

INTERVIEW

GRÜNE VERKEHRSPOLITIK

Vorfahrt für die Sanften!

Das Gespräch führten Richard Graf und Raymond Klein

woxx: Sie werden als erster grüner Verkehrsminister die Nordstraße einweihen, die Sie als grüner Aktivist vor über 20 Jahren heftig bekämpft haben. Oder werden Sie sich weigern?

François Bausch: Ich muss das nächstes Jahr natürlich machen - das ist die Ironie der Geschichte. Ich plane, das mit etwas Humor zu würzen, und suche schon nach Fotos von den Demos damals im Grünwald ... Worauf ich aber auch erinnern möchte: Die Nordstraße wurde der Bevölkerung seinerzeit als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung im Alzettetal verkauft. In diesem Sinne werde ich dort zusätzliche Busspuren anlegen und die Straße zurückbauen lassen. Ich möchte verhindern, dass sich immer das Gleiche wiederholt: Nachdem eine neue Straße fertiggestellt ist, fahren viele Autos auf ihr, aber die alte wird keineswegs entlastet.

Um in Ihrem Ministerium grüne Politik zu machen, müssen Sie Geld ausgeben, doch die Regierung will sparen. Wie soll das gehen?

Wenn sich die Regierung an die Vorgabe hält, die Investitionsausgaben in den prioritären Bereichen nicht zurückzufahren, ist das kein Problem. Luxemburg hat eigentlich keine Wahl. Wenn wir eine wirtschaftliche Weiterentwicklung wollen, dann müssen wir in die Verkehrsinfrastrukturen, aber auch in das Schulsystem und den Wohnungsbau investieren.

Wie schnell wird denn die Tram ausgebaut?

Das geht jetzt viel schneller, als es im „Plan sectoriel“ vorgesehen war. Geplant war, erst in der zweiten Phase, nach 2020, die Strecke bis nach Howald auszubauen. Ich bin aber jetzt schon dabei, die Vorbereitungen einzuleiten. Die Initialstrecke wird voraussichtlich Anfang 2018 fertiggestellt sein, der Ausbau nach Howald und Findel Anfang 2020.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Infrastrukturen für Fußgänger und Radfahrer ist viel günstiger als beim Autoverkehr.

Der Ausbau war aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden. Woher kommt jetzt das Geld?

Zum Teil sind im Straßenbau Projekte zurückgestellt oder gestrichen worden. Diese Mittel stehen für das Tramprojekt zur Verfügung. Außerdem wird der Ausbau bei weitem nicht so teuer wie die Initialstrecke, deren Trasse sich durch den urbanen Raum schlängeln muss.

Gibt es noch Pläne für ein Hybrid-Projekt, bei dem Trambahnen auf dem Eisenbahnnetz fahren?

Das ist vom Tisch, weil es technisch kaum machbar ist. Die Eisenbahnstrecken in Richtung Süden sind durch die Züge voll ausgelastet, auch nach dem Ausbau. Unsere Lösung ist, dass die Nutzer möglichst einfach Zug- und Tramfahrt kombinieren können. Wenn man binnen weniger Minuten eine Anschlussverbindung hat, ist das Umsteigen kein Problem.

In den vergangenen Jahren wurden Fuhrpark und Fahrleistung bei Zug und Bus ausgebaut, doch die unzureichende Servicequalität schreckt potenzielle Nutzer immer noch ab.

Der öffentliche Personennahverkehr hat fantastische Möglichkeiten in Sachen Dienst am Kunden. Sie sind dort eigentlich viel einfacher zu realisieren als beispielsweise in der

Luftfahrt, wurden aber bisher wenig genutzt. Bis Ende des Jahres wird das Telematik-System fertiggestellt sein. Das ermöglicht es, die Kunden live zu informieren, wo Züge und Busse unterwegs sind, aber noch vieles mehr. Es wäre möglich, auf einer einzigen Landkarte alle Verkehrsinformationen sichtbar zu machen, vom Fahrrad über Zug und Bus bis hin zum Carsharing.

Das Telematik-System bei den Bussen in der Hauptstadt, das zum Teil immer noch nicht funktioniert, stimmt ja nicht besonders optimistisch.

Das liegt natürlich daran, dass ein Teil der Linien bisher nicht ganz ins System eingebunden war. Das wird sich jetzt ändern, wenn alle Busse mit dem System ausgestattet werden.

