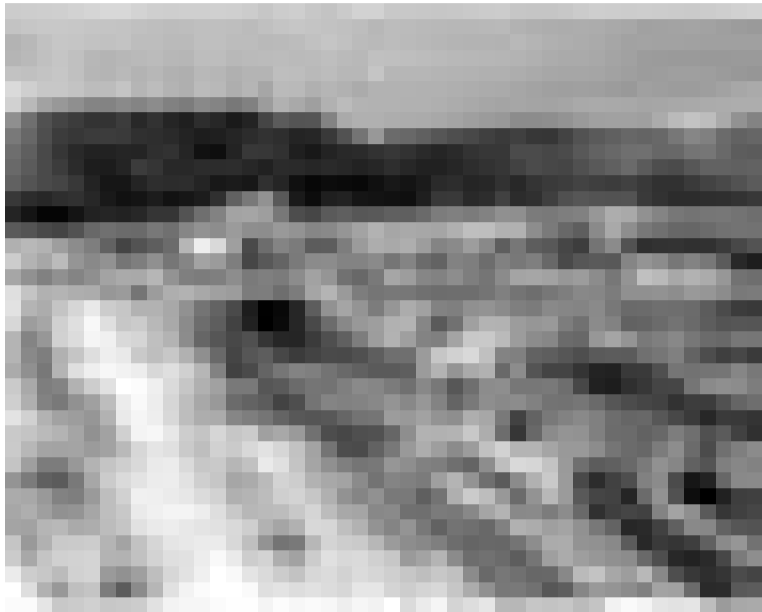


TRANSPORTPOLITIK IN DER SÜDREGION

Bummelzüge gegen Rennschweine



Straßen bauen statt Transportprobleme lösen. Wie lange noch?

(Foto: Archiv)

Die Interpellation des Oppositionsabgeordneten Marc Zanussi knüpfte an den wachsenden Widerstand gegen Straßenbauprojekte und die Alternative "öffentlicher Transport" an. Transportminister Henri Grethen blieb die meisten Antworten schuldig.

(RK) - Interpellationen im Parlament sind dazu da, dass Abgeordnete Fragen an die Regierung stellen können. Ob diese Fragen auch beantwortet werden, steht auf einem anderen Blatt, wie sich in der Sitzung von vergangener Mittwoch zum Thema Transportpolitik in der Südregion zeigte.

Die Fragen des LSAP-Abgeordneten Marc Zanussi reichten von "Wie will die Regierung bei dieser Transportpolitik ihre Klimaschutzziele erreichen?" bis zu "Ist der Bau der Umgehungsstraße von Bascharage beschlossene Sache?". In Anlehnung an die Argumentation der Bürgerinitiativen und des Mouvement écologique gegen die Straßenbaupläne im Süden machte Marc Zanussi sowohl die lokale Belastung der AnwohnerInnen durch die einseitige Ausrichtung auf den Straßenverkehr als auch die globalen Probleme Luxemburgs geltend. Die Anschaffung von neuen Zügen für die CFL, wichtig für einen effizienten öffentlichen Transport, sei bis 1999 durch die ausstehenden Entscheidungen über das BTB-Projekt blockiert gewesen. Leider habe man sich auch danach mit Entscheidungen schwergetan, so der LSAP-Abgeordnete Seine Partei fordere, gemeinsam mit den Gewerkschaften, eine Kapitalerhöhung bei der Eisenbahngesellschaft und eine Verbesserung der dort herrschenden Arbeitsbedingungen.

Nur bunte Broschüren?

An den bisher von der Regierung vorgelegten Plänen ließ der Interpellant kaum ein gutes Haar. "Es geht nur darum, den Leuten im Süden Sand in die Augen zu streuen", kommentierte er das "mobilité.lu"-Papier, das

mehrere neue Zuglinien angekündigt hatte. Er frage sich, wie die Regierung den angekündigten Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs von 25 Prozent erreichen wolle.

Das in Ausarbeitung befindliche "Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept" (IVL) bezeichnete Marc Zanussi als "Alibi-Studie". Entscheidungen für umstrittene Straßenbauprojekte, wie die Verbindung Biff-Sélange, die aus der "Collectrice du Sud" eine Transitautobahn machen würde, sollen nach offiziellen Aussagen im Rahmen des IVL überprüft werden. Doch in der Praxis werde schon eifrig an den Straßen geplant. Statt Null-Plus-Varianten, also Ausbau des öffentlichen Transports anstelle der Straße, genieße der Autoverkehr weiterhin höchste Priorität. Der Interpellant verwies auf die von der LSAP vorgelegte Motion für ein Moratorium aller Straßenbaupläne, wie es von Bürgerinitiativen schon lange gefordert wird. "Die Regierung hat nichts zu bieten außer bunte Broschüren, und bis zum Wahltag wird sie auch nicht ein Prozent mehr im Modal Split erreicht haben", schloss Marc Zanussi ab.

Worauf er nicht einging, war, wieso die LSAP, die das Transportministerium während 15 Jahren inne hatte, es versäumt hatte, die Weichen zu Gunsten des öffentlichen Transportes zu stellen. Immerhin war es sein Parteikollege Robert Goebbels gewesen, der als Transportminister den alles rechtfertigenden Ausspruch geprägt hatte: "Des Luxemburgers liebstes Kind ist sein Auto."

