

AUTOFREIER AKTIONSTAG

Nët ouni mäin Auto



Freie Fahrt für RadlerInnen gibt es selbst am autofreien Aktionstag in Luxemburg nur eingeschränkt. (Foto: Archiv)

Die Gelegenheit, am europaweiten Aktionstag ohne Auto überzeugend für umweltfreundliche alternative Verkehrskonzepte zu werben, will Luxemburg offenbar nicht nutzen.

Wie eine Erfolgsstory liest sich die Geschichte der europäischen Initiative "In die Stadt - ohne mein Auto!", die am 22. September zum zweiten Mal europaweit stattfinden wird. Statt kilometerlanger Auto-Blechlawinen Rollerblades und Fahrräder: Die im Jahr 1998 erstmals vom französischen Ministerium für Umwelt und Raumordnung ins Leben gerufene landesweite Aktion stieß vor allem bei der von Autolärm und -gestank besonders betroffenen Pariser Bevölkerung auf überraschend positive Resonanz. Die Idee, Bürgerinnen und Bürger statt für das Auto vor allem für den umweltfreundlichen öffentlichen Transport zu sensibilisieren, fand Nachahmer: Es folgte Italien, und als im

vergangenen Jahr die EU-Umweltkommission die Initiative auf europäischer Ebene beschloss, beteiligten sich über 850 Städte, Gemeinden und Landkreise aus 26 Ländern am ersten europaweiten Aktionstag.

Dieses Jahr reiht sich auch Luxemburg bei den Unterstützenden ein: 30 von 120 Gemeinden haben ihre Teilnahme verbindlich zugesagt, das Umweltministerium koordiniert das Event. Das soll, so das Ministerium, mit Aktionen, Ständen und Informationen "hauptsächlich für das Transportthema sensibilisieren". Die EU-Umweltkommission betont neben dem Aspekt der Bewusstseinsbildung die Gelegenheit für die Bevölkerung, einen Tag lang "ihre Stadt in einer sauberen und ruhigeren Umwelt zu genießen".

Ob das hierzulande im gleichen Maße gelingen wird wie in den Nachbarländern, darf allerdings bezweifelt werden.

"Wir haben spät angefangen", begründet Henri Haine, Beauftragter des Umweltministeriums für den "Dag ouni Auto". Einzelne Gemeinden hätten sich trotz frühzeitig verschickter Anmeldebögen nicht beziehungsweise spät zurückgemeldet. Wegen dieser Verspätungen werde man nun eine "kleinere Version" organisieren: Die von der EU vorgesehenen Begleitstudien zu Lärm und Luftbelastung, wesentlicher, die umweltschonende Auswirkungen kontrollierender Bestandteil der europäischen Initiative entfallen. Und statt mit landesweiter Öffentlichkeitskampagne, gemeinsam abgestimmten Konzept und inhaltlichen Programmen für den autofreien Tag zu werben, bleibt es nun den interessierten Städten größtenteils selbst überlassen, wie sie den Aktionstag gestalten wollen.

Konzeptlos und inhaltsarm

Da zeichnen sich schon jetzt erhebliche Unterschiede ab: Wer zum Beispiel den autofreien Tag in Esch feiern will, darf sich über einen kostenlosen Busservice freuen. "Mit Gratisfahrten und einem 15-Minuten-Takt wollen wir den Leuten, das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln schmackhafter machen", begründet Georges Tonnar vom örtlichen Transportverbund TICE das einmalige Angebot. "Schließlich", setzt er nach, "geht es doch in erster Linie darum."

Die Stadt Luxemburg hingegen will davon nichts wissen - obwohl die EU-Umweltkommission vergünstigte Bus- und Bahnfahrpreise als umweltschonende Anreize anpreist. Laut Autobus-Service werden die Busfahrten an jenem Tag zwar aufgestockt, doch Gratisfahrten wird es nicht geben. "Wir machen prinzipiell keine Gratisfahrten", lautet es aus der Abteilung. Wegen der Abonnenten,

die bei einem Gratisangebot "benachteiligt wären". Ausnahmen gibt es zwar, die sind aber nur für den Nationalfeiertag oder großherzogliche Anlässe vorgesehen.

Hinter der starren Preispolitik steckt womöglich noch ein andere Überlegung: Ein kostenloses Angebot würde sehr wahrscheinlich eine höhere Zahl an NutzerInnen nach sich ziehen. Für das Transportwesen der Stadt Luxemburg ein kritisches Unterfangen: Lediglich fünf bis acht Prozent Mehrbelastung könne der öffentliche Verkehr nämlich verkraften, weiß der mit der Organisation beauftragte Marc Weydert vom Festausschuss. Andernfalls, das habe er von einem Kollegen aus dem Transportbereich erfahren, breche das ganze System zusammen. Bleibt die Frage, wie dann das geplante zusätzliche Angebot, RadlerInnen samt Velo im Bus mitzunehmen, realisiert werden soll.

Anders als Kultur-Schöffin Colette Flesch, laut der es bisher keine nennenswerten zeitliche Verspätungen in der Planung gegeben haben soll, spricht Weydert ebenfalls von zeitbedingten organisatorischen Schwierigkeiten. Enges Timing und die Ferien seien Gründe dafür, dass die Vorbereitungen mit den verschiedenen Organisationen und Einrichtungen nur schleppend vorankämen. Warum trotz im Mai beschlossener Teilnahme sein Ausschuss mit der Planung erst Ende Juni beauftragt wurde, weiß Weydert nicht.

