

Exposé zur Bachelorarbeit

Kostenloser öffentlicher Personennahverkehr in Luxemburg

Einleitung in die Thematik

Seit dem 1. März 2020 wurde der gesamte öffentliche Nahverkehr in Luxemburg revolutioniert. Luxemburg ist das erste Land weltweit, welches den Nahverkehr kostenlos anbietet. Die Regierung um Premierminister Bettel beschloss diese Maßnahme, um dem ständig wachsenden Verkehr in Luxemburg entgegen zu wirken. Seit dem zweiten Amtsantritt im Jahr 2018 hat die wiedergewählte luxemburgische Regierung umfassende Erneuerungen und Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr versprochen. Im Regierungsprogramm der drei Koalitionsparteien, die demokratische Partei (DP), die Sozialistische Arbeiterpartei (LSAP) und die Grünen (déi Gréng), wurde die Maßnahme des kostenlosen öffentlichen Transports mit aufgenommen und schnell umgesetzt. Dieser Schritt, den kostenlosen öffentlichen Nahverkehr einzuführen, kostet um die 50 Millionen Euro pro Jahr und wird mittels Steuern beglichen.

Das Großherzogtum Luxemburg ist eines der kleinsten Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Es hat eine Fläche von 2586 km² (Luxemburg in Zahlen 2019) und zählt insgesamt 613.900 Einwohner (Stand Januar 2019: Luxemburg in Zahlen 2019). Die Siedlungsstruktur Luxemburgs ist trotz des hohen Urbanisierungsgrades dispers. Die Einwohnerdichte Luxemburgs betrug 2018 250 Einwohner pro km². (ZUKUNFT MOBILITÄT) Die Hauptstadt Luxemburgs, Luxemburg-Stadt, ist mit 119.200 Einwohnern bei weitem die bevölkerungsreichste Stadt des Landes. Die nächstgrößten Gemeinden Esch an der Alzette mit 35.400 Einwohnern (Luxemburg in Zahlen 2019) und Differdingen mit 26.800 Einwohnern (Luxemburg in Zahlen 2019) werden zu den mittelgroßen Städten gezählt. Luxemburg lässt sich in drei Siedlungszentren unterteilen. Im Südwesten des Landes mit der Stadt Esch befindet sich das Zentrum der luxemburgischen Stahl- und Eisenindustrie sowie ein wichtiger Forschungs- und Universitätsstandort. Luxemburg-Stadt und ihre Umgebung im Zentrum des Landes beheimatet zugleich das größte Siedlungszentrum, sowie einen Großteil der Arbeitsplätze Luxemburgs. Im nördlichen Teil des Landes befindet sich mit der „Nordstad“ ein weiteres kleines Siedlungszentrum. (Zukunft Mobilität)

Luxemburg ist aufgrund der hohen Zahl an Arbeitsplätzen auf Grenzpendler angewiesen. Den 613.900 Einwohnern stehen insgesamt um die 448.900 Arbeitsplätze (Stand 2018: Luxemburg in Zahlen 2019) gegenüber. Deshalb pendeln pro Tag 197.000 Personen aus dem Ausland überwiegend in die Ballungsgebiete, um zu arbeiten. (LUXEMBURG IN ZAHLEN 2019)

Dadurch kommt es morgens und abends zu den Stoßzeiten zu massiven Staus, welche das Land zum Erliegen bringen. Das Straßennetz in Luxemburg beläuft sich auf 2.914 km. Davon sind nur etwa 165 km Autobahnen (Statec 2019). Hinzu kommt, dass die Anzahl an Erwerbstätigen zwischen 1998 und 2018 von 161.000 auf über 421.000 angestiegen ist. Bei den Grenzpendlern stieg die Zahl von 88.100 im Jahr 2000 auf 197.000 Pendler im Jahr 2018. Von 448.900 Erwerbstätigen (Luxemburg in Zahlen 2019) haben um die 43% keinen Wohnsitz in Luxemburg. 73 % der Pendler (KOCH 2018) nutzen den PKW, um zur Arbeit zu fahren.

