

## NEUE BUS-FAHRPLÄNE

# Blechlawinen rollen weiter



Statt Stau im Bus mit dem Bus im Stau - wirklich eine Verbesserung?

(Foto: Christian Mosar)

**Angesichts der Verkehrsmisere plant die Stadt Luxemburg zum 1. April Fahrplanänderungen für den Busverkehr. Statt die Ursachen zu beheben, bleibt es jedoch beim Kurieren von Symptomen.**

Überfüllte Busse, Menschen-schlangen an Haltestellen, Verspätungen aufgrund von Staus ausgerechnet zu den Hauptverkehrszeiten - die Liste der Mängel im öffentlichen Verkehr der Stadt Luxemburg ist lang. Ab dem 1. April soll das anders werden. Besser, versprechen die Verantwortlichen.

"Es geht um Beschleunigung, die Leute sollen schneller von A nach B kommen", fasst Servais Quintus, städtischer Busfahrer, das Ziel der Reorganisation der Fahrpläne zusammen. Erreichen will die städtische Busverwaltung dieses im Wesentlichen durch zwei Maßnahmen: Der Zeittakt einiger Busse wird erhöht und einige Linienführungen werden umgelegt. Dann sollen nicht nur die rund 33.000 Fahrgäste, die schon heute täglich das Angebot der städtischen Busse nutzen, pünktlich zu ihren Zielen gebracht werden - die Stadt will damit auch zusätzliche Kapazitäten schaffen.

Laut neuem Fahrplan wird zum Beispiel die Linie 3 (von Bonnevoie auf den Limpertsberg) statt alle zehn Minuten bereits alle 7,5 Minuten fahren. Auch die Linie 18, eine der in

den frühen Morgenstunden am stärksten überlasteten Linien, soll ab April im 7,5-Minutentakt fahren. Für diese Linie sieht der neue Fahrplan noch eine weitere Veränderung vor: Die Station Howald fällt weg (die Linie 16 übernimmt die Route), statt dessen wird der Hauptbahnhof zum neuen Endpunkt.

"Das macht durchaus Sinn, denn mit der Zweiteilung vermeidet man, dass der Bus gleich zweimal in den Stau gerät", erklärt Quintus den Vorteil dieser Route. Die zeitraubende Fahrt durch Stop-and-go-Verkehr südlich vom Bahnhof würde hin-fällig, das wiederum erhöhe die Chance für die Busfahrer, pünktlich ans Ziel zu gelangen.

## Problembereich Bahnhof

Eine optimistische Sichtweise, die sich jedoch schon bald als Täuschung entpuppen könnte. Der Grund: Erhöhte Fahr-frequenzen werden sowohl für den Ring rund um den Bahnhof als auch für die Verkehrsachse Avenue de la Liberté ein Mehr an Verkehrsaufkommen bedeuten. Denn schon jetzt staut sich in den Morgenstunden ein Teil des Busverkehrs vor den Haltestellen am Pariser Platz. "Daran sind die Lieferanten Schuld", wiegelt Quintus ab. Würden diese die Haltezeiten konsequent freihalten, so seine Einschätzung, würde sich das Problem der Staus und somit auch der Verspätungen von selbst erledigen. Paul-Henri Meyers sieht das etwas anders. Der Erste Schöffe der Stadt Luxemburg macht vor allem die Fahrzeuge des staatlichen überregionalen Busnetzes RGTR für die Verstopfungen verantwortlich: "Die müssten hier gar nicht fahren". Meyers schlägt spezielle RGTR-Bahnhöfe am Stadtrand vor, zu denen städtische Busse die Passagiere bringen könnten.

Die Gefahr einer Verstopfung des Bahnhofes während der Stoßzeiten sieht der Kommunalpolitiker ebenfalls nicht.

Schließlich würden die zwei Bus-quais zu einem zusammenge-legt. "Dadurch und durch den Takt erhoffen wir uns, dass die Busse zügiger vor- und abfahren können."

Doch egal, ob die Busse schnell vom Bahnhof weg kommen: Die Blechlawine, die schon nach dem alten Fahrplan zu bestimmten Zeiten im Schnecken-tempo durch die Verbindungsstraßen zwischen Bahnhof und Altstadt kriecht, wird immer größer.

## Nacheinander statt miteinander

Der Fahrplanwechsel lässt noch andere Wünsche offen: Die angekündigte verbesserte Anbindung des städtischen Verkehrsangebotes an CFL und RGTR in Form eines Verkehrsverbundes erfolgt auch zum 1. April nicht. Ein Umstand, den Meyers bedauert, den er aber nicht verantworten will. Man habe vielmehr bereits im Sommer 2000 auf dringend notwendige Veränderungen im eigenen städtischen Netz verzichtet - zugunsten eines überregionalen Verkehrsplans gemeinsam mit dem Transportministerium. Da bis heute von ministerieller Seite noch keine Entwürfe präsentiert worden seien, habe man sich schließlich für den Alleingang entschieden. Den Schaden hat die Bevölkerung: Sie darf sich auf eine zweite Fahrplanänderung Anfang Juni 2001 einstellen, dann für die RGTR-Linien und die CFL.

