

NATIONALER MOBILITÄTSPLAN

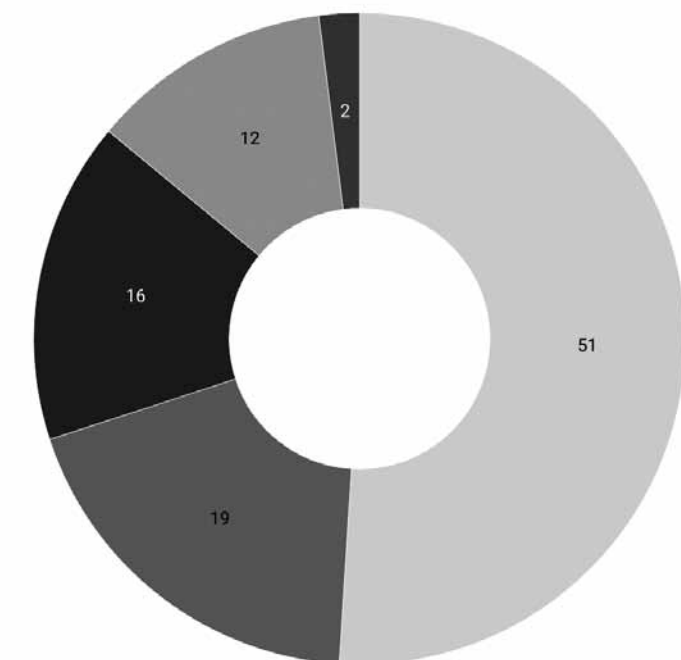
Elends- verwaltung

Joël Adami

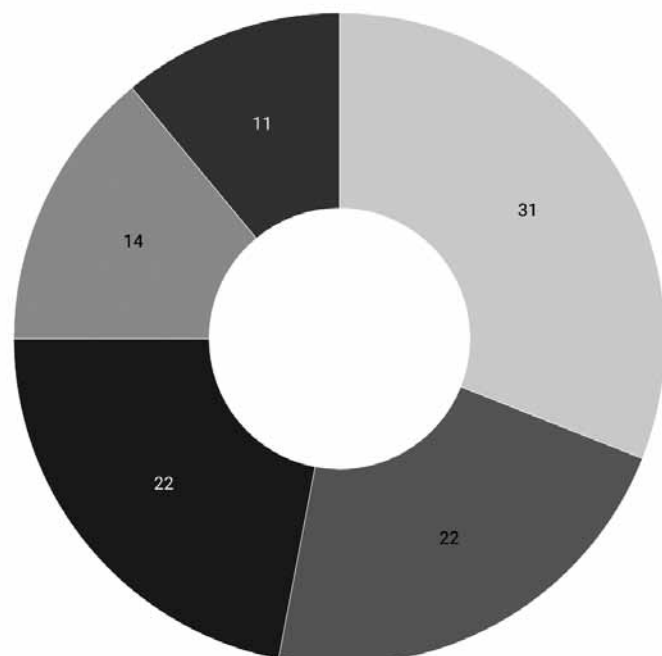
REGARDS

Modal Split heute und morgen

Fahrer*in Beifahrer*in ÖPNV Fuß Rad



2017



2035

Erstellt mit Datawrapper

Bis 2035 soll das Verkehrsaufkommen in Luxemburg um 40 Prozent steigen. Damit das Mobilitätssystem nicht vollständig zusammenbricht, müssen viel mehr Luxemburger*innen Fahrradfahren.

„80 Prozent unseres Verkehrs ist hausgemacht, das heißt wir müssen bei uns daheim unsere Hausaufgaben machen“, erklärte Verkehrsminister François Bausch (Déi Gréng) bei der Präsentation des Nationalen Mobilitätsplans 2035 (PNM 2035) am 22. April. Nachdem er kurz vor den Wahlen 2018 mit „Modu 2.0“ ein erstes Mal seine Vision der nachhaltigen Mobilität in Luxemburg vorgelegt hatte, folgte nun der PNM 2035. Der Plan legt recht detailliert vor, welche staatlichen Infrastrukturen geschaffen werden müssen, um die prognostizierte Verkehrssteigerung von 40 Prozent zu bewältigen.

Bausch bezog sich mit seiner Aussage auf ein Gerücht, das sich hartnäckig hält: Die Verkehrsprobleme in Luxemburg würden vor allem von Grenzgänger*innen verursacht. Im Land mit dem höchsten Motorisierungsgrad Europas wird der meiste Autoverkehr jedoch von den Einwohner*innen verursacht. Belegt ist das ohnehin seit 2017 die Resultate der Verkehrserhebung „Luxmobil“ veröffentlicht wurden. Auf diese Zahlen beziehen sich auch sämtliche Prognosen im PNM 2035.

