

# Die Tram ist viel mehr als nur ein Transportmittel

VON PIERRE LEYERS \*

Die Tram kommt langsam, aber sicher auf die Schienen. Der Bau des ersten Streckenabschnitts zwischen Hauptbahnhof und LuxExpo auf Kirchberg wird in den kommenden Monaten beginnen. Sowohl im Staatshaushalt 2014 als auch im Budget der Stadt Luxemburg stehen die für den Start des Megaprojekts benötigten Summen bereit.

An der Tram ist nicht mehr zu rütteln. Die Würfel sind gefallen, würden die Römer dazu sagen. Wohl deshalb muten der hitzige Schlagabtausch im Parlament zwischen Nachhaltigkeitsminister Bausch und seinem Amtsvorgänger Wiseler über die Finanzierung der Verlängerung der Trasse bis

zum Flughafen, bzw. bis zur Cloche d'Or, aber auch einige andere Wortmeldungen der letzten Wochen, wie ein Echo des erbitterten Streits an, den sich Gegner und Befürworter der Tram jahrelang lieferten.

In einem viel beachteten Beitrag auf seinem Blog warnt Carlo Thelen, Direktor der Handelskammer, davor, dass der Bau der Tram sich viel länger hinziehen und teurer werden könnte, als die Politik das zugeben will. Angesichts des Schneckentempos, mit dem der Bau der Nordstraße vorankommt, oder der Kostenexplosion beim Pei-Museum, ist die Warnung vor einem neuen Millionengrab sicher nicht fehl am Platz. Auch Herr Thelens Überlegung, verlorenes Geld und Einbußen an Lebens-

qualität während der Zeit der Baustellen mit in die Gesamtrechnung einzubeziehen, ist berechtigt.

Bei Sichtung aller Argumente für oder gegen die Tram, die oft eher auf der emotionalen als auf der sachlichen Ebene vorgetragen werden, fällt auf, wie wenig auf die positive Wirkung einer Trams auf das gesamte Stadtbild eingegangen wird. Eine moderne Straßenbahn ist viel mehr als nur ein Transportmittel. Sie ist nicht nur Logistik, sondern auch Psychologie. Ganze Stadtviertel, die vorher eingeschlafen waren, kann sie mit neuem Leben füllen.

## Reims macht es vor

Wer dies nicht glaubt, sollte sich selbst nach Reims begeben, um sich ein Bild zu machen. Der Cham-

pagner-Metropole im Nordosten Frankreichs hat die Tram frischen Schwung gebracht. 60 % der 11 Kilometer langen Strecke durch Reims und Umgebung wurden mit Rasen bepflanzt, die in neun verschiedenen Farben gestalteten Tramwagen sind zu einem Wahrzeichen geworden, das es an Beliebtheit mit der berühmten Kathedrale aufnimmt.

Wie in Luxemburg gehörten auch in Reims die Geschäftsleute zu den erbittertsten Gegnern des Projekts. Ihre Sorgen und Einwände wurden ernst genommen. Sie erhielten eine Entschädigung für mögliche Umsatzeinbußen, und zu keiner Zeit war beim Bau der Trasse die gesamte Straße für den Autoverkehr und die Fußgänger gesperrt. Heute sind die meisten Ge-

schäftsleute überzeugt, dass die Tram richtig war. Die Lebensqualität im Stadtkern ist gestiegen, mehr Kunden aus den umliegenden Gemeinden sind motiviert, den öffentlichen Transport für ihre Einkäufe zu nutzen.

Mobilität ist ein Wettbewerbsfaktor für die gesamte Wirtschaft. Luxemburg hat nach der Stahlkrise alle Karten auf die Dienstleistungsbranche in städtischen Ballungszentren gesetzt. Der Produktivitätsgewinn, der entsteht, wenn Tausende Beschäftigte am Finanzplatz mit Hilfe der Tram stressfrei und so schnell und bequem wie möglich an ihren Arbeitsplatz gelangen, wäre ebenfalls einer Analyse von Herrn Thelen würdig.

\* Der Autor ist Redakteur beim „Luxemburger Wort“