



FAQ

Kostenloser öffentlicher Transport ab dem 1. März 2020 Das soziale Sahnehäubchen auf dem Kuchen der innovativen multimodalen Verkehrsstrategie Luxemburgs.

Wie kam es zu der Maßnahme?

Der kostenlose öffentliche Transport für alle war ein Bestandteil des Wahlprogramms der drei Parteien, die seit Oktober 2018 die neue Regierung bilden. Die Maßnahme wurde dementsprechend im Regierungsprogramm aufgenommen und wird jetzt umgesetzt.

Was waren die Beweggründe für das Projekt?

Das Projekt ist vor allem eine doppelte soziale Maßnahme, die einerseits für Geringverdiener ein Plus im Geldbeutel bedeutet und andererseits, da durch Steuergelder finanziert, breite Schultern stärker belastet als schmale.

Welche Mehrausgaben für ÖPNV entstehen durch den Einnahme-Wegfall?

Aktuell betragen die Einnahmen des ÖPNV durch Ticketverkauf in Luxemburg jährlich 41 Mio. €. Das sind etwa 8% der jährlichen Gesamtkosten, die sich momentan auf über 500 Mio. € belaufen. Diese werden also ab 2020 wegfallen. In Anbetracht der Summen, die in andere Bereiche, z.B. Infrastrukturen, investiert werden, ist dieser Betrag eher geringfügig und macht es Luxemburg einfacher als anderen Ländern, die Maßnahme umzusetzen. Der Wegfall der Einnahmen ist im Staatsbudget vorgesehen und wird wie alle anderen Leistungen auch, mit Steuergeldern finanziert.

Hat Luxemburg als kleines Land nicht eher die Mittel, sich solch eine Maßnahme zu leisten, als andere?

Luxemburg entspricht tatsächlich flächenmäßig gesehen eher einem größeren Ballungsgebiet. Das macht den Entscheidungsprozess, die Mittel einfach unter den Menschen zu verteilen, oder aber sinnvoll zu investieren, um Einiges leichter.

Was passiert, wenn die wirtschaftliche Situation des Landes sich verschlechtert, wird die Maßnahme dann in Frage gestellt?

Sollten die finanziellen Mittel des Staates knapper werden, käme es ohnehin zu einer generellen Diskussion über die Budgeteinteilung. In dem Fall kann man aber davon ausgehen, dass es bei den Investitionen in die Mobilität nicht zu Einschnitten kommen wird.

Inwiefern wirkt sich die Maßnahme auf die Grenzgänger aus?

Was den Einfluss dieser Maßnahme auf den grenzübergreifenden Transport angeht, so wurden nach Absprache mit den benachbarten Verkehrsnetzen SNCB, DB und SNCF die Preise

gesenkt. Beim RGTR-Busnetz werden die Preise der „RegioZone“ ebenfalls gesenkt. Von der neuen Maßnahme sollen also nicht nur die Einwohner profitieren, sondern auch die Grenzgänger.

Wieso wurden grenznahe Haltestellen in Frankreich, Deutschland und Belgien nicht in die nationale Tarifzone aufgenommen?

Da der Gratistransport sich auf das luxemburgische ÖPNV-Streckennetz beschränkt, wird der RegioZone-Tarif vom 1.3.2020 an ab dem Grenzübergang fällig, auch wenn der Grenzzort auf sehr kurzer Distanz zu Luxemburg liegt. Diese „Extreme“ würde es aber immer geben, egal wo dann gegebenenfalls (und mehr oder weniger willkürlich) eine künstliche Grenze gezogen würde. Eine Ausweitung auf Haltestellen in Grenznähe wird grundsätzlich ausgeschlossen, mit Ausnahme von Zugfahrten ab einem der drei Bahnhöfe, die von den CFL betrieben werden, Audun-le-Tiche (F), Athus (B) und Volmerange-les-Mines (F).

Werden die Grenzgänger nicht die Grenzdörfer zaparken, um ab dort kostenlos mit dem ÖPNV weiterzufahren?

Wir werden die Situation beobachten und nach einem Jahr, also im März 2021, Bilanz ziehen. Des Weiteren werden die Gemeinden dissuasive Maßnahmen ergreifen, wie z.B. Anliegerparkplätze. Dies ist auch heute schon der Fall, da die Luxemburger Tarife immer sehr niedrig waren.

Wie wird ein eventueller Passagierzuwachs gemessen?

In der Tram werden heute schon elektronische kompilierte Zählungen auf monatlicher Basis getätigt. Das ist in den Bussen und Zügen momentan noch nicht flächendeckend der Fall; neues Rollmaterial wird aber digital so ausgestattet sein, dass Zählungen in den nächsten Jahren möglich sein werden.

