

«Manque de courage politique»

Au cours d'un colloque sur la mobilité dans la Grande Région, vendredi, au Kirchberg, le ministre François Bausch a prôné plus de volonté politique.

Le ministre du Développement durable et des Infrastructures, François Bausch, a critiqué le manque d'initiatives politiques destinées à bousculer le statu quo en matière de mobilité et de transport dans la Grande Région.

De notre journaliste
Claude Damiani

Les orateurs venus des quatre coins de la Grande Région se sont succédé à la tribune pour débattre sur le thème de la mobilité, particulièrement d'actualité ces dernières semaines. Le directeur du *Quotidien*, Claude Gengler, était de la partie pour ses connaissances approfondies de la Grande Région, pour avoir notamment été directeur de la Fondation Forum Europa dont il est encore le vice-président. Le ministre écolo François Bausch s'est également révélé être l'un des principaux acteurs de la journée.

Lors d'une table ronde de fin de colloque, ce dernier s'est vu confronté à plusieurs interlocuteurs privilégiés: les maires de Metz et d'Arlon, Dominique Gros et Vincent Magnus, la secrétaire d'État en charge des transports de Rhénanie-Palatinat, Heike Raab, la ministre sarroise compétente en la matière, Anke Rehlinger, et la sénatrice belge Cécile Thibaut, par ailleurs représentante du ministre Philippe Henry. Tous les thèmes inhérents à la mobilité transfrontalières ou presque ont vivement été discutés: schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT), liaisons ferroviaires et routières, autobus ou encore tarification transfrontalière.

➤ La Grande Région en tant que laboratoire

Si le ministre François Bausch a salué l'organisation de l'événement et, par ce biais, l'initiative de la Chambre des députés à l'origine de la table ronde, il ne s'est certainement pas fait prier pour déclarer être «resté sur (sa) faim». Bien que le ministre en charge du portefeuille des Infrastructures incluant le ressort des transports ne soit en poste «que» depuis six mois, il a ce-

pendant souligné avoir de très bons contacts avec tous les acteurs concernés de la Grande Région.

Cela étant, il a déploré le manque de «concret». «Il faut sortir du théorique et se diriger vers le pratique», a-t-il ainsi prôné. Comprendre: passer de la parole aux actes.

La principale revendication du ministre est de commencer à mettre en place des projets-pilotes, qui font actuellement cruellement défaut. La proposition faite par le maire d'Arlon de la création d'un Park & Ride à Stockem comprenant une tarification intéressante vers le Luxembourg est par exemple parfaite pour rencontrer l'approbation du ministre. Mais pas uniquement: «La Grande Région peut devenir un modèle, un laboratoire vis-à-vis du fonctionnement de l'Europe du futur, où les barrières frontalières disparaissent.» Une louable intention qui se heurterait cependant à un manque de volonté politique, voire de courage politique, selon les dires de François Bausch.

➤ Priorité à l'amélioration des liaisons ferroviaires

Raisons invoquées pour expliquer ce blocage? «Je suis sur la même longueur d'onde que le maire de Metz, Dominique Gros, qui est d'avis que la mobilité en tant que facteur de compétitivité économique est sous-estimée.» Et notamment ces dernières années. Comment, dès lors, y remédier? Le ministre propose, entre autres, l'organisation prochaine d'un colloque sur cet aspect spécifique, afin de développer la conscience des acteurs responsables, car il ne s'agit pas d'une question de mauvaise volonté de la part de ces derniers.

Les dossiers à faire avancer en priorité sont, sans surprise, la ligne ferroviaire Luxembourg-Bruxelles, de même que l'extension de la ligne Luxembourg-Bettembourg, sur un plan purement national et dans un souci d'augmenter considéra-

ment la capacité des CFL. L'élargissement de la gare de Luxembourg, par le biais de l'aménagement de cinquième et sixième quais, est un projet tout aussi brûlant, notamment pour le trafic en direction de la France.