Von den 264.500 Inländern (Luxemburg in Zahlen 2019) greifen 50% täglich auf das Auto zurück, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. (Luxemburger WORT) Die große Mehrheit dieser Fahrzeuge sind nur zu einem Viertel ausgelastet und somit sind täglich 250.000 Autositze bei Fahrten in das Ballungsgebiet von Luxemburg-Stadt leer. (MODU 2.0)

Da bis dato keine Besserung in Sicht ist und die Anzahl an PKW-Nutzer weiterhin ansteigt, beschloss die Regierung, die öffentlichen Verkehrsnetze sowie die Infrastruktur der Verkehrsnetze zu verbessern. Vor der Regierungszeit der aktuellen Koalitionsparteien gingen zwei Drittel der Investitionsmittel in den Straßenverkehr und nur ein Drittel in den Schienenverkehr. (ALLIANZ PRO SCHIENE) Von 2008 bis 2017 lagen die Investitionszahlen in etwa bei 2,1 Milliarden Euro. Die Passagierzahlen steigen jedoch seit 2005 kontinuierlich um etwa fünf Prozent an (SPIEGEL). Stand jetzt ist die Eisenbahn zu den Stoßzeiten an den Grenzen ihrer Kapazitäten angekommen. Deshalb investiert die Regierung im Zeitraum zwischen 2018 und 2027 zwei Drittel der Investitionsmittel in den Schienenverkehr. Bis 2027 wird sie insgesamt um 4,5 Milliarden Euro in den Ausbau investieren, dies entspricht in etwa 600 Euro pro Einwohner. (ALLIANZ PRO SCHIENE)

Diese Investitionen haben das Ziel, das Mobilitätsverhalten der Luxemburger und der Grenzpendler zu ändern, um somit dem ständig wachsenden Individualverkehr entgegenzuwirken. Um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern, wurde zum 1. März 2020, im Rahmen des Mobilitätsplans MODU2.0, der öffentliche Transport auf dem luxemburgischen Staatsgebiet kostenlos.

Methoden

Bedingt durch den Corona Virus bietet es sich an eine literaturgestützte Arbeit zu konzipieren. Die Literatur stammt aus einer Vielzahl von unterschiedlichen Quellen. Neben wissenschaftlichen Arbeiten zum Thema des kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs und zur sanften Mobilität werde ich weitere Fachliteratur sowie ausgewählte Zeitungsartikel heranziehen, um die benötigten Informationen zu recherchieren. Außerdem werden in dieser Arbeit Artikel, Studien und Mobilitätskonzepte von der Regierungsseite genutzt, um den literaturgestützten Datenteil zu komplettieren. Mehrere Arbeiten zur sanften Mobilität und zu den positiven und negativen Effekten wurden unter anderem vom renommierten Professor Markus Hesse verfasst, welcher an der Universität in Luxemburg unterrichtet und forscht. Neben der Literaturrecherche wird auch auf interpretativ-verstehende Verfahren, wie zum Beispiel das qualitative Interview, zurückgegriffen.

