



Mobilität in der Großregion

Ausblick 2030

Experten im Streitgespräch

Eine Veranstaltung der Green European Foundation mit Unterstützung der Gréng Stéftung Lëtzebuerg, gefördert mit Geldern des EU Parlaments

Luxemburg, den 29. Juli 2010

Die Teilnehmer: Zu dem internen Streitgespräch hatte die *Gréng Stéftung Lëtzebuerg* Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler (CSV) und den grünen Abgeordneten und Schöffen der Stadt Luxemburg François Bausch eingeladen.

1. Welches Mobilitätskonzept bis 2030?

Für Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler ist **der grenzüberschreitende Verkehr in der Großregion aus luxemburgischer Perspektive die hauptsächliche Herausforderung** im Bereich Mobilität. Allein aus Frankreich pendeln etwa 70.000 Menschen zu ihrem Arbeitsplatz in Luxemburg und der Modal Split fällt im grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen heute noch ungünstiger für die öffentlichen Transportmittel aus, als im nationalen – „wo wir ebenfalls noch weit von unserer bescheidenen Zielmarke von 25 Prozent entfernt sind“, stellt der Minister fest.

François Bausch äußert dazu grundsätzliche Bedenken: „**Ein Anteil von 75 Prozent Individualverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen ist in jeder Hinsicht unzureichend – sei dies aus Klimaschutz erwägungen, wegen der Preisentwicklung bei den fossilen Energieträgern, oder aus Sorge um die Lebensqualität der Menschen.** Auch wenn wir das Ziel von 25 Prozent öffentlicher Verkehr schon seit 15 Jahren mit uns herum schleppen und noch immer weit davon entfernt sind, halte ich es für sinnvoll politischen Willen zu zeigen und kurzfristig einen noch größeren Sprung zu wagen – klima- und energiepolitisch sind wir dazu ohnehin gezwungen.“ Auch wenn große Innovationssprünge bei der Elektromobilität gemacht würden, wäre es, so Bausch, endlich an der Zeit den öffentlichen Raum nicht mehr allein für Autos sondern im Interesse der Menschen zu gestalten. Er fordert daher, „überflüssiges“ Autofahren möglichst schnell, möglichst unattraktiv zu machen, denn „auch wenn es bis 2030 ein traumhaftes Angebot im öffentlichen Transport gibt, ist der Reiz weiterhin groß, dennoch das Auto zu benutzen. Wir sollten daher darüber nachdenken, wie wir hier die Belastung verstärken und am sinnvollsten erscheint mir dafür ein **Straßenmautsystem**, das für den urbanen Raum und die Transitautobahnen gilt.“

Der Nachhaltigkeitsminister teilt diese Forderung aus zweierlei Gründen nicht. Erstens habe sich für ihn die Mautfrage immer in einem europäischen Kontext gestellt – „mit der Eurovignette gibt es eine europaweite Maut ja jetzt auch schon für LKWs. Und die Debatte um eine PKW-Maut nähert sich mit schnellen Schritten. Luxemburg ist ohnehin viel zu klein, als dass sich für den Transitverkehr ein eigenes Mautsystem lohnen würde.“ Zweitens teilt er nicht die Ambition des grünen Abgeordneten, das Autofahren besonders unattraktiv zu machen. Claude Wiseler hält einen Modal Split von 75 Prozent Individualverkehr für ein sinnvolles Ziel, „und für diese Menschen möchte ich auch ein gutes Angebot ohne ewige Staus schaffen“.