La question du flux ferroviaire vers l'Allemagne n'est pas non plus éludée, la Deutsche Bundesbahn (DBB) étant actuellement en train - c'est le cas de le dire - de couper totalement le Grand-Duché du réseau international ICE. L'exemple des trains à destination du nord de l'Allemagne, qui seront supprimés à la fin 2014, est flagrant. Sur ce point, le ministre a proposé à son homologue allemand deux ou trois trains quotidiens qui vont au-delà de Coblenz, étant donné que le Luxembourg s'apprête à introduire, conjointement avec la Rhénanie-Palatinat, un plan de cadence horaire à partir de décembre (NDLR: comprenant aussi des trains toutes les demi-heures aux heures de pointe). À savoir soit jusque Cologne, soit à destination de Francfort, afin de rattacher la région au grand réseau de chemins de fer allemand.

Enfin, et au sujet de la particulièrement décriée ligne ferroviaire Luxembourg-Liège, le ministre a précisé s'être réjoui de sa récente rencontre avec le ministre wallon Philippe Henry. «Contrairement aux rumeurs insistantes, dont celle radicale de la fermeture de la ligne à partir de Gouvy, mon homologue m'a confirmé la volonté d'améliorer cette ligne vétuste, tant au niveau fédéral que régional.» Une ligne qui, par ailleurs, s'avère stratégique, car permettant de connecter le Grand-Duché au réseau allemand du nord, à partir de la Cité ardente, mais aussi pour offrir de meilleures conditions aux nombreux frontaliers belges de cette région travaillant au Luxembourg.

Voilà certainement le signe le plus visible d'une quelconque volonté politique de bousculer l'*establishment*, en matière de mobilité, si l'on se réfère au discours global du ministre.

Konferenz für Mobilität und Transport in der Großregion

„Allerhöchste Eisenbahn“

Interregionaler Parlamentarierrat sieht dringenden

Handlungsbedarf, um Verkehrslage in der Großregion zu entlasten

VON CHRISTOPHE LANGENBRINK
„Allerhöchste Eisenbahn“: auf diese knappe Redewendung konnte man die gestrige Konferenz in Kirchberg des interregionalen Parlamentarierrates (IPR) zusammenfassen, die sich mit den drängenden Problemen der Mobilität und des Transports in der Großregion befasste. Von einer gemeinsamen Mobilitätszentrale über den Schienen- und Straßenverkehr bis hin zu innovativen Mobilitätskonzepten reichte die Themenpalette über die sich rund 100 Abgeordnete aus der Großregion austauschten.

„Tue Gutes und rede darüber“, das ist der Grundtenor der gestrigen Konferenz des interregionalen Parlamentarierrates im Konferenzzentrum in Kirchberg. Denn schon lange ist die Verkehrssituation in und um Luxemburg nicht mehr tragbar. Kein Tag ohne Stau, kein Zug, der in den Spitzenzeiten nicht platzen würde und auch kein Bus, der Staus umfahren könnte ... Die gänzlich überfüllten Straßen um das Großherzogtum bieten jeden Tag Anlass sich weiter zu ärgern, sich vor und nach der Arbeit zu stressen und an der Verkehrslage zu verzweifeln, so der Bürgermeister von Metz. Er kenne persönlich Menschen, die deshalb ihren gut bezahlten Job in Luxemburg aufgegeben hätten, weil ihre private Situation dermaßen darunter leide, dass selbst der Gehaltsunterschied, den Verlust an Lebensqualität nicht kompensieren könne.

Zuwachs an Pendlerströmen

In der Tat habe sich auch durch den Zuwachs an Pendlerströmen in den letzten dreißig Jahren die Verkehrssituation stark verän-

dert, so Claude Gengler, Direktor vom „Quotidien“ und Raumplanungsexperte der Großregion in seinem Impulsreferat. Gab es 1970 pro tausend Einwohner rund 200 Autos, so habe sich die Zahl bis heute verdreifacht. Das Straßennetz in und um das Großherzogtum sei auch nicht auf ein solches Verkehrsaufkommen ausgelegt. Mittlerweile fahren über 200 000 Berufspendler über die Grenzen auf den Straßen der Großregion. Allein zwei Drittel dieser Menschen „pilgern“ tagtäglich dabei zur Arbeitsstelle nach Luxemburg. Dass hierbei die Straßen bei diesem Verkehrsaufkommen nicht mehr mithalten können, sei die logische Konsequenz, so Claude Gengler.

