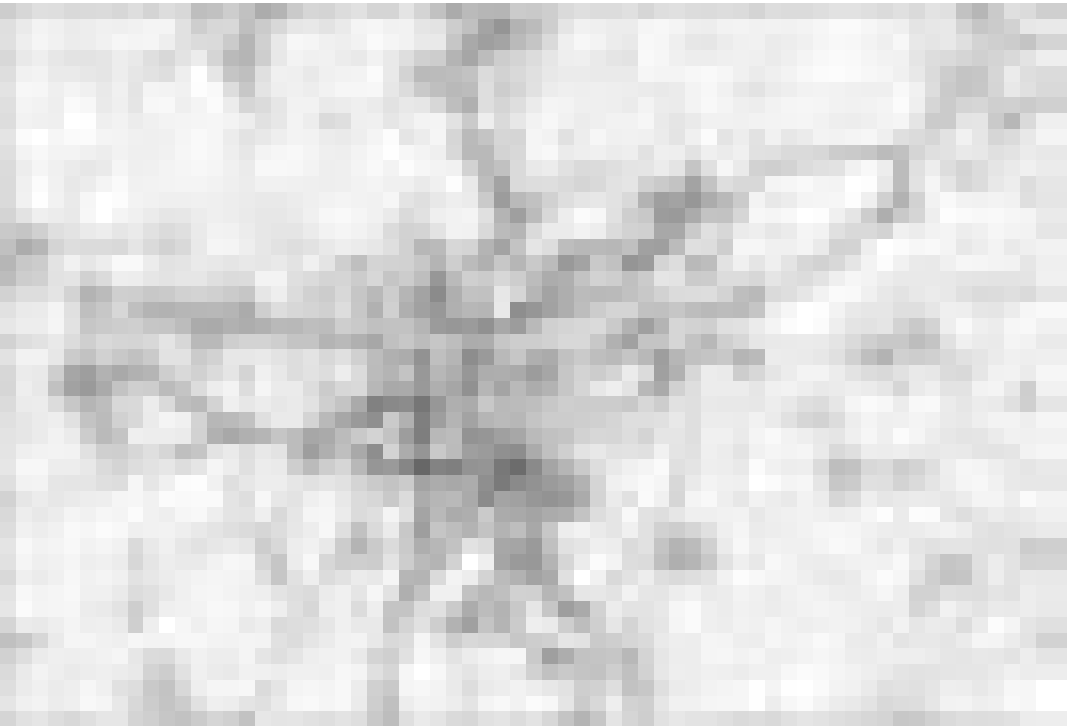


AVL-REFORM

# Ceci n'est pas un tram

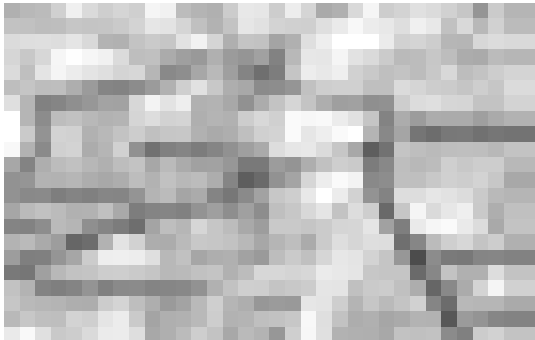


Buchstaben statt Nummern - so soll das Umgewöhnen zumindest in der Planungsphase leichter gehen. Hier das mit einem höherem Takt gefahrene Grundnetz. Dazu kommen noch etliche Ergänzungs- und (per Rufbus bediente) "Quartiers"-Linien.

**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 angeheu-erten Privatbusse. Während der Spitzenstunden, den Schülertransport ausgenom-men, setzten die AVL im ver-gangenen Jahr im Schnitt 140 Busse ein - 32 davon in "sous-traitance" durch private Bus-gesellschaften. Sie bedienten ein Netz von rund 147 Kilome-tern Länge mit 28 Linien und 640 Haltestellen.

