



FAQ

Kostenloser öffentlicher Transport seit 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 Koalitionsparteien, die seit Oktober 2018 die Regierung bilden. Die Maßnahme wurde dementsprechend im Regierungsprogramm aufgenommen und anschließend 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. Des Weiteren bietet das Thema einen guten Rahmen, das Augenmerk auf die multimodale Strategie Modu 2.0 zu richten.

Welche Mehrausgaben für den ÖPNV entstanden durch den Einnahme-Wegfall?

Vorher betrug die Einnahmen des ÖPNV durch Ticketverkauf in Luxemburg jährlich 41 Millionen €. Das waren etwa 8 % der jährlichen Gesamtkosten, die sich auf über 500 Millionen € beliefen. Diese sind also ab März 2020 weggefallen. In Anbetracht der Summen, die in andere Bereiche, z.B. Infrastrukturen, investiert werden, ist dieser Betrag eher gering und machte es Luxemburg einfacher als anderen Ländern, die Maßnahme umzusetzen. Der Wegfall der Einnahmen ist im Staatshaushalt vorgesehen und wird wie alle anderen Leistungen auch, durch Steuergelder finanziert.

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

Luxemburg entspricht flächenmäßig gesehen in der Tat eher einem größeren Ballungsgebiet. Dies machte den Entscheidungsprozess hinsichtlich der Verteilung und der sinnvollen Investition der Mittel um Einiges leichter.

Handelt es sich um eine dauerhafte Maßnahme oder könnte sie irgendwann in Frage gestellt werden?

Es handelt sich um eine dauerhafte Maßnahme. Natürlich muss der Betrieb des öffentlichen Transports finanziert werden; dies geschieht durch Steuergelder.

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 wurden die Preise der „RegioZone“ ebenfalls nach unten angepasst. Von der neuen Maßnahme profitieren also nicht nur Einwohner, sondern auch Grenzgänger und Touristen.

Wie wird ein eventueller Passagierzuwachs gemessen?

In der Tram werden heute schon elektronische kompilierte Zählungen auf täglicher/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 zu heute um 08.00 Uhr) sind unzuverlässig, da viele verschiedene Faktoren eine Rolle spielen: Wetter, Stau, Ausfall von Zügen aus dem Ausland, usw.). Ein jährliches globales Monitoring (nächster Termin: März 2022) ist vorgesehen.

Wie hoch sind die Passagierzahlen seit der Einführung des kostenlosen ÖPNV?

Der erste Covid-19-Fall in Luxemburg wurde am Tag vor der Einführung des kostenlosen ÖPNV festgestellt. Seitdem leben wir in einer sehr besonderen Zeit, auch in Bezug auf die Mobilität (Lockdown, Homeoffice, Lockdown light im Wechsel...). Es ist daher sehr schwierig, eine verlässliche Aussage zu machen. In Bezug auf den motorisierten Verkehr in der Hauptstadt sind wir jedoch stolz darauf, mitteilen zu können, dass insgesamt 1.900 Busfahrten pro Tag eliminiert und durch die Inbetriebnahme des neuen Straßenbahnabschnitts auf derselben Strecke im Herzen der Stadt ersetzt wurden. Die Straßenbahn, eines der Vorzeigeprojekte der Mobilitätsstrategie, entlastet daher die Innenstadt erheblich und trägt dazu bei, die Stadt den Bürgern zurückzugeben und die Lebensqualität zu verbessern. Gleichzeitig erlebt das Radfahren in Luxemburg eine echte Renaissance. Ein jährliches globales Monitoring (nächster Termin: März 2022) ist vorgesehen.

Das Transportsystem ist bereits jetzt überlastet, was passiert, wenn nach der Covid-Krise 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: Seit Dezember 2020 fährt die Tram bis zum Hauptbahnhof, das regionale Busnetz ist bis 2022 komplett reformiert und wird das dichteste Europas sein. Im Schienenbereich werden unzählige Ausbau- und Modernisierungsarbeiten umgesetzt. All diese Verbesserungen motivieren Menschen, verstärkt auf den öffentlichen Transport umzusteigen.

