

„Große Region auf kleiner Spur“

2030, Stau – ewiges Pendlerschicksal ?

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

Luxemburg, den 5. Oktober 2010

Die Teilnehmer:

Claude Wiseler, Verkehrsminister Luxemburg (CSV)

François Bausch, Verkehrsschöffe LuxCity (déi Gréng)

Prof. Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler an der Uni Trier

Guy Harau, Referent für grenzüberschreitende Mobilität des Conseil Régional de Lorraine (Les Verts/Europe Ecologie)

Daniel Béguin, Vize-Präsident des Conseil Régional de Lorraine (Les Verts/Europe Ecologie)

Xavier Georges, Berater im wallonischen Mobilitäts-Ministerium

Ekkehart Schmidt-Fink, ÖPNV-Nutzer Großregion

1. Der europäische Kontext

Heiner Monheim gibt zu bedenken, dass es 1910 in einem nicht vereinigten Europa mehr grenzüberschreitende Zugverbindungen aus Luxemburg in die Großregion gab als heute. Eine häufig genannte Erklärung für den mangelnden Fortschritt sei **ein Konflikt in der europäischen Verkehrspolitik, die sich zu sehr auf den Bau „magistraler“, transeuropäischer Netze (seien dies Autobahnen oder Schienenstrecken) konzentriert** – sehr zum Nachteil der regionalen Netze, der „Euregios“. „Dabei ist deren Bedeutung riesig: **80 Prozent aller grenzüberschreitenden Personen- und Gütermobilität ist Nahverkehr!** Und hier ist auch der Stau. Es gibt kein europäisches Investitionsprogramm für kleine Grenzverkehre und das europäische Parlament nimmt diese „Kleinigkeiten“ nicht wirklich ernst, weil es sich auf die großen Korridore fixiert.“ Das fände seine Entsprechung in der nationalen Verkehrspolitik, wo Großprojekte und Großinvestitionen Priorität haben.

Daniel Béguin teilt die Sicht Heiner Monheims: „Der Conseil Régional der Lorraine war bei den Planungen der Trasse nach Budapest über das ‚TGV Est‘-Projekt beteiligt. Die Teilnahme am Bau der Strecke **reduziert natürlich die finanziellen Mittel die wir für regionsinterne und großregionale Projekte zur Verfügung haben.**“

Auch Claude Wiseler gibt Heiner Monheim Recht: „Die EU setzt ihre Prioritäten bei den großen transeuropäischen Achsen, das ist klar.“ Das impliziere aber nicht, dass die EU regionale Projekte verhindern wolle, sondern lediglich, dass sie dafür keine zusätzliche Unterstützung biete.

2. Mobilitätsprojekte in der Großregion

Die französische Perspektive

Daniel Béguin macht auf die spezifisch französischen, administrativen Hindernisse für großregionale Mobilitätsprojekte aufmerksam: „**Möchten wir mit Luxemburg als einem souveränen Staat Entscheidungen treffen, müssen wir unser Außenministerium als Vermittler einschalten und haben dann selber wenig Einfluss auf die Verhandlungen.**“

Da Lothringen weder Bauherr sei, noch Besitzer der Schienen und der Bahnhöfe, seien viele Entscheidungen extrem langwierig. Stets müssten die öffentliche Verwaltung des Staats, die Gemeinden und die SNCF an einem Tisch versammelt werden.

In den eigenen Kompetenzbereichen habe man aber schon viel getan: „Seit 2004 verwaltet Lothringen in eigener Verantwortung die Regionalzüge. Seither haben wir das gesamte – sehr veraltete – Material erneuert, die Fahrzeittakte erhöht und die Tarife attraktiver gestaltet.“ Bevor stünde jetzt noch der Ausbau des Schienennetzes an den Knotenpunkten Metz und Nancy: „Hier haben Güter- und Langstreckenpersonenzüge per Gesetz die Vorfahrt, weshalb große Investitionen nötig sind, um zusätzliche und schnellere regionale Verbindungen zu ermöglichen.“ Um bis 2015 die maximale Taktung zu erreichen, müsse aber auch Luxemburg seine Hausaufgaben machen und Bahnhöfe für Zwischenstationen vor Luxemburg-Hauptbahnhof bauen.

