

Der Tunnel und die Trucks

Anfang Mai schaltete Bertie Ahern die riesige japanische Bohrmaschine an, die in einer Tiefe von 30 Metern den Dublin Port Tunnel graben wird. Dieser Tunnel wird Dublin auch von den durchschnittlich 9000 Lkw, die zur Zeit täglich durch Dublin fahren, entlasten.



LEIDER NICHT VON ALLEN, DENN CA. 10 % DER 9000 TRUCKS PRO TAG SIND SCHLICHT ZU HOCH FÜR DEN TUNNEL.

Nein, der Tunnel muß nicht größer sein. Er ist mit 4,90 Metern Höhe höher als jeder andere Straßentunnel in Europa. Man sagt also besser, die Trucks müßten niedriger sein. Auch hier steht Irland in Europa allein: alle anderen europäischen Staaten haben eine Höhenbegrenzung für Lkw. Nur eben Irland nicht. Was dann quasi dazu führt, daß der Tunnel zu niedrig ist.

Hört sich irgendwie witzig an, ist es aber nicht. Zur Zeit verstopfen die Autos auf dem Weg zum Hafengebiet die Straßen der Dubliner Innenstadt – an den Liffey Quays nimmt das für Radfahrer und Fußgänger lebensgefährliche Formen an. Die Kreuzungen sind chronisch verstopft. Also ist der Tunnel wichtig, denn wenn er zur Verfügung steht, kann das Stadtzentrum zur „no-go-area“ für Trucks werden.

Leider nicht für alle, siehe oben. Lkw mit einer Höhe über 4,65 m (das wird die erlaubte Höhe für den Tunnel sein – die EU-Höhengrenze liegt übrigens bei einheitlichen 4 Metern!) dürfen nicht in den Tunnel und müssen sich ihren Weg durch die Stadt suchen. Sehr zur Freude der Anwohner von East Wall, Clonliffe Road und Drumcondra, denn diese Route ist der traditionelle Weg vom Norden zum Hafen. Zur Zeit ist er gesperrt, denn man „lifftet“ gerade die Eisenbahnbrücke an der East Wall Road (hat auch wieder was mit der Höhe der Trucks zu tun: die Brücke wurde etliche



ALSO IST DER TUNNEL WICHTIG, DENN WENN ER ZUR VERFÜGUNG STEHT, KANN DAS STADTZENTRUM ZUR „NO-GO-AREA“ FÜR TRUCKS WERDEN.

Male getroffen und wird jetzt höhergelegt). Im September sollen die Arbeiten beendet sein, dann wird die Strecke wieder geöffnet. Und dann fährt wieder ein Konvoi aus 9000 Lkw durch diese Stadtteile...

Da sei nun der Gesetzgeber gefordert, glauben Sie? Nun, es gab Pläne, die Höhe der irischen Lkw zu reglementieren – auf eine tunnelverträgliche Höhe. Leider ist nichts passiert. Oder doch?

Inzwischen fand ein Meeting statt, an dem der Tunnel-Projektingenieur, der Director of Traffic und Vertreter der irischen Spediteursvereinigung teilnahmen. Eine unabhängige Studie wurde in Auftrag gegeben, um herauszufinden, wie viele und was für Trucks vom Tunnel betroffen sind. Die Zahlen variieren zwischen 1000 (Quelle: Trucker) und weniger als 800 (Quelle: Tunnel).

Bis exakte Informationen auf dem Tisch liegen, wird es wohl keine Änderung der gesetzlichen Bestimmungen geben. Auf Verständnis stoßen die Trucker bei der Dubliner Bevölkerung nicht. Statt für den Tunnel dankbar zu sein, beklagen sie sich nicht nur über die Höhenbegrenzung und die Tunnelgebühren, sondern auch noch über die Gebühren auf der M50, der Zufahrt zum Tunnel.

Tja, allen anderen in der EU haben 4 Meter zu genügen. Bloß den irischen Truckern kann's nicht hoch genug hinausgehen ...

Am 25. August des Jahres wies die Sunday Business Post darauf hin, daß das Tunnelproblem wächst: Die Zahl der Lkw, die für die Tunnel zu hoch sind, wächst. Unter den „Überhöhen-Expeditionen“ ist übrigens auch die Getränkespedition Cantrell & Coltraine (C&C), die so beliebte und bekannte Marken wie Ballygowan, Bulmers, Club Orange, Sidona und Tayto durchs Land befördert. Oder auch An Post, die gerade fünf neue „Jumbo“-Trucks gekauft haben.

„An Lar“



Noch eine räumliche Erweiterung des Problems: auch der Lee Tunnel in Cork ist auf „nur“ 4,65 m Höhe ausgelegt.

**Noch mehr Schilder
Verkehrsnews gefällig? –
Kein Problem:
Verkehrsberuhigung – ad
mortem?**

Kevin Myers (Irish Times) nimmt sich in seinem „Irishman’s Diary“ vom 28. August 2002 die neue Straßenbeschilderung zum Dubliner Stadtzentrum vor.

Stellen Sie sich vor, liebe Leserinnen und Leser, Sie wären noch nie in Dublin Bus gefahren. Und dann rollen Sie eines schönen Tages von der Fähre, aus dem Hafen heraus und vor



Ihnen prangt ein Schild „An Lar“. Karte, Stadtplan – die beste Beifahrerin von allen ist mittlerweile mit dem Zeigefinger in Sligo – nichts.

Myers macht am Anfang seines Artikels einen Rundumschlag durch die europäischen Sprachen und stellt fest, daß das lateinische

„centrum“ in allen diesen Sprachen der immer deutlich erkennbare Ursprung des jeweiligen Wortes für „Stadtzentrum“ ist. Außer: tja, An Lar eben und das hübsche „baskische“ xtzqlb – es muß ja noch Steigerungen geben.

Touristen, Nordiren, mögliche Investoren, Familienangehörige aus Boston – alle werden mit diesem Wort alleingelassen.

In anderen Ländern, führt Myers aus, sei es die vornehmste Aufgabe von Schildern, die Verwirrten und Verirrten dorthin zu leiten, wo sie hin möchten. Diese Ansicht wird aber offensichtlich von der Dublin Corporation nicht geteilt.

Was die Dublin Corporation damit bezweckt habe, fragt Myers: zu zeigen, daß dies eine kel-



tische Nation ist, die sich in An Lar versammelt um auf Irisch Weisheiten in geschliffener Sprache auszutauschen, vielleicht mit einem Hauch

Musik und Tanz und traditioneller Kultur garniert?

Ob man glaubt, so den Staat in einen irisch-sprechenden umwandeln zu können? Und ob solcher Mißbrauch von Straßenschildern die Beschäftigung und Bezahlung der Leute von der Dublin Corporation rechtfertigt? Außerdem war diese Aktion der Dublin Corporation ein Alleingang – nicht legitimiert vom Transportminister Seamus Brennan oder einem anderen gewählten Volksvertreter. Übrigens endet die Aktion denn auch unrühmlich: Das Transportministerium verfügte den Austausch der Schilder. (Schilder weg, Geld auch.)

Wie Kevin Myers am Schluß schreibt: An Lar bezieht sich auf den Boden, die Erde – und eine der Wortformen ist „ar lár“ und bedeutet „tot“. Genau.