Hierbei wird versucht, auf problemzentrierte Experteninterviews zurückzugreifen. Mögliche Interviewpartner werden zeitnah angeschrieben, um möglichst früh Antworten zu erhalten. Beim problemzentrierten Interview wird eine offene, halbstrukturierte Befragung durchgeführt. Die befragte Person soll hierbei möglichst frei zu Wort kommen. Die Herausforderung für den Interviewer besteht darin, flexibel auf den Gesprächsverlauf antworten zu können. Trotz einer gewissen Flexibilität orientiert sich der Interviewer an einem Leitfaden mit Fragen und Erzählanreizen, um das Interview nach einem ungefähren Schema abzuhalten (MATTISSEK u.a. 2013, S.166). Während des Interviews soll auf ein spezifisches Problem eingegangen werden. Bevor die empirische Phase startet, analysiert der Forscher die Problem- und Fragestellungen (MATTISSEK u.a. 2013, S.167). Die „wesentlichen Aspekte werden anschließend im Leitfaden zusammengestellt und im Gesprächsverlauf angesprochen“ (MATTISSEK u.a. 2013, S. 167). Das problemzentrierte Interview ist „hervorragend geeignet für theoriegeleitete Forschung“ (MATTISSEK u.a. 2013, S.167). Nach der Durchführung der Interviews werden mit Hilfe einer Transkription und Interpretation die benötigten Daten gewonnen.

Bei qualitativer Forschung geht es nicht darum, eine möglichst große Anzahl an Interviews durchzuführen, um somit Häufigkeitsaussagen zu machen, sondern vielmehr geht es darum

festzustellen, „wie groß das Spektrum an möglichen Handlungsmustern ist und in welchen Kontexten spezifische Handlungsmuster oder Meinungen vorkommen bzw. von den Befragten gesehen werden“ (MATTISSEK u.a. 2013, S.188). Deshalb ist es von großer Bedeutung, dass der Interviewpartner kompetent ist und das nötige Wissen besitzt, um die Datenerhebung erfolgreich durchzuführen (MATTISSEK u.a. 2013, S. 188).

Forschungsfrage

Ziel der Arbeit ist es, den kostenlosen öffentlichen Nahverkehr von unterschiedlichen Standpunkten her zu beleuchten und mit Hilfe verschiedener wissenschaftlicher Artikel und qualitativer Interviews die Vor- und Nachteile des kostenlosen Nahverkehrs aufzudecken. Hierbei können ebenfalls Alternativkonzepte einfließen, welche in anderen Städten eingeführt wurden oder auch Städte wie zum Beispiel Tallinn mit Luxemburg vergleichen. Aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie und dem erst kürzlich eingeführten kostenlosen öffentlichen Nahverkehr gibt es keine aktuellen Zahlen, ob mehr Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen.

Interessant wäre es herauszufinden

- Wie funktioniert kostenloser öffentlicher Transport in Luxemburg?
- Wie bringt der kostenlose ÖPNV die seit langem geforderte Mobilitätswende voran?
- Reicht der kostenlose ÖPNV, um den Menschen auf Bus und Bahn umsteigen zu lassen?
- Wird sich das Transportverhalten der Menschen ändern? Werden Bewohner aus dem Auto Land Luxemburg vermehrt auf den ÖPNV umsteigen?
- Ist die Infrastruktur der öffentlichen Verkehrsmittel darauf ausgerichtet?
- Welche negativen Effekte können durch die Einführung des ÖPNV auftreten?
- Kann der kostenlose ÖPNV auch in größeren Ländern wie Deutschland funktionieren?
- Sind die Zweifel namhafter Forscher wie zum Beispiel Herrn Hesse berechtigt?

Um diese Fragen zu beantworten, wird versucht, Personen aus den unterschiedlichen Teilen des Mobilitätssektors für Interviews zu gewinnen. Mögliche Interviewpartner wären unter anderem Gilles Dostert, Präsident des Luxemburger Verkehrsverbunds, und Christophe Reuter, Mitarbeiter beim Transportministerium. Zudem alternativ könnte man ebenfalls private Personen per Fragebogen oder per Interview befragen, um so herauszufinden, ob der Luxemburger Bürger den kostenlosen ÖPNV als positiv ansieht und ihn auch nutzen möchte. Außerdem wäre es von großer Bedeutung, den Aufbau des ÖPNVs in Luxemburg mit dem Aufbau in Deutschland zu vergleichen. Wichtige Aspekte hierbei wären zum Beispiel die Privatisierung und die Preisgestaltung des ÖPNVs in den beiden Ländern. Nach der Auswertung dieser Daten hoffe ich, eine Antwort auf die oben genannten Fragen zu erhalten und die Herausforderungen für die Zukunft aufzeigen zu können, um den ÖPNV noch attraktiver zu gestalten und somit die Menschen in Luxemburg zum Umdenken bewegen zu können.

