

Verkehrschaos in Dublin

Die irische Tagespresse hat drei Themen, aus denen sie bestimmt 80 % ihrer Meldungen, Analysen und Kommentare bedient: Skandale, Sport und das Dubliner Verkehrschaos. Alte Tradition des ij von der ersten Nummer an ist die Berichterstattung über die in der irischen Presse vertretenen Meinungen und Stimmungen. Das Thema Skandale interessiert uns meist nur dann, wenn es um Bereiche wie Umwelt, internationale Politik oder Frieden geht. Die Mehrzahl der bearbeiteten Skandale sind jedoch schmutzige kleine wer-treibt-es-mit-wem-Histörchen, die uns nicht interessant erscheinen – wir haben schließlich in Deutschland unsere eigenen Dieter Bohlen und Boris Beckers, Sport ist nur auf internationaler Ebene wirklich interessant, und da haben die irischen Aktiven leider nicht all zu viel vorzuweisen, bleibt nur noch das Dubliner Verkehrschaos. Das dann aber reichlich ...

Dublin dürfte die einzige westliche Millionenstadt sein, die keine eigene Verkehrsbehörde hat. In der Stadt wurschteln entsprechend dem Local Government Act aus dem Jahre 2001 etwa 6200 städtische Angestellte unter Führung des so genannten City Managers herum in dem Bemühen, den politischen Willen von 52 Stadträten unter Leitung des Lordmayors in praktische Ergebnisse umzusetzen. Das Gesetz hat 247 Paragraphen, §197 regelt beispielsweise exakt, wie die Änderung eines Straßennamens vorzunehmen ist, andere regeln bis ins Detail, wie Friedhofs-, Bücherei- und Archivangelegenheiten durchzuführen sind, aber eine Behörde, die federführend in der regionalen und überregionalen Verkehrsleitplanung ist, die mit technischem Fachpersonal zur Bedarfsanalyse ausgestattet wäre und dazu noch in der Lage, Baumaßnahmen korrekt auszuschreiben, zu vergeben und die Ausführung zu überwachen, sucht man vergeblich. Die Erfahrung aller Großstädte der Welt zeigt, dass eine derartige Behörde 1. fachliche Kompetenz, 2. Planungshoheit und 3. Budgetsouveränität benötigt, was scheinbar überall hin gedrungen ist. Nur nicht nach Dublin. Das Wort ‚transport‘ taucht in den 247 Kapitelüberschriften nur einmal auf: es regelt die Auflösung (!!!) der Verkehrsbehörde von 1987. Das Wort ‚traffic‘ erscheint ebenfalls: in dem Kapitel, in dem Aufgaben und Ausrüstung der Schülerlotsen (traffic wardens) beschrieben werden.

Als Rangoon, die Hauptstadt von Burma, das heute Myanmar heißt, in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts eine U-Bahn bekam, hat man dort eine derartige Behörde eingerichtet. (Anekdote am Rande: deren Leiter wurde nach seiner politisch bedingten Flucht einige Jahre später beratender Ingenieur mit eigenem Stab beim Bau der Duisburger U-Bahn.) Was die Burmesen schon vor fast 50 Jah-

ren konnten, soll im Dublin des 21. Jahrhunderts nicht möglich sein?

Um das Desaster (zum wiederholten Male) nicht all zu trocken darzustellen, erlauben wir uns hier, einige der Chaosüberlegungen und –beschlüsse der allerjüngsten Zeit vorzustellen bzw. vom Fortgang einiger ‘Ideen‘ zu berichten. Die Auswahl erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Western Rail Corridor, auch WRC abgekürzt, ist ständig Gegenstand der Betrachtung in Politik und Presse. Die Wiedereröffnung der Bahnlinie über Ennis, Athenry und Tuam nach Claremorris, Co. Mayo, die in Teilabschnitten bis zum Jahre 2014 fertig sein soll, wird voraussichtlich schon früher eröffnet werden können. So äußerte sich Bahnbaupressesprecher Colman Ó Raghallaigh neulich in der Dubliner Tagespresse. Da es von privater Seite keine Einsprüche gebe und da das gesamte benötigte Bauland sich schon in Besitz der Irischen Eisenbahnen befinde, sei mit einer früheren Eröffnung zu rechnen. Das Verkehrsministerium ist stolz auf diese so hervorragend geplante Maßnahme, die für den vergleichsweise niedrigen Betrag von 160 Millionen Euro realisierbar ist. WRC wird etwas mehr als 70 Meilen Schienenstrecke bieten. Minister Martin Cullen wies in diesem Zusammenhang auf das parallel geplante Straßenprojekt „Atlantic Road Corridor“ hin, welches Donegal mit Cork via Waterford (???) verbinden soll. Schiene und Straße fänden damit im Vergleich der Regionen zur Metropole Dublin eine „ausbalancierte“ Beachtung. Na ja.

