

haben es geschafft und die Tram ist nun im Herzen der Hauptstadt angekommen“, sagte der Luxtram-CEO.

Bausch erinnerte indessen an die widrigen Umstände, unter denen die Streckenabschnitte bislang freigegeben werden mussten. Beim Festakt zur Eröffnung des ersten Teilstückes am 10. Dezember 2017 war ein regelrechter Schneesturm über die Hauptstadt hinweggefegt. Knapp ein halbes Jahr später, am 28. Juli 2018, war es dann eine Hitzewelle mit Temperaturen um die 40 Grad Celsius, die den Ehrengästen und der Tram auf dem Limpertsberg zu schaffen machte. „Und nun grassiert weltweit eine Pandemie“, fügte der Minister hinzu. „Das kann man kaum noch steigern.“

Trotz aller Schwierigkeiten habe man sich jedoch nicht ent-

mutigen und von den Plänen abbringen lassen. „Im Gegenteil: Wir haben es geschafft, den schwierigsten Teil der Bauarbeiten umzusetzen sowie Zeitplan und Budget einzuhalten“, unterstrich der Minister, der von einem „gewaltigen Schritt“ für das Gesamtmobilitätskonzept des Landes sprach. Den Anwohnern und Geschäftsleuten gebühre sein Dank, genauso wie dem Team um Luxtram-CEO André von der Marck, den Bausch einen Glücksgriff für das Unterfangen Luxemburger Tram nannte.

Er sei sich bewusst, dass die Bauarbeiten für viele Anrainer mit großen Opfern verbunden gewesen seien. Die Belohnung erhielten sie nun aber in Form eines sehenswerten öffentlichen Raums, der nach dem Ende der

Arbeiten am Pariser Platz noch schöner werde. „Was wurde uns nicht alles vorgeworfen?“, erinnerte der ehemalige Verkehrsschöffe der Stadt Luxemburg an die Diskussionen vor sieben Jahren. „Wir hätten sie nicht mehr alle, wir würden die Stadt ruinieren. Doch das Gegenteil ist eingetreten“, so der Minister und verwies auf die 2.000 Busse, die dank der Tram nun weniger durch die Hauptstadt fahren. „Stichwort Abgase und Lebensqualität!“

„Anstrengungen haben sich gelohnt“

Bürgermeisterin Lydie Polfer dachte ebenfalls an die zahlreichen Bürger und Ge-

schaftsleute, die während der Bauarbeiten der letzten Jahre zahlreiche Einschnitte verkraften mussten. Inzwischen aber zahle es sich aus, diesen Weg gemeinsam eingeschlagen zu haben, so die langjährige Stadtmutter, die gleich mehrmals die gute Zusammenarbeit zwischen sämtlichen Akteuren hervorhob. „Zugegeben, die Bauarbeiten waren langwierig und hart – insbesondere für die Anwohner und Geschäftsleute“, unterstrich Polfer.

Mehr als 122.000 Einwohner zähle die Hauptstadt heute. „Das geht nicht ohne Anpassungen der Infrastruktur.“ Die Mobilität sei ein sehr wichtiger Bestandteil dieser Anstrengungen. „Aber nicht der einzige Bestandteil: Auch die Verschönerung des öffentlichen Raums ist wich-

tig“, ergänzte Polfer, die in diesem Zusammenhang etwa die Instandsetzung der Avenue de la Liberté hervorhob.

Mit dem Bau der neuen Tram werde jetzt eine lange Tradition der Stadt Luxemburg fortgesetzt: „Schließlich war Luxemburg eine der ersten europäischen Städte überhaupt, die über eine Straßenbahn verfügten“, sagte die Bürgermeisterin. 145 Jahre lang haben verschiedene Bahn-Generationen das Stadtbild geprägt, bevor das Verkehrskonzept ganz auf den Bus ausgerichtet wurde. Diese werden auch weiterhin Teil eines Mobilitätskonzepts bleiben, das mit der Tram jetzt um ein wichtiges Element erweitert worden sei. „Angesichts des Resultats haben sich die gemeinsamen Anstrengungen gelohnt!“



Zusammen mit Luxtram-CEO André von der Marck, Minister François Bausch und Bürgermeisterin Lydie Polfer gab Großherzog Henri die Strecke am „Rousegärtchen“ offiziell frei

## Noch lange nicht Schluss: So geht es weiter bis 2028

Mit der Freigabe der Strecke zwischen dem Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof wurde zwar eine wichtige Phase nun auch offiziell umgesetzt, allerdings ist das ganze Projekt noch längst nicht abgeschlossen. Verkehrsminister François Bausch betonte am Sonntag, dass es sich dabei nur um ein Element von vielen in einem nationalen Mobilitätskonzept handelt, das mit dem gesamten Fahrplanwechsel im Dezember 2023 endgültig in Kraft treten soll.