Anhand des Straßenverkehrs könne man deutlich beobachten, wie sehr die Großregion schon vernetzt sei. Denn wenn in einem Nachbarland wie beispielsweise am 8. Mai „l'Armistice“ durch den Feiertag ein LKW-Verbot in Frankreich herrscht, so hat dies direkte Auswirkungen auf das Großherzogtum. Denn die großen Lastwagen, die Richtung Frankreich fahren, sollten nicht die hiesigen Straßen verstopfen, weil sie nicht in Frankreich einreisen dürfen.

Fortführen könnte man diese Beispiele anhand der täglichen Staugefahr. Denn kommt es zu einem Stau, kann dieser ganz schnell bis weit über die Grenzen reichen. Für Isolde Ries, Vorsitzende der Verkehrskommission des IPR, ist diese Verkehrssituation vergleichbar mit dem System „vases communicants“: drückt man an einer Stelle, entsteht so gleich an anderer Stelle eine Re-

aktion.

Auf Grund dieser engen Verkehrsverflechtung können einzelne Regionen nicht mehr alleine Herr der Lage werden. Nur ein gemeinsames, koordiniertes Vorgehen könne die Verkehrssituation langfristig verbessern, so die Mitglieder des IPR. Doch fehle es an politischen Durchsetzungswillen, diagnostiziert Nachhaltigkeitsminister François Bausch. Es gäbe viele gute innerhalb der Großregion schon viele Pilotprojekte, die nun umgesetzt werden müssen. Als Beispiel nannte der Minister die Schaffung von P&R-Plätzen in Nähe von Bahnhöfen wie dies nun in Stockem (B) geplant werde. General müsse man den Modalsplit für den ÖPNV verbessern. Luxemburg plane daher bis 2020 die Nutzung von Bus und Bahn von derzeit 14 Prozent auf 25 Prozent zu steigern, so der Abgeordnete Roger Negri.

„Ein lobenswerter Ansatz“ meint die deutsche Verkehrsexpertin von der Uni Kaiserslautern Ulrike Reuters. Denn um die Probleme auf der Straße lösen zu können, müsse man die Probleme schon vor der Nutzung der Straße lösen. Insgesamt müsse sich das Verhalten ändern. Ein Ansatz der immer mehr auf Erfolge aufzeige, sei das Konzept des Mobilitätsmanagements. Nämlich Firmen dazu zu bringen, Anreize für ihre Mitarbeiter zu schaffen, damit diese auf alternative Verkehrsmittel zurückgreifen. Ein einfaches Beispiel sei für den Mitarbeiter, der mit dem Rad zur Arbeit kommt, ein Duschmöglichkeit anzubieten, um sich für das Büro wieder frisch zu machen. Eine andere Möglichkeit sei die Elektromobilität zu för-

dern, in dem man E-Bikes oder elektrisch angetriebene Fahrzeuge zur Verfügung stelle.

