

# « Ich wurde in eine Rolle gedrängt... »

## Über Rhetorik, Dichtung und Wahrheit im Zusammenhang mit dem gestrandeten BTB Projekt

Eine Straßenbahn ist ein technisches Werkzeug. Ein Instrument geschaffen von Ingenieurhand, vollgepfropft mit hoch sensibler Elektronik, mit Transformatoren, Bordcomputern und Sensoren. Auch die Infrastruktur ist ein Werk der Ingenieure: Unterbau, Oberbau, Schienenbefestigung und Fahrleitungsmasten, Gleichrichterstationen, Weichenlagemelder und Lichtsignal-detektoren, all das taugt kaum zum politischen Diskurs.

Doch das technische Werkzeug Straßenbahn und das Ingenieurwerk Infrastruktur dienen einem Zweck, nämlich der Bewältigung der Mobilität, des ständig zunehmenden Verkehrs. Und Verkehr - halt - das ist ein politisch interessantes Thema. Verkehr ist allgegenwärtig. Kaum ein Fleckchen im Großherzogtum, von dem man nicht eine Straße oder einen Feldweg sieht oder hört. Verkehrswege überspannen unser Land. Und praktisch alles Tun ist mit Verkehr verknüpft. Ob zur Arbeit, zur Schwiegermutter oder zum Fußballplatz, ob Einkauf, sportliche Aktivität oder Seitensprung, jede Tat beginnt mit einer Bewegung des Menschen, sei es zu Fuß, per Skateboard oder im Ferrari.

Verkehr geht jeden etwas an, vom Minister bis zum Kleinkind, vom grünen Fundamentalisten bis zum neoliberalen Großunternehmer. Auf Pizzerien kann der Mensch verzichten, das Fernsehen oder den Pauschalurlaub verachten, selbst Kleidung kann für viele Tätigkeiten überflüssig sein. Nicht so die Mobilität. Mit sehr wenigen unfreiwilligen Ausnahmen nehmen wir alle fast täglich daran teil.

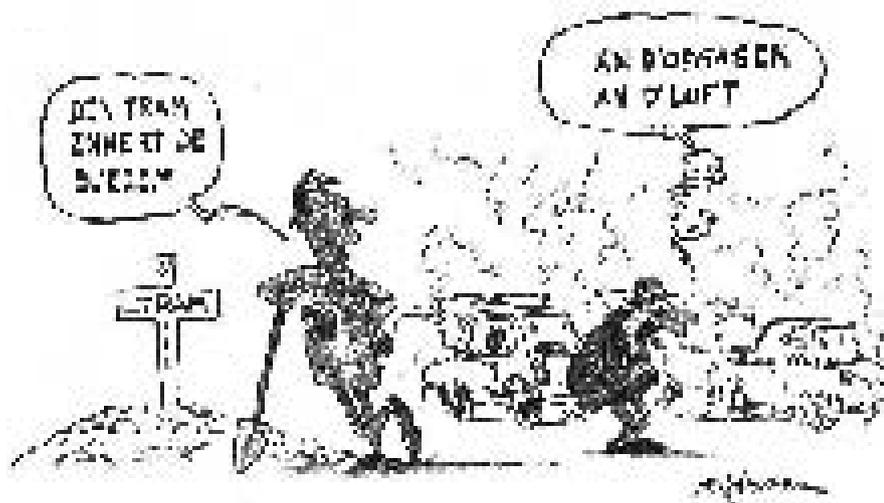
Verkehr hat eine weitere Besonderheit: Über schlechte Würstchen lässt sich schimpfen. Den Metzger haben wir schnell gewechselt. Ist die Straße aber überlastet, sind wir selbst mit schuld, denn der Stau besteht ja aus lauter einzelnen Autos, also auch aus unserem Wagen.