Zur Person

François Bausch ist alles andere als ein politischer Quereinsteiger, was ihn von einigen seiner MinisterkollegInnen unterscheidet. Der 57-Jährige war schon in jungen Jahren politisch engagiert in Organisationen wie dem OGBL, der Anti-Atom-Bewegung, der trotzkistischen LCR und der LSAP. 1986 trat er der Gréng Alternativ Partei bei, 1989 wurde er in die Chamber gewählt. Als Abgeordneter und regelmäßiger Autor des woxx-Vorgängers GréngSpoun spezialisierte er sich auf soziale, wirtschaftliche und verkehrspolitische Themen. Bausch spielte eine wichtige Rolle bei der 1995 vollzogenen Wiedervereinigung und Neugründung der Partei „Déi Gréng“. 2005 wurde er Schöffe in der Stadt Luxemburg und war unter anderem für Haushalts- und Verkehrspolitik zuständig. Seit Dezember 2013 ist er Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen in der blau-rot-grünen Regierung.

„Ich bin überrascht, wie groß die Möglichkeiten in diesem Ministerium sind, wenn man den politischen Mut hat, sich ehrgeizige Ziele zu setzen.“
François Bausch in seinem neuen Büro im 16. Stock des „Héichhaus“.



FOTOS: WOXX

Aber auf den städtischen Buslinien funktioniert das System zum Teil auch nicht. Und die Anzeigetafeln zeigen nichts Brauchbares an, wenn zu viele solcher Busse unterwegs sind.

Probleme gibt es mit den „koordinierten“ Linien, die von der Gemeinde Luxemburg im Auftrag des Staates befahren werden. Bisher wollte der Staat diese Busse nicht ausstatten lassen. Trotzdem funktioniert das System im Großen und Ganzen gut. Und: Wenn die Stadt keine Vorreiterrolle übernommen hätte, dann wären wir immer noch weit entfernt von dem landesweiten System, das im Herbst startet.

Die Bürger werden häufig aufgefordert, mehr zu Fuß zu gehen. Doch in der Praxis sind die Fußgänger die Verkehrsteilnehmer mit der niedrigsten Priorität. Zum Beispiel bei Straßenbauarbeiten, wo Lösungen für den Autoverkehr gesucht werden, die Fußgänger aber weite Umwege in Kauf nehmen müssen.

Das wird sich ändern. Ich bin dabei, eine neue Abteilung zu schaffen, die Division de la mobilité écologique. Beim Neu- und Umbau von Straßen werden auch die Bewegungen von Radfahrern und Fußgängern berücksichtigt - letztere müssen die kürzesten Wege haben. Bei Straßenbauarbeiten benötigen wir gute Lösungen. Zum Beispiel hatte ich darauf gedrängt, dass das Petrustal nicht

vollständig abgesperrt wird. Das ist auch nicht geschehen, aber trotzdem sind die Wege zurzeit - vor allem für Radfahrer - nicht wie sie sein sollten. Es kann nicht sein, dass wir immer die besten - und teuren - Lösungen wählen für die mit dem Motor unter der Haube, die durchaus einen Umweg fahren könnten. Dabei sind Radfahrer und Fußgänger die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer und ihre Infrastrukturen bei Weitem am kostengünstigsten.

Tempo-30-Zonen fördern ebenfalls Sicherheit und sanfte Mobilität.

Wir werden es ermöglichen, Staatsstraßen in Tempo-30-Zonen aufzunehmen, zum Beispiel den Boulevard de la Pétrusse. Die mobilen Radargeräte können auch in diesen Zonen eingesetzt werden. Und eine Straße wie die Avenue de la Gare könnte man ganz für den Autoverkehr sperren. Ich glaube, das wäre im Interesse dieser Einkaufsstraße. Das Verkehrsaufkommen besteht nämlich größtenteils aus Transitbewegungen, die eigentlich auf die Rocade de Bonnevoie umgelenkt werden sollten.

Bringt ein grüner Minister, der selber Rad fährt, Verbesserungen bei den Infrastrukturen fürs Zweirad?

Was sich ändert, ist, dass die Radwegeplanung nicht mehr prioritär auf Freizeitaktivitäten abzielt. Das Ministerium wird Vorschläge machen zur Anbindung der Stadtzentren von

Luxemburg, Esch und der Nordstadt an das nationale Netz. Danach werden wir den anderen Gemeinden anbieten, ebenfalls, mit staatlicher Unterstützung, eine Anbindung zu schaffen. Wir übernehmen bis zu 30 Prozent der Kosten - das mag wenig erscheinen, aber zusätzlich leisten wir Hilfestellung. Das ist wichtig für Gemeinden, die nicht über die notwendigen technischen Dienste verfügen.

Für mich war das Auto immer nur ein Mittel, um von A nach B zu gelangen, aber mir ist bewusst, dass sich das für viele Menschen ganz anders verhält.