Guy Harau ergänzt, dass die Region Lothringen derzeit versucht, die „autorités organisatrices de transport“ (AOT) so zu **koordinieren, dass für mehrere Transportmittel in Lothringen und Luxemburg (Leihfahrrad, Bus, Zug, Fahrgemeinschaftsparkhaus, usw.) nur noch ein einziges Fahrticket nötig ist.**

Trotz all diesen Fortschritten gibt Béguin zu bedenken, dass **„sogar, wenn wir es schaffen, mittelfristig deren Nutzung zu optimieren: Mit den vorhandenen Infrastrukturen werden wir niemals morgens und abends gleichzeitig 150 000 innerhalb von anderthalb Stunden per Zug vom Arbeitsplatz nach Hause bringen.** Dafür bedarf es neuer Infrastrukturen, für deren Bau es derzeit weder die Mittel noch den politischen Willen gibt. **2030 wird ein Großteil der Lothringer daher immer noch das Auto nehmen.“** Bis auf weiteres seien Fahrgemeinschaften also Teil der Lösung, auch wenn der Umstieg auf den Zug das langfristige Ziel sein müsse.

Die belgische Perspektive

Xavier Georges berichtet von einer erstaunlichen Entwicklung, die derzeit in Belgien zu beobachten ist: **„Die Zahl der Fahrgäste pro Auto hat in den letzten Jahren abgenommen, weshalb immer mehr Fahrzeuge auf der Straße sind, obwohl viele Leute auf die öffentlichen Verkehrsmittel umgestiegen sind.“** Natürlich müsse das Angebot im öffentlichen Transport weiterhin ausgebaut, gleichzeitig aber auch dieser Entwicklung gegengesteuert werden, indem Fahrgemeinschaften und auch das Car-Sharing gefördert würden.

Eine ideale Lösung sei, **„wenn in Zukunft ein integrierter Mobilitätsservice erlaubt, per Handy (mit GPS-Ausstattung) einfach zwischen den verschiedenen Transportmitteln, also dem öffentlichen Verkehr, Leihfahrrädern, Car-Sharing und Mitfahrgelegenheiten, umzusteigen.“** An einem solchen Dienst arbeite man derzeit mit dem luxemburgischen Nachhaltigkeitsministerium.

Die luxemburgische Perspektive

Claude Wiseler unterstreicht, dass Luxemburg mit Frankreich und dem Conseil Régional der Lorraine ein grenzüberschreitendes Mobilitätsschema (SMOT) ausgearbeitet hat und das gleiche Verfahren auch auf belgischer und deutscher Seite anwenden möchte.

Weshalb es dennoch so aussehe, als würde nichts passieren, kann der Minister nicht nachvollziehen. „Es gibt Fortschritte! Manchmal zwar nicht in den wünschenswerten Fristen, aber dennoch geht es voran!“ **Das große Problem in Luxemburg seien die**

Hauptverkehrszeiten, da der öffentliche Verkehr simpel und einfach nicht die nötigen Kapazitäten habe, um das Fahrgastaufkommen zu bewältigen. „Daran arbeiten wir“, beteuert Claude Wiseler und nennt einige Beispiele: Die Mittel für die Verbesserung der „Eurocaprail“-Strecke zwischen Brüssel und Luxemburg würden noch diesen Oktober im Parlament besprochen und stünden dann bereit. Bis 2013 würde darüber hinaus auch ein zweites Gleis auf der Strecke über Pétange nach Frankreich und Belgien gebaut. In dem Jahr könnten voraussichtlich auch die Arbeiten an der Bettemberger Strecke beginnen: Aus zwei sollen hier vier Gleise werden.

