

Georges Schummer  
3, rue de la Forêt, L-5370 Schuttrange

Ing.-Dipl. en Génie Civil T. U. Karlsruhe  
Tel. : (00352) 35 90 17

E-mail : [georgeschummer@busbunn.net](mailto:georgeschummer@busbunn.net)

Site Internet : [www.busbunn.net](http://www.busbunn.net)

---

**Lettre ouverte:**

**Au Gouvernement  
du Grand-Duché de Luxembourg**

**concerne:**

**"Bezuel deng Steieren an hal d'Maul! Mir wëlle kee Referendum zum Tram"**

Luxembourg, le 27 juin 2012

Mesdames et Messieurs du Gouvernement,

Par la présente, je me m'empresse de vous communiquer mes réflexions concernant votre décision de réfuter la demande d'un projet de loi relative à l'organisation d'un référendum national au sujet de la réalisation soit du projet "City-Tunnel" soit du projet "Tram léger".

Étant donné que la présente est un document public, qui est aussi communiqué à la presse écrite et parlée, je me permets de la rédiger en luxembourgeois.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs du Gouvernement, l'expression de mes sentiments dévoués.

georges schummer

ing. dipl., auteur du projet BB (Bus-Bunn)

**Table des Matières:**

1. Référence: Décision du Conseil de Gouvernement de vendredi, le 25 mai 2012
2. Commentaires de Georges Schummer
3. Conclusions et recommandations

## 1. Référence:

### Décision du Conseil de Gouvernement de vendredi, le 25. mai 2012

*"Le Conseil a approuvé la prise de position du gouvernement concernant la proposition de loi du député Jacques-Yves Henkes relative à l'organisation d'un référendum national concernant la réalisation soit du projet « City-Tunnel » soit du projet « Tram léger ».*

*Le gouvernement estime qu'il n'y a pas lieu d'organiser un tel référendum étant donné que le projet du City-Tunnel présente des désavantages au niveau de la faisabilité technique, des coûts et de l'impact sur l'exploitation du réseau ferroviaire par rapport au projet du tram léger. Le City-Tunnel ne présente pas d'alternative adéquate et appropriée au projet du tram léger."*

## 2. Commentaires de Georges Schummer:

Eng kléng Virbemierkung an eegener Saach. Ech si partei-politesch neutral, an ech sinn der Opfaassung, datt datt wichtegt Thema vum öffentlechen Transport mat klorem Mënscheverstand, argumentativ, an net no parteipoliteschen oder ideologeschen Opfaassungen diskutéiert gin därf.

D'Décisioun, oder besser gesot, de Virwand, fir d'Proposition de Loi vum Députéierten Jacques Yves Henkes ofzeweisen, ass net iwwerraschend, wann een dat politescht Geplänkels a Saachen Verkéierspolitik kennt. Si ass och symptomatesch fir d'Hëlleflosegkeet vun de Regierungen an de vergaangenen 20 Joren, déi an hiren Décisiounen ëmmer ofhängeg waren vun hire Beroder a vum elektoralen Drock, deen op der irreger Meenung berouht, d'Bierger am Land hätte just gär en Tram. 1)

Dobäi vergiessen sie ëmmer erëm, datt et jo net nëmme drëm goe kann en Tram ze bauen, deen ënner grénge Beem fiert, an deenen d'Villecher hir Näschter bauen. Esou eng Léisung geséich vläicht gréng aus, mee "nohalteg" wir se net: D'Objektiv muss dach sinn, datt mir eis **Verkéiersproblemer léisen**, an dofir brauche mir efficace Infrastrukturen, déi leeschtungsfähig an och rapid, an doduerch attraktiv sinn. Eréischt dat erméiglecht et, datt méiglechst vill Leit op den öffentlechen Transport ëmklammen, wouduerch den Modal-Split nennenswert gehuewe gëtt. Eréischt dann ass och eng Verkéiersberouegung an der Stad Lëtzebuerg méiglech.

