

Luxemburg, den 29.03.2024

Mobilitäts-Wahlversprechen begraben:

Ein Rückschritt in der Mobilitätspolitik für Luxemburg-Stadt und das ganze Land

Mit über einem Jahr Verspätung wurde am Mittwoch der sogenannte Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg vorgestellt. Das 130-seitige Strategiepapier will zwar „ein wichtiger Meilenstein“ sein „damit die Stadt für die Zukunft gewappnet ist“. Bei genauerem Hinsehen entpuppt er sich jedoch als ein Plan des Stillstandes und als Paradebeispiel für eine rückwärtsgewandte DP-CSV Politik in der Hauptstadt und auf nationaler Ebene.

Mobilitätskonzept ohne klares Ziel und ohne Ambition

Die politischen Verantwortlichen unserer Hauptstadt haben auf der einen Seite richtig erkannt, dass die Stadt Luxemburg vor großen Herausforderungen steht. Der Mobilitätsplan bietet jedoch nur wenige konkrete Lösungen, um diesen Herausforderungen auch gerecht zu werden.

déi gréng hatten klare Erwartungen an das neue Mobilitätskonzept für die Hauptstadt: ein selbstbewusstes Dokument, welches mit konkreten Maßnahmen gefüllt ist und sich nicht nur im Werbetext für eine nachhaltige und multimodale Mobilität ausspricht, sondern diese auch umsetzt. Es hätte zudem die Bedürfnisse aller Bürger*innen in den Mittelpunkt stellen müssen durch weiterhin massive Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr samt Ausbau des Tramnetzwerkes - so wie im Nationalem Mobilitätsplan (PNM) vorgesehen – und in dem Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen konsequent mitgedacht werden.

Diesen Ansprüchen wird der Mobilitätsplan jedoch keineswegs gerecht:

- Es fehlen klare Antworten auf die Fragen, wo der Durchgangsverkehr verschwinden soll, wo der öffentliche Nahverkehr effizienter werden soll, und wo das Fahrrad Vorrang haben soll.
- Es werden weiterhin Hauptverkehrsachsen durch das Stadtzentrum und die Viertel geführt.
- Die zweite Tram-Trasse durch die Oberstadt wurde auf Eis gelegt, was den weiteren Ausbau der Tram erschwert und zu Qualitätseinbrüchen führen wird.
- Auf zentralen Hauptachsen soll es auch in Zukunft keine Radwege geben.
- Was nicht fehlt hingegen, sind weitere Studien. Diese werden zahlreich in Aussicht gestellt.

Zusammenfassend drängt sich also eine klare Schlussfolgerung auf: es wurde versucht, sich so weit wie irgend möglich am Status quo festzuhalten und gleichzeitig dessen offensichtliche Grenzen irgendwie unter einen Hut zu bringen. Dies mag in der Rhetorik noch gelingen – in der Praxis ist dieser Ansatz jedoch zum Scheitern verdammt. Es fehlt ganz einfach an politischer Courage, um sich von Denkmustern des 20. Jahrhunderts zu lösen und ein modernes, zeitgemäßes Konzept vorzustellen.

Zweite Tram-Trasse durch die Oberstadt keine Priorität mehr: Ein Rückschritt in die 1990er-Jahre!

