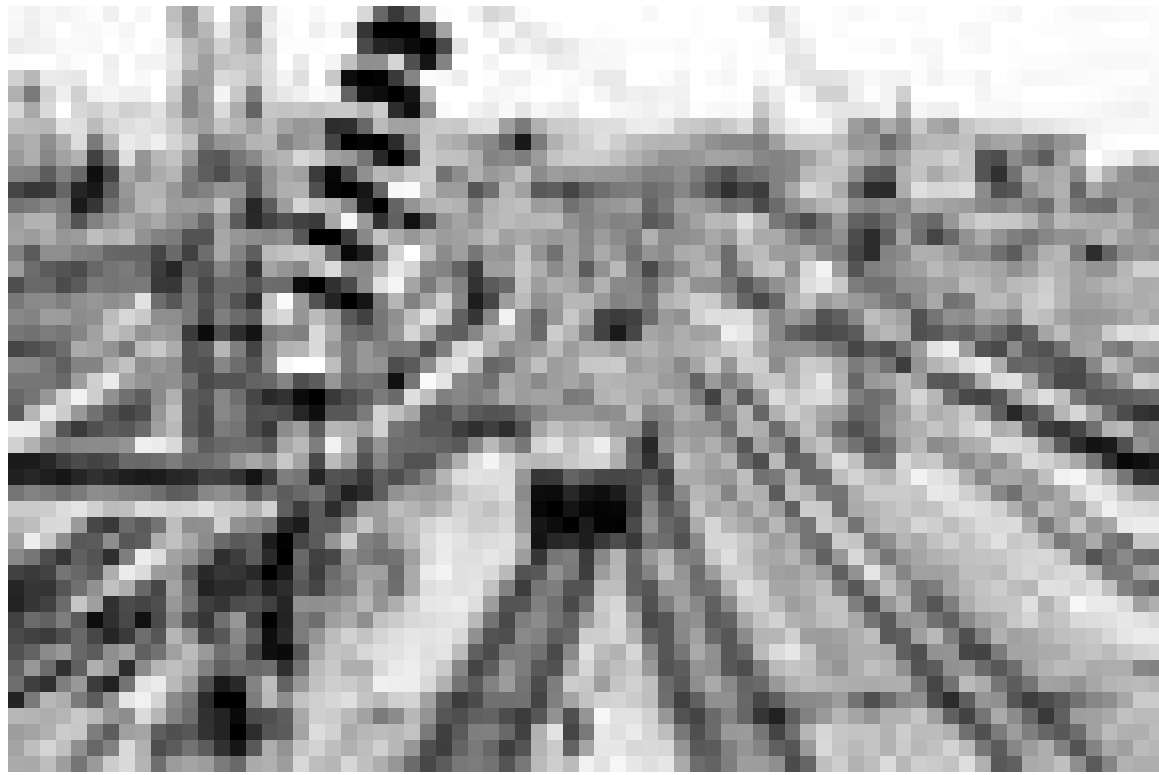


VERKEHRSPANUNG

Weichenstellungen



(Foto: Christian Mosar)

Nicht nur im täglichen Autoverkehr herrscht Chaos. Zwischen dem Straßenbau, den Planungen für Schienenwege und der anstehenden Liberalisierung dreht sich die Luxemburger Verkehrspolitik im Kreis. Zuständig für ein Gesamtkonzept ist niemand.

Stau wegen Baustelle auf der A4, Dauerstau auf dem Contournement, Rückstau bis Aire de Berchem - die große Freiheit, die einst mit dem Autofahren verbunden wurde, ist arg zusammengeschrumpft. Doch die Staus in den Spitzenstunden sind nur ein Vorgeschmack: Der totale Verkehrskollaps, Konsequenz der Fehlplanungen seit den 60er Jahren, steht bevor.

Die Diagnose stammt nicht von ÖkopessimistInnen, sondern von den Experten der Straßenbauverwaltung. In ihrer Studie zum Impakt der Nordstraße von Juli 2000 schreiben sie: "La politique visionnaire des concepteurs et décideurs luxembourgeois, [...] a fait du Grand-Duché de Luxembourg un pays de transit. L'évolution peu favorable de cette situation se trouve encore empirée par la politique des prix de carburant très compétitifs pratiquée au pays." Die zunehmende Überlastung der Autobahnen führe dazu, dass immer mehr AutofahrerInnen versuchten, die Staus über Ortsstraßen zu umfahren. Was UmweltschützerInnen vorhergesagt hatten, wird damit be-

stätigt: Mehr Straßen bringen mehr Verkehr mit sich.