Leider gi sech an de vergaangenen 20 Joer eis Politiker an hir Beroder mat Schäin-Léisungen zefridden, an der irreger Opfaassung, eng "Heile-Welt"-Léisung mat engem Verkéiersmëttel Look Anno 1900 géif och déi idyllesch Verkéierssituatioun vun der "Belle Époque" erënbréngen. Och wann an der Tëschenzäit déi al Spärholzkëschten duerch méi modern a kammoud "Niederflur"-Tramen ersat goufen, a wann d'Tramsanhänger vu "moderner Stadtbahn" schwätzen, gëtt et kaum Verbesserungen beim Rendement vum Tram, an d'Plaz am Verkéier ass vill méi enk ginn.

D'Regierung a virun allem hir Beroder, déi vun Ufank un net gär gesinn hunn, datt eng Privatpersoun op hirer "chasse gardée" matriede wollt, baséieren sech an hirer Oflehnung haaptsächlech op 3 vun hinne selwer initiéierten Dokumenter, déi mat falsche Behauptungen d'Léisung vum Zuch ënner der Stad éliminéiere wollten. Dobäi hu si ëmmer erëm

d'Richtegstellungen vun der RER Luxembourg asbl. a vu mir royalement ignoréiert. Sou goufen dann ëmmer erëm déi selwecht Scheinargumenter opgeworf, grad wéi wa mir nie eppes douzou gesot oder geschriwwen hätten. Dës Kéier ass et alt nees esou. D'Regierung an hir Beroder beruffen sech op folgend Dokumenter:

**1. D'Etude BASLER vun 2003:** Op Drock vun der Ëffentlechkeet, der Press an dem Statsrot war am Joer 2003 den deemolegen Transportminister gezwongen, eng soit-disant Vergläichsétude an Optrag ze ginn, déi beweise sollt, dat de Projet vun der Regierung, genannt "Modul K", besser wir wéi meng proposéiert Alternative Projet BB (Bus-Bunn). De Modul K war entstanden, nodeem sech am Joer 1999 gewisen hat, datt den "Train-Tram", deem am Land d'Eisebunnsnetz benotzen an an der Stad Lëtzebuerg op Tramsschinn fuere sollt, net à même wir, all Eisebunnszich op Tramsschinnen duerch d'Stad ze bréngen, mee nëmmen ee vu 4. Et ass een dunn op d'Nonsens-Idee verfall, den "Train-Tram" net **duerch** d'Stad mee **rondrëm** d'Stad iwwer Kierchbierg a Findel ze bauen. Méng proposéiert Alternative, de "Projet BB (Bus-Bunn)" war, am CFL-Réseau agebonnen, eng direkt Erschléissung mat der Eisebunn och vun de Stadquartiers. Dat System gëtt et an de franséischsproochege Länner ënner dem Numm "RER - Réseau Express Régional"; an däitschsproochege Länner heescht et "S-Bunn". Virgesi war eng Nord-Süd-Linn am Tunnel vun Dummeldeng ënner Lamperbierg, Stadzentrum op d'Gare Centrale, an eng Linn vum Lamperbierg resp. vun Dummeldeng aus ënner Kierchbierg, iwwer Aérogare, Findel, Kalchesbréck, mat Uschloss an 2 Richtungen un déi Waasserbëlleger Streck beim Iergaard tëschend Cents-Hamm a Sandweiler.