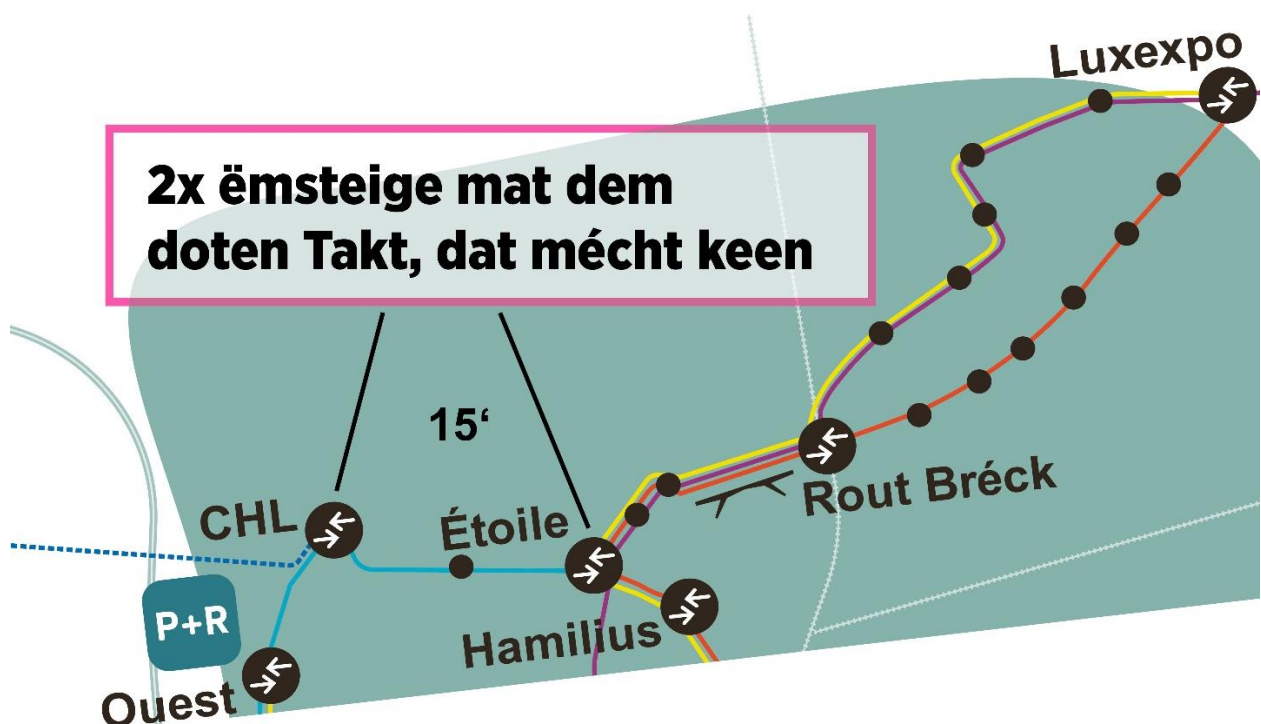
Nicht vorwärts, sondern rückwärtsgewandt ist auch die Entscheidung, die im PNM vorgesehene zweite Tram-Trasse durch die Oberstadt auf Eis zu legen. Dabei ist diese Trasse durch die Neipuertsqaass (Avenue de la Porte-Neuve) technisch absolut realisierbar. Ein mögliches Szenario wäre es, die Neipuertsqaass zu einer Einbahnstraße zu machen, wobei PKWs weiterhin in Richtung Kirchberg fahren würden. Dies würde letztlich sogar dem Limpertsberger Stadtviertel zugutekommen und zur Verkehrsberuhigung beitragen, indem zahlreiche Schleichwege eliminiert würden.

Für das geplante Tramnetzwerk ist die Entscheidung, diese Trasse auf Eis zu legen, eine Katastrophe. Zum einen bedeutet sie nämlich, dass viele Fahrgäste, die aus dem Westen in die Stadt kommen und zum Beispiel in Richtung Kirchberg unterwegs sind, zweimal umsteigen müssen. Dies verlängert nicht nur die Fahrzeiten, sondern gestaltet die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs um einiges unattraktiver!