Literaturverzeichnis

GATHER, M; KAGERMEIER, A; LANZENDORF, M (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. (Gebrüder Borntraeger Verlagsbuchhandlung) Stuttgart

HESSE, M; NUHN, H (2006): Verkehrsgeographie. (Schöningh UTB) Zürich.

STATISTA: Einwohnerdichte Luxemburgs 2018. (Aufrufbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/277009/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-luxemburg/>) letzter Aufruf: 16.4.2020

MINISTERIUM FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG UND INFRASTRUKTUR (MDDI) (2018): MODU 2.0 : Strategie für eine nachhaltige Mobilität. Aufrufbar unter: <https://transports.public.lu/dam-assets/publications/contexte/strategie/modu2-de-brochure.pdf> Letzter Aufruf: 16.4.2020

STATEC (2019): Luxemburg in Zahlen 2019. (Statec) Luxemburg.

(aufrufbar unter: <https://statistiques.public.lu/catalogue-publications/luxembourg-en-chiffres/2019/luxemburg-zahlen.pdf>) letzter Aufruf: 20. Dezember 2019

HOFFMANN D. (2016) : Mobilitätsstudie von TNS-Ilres: Auto bleibt der Luxemburger liebstes Kind. (aufrufbar unter: <https://www.wort.lu/de/lokales/mobilitaetsstudie-von-tns-ilres-auto-bleibt-der-luxemburger-liebstes-kind-5850346453590682caf161c7>) letzter Aufruf: 16.4.2020)

ALLIANZ PRO SCHIENE (2019):"Europas Musterschüler" bei der Schiene : Ein Gespräch mit dem luxemburgischen Verkehrsminister François Bausch (aufrufbar unter: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/luxemburg-schieneninvestitionen/>) letzter Aufruf: 16.4.2020)

DÉI GRÉNG (2019):„EUROPAS MUSTERSCHÜLER“ BEI DER SCHIENE: (aufrufbar unter: <https://wielgeng.lu/aktualiteit/europas-musterschuler-bei-der-schiene/>) letzter Aufruf: 16.4.2020

MATTISSEK, A; PFAFFENBACH, C; REUBER, P (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. (Westermann) Braunschweig.

KIRSCH M. (2020): Abgefahren! Gratis ÖPNV in Luxemburg. (Aufrufbar unter: <https://www.spiegel.de/auto/luxemburg-und-der-gratis-oepnv-es-hapert-mit-dem-vorzeigeprojekt-a-2f8d9a0f-6b32-4493-82fe-2d5dad51e9bf>) letzter Aufruf: 16.4.2020

FROMMEYER L., NEFZGER E. (2020): Tickets bezahlen oder gratis fahren- welchem Modell gehört die Zukunft. (Aufrufbar unter: <https://www.spiegel.de/auto/deutschland-tickets-bezahlen-oder-gratis-fahren-welchem-nahverkehrs-modell-gehört-die-zukunft-a-58879cd9-ba1c-4d41-b8a1-c901f5f52eb2>) letzter Aufruf: 16.4.2020

NEFZGER E. (2018): „Niemand steigt aus dem Auto weil der Bus gratis ist“. (Aufrufbar unter: <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/kostenloser-nahverkehr-city-maut-ist-die-bessere-alternative-a-1193605.html>) letzter Aufruf: 16.4.2020

RANDELHOFF M. (2019): Kostenfreie Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Luxemburg – sozialpolitische Maßnahme mit ungewissem Ausgang : (Aufrufbar unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/169203/konzepte/kostenfreier-oepnv-luxemburg-nulltarif-fahrscheinlos/>) letzter Aufruf: 16.4.2020

