

AVL-REFORM

Ceci n'est pas un tram



Buchstaben statt Nummern - so soll das Umgewöhnen zumindest in der Planungsphase leichter gehen. Hier das mit einem höherem Takt gefahrene Grundnetz. Dazu kommen noch etliche Ergänzungs- und (per Rufbus bediente) "Quartiers"-Linien.

Fünfzehn Jahre nach Umsetzung der Brändli-Studie reformiert die Stadt Luxemburg ihren Busdienst von Grund auf - und stellt fest: die Tram ist überfällig.

Die Zahlen könnten ein-drucksvoller nicht sein: 2004 beförderten die "Autobus de la Ville de Luxembourg" (AVL) mehr als 25 Millionen Passagiere. Allein die Stadtbusse legten im Erhebungsjahr 2005 5.149.531 Kilometer zurück - ohne die zusätzlich angeheuerten Privatbusse. Während der Spitzenstunden, den Schülertransport ausgenommen, setzten die AVL im vergangenen Jahr im Schnitt 140 Busse ein - 32 davon in "sous-traitance" durch private Busgesellschaften. Sie bedienten ein Netz von rund 147 Kilometern Länge mit 28 Linien und 640 Haltestellen.

Als vor rund 20 Jahren der schweizerische Verkehrsexperte Heinrich Brändli mit einer Reform der städtischen Busdienste beauftragt wurde, sah er sich mit einer Dienststelle konfrontiert, bei der Untergangsstimmung herrschte. Ein undurchschaubares, schlecht funktionierendes Netz, das mit sinkenden Fahrgastzahlen zu kämpfen hatte. Vieles deutete darauf hin, dass die angestrebte Rationalisierung einher gehen könnte mit einer Reduzierung des Netzes auf wenige Kernlinien, die sich ausschließlich an jenen orientieren, die auf Busse angewiesen sind: SchülerInnen und ältere Menschen. Klimawandel und zunehmende Pendlerströme hatten noch keinen Eingang gefunden in den Jargon des politischen Mainstreams: Wer Bus fährt ist selber schuld, so die klammheimliche Devise.



Zuwachs auch für die Busspuren: Um den Verkehr effizienter zu gestalten, wird die Avenue Monterey für Busse im Gegenverkehr geöffnet.

Doch der inzwischen emeri-tierte Züricher Professor löste die Aufgabe auf seine Weise. Getreu des von ihm geprägten Satzes "Die Luxemburger haben kein Verkehrsproblem, sie sind das Verkehrsproblem" machte er klare Vorgaben: Nicht weniger, sondern mehr Busse müssten fahren, wenn die AVL mittelfristig ihre Kostendeckung verbessern wollten. Herausgekommen war eine Reform, die nach ihrer Verwirklichung in zwei Etappen 1991 und 1993 in einem gewissen Sinn zur Erfolgsstory wurde: Die Inanspruchnahme des städtischen Busdienstes hatte in den 90er Jahren Zuwächse zu verzeichnen, die selbst die optimistischsten Hochrechnungen Brändlis überstiegen.

Sein Rezept: Das Liniennetz soll sich nicht länger an den alten, noch aus Zeiten der Tram-bahn stammenden Streckenführung orientieren, sondern über Diagonallinien wichtige Viertel über den Bahnhof und die Stadtmitte hinweg miteinander verbinden. Die bis dahin nur zaghaft angelegten Busspuren wurden ausgebaut, die Busse auf direktem Wege vom Bahnhof über die Adolphebrücke ins Stadtzentrum geführt. Und vor allem: Zwischen sieben Uhr in der Früh und sieben Uhr abends sollte auf allen Linien ein festgelegter Takt gefahren werden - auf wichtigen Linien sogar alle sieben oder zehn Minuten. Die Zukunftsfähigkeit dieses Systems schien angesichts des schon damals andiskutierten Konzeptes einer Regionalbahn - später BTB getauft - gesichert.

