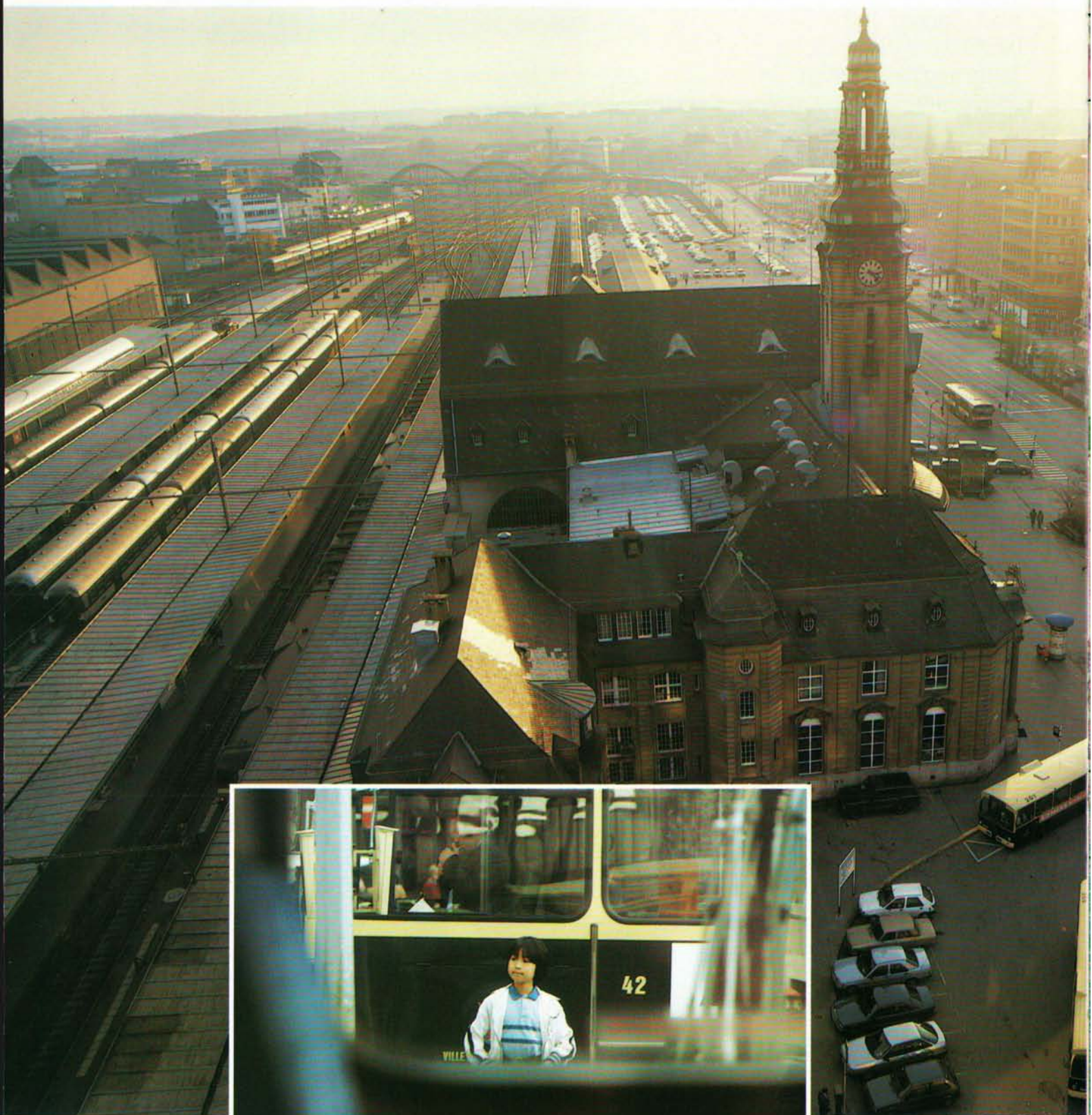


# Plädoyer für eine menschenfreundliche Stadt

Von Professor Heinrich Brändli, ETH Zürich



## Worum geht es?

Die Aufgabenstellung lautet: Einen gut funktionierenden Transportdienst für die Menschen in Luxemburg zu schaffen. Ob dies mit dem Verkehrsmittel Autobus geschehen wird, ist unwichtig; auch ist der vielgepriesene Ausbau des öffentlichen Verkehrs nie Selbstzweck, sondern einzig und allein Mittel zum Zweck, nämlich Bewegungsfreiheit in einer lebenswerten Stadt zu garantieren.



