

Georges Feltz
Chef de service honoraire du Service
Autobus de la Ville de Luxembourg
Ingénieur en mécanique de la RWTH Aachen
621 141 354
gfeltz@pt.lu

Mathias Foehr
Actuaire, Ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris
661 80 80 66
mf@mathiasfoehr.lu

Presse Communiqué

Konferenz vom 26. Februar 2014 in der Association Luxembourgeoise des Ingénieurs (ALI)

Eine städtische Seilbahn in Luxemburg

D'Seelbunn, worum geht es ?

Der kürzeste Weg zwischen zwei Punkten ist eine Gerade. Die "Seelbunn" wird es erlauben geradlinig vom Bahnhof bis zum Boulevard Kennedy auf dem Kirchberg zu fahren.

Ein paar Eck-Daten:

- Kapazität: 5.000 Personen pro Stunde und Richtung (Die zur Zeit verfügbare Buskapazität liegt bei 4.500 Personen pro Stunde und Richtung)
- Reisezeit: 8 Minuten (zum Vergleich mit dem Bus laut Fahrplan: 12 Minuten)
- Wartezeit: Alle 25 Sekunden fährt eine Kabine mit 35 Leuten ab
- im Gegensatz zu anderen Lösungen, finanziert die Seilbahn sich selbst durch die Einsparungen der Busse deren Einsatz zwischen Bahnhof und Kirchberg zum Teil entfällt. Die Seilbahn ist also sogar billiger als der Busverkehr !

Die Welt ändert sich nur durch Addition, durch die Eröffnung zusätzlicher Möglichkeiten. Die Seelbunn ist eine neuartige Möglichkeit mit minimalen Kosten den Menschen in Luxemburg eine neue Bewegungsmöglichkeit zu

erschliessen. Dadurch dass die Seilbahn für den Benutzer viele Vorteile hat wird sich die Seilbahn im Wettbewerb mit dem Bus (und eventuell dem Tram) spielend durchsetzen.

Die Seilbahn könnte ein neues attraktives Wahrzeichen der Stadt Luxemburg werden.

Wichtig ist auch zu bemerken dass in den nächsten Jahren Luxemburg das Geschäftsmodell des Finanzplatzes umstellen muss. Welcher Geschäfts-mann oder -frau reisst sein Geschäftszentrum vor einer grossen Verkaufsaktion auf wenn das Schicksaal seines Betriebes von der Verkaufsaktion abhängt ????

Die im Koalitionsabkommen angesagte enge Kooperation zwischen den Ministerien ist hier definitiv nötig, und zwar hier zwischen Finanz- und Transport-ministerium.

Ein Paradigmawechsel

Die Seilbahn ist nicht in Konkurrenz mit den Autobussen und Autos wegen der Bodenfläche. Die Seilbahn löst die Verkehrsprobleme durch die Eroberung der 3. Dimension.

Es ist genau dieser Paradigmawechsel der die Seilbahn auch als Botschafter der Innovationskraft unseres Landes auszeichnet.

Erinnern wir daran dass Luxemburg sich in der Vergangenheit durch etliche Innovationen ausgezeichnet hat, die heute komplett in Vergessenheit geraten sind:

- Frühzeitige Einsetzung des Thomas-Gilchrist Prozesses durch die Firma Metz & Co. (Diese Innovation begründete die Luxemburger Stahlindustrie)
- Die erstmalige Produktion von echten H-förmigen Grey-Trägern durch die Hadir in Differdingen. Diese Grey-Träger wurden zum Bau des Empire-State Building in New-York benutzt, damals das höchste Gebäude der Welt.
- Der Bau der RTL-Türme in Junglinster. Diese 130 Meter hohen Türme wurden in den 30^{er} Jahren von der Strassener Firma Barblé gebaut. Sie erlaubten den Aufbau des RTL-Senders. In diesem Zusammenhang sollten François und Marcel Anen, erste Betreiber eines Radio-Senders in Luxemburg, und Gründer der CLT erwähnt werden.
- Guillaume Kroll, wegen zahlreicher Patente bekannt, erfand unter anderem in den 30^{er} Jahren die Metallurgie des Titans. Sein Laboratorium in der Avenue Gaston Diderich wird heute von der Kadasterverwaltung benutzt.
- ...

Eine sanfte und menschenfreundliche Mobilität

- Die Seilbahn zeichnet sich durch ein sehr sanftes Anfahren aus weil die Kabine parallel zur Bewegung leicht wippen kann und somit die Gesamtkraft von Schwerkraft und Beschleunigungen immer rechtwinklig zum Boden der Kabine ist
- Eine Seilbahn verursacht weder Vibrationen noch Lärm, und das sowohl in der Kabine als auch für die Anrainer.

