

MOBILITÄT

Täglich "Mord und Totschlag"



Kommt er oder kommt er nicht?

(Fotos: Christian Mosar)

Klimawandel im öffentlichen Personentransport: Vor allem BusfahrerInnen bekommen den Unmut der Fahrgäste zu spüren. Die Wurzel liegt unter anderem im nachholbed rftigen Kundenservice.

Luxemburg, Place de la Gare um halb sechs Uhr abends: Es ist Hauptverkehrszeit. Hunderte von PendlerInnen strömen aus den ankommenden Bussen und eilen über die Straße, um noch ihren Zug zu erreichen. Während sie sich vor den Eingangstüren des Bahnhofsgebäudes drängen, ist der Autoverkehr in der Avenue de la Gare zusammengebrochen. Es gibt kein Vorwärtskommen mehr, auch nicht für die Busse, die wie an einer Perlenkette aufgereiht auf der Busspur stehen. Unterdessen wartet eine Menschentraube an der Bushaltestelle gegenüber vom Bahnhof. Einige der Wartenden schauen bereits ungedul-

dig auf die Uhr. "Es ist immer dasselbe", sagt ein Mann m rri- sch. "Jedes Mal kommt mein Bus zu spät, oder er kommt gar nicht."

Es ist kein menschliches Drama, keine lebensbedrohliche Krise, was sich da an den Knotenpunkten des öffentlichen Personentransports in der Luxemburger Hauptstadt abspielt, sondern ein Stück Alltag - und nicht zuletzt auch ein Teil der Lebensqualität. So sehen es die hauptstädtischen Sozialisten zumindest. "Die Lösung der Gesamtverkehrsproblematik gehört zu den gr o ten gesellschaftlichen Herausforderungen unseres Landes", heißt es in einer kürzlich von der LSAP

vorgestellten Resolution zur Lebensqualität im Bezirk Zentrum.

In der Tat: Die Stadt Luxemburg und die Randgemeinden drohen im Verkehrschaos zu ersticken. Wahre Blechlawinen wälzen sich morgens und abends durch die Ein- und Ausfallstraßen und verursachen dabei kilometerlange Staus. Rund 90.000 GrenzgängerInnen strömen täglich ins Großherzogtum. Doch davon steigen Medienberichten zufolge nur vier Prozent in öffentliche Verkehrsmittel wie Bahn und Linienbusse ein.

Dabei hat sich das luxemburgische Transportangebot bei der Bahn und beim öffentlichen RGTR-Netz innerhalb von 15 Jahren mehr als verdoppelt. Um den grenzüberschreitenden Verkehr auszubauen, wird nun unter anderem versucht, die PendlerInnen noch vor den Grenzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufzufangen. Transportminister Henri Grethen stellte dazu vor rund einem Jahr das Strategiepapier "mobilit it.lu" vor, dessen Hauptziel es ist, einen Anteil des öffentlichen Transport von 25 oder 30 Prozent am gesamten Verkehrsaufkommen (Modal Split) im Jahr 2020 zu erreichen - der heutige Modal Split liegt nach Angaben des Mouvement Ecologique ungefähr bei der Hälfte. Zu "mobilit it.lu" gehören neben dem Ausbau der Schieneninfrastruktur der Bau von weiteren Park-and-Ride-Anlagen in der Peripherie der Stadt Luxemburg. Die Verwirklichung des Verkehrskonzepts ist mit 2,6 Milliarden Euro veranschlagt. Die erste Phase, die Anschaffung von neuem Zugmaterial, soll 400 Millionen Euro kosten. Und neue Züge sind dringend nötig, denn die Züge der CFL

sind teilweise in einem desolaten Zustand: Einige der Lokomotiven stammen noch aus den 50er Jahren und hatten bereits 1990 aus dem Verkehr gezogen werden sollen.⁽¹⁾

"Die aktuelle Regierung hat offensichtlich kein Konzept, um notwendige Mobilität und Umweltschutz in Einklang zu bringen", lautet hingegen die Kritik der oppositionellen SozialistInnen. "Chaos und kein Ende", heißt es auf einem Flyer der "Stater Sozialisten". Sie werfen dem Sch ffenrat der Hauptstadt Konzeptlosigkeit vor. Die Staus an den neuralgischen Punkten seien um ein Vielfaches gr o er als die, die der Sch ffenrat in seiner Kampagne gegen das ursprüngliche BTB-Projekt angemahnt hätte.