Auf knapp 200 Seiten stellt der Mobilitätsplan eine Analyse der wichtigsten Herausforderungen und Lösungsmöglichkeiten vor. Die Veränderungen, die für die verschiedenen

Verkehrsnetze vorgesehen sind, werden vorgestellt, und dann im Hauptteil für einzelne Regionen des Landes detailliert aufgeschlüsselt. Kürzere Kapitel beschäftigen sich mit dem Parkraum, nicht-infrastrukturellen Maßnahmen und möglichem technischen Fortschritt. Das alles sind jedoch nur Vorschläge, oder wie Bausch es in seinem Vorwort ausdrückt: „Der Nationale Mobilitätsplan hat keine Rechtswirksamkeit. Über neue Projekte wird die Abgeordnetenkammer entscheiden.“

Fahrradräume in Mobilitätsräumen

Der Plan teilt das Land in zehn „Mobilitätsräume“ ein: sieben im Land und drei grenzüberschreitende. Neben dem ländlichen Norden und dem ländlichen Süden wird zwischen der Nordstad, der Stadt Luxemburg und ihrem Vorortgürtel – wie die Planer*innen den „Speckgürtel“ liebevoll nennen – sowie Esch inklusive Belval und dem urbanen Süden unterschieden. Für jeden Raum gibt es eigene Ziele, wie das Verkehrsaufkommen in 13 Jahren aussehen soll, wobei sowohl die Stadt Luxemburg als auch Esch oft gemeinsam mit den anliegenden urbanen Gebieten betrachtet werden. „Die meisten Bewegungen finden in oder zwischen den urbanen Räumen statt. Das macht die Sache nicht einfach, aber lösbar“, so Bausch bei der Präsentation.

Der Modal Split, also die Aufteilung auf verschiedene Verkehrsträger, ist in den meisten urbanen Gebieten jedoch weit von einer nachhaltigen

Die Tram soll künftig nicht nur das Rückgrat des öffentlichen Transports in Luxemburg-Stadt sein, sondern sie auch mit Esch-Belval verbinden. Vermutlich wird sie dann auch etwas voller sein.



FOTO: VILLE DE LUXEMBOURG / CHARLES SOUBRY

Mobilität entfernt. 81 Prozent der Wege im Vorortgürtel werden mit dem Auto zurückgelegt, 70 Prozent sind es in Esch, 69 Prozent in der Nordstad und 61 Prozent in Luxemburg-Stadt. Ziel ist es, den landesweiten Mittelwert von 70 Prozent bis 2035 auf 53 Prozent zu senken. Obwohl mehr Autofahrten unternommen werden, soll dies mit weniger PKWs passieren, indem Fahrgemeinschaften gefördert werden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs soll von 16 auf 22 Prozent gehoben werden, die zu Fuß zurückgelegten Wege von 12 auf 14 Prozent. Die größte Steigerung soll der Radverkehr erfahren: Von lediglich 2 sollen innerhalb eines Jahrzehntes 11 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Bedenklicher Ansatz

Der Ansatz, mit dem diese Ziele im PNM 2035 formuliert wurden, ist aber bedenklich: Die Fragestellung ist nicht etwa, welcher Modal Split für eine klimaneutrale Wirtschaft oder gar ein gutes Leben nötig wäre, sondern lediglich, wie das prognostizierte Wachstum irgendwie verkraftbar wäre. Was dazu nötig ist, wurde einerseits in großen staatlichen Infrastrukturprojekten aufgezeichnet, mit vielen Ideen für die großen Verkehrsachsen des Landes. Dort aber, wo es für das Fahrrad vor allem wichtig wird, auf lokaler Ebene, werden erstaunlich wenige Ideen präsentiert. Das erklärt der Minister in seinem Vorwort: „Das einfache Addieren von Einzellösungen für lokale Mobilitätsprobleme liefert keine Gesamtlösung für das Land. Ebenso wenig ist es die

Aufgabe des Nationalen Mobilitätsplans, jedes lokale Mobilitätsproblem zu lösen.“

Drei Radverkehrsachsen, „Rad-schnellwege“ zwischen den drei Ballungsgebieten, sollen gebaut werden. Das zusätzlich zu dem nationalen Radwegenetz, das das Land flächendeckend erschließen soll. Immer wieder wird beim Radverkehr im PNM die Verantwortung der Gemeinden betont und auf die Planungsunterlagen auf veloplange.lu verwiesen, die allerdings oft nur in der Minimalvariante ausgeführt werden. „Eine Ortschaft ist nur dann wirklich fahrradgerecht, wenn sich die Kinder sicher und alleine mit dem Fahrrad fortbewegen können“, heißt es mahnend. Dazu kommt, dass beim Bau neuer Straßen immer auch ein „durchgängiges, komfortables und sicheres Radwegenetz“ zu bauen ist. Für wenig benutzte Landstraßen sind „Chemins cyclables“ vorgesehen: Mit bis zu 50 Stundenkilometer sollen hier wenige Autos sich die schmale Straße mit Fahrradfahrer*innen teilen - die kriegen aber eine bunte Markierung.