Ökologische Überlegungen

- kein Straßenbau, kein Asphalt der aufgerissen und wieder erneuert werden muss. Nicht nur der Betrieb, auch die Bauphase einer Seilbahn ist umwelt- und menschen-verträglich. Gerade in Zeiten von "Um Monkeler" sind diese Aspekte auch symbolisch wichtig.
- Eine Seilbahn versiegelt fast keine Bodenfläche und somit erleichtert sie das Durchsickern von Regenwasser ins Grundwasser.
- Sowohl im Bau als auch im Betrieb verursacht eine Seilbahn keine Staus. Auch Staus bewirken Umweltverschmutzung

Ökonomische Aspekte

- Für die Strecke Bahnhof-Kirchberg wurde ein Budget von 35 bis 40 Mio in normaler Ausführung veranschlagt.
- Die Tram wird zweifelsohne teurer als das bestehende Autobusnetz. Dagegen wird die Seilbahn Ersparnisse von etwa 5 Mio pro Jahr gegenüber der aktuellen Lage durch den minderen Betrieb von Autobussen ermöglichen.
- Also könnte die Seilbahn durch die Ersparnisse die sie ermöglicht sich innerhalb von 16 Jahren für die Luxusausführung und innerhalb 8 Jahren für die Standardausführung zurückzahlen.
- Wenn die Seilbahn als provisorische Lösung zum Bau der Tram eingesetzt würde, würde sie die Verhandlungsposition der Stadt und der Regierung gegenüber Lieferanten entscheidend stärken. Da die Verkehrslage über die Seilbahn entschärft wäre, hätten die Geschäftspartner der Autoritäten keine so starke Verhandlungsposition als wenn die Stadt in den Staus ersticken würde

Touristische Vorteile

- Selbstverständlich werden die schönen Ausblicke auf die Stadt etliche Touristen anziehen
- Auch für den Finanzplatz sind Sehenswürdigkeiten wichtig. Eine Attraktion wie die Seilbahn ist ein Anziehungspunkt und ein Grund mehr Geschäfte in Luxemburg zu machen
- Auch der, immer sehr spektakuläre, Bau der Seilbahn, sowie eine eventuelle Demontage sind mediatisierbar

Das Image von Luxemburg in der Welt

Die Seilbahn ist eine moderne, zeitgemässe Lösung die plastisch den Reichtum von Luxemburg erklärt. Eine Lösung, die an die geographischen Begebenheiten Luxemburgs angepasst ist und die kosteneffizient ist, erklärt symbolisch warum Luxemburg reich ist. Das ist insbesondere für den Finanzplatz wichtig.

Es ist eine Inkarnation des Willens der neuen Regierung mit " méi mat manner ze machen". Weniger Investition für einen grösseren Wert für die Gemeinschaft.

Sehr wichtig ist auch dass keine grösseren Staus während der Bauzeit der Seilbahn zu erwarten sind.

Kurzfristige Aspekte in Bezug auf den Finanzplatz

Es ist allgemein bekannt dass der Finanzplatz in Luxemburg in den nächsten zwei bis drei Jahren komplett umgestellt werden wird. Wobei nicht nur neue Geschäftsfelder kreiert werden sondern auch neue Kundenkategorien erschlossen werden müssen.

Die Stadt Luxemburg ist ein wesentlicher Faktor für die geschäftliche Entwicklung des Finanzplatzes. In dieser sehr kritischen Zeit sollte die Stadt so attraktiv wie nur möglich sein. Baustellen sollten soweit möglich aus der Stadt verbannt werden.

Das schliesst natürlich dass andere Baustellen an anderen Orten bevorzugt werden, auch um die Bauindustrie zu unterstützen.

Die Abhängigkeit Luxemburg vom Finanzplatz kann nicht überschätzt werden.

Vorteile für die Stadtbewohner

- Gegenüber dem Tram bringt die Seilbahn für die städtischen Einwohner den Erhalt des derzeitigen Busnetzes. Zusätzliches Umsteigen wegen der fehlenden Busspuren in der Avenue de la Liberté und im Boulevard Royal entfällt.
- die Seilbahn ist extrem leise, und
- verursacht keine Verkehrstaus

Vorteile für die Pendler

- Auch in Stosszeiten, ist die Seilbahn die schnellere Lösung um zum Kirchberg zu kommen.

- Für die Pendler die zwischen zwei anderen Stadtvierteln verkehren, erlaubt die Entlastung der Stadt auch eine kürzere Reisezeit.

Vorteile für die Stadtplanung

- Sicherheit! Laut Schweizer Statistiken, ist die Seilbahn das sicherste öffentliche Transportmittel der Welt
- Die Seilbahn markiert die Preeminenz des öffentlichen Transport. Es ist bekanntlich unmöglich mit einem Auto hinter einer Seilbahn her zu fahren ;))

Der Entscheidungsprozess

Es ist nicht notwendig eine Entscheidung für die Seilbahn kurzfristig herbei zu führen. Im Kontext des öffentlichen Nahverkehrs sind zwei Szenarien interessant:

1. Die Seilbahn wird als provisorische Lösung gebaut um den Stadtkern während des Baus der Tram maximal zu entlasten
2. Die Seilbahn wird als definitive Lösung gebaut

In beiden Szenarien, sollte die Seilbahn zuerst gebaut werden. Es ist wahrscheinlich dass die Seilbahn die Verkehrsproblematik auf ein sehr erträgliches Niveau reduzieren wird.

Es ist keine besondere technische oder finanzielle Herausforderung die Seilbahn Richtung Centre Douanier (oder geplantes Fussball-Stadion) respektive Luxexpo und Flughafen zu verlängern. Die Attraktivität und Kosteneffizienz der Seilbahn würden erhalten bleiben