



Streiks, Staus

- und nichtsdestotrotz Tipps für Irlandreisende.

Die Zukunft der irischen Bahn.

Ein Streik im letzten März hat einen großen Teil des öffentlichen Verkehrs im Lande kurzzeitig lahmgelegt: erst fuhren die Busse in Dublin nicht, dann schlossen sich die Überlandbusse von Bus Éireann an und schließlich traten die Eisenbahner von Iarnród Éireann in einen inoffiziellen Solidarstreik. Für die privaten Busgesellschaften war das natürlich ein Riesengeschäft. In der Not bildeten sich zahllose Fahrgemeinschaften; viele Dubliner entdeckten die Vorteile des Laufens. Clevere Fahrradhändler und Reparaturgeschäfte machten Überstunden.

“Wenn Sie jetzt ein Rad hätten, wären Sie schon am Arbeitsplatz”, schrieb einer auf ein handgemaltes Schild vor seinem Laden; und auf der Rückseite war zu lesen: “Wenn Sie jetzt ein Rad hätten, wären Sie schon längst zu Hause.”

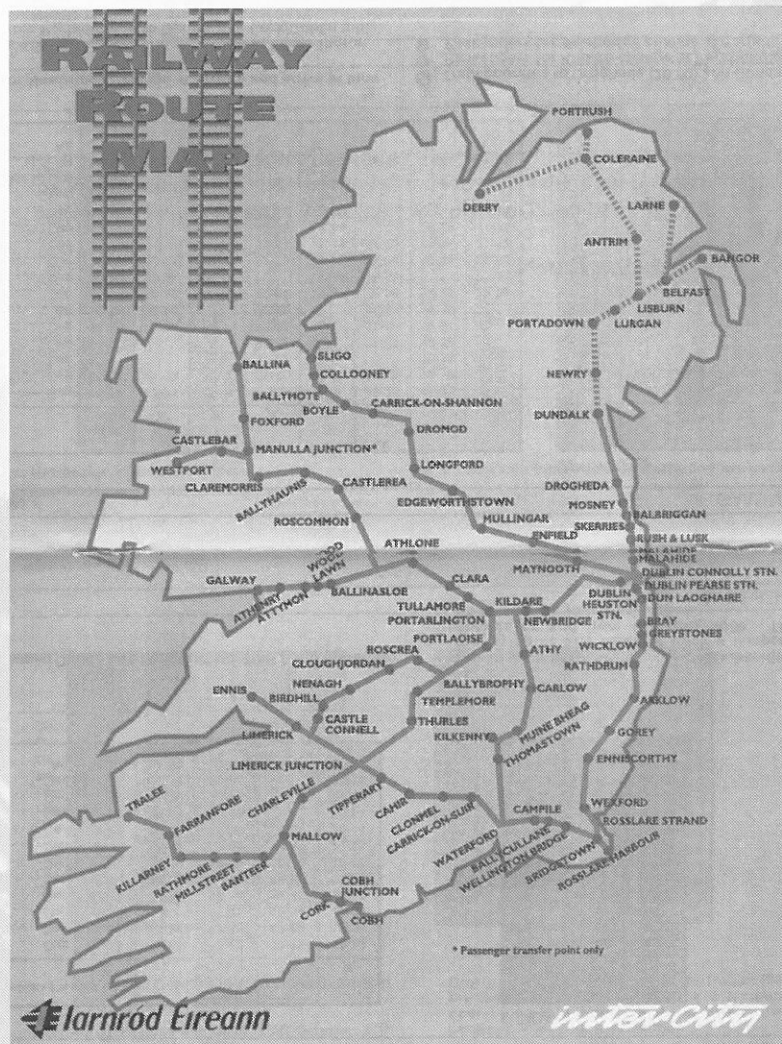
Notice to
Dublin Bus cu

Todo
Bus S

Dublin Bus wish to apologise to customers for the serious inconvenience which today's industrial action has caused.

The following outlines the sequence of events and the efforts made by Bus to avert this unnecessary action.

