

Wirtschafts- und Sozialrat zur Mobilität:

Träumt ruhig weiter!

Das einstimmig im WSR (Wirtschafts- und Sozialrat, das ständige Sozialpartnerschaftsgremium mit Vertretern aus Staat, Patronat und Gewerkschaften) angenommene Gutachten zur Mobilität bringt pflichtschuldigste Zustimmung zur Umsteigebilität der vorigen und der laufenden Regierung wie zu Rifkins Elektro- und Dienstleistungsmobilität, obwohl berechtigte Zweifel geäußert werden an der Prognose, es könnte mit dem Steuerabsetzbetrag von 5.000 € bis 2020 zu 40.000 Elektroautos kommen.

Das wäre in der Tat ein Wunder, denn selbst beim Höchststeuersatz ist das ein reichlich lächerlicher Betrag, wie uns das ein Autoverkäufer vorgerechnet hat. Um den heutigen Mehrpreis eines E-Autos gegenüber einem Diesel auszugleichen, müßte der Stromer gegenüber einem Diesel, der 6 Liter auf 100 km verbraucht, 200.000 km fahren. Dabei ist er auf weiten Strecken gar nicht einsetzbar, also ist ein Zeitraum von mindestens 10 Jahre für so viele km anzusetzen. Wenn die Batterien bloß so lange halten! Wobei wir für die ersten 4.000 km mit dem neuen Diesel auf einen Durchschnittsverbrauch von 4,7 l kommen, trotz 1.200 km deutscher Autobahn. Blöd?

Daher eindeutig die Ankündigungspolitik von Verbo-

ten in mehr als 20 Jahren, wenn keiner mehr die Namen heutiger Verkehrsminister kennt! Denn als es 5.000 € Direktsubvention gab, wurden 2014 auch nur 312 Elektroautos verkauft, nach Wegfall 2015 glatt noch 73.

Zusatzvorteile multiplizieren Kapazität?

Aber schön, vergessen wir alles, was jemals über die Kapazität des öffentlichen Nahverkehrs zu lesen war und räsonnieren wir mit dem WSR auf Seite 64 des Gutachtens (französische Abkürzung: CES): »Le CES estime qu'au Luxembourg le moyen le plus rationnel pour inciter les usagers à recourir aux transports en commun, est de rendre la chaîne de mobilité plus attractive que le déplacement en voiture particulière.« Klingt logisch?

Sicher ist es von Vorteil für die Passagiere, wenn der Bus weniger lang für eine Strecke braucht. Werden dafür aber viele Haltestellen gestrichen, und müssen sie daher zu diesen einen weiteren Weg zurücklegen, der auch Zeit frisst, ist der Vorteil schnell dahin.

Sicher ist es von Vorteil, wenn den Grenzgängern attraktivere Tarife geboten werden und sie ab Herbst oder ab Fahrplanwechsel am 10.12. weniger zahlen. Aber passen deswegen mehr in Zug und Bus? Keineswegs!

Sicher ist es von Vorteil, wenn die belgischen Grenzgänger demnächst die Freude gemacht wird, daß sie nicht mehr fürs Autoabstellen am Bahnhof zahlen müssen. Das war früher schon mal so und wurde dann geändert, weil es sich herausstellte, daß zu wenig Plätze da waren. Es wird jetzt wohl gehofft, daß trotzdem nicht mehr kommen, weil nicht mehr in die Züge passen zu der Zeit, wo es gilt, zur Arbeit zu fahren.

Wenn die Haltestellen Howald und Pfaffenthal-Kirchberg am 10.12. in Betrieb gehen, können zwar Passagiere dort aussteigen. Aber es paßt keiner zusätzlich in einen heute bereits überfüllten Zug. Gut, das Einstellen der direkten Züge von Rümelingen und Volmerange-les-Mines in die Hauptstadt erlaubt ein paar weitere Züge über den »sillon lorrain« hereinzuführen, bloß bringt das auch nicht die Verfünfachung der Kapazität von heute 10.000 Pendlern, die aber gebraucht würde, damit es keine Staus mehr aus Richtung Frankreich gibt, haben wir doch bereits 92.500 französische Grenzpendler im Land arbeiten.

Früherer bzw. späterer Arbeitsbeginn

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, daß die WSR-Leute in Ehrfurcht vor der »Attraktivität« der Hauptstadt er-

starren, wenn sie feststellen, daß sie 47% der Arbeitsplätze des ganzen Landes beherbergt, aber nur 20% der Bevölkerung. Der WSR kommt da ganz und gar nicht zur Einsicht, daß das die Ursache der heutigen Verkehrsprobleme ist, und daß diese völlig aus dem Ruder laufen, wenn die Entwicklung einfach so weiterläuft. Und das wird sie zweifelsfrei tun, wenn nicht Gegenmaßnahmen erfolgen.

Das, was aktuell viele tun, funktioniert auf Dauer nicht. Die einen versuchen früher mit der Arbeit anfangen zu dürfen, andere versuchen es mit später, um den Staus zu entgehen. Viele kriegen das auch genehmigt, und sie freuen sich eine kleine Zeit, daß es für sie jetzt wieder kürzere Fahrzeiten oder Platz in Zug und Bus gibt. Doch leider versuchen alle dasselbe – und am Ende wird nur die Verkehrsspitze am Morgen wie am Abend länger.

Den Beleg dafür liefert Grafik 7 auf Seite 14 des Gutachtens zum Verkehr auf der A3 bei Bettemburg im Januar 2012 und im Januar 2016. Die Morgen- wie die Abendspitze lag 2012 deutlich über dem, was 2016 festgestellt wurde. Dafür beginnt 2016 schon kurz nach 4 Uhr früh ein deutlicher Verkehrsanstieg, den es 2012 viel schwächer erst mehr als eine Stunde später gab. Und abends gilt dasselbe.

Praxisferne und fehlende Logik sind schlimme Krankheiten!

jmi