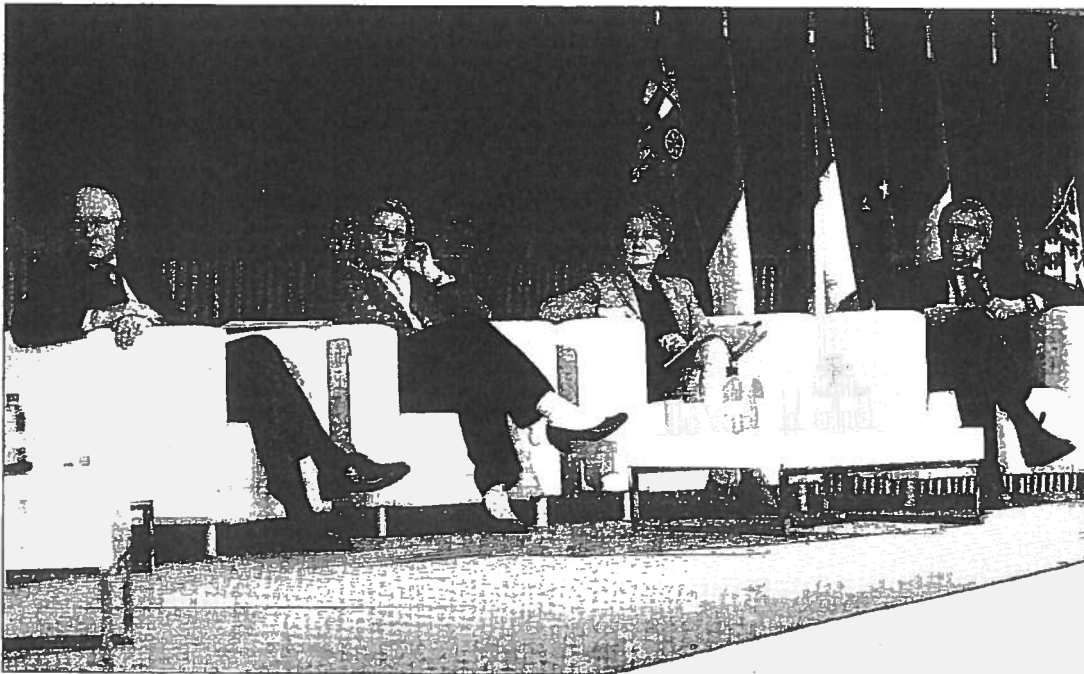
Zurzeit untersuche gerade das Interreg-Programm „Elec'tra“ wie Pendler vom Wohnort bis zur Arbeit über elektrische Knotenpunkte, sogenannte „E-Hubs“, auf Strom betriebene Verkehrsmittel umsteigen können.

Für François bleibt ein gutes Mobilitätskonzept ein klarer Wettbewerbsvorteil, der bisher unterschätzt wurde. Wie wichtig nämlich Mobilität für den Menschen sei, verdeutlicht das Zitat des amerikanischen Schriftstellers George Steiner „Bäume haben Wurzeln, ich habe Beine!“ Dabei war den IPR-Mitglieder klar, das Alternative Transportkonzepte so einfach wie nur möglich sein müssen, damit sie genutzt und gelebt werden.

Was ist der interregionale Parlamentarierrat?

Der Interregionale Parlamentarierrat (IPR) wurde am 16. Februar 1986 von den Präsidenten der Parlamente der Großregion gegründet. Vertreten sind Lothringen, Luxemburg, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Wallonien und, seit 2007, die Französische Gemeinschaft Belgiens und die Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens. Gleich zweimal im Jahr kommen sich die IPR-Mitglieder in Plenarsitzung zusammen. Das Ziel ist es:

- die ökonomische, soziale und kulturelle Rolle der Großregion durch enge Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Regionen zu fördern;
- zu einer Perspektive der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Kompetenzbereichen der einzelnen Regionen beizutragen.



In puncto grenzüberschreitende Mobilität waren sich die Politiker einig: Es fehlt am politischen Durchsetzungswillen, so der Metzger Bürgermeister Dominique Gros, die saarländische Verkehrsministerin Anke Rehlinger, die rheinland-pfälzische Staatssekretärin Heike Raab und Minister François Bausch (v.l.). (FOTO: ANOUK ANTONY)

GROSSREGION | Konferenz zeigt Probleme grenzüberschreitender Verkehrswege

Mobilität in der Großregion:

Der lange Weg über die Grenze



| D'Angiolillo

Wer mit dem Zug von Trier nach Metz fahren will, für den heißt es im grenznahen Perl aussteigen. Und weil es vom Bahnhof keinen Bus über die Grenze gibt, muss man ein Taxi rufen – oder eben zu Fuß bis ins französische Apach laufen, um von dort aus die Reise mit dem Zug fortzusetzen. Wie der großregionale Verkehr gestaltet werden muss, um solche Unwägbarkeiten zu überwinden, darüber beriet man in Luxemburg auf einer gemeinsamen Konferenz von interregionalem Parlamentarierrat und des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion (WSAGR).