„Bis dahin machen wir einen Quantensprung in der Schaffung eines multimodalen Verkehrskonzeptes, das eines 21. Jahrhunderts auch würdig ist“, versprach Bausch, der sich angesichts des „aktuellen Elans“ ganz optimistisch zeigte, die noch verbleibenden Etappen ebenfalls erfolgreich abschließen zu können. Tram und Zug sollen dabei das nötige Rückgrat bilden. Deshalb werde auch dem Ausbau des Schienennetzes viel Bedeutung zugemessen, so der Minister, der in diesem Zusammenhang an die Rekordbestellungen des nationalen Eisenbahnunternehmens in Höhe von fast 500 Millionen Euro erinnerte. Als nächste Etappe nannte Bausch den Ausbau der Tramstrecke an Bonneweg entlang Richtung Howald. Die Arbeiten am Pont Buchler sollen bis Sommer abgeschlossen sein. Anschließend könnten die Tramgleise gelegt werden. Der Umsteigepunkt „Bonnevoie“ soll dann im ersten Semester 2022 in Betrieb genommen werden. Im Herbst 2023 könnte dann die Erweiterung der Tram über Howald zur Cloche d'Or folgen, bevor Anfang 2024 am östlichen Streckenende auch der Flughafen an die Tram angeschlossen werden kann. Die gesamte Strecke beträgt

dann 16,4 Kilometer und umfasst neun sogenannte „Pôles d'échange“, wo die Nutzer auf Zug, Bus, Fahrrad oder den Privatwagen umsteigen können. Dies sind neben den Endstationen Findel und Cloche d'Or noch die Umsteigepunkte Howald, Lycée Bonnevoie, Gare centrale, Stäreplaz, Rout Bréck – Pafendall, Luxexpo und Héienhaff.

Mit Rout Bréck – Pafendall und Howald werde das Konzept bis dahin um zwei neue Bahnhöfe erweitert, während die Kapazitäten des Hauptbahnhofs noch um 30 Prozent ausgebaut werden sollen. Gleichzeitig werden 7.500 Stellplätze auf drei neuen Park-and-Ride-Plätzen bereitgestellt. Ein erstes Gelände mit rund 1.500 Parkplätzen soll bereits nächstes Jahr in der Nähe der Luxexpo öffnen. Es folgen das Areal am neuen Stadion mit 2.000 Plätzen (bis Ende 2021) sowie der P&R Héienhaff mit 4.000 Plätzen. Gleichzeitig will die Regierung dem Parlament bis Ende der Legislaturperiode noch vier weitere Finanzierungsgesetze vorlegen, die den weiteren Ausbau der Tram betreffen. Zum einen soll die Metropole im Süden mit dem Zentrum verbunden werden, zum anderen ist eine Erweiterung der Tram über die route d'Arlon bis zum CHL angedacht. Geplant ist überdies noch eine Strecke nach Hollerich sowie die Anbindung des RTL-Gebäudes auf Kirchberg. Der gesamte Ausbau soll bis 2028 abgeschlossen sein. „Angesichts der Tatsache, dass wir den schwierigsten Teil der Tram von der Planung bis zur Inbetriebnahme in nur sieben Jahren umsetzen konnten, bin ich zuversichtlich, dass wir diesen Ausbau innerhalb der nächsten acht Jahre hinkriegen“, so Bausch.

## Fahrzeiten Luxexpo – Gare centrale

Die Tram ist täglich in Betrieb. Von montags bis freitags verlässt die erste Straßenbahn die Haltestelle „Luxexpo“ um 4.30 Uhr. Die erste Rückfahrt ab dem Hauptbahnhof ist um 4.58 Uhr vorgesehen. Zwischen 5.45 und 20.00 Uhr fährt die Tram im Fünf-Minuten-Takt. Außerhalb dieser Zeiten steigt die Wartezeit auf acht bis 15 Minuten.

Samstags gelten die gleichen Abfahrtszeiten am Morgen. Der Fünf-Minuten-Takt gilt allerdings erst ab 12.27 Uhr, und das bis 18.32 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten ist eine Wartezeit zwischen fünf und zehn Minuten vorgesehen.

Sonntags fährt die erste Tram ab „Luxexpo“ um 5.15 Uhr. Die erste Rückfahrt ab dem Hauptbahnhof ist um 5.43 Uhr. Zwischen 11.25 und 18.45 Uhr ist ein Zehn-Minuten-Takt geplant. Außerhalb dieser Zeiten gilt ein Takt von 15 Minuten.

Von montags bis sonntags fährt die letzte Tram um Mitternacht (ab „Luxexpo“). Die letzte Rückfahrt ab dem Hauptbahnhof ist für 0.35 Uhr vorgesehen.

Für die rund acht Kilometer lange Strecke zwischen der Luxexpo The Box und dem Hauptbahnhof benötigt die Tram insgesamt 24 Minuten. Dabei werden zwischen den beiden Endstationen noch 13 weitere Haltestellen angefahren.



In einem kleinen Festsaal im Royal-Hamilius wandten sich Minister, Bürgermeisterin und Luxtram-CEO an den Staatschef und die anderen Ehrengäste. Dabei wurden vor allem die Anrainer entlang der Tramstrecke gewürdigt.



Der Fuhrpark umfasst bereits 27 Tramzüge