



Thema vum Dag
Mehr zum heutigen Tagesthema
„Verkehrskommunikation“
finden Sie auf den
folgenden Seiten
➔ Seite 04 & 05

WO STEHEN WIR?

Immer langsamer

Verkehrsinformationen sind ein Problem, Staus auch

Luxemburg wird immer mehr wie Rio de Janeiro. In der brasilianischen Metropole wundert sich niemand über zwei Stunden Verspätung seiner Gesprächspartner. Die sagen dann: „Oh, der Verkehr, Sie wissen schon...“, und ein halb mitleidiges, halb mitfühlendes Nicken folgt von der Gegenseite.

Wer mit der großen Grenzgängerwelle aus Lothringen kommend ins Land fährt, erhält die Staumeldungen auf seinem Navigationsgerät bis zur Grenze. Dann ist für viele Schluss. Der Grund: Der Automobilclub Luxemburg (ACL) hat 2010 einen Vertrag mit einem belgischen Privatunternehmen geschlossen, damit dieses die von öffentlichen Stellen wie der Polizei, der Notrufzentrale oder der „Contrôle et information du trafic sur les autoroutes“ (CITA) gesammelten Daten in technische Signale umwandelt. Aber das Privatunternehmen liefert nur an seine Kunden. Dazu gehören nicht alle Navigationsgerätehersteller. Und so endet mancher Stau zwar auf dem Navigationsgerät, nicht aber in Wirklichkeit.

Es ist schon sehr erstaunlich, dass sich an dieser Situation immer noch nichts geändert hat, immerhin besteht sie seit fünf Jahren. In der Zwischenzeit macht ein Privatunternehmen Geld mit öffentlich gesammelten Daten. Derweil stehen die Autofahrer im Stau.

Allerdings droht selbst eine effiziente Information die Situation nicht zu verbessern. Die CITA gibt schon jetzt keine Umleitungsempfehlungen mehr für das sekundäre Straßennetz - aus gutem Grund. Es ist zu voll. Zu Stoßzeiten fahren 70.000 Fahrzeuge täglich über die A3. Mehr geht nicht. Laut der CITA ist diese Autobahn seit 2010 saturiert. Genauso wie das Sekundärnetz.

Nun gibt es eine ganze Reihe gut gemeinter Projekte. Die Straßenbahn, Ladestationen, Leihräder. Aber es

gibt keine übergreifende Politik für A3 und A31. So werden Busse nach Thionville eingeschränkt und der Zugverkehr nach Metz eher herunter- als hoch getaktet. Die zahlreichen Fernbusse, die neuerdings auch in Luxemburg halten, entlasten die Straßen auch nicht unbedingt. Das Land aber hängt an den Grenzgängern, die es für sein Wirtschaftswachstum braucht.

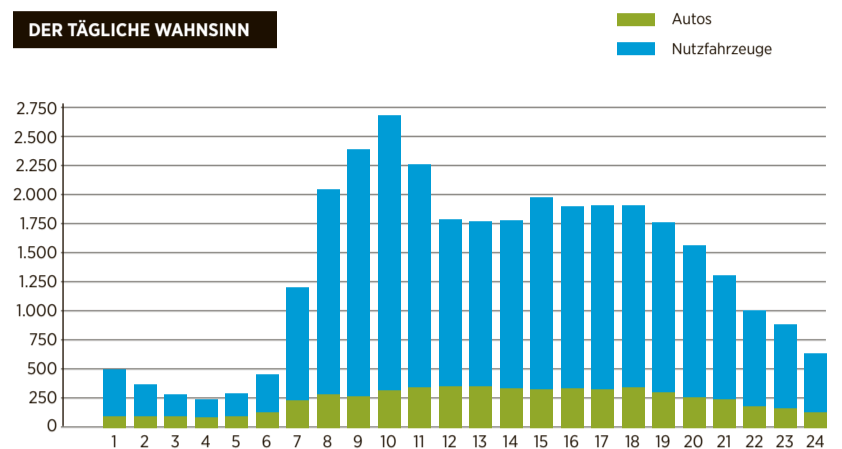
In Frankreich gilt offiziell ein Sparkurs. Im Zentralstaat, der sehr viel in Paris entscheidet, haben die Regionen keine starke Stimme. Die Chance, die A 31 auszubauen, hat Jean-Pierre Masseret vertan. Der lothringische Regionalratspräsident hatte sich so die Stimmen der Grünen gesichert. Das nützt ihm aber auch nichts mehr. Er verliert mit der regionalen Neugestaltung seinen Posten. Die Wahrscheinlichkeit, dass die A31 in der neuen Riesenregion ACAL noch einen Fürsprecher findet, sinkt.

