

Georges Feltz

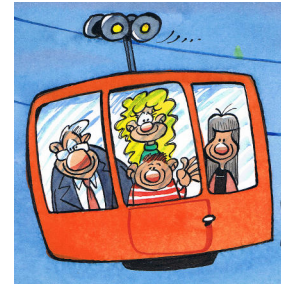
Chef de service honoraire du Service  
Autobus de la Ville de Luxembourg  
Ingénieur en mécanique de la RWTH Aachen  
621 141 354

[gfeltz@pt.lu](mailto:gfeltz@pt.lu)

Mathias Foehr

Actuaire, Ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris  
661 80 80 66

[mf@mathiasfoehr.lu](mailto:mf@mathiasfoehr.lu)



## Presse Communiqué

---

# Die Strassenbahn ersetzt eine Infrastruktur durch eine andere – die Seilbahn bringt etwas Zusätzliches !

---

Die Seilbahn stellt einen Paradigmenwechsel dar.

Alle herkömmlichen Transportmittel, ob es Autos, Busse oder Strassenbahnen sind, müssen sich den Strassenraum teilen. Die Seilbahn überfliegt geräuschlos die Staus und ist dazu noch eine touristische Attraktion.

Das Tüpfelchen auf dem i der Seilbahn ist allerdings der niedrige Preis und die einfache Bauweise. Ausser den 2 Endhaltestellen gibt es nur 5 kleine Baustellen zur Errichtung der Masten, und diese befinden sich alle ausserhalb der Hauptverkehrsachsen.

Natürlich wird die Seilbahn sich in den städtischen ÖPNV integrieren:

- Die Fahrscheine müssen Teil der nationalen Tarifstruktur sein.
- Die Endhaltestelle „Gare Centrale“ befindet sich innerhalb des Bahnhofs, über den Bahnsteigen und wird somit einfach und schnell erreichbar sein.

- Die Endhaltestelle Kirchberg wird ebenerdig vom bld. Kennedy, Haltestelle „Parlement Européen“, zu erreichen sein, wo auch die Busse zwecks Feinverteilung auf Kirchberg abfahren. Das Héichhaus, sowie das Centre de Conférences werden trockenen Fusses erreichbar sein.
- Die Seilbahn hat eine Beförderungsleistung von 5.000 Passagieren pro Stunde und Richtung und braucht 8 Minuten von „Gare Centrale“ bis „Parlement Européen“. Die Strassenbahn befördert tagsüber 2.700 Passagiere pro Stunde und Richtung und braucht für dieselbe Strecke 13 Minuten, was sogar eine Minute länger ist als heutzutage der Bus braucht.
- Natürlich soll die Strassenbahn in Spitzenzeiten in Doppeltraktion fahren und wird dann 5.400 Passagiere befördern zum Preis von zusätzlichen Staus im Stadtzentrum. Sollte es sich als notwendig erweisen kann allerdings auch die Seilbahn verdoppelt werden.
- Selbst dieser Vergleich wird der Problematik des Trams nicht gerecht. Das aktuelle bestens optimierte Busnetz soll durch eine Strassenbahn ersetzt werden, deren Leistung zumindest im innerstädtischen Verkehr mehr als fraglich ist. Und nur das Mehr des Trams gegenüber dem Autobusnetz ist als realer Gewinn zu betrachten

Die Seilbahn hingegen bringt nicht nur zusätzliche Leistung ohne das gut funktionierende Busnetz in Frage zu stellen, sondern entlastet auch ganz erheblich die Verkehrsachsen im Stadtzentrum. Die aktuellen Buslinien zwischen „Gare Centrale“ und Kirchberg (RGTR, Eurobus, 1, 18, usw.) könnten drastisch reduziert werden, und zum Teil sogar ganz wegfallen.

Georges Feltz war während 22 Jahren Leiter der Verkehrsbetriebe der Stadt Luxemburg und hat während dieser Zeit das Busnetz mehrere Male den geänderten Bedürfnissen angepasst.

Mathias Foehr ist Ingenieur der Ecole Centrale de Paris und Finanzmathematiker. Während seiner Beraterlaufbahn hat er mehrfach Paradigmenwechsel eingeleitet.

Für weitere Informationen: [www.seelbunn.lu](http://www.seelbunn.lu) oder [seelbunn@gmail.com](mailto:seelbunn@gmail.com)