Gleich zu Beginn der Konferenz wurde klar: Die Probleme sind mannigfaltig. Überfüllte Straßen in und um Luxemburg, kaum direkte Bahnverbindungen zwischen den Städten der Großregion, immer weniger Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene, ein schlecht abgestimmter ÖPNV. Darunter leiden jeden Tag rund 210.000 Pendler. Allein das Großherzogtum müsse einen Strom von etwa 150.000 Eindpendlern bewältigen, klagten nicht nur Luxemburger Teilnehmer der Konferenz. Und das vor allem auf der Straße. Der Platz für Straßenanlagen und Parkplätze sei jedoch begrenzt und mit dem Verkehrsaufkommen einhergehende Staus seien unvermeidbar. Darüber hinaus machten sich die Umweltaus-

wirkungen des steigenden motorisierten Individualverkehrs nicht nur in Luxemburg bemerkbar. Eine Alternative böte derzeit auch der ÖPNV nicht.

Der WSAGR berichtete, dass momentan an einer „Mobilitätszentrale“ für die Großregion gearbeitet werde. Diese Plattform soll eine grenzüberschreitende Kommunikation des ÖPNV-Angebotes ermöglichen und anhand einer internetbasierten Fahrplanauskunft die zahlreichen Betreiber von Bus- und Bahnlinien im Ballungsraum transparent darstellen. Ein erster Schritt, doch der Wunsch auf harmonisierte Tarife werde in nächster Zukunft durch unterschiedlichste Widerstände nicht erfüllt, so die allgemein lautende Meinung. Schienenverbindungen, die an der Grenze aufhören oder stillgelegt werden, gebe es einige. Von einem für den Nutzer attraktiven ÖPNV sei man noch weit entfernt. Hier gebe es immer noch eine „große Kleinstaaterei“ und man bräuchte endlich einen politischen Willen zu deren Überwindung, forderte Matthias Schwalbach, Vorsitzender der Arbeitsgruppe „Verkehr und Mobilität“ des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion.

Dem Metzger Bürgermeister Dominique Gros bereitet die Entwicklung im Schienenfernverkehr große Sorge, wie er berichtete. Wenn 2016 die

Passiert ein Unfall, kommt es ganz dicke: Grenzpendler müssen auf dem Arbeitsweg oft viel Geduld mitbringen – auch in der Großregion. Öffentliche Verkehrsmittel gibt es nur wenige.

Süd-Trasse der TGV-Verbindung Paris–Frankfurt über Straßburg eröffnet wird, werde das Angebot der Verbindung Paris–Metz–Saarbrücken–Frankfurt an Bedeutung verlieren und die Gefahr, dass die Großregion regelrecht abgehängt werde, sei größer denn je.

Für einige der Probleme gibt es jedoch bereits gute Lösungsansätze. In einem Workshop zu alternativen Mobilitätskonzepten wurde deutlich, dass ein integratives Verkehrskonzept das erhöhte Verkehrsaufkommen bewältigen könne. Dies könne gelingen, wenn alle Verkehrsträger – vom Fußgänger, Radfahrer, Automobil, ÖPNV bis hin zum Fernverkehrszug – be-



| CHD Luxembourg

Es diskutierten unter anderem die saarländische Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger, Staatssekretärin Heike Raab (Rheinland-Pfalz) und François Bausch, luxemburgischer Minister für Entwicklung und Infrastruktur.

rücksichtigt und Raum für Mitfahrgelegenheiten und Elektromobilität geschaffen werde. Der Weg dorthin müsse nur offensiv verfolgt werden, so die Forderung.

Administrative Hemmnisse für ein gemeinsames Verkehrskonzept in der Großregion wird es aber wegen unterschiedlicher Zuständigkeiten (Bundesländer, Départements, Nationalstaat) auch in Zukunft geben. Eine institutionalisierte großregionale Verkehrsplanung wurde von François Bausch, Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur in Luxemburg, deshalb als unrealistisch angesehen. So wird es eine Politik der kleinen Schritte und bilaterale Projekte benötigen, um die Vernetzung der Großregion voranzubringen.