Wéi dat an eise Land bei de sougenannte "Gutachten" leider üblech ass, ginn déi nie bestallt fir objektiv Äentwerten op Froen ze kréien, mee nëmme fir déi eege virgefaasste Meenungen duerchzesetzen. Bei Vergläichsétuden gëtt duerfir da meeschtens d'Resultat gläich vun deem matbestallt, deem se an Optrag gëtt. Bei dëser Vergläichsétude, déi Enn Januar 2003 vum Transportministère bestallt a vun de Steierbezueler bezuelt gouf, hat esouguer keen Hemmungen, se ausgerechent bei engem befaangenen auslännesche Büro an Optrag ze ginn, dat schon um Noverkéierskonzept "mobilitéit.lu" inkl. "Modul K" matgeschafft hat. D'Resultat war duerfir wéi ze erwaarden. Eigentlech war wuel net beabsichtegt, datt dës Gutachten am Détail mat séngen holperegen Argumentatiounen publik géif, mee et war wuel just als Alibi-Dossier fir d'Verkéiserskommissioun an d'Chamberconselljéen geduecht, fir der Regierung hire Projet "Modul K" an der Chamber durchzewénken. Ech hat beim Transportministère insistéiert, fir dës Dokument nach mat Zäit gesinn ze kréien, fir kënnen drop ze réagéieren. Nodeems de Gutachter 8 Méint un deene 40 Säiten erëmgedoktert hat, krut ech just eng Nuecht Zäit fir eng Analyse derzou ze schriwwen, ier d'Chamber-Verkéiserskommissioun déi Etude présentéiert krut. No menger Prise de Position, déi de Muergen durno beim Transportminister a bei de Membere vun der Verkéiserskommissioun louch, hat ech an de folgende Wochen och nach eng zweet, méi détailléiert Stellungnahm geschriwwen. Ech hat och gläich nach eng nei Etude derbäi geluecht, fir ze beweisen, datt d'Trassen an d'Steigungen vum Projet BB réalistes sinn. Nozeliesen ënner [www.busbunn.net](http://www.busbunn.net) > Downloads > Nr. 3: "Dossier EBP" an Nr. 4: "Vorprojekt". Den Dossier mat méng Richtegstellungen hat ech ier de Projet "Modul K" an d'Chamber kouw, mat Hëllef vu Frënn u sämtlech Chamberdéputéiert, un d'Member vum Statsrot an un d'Press verdeelt. Dat onfairt Virgoen vum Ministère gouf an der Press ausgiebeg kommentéiert, mee offiziell, weder vum Transportministère nach vum concernéierte Büro, deem ech och en oppene Bréif mat Kopie un d'Press geschéckt hat, kouw eng Réaktioun. Dat war jo och net méi néideg, well

den deemolege Projet vun der Regierung, de "Modul K" war am November 2003 duerch d'Chamber duerchgeschleist ginn, ouni op meng Richtegstellungen anzegoen.

**2. "Ad-hoc"-Dokument fir den Tram-léger:** Dat zweet Dokument, wourop sech d'Regierung beriff, gouf 2006 vun hire Beroder esouguer selwer geschriwwen. Et war dat Dokument vum sougenannten "ad-hoc"-Grupp (dat waren zum groussen Deel alt nees déi selwecht Leit, déi schon déi successiv Projets Luxtraffic, BTB a Modul K initiéiert haten). Dës Kéier hate sech d'Tramsplaner fir de sougenannten "Tram léger" ausgeschwat. Op déi verkéiers- an déi finanztechnesch Analyse vum "Tram léger" kommen ech nach ze schwätzen.

D'RER Luxembourg a.s.b.l. hat als Reaktioun op dat Dokument den 20. 3. 2006 eng Pressekonferenz organiséiert, wou déi falsch Duerstellungen richteg gestallt goufen.

**3. Geheimdokument géint e Referendum:** De 5. 12. 2006 hat den Député R. Mehlen eng Proposition de Loi Nr. 5646 agereecht, zwecks Organisatioun vun engem Referendum fir en Zuch ënner der Stad. Doropshinn huet sech den 2. 3. 2007 d'Regierung vun hire Beroder en net publizéiert Dokument verfaasse gelos, wou se alt erëm Bezug op d'Basler-Gutachten, mee ouni meng Richtegstellungen geholl huet. D'RER Luxembourg asbl. hat awer dat Dokument vun der Regierung an d'Fanger kritt, an huet den 22. 4. 2007 eng Réplique geschriwwen, wou se et Punkt vir Punkt widderluecht huet. ([www.rer.lu](http://www.rer.lu) > 1. Säit > réplique de RER Luxembourg sàrl. à la prise de position du gouvernement du 2 mars 2007). Alt erëm kouw kéng Réaktioun vun offizieller Säit!