Wenn schon keine zusätzliche Belastung für den Autofahrer, dann müssen in François Bauschs Augen zumindest die finanziellen Anreize weniger zugunsten der Autos ausfallen: „Ich halte es für einen unhaltbaren Zustand, dass die Verbraucher für den Kauf eines Autos mit geringem CO₂-Ausstoß einen staatlichen Zuschuss erhalten, nicht aber für den Kauf eines Fahrrads. Besonders bei **Elektorrädern, die durchaus als Ersatz für ein Auto angeschaffen werden**, wäre das sinnvoll.“ Claude Wiseler denkt hingegen, dass der Verbraucher nur selten überlegt, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen: „Im Regelfall nutzt er beides in unterschiedlichen Situationen. Sollen wir jetzt sagen, wenn jemand kein Auto kauft, bekommt er vom Staat einen Zuschuss fürs Fahrrad?“ François Bausch antwortet darauf: „Ich würde es gar nicht an Bedingungen knüpfen wollen. Es gibt Regionen in Österreich und der Schweiz, die einen solchen Zuschuss anbieten und ich finde das hat einen großen Symbolwert für eine umweltfreundliche Mobilitätspolitik.“ Die Idee hält Claude Wiseler nicht für schlecht, jedoch eher wenn es um eine **Unterstützung beim Kauf von Motorrädern mit Elektromotoren** geht, „hier sehe ich viel eher das Potential, Autos zu ersetzen“.

2. Öffentlicher Transport in der Großregion

Die derzeitige Lage ist in Claude Wiselers Augen unhaltbar. Sogar, wenn der öffentliche Transport höchst attraktiv und gratis wäre, gäbe es keine ausreichenden Kapazitäten, um wesentlich mehr Menschen zu befördern, als heute. Die Priorität für die kommenden Jahre ist für Claude Wiseler daher ein **Ausbau der Infrastrukturen**.

Als Bereich mit großer Priorität nennt er den Schienenverkehr. Hier müssten sowohl das Netz vergrößert, als auch neue Züge angeschafft werden: „Akute Mängel werden jetzt zu allererst auf der **Strecke Luxemburg-Bettemburg** behoben, wo es unbedingt einer **Doppelgleisigkeit** bedarf, damit der Takt und die Geschwindigkeit für Regionalzüge, TGV und Gütertransport endlich stimmen.“ Das gleiche gilt für die **Strecke über Kleinbettingen nach Belgien und die Petinger Strecke** – der Start dieser beiden Projekte ist im Budgetprogramm für 2013 vorgesehen. Ein Problem für den Ausbau der **Strecke nach Trier** liege derzeit auf deutscher Seite, bedauert der Minister. Hier fehlten die Mittel für den Bau einer neuen Brücke bei Igel. Er verhandele derzeit mit den zuständigen Ministerien von Bund und Land, um eine günstigere Lösung zu finden und eventuell mit einem finanziellen Beitrag aus Luxemburg die Brücke doch noch zu bauen – „schließlich ist die Strecke unsere einzige Schienenverbindung nach Osten!“ Bis 2015 könnte dann eventuell für die Pendler eine Verbindung zum Rheinlandpfalz-Takt entstehen. Ins Saarland hingegen, werde es auf absehbare Zeit keine Zugverbindung geben, dafür soll aber das Busnetz verbessert werden.

Im Mobilitätsbereich, erklärt Claude Wiseler, spielen neben diesen „harten“ dann aber auch eine ganze Reihe „weiche“ Faktoren eine wichtige Rolle. Damit meint er die Kriterien, die erfüllt sein müssen, damit jemand vom Auto auf den öffentlichen Transport umsteigt. Hier stelle sich mit Blick auf die Großregion die Frage, wie ein solch komplexes Verkehrsnetz über die Grenzen hinaus organisiert werden soll. Wichtige Anreize seien ein **umfassendes „Park&Ride“-System, freie Busspuren, eine großregionale Mobilitätszentrale** (wo bald auf einer Internetseite alle Informationen gebündelt werden) und ein **gemeinsames Tarifsystem**. Letzteres wird es ab Herbst 2010 für die Pendlerstrecken geben. Das Abonnement wird dann etwas teurer, kann aber für den grenzüberschreitenden Transport und das gesamte luxemburgische Netz benutzt werden:

„Damit beheben wir ein gravierendes Manko, das bisher darin bestand, dass, sobald man aus Luxemburg in die umliegenden Regionen fahren wollte, die Preise für die wenigen zusätzlichen Kilometer sofort unverhältnismäßig höher lagen.“ In der Folge seien nun die Großregionsnachbarn in Zugzwang, denn es müssen mehr „Park&Rides“ bei den Bahnhöfen und Busbahnhöfen in der Großregion geschaffen werden.