Doch die Dinge kamen bekanntlich anders. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich ob des zunehmenden Pendlerstroms zwar rasant in die Höhe, doch BTB - ursprünglich für 2002 angesagt - blieb auf der Strecke. Zum Nachteil der AVL: Gerade das Rückgrat Bahnhof-Stadtzentrum-Kirchberg ist angesichts der Vielzahl an Bussen in den Spitzenstunden überlastet. Die Taktvorgaben sind vielfach nur

blanke Theorie, die anfängliche Zufriedenheit der NutzerInnen entsprechend am Abflauen. Die Überforderung des Netzes ließ aber auch andere Verbesserungen auf sich warten. Die Fahrradmitnahme etwa ist zwar seit vergangenem Jahr theoretisch vorgesehen, praktisch aber kaum geregelt. Taktreduzierungen und das vereinzelte Abschaffen von Haltestellen wurden von NutzerInnen ebenfalls als Rückbau auf Raten empfunden.

Zudem ist die Stadt an einigen Stellen anders gewachsen als erwartet. Die "boomtown" Cloche d'Or im Süden zum Beispiel, wird vom bestehenden Busnetz nur unzureichend erfasst. Ähnliches gilt für den Kirchberg, der zwar schon in den Achtzigern als Wachstumszone ausgewiesen war, aber dennoch nur unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient wird.

Auch wenn die neuerlich angekurbelte Diskussion über eine Tramlinie durch die Stadt neue Perspektiven bietet, so steht doch fest, dass vor 2016 an eine Verwirklichung nicht zu denken ist. Demnach sieht sich der Busdienst der Stadt mit einem fast unlösbaren Problem konfrontiert: Das Angebot der AVL muss mit klassischen Bussen noch weiter verbessert werden und schon jetzt auf die anvisierte Tramlinie hin ausgerichtet werden.

Umsteigen verpönt

"Es ist nicht sinnvoll, alle paar Jahre ein Liniennetz umzukrempeln, das kann man den Nutzern nicht zumuten", meint dazu Stephan Krug von der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung aus Aachen (IVV). Sein Büro hat im Auftrag der Stadt Luxemburg eine Liniennetzoptimierung für die AVL ausgearbeitet. Die Vorgaben sind denen aus den Zeiten der Brändli-Studie nicht unähnlich: Diagonallinien haben Priorität, und Hauptbahnhof und Centre Hamilius sollen möglichst nicht als Endstationen dienen. Die Linien sollen so ausgelegt sein, dass das Umsteigen zur Ausnahme wird. "Im aktuellen System müssen durchschnittlich 26 Prozent der NutzerInnen ein- oder mehrmals umsteigen, angestrebt wird ein Wert von 80 Prozent DirektfahrerInnen", so Stephan Krug.

Um dies zu erreichen, wurden keine Vorgaben hinsichtlich der Linienführung gemacht. Ausgeschlossen wurden lediglich jene Straßen, die für Busse nicht oder nur schwer passierbar sind. Außerdem sollten die bestehenden Haltestellen auch weiterhin bedient werden. "Unser Ziel ist es, dass keinem der bisherigen Bus-Kunden ein Nachteil entsteht", so der AVL-Dienststellenleiter Georges Feltz gegenüber der woxx. Zusätzlich wurde der gesamte Kirchberg als Zentralbereich ausgewiesen: Hier soll die Dichte der Haltestellen sowie die Frequenz der Busse nach Möglichkeit so hoch sein wie in den bisher geltenden Zentralbereichen Oberstadt und Bahnhofsviertel. Der Anbindung an eine später zu schaffende Trambahn wird insofern vorgegriffen, als vom Park und

Ride "rue de Bouillon" im Südwesten über den Bahnhof, das Stadtzentrum bis zum Kirchberg eine intensive Buslinie eingeführt werden soll.

Dass eine solche Linienführung sinnvoll ist, zeigen auch die der Studie zugrunde liegenden Statistiken: Fast die Hälfte aller AVL-KundInnen steigen also von der Eisenbahn oder den RGTR-Bussen um. Die Gare Centrale ist mit 47.000 UmsteigerInnen pro Tag "der mit Abstand wichtigste Umsteigepunkt zwischen Regional- und Stadtverkehr" - so die Studie der IVV.

