

Wenn der City-Bus das Auto ersetzt

Der Transport der Kinder zu den Freizeitaktivitäten oder die lästige Suche nach einem Parkplatz können anstrengend sein. Eine Alternative bieten die City- und Rufbusse im Norden des Landes

Von Nadine Schartz

Insbesondere im Norden des Landes steht der öffentliche Transport – nicht zuletzt nach dem Einsturz des Tunnels Schüttburg im August vergangenen Jahres – immer wieder in der Kritik. Doch neben den regulären RGTR-Linien, setzen zahlreiche Gemeinden auf sogenannte City- oder Rufbusse, die nach Bedarf bestellt werden können. Das Hauptziel: Den Bürgern ermöglichen, sich auch ohne Auto in den Gemeinden und darüber hinaus fortzubewegen.

In Ettelbrück können die Bürger demnach auf den Citybus „Lopert“ und die beiden Linien des Nordstadbus (115 und 116) zurückgreifen. Eingeführt wurde dieses Angebot am 1. Juni 1996, um den Bürgern den Alltag zu erleichtern. Und in der Tat scheint dieser Plan aufzugehen. Gerade in der Woche wird der Bus gut genutzt. „Morgens fahren hauptsächlich viele Schüler mit“, erklärt der Busfahrer auf Nachfrage des „Luxemburger Wort“. Insgesamt aber seien bei den Kunden alle Altersklassen vertreten. Oft würde der Bus dabei nur für kurze Strecken genommen, meint er. Auch an diesem Tag steigt eine ältere Dame an der Haltestelle „Croisement Petry“ ein, um an der nächsten Haltestelle beim Ein-



120 Personen werden täglich in Wiltz befördert.
Foto: Caroline Martin/
Gemeinde Wiltz

Die Initiative kam von Müttern, die ihre Nachmittage damit verbrachten, ihre Kinder von Hobby zu Hobby zu transportieren.

Pit Winandy, Generaldirektor der Beschäftigungsinitiative

kaufszentrum wieder aussteigen. Vollgepackt mit ihren Einkäufen betritt dort eine andere Frau den Bus. Einige Meter weiter – die Route führt über die Rue de Bastogne – drückt sie bereits den „Stop“-Knopf. „Für mich ist das perfekt. So brauche ich meine Tüten nicht den Berg hochzuschleppen“, lacht sie.

Die Kundin am Nebensitz hat nach der Arbeit ebenfalls ihre Einkäufe erledigt und ist unterwegs in Richtung Cité Patton. „Durch den Bus kann ich mein Auto zu Hause stehen lassen, kann mich aber trotzdem problemlos in der Stadt fortbewegen“, meint sie.

Der City-Bus pendelt zwischen 5.50 Uhr und 20 Uhr durch die Stadt. Dabei wurde die Linie auch an die Ankünfte und Abfahrten der Züge am Bahnhof angepasst. Allerdings ist auf dem Fahrplan in fetten Lettern vermerkt, dass der Bus ab 16.30 Uhr maximal fünf Minuten auf verspätete Züge wartet.

Der Nordstad-Bus hingegen fährt auch andere Gemeinden an. Während die Linie 115 von Ettelbrück über Schieren nach Colmar-Berg fährt, pendelt die Linie 116 zwischen Moestroff über Gilsdorf bis hin nach Ettelbrück und Warlen.

120 Fahrgäste nutzen täglich den Wiltzer City-Bus

In Wiltz wurde der City-Bus bereits 1997 eingeführt und wird, nach den Aussagen des Verantwortlichen des City-Marketings, Ben Majerus, gut angenommen. Der Bus fährt von montags bis freitags mit vier Linien, am Samstag reicht eine Linie. Seit der Fahrplan im Jahr 2019 überarbeitet wurde, werden die Haltestellen im Stadtzentrum im Halbstundentakt angefahren, jene außerhalb im Stundentakt. Um die Mobilität über die kommunalen Grenzen hinaus zu verbessern, ist der Fahrplan auf die Ankünfte und Abfahrten der Züge am Wiltzer Bahnhof abgestimmt.

„Die Kunden sind gemischten Alters, von jung bis alt – abhängig von der Tageszeit“, erklärt Majerus. So würde das Angebot etwa von Jugendlichen für die Fahrt zur Schule, von Personen, die sich auf die Arbeitsstelle oder

auf den Bahnhof begeben wollen oder von Senioren in Anspruch genommen werden. „Besonders genutzt wird der Bus für Fahrten in die Oberstadt, zum Bahnhof oder zu den Sportinfrastrukturen in Wegdichen“, gibt er zu verstehen. Schätzungsweise 120 Personen werden so täglich transportiert.

