

## THEMA

VERKEHRSPOLITIK

# „Gequetscht, gedréckt a gekéiert“

Pia Oppel

**Einen Tag nach Jean-Claude Junckers Rede zur Lage der Nation hat Nachhaltigkeitsminister Wiseler die Folgen der Sparmaßnahmen für den sektoriellen Plan „Transport“ (PST) erläutert.**

Die Powerpoint-Folien, durch die sich Claude Wiseler bei seinem Vortrag klickte, waren noch Zeugen wirtschaftlich besserer Zeiten. Die aktualisierten Pläne der Verkehrsprojekte, die der Minister ein paar Stunden zuvor in der PST-Arbeitsgruppe beschlossen hatte, standen noch nicht zur Verfügung.<sup>(1)</sup> Ihre Aussage wäre besonders anschaulich gewesen, wenn man sie als Folie über die ursprünglichen Pläne gelegt hätte: Der massive Einsatz des Rotstifts wäre jedem ins Auge gesprungen. „Gequetscht, gedréckt a gekéiert“ hat der Nachhaltigkeitsminister im Budget und infolge zahlreiche Straßen- und Schienenbauprojekte einstweilen auf Eis gelegt. Claude Wiseler beteuerte, dass konzeptuell in der Verkehrsplanung alles beim Alten bleiben soll. Publikum und der Mouvement écologique ließen sich davon nur teilweise überzeugen.

## Wir spar'n, spar'n, spar'n bei der Autobahn?

Befürworter einer klimafreundlichen, modernen Verkehrspolitik werden wohl kaum wegen der Einsparungen in Schwermut fallen – ganz im Gegenteil. Ein Moratorium, wie vom Mouvement gefordert, ist jedoch nicht vorgesehen. Die Nordstraße

soll bis 2014 fertig sein, und auch die „Micheville-Verbindung“ von der französischen Grenze bis Belval und der Teilausbau der A3 auf dem Abschnitt von Berchem bis Gasperich sollen realisiert werden. Heftige Kritik gab es am vierten Straßenprojekt, das Claude Wiseler trotz leerer Kassen nicht aufgeben möchte, der Umgehungsstraße von Bascharage. Das Projekt ist umstritten, weil es einen Eingriff in die letzte „interurbane Grünzone“ zwischen Sanem und Bascharage darstellt und somit im Widerspruch zum sektoriellen Plan „Paysage“ steht. Zudem zeigen die bisherigen Erfahrungen, dass die Milchmädchenrechnung „Mehr Straßen = besserer Verkehrsfluss“ selten aufgeht. Eine „Käerjhengerin“ wollte daher vom Minister wissen, weshalb er „Dinosaurier-Projekte aus der Schublade holt“, anstatt abzuwarten, was eine Verbesserung des öffentlichen Transports bringt.

Im Schlagabtausch mit dem Publikum zeigte Claude Wiseler, dass die Regierung über das „mobil 2020“-Ziel hinaus einen strukturellen Wandel in der Verkehrspolitik gar nicht mit allen Mitteln herbeiführen will. Der individuelle Personenverkehr behält seinen privilegierten Platz auf den Straßen, und sobald Geld da ist, soll weiter in den Ausbau des Straßennetzes investiert werden. Aber sogar vom - klimapolitisch ohnehin unzureichenden - Modal Split, also einem 25-prozentigen Anteil des öffentlichen Transports am Gesamtverkehrsaufkommen, ist Luxemburg wahrscheinlich



Aus dem Konzept gebracht: Mouvement-Präsidentin Blanche Weber warf dem Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler vor, er habe mit seinen Sparmaßnahmen einem umfassenden Verkehrskonzept das Rückgrat gebrochen.



FOTO: PIA OPPEL

weit entfernt. Der eigentliche Skandal ist ja, dass es hierzu seit Jahren keine neuen, zuverlässigen Zahlen gibt.

Es entstand der Eindruck, dass die Luxemburger das Umdenken beim Autofahren weitgehend ihren Nachbarn überlassen können. Der Minister lobte deren Car-pooling-Initiativen. Mit den französischen Verantwortlichen zusammen hatte der ehemalige Transportminister Lucien Lux das „Schéma stratégique de mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg“ (SMOT) entworfen. 15 Prozent der rund 70.000 Pendler aus Lothringen sollen bis 2015 für ihre Fahrt zum Arbeitsplatz Züge, Buse oder Fahrgemeinschaften nutzen. Die Fortschritte lassen auf sich warten: Von vier neu geplanten Buslinien ist bislang nur eine in Betrieb.

Mit seinem belgischen Amtskollegen wird Claude Wiseler sich Ende Juni über ein ähnliches Projekt beraten. Er kündigte in diesem Kontext an, dass in Zukunft auch über die Realisierbarkeit eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbunds nachgedacht werden soll.