**4. Öffentlech Ofwier vun engem Referendum:** Dat selwecht Spill widderhëllt sech elo alt nees: De 25. 5. 2012 gouf d'Regierung an engem kuerze Communiqué bekannt, datt se d'Proposition de Loi vum Deputéierten Jaques Yves Henkes zréckweist, deen e nationale Referendum gefrot hat a Bezug zur Réalisatioun, soit vum Projet « City-Tunnel », soit vum Projet « Tram léger ». Alt erëm ginn am Communiqué vun der Regierung zur Begründung déi al, längst widderluechten Argumenter géint de Projet vum Eisebunnstunnel ënner der Stad op eng pauschal, schnoddeg Art a Weis, praktesch an engem Niewesaz ugefouert, grad wéi wann d'RER-Luxembourg asbl. an ech selwer se net schon x-mol richteg gestallt hätten. Dat ass frustrant, a leider muss ech dat soen, empfangen ech dat vu Säite vun der Regierung a vun hire Beroder als net richteg an enttäuschend!

### **Stein der Weisen: "Tram léger:"**

Ier ech op d'Behauptunge vun der Regierung zum "City-Tunnel" aginn, muss ech mech mat hirem Projet "Tram léger" befaassen:

Den interministérielle Projet "Tram léger" gouf néideg, well en halleft Joer virdrun d'CFL de Courage opbruecht hat ze soen, datt dat ca. 15 Joer laang offiziell geplangten System "Train-Tram" vun de successive Regierungen, an domat och de Projet "Modul K" hei zu Lëtzebuerg net funktionnéiere kéint. Dat war deels durch sécherheetstechnesch Détailler bedéngt, mee virun allem well sech gewisen hat, datt net nëmmen d'Tramsstrecken an der Stad e Schwaachpunkt am ganzen nationalen Netz wieren, mee datt och nach d'Transportkapazitéit vum kllasseschen CFL-Eisebunnnetz reduzéiert géif. Den Train-Tram géif net an de Fahrplang passen! Et ass natierlech kloer, wann um kllassesche Schinnennetz och kleng Tramsunitéiten duerchgeschleist gi mussen, déi wéinst de Sécherheetsofstänn vun der Eisebunn och nëmmen all 3 bis 4 Minutte fuere kënnen, da kënnen déi vill manner Passagéier

transportéieren wéi 190 m laang duebelstäckeg Eisebunnszich. Sou waren der Regierung hir Beroder, de Groupe de Travail Interministériel an d'Verrieder vun der Stad Lëtzebuerg, net méi wi frou, meng Propose aus dem Joer 2004 opzegräifen, fir wéinegstens den "Train-Tram" duerch e classeschen Tram ze ersetzen, deen net méi mat der Eisebunn verbonnen, mee nëmmen nach an der Stad fuere géif: Den "Tram léger" war gebuer. Leider hate si an hirem selwer geschriwwene Gutachten, wou hiren Tram léger natierlech déi beschte Léisung vun 8 verschidde pro-Forma ënnersichte Variante war, en etlech Schwächten agebaut, ënner deenen den aktuelle Projet leid:

1. Et gouf dem Fait net Rechnung gedroen, datt en Tram eigentlech e Verkéiersmëttel fir d'"Feinverdeelung" ass. Deementspriedend kann déi eenzeg geplangten Tramslinn mat Tramsunitéiten vu max. 480 Stéih-a Sëtzplazen max. ca. 5000 Passagéier pro Stonn a pro Richtung transportéieren. (Neierdénks gëtt vun enger Tramskapazitéit vun 9000 Passagéier pro Stonn geschwat, awer dat wir schon, international gesinn, net méiglech. Besonnesch awer ënner den ongënschtege Viraussetzungen zu Lëtzebuerg ass eng Transportkapazitéit vun 9000 absolut onréalistesch). Egal wéi, fir d'Stad Lëtzebuerg ass esou eng kleng Transportkapazitéit eng Drëps op e waarme Steen, well de Pendlerproblem vun der Stad Lëtzebuerg ass zimmlech eemoleg a ganz Europa. All Schaffdag mussen 140'000 Berufspendler (ca. 1,4 mol d'Zuel vun den Awunner vun der Stad !) aus dem ganze Land an dem noe Grenzgebitt Frankräich, Belsch an Däitschland **zousätzlech** muergens an d'Stad eran an owens erëm erausbruecht ginn. Onvirstellbar, datt en Tram op der zentraler Achs dozou eppes bäidroen kënnt, wou d'Leit missten op der Haaptgare oder an deenen nei erfondte "gares périphériques" vun de leeschtungsstaarken Eisebunnslinien op kléng Unitéiten vum Tram ëmklammen, vu wou aus se dann op laange Weeën duerch de Spëtzeverkéier an de Stroossestau an d'Stad bruecht gi missten! De meeschte Passagéier bléif näischt iwwreg, wéi weider mat hirem eegenen Auto an d'Stad op hir Arbecht ze fueren. Doduerch géife mir sécher weider op den häitegen 12 % Modal-Split hänke bleiwen.

2. D'Nei Avenue, d'Nei Bréck, de bd. Royal, d'Stäreplaz an d'Rout Bréck leien op den Haaptartère vum Stroosseverkéier, déi elo och nach d'Haaptachsen vum öffentleche Persounen-Noverkéier gi sollten. Dat heescht, op dësen Achsen misst Plaz geschaf gi fir den Tram, déi elo nach net do ass. Hei misst den Individualverkéier verdrängt ginn. Gläichzäiteg gëtt awer gesot, och den Individualverkéier misst och nach wuessen. Et kann awer **keen** dofir technesch Léisungsméiglechkeeten offréieren, an et ka kee soen, wat déi Kompensatiounsmassnahmen fir d'Erhale vum Individualverkéier kaschte géifen. Am offiziell anonçéierte Präis vum Tram ginn déi och net opgefouert.

### **Firwat keen Eisebunnszuch ënner der Stad?**

Ech kommen elo zu den éiweg falsche Virwerf vun der Regierung resp. vun hire Beroder, a Besuch op den Zuch ënner der Stad:

#### **1. Zu "désavantages techniques au niveau de la faisabilité technique":**

Et ass näischt méi einfach wéi an engem feste Fiels en Tunnel ze bauen, an deen hu mir hei op ca. 98 % vun der Streck: de "Grès de Luxembourg". Deen ass standfest, an et ass net mat nodréigleche Setzungen oder Altératiounen vum Baugronn ze rechnen. Et ass kee Verglach mat den heterogène Buedemschichten vun der Nordstrooss-Autobunn, z. B. beim Gousseldénger Tunnel oder um Staffelter, wou mat Spezialverfahren ("Rohrschirmdecke")

huet mussen mat wéineg Iwwerdeckung en Tunnel am Sand gebaut ginn. Fälschlecherweis gëtt sech op d'Schwieregkeete beim Bau vum Staffelter-Tunnel beruff, fir ze soen, den Tunnelbau wier schwiereg an deier.

Doriwwer eraus, hu mir wéinst den déif ageschnidde Flossdäller vun der Uelzecht an der Péitruss kee Grondwaasser. Aner Stied, déi Tunnellen ënner der Seine oder der Themse baue mussen, géifen eis beneiden.

## **2. Zu "désavantages au niveau des coûts":**

D'Regierung geet hei dervun aus, hiren Tram géif nëmmen 450 Milliounen kaschten, neierdénks schwätzt se nëmmen nach vun 320 Milliounen. Mee an deem Präis gouf ausser de Schinnen, der Oberleitung, den Tramen an dem Dépot dat wichtegst vergiess: D'Décisioun "Tram" implizéiert Zousaz- an Nofolgekäschten, déi sécher net abegraff sinn, z. B. d'Kompensatiounsmassnahmen fir d'Erhale vum Individualverkéier, déi duerch de Bau vum Tram Verkéiersfläche verléieren. Schliesslech soll no politesche Prognosen den Individualverkéier jo och nach wuessen.