Christian Ott, Arbeitskammer
Beitrag für die Wochenzeitung „Arbeit & Markt“

Luxemburg

Verkehrs-Chaos in der Großregion

Konferenz: Nichts passt zusammen – Luxemburger Minister kritisiert Deutsche Bahn

Ulrich Rüdener (Pfälzischer Merkur) – wortgleich mit Udo Rau (Saarbrücker Zeitung)

Obwohl die Großregion unter ständigem Verkehrsstress leidet, ist das öffentliche Bahn- und Busangebot kaum aufeinander abgestimmt. Dieses Fazit zog eine Konferenz des Interregionalen Parlamentarierrats. (Veröffentlicht am 12.05.2014)



Foto 1 / 1

Viele Züge, aber zu wenig Koordination im Verkehr der Großregion. Unser Bild zeigt den Hochgeschwindigkeitszug TGV und eine Regionalbahn auf dem Luxemburger Hauptbahnhof.
Foto: Rau Foto: Rau

Luxemburg. Der luxemburgische Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur, François Bausch („Die Grünen“), befürchtet eine Abkoppelung der Großregion Saar-Lor-Lux im Schienenverkehr an die großen deutschen Verkehrsachsen. „Die Deutsche Bahn hat überhaupt kein Interesse mehr an Rheinland-Pfalz und dem Saarland“, meint er. „Die Strecke von Saarbrücken nach Koblenz wird von den großen Verbindungs-Achsen abgekoppelt. Die Bahn sieht nur noch die großen Trassen“, sagte Bausch bei einer Mobilitätskonferenz des Interregionalen Parlamentarierrates der Großregion Saar-Lor-Lux/Rheinland-Pfalz/Wallonie in Luxemburg.

Die politischen Diskussionen über das Engagement der Deutschen Bahn würden dadurch erschwert, weil der Bund sich mit dem Hinweis auf die privatwirtschaftliche Rechtsform des Staatsunternehmens aus der Affäre ziehe. „Umso mehr müssen wir diese Verkehrsprobleme auf der regionalen Ebene diskutieren, deshalb ist die Zusammenarbeit zwischen den Grenzregionen so wichtig“, forderte Bausch die rund 250 Konferenzteilnehmer auf. Zu den Sorgen der Konferenz – Thema „Neue Wege für eine bessere Lebensqualität in der Großregion“ – gehört auch die befürchtete Ausdünnung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs zwischen Paris und Frankfurt. Nach der Inbetriebnahme des Süd-Astes der TGV-Strecke

Paris-Frankfurt über Straßburg im Frühjahr 2016 werde Lothringen abgehängt. Das befürchtet der Metzger Bürgermeister Dominique Gros. Denn die TGVs aus Paris würden dann nicht mehr am Hochgeschwindigkeitsbahnhof „Gare Lorraine“ bei Louvigny halten. Beide Strecken nach Frankfurt – über Straßburg und Saarbrücken – müssten gleichberechtigt behandelt werden.