LUAS wird nach Süden fortgesetzt. Rund um den Leopardstown Racecourse wird die Strecke knapp acht Kilometer weiter gebaut. Neun Stationen verschaffen den renn- und wettfreudigen Massen Zugang zur Rennbahn, einer dieser Haltepunkte ist sogar nur an Renntagen geöffnet. Damit sollen die an diesen Tagen hoffnungslos blockierten Straßen M50 und N11 entlastet werden.

Die Verantwortlichen erhoffen damit, eine weitere Million LUAS-Nutzer weg von der Straße hin zum ÖPNV zu ziehen. Die Dubliner Grünen spotteten dagegen, dass schon jetzt Hunderte von Passagieren morgens nicht in die rettungslos überfüllten Züge hinein kämen. Am voraussichtlichen Ende der Strecke werden gerade 5000 neue Appartements gebaut. Angesichts der Dubliner Wohnungsnot ist dies an sich zu begrüßen, nur, was passiert, wenn die auch alle morgens um halb neun in der Endhaltestelle Cherrywood in den Zug wollen?

Eamon Ryan von den Grünen fragt: „Wieso endet die neue Untergrundbahn denn an St. Stephen’s Green? Wieso wird sie nicht zwei km weiter geführt, etwa in den Bereich Sandyfort hinein, von wo aus der LUAS dann verlängert werden soll?“ Abzuwarten bleibt noch, wie die Grundbesitzer in einem 1-km-Streifen rings und längs der neuen Strecke reagieren werden, wenn sie die Hälfte der geplanten LUAS-Baukosten privat über Abgaben finanzieren sollen. Davon wären die 5000 neuen Appartements ja auch betroffen...

Landraub nördlich von Dublin! – so oder so ähnlich liest es sich in der lokalen Presse des Fingal County nördlich und westlich der M50. Die Argumente klingen allesamt vertraut und laufen

doch immer auf dieselben Hintergründe zurück: Landpreise, erzielbare Mieten, Ansiedlung des ersten irischen IKEA-Kaufhauses. Wenn der Elch erst mal wiehert, fließt der Euro in Strömen, hoffen sowohl die Dubliner als auch ihre nördlichen (noch ländlichen) Nachbarn.

„Es ist das natürlichste auf der Welt, die County-Grenzen den veränderten wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten anzupassen!“ sagen die einen.

„Selbstverständlich ist es das natürlichste auf der Welt, angestammte regionale Grenzen zu bewahren und zu achten, auch über das Tagesgeschäft hinaus!“ sagen die anderen.

Vielleicht sollte man den Elch entscheiden lassen. Schließlich bringt er Wohlstand für alle, und zwar für alle, die bald alle die gleichen eckigen Kiefern Möbel mit den unaussprechlichen Namen haben werden, und wer wird sich denn dem Arbeitsplatzargument widersetzen? Hinterher geht der Elch noch auf die Isle of Man ... (wo er wegen seines Stummelschwanzchens ja eh besser hinpassen würde)

Dublin hoffnungslos verstopft! Leider tut es hier kein Abfuhrmittel, sondern nur eine ganz schnelle Entscheidung. Oder mehrere. Schnell und richtig. Jedenfalls bis der komische Tunnel endgültig fertig ist. Dieser Tunnel wird ja eh dauernd verstopft sein von den Feuerwehr-Bergefahrzeugen, die die zu hohen irischen LKWs aus dem zu niedrig gebauten Tunnel rausholen müssen. Ganz Schlaue kucken Fernsehen und hören, dass in der Londoner Innenstadt durch die Einführung einer deftigen Straßenbenutzungsgebühr inklusive harter und am nächsten Tag vollstreckter Strafen ein merklichen Rückgang des täglichen Verkehrs-

infarkts bewirkt bewirkt worden sein soll. Wieso nicht auch in Dublin, fragt man sich.

Na ja, Londoner Nahverkehrssysteme verkehren teilweise im Zwei-Minuten-Takt. Dubliner nicht. Ganze 13 % der Londoner Citypendler kamen überhaupt mit dem Auto. Und die hat man bis auf einen bestverdienenden harten Kern nun endgültig abgeschreckt. In Dublin kommen über 70 % der Pendler mit dem Auto. Das sind ganz bestimmt nicht die Besserverdiener. Von Londoner Alternativangeboten – siehe oben die Bemerkungen zum Thema LUAS und METRO – im ÖPNV ist man Lichtjahre entfernt. Es wird demnächst nicht heißen: Lass dein Auto daheim und fahre Bahn!