Die Pendlerperspektive

Ekkehart Schmidt-Fink nennt sich einen „überzeugten Nicht-Autofahrer aus Klimaschutzgründen.“ Seit zweieinhalb Jahren macht er werktags die Strecke „Fahrrad-Bus-Fahrrad von Saarbrücken zu meinem Arbeitsplatz in Luxemburg-Stadt“. Er sei sehr zufrieden mit dem Bussystem, dass in diesem Zeitraum sehr stark ausgedehnt worden ist. Früher habe es nur fünf Busse gegeben, „der letzte fuhr um Viertel nach fünf. Heute fährt der Bus letzte zwei Stunden später.“ **Das Pendeln mache sogar Spaß, „besonders wenn der Bus zwischen Frisange und Hesperange an den Autos vorbei fährt.“** Trotzdem sei es insgesamt kein sehr gutes Gefühl, ein Großregionspendler zu sein, nicht nur, weil die Fahrt sehr lang ist, sondern vor allem, weil man das Gefühl habe, nicht wahrgenommen und nicht respektiert zu werden – weder von luxemburgischer noch von saarländischer Seite. „Als wäre man ein Profiteur, weil man in Luxemburg viel mehr verdient usw. Das gilt für mich gar nicht. Ich arbeite gerne hier, nicht wegen des Gehalts, sondern weil ich mein Fachwissen anwenden kann, zu einem Thema, das mich interessiert. Und damit trage ich wie jeder andere Arbeitnehmer zum Nutzen Luxemburgs und des Saarlands bei.“

Um mehr Pendler zum Umsteigen auf öffentliche Transportmittel zu bewegen, reiche es nicht, allein die Infrastrukturen zu verbessern. **„Ich fände ich es wichtig, dass man auch an die Nachfrage denkt. Nämlich die Herzen und Köpfe der Pendler, die entscheiden müssen, wie sie eigentlich fahren. Hier fehlt die Kommunikation, um die Leute von dem Irrglauben abzubringen, sie seien mit dem eigenen Auto flexibler.** Viele können von diesem Statussymbol keinen Abstand nehmen, dessen Relevanz als Problem in der ganzen Mobilitätsdebatte unterschätzt wird.“ Man müsse mit Informationskampagnen die Leute an ihrem Arbeitsplatz kontaktieren und sie zum Nachdenken bringen. Eine konkrete Idee, wie dies funktionieren könnte: Beispielsweise könnten die Firmen mit Steuererleichterungen oder ähnlichem dafür belohnt werden, wenn mehr als 20 Prozent ihrer Mitarbeiter den öffentlichen Nahverkehr nutzen.

Die akademische Perspektive

Heiner Mohnheim hat 2001 in der Zeitung „der Freitag“ geschrieben: „die Vision einer besseren Verkehrswelt darf nicht länger ängstlich als Askesemodell steinzeitlicher Mobilitätsverweigerung im ökologischen Bülberhemd daherkommen. **Verkehrswende macht Spaß, sie bringt unendlich mehr Qualität und Freiheit als unser aktuelles Auto-Frust-Modell, das vorrangig zur Vernichtung volkswirtschaftlicher Werte taugt** und als Massenmotorisierungsmodell zur Ineffizienz verdammt ist.“ Vom Moderator um eine Stellungnahme aus heutiger Sicht gebeten, antwortet er: „Diese Analyse stimmt auch heute noch und sie stimmte auch schon 1960. Nur die Notwendigkeit etwas zu ändern wird immer dringlicher. Was kann getan werden? Die Zeit der nationalen oder regionalen Großprojekte ist angesichts der wirtschaftlichen Lage vorbei. Deshalb wäre es intelligent, aus einer Infrastruktur so viel Kapazität raus zu quetschen wie möglich.“

Ein Beispiel dafür sei die Einführung von Doppelstock-Waggons bei der CFL. Was noch ausstehe, sei **eine moderne Betriebssteuerung, die eine logistisch optimale Ausnutzung des bestehenden Schienennetzes ermöglicht**. Mit kleinen Infrastrukturmaßnahmen könne viel bewegt werden: „Ist der Ausbau zur Viergleisigkeit zu teuer oder nicht möglich, weil ein paar Häuser im Weg stehen, kann es reichen, nur an einigen Stellen Ausweichmöglichkeiten zu bauen und die gleiche Kapazität kann auf zwei Gleisen bewältigt werden. Da müssen unsere Ingenieure noch etwas lernen, bisher kennen sie oft nur „Alles oder nichts“.

Schließlich müssten auch politische Prioritäten in Frage gestellt werden: „**Der Straßenbau hat einen enormen politischen Rückenwind und große Power. Dagegen zieren wir uns beim Schienenbau und stellen uns zusätzlich bei der Planung dilettantisch an, so dass die meisten Projekte nie umgesetzt werden.**“

3. Luxemburg als Knotenpunkt

François Bausch hebt die Anstrengungen der Stadt hervor, die schon vieles getan habe. Das belegten die Zahlen: 17 Prozent des Gemeindebudgets seien der Mobilität gewidmet. Und bisher benutzten schon 27 Prozent der 200 000 Menschen, die täglich in die 80 000-Einwohner-Stadt kommen, öffentliche Verkehrsmittel. Das Ziel sei, innerhalb der Stadt mindestens auf 40 Prozent zu kommen.

