

TRANSPORT

MOBILITÄT

Doppelgleisige Verkehrspolitik

Joël Adami

Am Donnerstag winkte das Parlament den Beschluss zum Ausbau der A3 und der Tram-Trasse durch. Das zeigt, wie inkohärent die luxemburgische Verkehrspolitik ist.

Seit letztem Sonntag fährt in Luxemburg wieder eine Straßenbahn, nachdem vor über einem Vierteljahrhundert der „Mouvement écologique“ die Diskussion über ihre Wiederbelebung in Gang gebracht hatte. Einen Tag nach der feierlichen Eröffnung entgleiste bereits der erste Wagen. Der Zwischenfall, der sich bei einem Wendemanöver ohne Passagiere ereignete, wird hoffentlich nur eine Anekdote bleiben. Er ist allerdings ein Indiz dafür, dass auch nach dem Fahrplanwechsel - mit dem Slogan „Good Morning Mobilität“ groß angekündigt - nicht alles glatt läuft. Schon bei den Leerfahrten im Testbetrieb hatte es einen Unfall mit einem Auto gegeben - der Lenker des PKWs hatte eine rote Ampel ignoriert. Die Polizei bemühte sich in den letzten Tagen, Luxemburgs Autofahrer*innen auf die Gefahren, die die neue Verkehrsteilnehmerin am Kirchberg mit sich bringt, aufmerksam zu machen, zum Beispiel mit einem Filmclip in den sozialen Netzwerken.

Die ersten Erfahrungen mit dem neuen Fahrplan und den neuen Verkehrsmitteln sind eher durchwachsen. Aktuell profitieren vor allem jene, die auf dem Kirchberg arbeiten und einen Zug erwischen, der über

die Standseilbahn direkten Anschluss an die Tram hat. Wer hingegen ins Stadtzentrum muss und bisher mit einem Direktbus fahren konnte, muss nun bei der Luxexpo auf die Tram umsteigen und nach etwas mehr als zehn Minuten Fahrt mit dem neuen Transportmittel wieder in einen der städtischen Busse wechseln. Der neue Fahrplan der Bahn, mit dem mehr Pünktlichkeit erreicht werden soll, sorgt für Unmut: Wer das südöstliche Ende der Linie 60 als Zubringer nach Pétange genutzt hat, um dort Richtung Luxemburg umzusteigen, muss nun lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Die neuen „transversalen“ Zuglinien, die eigentlich den Anschluss an den neuen Umsteigebahnhof Pfaffenthal-Kirchberg gewährleisten sollen, sind als „Schnellzug“ eingestuft und lassen daher einige Ortschaften aus. Allerdings bestehen die meisten dieser Probleme deswegen, weil die aktuellen Lösungen Provisorien sind. Die Tram wird in nicht allzu ferner Zukunft ins Stadtzentrum und bis zum Hauptbahnhof fahren. Sobald dieser weiter ausgebaut ist, können auch mehr Züge angeboten werden, die den Norden und den Süden des Landes ohne Umsteigen miteinander verbinden.

Am Donnerstag billigte das Parlament zwei Gesetzesprojekte zur Verlängerung der Tram-Trasse im Norden von der Luxexpo bis zum Flughafen und im Süden vom Hauptbahnhof bis zur „Cloche d'Or“. Etwas mehr als

16 Kilometer wird das Straßennetz der Hauptstadt dann umfassen. Eine Studie, die 1992 vom „Mouvement écologique“ in Auftrag gegeben wurde, sah zwei Linien vor, die auch Howald-Hespringen und Strassen-Mamer anbinden sollten. Und in Zeiten, in denen die Verkehrs- und Stadtplanung noch nicht vom Automobil übernommen worden war, fuhr die Tram in Luxemburg sogar bis Heisdorf.

Südtram oder doch nur Autobahnausbau?