Ass de Wert vun den Terrains, wou d'Tramsschinn verluegt gi sollen, gratis? Schliesslech ginn déi Terrain'en am deierste Stadzentrum am knappe Stroosseraum fir den Individualverkéier an d'"mobilité douce" verluer. Bei engem RER-System gi keng Verkéiersfläche fir de Strosseverkéier verluer, mee et kommen der ënnerierdesch fir d'Eisebunn bei.

Wat kascht den duerch den Tram bedéngten Ëmbau vun der "Neier-" an der "Rouder Bréck"? Wat hunn déi Ëmbaumassnahmen um Kierchberg bei der Place de l'Europe kascht, déi nëmme wéinst dem Tram néideg waren, awer - an dat ass symptomatesch fir d'Ukënnegung vun den Tramskäschten - einfach net bei de Käschte fir den Tram optauchen, well se beim Fonds d'Urbanisation du Kirchberg oder beim Ministère des Infrastructures verbucht gi sollen.

RER Luxembourg a.s.b.l. hat 2007 ausgerechent, datt, tous comptes faits, de Präiss vum Tram bei 1,7 Milliarde leie géif, an domat méi deier wir wéi den Eisebunnstunnel ënner der Stad kaschte géif. Dat waren nëmmen déi reng Baukäschte vum Tram. Bei Berücksichtigung vun den Zäitverloschter vun de Passagéier duerch den Tram op 30 Joer Nutzungsdauer gerechent, klëmmt de Verloscht fir eis national Économie op 7.5 Milliarden Euro. Dat alles kann ee noliesen op [www.rer.lu](http://www.rer.lu) - Link op der Page de Garde: "Le coût effectif du projet tram léger (14. 1. 2009).

Zum aneren, wa mir eis et kënnen leeschten, 7,5 km 4-spueregen Autobunnstunnel ënner dem Gréngewald ze bauen, nëmme fir d'Beem ze schounen, misst et dach och méiglech sinn, en ca. 4 km laangen zweegleisegen Eisebunnstunnel tëschen Eech an der Gare Lëtzebuerg ze bauen, an domat d'Nerven vun de Mënschen effektiv ze schounen.

## **3. Zu "désavantages au niveau de l'impact sur l'exploitation du réseau ferroviaire":**

De Géigendeel ass de Fall: Den Eisebunnstunnel ënner der Stad erlabt et jo grad, och am Stadberäich dat performant Eisebunnsbetriebssystem mat héigen Transportkapazitéiten, héiger Vitesse an héigem Confort oprecht ze erhalten. De Plus géintiwier der häiteger Situatioun ass jo, datt d'Eisebunn net méi wéi haut laanscht d'Stad duerch den Uelzechtdall, also laanscht déi

gréissten Agglomeratioun vum Land fiert, mee mir kréien eng Systemerweiterung vun der Eisebunn bis an déi dicht bebauten Haaptstad eran - duer wou d'Leit hi wëllen.

Wann d'Leeschungsfähegkeet vun enger Tramslinn ënner favorable Randbedingungen bei ca. 5000 Passagéier pro Stonn a Richtung läit, kann eng RER-Linn mat 190 m laangen duebelstäckegen Eisebunnzich 22'000 bis 30'000 Passagéier pro Stonn a Richtung transportéieren. Ech verweisen hei op [www.busbunn.net](http://www.busbunn.net) > Downloads Nr. 7: "Etude Cynématique".

Déi Kritik vun den "désavantages au niveau de l'exploitation technique" wär zoutreffend gewiescht bei deem vun der Regierung 15 Joer laang favoriséierten System vum "Train-Tram", wou am Stadberäich amplaz vun 190 m laangen duebelstäckegen Zich nëmmen nach Tramen iwwreg bliwe wieren, déi am Stroosseverkéier stieche bliwwe wieren. Den heitegen Dada vun der Regierung ass och nëmmen en Tram, wou de Verkéiersfloss vum leeschtungsfähegen Eisebunnssystem baussend der Stad op de "gares périphériques" oder spéitstens op der Gare Centrale gebrach gëtt, fir d'Passagéier op e vill manner performant a stéierungsfälleg Verkéiersmëttel ëmzelueden.

