

BTB CONTRA "0+"

Ein Schlupfloch für Grethen



"BTB-2002" - so hieß einmal verheißungsvoll Luxemburgs Antwort auf den zunehmenden Verkehr. Transportminister Grethen hat nun den Weg gefunden, um sich des BTB zu entledigen.
(Foto: Christian Mosar)

Das Grundkonzept des BTB-Projektes - eine Stadtbahnlinie durch das Zentrum von Luxemburg - soll nicht realisiert werden. So lautet der Vorschlag des Transportministers an seine RegierungskollegInnen. Als Argumentationshilfe dient ihm die sozio-ökonomische Studie des Schweizer Büros "Basler und Partner".

Im April 1999, also noch zu Zeiten der alten Transportministerin Mady Delvaux-Stehres, war die sozio-ökonomische Studie in Auftrag gegeben worden. Vier Monate sollte sich das Untersuchungsteam von Basler und Partner Zeit nehmen, um herauszufinden, ob das BTB-Projekt auf Dauer betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich Sinn macht. Eine aufwendige Studie - und so wurden am Ende 18 Monate auf die Prognose verwendet, ehe sie am vergangenen Freitag der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. Bevölkerungszunahme, Arbeitsmarktentwicklung, aber auch die durch ein verbessertes öffentliches Verkehrssystem zu erwartenden Umsteigequoten, tragen neben den reinen Betriebs- und Investitionskosten zur Rentabilitätsrechnung bei. Die eigentliche Aufgabe der Studie war es, langfristig die Kostenunterschiede zwischen der Regionaltram und einem kon-

ventionellen Bus-Bahn-System zu errechnen. Dabei wurde nicht der Ist-Zustand, sondern ein verbessertes Bus-Bahn-System zum Vergleich herangezogen: Diese "0+"-Variante versucht, ausgehend vom bestehenden Bahn- und Busnetz, eine möglichst weitgehende Angebotsverbesserung zu erreichen. Systembedingt steht BTB bei den Regionaltramstrecken besser da als "0+". Aber BTB bedeutet nicht zwingend für alle BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs eine qualitative Verbesserung: So kann die Umstrukturierung auf einzelnen Strecken zu etwas längeren Fahrzeiten und zu vermehrtem Umsteigen führen. Das Nachsehen im Vergleich zu "0+" hat BTB im betriebswirtschaftlichen Bereich: Die höheren Anschaffungs- und Unterhaltskosten können nicht durch Einsparungen im Bereich der Betriebskosten und höhere Erlöse aufgrund steigender Fahrgastzahlen aufgefangen werden. Dies gilt unabhängig von den drei unterschiedlichen Strukturdaten-Szenarien, die "Basler und Partner" zum Vergleich anführen. Im Szenario "Tief" wird von einer flauen Wirtschaftsentwicklung ausgegangen, gekoppelt mit einer gebremsten Bevölkerungsentwicklung. Dementsprechend sollen im Jahre 2020 453.000 Menschen in Luxemburg leben. Ein mittleres Szenario sieht 495.000 EinwohnerInnen vor, während im Szenario "Hoch" 553.000 LuxemburgerInnen sich mit 171.000 PendlerInnen 347.000 Arbeitsplätze teilen. In den drei Modellen entstehen für BTB Mehrkosten von 300 Millionen LUF jährlich im Vergleich zu "0+".

Volkswirtschaftlich wirken sich die drei Hypothesen allerdings sehr unterschiedlich aus: Während im Szenario "Tief" BTB

im Vergleich zu "0+" mit etwa 78 Millionen im Nachteil ist, entsteht im Szenario "Hoch" ein Vorteil in Höhe von 87 Millionen. Die mittlere Schätzung zeigt ein ausgeglichenes Ergebnis. Ungeachtet der Tatsache, dass das Szenario "Tief" praktisch schon überholt ist, kommt die Studie zum Schluss: Die Unterschiede zwischen beiden Varianten sind sehr gering und diese sind somit "aus volkswirtschaftlicher Sicht als gleichwertig zu betrachten".

Gleichwertiges "0+"?

Transportminister Henri Grethen hatte seine Schlüsse aus dem wenig eindeutigen Resultat bereits gezogen: Am Freitag bekundete er vor Presse und Parlament, er habe der Regierung vorgeschlagen, das BTB-Projekt in der geplanten Form nicht zu realisieren. Dies sei keine Entscheidung gegen einen besseren öffentlichen Transport, so der Minister. Anschließend erteilte er Georges Molitor, dem beigeordneten Direktor der Straßenbauverwaltung das Wort, der das Konzept einer Eisenbahnanbindung des Kirchbergs über den Flughafen Findel vorstellte. Ehe Molitor seinen vor Untertunnelungen, Um- und Ausbauten nur so strotzenden Bericht erläutern konnte, meinte der Transportminister fast beiläufig, der Tunnel unter der Avenue de la Liberté - eigentlich eine Konsequenz aus dem BTB-Projekt - sollte trotzdem gebaut werden. Das bei der Wirtschaftlichkeitsstudie wichtige Kostenargument spielte plötzlich keine Rolle mehr!