Momentaufnahmen (z.B. gestern um 08.00 Uhr im Vergleich mit heute um 08.00 Uhr) sind unzuverlässig, da viele verschiedene Faktoren eine Rolle spielen: Wetter, Stau, Stornierung von Zügen aus dem Ausland, usw.).

Ein jährliches globales Monitoring (nächster Termin: März 2021) ist vorgesehen.

Das Transportsystem ist jetzt bereits überlastet, was passiert wenn noch mehr Nutzer dazukommen?

Wir gehen davon aus, dass die Mobilitätsbedürfnisse bis 2025 um 20% steigen werden. Durch einen kontinuierlichen Ausbau des öffentlichen Transports sollten wir diesen Zuwachs bewältigen können. Beispiele: im Dezember fährt die Tram bis zum Zentralbahnhof, das regionale Busnetz ist bis 2021 komplett reformiert und wird das dichteste Europas sein. All diese Verbesserungen motivieren Menschen, auf den öffentlichen Transport umzusteigen.

Welche sind die zukünftigen Aufgaben des Zugpersonals, wenn die Ticketkontrolle wegfällt?

Der Aufgabenbereich des Begleitpersonals in den Zügen und des Führungspersonals wird, hinsichtlich der Ordnung und Sicherheit in den Zügen, Trams und Bussen, angepasst und erweitert, um einen verbesserten Service und Informationsfluss zu garantieren.

Dies gilt auch für das Personal, welches im Verkauf tätig ist. Im Hauptbahnhof in Luxemburg-Stadt sowie Esch/Belval werden weiterhin Tickets an den CFL-Schaltern verkauft. Acht kleinere Verkaufsstellen der Bahn werden geschlossen, zwei weitere jeweils durch Drittanbieter betrieben. Wenn der Schalter in einem Bahnhof wegfällt, steht ein CFL-Mitarbeiter beratend zur Verfügung.

Warum wurde die erste Klasse im Zug beibehalten?

Die unterschiedlichen Zugklassen (1. Klasse und 2. Klasse) werden beibehalten. Ziel ist es, einem Großteil der 1. Klasse-Kunden weiterhin den gewünschten Service zu bieten. Die 1. Klasse wird nach wie vor kostenpflichtig sein (aktueller Jahrestarif bei 660€, also 75€ pro Monat) und die Infrastruktur, also die Einteilung der Wagen, wird beibehalten. Dies gilt auch für grenzübergreifende Abonnemente.

Wie ist der Respekt vor dem Rollmaterial (Busse, Züge, Tram) gewährleistet, wenn der Transport kostenfrei ist?

Das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten hat die gesetzlichen Grundlagen für ein entsprechendes Verhalten der Nutzer in den öffentlichen Verkehrsmitteln überprüft und

angepasst (Bedingungen, Strafen, ...). Die Bestimmungen über die Ordnung und Sicherheit in den öffentlichen Verkehrsmitteln dienen insbesondere dazu, rechtswidrigen Nutzern den Zugang zu oder den Aufenthalt in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbieten, um Missbräuchen entgegenzuwirken. Jeder Fahrgast muss einen gültigen Personalausweis oder Pass vorzeigen können und kann jederzeit aus dem öffentlichen Transport ausgeschlossen werden. Es gibt außerdem Überlegungen, die Sanktionen bei Fehlverhalten zu erhöhen und Polizeibeamte auch im öffentlichen Transport einzusetzen.

Was passiert mit den Ticketautomaten?

Die Verkaufsautomaten / Entwertungsgeräte auf den Zugbahnsteigen bleiben erhalten und das Angebot wird ausgebaut. Die bisher aufgebauten Automaten der Tramlinie werden ab Mitte März abgebaut.

Wozu dient die mKaat nach dem 1. März 2020?

Fahrscheine für die erste Klasse sowie Zug- und Busfahrten im Grenzgebiet können weiter über die mKaat bezahlt werden. Dazu kommen Verkehrsdienstleistungen wie der Zugang zum P+R Belval und allen anderen zukünftigen P+R, die mBox (gesicherte Fahrradboxen) und die elektrischen Ladestationen Chargy für Elektroautos. Des Weiteren gilt die mKaat für das Carsharingangebot der Bahn Flex, sowie das Fahrradleihsystem Vél'OK im Süden des Landes.

Was ändert bei den „cartes de priorité et d'invalidité“?

Diese Karten behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Alle Vorteile der Karten bleiben erhalten, bis auf den Zugang zum Adapto-Dienst, welcher neu geregelt wurde.

Werden nicht gebrauchte Fahrscheine zurückerstattet?

Die Rückerstattung nicht gebrauchter Fahrscheine ist nicht vorgesehen.



Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
DANY FRANK
Communication et relations publiques
Tél. (+ 352) 247-83336/84406
GSM (+ 352) 621 173319
danielle.frank@tp.etat.lu