

## SAARAUTOBAHN

# Chamber auf der Kriechspur



"collectrice du sud" und dem Saarland gebaut. Doch noch immer ist kein Gesetz gestimmt, das die Regierung ermächtigt, überhaupt den ersten Spatenstich zu tun.

Ein erstes Gesetz aus dem Jahre 1995 - unter Federführung von Robert Goebbels - war das Papier nicht wert, auf dem es gedruckt worden war: Ähnlich wie bei der Nordstraße war der Versuch unternommen worden, den Bau der Autobahn abzusegnen, ohne dabei die eigentlich in einer (mangelhaft ins Luxemburger Recht umgesetzten) europäischen Richtlinie vorgesehene Impaktstudie durchzuführen. Auf diese Art wollte man sich die darauffolgende Einspruchsprozedur ersparen.

Dabei wäre Luxemburg legitimiert gewesen, ein Spezialgesetz zum Bau der SaarautoBahn zu erlassen. Allerdings unter der doppelten Bedingung, dass alle von der EU-Richtlinie vorgesehenen Vorstudien realisiert werden, die Bevölkerung anschließend über die Ergebnisse informiert und ihr die Möglichkeit einer Stellungnahme geboten wird. Erst dann kann das Parlament über ein detailliertes Gesetz mit endgültiger Trassenführung entscheiden.

Im ersten gesetzgeberischen Versuch sollte es weder eine Impaktstudie noch ein öffentliches Verfahren geben: Die Europäische Kommission vergab eine "Datz" und forderte die Luxemburger Regierung auf, das ganze Verfahren neu zu beginnen. Der von Goebbels ursprünglich gewünschte Zeitgewinn war somit dahin. Das heißt nicht ganz: Denn ungeachtet der Tatsache, dass es keinerlei legale Basis mehr für den Bau der Saaranbindung gab, wurde munter drauflos gearbeitet - jahrelang.

## Neu heißt nicht besser

Erna Hennicot-Schoepges deponierte ihr neues Gesetz im Mai 2001. Vorher, genauer im Sommer 2000, hatte es tatsächlich eine öffentliche Anhörungsprozedur gegeben. Dass es dabei nur zu wenigen Einsprüchen kam, lag nicht nur daran, dass die Verwaltung sich die Sommermonate ausgesucht hatte, um die öffentliche Meinung zu hören. Wegen bereits vollendeter Tatsachen sahen viele wohl keinen Sinn mehr, darin einzelne Nachbesserungen zu erwirken. Die Straße war ja schon so gut wie gebaut.

Einer der Landeigentümer, der sein Land aufgrund des öffentlichen Nutzens des Vorhabens hergeben sollte, hatte allerdings schon vorher gegen seine Enteignung geklagt. Vor allem mit dem Argument, er könne nicht aufgrund eines ungesetzlichen Verfahrens enteignet werden. Das Luxemburger Verwaltungsgericht befasste 1998 den Europäische Gerichtshof mit einer so genannten "question préjudicielle".

Im Herbst 2000 kam die Antwort: Das Luxemburger Verwaltungsgericht sollte die Enteignungsprozedur im Lichte der EU-Direktive begutachten. Im Mai 2001, kurz bevor das neue Gesetz deponiert wurde, zog sich die Regierung aus dem Ver-

fahren zurück, das sie wohl mit Sicherheit verloren hätte.

Es gibt allerdings erhebliche Zweifel, ob das neue SaarautoBahn-Gesetz nicht auf ebenso wackeligen Füßen steht wie das alte. Inspiriert von dem Verfahren, das bei der "Nordstrooss" zur Anwendung kam, haben die Gesetzesautoren vor, fünf wichtige Gesetze aus dem Bereich des Natur- und Umweltschutzes insoweit außer Kraft zu setzen, als die darin vorgesehenen Genehmigungsverfahren für die SaarautoBahn einfach aufgehoben werden. Argument: was bei der Nordstraße von niemandem moniert wurde, wird auch beim jetzigen Bauvorhaben problemlos akzeptiert werden.