1999: 20% wage
National Bus

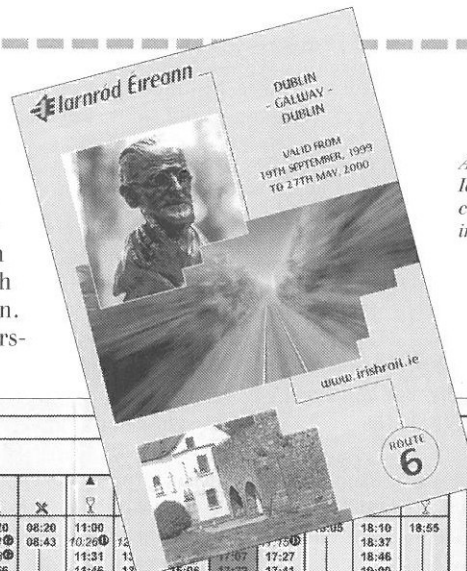


Der Streik hat erneut deutlich gemacht, dass die Verkehrsprobleme - nicht nur in und um Dublin - stellenweise unerträgliche Ausmaße angenommen haben und einem Infarkt nahe sind. Dazu häufen sich die Leserbriefe mit **Beschwerden** über ein inadäquates Eisenbahnsystem. Die Züge seien notorisch unpünktlich, zu unzuverlässig, der Fuhrpark zu alt und dreckig. Besonders die Strecken Richtung Waterford und Wexford und in den Nordwesten nach Sligo kommen immer wieder unter Beschuss; einige Abschnitte, wie der nach Ballina, werden sogar als gefährlich eingestuft, da das Gleisbett nicht mehr fest und die Signalanlagen veraltet sind; deswegen kann dort nur mit gedrosselter Geschwindigkeit gefahren werden. In und um Kilkenny bricht der Eisenbahnverkehr offensichtlich auch schon mal zusammen.

Einem *Celtic Tiger* - Wirtschaftsboom steht das alles schlecht zu Gesicht. Statistisch gesehen ist Dublins Verkehrssituation eine der schlimmsten in Europa! Das Problem muss natürlich vor dem Hintergrund eines enorm gestiegenen individuellen Verkehrsaufkommens in eben diesem keltischen Wirtschaftsbereich gesehen werden. So kann man sich über den Zuwachs an heillos verstopfendem Autoverkehr nicht nur im Ballungsraum Dublin, sondern auch um Limerick, Cork, Galway, Sligo, Waterford und Wexford permanent in den **Verkehrsnachrichten** informieren.

Reservierte Busspuren, sogenannte *Quality Bus Lanes*, setzen sich nur langsam durch, Radfahren in Du-

blin gleicht immer noch (d.h. man hat den Eindruck: immer mehr) einem Harakiri-Unternehmen. Von einem zusammenhängenden Radwegenetz ist noch lange nicht zu reden. Owen Keegan, Verkehrs-



Aktuelle Fahrplantabellen von Iarnród Éireann (als Falblättchen zu allen Hauptstrecken im Format 7,5 x 10,5 cm)

DUBLIN-GALWAY											ÁTH CLIATH-GALLIMH									
WEEKDAYS											SUNDAYS									
DUBLIN Heuston	Dep	07:20	08:20	11:00																
Newbridge	Dep	07:11	08:43	10:26	12:08	13:50	15:05	18:10	18:37	18:55										
Kildare	Dep	07:16		14:31	14:31	17:07	17:27	18:46												
Portarlatington	Dep	07:56		14:46	14:46	15:06	17:22	17:41	19:00											
Tullamore	Dep	08:14	09:17	12:05	14:04	15:24		17:59	19:20	19:53										
Clara	Dep	08:27		12:18	14:17	15:37		18:12	19:33											
Athlone	Arr	08:45		12:40	14:35	15:55	18:05	18:30	19:20	20:22										
Athlone	Dep	08:55	09:58	12:42	14:36	15:56	18:07	18:31	19:22	20:00										
Ballinasloe	Dep	09:11		12:58		16:12		18:47		20:40										
Woodlawn	Dep	09:24		13:12		16:25				20:53										
Altymon	Dep	09:33								21:02										
Albenny	Dep	09:42		13:27		18:41		19:18		21:12										
GALWAY	Arr	10:00		13:45		17:00		19:36		21:30										

① Passengers from Newbridge, change at Kildare.
 ② Passengers from Newbridge and Kildare, change at Portarlatington.

For full services from Dublin to Portarlatington, see Dublin/Cork table.

direktor der *Dublin Corporation* und zuständig für den Bereich Verkehr, ist sich dessen nur zu bewusst und macht sich verbal(?) stark für ein solches "effizientes, demokratisches und ökologisches Netzwerk strategischer Radwege" mit Parkmöglichkeiten für die Räder. Auch für Fußgänger zeigt er ein Herz und hat jedenfalls die "Grüne-Männchen-Phase" schon mal verlängert, so dass nicht nur athletische Jungsprinter, sondern auch etwas ältere BürgerInnen die Straße überqueren können.