Die neueste Entwicklung auf der A31 sind Anzeigetafeln, die den Verkehr herunter regeln. Das hat Luxemburg schon vor 18 Jahren getestet - und es hat nicht funktioniert. Derzeit gibt es zwar eine europäische Tendenz, die Geschwindigkeit überall zu senken - 30 innerorts, 50 auf der Landstraße und 90 auf der Autobahn - der sich lediglich die Autonation Deutschland widersetzt. Aber es ändert nichts daran, dass die Menschen Auto fahren. Sie werden es so lange tun, bis es interessante Alternativen gibt. Die sind nicht absehbar. Also gibt es weiter Staus. In Luxemburgs Süden dürfte er sich noch verstärken, denn ab 2016 wird in Bettendorf der erweiterte Containerterminal in Betrieb genommen. Eine Studie von dieser Woche unterstreicht, dass es zum Ausbau der A3 keine Alternativen gibt. Vielleicht erfolgt ein Ausbau der Landstraßen und Feldwege. Diesmal dann mit funktionierendem Verkehrsfunk. Rio lässt grüßen.

CORDELIA CHATON

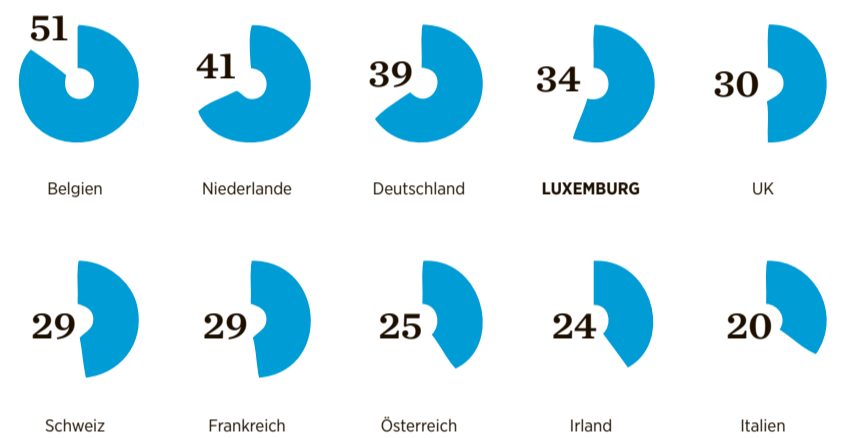
STAU UND KEIN ENDE

DER TÄGLICHE WAHSINN



STAUHOCHBURG LUXEMBURG

Angaben in Stunden pro Jahr



OBEN Verkehrsaufkommen in Luxemburg: Bei bis zu 70.000 Fahrzeugen täglich ist die Autobahn ausgelastet

UNTEN Luxemburg steht nach Belgien, den Niederlanden und Deutschland mit 34 Stunden Stau pro Jahr an vierter Stelle in Europa
Quellen: Pont et Chaussées, Inrix



Die richtige Verkehrswelle

Luxemburg soll bald seinen eigenen „Traffic Message Channel“ bekommen

LUXEMBURG
INGO ZWANK

Nahezu jedes heute gängige Navigationsgerät - ob nun mobil oder fest im Fahrzeug installiert - funktioniert mit TMC, dem „Traffic Message Channel“. Er dient als Datenverkehrsfunk und soll Autofahrer dabei unterstützen, Staus großzügig zu umfahren, um so stockendes Verkehrsaufkommen nicht zusätzlich zu belasten. Das moderne Staumeldesystem stellt somit eine entlastende Maßnahme für den Straßenverkehr dar, die zudem auch der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer dient, wie Experten betonen.

Die Unterstützung von TMC war bis vor einiger Zeit nur hochwertigen Navis vorbehalten. Doch inzwischen sind fast alle modernen Navigationsgeräte mit dem Meldesystem für Staus ausgestattet. TMC ist in weiten Teilen Europas abrufbar und hat sich bereits in den aktuellen Verkehrsmeldeservice integriert. Per RDS-Signal wird mit einem speziellen Receiver die Verkehrsmeldung empfangen und auf das Navigationsgerät übertragen. Voraussetzung ist, dass es auch ein entsprechendes Signal gibt, das vom Gerät gelesen und umgewandelt werden kann - und genau das ist zurzeit - noch - das Problem im Großherzogtum.