Beim Stichwort Intermodalität gibt François Bausch zu bedenken, dass die Akteure in der Großregion, besonders die CFL, sich mit der **Umsetzung des Konzepts** bis heute sehr schwer täten: „Wir werden den öffentlichen Transport in der Großregion nie so optimal organisieren können, dass jeder nur ein Transportmittel von seiner Haustür bis zum Arbeitsplatz braucht. **Die Übergänge müssen reibungslos funktionieren, sonst bleibt das Auto allein eine attraktive Alternative.**“ Claude Wiseler entgegnet, dass bei der Planung neuer Infrastruktur mittlerweile durchaus an die Intermodalität gedacht werde – „auch bei der CFL“. Als Beispiel nennt er den neuen Escher Bahnhof. „Wo es noch hapert“, gibt der Minister zu, „das ist bei der **Abstimmung der Fahrpläne von Zügen und Bussen**. Hier ist noch nicht ganz klar, wer sich auf wen einstellt.“

François Bausch hält zur Förderung der Intermodalität in der Großregion für notwendig, dass anstelle von Tickets für Zug, Bus und Mietfahrrad ein einziger elektronischer Fahrausweis existiert. Genauso müsste es ein großregionales, intermodal ausgerichtetes Leitsystem geben, das jeder Passagier auch vom Laptop oder dem Handy aus konsultieren kann. Als Beleg für die technische Machbarkeit nennt er JCDécaux, der das Mietfahrssystem in der Stadt Luxemburg bereitstellt und bestätigt habe, das Abo für ein Mietfahrrad in Luxemburg, Brüssel oder Paris auch auf den elektronischen Fahrausweis „Ego“ zu laden – „solche Lösungen sind logistisch häufig sehr einfach, sie müssten dann nur auch politisch beschlossen werden“.

3. Politikgestaltung in der Großregion

Claude Wiseler hält aufgrund seiner Erfahrung als Nachhaltigkeitsminister die sogenannten „SMOT“ (**Schéma de mobilité transfrontalière**) zur tagtäglichen Absprache von Detailfragen mit den Nachbarn in der Großregion für den besten **Kooperationsrahmen**: „Hier können wir mit den zuständigen Stellen in den einzelnen Nachbarländern pragmatisch und praxisbezogen zusammenzuarbeiten.“ Diese flexible Struktur, in der vor allem luxemburgische Akteure auf die Vertreter der anderen Regionen zugingen, berücksichtige, dass **Luxemburg als Zentrum der Großregion ein anderes Interesse am Ausbau der öffentlichen Mobilität habe, als die anderen Regionen**. Das Resultat ist seiner Meinung nach besser, „wenn wir die jeweiligen Gesprächspartner aufsuchen, als wenn eine ständige institutionelle Plattform geschaffen wird“. Schließlich seien die Regionen stets in einem größeren politischen Kontext zu sehen, weil sie keine Nationalstaaten sind, wie Luxemburg: „Mal reicht eine Absprache mit einem Bürgermeister, Mal können wir nur etwas erreichen, wenn wir mit den Ministern in der Hauptstadt verhandeln. **Wenn wir jetzt alle bitten würden, sich für eine Großregionsmobilitätspolitik regelmäßig an einen Tisch zu setzen, wären erstens viel zu viele Personen anwesend. Zweitens würde nicht selten ein Kompetenzgerangel zwischen den Vertretern verschiedener Ebenen die Zusammenarbeit behindern.** Unser Vorteil ist momentan ja, dass wir diese Vertreter einzeln ansprechen können und wir ernst genommen werden, weil Luxemburg immer auf Ministerebene verhandeln kann.“ **Bei der gemeinsamen Politikgestaltung reichten Koordination und gemeinsame Abmachungen auch nicht immer aus.** Der Minister nennt ein Beispiel aus dem Bereich der Landesplanung, die den maßgeblichen Kontext für Mobilitätskonzepte darstellt: „Die Planung von Belval läuft seit etwa 10 Jahren in Konzertierung mit den zuständigen Stellen in Frankreich. Unter anderem wurden auch Daten festgelegt, wann welche Projektetappen fertig gestellt sein sollen. Wenn man jetzt in Belval im obersten Stockwerk des Turms steht, sieht man aber, dass die Arbeiten auf französischer Seite deutlich weniger fortgeschritten sind – die Autobahnverbindung bei Micheville wird dort nicht pünktlich fertig.“ Dabei habe es sowohl einen Vertrag gegeben, als auch Arbeitsgruppen, welche die grenzüberschreitende Koordination begleiteten – „letztlich haben wir es aber mit zwei souveränen Staaten zu tun, deren Politik nach einer jeweils eigenen

