

# Nicht nachhaltig

Wie der Wirtschafts- und Sozialrat die aktuelle Lage  
der Personenmobilität in Luxemburg sieht -  
Und welche Verbesserungen er vorschlägt

LUXEMBURG

CLAUDE KARGER

**D**er Wirtschafts- und Sozialrat (WSR) hat vergangene Woche ein Gutachten über die Mobilität der Personen auf nationaler und grenzüberschreitender Ebene veröffentlicht. Darin finden sich zwar eine Menge bekannter Zahlen zu einem Thema, das einen Großteil der Bevölkerung täglich beschäftigt und auch eine der größten Herausforderungen für die Politik darstellt, aber die Institution sammelt sie erstmals in einer übergreifenden Analyse, durch die die Rasanzen der Entwicklungen und die Zusammenhänge deutlicher werden.

„Das Gutachten reiht sich ein in eine Serie sektorieller Analysen, der sich der Wirtschafts- und Sozialrat seit 2013 annimmt“, erklärt Marco Wagener, der Vorsitzende des WSR. 2013 hatte sich die Institution ein langfristiges Arbeitsprogramm gegeben, auch um aus einer Blockadesituation heraus zu kommen. Nach dem Scheitern der Tripartite war es zu schweren Zerwürfnissen zwischen den Sozialpartnern gekommen, die sich nicht mehr auf gemeinsame Gutachten zur wirtschaftlichen und sozialen Lage im Land zu einigen vermochten. Man kam überein, dass man sich Themen in einer längerfristigen Perspektive annehmen würde, „die weniger Sprengstoff enthalten“, wie es Wagener formuliert.

Zwischenzeitlich hat der WSR in diesem Sinne zusätzlich zu verschiedenen Gutachten über Themen, für die er von der Regierung beauftragt wurde - etwa eine Analyse des Mindestlohns, die ebenfalls vergangene Woche erschien oder einen großen Überschlagn über das hiesige Steuersystem im Vorfeld der Steuerreform von 2016 - vier Gutachten über die Wirtschaftszweige Finanzwesen, Industrie, Handwerk und Einzelhandel veröffentlicht.

Geplant war, den Transport- und Logistiksektor unter die Lupe zu nehmen. „Angesichts der breit gefächerten Problematik hat sich die zuständige Kommission dazu entschlossen, sie in zwei Phasen zu analysieren“, erklärt Wagener. Zuerst die Mobilität der Personen und dann die Mobilität der Güter. Die Arbeiten an letzterem Gutachten wurden noch nicht in Angriff genommen, sie dürften aber in den nächsten Monaten aufgenommen werden. Für den Herbst zu erwarten, sei laut Wagener ein Gutachten über die Produktivität - hier liegen die Ansichten zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeberseite weit auseinander - auch soll sich der

WSR verstärkt mit Themen beschäftigen, die mit der dritten industriellen Revolution zusammen hängen. Die Analysen des WSR sind wichtige Grundlagendokumente für die Orientierung der Politik.

**„Die Mobilität ist ein Recht“ - es stets zu gewährleisten, die Quadratur des Kreises**

„Der WSR erachtet, dass die Mobilität ein Recht ist“, heißt es im Gutachten zum Transport, „die Mobilität und demnach die Frage nach der Zugänglichkeit dazu (soziale Gerechtigkeit) sind fundamentale Bausteine für die wirtschaftliche Entwicklung und die soziale Kohäsion des Landes“. Die Mobilitätspolitik müsse so Gleichgewichte zwischen den wirtschaftlichen, technologischen, sozialen und umweltpolitischen Herausforderungen finden. Oft ist hier die Quadratur des Kreises gefordert.

Das Gutachten ist in drei Kapitel eingeteilt. Das erste, aus dem die Grafiken auf dieser Seite stammen, widmet sich einer Bestandsaufnahme der Mobilität in all ihren Facetten.

Der Verkehr hat in einem Land mit starkem wirtschaftlichen und demografischen Wachstum, das zudem täglich hunderttausende Grenzgänger anzieht, natürlich stark zugenommen: In den vergangenen Jahren ist die tägliche Distanz, die Personen- und Lieferwagen täglich auf den hiesigen Straßen zurück legen um 45 Prozent angestiegen. Während die Straßeninfrastruktur nicht wirklich mitgezogen hat.

**Von Stau und Split**

Dass die Nutzer in Luxemburg 2015 rund 33 Stunden im Stau verbrachten - das Großherzogtum steht da an vierter Stelle des Negativrankings in Europa nach Belgien (44), Niederlande (39) und Deutschland (38) verwundert wenig.