Von der Velosinitiative wurde bemängelt, dass das Budget zwar um 40 Prozent erhöht worden sei, aber immer noch für nur wenige neue Pisten ausreicht. Unter diesen Umständen brauche man weitere 25 Jahre, um das nationale Radwegenetz wie geplant fertigzustellen.

Das darf man nicht so sehen. Viele Verbesserungen lassen sich umsetzen, ohne Riesensummen Geld zu verschlingen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Infrastrukturen für sanfte Mobilität ist ja viel günstiger als für den Autoverkehr. Die größte Schwierigkeit liegt darin,

punktuell die Grundstücke zu erwerben. Wir werden bei wichtigen Trassen die Utilité publique einfordern - das hat man sich bisher nicht getraut.

In den Städten fühlen sich viele Bürger, die Rad fahren wollen, auf den bestehenden Pisten unsicher und weichen auf die Bürgersteige aus.

Die Radwege müssen möglichst praktisch und sicher angelegt werden. Noch als Verkehrsschöffe habe ich veranlasst, dass ein Teil der Piste am Boulevard Roosevelt umgebaut wird. Man muss den Mut haben, entlang solcher Trassen auch einmal Parkplätze zu opfern. Und die Wege müssen natürlich gegen Zuparken abgesichert werden. Das Ministerium wird vorschlagen, solche sicheren Radwege anzulegen, aber die Gemeinden müssen mitziehen.

François Bausch ist bekannt für seine Designer-Anzüge. Fährt er auch einen Designer-Wagen? Hat sich das Verhältnis des Grünen-Mitbegründers zum Auto verändert?

Dieses Verhältnis hat sich überhaupt nicht verändert. Privat fahre ich einen Lexus 200 Hybrid, also ein Auto mit der derzeit umweltfreundlichsten Antriebstechnik. Als Minister musste ich Claude Wiselers Dienstwagen übernehmen, einen Mercedes-Dieseler S-Klasse. Das gefällt mir gar nicht, denn das ist ein richtiger Spritschlucker! Ich habe dieses Thema in der

INTERVIEW



Ministerrunde schon angesprochen; ich wünsche mir, dass der Fuhrpark der Regierung umweltfreundlicher wird. In der S-Klasse gibt es mittlerweile ein Hybrid-Modell, das nur 115 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstößt. Natürlich beschleunigt es nicht ganz so schnell. Aber das, was in den vergangenen 40 Jahren alles in Autos psychologisch hineinprojiziert wurde, hat für mich keine Bedeutung. Für mich war das Auto immer nur ein Mittel, um von A nach B zu gelangen. Ich benutze es vor allem, wenn es dafür keine guten Alternativen gibt oder die Zeit sehr knapp ist. Mir ist natürlich bewusst, dass sich das bei vielen Menschen ganz anders verhält. Aber wir müssen dahin zurückfinden, das Auto einfach nur als Fortbewegungsmittel anzusehen.

Trotzdem werden auch mit Ihnen weiter Straßen gebaut und verbreitert.

Von den geplanten dritten Spuren auf den Autobahnen wird nur ein Teil gebaut, den Rest habe ich endgültig streichen lassen. Neue Straßen sind notwendig für die Anbindung von Entwicklungsgebieten, in denen viele Wohnungen entstehen.

Aber neue Straßen ziehen wieder neuen Verkehr an!

Die geplanten Straßen werden nicht als vierspurige Achsen angelegt. Und wir nutzen die Verkehrsbelastung, um an anderen Stellen die Tramtrasse oder neue Busspuren einzurichten. Am Ende wird der Verkehr aus dem Stadtkern in die Peripherie verlagert - das macht das Stadtzentrum attraktiver.

In Ihrer Rede zur Eröffnung des Autofestivals haben Sie die PKW-Steuer nicht erwähnt. Muss man da bis zur großen Steuerreform warten?

Es gibt derzeit keine konkreten Pläne, etwas zu verändern. Die Regierung hat sich darauf verständigt, keine punktuellen Steuererhöhungen vorzunehmen. 2016 wird die Regierung ein Gesamtpaket schnüren, das auch die soziale Gerechtigkeit berücksichtigt. Themen wie die Besteuerung von Dienstwagen werden im Dialog mit Adal und Fegarlux vorbereitet.

Die Einnahmequelle Tanktourismus wird versiegen, denn in 20 Jahren wird es den Verbrennungsmotor von heute nicht mehr geben.

Soll sich etwas an der steuerlichen Begünstigung des Dieseltreibstoffs ändern?