Es wird vielmehr heißen: Bezahle das Ticket oder suche dir einen Job in London, Liverpool, Drogheda, Galway oder Cork! Wenn jetzt schon jeden Morgen Hunderte – von den knapp 30 % Bahnfahrern – in selbige Bahnen nicht hineinkommen, wie sollen sie dann ohne Auto zur Arbeit gelangen? Auch im Büro in drei Schichten? Selbst dazu würden die vorhandenen Kapazitäten wohl nicht ausreichen. Armes Dublin.

Fintan O'Toole, angesehener Kommentator der Irish Times, bezeichnet die Politik der Regierung als blinkende Verkehrsampel: Stopp Go Stopp Go Stopp Go usw. Die Regierung hat in den letzten 25 Jahren fast ein Dutzend Mal erwogen, eine Behörde namens Dublin Transport Authority ins Leben zu rufen. Eben so oft wurde der Gedanke wieder verworfen.

Nun drängt die Realität so sehr, dass etwas geschehen muss. O'Toole schreibt: „Nach einem Vierteljahrhundert der Entscheidungslosigkeit und des

Missmanagements müssen wir nun mit mehr Hoffnung als Zuvorsicht auf den Zug zu jenem fernen Ort namens ‚Sachkunde‘ warten!“

Hans-Jürgen Bott

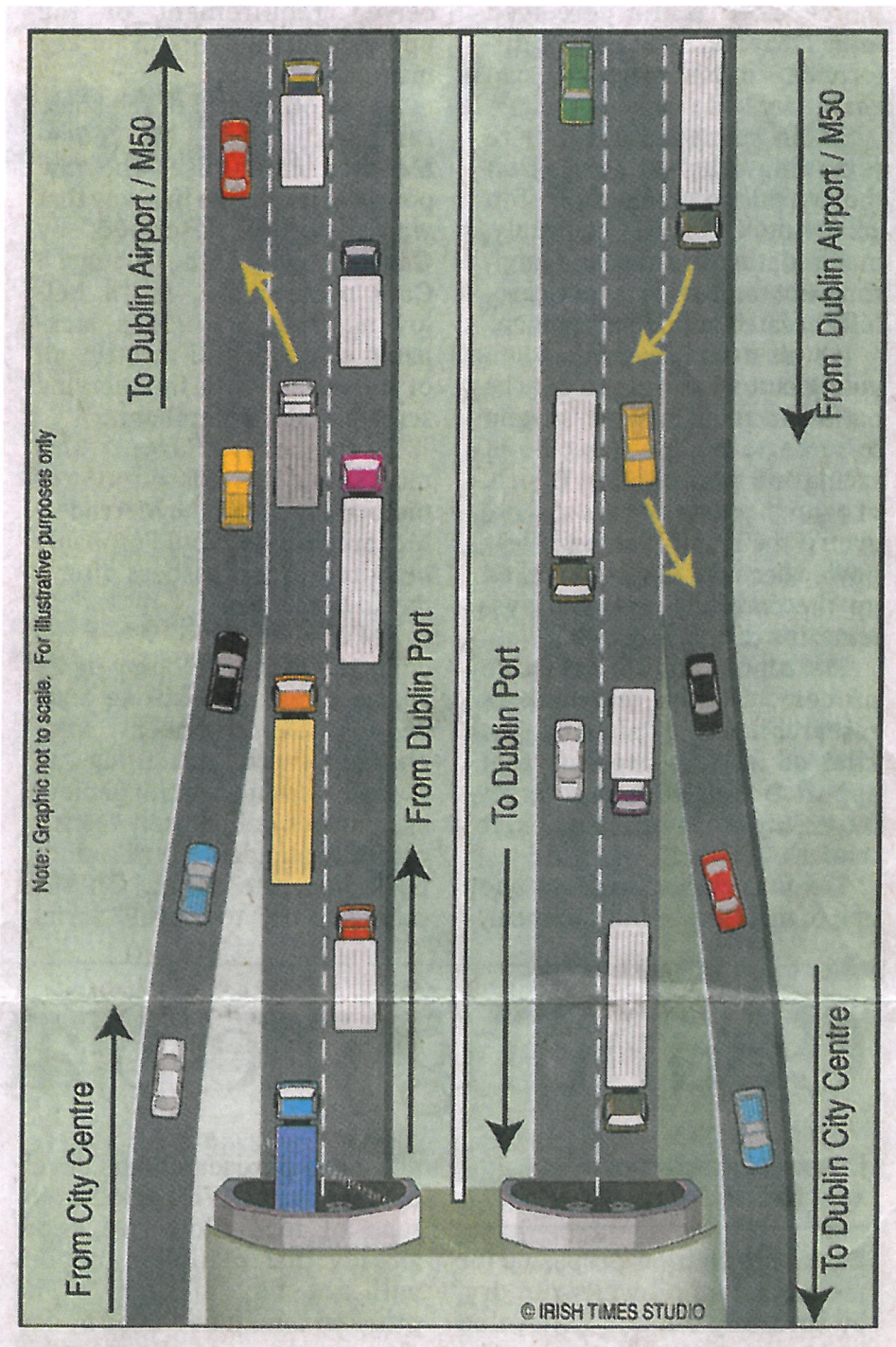
Dubliner Hafentunnel verlangsamt den Verkehrsfluss auf der M1 und der M50

Zu dieser Befürchtung kommen Experten, wenn sie sich Gedanken zur Verkehrsführung in dem nur vierspurig ausgelegten Jahrhundertbauwerk machen, dessen Kosten statt der ursprünglich geplanten 580 Millionen Euro wohl eher bei 750 Millionen liegen werden, wenn der Tunnel denn endlich im Frühjahr 2006 eröffnet werden soll.