Schließlich lässt uns der Verkehr auch dann nicht los, wenn wir daran nicht teilnehmen. Durchs offene Schlafzimmerfenster dringt das sonore Röhren von Diesellokomotoren. Die Büroluft ist mit den Abgasen tausender vorbeidröhnender Auspuffe geschwängert. Die Sicht auf schöne Bauwerke mit Ampelmasten, Verbotsschildern und Wegweisern verstellt.

Und weil Verkehr den Menschen in seinem Alltag permanent beschäftigt, macht sich so jeder seine Gedanken, wie man die Verkehrssituation verbessern kann. So haben Verkehrsplaner und Fußballtrainer eins gemeinsam: Zwar werden sie für ihr Fachwissen bezahlt und sie können unter Umständen auf eine langjährige Ausbildung und Erfahrung zurückblicken, doch die Millionen Verkehrsteilnehmer sind genauso wie Fußballfans überzeugt, dass diese Experten von ihrem Metier rein gar nichts verstehen.

Im Unterschied zum Fußball greift in das verkehrsplanerische Geschehen noch eine dritte Per-

Cartoon: Carlo Schneider



## Pub: Arche

---

**Verantwortliche und Meinungsmacher unterschiedlicher Couleur dürfen munter Stellung beziehen. Manche tun dies von keiner Sachkenntnis getrübt, andere verdrehen die Wahrheit, damit es in das politische Konzept passt.**

---

sonengruppe ein: Neben Fachleuten und der Öffentlichkeit sind dies die Politiker. Sie verwalten schließlich die Steuergelder, mit denen Straßen, Haltestellen und Schienenstränge finanziert werden. Sie tragen die politische Verantwortung für eine Veränderung des Stadtbildes oder der Lebensqualität.

Die Tram wird damit vom Ingenieurwerk zum Spielball öffentlicher Diskussionen. Politisch Verantwortliche und Meinungsmacher unterschiedlicher Couleur dürfen munter Stellung beziehen, am Stammtisch oder in Bürgerversammlungen, im Parlament oder im Fernsehstudio. Manche tun dies von keiner Sachkenntnis getrübt, andere verdrehen die Wahrheit bewusst, manchmal nur ein bisschen, damit es in das politische Konzept passt.

So ist das Steckenbleiben des BTB-Projekts kein sachliches sondern ein kommunikatives Fiasko. Keine technischen Hürden und im Wohlstandsstaat Luxemburg auch keine finanziellen Engpässe haben die Stadtbahn gestoppt. Gestoppt wurde die Tram von Behauptungen.

Stellvertretend für diese Behauptungen sei der Slogan « Keen Zuch durch d' Stad » angeführt.

Niemand kann sich diesem Slogan verschließen. Niemand könnte akzeptieren, dass mächtige, achtzig Tonnen schwere Lokomotiven einen Zug durch die Avenue de la Porte Neuve ziehen oder dass ein Güterzug mit Kesselwagen über die Place de Paris rumpelt. Doch so etwas war natürlich auch nie geplant. Geplant war eine Tram, modern, transparent, schlank und ins Stadtbild eingepasst. Schauen wir doch mal nach Montpellier. Flanieren wir doch mal durch die Freiburger Fußgängerzone. Zählen wir doch mal die Touristen, die in der Straßburger Innenstadt die Tramwagen fotografieren oder filmen. Züge sind das gewiss nicht.

Behauptet wurde auch, der Einzelhandel werde an der Baustelle zugrunde gehen und wenn nicht, dann am Parkplatzmangel danach. Ein Scheinproblem, denn Geschäftsleute mit nachweisbaren Umsatzausfällen während der Bauzeit können entschädigt werden, wie in Frankreich hundertfach geschehen. Fährt die Tram, blüht der Handel, das zeigen alle Erfahrungen im Ausland. Und nur wenige Branchen sind von Parkplätzen vor der Haustür abhängig, wie die Rekordumsätze in den meisten Fußgängerzonen Europas beweisen. Die Einkaufszentren auf der oft beschworenen « grünen Wiese » - ein Euphemismus für kunstlichtdurchflutete Konsumtempel mit riesigen asphaltierten Parkplätzen - blühen dort, wo die fehlende Attraktivität des Innenstadthandels ihren Aufschwung zuläßt.