### **Fazit:**

Aus deem wat ech hei iwwer d'Verhalen vun der Regierung an hire Beroder geschriwwen hunn, doraus ka jiddferee seng Conclusiounen zéien. Ech verzichte bewusst drop.

## **3. Conclusions et recommandations**

Déi di mech kennen, wëssen datt ech mech an der Roll vum Kritikaster net onbedéngt wuel fillen, obschon ech am vierege Kapitel net derlaanscht komm sinn. Sou wéi schon zënter 1999, wëll ech och elo konstruktiv Propose maachen.

- Jo zur Eisebunshalt ënner der roudier Bréck, bei gläichzäitegem Verzicht op d'Eisebunnslinn Foire - Aérogare - Findel - Kalchesbréck - Iergaard. Et ass bei knappem Geld eng Spuermoossnahm déi aliicht. Mat der Halt ënner der roudier Bréck gëtt op d'manst de Kierchbierger Plateau direkt un d'Eisebunnnetz ugeschloss. Datt een fir d'Iwwerwannung vun der ca. 50 m Héichtendifferenz vun der Eisebunn-Nordstreck bis op de Kierchbierger Plateau eng Art "Standseilbahn" mat héiger Leeschtungsfähegkeet brauch ass logesch.

- Jo fir den Tram iwwer de Kierchbieregplateau, évtl. souguer bis op d'Aérogare, wann et aus politeschen an ideologesche Grënn si muss. Mat Bussen géif et zwar vill méi einfach a vill méi bëllech. Allerdéngs sinn ech der Meenung, datt nie en Tram iwwer déi rout Bréck fuere wärd, soss misst ee schon eng zweet Bréck derniewt bauen, fir dem Autoverkéier meeschter ze ginn. Bekanntlech ass déi rout Bréck haut schon op der Limite vun hirer Leeschtung. Wat géif dat ginn, wann iergendwann d'Nordstrooss op de Kierchbiereg ausschëtt, a wann dann och nach op der Bréck 2 Strossespueren wéinst dem Tram ewech faale géifen. Mat der Reduktioun vum Tram op de Kierchbiereg géifen an engems déi vill ongeléiste Problemer vum Tram an der Stad ewechfalen: Nei Avenue, Nei Bréck, Boulevard Royal, Stäreplaz, Av. Scheffer...

- Konséquenterweis plaidéieren ech fir den Eisebunnstunnel op der Nord-Süd-Linn: Dummeldeng - Lamperbiereg - Stadzentrum - Gare Centrale. Ech dierf Iech elo schon méng nei Broschür ukënnegen, mat nennenswerten Optiméierungen vun der Nord-Süd-Linn ënner der

Stad. Verbesserungen gëtt et bei Trasse ("Linienführung"), der Bautechnik, bei der Verkéierstechnik, a virun allem och nach beim Präis. Gëtt mir e puer Méint Zäit! Merci

**24. 6. 2012**

**georges schummer, Auteur vum Projet BB (Bus-Bunn)**

1) Zur Fro, wat d'Leit wëllen:

Am Februar 2012 hat d'RER Luxembourg a.s.b.l. eng Internet-Ëmfro maache geloss, mat folgendem Resultat:

- ca. 70 % vun de 500 Befroten soen, datt si de Projet vum Eisebunnstunnel ënner der Stad Lëtzebuerg kennen: Projet BB (Bus-Bunn) alias RER alias City-Tunnel.

- ca. 80 % vun deenen, déi eng Meenung zum Projet BB hun, fannen datt dee Projet "eng gutt Saach" ass.

Och wa vill aflossreich Politiker den Tram bedingungslos ennerstëtzen (vill vun hinnen awer och nëmmen duerch de Fraktiounszwang forcéiert), ass d'Meenung vun de Bierger eng aner.