Beispiel: Fahrt von Redingen zur Luxexpo mit dem neuen Mobilitätsplan

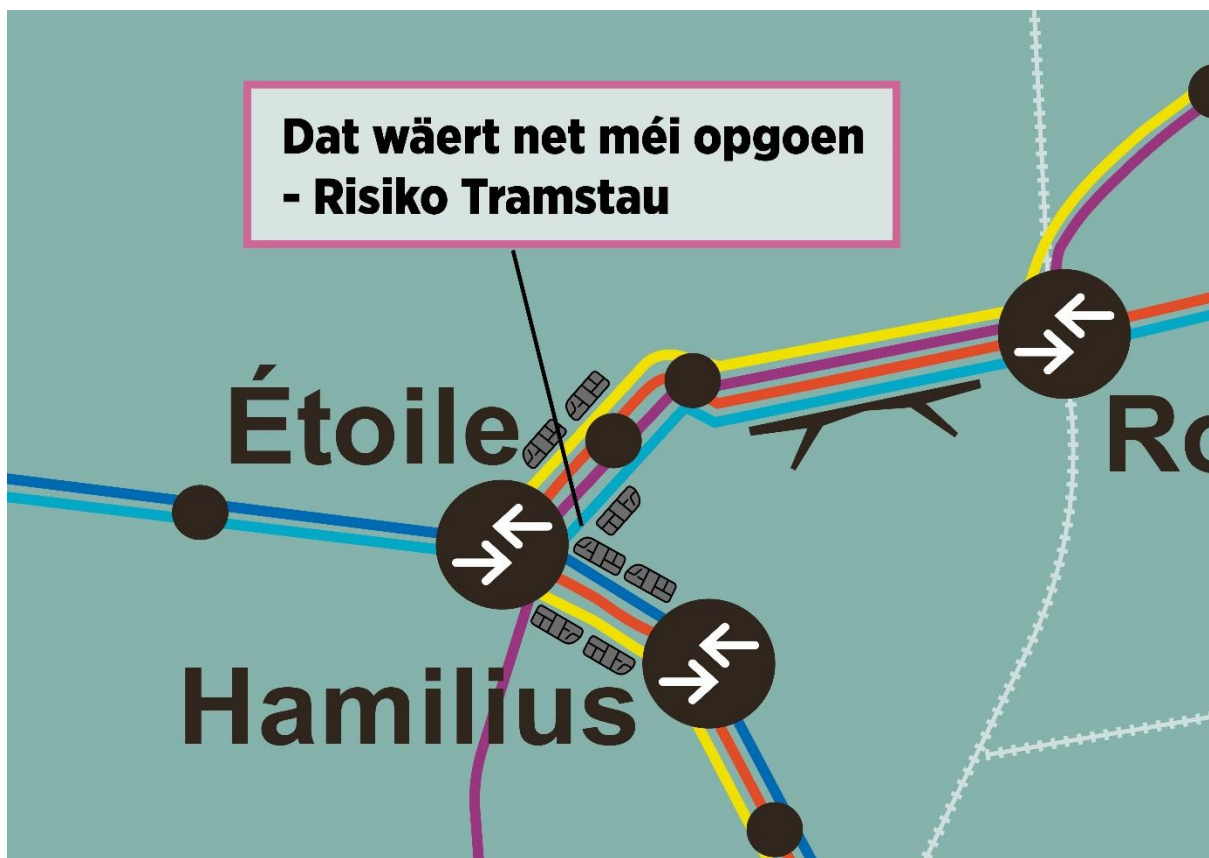
Momentan bewältigen Fahrgäste diese Strecke in 73 Minuten (54 Minuten Busfahrt bis zur Stäreplatz, 4 Minuten Wartezeit und 15 Minuten Tramfahrt bis zur LuxEpo). Mit dem neuen Fahrplan müssten Fahrgäste zweimal umsteigen und die Fahrzeit würde sich substantziell verlängern.