Parkhäuser bleiben offen

Aussagen der grünen Stadtabgeordneten Viviane Loschetter zufolge liegt die Verantwortung für einen "reduzierten autofreien Tag" in erster Linie beim Bürgermeister Pol Helminger. Nicht nur dessen späte Reaktion auf eine entsprechende Motion zum autofreien Tag kritisiert sie, auch die bisherigen Plänen zum autofreien Tag begeistern die Grüne nicht. Es mangle an inhaltlicher Substanz, so ihr Vorwurf. Vor allem die Tatsache, dass Parkhäuser offen bleiben und Hauptverkehrsstraßen für Autos befahrbar bleiben, ärgert sie. "Damit schafft man doch erst einen Anreiz, mit dem Auto in die Stadt zu kommen." Offenbar wollte die Stadt sich hiermit vor allem die Zustimmung des Einzelhandels erkaufen: Der Einzelhandelsverband steht den autofreien Tag "sehr skeptisch" gegenüber und begründet die Notwendigkeit von Parkplätzen und beschränktem Autoverkehr möglichen Umsatzeinbußen. Seine Idee für den 22. September: Gratisparkplätze in innenstadtnahen Parkhäusern.

Ines Kurschat

Ein bisschen Bio

Ein bisschen Bio darf es nun also auch beim Agrarminister Fernand Boden sein: Finanzielle Hilfen in Höhe von 6.000 LUF pro Jahr und Hektar sehen die ergänzenden großherzoglichen Reglemente zum neuen Agrargesetz vor. Angehende Biobetriebe dürfen in der dreijährigen Umstellungszeit sogar mit 8.000 LUF pro Jahr und Hektar rechnen.

Umweltaspekten in der Landwirtschaft wird laut Gesetz künftig mehr Rechnung getragen, zum Beispiel soll der reduzierte Einsatz von Gülle und Jauche sowie von Spritzmitteln finanziell belohnt werden, ebenso die Pflege der Ackerstreifen und der Schutz vor Bodenerosionen. Die Finanzhilfe von rund 60 Millionen Franken betrifft jedoch konventionelle und ökologische Landwirtschaft gleichermaßen - von einer gezielten Förderung des Biolandbaus durch das neue Agrargesetz kann also weiterhin nicht die Rede sein.

Den für diesen Bereich verfügbaren Finanzmittel stehen zudem 370 Millionen Franken für die so genannte Landschaftspflegeprämie gegenüber. Diese ist unter anderem an die Erhaltung von Wiesen und das Führen eines "Parzellenbuches" über ausgebrachte Düngemittel gebunden. Die Landschaftspflegeprämie erhalten heutzutage bereits 90 Prozent aller Bauern. Damit dürfte klar sein: Der Agrarminister setzt trotz BSE und MKS weiterhin lieber auf konventionelle Anbaumethoden, statt gezielt die ökologische Landwirtschaft zu fördern.

Genua: Polizei unter Druck

Der zu den Vorfällen in Genua eingesetzte Untersuchungsausschuss der italienischen Deputiertenkammer erwägt offenbar personelle Konsequenzen. Diese sollen Medienberichten zufolge die für die Polizei-Razzia in der Diaz-Schule Verantwortlichen treffen. Diskutiert wird unter anderem die Versetzung des Polizeipräsidenten Francesco Colucci aus Genua - wegen "absoluter Unzulänglichkeit". Die Schule, in der GipfelgegnerInnen und JournalistInnen übernachtet hatten, war von Polizeieinheiten gestürmt worden. Diese hatten wahllos auf die im Schlaf überraschten DemonstrantInnen eingeschlagen und diese zum Teil erheblich verletzt. Erste Augenzeugenberichte wurden nun durch Erkenntnisse von Sachverständigen bestätigt: Sie erklärten einhellig, es habe beim Polizeieinsatz "Fehler und grundlose Gewalt" gegeben.

Indessen wurden zahlreiche Medien in Italien per Verfügung dazu aufgefordert, den Ermittlern neben Bildern der Polizei-Razzia auch sämtliches Material zu den Straßenkämpfen und der Erschießung des 23jährigen Demonstranten Carlo Guilani zu übergeben. Dies sei notwendig, so Staatsanwalt Roberto Fucigna, damit die Ermittler sehen könnten, was wirklich passiert sei. Zahlreiche Journalistenverbände protestieren gegen diese Anordnung. Journalisten sollten nicht als Ersatz benutzt werden, wenn Polizei und Staatsanwaltschaft nicht vor Ort waren, heißt es. Ihr Protest dürfte vergebens sein: Es gibt keine Einspruchsmöglichkeit und bei Verstoß drohen hohe Strafen.

Findel un an après

C'était en juillet 2000: pour manifester contre une expulsion forcée, une vingtaine de citoyens et citoyennes avaient osé s'aventurer de façon non-violente sur le tarmac du Findel pour se rapprocher le plus possible de l'avion qui devait rapatrier un ressortissant algérien dans des conditions particulièrement inhumaines. Les vingt personnes qui se sont fait évacuer sans incidents par les forces de l'ordre ont fait l'objet de poursuites judiciaires. Elles attendent leur procès pour le mois de novembre ou décembre. Un "collectif Findel" vient de se constituer pour protester contre la criminalisation de ces personnes dont le seul but a été de manifester leur opposition contre l'arbitraire. Au moment où une politique de régularisation très restrictive risque de faire augmenter le nombre d'expulsions, les procès intentés sont vécus comme une tentative pour jeter le discrédit sur un mouvement qui ne poursuit qu'un seul but: lutter pour le respect des droits de la personne humaine.

