Studenten und der Diskussion über die vielen Sozialtarife; das Argument, einfach alle gratis zu befördern, anstatt dauernd über Ausnahmen zu diskutieren, lag für die Politiker dann nahe. Allerdings sind noch einige Fragen ungeklärt: Wegen der Kleinheit ist praktisch das ganze Land Grenzregion, es gibt schon heute Gemeinschaftstarife mit den Nachbarstaaten; offen ist noch, wie die Nachbar-Bahngesellschaften die Grenzstrecken behandeln werden. Weiterhin kostenpflichtig wird die erste Klasse sein, so wird man die Infrastruktur für den Ticketvertrieb wohl weitgehend aufrecht erhalten müssen. Auch beim städtischen Verkehr



Der Innenraum der breiten Wagen wirkt durch die Folien an den Türen fröhlich und lebendig, sie beziehen sich auf die Farben des Luxtram-Logos.

erwartet man wenig Einsparungseffekte: „Der derzeitige Kostendeckungsgrad in Stadtverkehr ist gering, von den 71 Millionen Euro pro Jahr kommen nur 16,5 Millionen aus dem Fahrscheinverkauf“, so Hoffmann; ganz bewusst subventioniert der Staat den ÖV massiv. Das Großherzogtum wächst, etwa 600.000 Menschen leben hier, 240.000 mehr als vor vierzig Jahren; auch die Arbeitsplätze vermehrten sich stark, das kleine, finanzstarke Land ist Magnet für Menschen aus den umliegenden, eher strukturschwachen Regionen der Nachbarländer. Die Verkehrsinfrastruktur ist am Limit, die Züge voll; dem entsprechend wird die Idee teilweise kritisch gesehen: „Aus der Bevölkerung kam die Forderung, erst die Qualität zu erhöhen, die Tarife seien sekundär, viel problematischer sind die Wohnkosten“, meint Paul Hoffmann – das Volk denkt offensichtlich weiter als populistische Politiker. Die grenzüberschreitenden Pendlerzüge sind teils über 100 Prozent ausgelastet, auch das Netz selbst wird an der Grenze der Leistungsfähigkeit betrieben. Damit ist das Argument der Bahnfahrgäste nachvollziehbar. Der Ausgang des Experiments ist jedenfalls ungewiss, und der Nulltarif nicht in Stein gemeißelt: Auch eine Rücknahme ist denkbar.