Nach der Einweihung am Sonntag wurden auch Stimmen laut, die eine Renaissance der „Minettestram“ im Süden des Landes forderten - Parlamentspräsident Mars Di Bartolomeo twitterte begeistert über diese Idee. Auch in der „Nordstad“ existiert eine Vereinigung, die sich für eine Straßenbahn in der Region einsetzt. In letzter Zeit lag deren Fokus aber auf der Rettung der Eisenbahnverbindung Ettelbrück-Diekirch, sodass eine Nordstad-Tram zur Zeit illusorisch erscheint. In Luxemburg geistert auch mancherorts eine falsche Idee über die Funktionalität einer Trambahn in den Köpfen herum. Eine Straßenbahn ist eigentlich dazu gedacht, die Fein- und Mittelerschließung in urbanen Räumen wahrzunehmen. Schnellverbindungen über längere Distanzen werden eher mit S-Bahn-Systemen realisiert. Von S-Bahn-Qualität ist die CFL aber immer noch weit entfernt,

wie der Verkehrsexperte Heiner Monheim schon 2012 nach der Vorstellung des Verkehrskonzeptes „Modu“ in der woxx monierte (cf woxx.eu/7j3o).

Bevor aber eine hypothetische Minette- oder Nordstad-Tram rollt, wird die Verbindung in den Süden für den motorisierten Individualverkehr verbessert. Der Ausbau der A3 auf drei Spuren wird immer wieder - gerade vom grünen Nachhaltigkeitsminister Bausch - als notwendiges Übel beschrieben, das für die Anbindung der Logistikzentren zwischen Düdelingen und Bettemburg hingenommen werden muss. Am Donnerstag wurde der 356 Mio Euro teure Ausbau der etwas mehr als 13 Kilometer Autobahnstrecke im Parlament beschlossen. Geplant sind auch Ausgleichsmaßnahmen und Wildbrücken, da der Ausbau laut der Umweltimpaktstudie „7 Millionen Biotoppunkte“ kostet. Die Auswirkungen auf den Klimawandel sind im Gesetzesprojekt jedoch nicht angeführt. In dessen Zielbeschreibung ist im Gegenteil angegeben, dass mit dem Ausbau der Autobahn die Verkehrssituation in den anliegenden Ortschaften entlastet werden soll. Dass die geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Ortschaften zu weniger Verkehr führen werden, ist zu bezweifeln - im Gegensatz zur landläufigen Meinung entsteht der Großteil des innerörtlichen Verkehrs in den jeweiligen Ortschaften. Allerdings haben die Parlamentarier*innen mit dieser Ansage klar gemacht: Es

FOTO: WOXX



Kein Skigebiet, sondern die neue Standseilbahn.

soll wieder angenehmer werden, auf der A3 zu fahren. Was im Gegenzug heißt, dass dies dann auch wieder mehr Menschen tun werden. Um der alten verkehrsplanerischen Weisheit „Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten“ etwas entgegenzusetzen, brachte François Bausch die Idee ins Gespräch, die dritte Spur für Busse und Fahrgemeinschaften zu reservieren. Das Konzept der „High occupancy vehicle lane“ (HOVL) ist nicht neu, hat aber einige Tücken. Nicht nur, dass im Gesetz zum A3-Ausbau jeder Hinweis auf eine HOVL fehlt, es wären auch spezielle bauliche Maßnahmen nötig, um eine solche Spur effizient zu führen. Ein schlecht ausgeführter Pilotversuch könnte dazu führen, dass das Konzept schnell wieder aufgegeben wird. So wie es in den Niederlanden geschah, als 1993 in der Nähe von Amsterdam die erste europäische HOVL eröffnet wurde. Da kaum ein Auto drei Inassen aufwies, wurde die Spur auch kaum genutzt - bis ein Gericht entschied, dass die Einschränkung ohne ein Gesetz, das Fahrgemeinschaften definiert, nicht zulässig sei. Wie die politische Landschaft bei der Eröffnung der dritten Spur aussehen wird, ist sowieso noch ungewiss - und wie schnell sich die Verkehrspolitik ändern kann, zeigt das Beispiel Luxemburg-Stadt.