Doch nicht nur die Staus gehen den VerkehrsteilnehmerInnen in und um Luxemburg an die Nerven. Auch der mangelnde Service im öffentlichen Transport schürt den Unmut derer, die das Bus- oder Bahnangebot nutzen - und das bei seit 1. Januar um fünf bis zehn Prozent gestiegenen Preisen. Der Zorn der Fahrgäste über Verspätungen, Busausf lle oder unzureichende Informationen manifestiert sich meistens in Beschwerdebriefen. "Den Busfahrern sollte man einmal zu verstehen geben, dass sie kein Vieh transportieren, sondern Menschen", erboste sich ein Leserbriefschreiber im Luxemburger Wort vom 22. Februar, der seiner Ansicht nach schlecht informiert wurde, als er mit dem Bus zum Park-and-Ride-Platz Kockelscheuer fahren wollte. "Die Fahrer wissen ganz genau, dass sie Menschen transportieren, aber leider gibt es immer wieder Passagiere wie Sie, die sich 'wie Vieh' benehmen", antwortete ein städtischer Busfahrer vier Tage später mit einem eigenen Leserbrief.

Apokalypse auf den Straßen

Ist auf den Straßen der Krieg ausgebrochen - nicht nur unter AutofahrerInnen, sondern auch zwischen PassagierInnen und ChauffeurInnen der öffentlichen Verkehrsmittel? Ist etwa Jean-Luc Godards apokalyptische Vision in seinem Film "Weekend", in der die Kamera acht Minuten lang einen Stau abf hrt, während ein ohrenbet ubendes Hupkonzert ertönt, und in dem VerkehrsteilnehmerInnen mit Waffen aufeinander losgehen, ausgerechnet im kleinen Luxemburg mit seiner im europäischen Vergleich höchsten Autodichte bald Wirklichkeit geworden? "Die Verkehrsproblematik in Luxemburg hat sich in den vergangenen Jahren auf dramatische Art und Weise zugespitzt", stellte Mouvement-Ecologique-Generalsekretärin Blanche Weber kürzlich fest.⁽²⁾ Die Umweltor-

ganisation begr u t zwar die geplante Anbindung des Kirchbergplateaus ans Schienennetz.⁽³⁾ Doch allein durch den Ausbau der Infrastruktur ließen sich die Verkehrsprobleme nicht lösen, so Weber.

Der Mouvement fordert darüber hinaus Sofortmaßnahmen auf landesplanerischer Ebene. Dazu gehöre auch, dass Aktivit tzonen ohne eine Anbindung an den öffentlichen Transport nicht weiter ausgebaut oder erst gar nicht angesiedelt werden dürfen, heißt es in einem 16-seitigen Dokument der Organisation mit dem Titel "Iddien fir eng Mobilit tszentral fir L tzebuerg". Darin sprechen sich die Umweltsch tzerInnen gegen den Bau von weiteren Park-and-Ride-Anlagen in der Peripherie der Stadt Luxemburg aus.

Der Ausbau des Schienennetzes muss jedoch nach Auffassung des Mouvement Ecologique einhergehen mit einem Sofortprogramm im Bereich des Mobilitätsmanagements. Dazu gehöre neben Marketingkampagnen für den öffentlichen Transport eine umfassende Beratung der BürgerInnen als potenzielle NutzerInnen, also Informationen über Bahn- und Busverbindungen und über Tarife (siehe Interview). Die Zeit für eine solche Mobilitätszentrale sei reif, so Blanche Weber, "damit der Verkehrsinfarkt in Luxemburg verhindert werden kann".

Anstieg der Fahrgastzahlen

Allein in der Hauptstadt verkehren nach Informationen der Stadtverwaltung in Spitzenstunden 144 Busse mit einer Gesamtkapazität von mehr als 14.000 Plätzen auf 28 Linien⁽⁴⁾. Das gesamte Streckennetz hat eine Länge von 147 Kilometern mit 637 Haltestellen. "Die Fahrgastzahlen haben gewaltig zugenommen", konstatiert John Weicherding, Chef de Service im Transportministerium. Seinen Angaben zufolge werden landesweit rund 90.000 Personen pro Tag befördert. Seit 1989 hat sich die Fahrgastzahl damit verdoppelt⁽⁵⁾. "Sicher fehlt noch einiges vor allem im Bereich der Kundeninformation", so Weicherding. "Da sind wir noch nicht top. Aber ich habe noch nirgendwo ein fehlerfreies System gesehen." Dagegen verfügen die Luxemburger Busse über einen "beispiellosen Komfort". Diese seien relativ neu - nach woxx-Informationen sind sie im Schnitt etwa fünf Jahre alt, Schulbusse dagegen bis zu 20 Jahre - und alle mit Klimaanlage ausgestattet.