Aber auch die Stadtgrenzen sind nicht starr, sondern werden stets durchlässiger, für Berufspendler, Besucher und Touristen. Ein gutes Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs ist gefragt, nicht ein städtischer Autobusbetrieb, auch wenn ich ein großes Engagement der Stadt für ihren Verkehrsbetrieb – allenfalls mit modifizierter Organisationsform – dringend empfehlen möchte.

## Was muß erreicht werden?

Alle, vor allem aber alle motorisierten Verkehrsmittel, dienen ihrem Benutzer und belasten oder belästigen andere Menschen mit Lärm, Abgasen, hohem Raumbedarf, Unfällen usw., und weil immer mehr Menschen immer weiter fahren wollen, werden immer mehr Menschen immer mehr belästigt: die Lebensqualität nimmt ab. Der Ast, auf dem wir so sorglos herumtanzen, wird zunehmend dünner; die Substanzbelastung unseres Lebensraumes für uns und unsere Nachfahren immer bedrohlicher. Der Leidensdruck konzentriert sich in unseren Städten. Abhilfe tut not! Einiges ist sicher und unbestritten:

- Der technische Umweltschutz allein genügt (auch) im Verkehr nicht. Katalysatoren, Rußfilter usw. sind dringend notwendig, wir entschärfen damit aber nur die Probleme, ohne sie zu lösen.
- Da der Egoismus die stärkste Triebkraft des Menschen ist, nutzen Aufrufe zur Vernunft wenig; die Mobilität nimmt weiter zu. Fast jeder benutzt für seine Ortsveränderungen das ihm passende Verkehrsmittel, ohne auch nur daran zu denken, wen oder was er damit schädigt.
- Unsere Städte und unsere Umwelt können ohne Mobilitätseinschränkungen nur lebenswert erhalten werden, wenn ein viel größerer Anteil des Verkehrs als heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt wird.

Damit ist die generelle Aufgabe des künftigen öffentlichen Verkehrs vorgegeben:

Der öffentliche Transport der Zukunft muß schneller und homogener werden, dabei aber billig und sicher bleiben, jeweils verglichen mit dem Individualverkehr.

Er kann dieses Ziel aber aus eigener Kraft nicht erreichen.

## Was ist in der Stadt Luxemburg geplant?

Das Positive vorweg: Die erste Stufe der notwendigen Ausbauten ist in Betrieb, weitere Etappen sind geplant. Das ist gut so, denn jede Planung nützt so lange rein gar nichts, als nicht entsprechende Taten folgen. Das Ziel aber ist bei weitem noch nicht erreicht! Wie der Bus ausgebaut werden soll, durfte ich aufzeigen. Was dazu vom Busbetrieb beigetragen werden konnte, ist in Ausführung.

Ob darüber hinaus ein neues, zusätzliches Verkehrssystem notwendig wird, ist noch offen, nicht jedoch die wichtigen Randbedingungen:

- Was auch immer geschehen wird, der Bus bleibt wichtigster Bestandteil des Gesamtangebotes des öffentli-

- chen Verkehrs. Im Hinblick auf ein neues System den Ausbau des Busbetriebs zu verzögern, wäre aber die dümmste aller möglichen Handlungsalternativen.
- Die CFL mit ihrem Schienennetz ist mit aller Konsequenz in das regionale öffentliche Verkehrsnetz einzu beziehen.
  - Ein neues System, das mit keinem der vorhandenen Systeme Luxemburgs technisch zusammenwirken muß, soll einen vollautomatischen Betrieb mit Zügen zulassen und nicht auf der Straßenfläche verkehren. Es kommt - bei nüchterner Betrachtungsweise von Größe und Struktur der Region - wohl nur in der Verbindung Flughafen - Foire - Europazentrum - Stadtzentrum - Bahnhofsviertel in Frage, könnte aber hier Vorteile bieten. Für eine konventionelle Straßenbahn besteht kein Bedarf!