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

Da der Gratistransport für das luxemburgische ÖPNV-Streckennetz gilt, wurde der RegioZone-Tarif vom 1.3.2020 an ab der Grenze fällig, auch wenn der Grenzort sehr nah an 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.

Parken die Grenzgänger nicht die Grenzdörfer zu, um ab dort kostenlos mit dem ÖPNV weiterzufahren?

Wir haben die Situation genauestens beobachtet und haben keine einschlägige Entwicklung beobachten können. Des Weiteren haben die Gemeinden dissuasive Maßnahmen ergriffen, wie z.B. Anliegerparkplätze. Das war auch vorher schon der Fall, da die Luxemburger Tarife immer sehr niedrig waren.

Welche sind die jetzigen Aufgaben des Zugpersonals, nachdem die Ticketkontrolle weggefallen ist?

Der Aufgabenbereich des Begleitpersonals in den Zügen und des Führungspersonals wurde, hinsichtlich der Ordnung und Sicherheit in den Zügen, Trambahnen und Bussen, angepasst und erweitert, um einen verbesserten Service und Informationsfluss zu gewährleisten. Dies gilt auch für das Personal, welches im Verkauf tätig ist. Im Hauptbahnhof in Luxemburg-Stadt sowie in Belval-Universität werden weiterhin Tickets an den CFL-Schaltern verkauft. Acht kleinere Verkaufsstellen der Bahn wurden geschlossen. Die neue Organisation erlaubt es dem Personal, dem Kunden einen noch persönlicheren Service sowie Hilfestellung durch eine verstärkte Präsenz zu bieten.

Warum wurde die erste Klasse im Zug beibehalten?

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

Gehen die Fahrgäste weniger respektvoll mit dem Rollmaterial (Busse, Züge, Tram) um, seit der Transport kostenfrei ist? Wurden Sachbeschädigungen beobachtet?

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 Straftaten zu verhindern. Jeder Fahrgast muss einen gültigen Personalausweis oder Pass vorzeigen können und kann jederzeit aus dem öffentlichen Transport ausgeschlossen werden. Dadurch dass es nicht zu einem Personalabbau, sondern im Gegenteil eher zu einer personellen Verstärkung kam, konnten eventuelle Probleme von vornherein vermieden werden.

Was passierte mit den Ticketautomaten?

Die Verkaufsautomaten/Entwertungsgeräte auf den

Zugbahnsteigen blieben erhalten und das Angebot wurde ausgebaut. Die bisher aufgebauten Automaten entlang der Tramlinie wurden ab Mitte März abmontiert.

Wozu dient die mKart seit dem 1. März 2020?

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

Wurden nicht verwendete Fahrscheine zurückerstattet?

Die Rückerstattung nicht gebrauchter Fahrscheine war nicht vorgesehen.

Haben andere Städte oder sogar Länder Interesse an der Maßnahme gezeigt?

Mehrere mittelgroße oder große Städte haben Interesse an der Umsetzung und den Erfahrungswerten gezeigt. Des Weiteren gab es ein sehr starkes, weltweites Interesse seitens der Medien mit vielen Interviewanfragen. Auch wird der Vizepremierminister, Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten, François Bausch, zu internationalen Mobilitätskongressen und Verkehrskonferenzen eingeladen, sei es als Hauptredner oder Teilnehmer an Rundtischgesprächen. Der Minister stellt zu solchen Anlässen Luxemburgs Mobilitätsstrategie vor. Da alle Projekte, die in der aktuellen Strategie Modu 2.0 eingeplant waren, bis 2023 umgesetzt sein werden, wird der Minister 2022 die Folgestrategie, den „Nationalen Plan für Mobilität“ vorstellen. So sollen die Mobilitätsbedürfnisse der kommenden Generationen abgedeckt werden.



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@tr.etat.lu