

für eine neutrale Begutachtung der Tram durch einen Experten

Presse-Communiqué

Tramlinien vs Buslinien

Mythos und Realität

Vergleichbare Transport-Kapazitäten auf der Linie Bahnhof-Kirchberg :

Tramlinie : 6.000 Personen pro Stunde und Richtung

Buslinien : 12.000 Personen pro Stunde und Richtung

Je kleiner die Tram, desto kleiner ihre Transportkapazität.

Die **anfängliche Länge der Tram sollte 65 m** betragen. Das entspricht einer Kapazität von 20 Trams pro Stunde mal 450 Passagiere. Das sind 9.000 Passagiere pro Stunde und Richtung. Die Zahl 10.000 Passagiere pro Stunde wurde verwendet.

Da die **Tram von 65m auf 45 m gekürzt** werden mußte, reduziert sich die Transportkapazität um ca ein Drittel. Das sind **6.000 Personen pro Stunde** und Richtung für die **aktuelle Tram**.

Der geplante **Drei-Minuten-Takt ist eine sehr schwere Belastung** für den restigen Verkehr.. Auch weil die **Tram schlecht bremst und die Kreuzungen lange im Voraus blockieren muß**. In Innsbruck zB gibt es nur alle 10 Minuten eine Tram damit der Auto- und Bus-Verkehr nicht zusammenbrechen. Bei einem **10 Minuten-Takt** würde die Transport-Kapazität auf $6 * 300 \text{ Personen } (2/3 \text{ von } 450) = \mathbf{1.800 \text{ Personen pro Stunde}}$ und Richtung fallen.

Ein Tram alle 3 Minuten heißt (im Durchschnitt) eine Unterbrechung des Verkehrs alle anderthalb Minuten ! In Gegenrichtung soll ja auch eine Tram rollen. Bis heute verweigert die Luxtram Auskunft über wie lange im Voraus die Kreuzung geräumt sein muß.

So wie geplant, ist die Tram eine enorme Belastung des Verkehrs, und damit der Lebensqualität und der ökonomischen Entwicklung der Stadt Luxemburg.

Zum Vergleich: **Busse fahren, ohne absolute Vorfahrt**, praktisch **ohne Unglücke** und während Jahren, in der Avenue de la Liberté in der **Taktfrequenz von einem Bus alle 25 Sekunden**. macht also $ca\ 60\ (minuten) * 2$ (etwas mehr als 2 Busse pro Minute) = 120 Busse pro Stunde und Richtung. Schon bei **Bussen** mit einer Kapazität von **100 Personen** entspricht das $(120 * 100)$ **12.000 Personen pro Stunde** und Richtung. Bei **Gelenkbussen mit 150 Personen** Kapazität wären es $(120 * 150) =$ **18.000 Personen pro Stunde** und Richtung.

Somit wird die Inbetriebnahme der Tram auf der Strecke Avenue de la Liberté Boulevard Royal einen **Verlust an Transport-Kapazität von zumindest 12.000 – 6.000 = 6.000 Personen pro Stunde** und Richtung mit sich ziehen.

Luxemburg wächst schnell. Luxemburg kann den Verlust von 6.000 Personen pro Stunde Transportkapazität auf einer vitalen Strecke nicht ausgleichen. Insbesondere weil auch der Individualverkehr aufgrund der Behinderungen der Tram weiträumig zusammenbrechen wird.

Viele idealistische Personen sind dem **Tram emotional sehr verbunden**. Aber, ein Transportmittel fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen das nur die **Hälfte der Transportkapazität der bestehenden Buslinien** hat, ist leider **kontraproduktiv**. Es ist **sehr bedauerlich, aber die Tram ist leider** eine Investitionsruine.

Wir suchen den **Dialog** mit den Trambefürwortern. Auch wir legen Wert auf eine **umweltschonende Transportpolitik**. Und wir geben zu bedenken daß auch **vom Tram verursachte Staus die Umwelt und die Gesundheit der Einwohner und Pendler belasten**.

Im Rahmen der Koalitionsverhandlungen, bitten wir Frau Bürgermeisterin Lydie Polfer und Herrn Abgeordneter Serge Wilmes eine **integral öffentlich publizierte, neutrale Begutachtung des Tramsprojekt** in Auftrag zu geben. Und vor Fertigstellung dieses Berichts, **Arbeiten oder Entscheidungen am Tramprojekt einstellen** zu lassen.

Luxembourg, den 12. Oktober 2017

Asbl Innovatioun Öffentlechen Transport 2015

François Colling

President

Mathias Foehr

Sekretär

Demnächst mehr Infos auf www.iot2015.lu