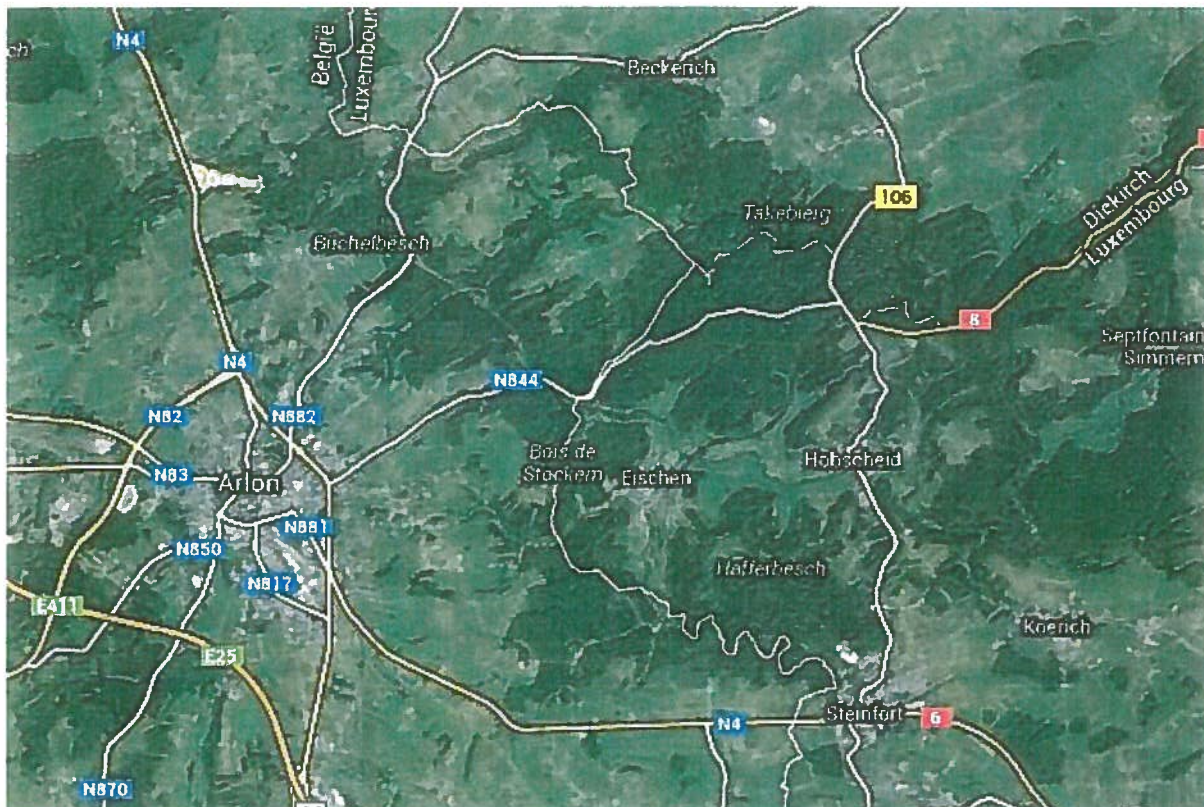
Außer den Politiker-Sorgen im Fernverkehr sind die akuten Probleme im Nahverkehr der Großregion von Brisanz. Rund 150 000 im Großherzogtum Luxemburg arbeitende Einpendler aus Belgien, Frankreich und Deutschland verstopfen vor allem die Autobahnen täglich und sorgen für lange Staus. Noch immer biete der öffentliche Personennahverkehr keine auch nur annähernde Alternative zum Umsteigen der Pendler auf Bus und Schiene. Die Großregion brauche ein deutlich verbessertes Netz im öffentlichen Nahverkehr, so die Konferenz. Luxemburg stehe „kurz vor dem Verkehrskollaps sowohl als Ziel- als auch Transitland“. Nötig seien mehr Park-und-Ride-Plätze, einheitliche und vor allem attraktive Tarifstrukturen, die einen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf die Schiene bieten, aber auch besseres Bahnwagen-Material und eine Abschaffung des „Tarifdschungels“.

Vor allem im Schienenverkehr ist die Situation höchst unzulänglich. „Hier gibt immer noch eine große Kleinstaaterei, wir brauchen endlich einen politischen Willen zu deren Überwindung“, so Matthias Schwalbach, Vorsitzender der Arbeitsgruppe „Verkehr und Mobilität“ des Wirtschafts- und Sozialrates der Großregion.

03. Juli 2014

Ein P&R für die Grenzregion?

Entsteht auf dem Gelände der SNCB-Ateliers in Stockem ein Park-Ride-Parkplatz für 10.000 Autos? Fix ist nichts, aber die Idee steht im Raum. Am Donnerstag besuchten Minister François Bausch und Staatssekretär Camille Gira das Gelände in Begleitung von Vincent Magnus, Bürgermeister von Arlon.