Der Staatsrat sieht die Dinge in seinem Gutachten allerdings etwas anders und schlägt vor, die Genehmigungsverfahren nicht einfach aufzuheben, sondern in einem gesonderten "règlement grand-ducal" die vom Vorhaben einzuhaltenden Umweltnormen und die damit verbundenen Kompensationsmaßnahmen aufzuführen. Im Gegensatz zu einem Gesetzestext bestünde für Dritte dann die Möglichkeit eines Einspruchs vor dem Verwaltungsgericht.

Laut Bericht der Bautenkommission vom gestrigen Donnerstag hat sich die parlamentarische Mehrheit entschlossen, trotzdem den ursprünglichen Text zurückzubehalten. Die Chamber wird also im Laufe der nächsten Woche das ursprüngliche Gesetz stimmen.

Zuvor war es allerdings fast noch zum Eklat gekommen: Der DP-Abgeordnete Calmes wollte nicht einfach hinnehmen, dass wesentliche Umweltgesetze ausgehebelt werden, ohne dass die Umweltkommission (deren Präsident er ist) damit befasst wurde. So wurde kurzfristig noch eine "commission conjointe" zusammengerufen, die trotzdem mehrheitlich dem Regierungsvorhaben zustimmte. Bautenministerin Hennicot und Umweltschaftssekretär Bergen traten persönlich an, um dafür zu bürgen, dass alles mit bester Absicht über die Bühne gehen soll.

Der Grüne Camille Gira versuchte aufzuzeigen, wie es richtig hätte gemacht werden können: Die Zeit die seit 1995 vergangen ist, hätte genutzt werden können, um eine korrekte Umsetzung geltender EU-Direktiven vorzunehmen. Selbst zum jetzigen Zeitpunkt würde dies noch Sinn machen: Im Februar wurde ein entsprechendes Gesetz auf den Instanzenweg gebracht, ein Gutachten des Staatsrates liegt bereits vor.

Jetzt muss die Regierung mit einem Einspruch des Staatsrates rechnen - das kostet erneut drei Monate Aufschub. Aber auch die nächste "question préjudicielle" steht an, denn der betroffene Landeigentümer muss gegen ein neues Gesetz klagen, was das Verwaltungsgericht wohl erneut veranlassen wird, den Europäischen Gerichtshof anzurufen. Hier liegt die normale Verfahrensdauer bei zwei Jahren. Die SaarautoBahn riskiert also ins Guinness-Buch der Rekorde zu gelangen: als erste Straße der Welt, die dem Verkehr übergeben werden konnte, noch bevor es sie laut Gesetz überhaupt geben durfte.

Richard Graf

## Online-Demo: Anstiftung zu Straftaten

"Einheiten des Staatsschutzes brachen die Räume der Solidaritätsinitiative "Libertad!" in Frankfurt am Main auf und durchsuchten die Büroräume im dortigen Dritte-Welt-Haus", berichtete am Mittwoch das Online-Magazin Telepolis. Der Grund: "Libertad!" hatte zusammen mit dem Netzwerk "kein mensch ist illegal" am 20. Juni eine Online-Demo gegen die Lufthansa initiiert, die an den 40.000 Abschiebungen im Jahr fleißig mitverdient. Die Aktion "Deportation Class" bestand in einer Überflutung der Lufthansa-Internetseite mit Anfragen, um sie zu blockieren (siehe woxx vom 15. und 22. Juni). Der Organisator Sven Meier erklärte damals: "Das Internet ist ein öffentlicher Raum, hier muss es möglich sein, soziale Konflikte auszutragen."

Der Erfolg der Aktion ist nunmehr amtlich beglaubigt: Der Durchsuchungsbeschluss gibt an, 13.000 Menschen hätten sich beteiligt, und die Seite insgesamt 1,2 Millionen Mal angewählt. Der Aufruf zur Beteiligung an der Aktion wird als Anstiftung zu Straftaten gewertet. Gegen die 13.000 StraftäterInnen wurden bislang noch keine Schritte angekündigt, doch die 150 den Aufruf unterstützenden Organisationen könnten bald betroffen sein. Trotz Durchsuchung und Beschlagnahmungen waren die Internet-Seiten der Demo-OrganisatorInnen bis Redaktionsschluss erreichbar.

