

REGARDS

LANDESPLANUNG

# Wachstum im Doppelpack

Richard Graf

**Das integrierte Verkehrs- und Landesplanungskonzept aus dem Jahre 2004 ist bereits vor dessen Umsetzung überholt. Das belegt eine rezente Studie, die eine Verdoppelung des Pendleraufkommens bis 2030 prophezeit.**

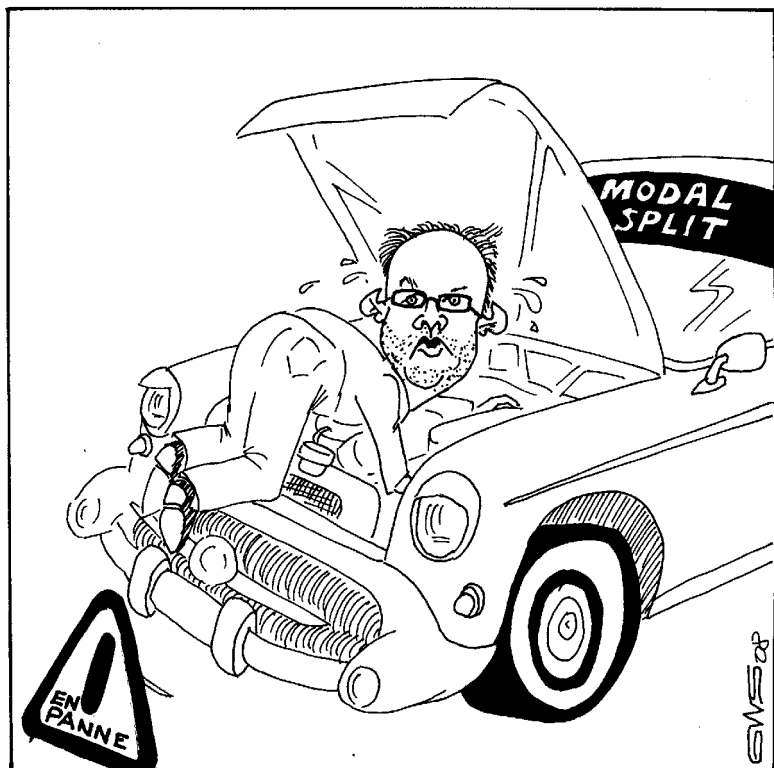
Vor rund zwei Jahren unterschrieben die Stadt Luxemburg sowie die angrenzenden Gemeinden Bartringen, Hesperingen, Leudelingen und Strassen zusammen mit dem Innenministerium eine Konvention für eine „koordinierte und integrative“ Entwicklung des Südwestens der Hauptstadt. Ganz im Sinne des integrierten Verkehrs- und Landesplanungskonzeptes (IVL) setzten sich die Protagonisten dieses regionalen Verbundes daran, diverse Studien zur weiteren Entwicklung dieser wachstumsorientierten Region in Auftrag zu geben.

Laut Informationen des Mouvement écologique traf sich am vergangenen Montag das „comité politique“ des Verbundes, um eine beim französisch-deutschen Ingenieurbüro PTV in Auftrag gegebene Studie zur potenziellen Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung zu erörtern. Ein Zwischenbericht der Studie, der dem Méco teilweise vorliegt, wurde in Anwesenheit von Vertretern der betroffenen Schöffenräte und der Minister für Bauten und Landesplanung vorgestellt. Nicht mit von der Partie war Verkehrsminister Lucien Lux, was, angesichts der Brisanz des in der Studie enthaltenen Zahlenmaterials, die Verantwortlichen der Umweltbewegung doch etwas ins Staunen versetzte.

Da am Donnerstag auch das weitere Vorgehen in Sachen IVL in der zuständigen Chamber-Kommission beraten werden sollte, sah sich die Umweltgewerkschaft gezwungen, die Eckdaten der bislang nicht öffentlich gemachten Studie bekannt zu geben. „Wir wollen, dass das weitere Vorgehen in Sachen IVL in aller Öffentlichkeit diskutiert wird“, meint dazu Blanche Weber. Die Méco-Präsidentin verlangt darüber hinaus, dass die Vorgehensweise der PTV-Studie im Südwesten der Stadt auf nationaler Ebene übernommen wird.

Die Ergebnisse der Studie sind im doppelten Sinne brisant. Zum einen machen die von PTV erstellten Wachstumsprognosen (die, anders als beim IVL, das Jahr 2030 und nicht 2020 im Visier haben) deutlich, dass die IVL-Vorgaben längst überholt sind. Zum anderen zeigt die Studie, dass selbst bei Verwirklichung sämtlicher bislang geplanten oder auch nur angedachten Investitionen im öffentlichen Nahverkehr, das anvisierte Ziel eines Modal Split mit einem 25-prozentigen Anteil an öffentlichem Verkehr bis zum Jahre 2020 in weite Ferne rückt.

Laut PTV werden vor allem die Randgemeinden um Luxemburg-Stadt sehr viel stärker wachsen als noch vor Jahren prognostiziert. Aber auch die Einwohnerzahlen der Stadt und des ganzen Landes werden um einiges höher liegen als im IVL-„Einwohnerszenario“ - der Trend zum 700.000-Einwohner-Staat zeichnet sich deutlich ab (siehe Tabelle). Eigentlich sollten laut IVL im Jahre 2020 etwa 561.000 Menschen das Land bevölkern, PTV rechnet dagegen mit



„Mam Vëlo op d'Schaff“: Nichts bleibt unversucht den ArbeitnehmerInnen den täglichen Gebrauch umweltfreundlicher Verkehrsmittel schmackhaft zu machen.

