

WO STEHEN WIR?

Wider den Kollaps

Eine Dauerbaustelle: Die Suche nach Lösungen für eine nachhaltige Mobilität

Dass in Luxemburg irgendwann der totale Verkehrskollaps droht, wenn es bei den existierenden Infrastrukturen bleibt und der Pkw nach wie vor bei weitem das meistbenutzte Transportmittel bleibt, liegt auf der Hand. Heute schon fließt der Berufsverkehr immer zäher, beim geringsten Unfall auf einer der Autobahnen, kommt auch auf den anderen der Verkehr oft gänzlich zum Erliegen. Das in einem Land, das sich gerne draußen als hochqualitatives Logistikzentrum im Herzen Europas verkauft. Einem Land, dessen Wirtschaft so solide wächst, wie in kaum einem anderen EU-Mitgliedstaat und damit auch die Bevölkerung, die jährlich um etwa 14.000 Personen zunimmt - das Äquivalent einer Gemeinde wie Hesperingen.

Solide wachsen tut auch die Zahl der Grenzgänger, die in Luxemburg arbeiten. Vor 15 Jahren waren es knapp 101.000, heute sind es nahezu 183.000. Der Druck auf die Straßeninfrastruktur, die nicht mit der Nutzerentwicklung Schritt hielten, wird somit immer größer. Nicht Schritt mit der wachsenden Nachfrage hielt auch der öffentliche Transport. Die notwendigen, milliarden schweren Investitionen kamen nicht nur viel zu spät, sie benötigen auch mitunter viele Jahre bis zur Umsetzung. Und da sprechen wir nur von den Investitionen im Großherzogtum.

In den Nachbarländern, die schon mal weitaus komplexere Entscheidungsprozesse für regionale Großinvestitionen haben, die oft auch noch mit den Autoritäten der angrenzenden Staaten ausgehandelt werden wollen, kann es noch viel länger dauern. Auch heute noch bildet der öffentliche Transport für viele Arbeitnehmer aus dem riesigen „Einzugsgebiet“, aus dem der großregionale Wirtschaftspol Luxemburg Arbeitskräfte anzieht, keine Alternative. Und eine echte großre-

gionale Mobilitätsstrategie gibt es nicht, wie auch der Wirtschafts- und Sozialrat in seinem rezent erschienenen Gutachten über die Mobilität von Personen hervorhebt. Das umfangreiche Dokument, in dem die aus Vertretern von Arbeitnehmern, Arbeitgebern und Staat zusammengesetzte, die Regierung beratende „Konsensfabrik“, an vielen Stellen die magere Datenlage zum Verkehrsaufkommen kritisiert, liefert einen quantitativen Überblick über die Mobilitätslage im Großherzogtum und darüber hinaus, es stellt aber auch eine Reihe von Überlegungen über die Qualität der Mobilität an und formuliert zahlreiche Empfehlungen zu deren Verbesserung, die wir auf den kommenden Seiten beleuchten.

Es ist ein wertvolles Dokument, das neben einem Gesamtüberblick auch die Komplexität der Lösungsfindung aufzeichnet. An vielen großen und kleinen Schrauben gilt es zu drehen - von der Infrastruktur über die Subventionierung von Fahrzeugen ohne fossile Treibstoffe, die zentrale Vernetzung der Ampeln, der Ausbau des Radwegenetzes bis hin zur Frage, ob die Schule nicht nach dem morgendlichen Berufsverkehr beginnen könnte. Abgewägt werden auch die Chancen und Risiken der digitalen Perspektive der Mobilität. Da es heute bereits autonom fahrende Autos gibt, kann man sich vorstellen, dass die in naher Zukunft zum Standard werden. Man kann sich auch vorstellen, dass nicht jeder Haushalt mehr ein Auto mehr besitzen will, wenn er Transportmittel, die ihn sicher und schnell ans Ziel bringen, als Dienstleistung für lau einkaufen kann. Dass solche Paradigmenwechsel auch Jobs kosten werden, auch darauf macht der WSR aufmerksam, dessen Gutachten ein willkommener Beitrag für eine wesentliche Zukunftsdiskussion ist. CLAUDE KARGER