Vielleicht war es ein Versehen, dass am Sonntag der neue Fahrradweg auf Kirchberg nicht vom Schnee geräumt worden war. Wer mit dem

Fahrrad zur Tram-Eröffnung wollte, hatte das Nachsehen. Vielleicht verstand er es aber auch als Vorgeschmack auf das, was nach dem Wechsel zu der neuen CSV-DP-Stadtregerung auf die wenigen motivierten Radfahrer, die sich auf die Straßen und Fahrradstreifen der Hauptstadt wagen, zukommen wird. In der Schöffenratserklärung der neuen Koalition wurden zwar einige Projekte erwähnt, die den Radverkehr fördern sollen, doch klangen die alle nach Altlasten der grün-blauen Vorgänger*innen. Das Ziel, ein kohärentes und sicheres Radwegenetz zu schaffen, hatten allerdings auch die verfehlt. Die teilweise auf Gehwege gemalten Radstreifen veranlassten nun den neuen Schöffenrat, Überlegungen für eine Sensibilisierungskampagne für den Respekt zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen anzustellen. Rüpelhaftes Verhalten soll keineswegs entschuldigt werden, aber das Ausweichen auf den Gehsteig ist meistens auch ein Zeichen dafür, dass die Infrastruktur für den Radverkehr mangelhaft ist. Allerdings will die neue Stadtregerung auch den motorisierten Individualverkehr durch bessere Ampelschaltungen flüssiger machen und durch neue Infrastruktur fördern. Mobilitäts-Schöffe Patrick Goldschmidt (DP) sagte im RTL-Interview aus, es müsse noch möglich sein, mit dem Auto zum Einkaufen in die Stadt zu fahren. Wahrscheinlich überschätzt Goldschmidt - wie übrigens

viele Einzelhändler*innen auch - den Anteil der Einkäufer*innen, die mit dem eigenen PKW anreisen. In der Schöffenratserklärung erscheint der motorisierte Individualverkehr wie eine Naturgewalt: Auch bei der optimistischsten Schätzung des Modal Splits gehe man davon aus, dass künftig 60 Prozent der Fahrten in der Stadt per Auto zurückgelegt werden.

Förderung des motorisierten Individualverkehrs

Wo diese Voraussage herkommt, wurde nicht mitgeteilt - wahrscheinlich jedoch aus dem Bauchgefühl der beteiligten Politiker*innen. Die letzte Mobilitätserhebung stammt nämlich aus dem Jahr 1995. Und von der „Luxmobil“-Studie, die letzte Woche vorgestellt wurde (cf. woxx.eu/luxmobil) gibt es noch keine genaueren Zahlen für Luxemburg-Stadt. Insgesamt lag der Anteil der mit dem PKW zurückgelegten Wege bei 69 Prozent. Dem gegenüber steht der öffentliche Transport mit 17 Prozent. Damit, freute sich Nachhaltigkeitsminister Bausch bei der Präsentation der Zahlen, sei das Ziel der Mobilitätsstrategie „Modu“ fast erreicht. Sein Vorgänger Claude Wiseler hatte das Ziel für den öffentlichen Transport auf 19 Prozent festgelegt oder vielmehr: er hatte wiederum das Ziel seines Vorgängers kopiert. 2007 hatte der damalige Transportminister Lucien Lux in seinem Konzept „mobil 2020“ vorgeschlagen,

beim motorisierten Verkehr sollten 25 Prozent auf den öffentlichen Transport entfallen - das gleiche Ziel, das auch in Claude Wiselers „Modu“ festgesetzt worden war. Rechnet man die Ziele für Fuß- und Radverkehr hinzu, verringert sich das Anteil von Bus, Bahn und künftig auch Tram im anvisierten Modal Split auf 19 Prozent. „Modu“ wurde nach dem Regierungswechsel 2013 von François Bausch übernommen. Der Modal Split ist natürlich durch entsprechende Politik veränderbar. Nun soll mit den Zahlen aus der „Luxmobil“-Erhebung ein neues Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden. Es wird spannend, wieviel von grünen Visionen und wieviel Realpolitik es so kurz vor den Wahlen enthalten wird. Und ob es bei einem Regierungswechsel - wie die Tram am Montag - wieder in die Schienen zurückfindet oder vollständig entgleist.