Vertrag mit „BeMobile“ im Jahr 2010 abgeschlossen

Während die staatlichen Verwaltungen sich seit Jahren für eine kostenlose Ausstrahlung des TMC-Signals einsetzen, laufen diese Signale bisher über eine verschlüsselte Ausstrahlung. Da der ACL nicht über die nötigen technischen Mittel verfügte, schloss er 2010 Verträge mit dem belgischen Anbieter „BeMobile“ ab. Der wiederum verkauft sämtliche

Verkehrsinformationen an die Produzenten „TomTom“ und „Garmin“. Dies bedeutet im Detail: Der ACL sammelte die Informationen über die nationalen und regionalen Straßen, CITA ist für das Autobahnnetz zuständig. Praktisch sieht es so aus, dass der ACL beispielsweise von der Polizei oder der Straßenverwaltung Informationen zum Verkehr erhält. Dies sind etwa 50 Meldungen pro Tag. „Wir picken uns dann die entsprechenden Straßenabschnitte heraus und analysieren den Einfluss auf den Verkehr. Dies wird dann von uns unter anderem kurz textmäßig aufgearbeitet und auch an BeMobile weitergegeben, die dann die Infos entsprechend für die Navi-Geräte verarbeiten“, sagt Lex Friedrich vom ACL. Dies passiert umgehend.