### Menschen fragen, dann planen

Einen luxemburgischen Verkehrsbund gibt es bereits - das nationale Mobilitätsmodell bleibt trotzdem weit entfernt von den Bedürfnissen der Menschen. Auch ein „Diskussionsforum für Kunden des öffentlichen Transports“ fand im September 2008 statt. Die Forderungen des Abschlussberichts stießen auf wenig Resonanz, sind aber weiterhin aktuell: „Wenn

eine Entwicklung in Richtung dezentraler Raumstrukturen angestrebt wird, sollten Verbindungsdefizite im Angebot durch Nachfrageberechnungen sowie Analysen aus Haushaltsbefragungen überprüft werden“, heißt es dort.

Mit dem gleichen Argument wurde Nachhaltigkeitsminister Wiseler konfrontiert, als es um das Thema „leere Busse“ ging. Premier Juncker hatte in seiner Rede zur Lage der Nation laut über das Sparpotenzial im öffentlichen Transport nachgedacht und damit für helle Aufregung unter den Konferenzteilnehmern gesorgt. Mehrere Sprecher aus dem Publikum betonten, dass zu einem sinnvollen Mobilitätskonzept die Einbindung der aktuellen und der potenziellen Nutzer öffentlicher Transportmittel gehört. Es sei beispielsweise zu verlangen, dass, bevor die Behörden nichtausgelastete Buslinien streichen, regionale Verkehrskonferenzen stattfinden. Statistische Expertisen über den Ist-Zustand können über die eigentlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen keine ausreichende Auskunft geben. Mehr Aufschluss versprechen partizipative Foren, wie die Facebook-Initiative „Kriss de nach e Bus/Zuch fir Heem?“

### Gesamtkonzept ohne Rückgrat

Dass bei den Schienenbauprojekten die Strecke vom Bahnhof zum Flughafen Findel keine Priorität hat und zuerst die Pétange- und die Bettendorf-Strecke ausgebaut werden,

ist nach Meinung des Mouvement sinnvoll. Kein Verständnis fand der Minister hingegen für die Ankündigung, dass Gelder für den Bau der hauptstädtischen Stadtbahn frühestens 2014 verfügbar sein werden.

Mehrere Wortmeldungen aus dem Publikum zielten darauf ab, dem Minister wenigstens das Versprechen abzurufen, dass bis zum Baubeginn trotzdem konkrete, „fühlbare“ Fortschritte im Dossier „Tram“ gemacht werden. Stadt und Staat müssen sich noch auf ein Finanzierungsmodell einigen und eine Betreibergesellschaft bestimmen. Die Umweltschöffin der Stadt Luxemburg, Viviane Loschetter, saß selber im Publikum und bestätigte, dass „so wie wir das verstanden haben, die Arbeitsgruppen wie gehabt tagen und alle nötigen Prozeduren bis zum Stichtag 2014 abschließen“. Ihre sichtbare Verunsicherung könnte daher rühren, dass, wie „d'ei Lénk“ in einer Pressemitteilung beklagten, „der Beschluss, den Trambau zu verzögern, ohne Rücksprache mit dem hauptstädtischen Gemeinderat gefasst wurde“.

Vor dem ersten Spatenstich muss das Parlament auch noch ein Tram-Gesetz verabschieden. Claude Wiseler wollte sich in der Debatte aber nicht festlegen, wann ein entsprechendes Gesetzesprojekt auf den Instanzenweg kommt. Nur bei der Renovierung der Pont Adolphe, die schon 2011 beginnen könnte, hat er es eilig. Die Brücke wird voraussichtlich bis 2014 ausreichend stabil und breit, also tramkonform, gemacht. Der Minister betonte,

dass diese Arbeiten ganz unabhängig vom Bau des Tram nötig seien.

Die erneute Vertagung des Tramprojekts führt dazu, dass ein Glied in der „Mobilitätskette“ fehlt: Bald rollt über die Nordstraße eine wachsende Autolawine auf Kirchberg zu und wird nicht vom Tram abgefedert. Blanche Weber kommentierte das skeptisch: „Wir gehen davon aus, dass kein Parkhaus in den Gréngewald kommt, und dann?“ Wiseler gestand die konzeptuelle Lücke ein: „Für eine Übergangszeit müssen wir eine Reihe Lösungen finden. Mal schauen, wo ein Park&Ride hinkommen kann, wir wissen noch nicht wo genau das sein könnte.“

Dass das symbolträchtigste Projekt zur Umgestaltung der Verkehrssituation verzögert wird, kann als typisches Resultat der Tripartite gewertet werden. In den letzten Jahren wurden mit Vorliebe jene Weichenstellungen rückgängig gemacht, die langfristig zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz führen sollten. Im Gegensatz zum erwünschten Effekt leisten Tanktourismus, Atomstrom und verstopfte Straßen der Wettbewerbsfähigkeit aber einen nachhaltig schlechten Dienst.

<sup>(1)</sup> Die Folien und ein Video-Mitschnitt der Konferenz sind auf [www.meco.lu](http://www.meco.lu) erhältlich