"Wir arbeiten daran, unser Angebot zu verbessern", verspricht Weicherding. So werde man zum Beispiel ab Herbst drei wasserstoffbetriebene Busse einsetzen. Und was den Kundenservice betrifft, sollen die Fahrpläne künftig im Internet so abrufbar sein, dass den Fahrgästen eine Art Fahrleitsystem angeboten wird. Zudem führte das Transportministerium kürzlich das System "e-go" teilweise ein. Diese elektronische Chip-Karte soll später einmal

Mobil bei Arbeit, Sport und Spiel

Luxemburg am Rande des Verkehrsinfarakts: Das Transportministerium m ochte den Patienten " ffentlicher Transport" gerne mit der Milliardenpritze ihres Konzepts "mobilit it.lu" heilen, mit den altbekannten Wirkstoffen Schienen, Busse und Asphalt.

Der Mouvement Ecologique setzt dagegen auf die sanfte Methode des modernen Mobilitätsmanagements und visiert einen Verkehrsverbund an.

landesweit die heute übliche Fahrkarte für Bahn und Busse ersetzen.

Dennoch sei es schwierig, in einem Land mit einem so ausgeprägten Individualverkehr wie Luxemburg die Menschen zu überzeugen, auf den öffentlichen Transport umzusteigen. Der Chef de Service nennt ein weiteres Problem: "Im Land gibt es zu wenige Busfahrer." Zwar sei der Beruf durchaus attraktiv und habe aufgrund der guten Bezahlung sogar schon ehemalige Lehrer und Bankangestellte aus dem Ausland ange-lockt. Doch er sei eben auch mit  tlichen Arbeitsbelastungen verbunden.

Davon kann auch Norbert De Waha berichten. Der 47-

Jährige ist seit einem Vierteljahrhundert als Busfahrer in Luxemburg im Einsatz - einer von insgesamt 300 ChauffeurInnen, die auf den Straßen der Hauptstadt unterwegs sind. "Der Stress hat zugenommen", weiß De Waha zu berichten, der die BusfahrerInnen auch als Pr sident der FNCTTFEL-Autobus-Sektion vertritt. Früher sei es "lockerer" zugegangen, obwohl es auch schon vor 20 Jahren Staus gegeben habe. Seit die Chauffeure aber im Takt fahren müssten, sei auch der Druck gr o er geworden, berichtet der Gewerkschafter. Das gelte vor allem für seine Kollegen von den privaten Busunternehmen: "Die verdienen weniger und müssen

mehr arbeiten." Erst vor wenigen Tagen teilte die Busfahrersektion des OGBL mit, "dass zahlreiche Busbetriebe eine falsche Berechnung der geleisteten Stunden, die zu Ungunsten der Busfahrer geht, machen". Eine neue Regelung führe dazu, dass die Fahrer sechs Tage zum Einsatz kommen, um ihre 40-Stunden-Woche zu erfüllen.

Das Fahren im Zehn-Minuten- oder sogar im Sieben-Minuten-Takt treibt den Adrenalinpiegel bisweilen in die Höhe. Rücken- und Herz-Kreislauf-Krankheiten seien in seinem Metier weit verbreitet, so De Waha. Unterdessen seien auch die Fahrgäste aggressiver geworden: "Die Leute sind

heute einfach gestresster", erklärt der Gewerkschafter den teilweise r den Umgangston zwischen FahrerInnen und KundInnen. Zudem habe er einen Wandel unter den BusbenutzerInnen festgestellt: "Früher waren das vor allem Rentner und Schüler. Heute fahren solche mit dem Bus, die keine andere Möglichkeit mehr haben. Die sind aus finanziellen Gründen darauf angewiesen." Im Eifer des Stadtverkehrs könne es schon mal vorkommen, dass sich der eine oder andere seiner Kollegen provozieren lassen, meint De Waha. "Dann hagelt es Beschwerden."

Georges Feltz, der technische Leiter im öffentlichen Transport der Stadt Luxemburg, ist unterdessen vom guten Service der städtischen Busbetriebe überzeugt. Allerdings hätte es in letzter Zeit keine qualitativen Studien mehr gegeben. Die seien einfach zu teuer. Wo die Verkehrsbetriebe knausern, fordert der Mouvement Ecologique unterdessen Investitionen: in Service und Qualität. Betriebe, ältere Menschen, Kinder, Nachtschwärmer und

TouristInnen - die von den Umweltsch tzerInnen geforderte Mobilitätszentrale soll für alle da sein. Sie könnte nicht nur Informationen an KundInnen weitergeben, sondern Fahrgemeinschaften koordinieren und Beschwerden annehmen. Zu einem modernen Mobilitätsmanagement gehörten auch spezifische Angebote wie Anruf-Sammeltaxis oder Zielgruppenbusse. Ziel sei schließlich ein moderner Verkehrsverbund, ein Zusammenschluss aller Transport-Akteure - als Ausweg aus dem drohenden Verkehrsinfarakt und aus dem (nach den Worten eines Busfahrers) täglichen "Mord und Totschlag".