„Wir sind auf einem guten Weg“

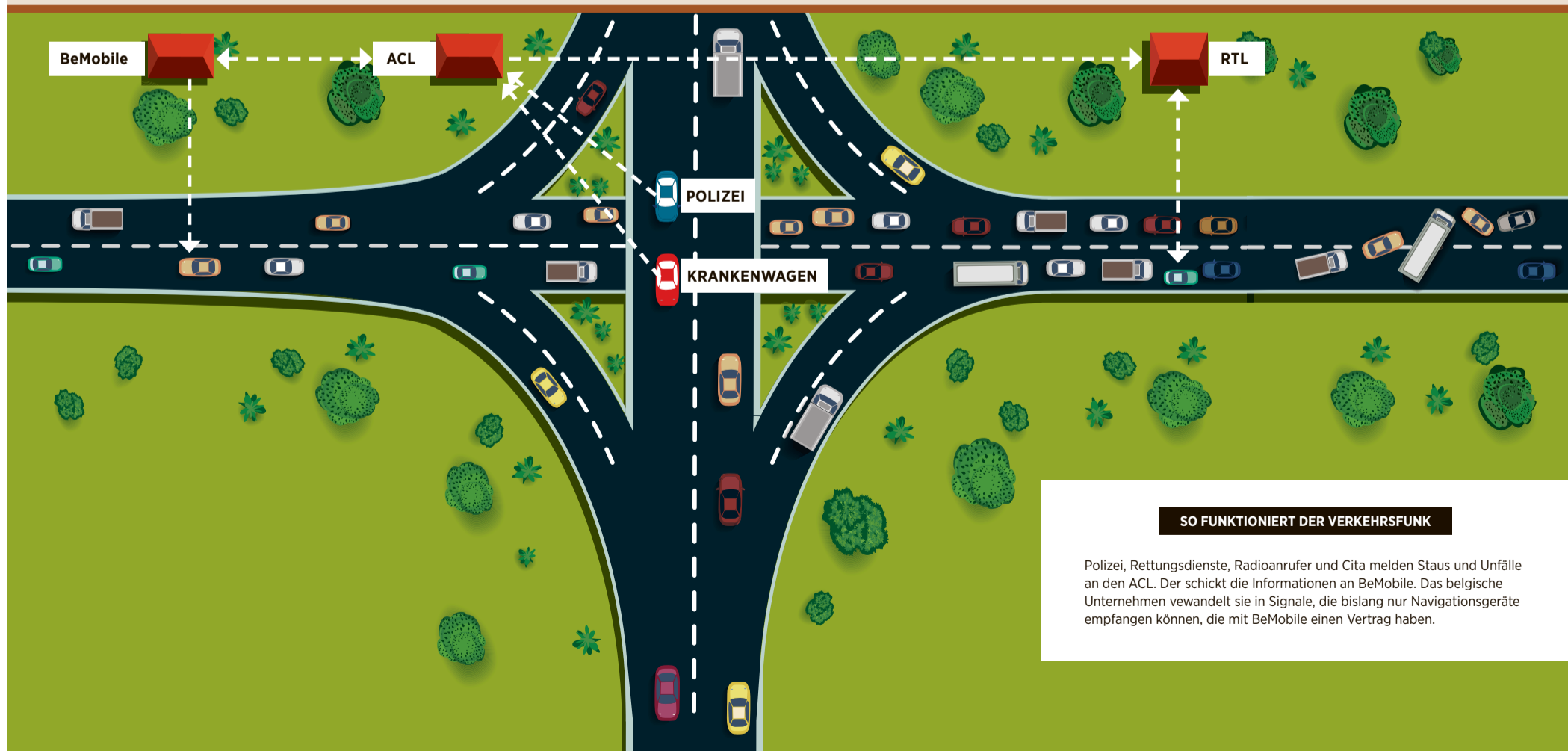
LEX FRIEDRICH, ACL

Als Text oder Grafik

Abhängig von der Ausstattung wird die Meldung zum Verkehrsaufkommen als Text oder Grafik dargestellt und erlaubt dem Fahrzeughalter das weiträumige Umfahren der Stauabschnitte. Doch in diesen Genuss kommen aktuell nur Verkehrsteilnehmer, die Produkte von BeMobile-Partnern nutzen. Nur der Kauf teurer Updates oder von Geräten der neuesten Generation erlaubte es den Verkehrsteilnehmern, das luxemburgische Info-Signal zu empfangen und zu entschlüsseln.

Im vergangenen Sommer gab es das letzte Treffen mit dem Ministerium, um den Fortgang zu besprechen. „Wir sind auf dem richtigen Weg“, sagt Friedrich. So sind die Straßenbauverwaltung, CITA und auch der ACL in dieses Vorhaben involviert, das vielleicht in das System GEWI-TIC mit ein-

gebetet werden kann. Letzteres ermöglicht die standardisierte Online-Erfassung der Ereignismeldungen. Natürlich ist dies nun vor allem eine Kostenfrage für den eigenen unverschlüsselten TMC-Service. Hier hält man sich natürlich bedeckt. Doch der Staat wird sich wohl an den Realisierungskosten beteiligen. ●



SO FUNKTIONIERT DER VERKEHRSFUNK

Polizei, Rettungsdienste, Radioanrufer und Cita melden Staus und Unfälle an den ACL. Der schickt die Informationen an BeMobile. Das belgische Unternehmen verwandelt sie in Signale, die bislang nur Navigationsgeräte empfangen können, die mit BeMobile einen Vertrag haben.

„Wir sind am Anschlag“

Der Stau in Luxemburg ist chronisch - Ein Experte erklärt, warum das so ist und wieso die CITA keine Umleitungsempfehlungen mehr gibt

BARTRINGEN Jeder kennt die Kameras an Luxemburgs Autobahnen. Über sie regelt die „Contrôle et information du trafic sur les autoroutes“ (CITA) den Verkehr. Der aber fließt immer seltener wirklich gut. Warum das so ist und was sich dagegen unternehmen lässt erklärt Paul Mangen, Abteilungsleiter der „Division de l'Exploitations de la Grande Voirie et de la Gestion du Trafic“ zu der die CITA gehört.

Herr Mangen, was macht die CITA?

PAUL MANGEN CITA wurde 1995 entworfen und ab 1998 auf der Straße umgesetzt, um sich um die Verkehrsleitung des Autobahnnetzes zu kümmern. Damals gab es rund 15.000 Autos täglich, beispielsweise auf der A3 auf den luxemburgischen Autobahnen. Diese Zahlen haben sich vervielfacht. Seit 2010 haben sie mit 2.750 Autos pro Stunde eine Sättigung erreicht. Mehr Autos passen nicht auf die Autobahn. Wir melden die Verkehrssituation, die wir über rund 600 Kameras erfassen, an den ACL, der sie an die Funk-Medien weitergibt. Darüber hinaus arbeiten wir bei wichtigen Fragen mit den Nachbarstaaten zusammen, informieren sie beispielsweise bei einer Vollsperrung der Autobahn. Bei Unfällen sind wir sofort mit einem Prellbock-Lkw vor Ort, um Auffahrunfälle zu verhindern. Das passiert rund fünf bis sechs Mal täglich und hat die Zahl der schweren bzw. tödlichen Unfälle auf der Autobahn enorm reduziert. Und wir kümmern uns um die Tunnel, die 60 Prozent unserer Arbeit ausmachen. Organisatorisch gehören wir zum Bautenministerium. Die CITA wurde in sechs Phasen umgesetzt und hat mit dem Bau der Nordautobahn und deren Freigabe jetzt auch diese übernommen.