In Zukunft werde die Politik sich auf sechs Punkte konzentrieren: „**Die Infrastruktur, die Verbesserung des Angebots, die Intermodalität, das Car-Sharing (für das schon in einigen Monaten ein erstes Projekt umgesetzt wird), die Harmonisierung der Tarife in der Großregion, die Landesplanung und das Parkraummanagement.**“

Heiner Monheim hat Luxemburg in Sachen Mobilität und Städteplanung immer für einen interessanten, wenngleich auch tragischen Fall gehalten, „weil die ambitionierte Planung, die Luxemburg vor 20 Jahren für den „tram léger“ und eine Straßenbahn nach Karlsruhe entwickelt hat, nicht umgesetzt werden konnte. Teils, weil es ein ziemlich großes Projekt war: Schienen kosten eine Menge Geld.“ Wenn man aber addiere, was in den letzten Jahren alles in Parkraumprojekte investiert wurde, „könnte man eigentlich sagen, das hätte man machen können, man hätte das machen müssen.“

Das Bussystem transportiere zwar tatsächlich viele Menschen, enthalte aber dennoch viele Ineffizienzen: die fehlenden Busspuren und die fehlende Abstimmung zwischen den Linien. Busse seien aber ohnehin nicht die effizienteste Lösung in größeren Städten, „womit wir bei dem seit 30 Jahren ungelösten Hauptproblem der nicht gebauten S-Bahn wären.“

Luxemburg habe zudem seinen IVL entwickelt, in dem interessante Ideen beispielsweise für den Siedlungsbau formuliert wurden. Aber **im Prinzip sei der IVL nicht zu Ende** gedacht und stattdessen faule Kompromisse gemacht worden – „**aus Angst der Autoren, sich klar dazu zur Einsicht zu bekennen, dass wir in Zukunft nicht mehr so weiter machen können.**“

Das vel’oh und das von Herrn Bausch erwähnte Car-Sharing seien ein gutes Beispiel dafür, „dass wir umdenken müssen und **die Stellschraube dafür ist das Parksystem**. Anstelle von Parkraum müssen Grünanlagen geschaffen werden, die städtische Lebensqualität ungleich mehr fördern. Mit der positiven Gestaltung des öffentlichen Raums bewegt man sich **jenseits einer Politik von Zuckerbrot und Peitsche.**“

Claude Wiseler ergänzt, dass **derzeit auf den neun Hauptzugangsstraßen nach Luxemburg-Stadt Busspuren geplant werden**: „Und da wo es nicht genug Platz gibt, wird ein elektronisches System es erlauben, dass die Busse auf einer Spur zu unterschiedlichen Tageszeiten in verschiedene Richtungen fahren können.“

In Sachen Parkraummanagement gebe es derzeit ein Gesetzesprojekt, das befristete Baugenehmigungen für Parkhäuser ermöglichen soll. Diese Parkhäuser sollen für den Zeitraum errichtet werden, in dem die Intermodalität zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln noch nicht hergestellt ist. Gemeinsam mit dem Syvicol werde er in Kürze ein **Parkraummanagementsystem für das ganze Land** vorstellen. Unbefristete Park & Rides würden zudem an den Bahnhöfen in Howald, Belval und Ettelbrück entstehen, in Luxemburg-Stadt sei dies bereits geschehen.

Daniel Béguin ergänzt die Vorschläge zum Schluss noch mit einer neuen Idee: „Ich denke man sollte in Luxemburg auch über eine **Arbeitszeitflexibilisierung** nachdenken. In Zukunft wird eine Minderheit der Menschen arbeiten, während eine Mehrheit arbeitslos ist. Deshalb wäre es wichtig, wenn die Menschen sich die Arbeitsstunden teilen würden und auch verstärkt zu verschiedenen Zeiten arbeiten. Das würde das Problem der Stoßzeiten im Verkehrssystem etwas verringern.“