

Gutachten vom Wirtschafts- und Sozialrat: Um die Mobilität herumgeredet

jmj

Der Wirtschafts- und Sozialrat (WSR) ist schlechthin das Organ der Sozialpartnerschaft, weil es im Gegensatz zur Tripartite ohne Unterbrechung existiert. Allerdings war es zuletzt immer schwieriger, die unterschiedlichen Interessen von Lohnabhängigen und Patronat auf einen zumindest scheinbaren gemeinsamen Nenner zu bringen. Aber so leicht geben sich die Ideologen des »wir sitzen alle in einem Boot« nicht geschlagen.

So hat am 27.11.2015 die Vollversammlung eine Arbeitsgruppe »Transport, Mobilität und Logistik« ins Leben gerufen. Der fiel auf, daß es doch ziemliche Unterschiede gibt beim Transport von Waren und Menschen, wonach am 8.7.2016 die Vollversammlung dafür zwei unterschiedliche Gutachten genehmigte. Wir sehen, es geht alles seinen bürokratischen Gang.

Jetzt, ein Jahr später, liegt auf 101 Seiten das Gutachten zum nationalen und grenzüberschreitenden Personentransport vor. Er wurde einstimmig gutgeheißen bei der Vollversammlung am 11.7.2017. Die Vertreter von Staat, Patronat und Gewerkschaften haben also alle dafür gestimmt. Den Text gibt's als pdf-Datei auf www.ces.public.lu.

Es ist ein typisches Dokument des »einerseits und andererseits«, wobei wir ein ums andere Mal das Lachen nicht verkneifen konnten. So etwa, wenn da festgestellt wird, es sei schwierig zu wissen, wie der öffentliche Personenverkehr auszurichten sei, wenn man keine genauen Statistiken über die Passagiere habe. Wie wäre es denn gewesen, wenn da aus der Einsicht heraus gedacht worden wäre, daß der ärgste Verkehr im Luxemburger Land aus den Lohnabhängigen entsteht, die auf ihren Arbeitsplatz gelangen müssen? Dann hätte sich der WSR auch das Herumgesülze sparen können, das Auto bedeute für viele Freiheit, und es brauche eine Mentalitätswandel, um eine nachhaltige Transportpolitik möglich zu machen. Denn mit egal welcher Mentalität sind die meisten Pendler und Grenzgänger einfach gezwungen, mit dem Auto Richtung Arbeitsplatz zu stauen am Morgen und am Abend zurück nach Hause, weil für sie kein Platz im Zug oder im Bus mehr ist.

Warum, wieso, wohin?

Mobilität ist so für sehr viele nicht ein Recht, wie es der WSR meint, sondern ein Zwang. Wobei wir so oder so weit weg sind von einer »nachhaltigen, intelligenten und kohäsiven Mobilität«, wie sie der WSR zum Ziel ausruft.

Warum also nimmt der

Verkehr zu? Laut WSR sind da die Hauptfaktoren das demographische Wachstum, die starke Zunahme bei der Zahl der Arbeitsplätze und der Grenzgänger. Das wird einfach so nebeneinander gestellt, als seien das unabhängig wirkende Faktoren, was definitiv nicht der Fall ist.

Hinzu kommt laut WSR die Preissteigerung auf dem Immobilienmarkt. Je weiter weg von der Hauptstadt, desto weniger teuer wird's. Weil es da nach WSR-Meinung einen Wunsch nach Privatbesitz gibt, würden die Leute immer weiter weg von der Hauptstadt wohnen, weswegen die Wege zur Arbeit länger werden.

Nun ist der Wunsch, sich seine Wohnung zu kaufen, zunächst einmal eine intelligente Altersabsicherung, zum anderen gibt es selbst für die, die keinen Kredit dafür auf der Bank kriegen und daher mieten müssen, zu wenig Angebot, das dann auch genau deswegen überteuert ist. Es wäre also alles anders als ratsam, wenn mehr mieten statt kaufen wollten.

Tatsächlich hat die Länge des Wegs zur Arbeit zwischen 2000 und 2015 um 45% zugenommen. Und die Autofahrer stehen im Durchschnitt jährlich 33 Stunden im Stau, was dem Land in Europa zu Platz 4 in der Hitparade der verstauteiten Länder verhilft.

Dem WSR fällt wohl die Konzentration der Arbeitsplätze in der und um die Hauptstadt herum auf, es fällt ihm aber nicht ein, darin die wirkliche Ursache des Stauproblems zu sehen. Die positive Idee aus Kreisen der Regierung, Bürogebäude auf die Grenzen zu setzen, dort, wo

Grenzgänger reinfahren, kanzelt der WSR dafür sogar als wenig hilfreich ab. Auch Telearbeit könne kaum zu einer wirklichen Verbesserung beitragen.

Widersprüche im Zahlensalat

Der WSR führt an, laut Statec werde 64% der Wegzeit im Auto, 17% zu Fuß und 16% im öffentlichen Verkehr verbracht, während der Gebrauch des Fahrrads nahezu unbedeutend sei.

An anderer Stelle steht dann, innerhalb der Stadt Luxemburg würden 16% der Wege öffentlich zurückgelegt. Dabei muß das der höchste Anteil im Land sein. Von dem politischen Ziel, 2020 ein Viertel der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erledigen, und die drei Viertel motorisierter Wege so aufzuteilen, daß 19% aller Wege öffentlich und 56% mit dem Individualfahrzeug (Auto und Motorrad) zurückgelegt werden, sind wir also 2017 zu weit weg, um es erreichen zu können. Das umso mehr als die Zahl der Wege ständig mit der Zunahme der Zahl der Arbeitsplätze zunimmt, worauf der WSR elegant vergißt. Auch der Kundenverkehr fehlt in dem Ganzen, was auch dann unverzeihlich ist, wenn der vor allem in der (noch) verkehrsschwachen Zeit erfolgt, denn diese Zeitfenster werden mit der Flexibilisierung von Beginn und Ende der Arbeitszeit immer kleiner.

Auch wenn das Ganze somit klar die Note »ungenügend« verdient, werden wir auf einzelne Punkte daraus noch zurückkommen.