Moore McDowell, Ökonom am UCD, befürwortet eine Teil-Privatisierung, ein Aufbrechen des fünfzigjährigen Monopols der staatlichen Verkehrsgesellschaft CIE in Dublin und im Lande. Dublin Bus brauche **Konkurrenz**; er nennt

den Wettbewerb zwischen *Aer Lingus* und *Ryanair* als überzeugendes Beispiel. Skeptiker verweisen allerdings auf das englische Beispiel unter Maggie Thatcher, wo unökonomische Strecken weiter ausgedünnt wurden. Das müsste in Irland mit Unterstützung der irischen Steuerzahler verhindert werden.

Offensichtlich scheint man jetzt die Ärmel hochzukrempeln, denn es fehlt nicht an Vorschlägen und konkreten **Vorhaben**:

* Die *Dubliner S-Bahn DART* (Dublin Area Rapid Transport) wird schon im Sommer bis Greystones im Süden und Malahide im Norden verlängert. Zehn neue DART-Waggons, die ersten seit 1984, sind die Vorhut für weitere zwanzig.

* *Maynooth* erwartet u.a wegen der astro-

e

2000: Independent report published and N.B.R.U.
 2000: Without any having taken place, strike by the N.B.R.U. to Tuesday 15 February 2000
 2000: Meeting with Dublin Bus agreed to terms subject to the usual notice.
 January 2000: Further negotiations

Aus der *Irish Times* vom 15.02. 2000

nomisch gesteigerten Grundstücks- und Hauspreise um Dublin eine baldige Verdreifachung seiner Pendlerbewegung; deswegen sollen die Stationen Clonsilla, Leixlip, Castleknock, Ashtown, Drumcondra ausgebaut und doppelte Geleise gelegt werden.

* **Man denkt über die Wiederbelebung der innerstädtischen Harcourt Line nach.**

* **Neue Verbindungen wie z.B. nach Navan sind geplant, auch eine direkte Zugverbindung mit dem Dubliner Flughafen.**

* **Die Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen Connolly Station und Heuston Station soll für den Passagierverkehr entwickelt werden.**

* **Für den Dubliner Raum soll das z.T. unterirdisch geführte Light Rail System LUAS noch in diesem Millennium einsatzfähig sein.**

In einem Interview erläuterte District Manager Jerry Glynn mir Details des Planes *Track 2000*. Demnach werden bis 2005 IR£ 1 Milliarde in die Erneuerung von Gleiskörpern, die **Renovierung** von Bahnhöfen und in einen neuen Fuhrpark investiert; moderne Signalanlagen werden installiert, Brücken gebaut, Bahnübergänge sicherer gemacht; in dem Zu-

sammenhang betont Jerry, dass Irland "one of the safest railways in Europe" besitze.

Verkehrsstaus, die größere Städte paralisieren, könnten reduziert werden, wenn die existierenden Strecken für Pendel- und Nahverkehr ausgebaut würden. Demographische **Berechnungen** sagen z.B. auch in kleineren Dörfern und Städten einen starken Bevölkerungszuwachs voraus. Am Beispiel Sligos als eines der Wachstumszentren, das den Wasserkopf Dublin ein wenig entlasten könnte, führt der Plan aus, dass man die 16 Meilen von Ballymote bis Sligo mit Stopps in Collooney, Ballisodare, Carrowroe, Sligo Central und ins Industriezentrum Finisklin entwickeln könnte. Sligo ist die einzige Stadt in Westirland mit einem direkten Gleisanschluss zum Hafen. Die Infrastruk-

tur ist z.T. schon da, sie müsste nur verbessert und modernisiert werden. Zur Zeit ist die Strecke völlig **unterbenutzt**, nur eine Stunde pro Tag im Durchschnitt für den Fernverkehr nach Dublin. Eine Planstudie, von der *Western Development Commission* in Auftrag gegeben, sieht die Möglichkeit vor, mit anderen Städten zu kooperieren. In den Planspielen ist sogar von einer Streckenführung die Rede, die Ballina/Westport, Galway, Limerick/Ennis, Boyle und Carrick-on-Shannon anbinden könnte. Bis jetzt sei eben, im Gegensatz zu Straßenprojekten, für die **Eisenbahntwicklung** viel zu wenig getan worden.