Eine der Aufgaben des Tunnels soll es sein, Schwerlast-LKWs vom Stadtzentrum fern zu halten. Besonders der Hafverkehr aus Dun Laoghaire soll nicht mehr durch die Stadt laufen, wenn er Richtung Dublin Port und Dublin Flughafen fließt. Die LKWs kommen nördlich der City auf zwei Spuren aus der Röhre. Von links kommt die einzelne Fahrspur hinzu, die aus der City kommt. Nach nicht all zu langer Fahrt – inklusive der Cityspur nun dreispurig, die LKWs in der Mitte und vielleicht sogar rechts – trennt sich die Nordhafen- und Flughafenabfahrt wieder als linke Spur. Dazwischen war die Autobahn für kurze Zeit dreispurig, nun geht die am Tunnel dazugekommene Spur wieder weg. Die LKWs sind aber noch in der Mitte oder gar ganz rechts. Man befürchtet, dass es zu Störungen des Verkehrsflusses kommen könnte, im schlimmsten Fall sogar zu Unfällen.

Ähnlich ist die Lage in der Gegenrichtung. Der sich vom Airport und der M50 hinzufüehelnde Verkehr könnte die von Norden kommenden PKWs daran hindern, vor dem Tunnel links aus der Autobahn heraus zu fahren, um in die City zu gelangen.

Arme irische Truckfahrer! Da pulvert man Millionen und Abermillionen in die Entstehung eines winzigen Autobahnnetzes, und nun befürchtet man, dass die Kapitäne der Landstraße mit den paar Kilometern Dreispurigkeit nicht zurecht kommen. Was macht ein solcher LKW-Fahrer, wenn er in London mit fünf- oder mehrspurigen Autobahnen zurecht kommen muss? Was macht er gar, wenn er auf dem Kontinent mal im Feierabendverkehr auf der Pariser Peripherique oder dem Rotterdamer Ring landet? Da kommen sie in vielen Spuren von überall her gleichzeitig, aber alle auf der falschen Seite. Ein Vorschlag könnte sein: jeder irische Trucker, der schon Probleme damit hat, die zwei plus eine Spur am Dubliner Hafentunnel zu bewältigen, muss,



bevor er in den Rechtsverkehr darf, eine Nachschulung machen. O weh, schreien die Spediteure, wer soll das bezahlen? Noch mehr Sorgen macht man sich darüber, dass LKWs ab 4,65 m Höhe die Tunneln gar nicht werden passieren können. 4 Meter 65? Erstaunlich!

„Den Spielraum bei der Festsetzung von Maßen und Gewichten von Nutzfahrzeugen regelt die EU-Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996. Zur Fahrzeughöhe gibt die Richtlinie im grenzüberschreitenden Verkehr eine Obergrenze von 4 Metern vor. Für innerstaatliche Verkehre werden keine Vorgaben gemacht, die Mitgliedstaaten können also die Fahrzeughöhe für diese Verkehre nach eigenem Ermessen regeln. Während z.B. Frankreich, Großbritannien und Schweden auf jede Beschränkung verzichten und Irland und Finnland die Höhe auf 4,25 Meter bzw. 4,20 Meter begrenzen, gilt in Deutschland eine maximale Höhe von 4 Metern.“*

4 Meter 25 steht da für Irland. Das ist erheblich weniger als 4,65 Meter. Wie kommen solche Fahrzeuge überhaupt legal auf die Straße?

Also: um den Stau zu vermeiden, gehören in den Tunnel nordwärts und vor den Tunnel südwärts simple Überholverbote für LKWs, dann sind diese schon nahe der richtigen Spur, wo sie letztlich hin wollen. Fahrer, die mit derartigen Straßenführungen nicht zurecht kommen, müssen bei kontinentalem Einsatz nachgeschult werden. Geltende EU-Richtlinien müssen beachtet und umgesetzt werden, dann passen die Laster auch in die Röhre. Sonst werden nämlich all die anderen Autofahrer, die von den dicken Brummern attackiert werden, in die Röhre kucken. Nord- und südwärts.

Hans-Jürgen Bott

*Quelle: Verband der Automobilindustrie, Jahresbericht 2005