Redange Gare -> CHL (Bus)	51 Minuten
Wartezeit CHL	6 Minuten
CHL -> Etoile (Tram)	6 Minuten
Wartezeit Etoile	6 Minuten
Etoile -> Luxexpo (Tram)	15 Minuten
Insgesamt:	91 Minuten



Zum anderen riskiert der Wegfall der Trasse in der Neipuertsqaass zu einer Überbelastung des aktuellen Netzes zwischen Hamilius und der Place de l'Etoile zu führen und einen Flaschenhalseffekt zu generieren. Durch diesen entscheidenden Wegfall muss die Taktung der Tramlinien außerhalb der Hauptaxe heruntergefahren werden. Leidtragende sind die Passagiere, die sich – sollten diese verfehlten DP-CSV Entscheidungen zur Realität werden - auf längere Wartezeiten und überfüllte Tramwagen einstellen müssen.

Umso erstaunlicher ist der Wegfall dieser Trasse auch, da aus Mobilitätsplan (S.68) der Stadt klar hervorgeht, dass „[d]as Fahrgastaufkommen [...] sich für 2035 nahezu verdoppeln [wird] (im Querschnitt der Pont Adolphe, ggü. dem Jahr 2020). Dabei soll die Tram etwa alle vier Minuten fahren. **Mehr wäre auf dieser Achse in Spitzenstunden nur mit Abstrichen in Qualität und Zuverlässigkeit zu bewältigen**“.



Schwarz-blau gefährdet demnach auf der einen Seite die aktuell gegebene Attraktivität der Tram. Auf der anderen Seite setzt die Koalition mit einer schlechteren Taktung auch das multimodale Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmitteln aufs Spiel. In diesem Zusammenhang erinnern wir: „Ein leistungsfähiges Tramnetz erfordert Stabilität, d.h. die frühzeitige Beseitigung von Störfaktoren bzw. zumindest deren Verringerung auf ein absolutes Minimum“ (PNM 2035 – S. 55).

Verstecktes Sparpaket der Regierung auf Kosten der nachhaltigen Entwicklung des ganzen Landes

Mit dem Nationalen Mobilitätsplan verfügt Luxemburg seit 2022 erstmals über ein Gesamtkonzept, das auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet ist. Die Aufgabe der nächsten fünf Jahre müsste darin bestehen, dieses Konzept konsequent umzusetzen und den Weg zu einer attraktiven,

klimafreundlichen und sozial gerechten Verkehrsinfrastruktur für unser Land konsequent weiterzugehen. Dazu gehört auch, die Investitionen in große Mobilitätsprojekte hochzuhalten.

Noch kein halbes Jahr nach den Wahlen wird nun allerdings schon am PNM gesägt. Mit der zweiten Tramtrasse in der Oberstadt geht nämlich ein entscheidendes Puzzlestück verloren. Wir stellen uns die Frage, ob dies eine Strategie der Regierung ist, um den Staatshaushalt in den nächsten fünf Jahren im Gleichgewicht zu halten und ob die Regierung auch weitere wichtige zukunftsorientierte Infrastrukturprojekte streichen oder auf die lange Bank schieben wird?

Qui bono - Wer gewinnt, wer verliert durch diese rückwärtsgewandten Entscheidungen?

Das Beispiel der zeitlich unbestimmten Aufschiebung der zweiten Tram-Trasse in der Oberstadt zeigt, dass ein kleiner grüner Punkt im Logo einer Partei noch lange kein Garant für eine nachhaltige Politik ist. Es lässt auch durchblicken, wer in der DP und in der Regierung den Ton angibt - in diesem Fall nicht die Mobilitätsministerin - und wie schnell Wahlversprechen begraben werden können.

Dabei müsste gerade die Demokratische Partei Interesse daran haben, das Tramnetzwerk schnellstmöglich auszubauen und so effizient wie möglich zu gestalten, denn die Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil der Attraktivität unseres Landes. Die DP lässt hier im Interesse einer Minderheit große Teile ihrer eigenen Wählerschaft im Regen stehen und setzt mit einem unausgereiften städtischen Mobilitätsplan die Zukunft unseres Wirtschaftsstandortes aufs Spiel.

