



Up and Running **'Daniel Day Luas'** mit Bilderbuchstart

Nach 50 Jahren hat Dublin wieder eine Straßenbahn – aber keinen klapprigen Knochenrüttler, sondern einen schnittigen Schienenflitzer auf der Höhe seiner Zeit. Für Dublins Nahverkehr hat die Neuzeit begonnen. Und einen Spitznamen hatte die neue Tram auch schon: nach dem Oscarpreisträger Daniel Day Lewis hat der immer alerte Dubliner Volksmund das neue Gefährt 'Daniel Day Luas' getauft.

"Sie sagten, es werde nie geschehen, sie sagten, es sollte nie geschehen, sie sagten, es könnte nie geschehen. Aber es ist geschehen." So Verkehrsminister Seamus Brennan, als er am Mittwoch, den 30. Juni, am Straßenbahndepot von Sandyford die erste Luas-Fahrt zum St. Stephen's Green freigab. Die zweite Linie, von Tallaght zur Middle Abbey Street, soll Anfang September eröffnet werden.

Grünes Licht für Grüne Linie

"Den größten Teil der Strecke ist es eine Bahn, keine Straßenbahn," faßte Anthony Cronin, der noch die alten Dubliner

Straßenbahnen und Vorortzüge erlebt hat, seine ersten Eindrücke zusammen: "Sie benutzt die alte Trasse der Harcourt St – Foxrock Linie, dereinst die Dublin South Eastern Railway, DSER, von denen, die sie benutzt haben, mit dem Kosennamen 'Damn Slow and Easy Railway' bedacht. Langsam ist der Luas nicht. Zunächst bewegt er sich auf seiner verkehrsfreien Schiene in einem flotten Trab." Mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 70 Meilen pro Stunde dauert die Fahrt von Sandyford zum St. Stephen's Green gerade einmal 22 Minuten. Wie Journalisten bei einem kleinen Weltrennen herausfanden, brauchte man während des Feierabend-

verkehrs im Vergleich zu den 22 Minuten mit dem Luas mit dem PKW 35 Minuten und mit dem Bus 57 Minuten.



Luas ist das größte Verkehrsprojekt in der Geschichte Dublins. 774 Mio. Euro kostet das Gesamtprojekt, von dem nun der erste Teilabschnitt abgeschlossen ist. 8 Millionen Passagiere im Jahr sollen von diesem neuen Verkehrsmittel Gebrauch machen. Eigentlich hätte es schon im Jahr 2000 betriebsbereit sein sollen, und der Kostenvoranschlag von 635 Mio. Euro wurde auch überschritten.

Luas – ein kleine Zeittafel

1990: Die italienische Firma Ansaldo Transporti schlägt vor, die Harcourt-Linie wiederzubeleben.

1992: Das Kabinett fällt einen Beschluss; die erwarteten Kosten für eine Linie, die Dundrum mit Tallaght und dem Flughafen verbindet, werden mit 380 Mio. Euro angegeben.

1994: CIE gibt der Hoffnung Ausdruck, daß schon 1997 eine Tram durch die Grafton Street fahren werde. Kürzungen im Nationalen Entwicklungsplan bedeuten die Aufgabe der Luas-Anbindung an den Flughafen.

1997: Verkehrsminister Alan Dukes erklärt vor dem Dáil, dass Luas bis zum Jahr 2000 fertiggestellt sein werde. Für Phase I werden im Haushalts £ 100 Mio. (127 Mio. Euro) eingestellt.

1998: Öffentliche Untersuchung des Vorschlags zweier Luas-Linien.

2001: Ministerin Mary O'Rourke verkündet, daß Ansaldo zusammen mit der Firma MVM

aus Australien den Zuschlag für den Bau des Luas für 635 Mio. Euro bekommen hat. Im November wird auf dem Merrion Square die erste Tram (Kostenpunkt 25.000 der Öffentlichkeit vorgestellt).