Als vor rund 20 Jahren der schweizerische Verkehrsex-perte Heinrich Brändli mit ei-ner Reform der städtischen Busdienste beauftragt wurde, sah er sich mit einer Dienst-stelle konfrontiert, bei der Untergangsstimmung herrsch-te. Ein undurchschaubares, schlecht funktionierendes Netz, das mit sinkenden Fahr-gastzahlen zu kämpfen hatte. Vieles deutete darauf hin, dass die angestrebte Rationalisie-rung einher gehen könnte mit einer Reduzierung des Netzes auf wenige Kernlinien, die sich ausschließlich an jenen orien-tieren, die auf Busse angewie-sen sind: SchülerInnen und äl-tere Menschen. Klimawandel und zunehmende Pendlerströ-me hatten noch keinen Ein-gang gefunden in den Jargon des politischen Mainstreams: Wer Bus fährt ist selber schuld, so die klammheimli-che 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 ha-ben kein Verkehrsproblem, sie sind das Verkehrsproblem" machte er klare Vorgaben: Nicht weniger, sondern mehr Busse müssten fahren, wenn die AVL mittelfristig ihre Kos-tendeckung verbessern woll-ten. Herausgekommen war ei-ne Reform, die nach ihrer Ver-wirklichung in zwei Etappen 1991 und 1993 in einem gewis-sen Sinn zur Erfolgsstory wur-de: Die Inanspruchnahme des städtischen Busdienstes hatte in den 90er Jahren Zuwächse zu verzeichnen, die selbst die optimistischsten Hochrech-nungen Brändlis überstiegen.

Sein Rezept: Das Liniennetz soll sich nicht länger an den al-ten, noch aus Zeiten der Tram-bahn stammenden Strecken-führung orientieren, sondern über Diagonallinien wichtige Viertel über den Bahnhof und die Stadtmitte hinweg mitei-ander verbinden. Die bis da-hin nur zaghaft angelegten Busspuren wurden ausgebaut, die Busse auf direktem Wege vom Bahnhof über die Adol-phebrücke ins Stadtzentrum geführt. Und vor allem: Zwi-schen sieben Uhr in der Früh und sieben Uhr abends sollte auf allen Linien ein festgeleg-ter Takt gefahren werden - auf wichtigen Linien sogar alle sie-ben oder zehn Minuten. Die Zukunftsfähigkeit dieses Sys-tems schien angesichts des schon damals andiskutierten Konzeptes einer Regionalbahn - später BTB getauft - gesi-ichert.

Doch die Dinge kamen be-kanntlich anders. Die Fahrgast-zahlen entwickelten sich ob des zunehmenden Pendler-stroms zwar rasant in die Hö-he, doch BTB - ursprünglich für 2002 angesagt - blieb auf der Strecke. Zum Nachteil der AVL: Gerade das Rückgrat Bahnhof-Stadtzentrum-Kirch-berg ist angesichts der Viel-zahl an Bussen in den Spitzen-stunden überlastet. Die Takt-vorgaben sind vielfach nur

blanke Theorie, die anfängli-che Zufriedenheit der Nutze-rInnen entsprechend am Ab-flauen. Die Überforderung des Netzes ließ aber auch andere Verbesserungen auf sich war-ten. Die Fahrradmitnahme et-wa ist zwar seit vergangenem Jahr theoretisch vorgesehen, praktisch aber kaum geregelt. Taktreduzierungen und das vereinzelte Abschaffen von Haltestellen wurden von Nut-zerInnen ebenfalls als Rück-bau auf Raten empfunden.

Zudem ist die Stadt an eini-gen Stellen anders gewachsen als erwartet. Die "boomtown" Cloche d'Or im Süden zum Bei-spiel, wird vom bestehenden Busnetz nur unzureichend er-fasst. Ähnliches gilt für den Kirchberg, der zwar schon in den Achtzigern als Wachs-tumszone ausgewiesen war, aber dennoch nur unzurei-chend mit öffentlichen Ver-kehrsmitteln bedient wird.

Auch wenn die neuerlich ange-kurbelte Diskussion über ei-ne 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 An-gebot der AVL muss mit klassi-schen Bussen noch weiter ver-bessert werden und schon jetzt auf die anvisierte Tramli-nie hin ausgerichtet werden.

## Umsteigen verpönt

"Es ist nicht sinnvoll, alle paar Jahre ein Liniennetz um-zukrempeln, das kann man den Nutzern nicht zumuten", meint dazu Stephan Krug von der Ingenieurgruppe für Ver-kehrswesen und Verfahrens-entwicklung aus Aachen (IVV). Sein Büro hat im Auftrag der Stadt Luxemburg eine Linien-netzoptimierung für die AVL ausgearbeitet. Die Vorgaben sind denen aus den Zeiten der Brändli-Studie nicht unähn-lich: Diagonallinien haben Priorität, und Hauptbahnhof und Centre Hamilius sollen möglichst nicht als Endstatio-nen 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, an-gestrebt wird ein Wert von 80 Prozent DirektfahrerInnen", so Stephan Krug.