Was tun? Auch hier übernehmen die Straßenbauer Empfehlungen der AutogegnerInnen. Sie verlangen unter anderem: "offrir aux navetteurs et aux frontaliers des moyens de transports publics performants et confortables", und, längerfristig, eine Siedlungsplanung, durch die die Menschen näher an ihren Arbeitsplätzen wohnen könnten.

Anspruch und Wirklichkeit

Doch was geschieht? Vor ein paar Wochen kritisierte der Mouvement Ecologique die "gigantischen" Straßenbauprojekte der Regierung im Süden des Landes. Es sei ein "Armutzeugnis für das Transportministerium", dass einerseits ein Wurrarr an neuen Straßen geplant sei, andererseits die Pläne im Bereich des öffentlichen Transportes vage blieben und landesplanerische Vorgaben nicht berücksichtigt würden.

Gegenüber der WOXX wies Transportminister Henri Grethen die Vorwürfe zurück: "Mein Kompetenzbereich ist der öffentliche Transport. Was den Individualverkehr betrifft, bin ich zuständig für Bereiche wie die Verkehrssicherheit, nicht aber, um vorzuschreiben, wie viel und welche Straßen wo gebaut werden sollen." Er bestätigte, was er in einer Antwort auf eine "Question parlementaire" di Bartolomeo-Zanussi gesagt hatte: Zuständig ist das Bautenministerium. Dort aber herrscht Funkstille zu diesem Thema. Um Klarheit zu erhalten, will der Abgeordnete Marc Zanussi in einer "Interpellation" Parlament und Regierung über den "Plan sectoriel Transport du Bassin minier" debattieren lassen.

Dazu Henri Grethen: "'Plans sectoriels' sind sowohl für Belval-Ouest als auch für den gesamten Süden in Ausarbeitung, und ich hoffe, sie im Oktober vorlegen zu können." Daneben gebe es Planungen für Straßen

im Bautenministerium. Für die Koordination des Ganzen sei das "Aménagement du Territoire" zuständig, und die engültigen Entscheidungen treffe der Regierungsrat.

Croix de Schlindermanderscheid?

Das Problem: Statt dass das "Aménagement" Vorgaben machen würde, plant die Straßenbauverwaltung, trotz der oben angeführten Einsichten, munter drauflos. Was dabei herauskommt, zeigt der Beitrag des Bautenministeriums anlässlich der Nachhaltigkeitsdebatte Anfang des Jahres: sechsspüriger Ausbau der Autobahnen, Notwendigkeit neuer Umgehungsstraßen und sogar eine "Transversale" nördlich von Clerf. Ein massives Umsatteln auf öffentliche Verkehrsmittel, wie es schon alleine die Klimaproblematik verlangen würde, ist in diesem Entwicklungsmodell nicht vorgesehen.

Henri Grethen hält sich zugeute, dass er zwölf Milliarden für Infrastrukturausgaben im Schienenbereich vorgesehen hat. Davon soll unter anderem der BTB-Süden, wie Innenminister Michel Wolter das Schienennetz um die Industriebrachen genannt hatte, finanziert werden. Henri Grethen will den Expertendiskussionen nicht vorgehen sagt aber: "Mir schwebt eher eine S-Bahn vor, mit Material, das landesweit einsetzbar wäre." Auf die CFL als Betreiber dieses Verkehrsdienstes will sich der Minister nicht festlegen: "Es gibt kein 'droit acquis' für alles was auf Schienen fährt. Angesichts der EU-Liberalisierung - die ich nicht favorisiere - kann ich nicht wissen, welche Dienstleistungen in Zukunft öffentlich ausgeschrieben werden müssen."

Bei der Vorstellung der Jahresbilanz am vergangenen Montag gab sich Jeannot Waringo, Präsident des CFL-Verwaltungsrates, zuversichtlich: "Wir bereiten uns auf den europäischen Kontext vor. Unser Trumpf ist die Kenntnis der Sprachen und der technischen Systeme unserer Nachbarländer." Er könnte sich vorstellen, dass die CFL als Betreiber von Bahnstrecken im Ausland auftreten würde. Mehr Sorgen machen sich die ArbeitnehmerInnen des öffentlichen Transportes über die EU-Pläne.

Am vorigen Freitag hatte die FNCTTFEL zu einem Kolloquium über die Liberalisierung des Personentransports eingeladen. Leider wurde vor allem über die Erhaltung des Status Quo geredet und kaum über eine qualitative Weiterentwicklung des öffentlichen Transportes. Dennoch: Derzeit gibt es kaum noch politische Parteien, die so simple Aussagen machen wie: "Die europäischen Verkehrsgewerkschaften in der EFT sind der Meinung dass der öffentliche Nahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge darstellt, der bevorzugt durch öffentliche Unternehmen bereitgestellt werden soll."