Die gekoppelte Vorstellung beider Berichte erweist sich als gekonnte Inszenierung des Ministers: BTB wurde zwar zu Grabe getragen, aber die Trauer war schnell überwunden. Das Publikum darf sich auf etwas Neues freuen - auch wenn Sinn und Zweck der Findel-Lösung kaum hinterfragt wurden.

So neutral sich die "Basler und Partner" Studie auch gibt, politisch wirkt sie fatal. Jetzt stellt sich als nachteilig heraus, dass bei der Vergabe der Studie strikt an der ursprünglichen BTB-Planung festgehalten wurde. Offensichtliche Nachteile, die vor allem durch eine bessere Einbindung des AVL-Busnetzes hätten aufgehoben werden können, wurden so nicht ausgeglichen. Es fällt allerdings auf, dass diese strenge Vorgabe für den Vergleichsfall "0+" nicht gilt: Hier flossen Optimierungen in die Berechnungen ein, die gezielt dessen Wirtschaftlichkeit verbesserten, wobei die Machbarkeit anders als bei BTB kaum hinterfragt wurde. Eine in diesem Zusammenhang noch ausstehende Studie bezüglich wichtiger Verkehrsknotenpunkte scheint inzwischen auf Eis gelegt worden zu sein. Ein ebenfalls optimiertes BTB-Konzept hätte das Ergebnis sicherlich anders aussehen lassen.

Richard Graf

Siehe auch Gastkommentar auf Seite 8

Interdit d'afficher?

Au plus fort de l'indignation autour de la politique d'expulsion du gouvernement, "déi Lénk" avait édité une affiche: Elle représentait le ministre de la justice, Luc Frieden, empoignant un réfugié et s'appêtant à le balancer dehors. Un texte demandait l'arrêt des expulsions et la démission du ministre. Après que des membres de "déi Lénk" aient été convoqués et entendus par la police au sujet de cette campagne d'affiches, le député Aloyse Bisdorff avait adressé une question urgente au ministre. Il y exposait que l'affiche était "une contribution à un débat politique normal" et avait le "but désintéressé de sauvegarder l'intégrité physique de beaucoup de réfugié-e-s". Il demandait ensuite de qui venait la décision d'enquêter au sujet d'une insulte contre le ministre. Réponse de Luc Frieden: Les faits relatés dans la question seraient faux. L'enquête émanerait de la Ville de Luxembourg et ne concernerait que le collage d'affiches en des endroits non autorisés. Bien qu'il juge l'affiche blessante, le ministre affirme ne pas vouloir porter plainte. "Déi Lénk" persistent: les agents de police auraient bien parlé de "Ministerbeleidigung". La question reste posée: Qui mène la chasse aux sorcières?

Marchés publics: à la hâte?

Ca fait des années que la réforme de la loi sur les marchés publics, un dossier ennuyeux, technique et compliqué traîne dans les tiroirs parlementaires. En même temps, il s'agit d'un dossier hautement politique: Y sont fixées les règles de jeu selon lesquelles les firmes luxembourgeoises et (de plus en plus) étrangères reçoivent des commandes de l'Etat, des communes, des postes et autres établissements - que ce soit pour fournir des travaux de construction, des services techniques ou la mise à disposition d'équipes de nettoyage. Dans un communiqué, le "Mouvement écologique" vient de critiquer le projet de réforme actuel, épinglant le fait que les critères écologiques continuent à avoir peu d'impact lors du choix des fournisseurs. Le principe demeure que l'adjudicateur doit choisir entre les trois offres économiquement les plus avantageuses. Mais ce qui est bon marché à court terme, risque de coûter cher par après, s'il faut désintoxiquer des locaux ou si des matériaux de mauvaise qualité se désintègrent trop vite. L'urgence de légiférer invoquée soudainement par la ministre risque de couper court à une redéfinition écologique de la conception de l'"économiquement avantageux".

Unistandort Süd

Im Rahmen der Ausstellung "Esch Urban Vision 2006" veranstaltet die Stadt Esch am Sonntag, den 19. November 2000, um 11 Uhr ein Rundtischgespräch zum Thema "Visionen - eine Universität für den Süden des Landes" im Ausstellungszelt auf dem Platz vor dem Rathaus. Es soll zunächst um die Frage gehen, ob Esch überhaupt ein möglicher Standort für eine Uni sein kann. Außerdem soll über die Inhalte und Ziele einer solchen Uni diskutiert werden. Im weiteren wird es um infrastrukturelle Rahmenbedingungen gehen oder auch um die Frage, wo das erforderliche Personal herkommen könnte. Es diskutieren der Schöffe André Hoffmann, der Leiter des Technoport Schlossgoart, Claude Wehenkel, der Abgeordnete Robert Garcia, der eine Gesetzesvorlage zur Einrichtung einer Uni auf der Industriebrache Belval ausgearbeitet hat, Historiker und Dozenten vom Centre Universitaire, sowie Michel Pauly von der Zeitschrift Forum. Geleitet wird die Diskussion von Dr. Michel Nathan, dem Direktor des Escher Krankenhauses. Die Ausstellung "Urban Vision" ist noch bis Sonntag, jeweils von 14 bis 18 Uhr, zu besichtigen.