2002: Frank Allen, Chef der Rail Procurement Authority, nennt "Frühjahr 2004" als "höchstwahrscheinliches Datum" für die Fertigstellung. In Dublin ist inzwischen das große Bau- und Verkehrschaos ausgebrochen.

2003: Im Juli treffen 55 Trams aus den Werkhallen der Firma Alstom ein, die knapp dem Bankrott entgangen war.

2004: Am 30. Juni heißt es, im doppelten Sinne, freie Fahrt für die Grüne Linie des Luas, von Sandfort zum St Stephen's Green im Stadtzentrum.

Die ersten fünf Tage auf der ersten, der grünen Luas-Linie waren umsonst, und 450.000 Fahrgäste machten eine Schnuppertour. In der ersten Woche wurden 140.000 Tickets verkauft.



Luas überquert die William Dargan Hängebrücke in Dundrum

Streckennetz der roten und grünen Luas-Linien



„Damit sind wir auf dem besten Weg, unser Ziel zu erreichen, Dublin ein Schienenverkehrsmittel zu bieten, das seine Betriebskosten selbst trägt“, erklärte Rail Allen von der verantwortlichen Rail Procurement Authority.

Die neue Tram, die Platz für 315 Fahrgäste bietet (davon 90 Sitzplätze) verkehrt im 10-Minuten-Takt, Mo.-Fr. von 5.30 – 0.50 Uhr; Sa von 6.30 – 0.50 Uhr; und So von 7.00 – 23.50 Uhr.

Dies sind die Haltepunkte: Sandfort: Brewery Road Süllorgan: Kilmacud Road

Kilmacud: zwischen St Benildus und St Olaf's

Balally: Kreuzung Sandfort Road/Wyckham Bypass

Dundrum: südliches Ende der Luas Bridge
Windy Arbour: Lower Churchtown Road
Milltown: Milltown Viaduct

Cowper: zwischen Cowper Road und Cowper Avenue

Beechwood: Dunville Avenue
Ranelagh: neue Brücke über Ranelagh Road

Charlemont: neue Brücke über Grand Canal beim Hilton Hotel

Harcourt: Harcourt Street Station
St Stephen's Green: Shopping Centre

Leider wird die 30 Euro 'Smart Card', die es Reisenden erlaubt, alle öffentlichen Verkehrsmittel im Raum Dublin zu benutzen, erst nächstes Jahr eingeführt. Derzeit gibt es allerdings schon ein kombiniertes Luas und Dublin Bus-Ticket. Luas-Tickets sind an jeder Haltestelle am Automaten zu lösen. Sie kosten zwischen 1,30 und 2 Euro für einfache Fahrten; ein Wochenticket kostet zwischen 14 und 16 Euro. Aber es gibt auch Ermäßigungen. Ein Sieben-Tage-Ticket für Schüler und Studenten kostet 11,50 Euro. Rückfahrkarten sind um etwa 10 % billiger als zwei einfache Fahrten. Ein Kinderfahrchein von Sandfort zum Stephen's Green kostet 80 Cent (hin und zurück 1,50 Euro). Pendler können unter Tages-, Sieben-Tages-, 30-Tages- und Monats-Tickets wählen. (Weitere Informationen: www.luas.ie/)



Der Start von Luas - festgehalten für die Nachwelt auf Briefmarken von An Post

Kinderwagen, Rollstühle und Blindenhunde dürfen mitgenommen werden, Fahrräder hingegen nicht. Sowohl für Fahrräder als auch Motorräder und Pkws sind Park & Ride-Parkplätze angelegt worden. Die Parkgebühr für einen Pkw beträgt 4 Euro pro Tag. Allerdings ist an den meisten Haltepunkten freies Parken immer noch möglich. Das könnte sich aber schnell ändern...