[www.deportation-alliance.com](http://www.deportation-alliance.com) - [www.libertad.de](http://www.libertad.de) - [www.contrast.org/borders/kein](http://www.contrast.org/borders/kein)

## Wo sind die minderjährigen Fixer geblieben?

Von der Bildfläche verschwunden seien die jugendlichen Drogenabhängigen, seit der Straßenstrich von den Gemeindeverantwortlichen verlagert und zeitlich eingegrenzt wurde. Das erklärten bei einer Unterredung am Dienstag die Verantwortlichen des "Drop In" den Abgeordneten der parlamentarischen Kommissionen, die sich zur Zeit mit der Thematik der Prostitution befassen. Drogenabhängige müssen sich das Geld für den Stoff unabhängig von der Tageszeit besorgen, dadurch geraten sie mit den neuen Regeln in Konflikt. Die Zahl der meist drogenabhängigen Minderjährigen auf dem Strich beläuft sich anscheinend auf mehrere Dutzend. Um den Kontakt zu dieser Zielgruppe wieder aufzubauen, aber auch weil es bislang keine spezifischen Hilfsstrukturen für diese Jugendlichen gibt, müsse dringend eine neue Einrichtung geschaffen werden. Einen ähnlichen Vorschlag macht die LSAP-Arbeitsgruppe "Cercle Lydie Schmit", die in einer Mitteilung die Verlagerung des Straßenstrichs scharf kritisiert. Der "Cercle" fordert ein Auffanghaus für potenzielle, auch jugendliche AussteigerInnen aus der Prostitution, das von geschultem Personal zu leiten wäre. Allgemein fordert der Arbeitskreis die Rückverlagerung des Strichs an seinen alten Standort sowie eine politische Entscheidungsfindung, die nicht mehr an den Prostituierten vorbei, sondern im Dialog mit ihnen geschieht.

## Privatisierung - aber bitte lokal!?

Déi Lénk will die "Privatisierung und Zwangsausschreibung von Buslinien" verhindern und hat deshalb Gewerkschaften und Umweltverbände zum Handeln aufgerufen. Die Partei befürchtet, dass durch einen europaweiten privaten Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr multinationale Konzerne wie Vivendi, Stagecoach oder Arriva heimische Busunternehmen verdrängen und öffentliche Betreiber unterbieten könnten. Das teilte die Partei in einer Mitteilung anlässlich der im Europaparlament beginnenden Debatte zur Privatisierung des öffentlichen Nahverkehrs mit.

Die konsequente Öffnung dieses Marktes bedeutet, dass sowohl der luxemburgische Staat als auch die Gemeinden dann nicht mehr das Recht hätten, den Nahverkehr in eigener Regie zu betreiben, sondern per "offre publique" an billigere Anbieter abgeben müssten.

In den Sektoren und Ländern, wo sich "freie" Konkurrenz breit gemacht hätte, so déi Lénk, seien Entlassungen, Konkurse, verschlechterte Dienstleistungen und verschlechterte Arbeitsbedingungen der Beschäftigten die Folge gewesen.

In ihrer Mitteilung vergisst die Partei allerdings zu erwähnen, dass der Anteil privater Anbieter am öffentlichen Nahverkehr schon jetzt steigt, ergo nationale Solidarität nicht unbedingt Gutes heißen will.

**An der SaarautoBahn wird munter gebaut, auch wenn das entsprechende Gesetz auf sehr wackeligen Füßen steht und immer noch nicht verabschiedet wurde.**

Die Industriemülldeponie 'Haebicht' und das Autobahnprojekt 'Nordstrooss' - zwei Vorhaben, die nicht gerade ein Aushängeschild für den Umgang der Luxemburger öffentlichen Hand mit Großprojekten darstellen. Spätestens als sich 'Haebicht' als größte Fehlplanung aller Zeiten entpuppte und klammheimlich per Gesetz wieder aus der Welt und den Köpfen geschaffen wurde, hätten wir annehmen können, dass es für unsere Gesellschaft, unsere Umwelt und unser Rechtsstaatsempfinden wohl besser wäre, in Zukunft etwas vorsichtiger mit größeren Planungen umzugehen.

Dennoch bahnt sich im Dossier Saarstraße erneut ein rechtsstaatliches Fiasko an: Zwar wird schon tatkräftig an der Verbindung zwischen der