## Wie muß dem öffentlichen Verkehr geholfen werden?

Dem Busbetrieb „gehören“ das Personal, die Fahrzeuge, die Garage usw., nicht aber die Fahrwege. Für Verkehrsregelung, Finanzplanung und übergeordnete (Siedlungs-)Planung fehlt ihm jede Kompetenz. Darum:

Um dem öffentlichen Verkehr den für uns alle notwendigen Stellenwert im Gesamtverkehr zu geben, müssen alle mitarbeiten!

- Jeder Einwohner kann den öffentlichen Verkehr fördern, indem er ihn benutzt.
- Ein guter Busbetrieb steht auf drei gleichstarken Pfeilern:

Erstens: Hohe örtliche Verfügbarkeit bzw. ein dichtes Netz mit kurzen Distanzen zur Haltestelle ist sehr wichtig, weil man das Netz auf allen Plänen sieht. Luxemburg war hier fast zu gut, darum habe ich eine Straffung des Netzes und eine Vergrößerung der Haltestellenabstände zugunsten höherer Beförderungsgeschwindigkeit empfohlen.

Zweitens: Hohe zeitliche Verfügbarkeit bzw. fester Fahrplan mit kurzen Wartezeiten - das ist sehr kostspielig, weil mehr Kilometer gefahren werden müssen. In dieser Hinsicht bleibt noch einiges zu tun; erste Schritte sind gemacht.

Drittens: Unbehinderte Fahrt des Busses und genaue Einhaltung des Fahrplanes. Dies ist am schwersten zu erreichen, weil es längst überfällige, aber unpopuläre verkehrspolitische Entscheidungen verlangt. Dafür werden aber beim Busbetrieb die Kosten eingedämmt und die Erträge erhöht. Denn wenn nicht konsequent dafür gesorgt wird, daß der Bus mittels Busspuren, Sondersignalen an den Ampeln, Aufhebung von Parkplätzen usw. während der Fahrt schneller ist als das Auto, haben alle Anstrengungen für einen besseren öffentlichen Verkehr wenig Erfolgchancen.

Deshalb:

- In der Verkehrsplanung müssen die verkehrspolitischen Ziele stärker berücksichtigt werden. Man kann nicht den öffentlichen Transport verbessern und gleichzeitig neue Autobahnen und Parkplätze bauen.

Ein verbesserter öffentlicher Transport bedeutet mehr Mobilität für alle





Eine solche Politik wird mit Sicherheit am Ziel vorbeiführen.

- In der übergeordneten Planung – insbesondere der Siedlungs- und Nutzungsplanung – können die Chancen des öffentlichen Transports vergrößert oder aber auch zunichte gemacht werden.

Das Motto heißt „Konzentration und Verdichtung“; nicht nur in der Stadt und bei den Arbeitsplätzen, sondern auch in den Außen- und Wohngemeinden. Große Einfamilienhaus-Zonen mit weiten Gärten und mehreren Garagen für jedes Haus werden wir uns aus verschiedenen Gründen, nicht nur wegen der dann unlösbaren Verkehrsprobleme, in Zukunft kaum noch leisten können!

## Die Schlußfolgerungen

Das oberste Ziel der Verkehrspolitik muß heute sein:

**Genügende Mobilität für alle bei dauernder Substanzerhaltung unseres Lebensraumes.**

Dazu braucht es den öffentlichen Verkehr und somit auch den Bus in weit größerem Maße als heute. Jeder kann aktiv zum Erreichen dieses Zieles und zu einer lebenswerten Stadt Luxemburg beitragen, indem er als Autofahrer notwendige Einschränkungen in Kauf nimmt und vor allem, indem er mit dem Bus fährt!