Die Idee kommt von Magnus. Weil die SNCB demnächst mit dem Bau neuer Ateliers am Bahnhof von Arlon beginnt, werden die aktuellen Gebäude in Stockem bald nicht mehr gebraucht. Weil das Gebäude bis auf einen Teil in gutem Zustand ist, möchte die Gemeinde das Gelände, das eine Fläche von ca. drei Hektar hat, einem neuen, vielfältigen Nutzen zuführen. Genannt wird das Vorbild „Tour et Taxis“ in der belgischen Hauptstadt Brüssel.

Der Park & Ride Platz müsste sich allerdings so nahe wie möglich an einer Zughaltestelle befinden. Das wäre etwa Viville oder ein neuer Haltepunkt, der zwischen Viville und Arlon auf noch unbebautem Gelände zu schaffen wäre. Hier gab es auch schon entsprechende Kontakte mit der SNCB.

Bausch ist interessiert

Weil Magnus die Idee offenbar so am Herzen liegt, hat er sie kürzlich bei einem Kolloquium zum Thema Mobilität in Luxemburg erwähnt. Unter den Zuhörern war auch Nachhaltigkeits-

und Infrastrukturminister François Bausch, der sofort Interesse an einer Besichtigung des Standorts Stockem bekundete, sodass beide Länder zusammen über ein gemeinsames Projekt zur Verbesserung des Zugverkehrs nachdenken können.

40.000 belgische Pendler, davon 5.000 alleine aus Arlon, nehmen täglich den Weg nach Luxemburg in Kauf. Und dass es mit der Mobilität hierzulande vor allem zur Rushhour nicht gerade zum Besten steht ist hinlänglich bekannt. Hinzu kommt, dass die Zugtarife - Achtung Großregion - so gestaltet sind, dass zahlreiche Pendler lieber mit dem Auto nach Kleinbettingen fahren und erst dort in den Zug steigen, um nicht den internationalen Tarif für das Zugticket zahlen zu müssen.

Sympathische Idee

Der Abstecher von Bausch und Gira war ein erster Ideenaustausch. "Es war eine Kontaktaufnahme", so Danielle Frank, Sprecherin des Ministeriums, entschieden sei aber noch nichts. Im Rahmen des MODU sei aber angedacht, auch Park & Ride-Plätze in den Grenzregionen zu schaffen. Bis zu 10.000 Autos könnte das Gelände in Stockem aufnehmen.

François Bausch, der von mehreren hundert Parkplätzen sprach, habe die Idee "sehr sympathisch" gefunden, aber ob ein gemeinsames Projekt daraus werden könne, müsse sich erst noch zeigen. "Es wurden keine Verpflichtungen eingegangen", so Frank.

Finanzielle Kompensation

Ein Punkt, der François Bausch sehr wichtig sei, ist zudem die Frage nach der grenzüberschreitenden Preisgestaltung im Zugverkehr. Die internationalen Tarife sind verhältnismäßig teuer. Bei einer Anpassung müsste der Gewinnausfall, der auf belgischer Seite anfällt, in irgendeiner Weise kompensiert werden. Hier sei Luxemburg eventuell bereit, in die Richtung einer finanziellen Beteiligung zu gehen. Zumindest wurde die Bereitschaft signalisiert, darüber nachzudenken, "denn es ist im Interesse von Luxemburg, die Menschen schon vor den Grenzen auf den öffentlichen Transport zu kriegen", so Danielle Frank. Eine "interessante gemeinsame Preisgestaltung beider Länder ab Arlon und Gouvy", von der Bausch sprach, dürfte Bedingung für ein gemeinsames Projekt sein.

Beide Seiten werden ihre Überlegungen fortführen. François Bausch prüfe mehrere Optionen hieß es am Donnerstag. Erst danach werde sich herausstellen, ob Verhandlungen zu einem gemeinsamen Projekt um das Gelände in Stockem aufgenommen werden können. A priori stoße die Idee aber auf Luxemburger Interesse. Die Lage der Ateliers an der Zugstrecke sei eigentlich perfekt.

(khe/Tageblatt.lu)