Wie funktioniert der Austausch mit den Nachbarländern?

MANGEN Das hängt davon ab. Es gibt zwar ein eigenes, automatisiertes EU-Informationsaustauschsystem namens Datex, aber das verbindet nur so genannte Verkehrsleitzentralen. Wir haben aber in Luxemburg nichts davon, wenn wir von einem Stau in Marseille wissen. Deshalb ist die Zusammenarbeit

mit den direkt jenseits der Grenze Verantwortlichen sinnvoll. Das ist aber je nach Situation schwierig. Für Belgien sitzen die Zuständigen in Lüttich. Ohnehin läuft der Verkehr auf der Autobahn an Arlon und auch an Trier vorbei. Für Rheinland-Pfalz sitzt die verantwortliche Stelle in Montabaur und fürs Saarland in Saarbrücken. Metz ist der für uns wichtigste Knotenpunkt. Die zuständige Behörde ist ganz ähnlich wie wir aufgebaut. Vieles hängt von organisatorischen

Informationen viel schneller, aber wegen des „Traffic Message Channel“-Problems gelangen sie nicht zu allen. Und selbst wenn: Wir machen den Verkehr nicht. Wenn es zu viele Autos sind, können wir ihre Zahl nicht senken.

Sie haben erwähnt, dass Tunnel 60 Prozent Ihrer Arbeit ausmachen. Warum?

MANGEN Ein Tunnel ist keine Waschmaschine, die ab und zu läuft. Er ist täglich sehr hohen Belastungen ausgesetzt. Gleichzeitig müssen alle Funktionen redundant sein, schon allein wegen der großen Unglücksfälle wie im Montblanc-Tunnel. Pro Tunnel sind bis zu 20 verschiedene sicherheitsrelevante Anlagen vorhanden, die überprüft, gewartet und eventuell ersetzt werden wollen: Brandmelder, Wind-, CO-Messung, Licht, Wasserpumpen, dynamische Schilder, Rauchmelder, Feuerlöscher, optische und automatische Kameras, Ventilatoren, Wind- und Sichtsensoren, Rundfunkübermittlung für Polizei und Notruf und vieles mehr. Nicht alles kann gleichzeitig gewartet werden. Das ist sehr zeit- und planungsaufwendig.

Frankreich setzt jetzt auf ein System der automatischen Geschwindigkeitsregelung auf der A31. Was halten Sie davon?

MANGEN Damit haben wir schon vor 18 Jahren Erfahrung gesammelt. Das Prinzip ist, die Zahl der Autos zu zählen und dann die ideale mittlere Geschwindigkeit zu ermitteln. Das Problem ist, dass die Anpassung rund drei Minuten braucht und sich die Geschwindigkeitsangabe immer etwas ändern kann. Das war für die Automobilisten nicht verständlich, da der Verkehrsstrom sich fortwährend geändert hat. Also haben wir es aufgegeben. Theoretisch ist 90 km/h die ideale Geschwindigkeit – wenn es keine Störungen gibt. Aber als solche zählen schon Auffahrten oder Spuränderungen. In Luxemburg, wo es alle paar Kilometer eine Auffahrt gibt, ist das Modell sehr schwer anzuwenden, da der Verkehr nicht stabil fließt. Das Problem heute ist die Sättigung der Autobahnen und des Sekundärnetzes. Wir sind am Anschlag. CORDELIA CHATON



Paul Mangen meint: „Wenn es zu viele Autos sind, können wir ihre Zahl nicht senken“

Foto: I. Finzi

Strukturen ab, wie beispielsweise die Koordinierung von Umleitungsplänen. Vor allem in Deutschland und Belgien sind das Fragen der Zuständigkeit.

Warum ist der Verkehr in Luxemburg ein Dauerproblem?

MANGEN Wir haben den normalen Transitverkehr, den Grenzgängerverkehr und den lokalen Verkehr, die sich gegenseitig störend beeinflussen. Hinzu kommt ein immenses Verkehrsaufkommen, das niemand so berechnet hat. Es führt dazu, dass das Sekundärnetz ebenfalls zu Stoßzeiten saturiert ist. Daher geben wir keine Umleitungsempfehlung über das Sekundärnetz. Darüber hinaus hat sich die Technik in dieser Zeit sehr viel weiter entwickelt. 1998 hatte kaum jemand ein Handy, heute fast jeder. Wir haben aber hier noch alte Technologie, die wir benutzen. Heute zirkulieren