Auch die Angstmache vor verschlechterten Busverbindungen hatte mit der Realität des Tramprojekts wenig zu tun. Niemand erwartet, dass der TGV in alle Winkel des Großherzogtums fährt. Wird die Anbindung an die Hochgeschwindigkeitseisenbahn deswegen abgelehnt? Ein intelligentes Verkehrssystem besteht immer aus einer ausgeklügelten Vernetzung von Flugzeugen, Bahnen, Bussen und Privatfahrzeugen. Je mehr Wege mit Umsteigen verbunden sind, desto effektiver werden die Verkehrsmittel eingesetzt. Der Hebel muß also bei der Qualität des Umsteigens angesetzt werden und nicht bei einem Wirrwarr zahlloser direkter Buslinien. Wenn der Fahrgast das Umsteigen nicht wirklich bemerkt, ist es auch kein Hemmnis für seine Verkehrsmittelwahl. Die Gegner der Regionaltram haben dieses Argument aber geschickt eingesetzt, um insbesondere die Meinung der Hauptstadtbewohner zur Tram zu vergiften. Dabei scheuten sie sich nicht, in Stadtteilen wie Bonneweg Ängste zu schüren, wo überhaupt keine Änderung der Busanbindung vorgesehen war.

Im Fußball wäre ein solches Verhalten geahndet worden. Der Schiedsrichter hätte Foul gepfiffen, den Spieler ermahnt, vielleicht sogar eine gelbe

oder rote Karte gezückt. Im « Spiel » der Politik sind die Medien die Schiedsrichter. Doch im Falle BTB sahen sie nur zu oft weg und ließen Unsportlichkeiten ungestraft durchgehen. In manchen Fällen foulten sie sogar selbst indem sie denkwürdige Artikel abdruckten. Herausragend war hierbei die Klarstellungsforderung der Stadt Saarbrücken am Vortag der Luxemburger Kammerwahlen in einer hiesigen Tageszeitung, die allzu unverschämt gegen die Saarbahn gewettert hatte.

Eine Antwort bleiben die Gegner des BTB-Projekts der Öffentlichkeit schuldig: Was nun? Die Probleme sind seit fast zehn Jahren erkannt und analysiert. Seit sechs Jahren ist auch die grundsätzliche Lösung in Form einer Regionaltram bekannt. Nachdem sie zur Beschlussreife ausgearbeitet wurde, gilt die Lösung nun plötzlich als untauglich. Andere Lösungen, etwa neue Schienenanschlüsse außerhalb der Innenstadt, sind vielleicht machbar und eventuell sogar sinnvoll, lösen aber das seit zehn Jahren anschwellende Problem nicht. Mit steigenden Einwohner-, Arbeitsplatz- und Grenzgängerzahlen nehmen die Blechlawinen weiter zu und damit sinken Mobilität und Lebensqualität, während Umwelt- und Gesundheitsprobleme ungebremst anwachsen.

«Motorists cannot and will not be tipped out of their cars on to the grossly inferior forms of public transport which are the norm today in the United Kingdom» schrieb die Light Rail Transit Association, ein britischer Interessenver-

band in einem Grundsatzpapier Ende 1999. Autofahrer können und werden nicht dazu bewegt werden aus ihrem Wagen auf die krass minderwertigen Formen des öffentlichen Verkehrs umzusteigen, wie sie heute im Vereinigten Königreich die Norm darstellen. Mag sein, dass diese Beurteilung für Luxemburg zu streng ist. Im Grundsatz aber trifft sie auch hier zu. Ohne Quantensprung im öffentlichen Verkehr werden die verwöhnten Bürger des Großherzogtums nicht aus ihren klimatisierten Neuwagen zu lokken sein. Möglich also, dass eines Tages unter anderen Vorzeichen das BTB-Konzept nochmals aufgegriffen wird, denn Rhetorik, und mag sie auch noch so geschickt sein, ändert nichts an den Fakten.