Man dürfe keine halbherzigen Alternativen zum Auto bauen, sonst steige niemand um, so Bausch. „Der Erfolg der Tram beweist das. Mittlerweile steigen da viele rein, die sonst nie einen Bus genommen hätten.“ Dementsprechend zahlreich sind die Ideen, wie das öffentliche Transportnetz ausgebaut werden soll. So soll ein Gleisdreieck zwischen Niederkorn und Käerjeng die Region um Differdingen schneller an Luxemburg-Stadt anbinden: eine Viertelstunde Zeitgewinn soll das bringen. Der Bahnhof

Hollerich soll verlegt und zu einem Umsteigeknoten zur Tram ausgebaut werden. Die Tram soll nicht nur als „schnelle Tram“ zwischen der Hauptstadt und Esch-Belval verkehren, sondern auch in Luxemburg-Stadt mehrere Linien bekommen, um so die verschiedenen Umsteigepunkte - und Park&Ride-Stationen - miteinander zu verknüpfen.

Neue und verschwindende Bahnhöfe

Im Bahnnetz sind aber noch andere Änderungen vorgesehen: Das Verkehrskonzept für die Nordstad sieht nicht nur eine Verlegung der Bahntrasse Ettelbrück-Diekirch vor, sondern auch die Errichtung eines neuen Umsteigebahnhofs in Erpeldingen. Auch in dem neuen Wohngebiet zwischen Esch und Schiffingen soll ein neuer Bahnhof entstehen, was zur Folge hätte, dass der aktuelle Hauptbahnhof von Esch in „einen modernen Bau am westlichen Ende der Fußgängerzone“ umziehen könnte. Die Bahnhöfe Belval-Rédange und Belvaux-Soleuvre werden verschwinden und zum „Umsteigeknoten“ Belvaux Mairie „zusammengefasst“.

Zum Busverkehr weiß der PNM 2035 erstaunlich wenig zu sagen: Hier wird vor allem auf die kürzliche Reorganisation des RGTR-Netzes und die Schaffung von „Hochleistungsbuskorridoren“ verwiesen. Wie die beiden lokal-regionalen Busbetreiber AVL und Tice ihre Netze entwickeln werden, kommt im nationalen Mobilitätsplan nicht vor. Dabei ist es gerade ihre Anbindung an den nationalen

Zugverkehr, die oft für Kopfschmerzen bei den Fahrgäst*innen sorgt.

Das Straßennetz soll „multimodal“ werden, also nicht mehr nur auf PKWs zentriert sein - zumindest, wenn es nicht um Autobahnen geht, auf denen mit Fahrgemeinschaftsspuren für einen höheren Besetzungsgrad gesorgt werden soll. Zur Multimodalität gehören nicht nur Busspuren und Radwege, sondern auch genügend Platz für Fußgänger*innen. Als Praxisbeispiel für Wohnviertel, die nicht mehr komplett den Autos gehören, werden „trottoirs traversants“ gezeigt: Nicht die Fußgänger*innen überqueren die Straße, sondern die PKWs den Fußweg. Aber auch hier liegt es letzten Endes an den Gemeinden: „Fast kein Straßenraum verfügt über die notwendige Breite, um die Anforderungen sämtlicher Verkehrsmittel optimal zu erfüllen. Die Neuaufteilung des Straßenraumes erfordert daher eine Abwägung der entsprechend den örtlichen Gegebenheiten zu priorisierenden Verkehrsmittel.“

An vielen Stellen im PNM ist noch das Auto-Denken bemerkbar, gerade beim Parkraum. Der soll besser verwaltet werden, im Herbst soll eine nationale Parkraumstrategie mit Details erscheinen. Wenn weiterhin viel auf Autos gesetzt wird, müssen diese halt auch irgendwo parken. So wie das Wort „Klima“ sehr selten im Plan vorkommt, so wird auch nicht die Notwendigkeit von Ladesäulen erwähnt. Was vermutlich daran liegt, dass der PNM nicht die Klimakrise lösen, sondern den Verkehr in Luxemburg in ge-mäßigte Bahnen lenken soll.