Ausgehend von diesen Vorgaben wurde per Computersimulation eine optimierte Netzführung erstellt, die in ihrem Ergebnis noch weitgehendere Umänderungen als seinerzeit die Brändli-Studie mit sich führt. Klassische Diagonallinien wie Bonneweg-Limpertsberg werden von Linien wie Bonneweg-Bertrange abgelöst. Ring- und Schleifenlinien, wie etwa die alte Linie 1 nach Strassen, werden durch jeweils zwei direkte Linien, die auf dem Hin- und Rückweg die gleiche Strecken nutzen, ersetzt. Die Gare Centrale soll künftig nur noch drei statt wie bisher 11 Linien als Endhaltepunkt dienen.

Die Reform soll aber auch das Nadelöhr Avenue de la Liberté entlasten: Hier sind nur noch 17 Linien im Einsatz, statt bislang 20. Die Zahl der Fahrten auf dieser Teilstrecke wird von 86 pro Stunde auf 72 gesenkt.

Die neuen Streckenführungen setzen aber auch bauliche Maßnahmen voraus, denen der Verkehrschöffe der Stadt François Bausch gewohnt optimistisch entgegen sieht. So soll die Avenue Monterey für Busse in beide Richtungen befahrbar werden. Zur Entlastung des Bahnhofs soll die Buslinie in Richtung P+R Howald über die Rocade de Bonnevoie geführt werden, was eine rückwärtige Anbindung an

den Bahnhof notwendig macht. Optimistisch gibt sich auch Ed Streitz, Chef des städtischen Verkehrsdienstes, hinsichtlich eines seit langem bestehenden Problems: Die Busspur Kirchberg-Oberstadt soll bis zum Rond-Point Schuman durchgehend geführt werden - ein Must, wenn die angedachte Tramlinie beziehungsweise ihr Bus-Vorreiter Erfolg haben soll.

Die Umstellung des neuen Liniennetzes soll im Januar 2008 erfolgen. Nicht ganz so schnell wird das Verkehrsleitsystem fertig sein, das es erlauben soll, die KundInnen über den Verbleib des nächsten Busses zu informieren. "Wenn das komplizierte Ausschreibungsverfahren wie geplant abgeschlossen werden kann, dann stehen die ersten Bausteine dieses Systems wohl erst in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres zur Verfügung", meint dazu Georges Feltz.

Ob der von ihm erhobene Anspruch, niemanden durch das neue System zu benachteiligen, erfüllt wird, dürfte erst klar werden, wenn das am Montag bei der Vorstellung des Konzeptes vielfach erwähnte "Feintuning" des neuen Liniennetzes abgeschlossen ist. Denn zu einem wesentlichen Punkt konnten die Verantwortlichen bislang keine definitive Aussage machen: Bleibt es bei den bekannten Taktfrequenzen oder muss hier im Einzelfall mit Abstrichen gerechnet werden? Rein statistisch dürfte es aber schon jetzt rund 8000 glücklichere BusbenutzerInnen geben, denn sie werden - so jedenfalls sagt uns das Rechenmodell - ab Januar 2008 nicht mehr umsteigen müssen.

Richard Graf



Le woxx capitaliste

Ça y est: depuis l'exercice 2006, la société coopérative woxx peut se compter parmi les nantis du Grand-Duché. En effet, c'est pour la première fois que nous avons dû débourser de l'argent pour payer des impôts ... sur la fortune. Dorénavant l'Etat réclame 16,50 euros par trimestre en tant qu'avances pour cet impôt des riches. Suite à un calcul sophistiqué, dont seul l'administration des contributions directes a tous les secrets, le woxx affiche donc une fortune d'exploitation arrondie de 13.000 euros. Sur laquelle elle doit payer 5 pour mille par an. Une richesse toute relative: en cas de rupture des paiements, elle nous permettrait de faire vivre le journal pendant deux petites semaines. D'ailleurs, on se demande où est bien passée cette fortune, car l'état de nos ordinateurs, de notre machine à café et des autres instruments indispensables au travail de journaliste ne permettraient guère, lors d'une vente forcée, de payer le huissier. Mais ne nous en plaignons pas: payer l'impôt est synonyme de civisme et à ce tarif-là, le risque d'une délocalisation du woxx paraît minime.