Im Zusammenhang mit diesem zweiten Fahrplanwechsel hat das Ministerium übrigens "vor allem Verbesserungen für die Bus-Verbindungen auf der Trasse Bahnhof-Oberstadt-Kirchberg angekündigt". Sollten diese sich ebenfalls in häufigeren Fahrten äußern, wird das Verstopfungsproblem im Innenstadtbereich rasant an Bedeutung gewinnen.

Ein Aspekt dürfte ebenfalls in einigen Kreisen für Diskussionsstoff sorgen: Die Kapazitäten der Stadt an Buspersonal und an Fahrzeugen sind bereits ausgereizt. Meyers hat als Lösung denn auch schon angekündigt, die neuen Fahrten an Privatfirmen abzugeben. Das könnte aber den Konflikt zwischen privatem und öffentlichem Bussektor weiter zuspitzen.

Trotz der vielen offenen Fragen - die Verantwortlichen bleiben bei ihrem Konzept - ergänzt durch die spätere bessere Anbindung an den überregionalen Verkehr in Form der Null-plus-Variante - fest. Ganz überzeugt, dass schnellere Zeittakte und veränderte Linienführungen das Verkehrschaos in der Stadt (und auf dem Land) auch im Hinblick auf steigende Bevölkerungszahlen lösen können, scheinen sie gleichwohl nicht zu sein. Wie sonst erklärt sich, dass selbst Meyers als Vertreter der als BTB-"Bremserin" bezeichneten Stadt Luxemburg das Bus-Tram-Bahn-Konzept als "noch nicht vom Tisch" und "für die Zukunft nicht ausgeschlossen" hält?

Ines Kurschat

## Afrique du Sud: Brevets ou vie humaine?

Pas moins de 39 compagnies pharmaceutiques ont depuis 1998 porté plainte contre le gouvernement sud-africain afin de bloquer l'application d'une loi destinée à rendre les médicaments plus accessibles. "C'est le droit des plus pauvres à accéder aux médicaments essentiels qui va se jouer à partir du 18 avril prochain dans un procès qui fera date", constate l'organisation internationale Médecins sans Frontières (MSF) dans un communiqué de presse. Selon MSF la décision finale de la Cour indiquera au monde si le droit des brevets l'emporte sur celui des populations.

Confronté aux ravages du sida, le gouvernement sud-africain a fait voter en 1997 une loi destinée à privilégier l'usage des génériques et à importer des médicaments vendus moins chers dans d'autres pays. Cette décision touche surtout les infectés du sida, qui souvent ne peuvent se procurer les médicaments disponibles mais trop chers. Les génériques de ces médicaments existent et sont accessibles à des prix beaucoup moins élevés que la version originale, protégée par des brevets. MSF a lancé cette semaine une pétition pour demander aux compagnies de retirer leur plainte. Cette pétition se signe sur les sites Web de l'organisation: [www.msf.lu](http://www.msf.lu).

## Emploi: Demandez toujours

Dans une question parlementaire, Aloyse Bisdorff, député de "déi Lénk", avait fait état, chez certaines entreprises, de formulaires de demandes d'emploi préimprimés contenant "des questions portant atteinte à la dignité humaine et à la protection des données, concernant par exemple l'état de santé, la situation familiale..." Il demandait si ces questions étaient conformes à la législation existante et s'il existait des organismes compétents pour surveiller ces pratiques.

Dans sa réponse, le Ministre du Travail, François Biltgen, explique qu'il n'existe aucune réglementation spécifique dans ce domaine et que l'Inspection du travail n'a donc pas de compétence de contrôle. Il précise cependant que les procédures de recrutement restent soumises au droit commun. En particulier la loi sur la protection de la vie privée donne le droit au candidat-e-s de refuser de répondre à certaines questions. Ils et elles sont également protégé-e-s par le principe d'égalité entre les sexes et l'interdiction de discrimination. En admettant qu'en pratique il serait difficile d'établir une discrimination, il adresse une des questions du député restée sans réponse explicite: Ne faut-il pas rendre cette législation plus contraignante et plus protectrice?

## Nicht vor unserer Tür

Die Wirtschaft macht mobil: Vier Unternehmen haben offiziell Protest angemeldet gegen den Plan der Stadt Luxemburg, die Straßenprostitution auf bestimmte Straßen zu beschränken. Im Visier der städtischen PolitikerInnen: die rue d'Alsace und die rue Wenceslas, dort soll es Prostituierten dann gesetzlich gestattet sein, ihrer Arbeit nachzugehen. In ihrer gemeinsam verfassten Erklärung werfen die in diesem Bereich ansässigen Unternehmen dem städtischen Plan vor, er sei "une première dans l'histoire de notre pays et équivaut à l'institutionnalisation de cette activité". Ihre Hauptsorge gilt neben der "Sicherheit" ihrer Angestellten vor allem ihrem Image. Das würde, so ihre Argumentation, durch die Prostituierten Schaden nehmen. Zwar beteuern die Geschäftsinhaber ihr Verständnis für das "problème sérieux" der Prostitution, sie bestehen aber darauf, dieses nicht einfach in ihre Straßen zu verlagern. Das sei keine wirkliche Lösung. Ihr Vorschlag: Statt auf den vorgesehenen Straßenbereich könnte man die Prostitution doch auf ein eigens von der Stadt unterhaltenes Eros-Center begrenzen. Bleibt die spannende Frage: Was, wenn sich dieses wiederum im kostbaren "Unternehmer-Sperrbezirk" befänden?