Raymond Klein

Die Tiertransporte rollen weiter

Bereits im März hatten die gesetzeswidrigen und tierquälerischen Schweinetransporte durch Luxemburg für Aufregung gesorgt. "Déi Gréng" hatten Fernand Boden aufgefordert, das Strafmaß zu verschärfen und auf zwischenstaatlicher und EU-Ebene aktiv zu werden. Im Mai hatte sich der grüne Abgeordnete Camille Gira in einer "Question Parlementaire" (QP) gewundert, dass im neuen Benelux-Kooperationsprotokoll zwischen den Agrarministern das Problem der Tiertransporte nicht erwähnt werde, obwohl die Transportfirmen meist aus den Niederlanden oder Belgien stammten.

Am 12. Juni hakte der Abgeordnete mit einer weiteren QP nach, denn obwohl schon zum sechsten Mal die gleiche niederländische Firma gegen die Transportvorschriften verstoßen hatte, war sie mit einer bescheidenen Kautionszahlung davongekommen. Eine Woche später, angesichts neuer Kontrollen und neuer Verstöße, verlangte Camille Gira eine Diskussion des Themas in der "Commission de l'agriculture".

Demgegenüber scheint Fernand Boden das Problem aussitzen zu wollen. Beim letzten Agrarministerrat sprachen sich mehrere Länder für eine zeitliche Begrenzung der Fahrten aus - Luxemburg gehörte nicht zu den Befürwortern dieser bescheidenen Verbesserung.

Medien als Steinewerfer

Jean-Claude Juncker wünscht sich offensichtlich die guten alten Zeiten der staatshörigen Medien wieder herbei. Oder Luxemburger Zustände für Europa. In Göteborg wollte der Premier der Berichterstattung über den Protest gegen den EU-Gipfel einen Teil der Schuld an den Ausschreitungen in die Schuhe schieben. Mehr Kameras auf die politische Arbeit statt auf die DemonstrantInnen - dann gebe es auch weniger Randalen, so Juncker, der wegen der Protestaktionen bekanntlich gezwungen war, sein Hotel fluchtartig über die Feuerleiter zu verlassen.

Dass es nicht gut tut, derartig viel Ablehnung hautnah miterleben, ist verständlich. Zu Zeiten, als sich auf EU-Gipfeln noch weniger Fernsehteams und Presseleute tummeln, wurde Gegen-Demonstrationen tatsächlich kaum Sendezeit oder Zeilen eingeräumt. Verständlich auch, dass ein Staatsminister dies bevorzugt. Junckers Aussagen zeugten "von einem doch recht seltsamen Demokratieverständnis", so die "Association Luxembourgeoise des Journalistes" (ALJ) am Dienstag in einem Communiqué. Die ALJ protestiert in ihrem Schreiben "aufs Schärfste gegen solche Versuche, die unabhängige und objektive Arbeit der Presse zu beeinflussen".

Internationaler Tag der Flüchtlinge

Seit 4. Dezember 2000 gibt es ihn: Damals beschloss die Vollversammlung der Vereinten Nationen, den 20. Juni zum Weltflüchtlingstag zu machen. Dieses Jahr wird an diesem Tag ebenfalls der 50. Geburtstag der Genfer Flüchtlingskonvention gefeiert. Eine Konvention, die von Flüchtlingshilfsorganisationen anders diskutiert wird als von offizieller UN-Seite. Vor allem die Definition des Begriffs "Flüchtling" sorgt für Kontroversen. Hierzulande meldete sich die ASTI anlässlich des Flüchtlingstages zu Wort. Der Tag stünde im Zeichen des gegenseitigen Respektes, so die NGO in einem Schreiben. In Luxemburg ließe der Umgang mit Flüchtlingen diesbezüglich jedoch manchmal zu wünschen übrig. Die Unterbringung der Asylsuchenden etwa sei nicht immer zufriedenstellend. Des Weiteren warte das Reglement, das das Recht der Flüchtlinge auf Sozialhilfe festlegt, an diesem 20. Juni seit nunmehr 1904 Tagen darauf, verabschiedet zu werden. Es gebe aber auch Positives zu berichten, so die ASTI weiter: Einer ILReS-Umfrage zufolge sei eine überwältigende Mehrheit der LuxemburgerInnen dafür, dass Flüchtlinge ein Recht auf Arbeit bekommen. Eine Petition von Flüchtlingen und eine Stellungnahme der Chamber sagten dasselbe - jetzt ist also die Regierung aufgefordert, zu handeln.