Logik verläuft. Und **in Frankreich hatte das Autobahnprojekt keine Priorität**. Erst nach dem Besuch von Präsident Sarkozy in Luxemburg konnte in der Sache wirklich was bewegt werden.“

4. Der europäische Kontext

Die Bemühungen um eine **Vereinheitlichung der Verkehrssysteme im öffentlichen Transport** innerhalb der Großregion sind besonders im Schienenverkehr in einem breiteren, europäischen Kontext zu verstehen. Vor welchen praktischen Problemen die politischen Entscheidungsträger gelegentlich stehen, schildert Claude Wiseler am Beispiel der geplanten Zugverbindung zwischen den europäischen Hauptstädten Straßburg, Luxemburg und Brüssel. Bei der Verbindung von verschiedenen nationalen Eisenbahnsystemen gebe es gravierende technische Hindernisse: „Einen Pendolino könnten wir zwar in Belgien und Luxemburg einsetzen, aber nicht in Frankreich. Für einen TGV müssen dann in Luxemburg und Belgien noch Anpassungen stattfinden.“ In dem Bereich versuche die **Europäische Kommission** auf europäischer Ebene für eine stärkere Vereinheitlichung zu sorgen, damit Zugstrecken ganz Europa durchqueren können – jetzt vor allem auch in die neuen Mitgliedstaaten. Durch Luxemburg verläuft eine solche Strecke für Güterzüge (jene von Rotterdam über Bettemburg nach Frankreich) „und **das hat uns dazu bewegt das europäische Sicherheitssystem ECTS einzuführen**. Andere Länder zögern noch, denn sie haben eigene Produkte hinter denen eine Industrie steht, das Problem stellt sich in Luxemburg nicht.“

Ein anderer Einfluss der europäischen Politik ist die **Liberalisierung der Eisenbahnnetze**, an der, so François Bausch, viel kritisiert werden könne. Aber einen Vorteil habe sie: „**Die CFL kann dann auch ins Ausland fahren**. Schließlich ist es nachvollziehbar dass beispielsweise eine Region Lothringen sich nicht den Kopf zerbricht, wie sie die Leute nach Luxemburg kriegen soll – wissend, dass Luxemburg von den Pendlern wirtschaftlich weitaus mehr profitiert als die jeweilige Heimatregion. Wir sollten also eher umgedreht denken und ab 2012 eigene Verbindungen in die Großregion anbieten.“ Claude Wiseler verweist auf mögliche **negative Nebeneffekte**: „Wenn es in der EU zu einer stärkeren Vereinheitlichung der Schienensysteme kommt, müssen wir uns aber auch davor wappnen, dass nicht plötzlich eine SNCF ein billigeres Angebot auf finanziell attraktiven Strecken in Luxemburg bringt. Dem können wir uns nur stellen, indem wir mit der **CFL für ein wettbewerbsfähig, qualitativ hochwertiges Angebot sorgen**.“ Protektionismus sei keine Option und der einzig gangbare Weg also, das beste Angebot zu haben – „wenn die Liberalisierung den Effekt hätte, wäre sie äußerst positiv. Leider ist das nicht selbstverständlich.“ François Bausch zeigt sich dem Einwand gegenüber unbesorgt: „Wenn man sich in Europa umschaue, sind die zwei effizientesten Eisenbahnbetriebe in Deutschland und der Schweiz und beide sind privatisiert. Das negative Gegenbeispiel ist England, aber hier wurde einfach alles zerschlagen – das ist aber nicht nötig: Die Schweizer Bahn gehört zu 100 Prozent dem Staat, ist aber privatrechtlich organisiert.“

Luxemburg, den 29. Juli 2010