Stefan Kunzmann

⁽¹⁾ Auf den desolaten Zustand des Zugmaterials machten vergangenen Dezember die "Aktions öffentlichen Transport", FNCTTFEL, Mouvement Ecologique und Syprolux aufmerksam. (woxx Nr. 671, 13.12.2002)

⁽²⁾ woxx Nr. 680, 14.2.2003.

⁽³⁾ Der 8,4 Kilometer lange Anschluss des Kirchbergs und des

Flughafens soll bis spätestens 2007 fertiggestellt sein, der innerstädtische Transport bleibt jedoch dabei ausgeklammert. Dazu Ex-Transportminister Robert Goebbels (LSAP): "Da sich über die Hälfte der 80.000 Arbeitsplätze der Hauptstadt im Stadtzentrum respektive im Bahnhofsviertel befinden, wird ein Verkehrssystem, das die Stadtzentren ausspart, nicht funktionieren." (tageblatt, 8.2.2003)

⁽⁴⁾ Davon sind 108 städtische und 36 Privatbusse. (Autobus Ville de Luxembourg, 31.12.2002)

⁽⁵⁾ Im Jahr 1989 wurden nach Angaben des Meinungs- und Marktforschungsinstituts Ilres 45.000 Fahrgäste gezählt. Insgesamt nutzten im Jahr 2000 bereits 24,4 Millionen Passagiere den öffentlichen Transport, etwa 3,3 Millionen mehr als fünf Jahre zuvor. (Luxemburger Wort, 11.4.2002)

MOBILITÄT

Zugang für alle

Um einen höheren Modal Split zu erreichen, fordert der Mouvement Ecologique ergänzend zu "Hardware"-Maßnahmen wie einer besseren Schienenanbindung ein modernes Mobilitätsmanagement. Die woxx sprach mit Laure Simon, die bei der Organisation für den öffentlichen Transport zuständig ist.

Vor kurzem hat der Mouvement Ecologique die Einsetzung einer so genannten Mobilitätszentrale noch in diesem Jahr gefordert. Was versprechen Sie sich davon?

Laure Simon: In erster Linie stellt eine Mobilitätszentrale eine Verbesserung der Servicedienstleistung im öffentlichen Verkehr und im Umweltverbund dar. Einerseits wendet sie sich an den einzelnen Bürger, um ihm zu einer anderen Mobilität zu verhelfen, andererseits aber auch an Institutionen, Betriebe und Gemeinden in Fragen des Mobilitätsmanagements.

Und welche Ziele werden dabei angestrebt?

Ziel ist ein erhöhter Modal Split, das heißt ein höherer Prozentsatz des öffentlichen

Transportes gegenüber dem Individualverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen, so wie ein nachhaltiger Verkehr. Eine Mobilitätszentrale sollte "Hardware"-Maßnahmen wie eine verbesserte Schienenanbindung begleiten. Und sie sollte den KundInnen bei der Wahl der Verkehrsmittel zur Seite stehen, um damit langfristig auch eine Bewusstseinsveränderung hervorzurufen. Zusätzlich ist es Aufgabe der Mobilitätszentrale, neue Wege im öffentlichen Angebot einzuschlagen, um so noch besser den Bedürfnissen von Zielgruppen nachzukommen. Es geht darum, im öffentlichen Angebot einen Qualit tsprung zu erreichen.

Ist der Kundenservice im öffentlichen Personentransport in Luxemburg denn so schlecht?

In diesem kleinen Land muss man manchmal erst drei oder vier Telefonate führen, um die genaue Bus- oder Zugverbindung herauszufinden, weil es einfach noch keine alle Transportmittel umfassenden Informationen gibt. Hinzu kommt, dass wir sehr viele Grenzgänger haben, die davon stark betroffen sind. Dabei besteht ein großes Bedürfnis und gleichzeitig ein akuter Mangel daran, dass die Informationen an einer Stelle herausgegeben werden. Auch ist es dringend erforderlich über die neuen Medien die Kunden und auch die, die heute noch nicht Kunde sind, über das Angebot zu informieren.

Wie beurteilen Sie die Infrastruktur im Personentransport auf das gesamte Land bezogen?