Doch steht jetzt schon fest, dass die nötigen Infrastrukturen viel zu spät fertiggestellt werden können um dem täglichen Rush entgegenzuwirken.



FOTO: WOXX

650.000 Einwohnern im Jahre 2030. Verschlimmernd kommt hinzu, dass vor Jahren diesem „Einwohner-szenario“ dem ebenfalls IVL-Konzept durchdeklinierten „Pendlerszenario“ der Vorzug gegeben wurde. Bei diesem Szenario ging man von der Hypothese aus, dass die zusätzlichen Arbeitsplätze, die in Luxemburg geschaffen würden, verstärkt von PendlerInnen aus der Grenzregion besetzt würden. Danach würde Luxemburg im Jahre 2020 sogar nur 511.000 EinwohnerInnen zählen. Nicht weiter verfolgt wurde dieses Szenario schließlich, weil seinerzeit errechnet wurde, dass das Pendleraufkommen dann auf 168.000 ansteige, was „erhöhte Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur stellen“ würde, die man zur damaligen Zeit als nicht realisierbar einstufte.

Im „Einwohnerszenario“ sollte umgekehrt dafür Sorge getragen werden, die Grenzgänger nach und nach im Lande anzusiedeln, um so die Verkehrsströme in die Großregion weniger stark anwachsen zu lassen. Nach dieser Planung sollte es 2020 nur 136.000 PendlerInnen geben. PTV stellt ernüchternd fest, dass 2007 die Zahl der Pendler bereits bei 131.000 lag und somit das für 2020 gesetzte Ziel spätestens in einem Jahr überschritten sein dürfte: über zehn Jahre früher als gedacht.

**Modal Split ade**

Fazit aus Sicht des Mouvement écologique: Sollte sich der Trend bestätigen, wird sowohl die Pendler- als auch die Einwohnerzahl nach dem je-

weils ungünstigsten Szenario anwachsen - und wahrscheinlich darüber hinaus. Die Zahl der Pendler würde sich von 2007 bis 2030 mit 254.000 Einheiten sogar fast verdoppeln.

Ausgehend von diesen Grunddaten simuliert PTV die künftige Mobilitätsentwicklung und bezieht dabei sämtliche in Planung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen mit ein, teilweise auch solche, für die derzeit noch keine gesetzlichen oder budgetären Grundsatzentscheidungen vorliegen, wie die neue Eisenbahnlinie nach Esch/Alzette oder die Zweigleisigkeit Luxemburg-Petingen. Ebenfalls einbezogen wurden die Entwicklungen, die sich aufgrund der städtischen Tramlinie und der daran angelehnten Restrukturierung der Buslinien in und um die Stadt Luxemburg ergeben.

Selbst wenn alle diese Vorhaben in den nächsten 20 Jahren realisiert würden, rückt die IVL-Vorgabe eines Modal Split mit einem 25-prozentigen Anteil an öffentlichem Verkehr in unerreichbare Ferne. In Luxemburg-Stadt sollte dieser Anteil bis 2020 sogar 40 Prozent und in den südlichen Randgemeinden 30 Prozent erreichen. Stattdessen rechnet PTV mit einer landesweiten Verbesserung von derzeit 12,8 Prozent auf lediglich 15,8 bis 2030. In Luxemburg-Stadt ließe sich der Wert von 23,5 auf 27,1 Prozent steigern - während er in den Randgemeinden des Südwestens, die das eigentliche Objekt der Studie sind, nach 11,9 Prozent im Jahre 2007 lediglich 13,8 Prozent im Jahre 2030 erreichen würde. Lediglich mit einem von PTV ebenfalls vorgeschlagenen Parkraummanagement in der Südwestregion

könnte eine zusätzliche Steigerung um weitere fünf Prozent erreicht werden - man läge damit aber immer noch weit hinter dem anvisierten Wert von 30 Prozent.

Für die Méco-Verantwortlichen liegt auf der Hand: Neben der Klärung der Grundfrage, welches Wachstum für Luxemburg angestrebt werden soll, besteht dringender Handlungsbedarf, um die bereits eingetretenen Entwicklungen überhaupt noch in den Griff zu bekommen. Die IVL Vorgaben müssen nicht nur aktualisiert, sondern auch grenzüberschreitend angelegt werden. Die Landesplanung müsse in einem „Ministère de l'Urbanisme, du développement rural et du logement“ gebündelt werden, so die Umweltgewerkschaft. In einem einheitlichen Transportministerium sollten die Kompetenzen für die infrastrukturellen Planungen und für die Mobilitätsplanung zusammengeführt werden. Dennoch zeigt sich die Umweltgewerkschaft wenig optimistisch, was die tatsächlichen Entwicklungen im Verkehrsbereich anbelangt, da viele der erwähnten Infrastrukturmaßnahmen, die längst im Bau sein müssten, noch nicht einmal die parlamentarische Hürde genommen haben. Dabei zeichnet sich schon jetzt ab, dass der Ausbau der Trambahn und die Schaffung eines zusätzlichen RER-Systems unausweichlich sind.

**Entwicklungsprognosen für Luxemburg**

Einwohnerzahl	2007	2030	Zuwachs
Stadt Luxemburg	86.000	160.700	87%
Randgemeinden	26.800	78.200	192%
Großherzogtum Luxemburg	478.400	650.200	36%
Arbeitsplätze	2007	2030	Zuwachs
Stadt Luxemburg	135.900	213.100	57%
Randgemeinden	24.100	77.400	221%
Großherzogtum Luxemburg	337.300	565.300	68%
Grenzpendler	2007	2030	Zuwachs
Stadt Luxemburg	46.000	83.000	80%
Randgemeinden	11.000	40.000	263%
Großherzogtum Luxemburg	131.000	254.000	94%

QUELLE: MECO/PTV