Carole Dieschbourg wird demnächst die Zahlen zur Stickoxid-Belastung öffentlich vorstellen. Die sind katastrophal. Das hat gesundheitliche Folgen, könnte aber auch finanzielle für den Staat haben. Wir liegen über den europäischen Grenzwerten, die wir ab 2015 einhalten müssten. Um die Emissionen zu senken, setzen wir auf die öffentlichen Verkehrsmittel, aber das wirft auch die Frage des Dieselanteils in der nationalen Flotte auf.

Die Menschen müssten spüren, dass nicht der Besitz des Autos, sondern das Fahren mit ihm ins Geld geht. Heißt das, dass die Spritpreise steigen sollten?

Nicht unbedingt. Man kann auch, wie das der Automobil-Club vorschlägt, die Autosteuer dahingehend anpassen, dass nicht nur der mittlere Verbrauchswert des Wagens berücksichtigt wird, sondern auch die im Jahr gefahrene Strecke. Das wäre wohl

die intelligenteste Lösung: Statt den Spritpreis heraufzusetzen, belohnt oder bestraft man je nachdem, wie viel gefahren wird, und mit welchem CO₂-Ausstoß.

Und in Sachen Tanktourismus?

Die Regierung wird eine Studie über die Kosten erstellen lassen, über Straßenabnutzung, Unfälle und so weiter. Und wir planen einen virtuellen Ausstieg, weil diese Einnahmequelle ja sowieso in absehbarer Zeit versiegen wird. Ich bin überzeugt davon, in 20 Jahren wird es den Verbrennungsmotor von heute nicht mehr geben, an seine Stelle treten alternative Antriebsarten.

Zum Beispiel Elektromotoren ... Gilt das Ziel von zehn Prozent E-Cars bis 2020 immer noch?

Sicher gilt das, aber bisher hat der Staat - abgesehen von der 5.000-Euro-Prämie - dafür wenig getan. Ich hätte längst ein Elektro-Auto, aber wenn man keine Garage mit Stromanschluss hat, kann man es nicht auftanken. Deswegen hat sich diese Regierung entschieden, alle Mittel in den Aufbau der Infrastruktur statt in die Prämien zu stecken.

Trotzdem: binnen sieben Jahren 40.000 Elektro-Autos auf Luxemburgs Straßen - ist das realistisch?

Wir sind dabei, eine Strategie dafür auszuarbeiten. Ich fand es immer befremdlich, dass die Zuständigkeit für dieses Vorhaben beim Wirtschaftsministerium lag. Beim Aufbau der Infrastruktur ist problematisch, dass viele Ladestationen nur Strom von Enovos anbieten, der Firma, an der der Staat beteiligt ist. An den Stationen, die die Stadt Luxemburg eingerichtet hat, kann jeder bei dem Stromlieferanten „tanken“, bei dem er Kunde ist.

Die grüne Partei hat einen langen „Marsch durch die Institutionen“ hinter sich - mit vielen Kompromissen. Lohnt sich das alles, da man vielleicht nur wenig verändern kann?

Ich habe lange über die Chancen und Risiken einer Beteiligung an dieser Regierung nachgedacht. In unseren Bereichen sind relativ viele grüne Forderungen ins Regierungsprogramm aufgenommen worden. Darüber hinaus bin ich überrascht, wie groß die Möglichkeiten in diesem Ministerium sind, wenn man den politischen Mut hat, sich ehrgeizige Ziele zu setzen. Ich bin mir natürlich bewusst, dass man Kompromisse machen muss und dass nicht alle ambitionierten Projekte umgesetzt werden können. Aber mein Anspruch ist, in fünf Jahren sagen zu können, ich habe etwas bewegen können. Dann hat es sich gelohnt.

Es gibt die reale Gefahr einer Beschleunigung des Klimawandels - reichen angesichts dessen kleine Veränderungen wirklich aus? Bestärken sie nicht eher die Menschen in ihrem Bestreben, weiterzumachen wie bisher?

Wir müssen das Problem in den Köpfen lösen. Zum Beispiel beim Auto: Viele Menschen greifen für jede Erledigung reflexartig zum Zündschlüssel. Wenn wir es schaffen, neue Möglichkeiten anzubieten und zu kommunizieren, bekommen wir die Leute dazu, den Schlüssel mal in der Tasche zu lassen. Meine Rede zum Autofestival war auch eine Chance hierfür. Manche Anwesenden haben darauf gehofft, dass ich sage, wir schließen alle Autohäuser. Aber statt Vorurteile zu bestätigen, habe ich versucht, den Leuten die Scheuklappen abzunehmen, damit sie wieder erkennen können, was Sinn ergibt und was nicht.