Um dies zu erreichen, wur-den keine Vorgaben hinsicht-lich der Linienführung ge-macht. Ausgeschlossen wur-den lediglich jene Straßen, die für Busse nicht oder nur schwer passierbar sind. Au-ßerdem sollten die bestehen-den Haltestellen auch weiter-hin bedient werden. "Unser Ziel ist es, dass keinem der bi-herigen Bus-Kunden ein Nach-teil 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 Zent-ralbereichen Oberstadt und Bahnhofsviertel. Der Anbin-dung an eine später zu schaf-fende Trambahn wird insofern vorgegriffen, als vom Park und

Ride "rue de Bouillon" im Süd-westen über den Bahnhof, das Stadtzentrum bis zum Kirch-berg eine intensive Buslinie eingeführt werden soll.

Dass eine solche Linienfüh-rung sinnvoll ist, zeigen auch die der Studie zugrunde liegen-den Statistiken: Fast die Hälfte aller AVL-KundInnen steigen al-so von der Eisenbahn oder den RGTR-Bussen um. Die Gare Centrale ist mit 47.000 Umstei-gerInnen pro Tag "der mit Ab-stand wichtigste Umsteig-punkt zwischen Regional- und Stadtverkehr" - so die Studie der IVV.

Ausgehend von diesen Vor-gaben wurde per Computersi-mulation eine optimierte Netz-führung erstellt, die in ihrem Ergebnis noch weitgehendere Umänderungen als seinerzeit die Brändli-Studie mit sich führt. Klassische Diagonal-linien wie Bonneweg-Limperts-berg 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, er-setzt. Die Gare Centrale soll künftig nur noch drei statt wie bisher 11 Linien als Endhalte-punkt dienen.

Die Reform soll aber auch das Nadelöhr Avenue de la Li-berté entlasten: Hier sind nur noch 17 Linien im Einsatz, statt bislang 20. Die Zahl der Fahr-ten auf dieser Teilstrecke wird von 86 pro Stunde auf 72 ge-senkt.

Die neuen Streckenführun-gen setzen aber auch bauliche Maßnahmen voraus, denen der Verkehrschöffe der Stadt François Bausch gewohnt opti-mistisch entgegen sieht. So soll die Avenue Monterey für Busse in beide Richtungen be-fahrbar werden. Zur Entlas-tung des Bahnhofs soll die Buslinie in Richtung P+R Ho-wald über die Rocade de Bon-nevoie geführt werden, was ei-ne rückwärtige Anbindung an

den Bahnhof notwendig macht. Optimistisch gibt sich auch Ed Streitz, Chef des städ-tischem Verkehrsdienstes, hin-sichtlich eines seit langem be-stehenden Problems: Die Bus-spur 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 Verkehrsleit-system fertig sein, das es er-lauben soll, die KundInnen über den Verbleib des nächs-ten Busses zu informieren. "Wenn das komplizierte Aus-schreibungsverfahren wie ge-plant abgeschlossen werden kann, dann stehen die ersten Bausteine dieses Systems wohl erst in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres zur Verfügung", meint dazu Geor-ges Feltz.

Ob der von ihm erhobene Anspruch, niemanden durch das neue System zu benachtei-ligen, erfüllt wird, dürfte erst klar werden, wenn das am Montag bei der Vorstellung des Konzeptes vielfach er-wähnte "Feintuning" des neu-en Liniennetzes abgeschlos-sen ist. Denn zu einem wesent-lichen Punkt konnten die Ver-antwortlichen bislang keine definitive Aussage machen: Bleibt es bei den bekannten Taktfrequenzen oder muss hier im Einzelfall mit Abstri-chen gerechnet werden? Rein statistisch dürfte es aber schon jetzt rund 8000 glückli-chere BusbenutzerInnen ge-ben, denn sie werden - so je-denfalls sagt uns das Rechen-modell - ab Januar 2008 nicht mehr umsteigen müssen.

Richard Graf

## Le woxx capitaliste

Ça y est: depuis l'exercice 2006, la so-ciéété coopérative woxx peut se com-pter parmi les nantis du Grand-Duché. En effet, c'est pour la première fois que nous avons dû débours-er de l'argent pour payer des impôts ... sur la fortune. Doré-navant l'Etat réclame 16,50 euros par tri-mestre en tant qu'avances pour cet impôt des riches. Suite à un calcul sophistiqué, dont seul l'administration des contributions di-rectes 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 se-maines. D'ailleurs, on se demande où est bien passée cette fortune, car l'état de nos ordina-teurs, de notre machine à café et des autres instruments indispensables au travail de journa-liste 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 délocali-sation du woxx paraît minime.