Im ländlichen Raum, verglichen mit ländlichen Regionen jenseits unserer Grenzen, ist das Angebot relativ groß. Andererseits ist es teilweise schlecht koordiniert, so zum Beispiel wenn Bus-Zug-Verbindungen nicht funktionieren, so dass Busse leer fahren oder Park-and-Ride-Plätze immer weiter ausgebaut werden müssen. Im Moment muss der Einzelne sich zu sehr selbst bewegen, um an Informationen zu gelangen. Dass beispielsweise Fahrpläne an alle Haushalte verteilt werden, ist zwar vorbildlich, geschieht jedoch nur auf Gemeindebasis. In dieser Richtung muss man auch weitergehen, damit jeder gezielt seinen eigenen Fahrplan ausdrucken kann. Das ist im Ausland durchaus üblich. Damit werden auch potenzielle neue Kunden angesprochen.

Gibt es Orte, die mit dem öffentlichen Transport nicht erreichbar sind?

Ja, die gibt es. Für diese Orte und zu Tagesrandzeiten wie morgens früh oder spät abends, sowie für Zielgruppen müssen vermehrt diffe-

renzierte Angebote - Modelle wie zum Beispiel Sammel-taxis, angeboten werden. In diesem Sinne sind wir mit diesem System weniger ökologisch als sozial orientiert, um allen Menschen den Zugang zur Mobilität zu gewähren. Die Aufgabe der Betreuung würde dabei der Mobilitätszentrale zukommen.

Es gibt schon einige Modelle wie den so genannten Bummelbus. Dieser richtet sich vor allem an ältere Menschen, die dann nachmittags zum Arzt gefahren oder direkt von ihrer Haustür zum Einkaufszentrum gebracht werden. Das Pilotprojekt wird betrieben vom Forum pour l'emploi in Diekirch und finanziert von den beteiligten Gemeinden, dem Transportministerium und privaten Sponsoren. Noch fehlt ein langfristiger Träger. Es gibt keinen Verkehrsverbund, das heißt keinen Zusammenschluss aller Akteure im Bereich öffentlicher Transport. Grenzübergreifend haben wir außerdem Probleme, weil es trotz Kontakten sehr schwierig ist, mit den Nachbarländern etwas umzusetzen - aus finanziellen Gründen, weil dies eher strukturalarme Regionen sind, die nicht einsehen, Geld zu investieren in Systeme, die eher Luxemburg zugute kommen.

Wird von Regierungsseite zu wenig getan?

Wir haben das Gefühl, dass nicht planerisch an die Verkehrsproblematik herangegangen wird. Das Wort Mobilitätsmanagement ist in Luxemburg noch nicht gefallen. Es ist für uns ein Rätsel, warum das Transportministerium bisher weder die Mobilitätszentrale noch den Verkehrsverbund geschaffen hat, dies obwohl beide Maßnahmen eindeutig im Koalitionsabkommen festgeschrieben wurden. Hier ist das Transportministerium gefordert endlich nicht nur diese beiden Initiativen anzukündigen,

sondern es muss sie umsetzen. Allzuviel Zeit vor den nächsten Wahlen bleibt ja nicht. Deshalb hatten wir als Mouvement Ecologique bereits die Anzeige für eine Stelle in der Mobilitätsberatung veröffentlicht.

Nun wird ja mit der Anbindung des Kirchbergs und des Findels an das Schienennetz etwas getan.

Wir begr u en das Projekt, allerdings mit anderen Prioritäten. Es könnte ein Fuß in der Tür sein. Wir hoffen, dass irgendwann in baldiger Zukunft auch das Verbindungsstück durch die Stadt entsteht. Kirchberg ist sicher eine gute Lösung. Da gibt es sehr viele Arbeitsplätze und da ist momentan auch ein Defizit. Findel sehen wir hingegen im Moment überhaupt nicht als Priorität, sondern nach Kirchberg zuerst vor allem die Gewerbezone um die Stadt Luxemburg sowie die ehemaligen Industriegebiete im Süden des Landes.

Können dadurch auch mehr Pendler von der Straße auf die Schienen gelockt werden?

Dies ist immer nur durch Push-and-Pull-Methoden zu erreichen, einerseits durch ein besseres Angebot, andererseits durch Beschränkungen, was den Individualverkehr betrifft. Es geht darum, den Menschen so weit wie möglich dort abzuholen, wo er losfährt. Dass man nicht überall Busse einsetzen kann, versteht sich, aber wenn man dem Menschen wirklich helfen will, dann versucht man zu vermeiden, dass er überhaupt ein Auto braucht.

Das Interview führte Stefan Kunzmann



Im Bus gibt es nichts umsonst - und wer mobil sein will, muss warten.