TAGESSCHAU (2019): Wer soll das bezahlen ?. (Aufrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/inland/oeffentlicher-nahverkehr-kostenlos-101.html>) letzter Aufruf: 16.4.2020

Science.lu : <https://www.science.lu/de/faktencheck-gratis-oepnv/was-bringt-kostenloser-oeffentlicher-transport>

CAREY C. (2020) : What benefits can cities expect from fare-free transport?. Cities Today (Aufrufbar unter: <https://cities-today.com/what-benefits-can-cities-expect-from-fare-free-transport/> (letzter Aufruf: 16.4.2020)

CONSEIL ÉCONOMIQUES ET SOCIAL (2017): « Perspectives économiques sectorielles à moyen et long termes dans une optique de durabilité ». (Aufrufbar unter : <https://statistiques.public.lu/fr/actualites/entreprises/transports/2017/09/20170922/20170922.pdf>) letzter Aufruf: 16.4.2020

MDDI (2017): François Bausch présente les premiers résultats de l'enquête mobilité "Luxmobil" réalisée au Luxembourg et dans la Grande Région. (Aufrufbar unter : https://mmtp.gouvernement.lu/fr/actualites.gouvernement%2Bfr%2Bactualites%2Btoutes_actualites%2Bcommuniqués%2B2017%2B12-decembre%2B07-bausch-luxmobil.html) letzter Aufruf: 16.4.2020

MDDI (2019) : Rapport d'activité 2018 du Département de la mobilité et des transports : Seiten 269-282. (Aufrufbar unter: <https://gouvernement.lu/dam-assets/fr/publications/rapport-activite/minist-mobilite-travaux-publics/departement-mobilite-transports/Rapport-d-activite-2018-du-Departement-de-la-mobilite-et-des-transports.pdf>) letzter Aufruf: 16.4.2020

MMTP (2020): Kostenloser öffentlicher Transport seit dem 1. März 2020. (Aufrufbar unter : <https://transports.public.lu/fr/support/faq/faq-mobilite-gratuite-de.html>) letzter Aufruf: 16.4.2020

CARR C., HESSE M. (2019): Luxembourg's free public transport sounds great, but it won't help people get from A to B. (Aufrufbar unter: <https://orbilu.uni.lu/bitstream/10993/38321/1/Luxembourg's%20free%20public%20transport>

[%20sounds%20great,%20but%20it%20won't%20help%20people%20get%20from%20A%20to%20B.pdf](#)) letzter Aufruf: 16.4.2020

DUTRA A. (2019) : The Present and the Future of Fare-Free Public Transport and Sustainable Public Transport: The Cases of Avesta and Tallinn and The Visions for Luxembourg and Uppsala. (Aufrufbar unter: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1362049/FULLTEXT01.pdf>) letzter Aufruf: 16.4.2020

Transports publics (2017): Chiffres clés.
(aufrufbar unter : <https://transports.public.lu/fr/contexte/situation-actuelle/chiffres-cles.html>)
Letzter Aufruf: 5. Januar 2020)

Mögliche Ansprechpartner:

- Prof. Dr. Markus Hesse: Universität Luxemburg. Aufrufbar unter: https://wwwde.uni.lu/recherche/fhse/dgeo/people/markus_hesse
- Gilles Dostert : Verkéiersverbond
- Kies Alex : RGTR (allgemeines Luxemburger Straßenverkehrsnetz)
- Arendt Steve: TICE (Verantwortlicher für das Busnetz für den Süden des Landes)
- Lex Bentner: AVL (Verantwortlicher für das Busnetz der Stadt Luxemburg)
- Christophe Reuter: MMTP (Transport- und Mobilitätsministerium Luxemburg)→ generelle Mobilität in Luxemburg
- Vansteenkiste Frank: MMTP→ Straßenbahn in Luxemburg