Klar ist aber, dass dieses Angebot der Gemeinde viel Geld kostet. „Dadurch, dass der öffentliche Transport, und damit auch der City-Bus, kostenlos ist, ist dieser Dienst nicht kostendeckend“, so Majerus. Insgesamt sind im Budget der Gemeinde Wiltz allein dafür 700 000 Euro pro Jahr vorgesehen.

Und doch soll das Angebot noch verbessert werden. Bereits im vergangenen Jahr wurden die Fahrzeiten des City-Busses bei größeren Veranstaltungen in der Ortschaft verlängert beziehungsweise zusätzliche Pendelbusse zu den Park&Ride-Plätzen und den Nachbardörfern organisiert. „Dies soll auch im laufenden Jahr systematisch umgesetzt werden, damit die Bürger nicht mit dem Auto bis zum Veranstaltungsort kommen“, unterstreicht Majerus.

Im Hinblick auf die geplanten Wohnbauprojekte „Op Heidert“ und „Wunne mat der Wooltz“ dürfte auch der Fahrplan erweitert werden.

Von einem Bus für 60 Gemeinden bis zu 50 Bussen mit 120 Fahrern

Klein angefangen wurde auch mit dem Bummelbus des Forum pour l'emploi, der seinen Hauptsitz in Diekirch hat. „Der Bummelbus ist ein bedarfsorientierter, kollektiver Transportdienst von Tür zu Tür, der den öffentlichen und privaten Verkehr ergänzt. Der Bummelbus-Service wird von den Partnergemeinden vereinbart und verpflichtet sich, Kunden, die in einem bestimmten Gebiet reisen, effizient zusammenzubringen, um die Verkehrsüberlastung und den ökologischen Fußabdruck zu verringern“, heißt es auf der Internetseite des Dienstes.

Die Idee für die Schaffung des Bummelbusses stammt jedoch nicht aus den Köpfen

einiger Politiker. „Die Initiative dafür kam von einigen Müttern, welche die Nachmittage damit verbrachten, ihre Kinder von Hobby zu Hobby zu transportieren, dies dann auch noch in unterschiedlichen Dörfern“, erklärt der Generaldirektor der Beschäftigungsinitiative, Pit Winandy.

Als der Dienst im Jahr 2001 ins Leben gerufen wurde, startete man mit drei Partnergemeinden und einem Bus. „Damals blieb der Fahrer auch schon mal unterwegs stehen, um für den Kunden ein Brot beim Bäcker zu kaufen“, lacht er. Heute ist aus dem kleinen Dienst ein Großbetrieb mit 50 Bussen und 120 Fahrern, die zwischen 6 Uhr und 22 Uhr in drei Schichten arbeiten, geworden. 45 Gemeinden beteiligen sich finanziell daran, insgesamt 60 Gemeinden aus dem Norden des Landes – aber auch einige Gemeinden aus dem Zentrum und dem Osten – werden angefahren. Im April steigt auch Junglinster als Partner ein.

Damals wie heute funktioniert der Dienst als Rufbus. Die Kunden müssen die Fahrt im Voraus reservieren. Um die Buchungen zu vereinfachen, sind diese seit Kurzem über eine App möglich.

Obwohl der Bummelbus – anders als die innerstädtischen Pendelbusse – kostenpflichtig ist, ist die Nachfrage groß. „Im Durchschnitt werden täglich 700 Personen transportiert“, erklärt Pit Winandy. Den höchsten Anteil der Fahrgäste bilden dabei die Jugendlichen. Dabei stehe nach wie vor der Transport zu den Musikschulen, Sportvereinen oder sonstigen Freizeitaktivitäten hoch im Kurs.

Im Gegensatz zu den anderen Rufbussen hat der Bummelbus eine zusätzliche Funktion. „Als Beschäftigungsinitiative bilden wir die Busfahrer auch aus, sodass sie später auf dem Arbeitsmarkt integriert werden können“, sagt Winandy. Im Hinblick auf den Mangel von Busfahrern, der auch immer wieder von Mobilitätsminister François Bausch (Déi Gréng) thematisiert wird, hätten die ausgebildeten Fahrer des Forum de l'emploi gute Chancen, schnell eine Stelle zu finden, so der Direktor.

Der Bummelbus ist ein bedarfsorientierter Transportdienst von Tür zu Tür, der den öffentlichen und privaten Verkehr ergänzt.



Dem Bummelbus haben sich derzeit 45 Gemeinden angeschlossen.

Foto: Nadine Schartz