„Automaten sind ein Greuel!“

Kritik hagelte es zu den Fahrkartenautomaten. Hier macht sich Anthony Cronin Luft: „Die Automaten sind ein Greuel. Sobald die Fahrt etwas kostete, bildeten sich Schlangen. Und wenn die freundlichen Helfer abgezogen werden, was sicher bald der Fall sein wird, wird das Chaos herrschen. Wer immer sich die Automaten ausgedacht hat, versteht offensichtlich nichts von der menschlichen Natur.“

Man stelle sich vor, wie man an der Haltestelle ankommt. Man ist eh zu spät dran für eine Verabredung, weil man darauf zählt, daß der Luas einen in 15 Minuten in die Stadt bringt. Man reißt sich ein in die Schlange der Leute, die auf den Bildschirm starren und Optionen drücken, oft ohne irgendeinen Effekt. Der Zug kommt an. Die Türen öffnen sich, damit man einsteigen kann. Und

man weiß, daß sie sich einen Wimpernschlag später schon wieder schließen. Eine linke Kalkulation macht einem klar, daß man niemals rechtzeitig zum Automaten vordringen wird. Und selbst wenn – der Automat ist so lahm, daß er das Ticket nicht rechtzeitig ausspucken würde. Auch wenn man wirklich liebend gerne bezahlen würde, springt man natürlich auf und hofft, daß kein Kontrollleur im Zug ist.“



... an eine Straßenbahn muß man sich erstmal gewöhnen ...

Takt verdoppelt – um Nachfrage zu befriedigen

Seit 2. August verkehrt der Luas alle 5 Minuten zwischen Sandycroft und St Stephen's Green. Das sei eh für die Zukunft geplant gewesen, aber die Nachfrage sei bereits jetzt so groß, daß der Schritt vorgezogen worden sei. Etwa 20.000 Fahrgäste täglich wurden im Juli gezählt. Und das ohne die Schwarzfahrer, die mit Anthony

Cronin an den Ticket-Automaten verzweifelt sind!

Gleichzeitig liefen die letzten Tests für die zweite, die rote, Luas-Linie von Tallaght zur Connolly Station an. Wenn sie im September ihren Betrieb aufnimmt, sollen ebenfalls fünf Tage lang alle umsonst mitfahren können. So jedenfalls Minister Brennan bei der Taufe der Luas-Hängebrücke in Dundrum zu Ehren des berühmtesten irischen Eisenbahnbauers William Dargan.

„Abgesehen von der Fahrkartensituation“, so das Fazit von

Metro?

Während der 'Daniel Day-Lewis' zur Dubliner Routine wird, türmen sich die Fragezeichen, was die nächsten Schritte in der Nahverkehrsplanung angeht. Verkehrsminister Brennan schwebt eine Metro vor, die die beiden Luas-Linien verbindet und außerdem eine Anbindung an den Flughafen schafft. Er will dem Kabinett ein Mammutprojekt von 2,4 Milliarden Euro vorschlagen – darunter 1,5 Milliarden Euro für die Verbindung die zwei Luas-Linien.

Doch Bertie Ahern verabreichte – mitten in der Luas-Eröffnungseuphorie – dem Minister und seinen Vorstellungen eine kalte Dusche: „Eine Metro von diesen Ausmaßen in der Stadt zu bauen, würde einen enormen Anteil des Investitionskapitals des gesamten Staates für eine unausgeglichene Zahl von Jahren binden, und wir müssen uns ernsthaft über verschiedene Phasen des Projekts Gedanken machen, oder ob wir

einen Teil vorab in Angriff nehmen können. Es wird nach meinem Ermessen extrem schwierig werden, das gesamte Projekt durchzuziehen.“ Brennan gestand zu, daß der „große Plan“ nicht in einem Ratz verwirklicht werden könne. Sein Vorschlag sei, mit



Anthony Cronin, „ist der Luas ein voller Erfolg. Er sieht modern und schnittig aus und hat das richtige Design für die Stadt – und er hält, was die Optik verspricht.“

dem Bau der Metro für ganz Dublin zu beginnen, indem der Abschnitt zwischen dem Stadtzentrum und dem Flughafen ins Visier genommen werde.

Eberhard Bort