Auch die Nutzung von Bus und Bahn hat in den letzten 15 Jahren stark zugenommen. Die Sicherheit im Straßenverkehr - 2016 wurden 32 tödliche Verkehrsunfälle gezählt, gegenüber 70 im Jahr 2000 - ist ein Thema im WSR-Gutachten, sowie die Emissionen von Schadstoffen durch den Transport.

Unter die Lupe genommen werden auch die Strategien für eine nachhaltige, intelligente und kohärente Mobilität. Dreh- und Angelpunkt ist hier einerseits die „MoDu“-Strategie, die bis 2020 einen „Modal Split“ 25/75 anpeilt. Das heißt, dass 25 Prozent des Verkehrsaufkommens auf den öffentlichen Transport entfallen soll, und 75 Prozent auf individuellen. In der

Hauptstadt entfallen übrigens bereits 16 Prozent der Mobilität auf Zug und Bus.

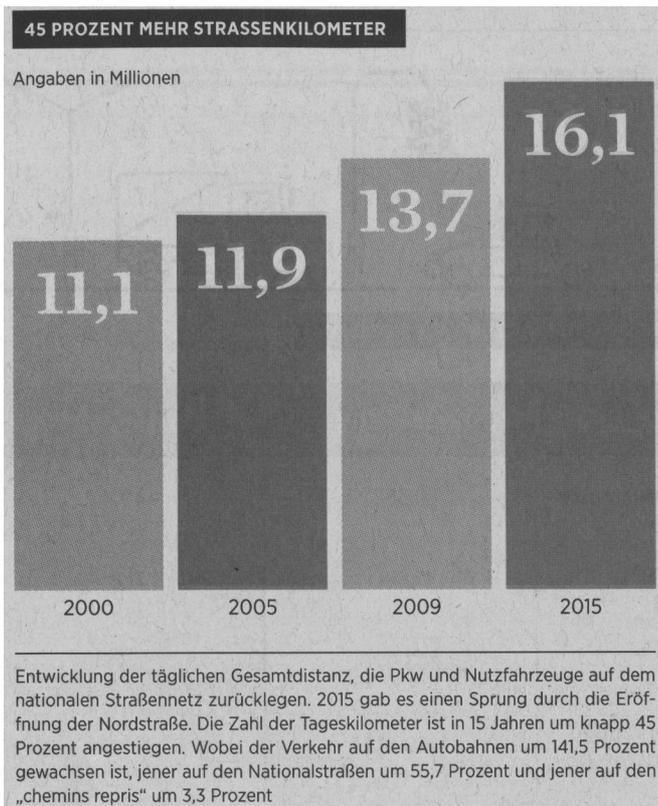
Zum anderen spielen das Landesplanungsgesetz, das nun zurück zur Begutachtung in den Staatsrat geht, und der Bereichsplan Transport bei der Organisation der Mobilität eine kapitale Rolle.

Der WSR untersucht auch das Rifkin-Modell, das von einem Split von 30 Prozent sanfte Mobilität, 40 Prozent öffentlicher Transport und 30 Prozent Autoverkehr ausgeht. Wobei die meisten Autos zum Horizont 2050 nicht-fossile Motoren haben sollen. Die Regierung peilt bereits für 2020 40.000 Elektroautos auf unseren Straßen an, al-

erdings waren 2015 gerade einmal 814 solcher Vehikel in Luxemburg registriert.

In einem dritten Kapitel befasst sich der WSR mit der grenzüberschreitenden Mobilität. Er begrüßt diesbezüglich die Mobiregio-Kooperation, die eine enge Verzahnung von zehn Transportpartnern aus der Großregion herbei führen will.

Fazit der Analyse: Trotz rezenter Bemühungen, um Versäumnisse der Vergangenheit nachzuholen, sei „unbestreitbar, dass im aktuellen Zustand das luxemburgische Transportsystem nicht nachhaltig ist“. Der WSR hat einige Ideen, um trotzdem in diese Richtung zu ziehen (s. S.5). Die will er in Kürze auch mit der Regierung besprechen. ●



**„Die Mobilität und demnach die Frage nach der Zugänglichkeit dazu sind fundamentale Bausteine für die wirtschaftliche Entwicklung und die soziale Kohäsion des Landes“**

WIRTSCHAFTS- UND SOZIALRAT

**DAS AUTO BLEIBT KÖNIG** Angaben in Prozent

	Jeden Tag	4 bis 5 Tage die Woche	2 bis 3 Tage die Woche
Bahn	4	3	1
Bus	11	10	4
Leihfahrrad	0	1	2
Motorrad	1	1	1
Eigenes Fahrrad	4	3	6
Auto als Passagier	5	4	7
Auto als Fahrer	50	16	8
Zu Fuß (Min. 500 Meter)	38	12	7

Nutzungsfrequenz verschiedener Transportmittel durch Berufstätige oder Studenten.  
Quelle: TNS ILRES MoViLux Mai/Juni 2016