Dies ist unverständlich, jedoch nicht überraschend. Denn schon im Jahr 1999, anlässlich der Diskussionen um das damalige BTB-Projekt hatte Lydie Polfer drei Gelenkbusse aneinander ketten lassen, um zu beweisen, dass eine Trambahn für innerstädtische Verhältnisse ungeeignet sei. Mit dieser PR-Aktion hat die Bürgermeisterin damals für viel Aufmerksamkeit gesorgt. Sie hat jedoch im gleichen Atemzug klar demonstriert, dass veraltete Denkmuster und unausgereifte Mobilitätskonzepte Luxemburgs Mobilität nicht weiterbringen. Dies ist auch heute, ein Vierteljahrhundert später immer noch der Fall. Leittragende dieser rückwärtsgewandten Entscheidungen werden letztlich die Millionen jährlichen Nutzer*innen der öffentlichen Transportmittel in Luxemburg Stadt und im ganzen Lande sein.



Monsieur Claude Wiseler
Président de la
Chambre des Député.e.s
Luxembourg

Luxembourg, le 28 mars 2024

Concerne : ***Heure d'actualité au sujet de l'extension du réseau de tramway prévu dans le plan national de mobilité***

Monsieur le Président,

Par la présente et conformément au règlement de la Chambre des Député.e.s, notre sensibilité politique souhaite demander une heure d'actualité concernant l'extension du réseau de tramway prévu dans le plan national de mobilité.

Le 27 mars 2024, le collège échevinal de la Ville de Luxembourg a présenté le plan de mobilité de la capitale fixant des objectifs à atteindre en matière de mobilité à l'horizon 2035. Le nouveau *Mobilitéitsplang* prévoit que le projet d'extension du réseau de tramway vers le Centre Hospitalier de Luxembourg (CHL) et le tracé afférent entre le rond-point Schuman et Hamilius/Boulevard Royal, considérés comme nécessaire afin d'optimiser les lignes et d'augmenter la fréquence prévue dans le cadre du *Plan national de mobilité 2035*, ne sont plus prioritaires. Dans son accord de coalition, le gouvernement souligne l'importance de la mobilité en tant que priorité et s'engage à mettre en oeuvre le plan national de mobilité.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations les meilleures.

Sam TANSON
Présidente de la sensibilité politique

Meris SEHOVI
Député



Monsieur Claude Wiseler
Président de la
Chambre des Député.e.s
Luxembourg

Luxembourg, le 29 mars 2024

Concerne : Demande d'accès aux études concernant l'évolution de la mobilité sur l'avenue de la Porte-Neuve et du Boulevard Royal

Monsieur le Président,

En date du 27 mars, le conseil échevinal de la Ville de Luxembourg a présenté son nouveau plan de mobilité. Selon ce plan, la création d'un deuxième tracé du tram au centre-ville, plus précisément sur l'avenue de la Porte-Neuve, ne constitue plus une priorité pour la décennie à venir. Or, ce tracé constitue un élément-clé du Plan national de mobilité 2035 dans la mesure où il est nécessaire pour le développement d'un véritable réseau de tramways tout en maintenant une fréquence de circulation élevée.

Dans le contexte de l'élaboration des plans d'extension du tram, plusieurs études ont été réalisées par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et par LuxTram afin d'étudier des variantes et tracés d'aménagement de l'avenue de la Porte-Neuve et du Boulevard Royal, dans le but de mener une analyse comparative.

Dans l'intérêt d'un débat politique approfondi sur ce projet de mobilité d'importance nationale, il nous paraît important de disposer de ces documents. Voilà pourquoi nous vous prions de bien vouloir intervenir auprès de Madame la Ministre de la Mobilité et des Transports publics pour qu'elle mette à disposition des député.e.s les études afférentes.

Avec nos remerciements anticipés, veuillez accepter, Monsieur le Président, l'expression de notre plus parfaite considération.

Sam Tanson
Présidente de la
sensibilité politique

Meris Sehovic
Député

François Bausch
Député