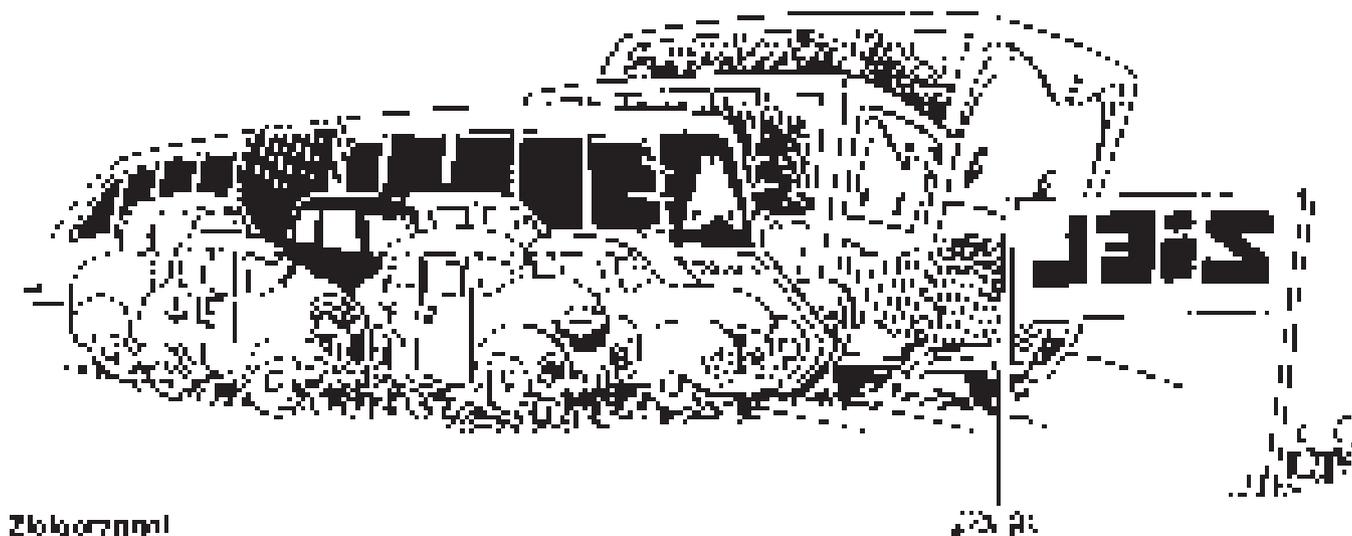
Auch in Zukunft werden Dichtung und Wahrheit in der (verkehrs-) politischen Diskussion kaum auseinanderhalten zu sein. Und eine gehörige Portion Heuchelei wird der Experte zu verarbeiten wissen. «Ich wurde in dieser Sache in eine Rolle gedrängt, die ich lieber nicht gespielt hätte», meinte einer der Drahtzieher der BTB-Bremser einmal zu mir. Und fügte gleich hinzu : «Du mußt mir das jetzt nicht glauben.» Ich zog es vor zu schweigen.

**Alain Groff**

Alain Groff (33) ist Diplom-Verkehringenieur. Der gebürtige Luxemburger hat nach dem Studium in Stuttgart vier Jahre lang in Basel gearbeitet, bevor er 1995 die Leitung des BTB-Projekts im Luxemburger Transportministerium übernahm. Seit dem 1. Juli 2000 hat er Luxemburg zumindest vorläufig verlassen und ist nun für das Verkehrs-Consulting-Büro TTK in Karlsruhe tätig.

**Das Steckenbleiben des BTB ist kein sachliches sondern ein kommunikatives Fiasko. Gestoppt wurde die Tram allein von Behauptungen.**

*Leiner,  
in: d'Letzebuurger Land*



Zukunftsgal