An diese unrühmliche Vergangenheit erinnerte unter anderem der DP-Abgeordnete John Schummer. Die LSAP habe kaum Visionen in Sachen Transportpolitik und traure noch immer dem BTB-Projekt nach. Die Regierung dagegen habe ihre Hausaufgaben gemacht. "Wenn wir heute im Stau stehen, gilt es, Lösungen zu finden nicht nur für heute, sondern auch für morgen", so John Schummer. Ob darunter neue Schienenprojekte oder die Verbreiterung der Autobahnen auf vier Spuren zu stehen sind, blieb offen.

Im Namen des ADR sprach sich Gast Gibéryen deutlich gegen mehrere der umstrittenen Straßenbauprojekte im Süden aus. Gleichzeitig attackierte er die Grünen: "Sie wollen das Auto schlecht machen. Wir dagegen fordern, den öffentlichen Transport besser zu machen." Man müsse schließlich noch ein Recht darauf behalten, Auto zu fahren. Und so befürwortete er auch die Regierungspläne für eine dritte Autobahnspur. Schließlich warf er der Regierung noch vor, sie plane "heimlich" eine Tram-Trasse durchs Stadtzentrum.

Jean Huss (Déi Gréng) verwehrte sich zwar dagegen, das Auto "schlecht machen" zu wol-

len, forderte aber: "Statt des Individualverkehrs muss der öffentliche Transport Priorität genießen." Über die CO₂-Problematik hinaus zeigte sich der Abgeordnete auch über die vielen Schadstoffe der Kraftfahrzeuge besorgt. Auch wies er auf zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten im öffentlichen Transport hin. Ähnlich der Abgeordnete von "Déi Lénk", der fragte: "Hat man die Situation bei der CFL etwa bewusst verfaulen lassen, um ihr schlechte Karten bei der anstehenden Liberalisierung zu verschaffen?"

Die CSV-Redner Fred Sunnen und Norbert Haupt sprachen sich ebenfalls vehement für eine Verbesserung des öffentlichen Transportes aus, Letzterer meinte gar, "Der Straßentransport ist am Ende, also muss die Schiene ausgebaut werden."

Einsicht ohne Konsequenz

Doch die zur Schau getragene Einsicht nützt nichts, denn die Abgeordneten der CSV-DP-Mehrheit lehnten brav sämtliche Motionen ab, die die Opposition vorgelegt hatte - wie es Transportminister Henri Grethen in seiner Antwort auf die Interpellation vorgegeben hatte. "Ich habe nur 20 Minuten Redezeit, also kann ich nicht alle Fragen beantworten", so der Minister. Und ließ sich viel Zeit, Polemik und Allgemeinplätze breitzutreten. Fragen zur Straßenbaupolitik blieben unbeantwortet, eine logische Konsequenz von Henri Grethens mehrfach geäußelter Ansicht, er sei für Schienen und Züge zuständig, Entscheidungen über die Planung und den Bau von Straßen aber treffe das Innenministerium und das Bautenministerium.

Demgegenüber fühlte er sich berufen, ein weiteres Mal das Luxemburger Klimaschutzziel (minus 28 Prozent CO₂-Ausstoß) als "unrealistisch" abzuhaken. Der DP-Politiker zählte auf, was er alles in Sachen Ausbau des Schienen- und Busnetzes unternommen habe und verwies auf den vorbildlichen Modal Split in Luxemburg-Stadt. "Sie predigen hier Wein und trinken zu Hause Wasser", meinte er mit Blick auf die LSAP-Abgeordneten aus den Südgemeinden.

Viele der Fragen könne er nicht beantworten, so der Minister, weil sie noch im Rahmen des IVL untersucht würden - das soll gegen Ende des Jahres vorgestellt werden. Eines aber könne er sagen: "Auf Belval-Ouest rechnet es sich nicht, eine Tram-Trasse durch das Areal zu führen." Unabhängig davon, wie wichtig und wie endgültig diese Aussage ist, Henri Grethen hat alles gegeben, um das Image der DP als Anti-Tram-Partei weiter zu pflegen.

kommentar

Aux urnes, citoyens!

Après l'ouverture du droit de vote aux étrangers en 1999, la réforme récente de la loi électorale poursuit la longue marche vers une nouvelle citoyenneté.

Comment promouvoir une nouvelle citoyenneté, fondée non plus sur la nationalité mais sur la résidence? L'intégration européenne constitue un facteur de pression majeur pour aller dans le sens. Ainsi les élections européennes et communales de 1999 donnaient au Luxembourg l'occasion d'expérimenter une telle citoyenneté de résidence. Le franchissement de cette étape historique aurait mérité réflexion de la part des partis politiques. A-t-on retenu des leçons des restrictions, des craintes, des lourdeurs administratives? En effet, la peur qui avait alors guidé les choix politiques n'avait finalement pas lieu d'être. La démocratie luxembourgeoise venait d'accueillir 14.000 nouveaux électeurs aux élections communales et près de 10.000 aux européennes.

Le monde bouge, les réalités nationales sont en profonde mutation, les nations sont interculturelles, nos références culturelles deviennent multiples. La citoyenneté s'ouvre et devient l'expression de la diversité culturelle de nos pays.

Etendre la citoyenneté luxembourgeoise, voilà certainement l'esprit de la récente réforme de la loi électorale qui contient de timides avancées concernant le scrutin communal. Elle précise la définition d'une citoyenneté luxembourgeoise fondée sur la durée de résidence au pays. Ainsi, on passe de 6 à 5 années de résidence pour être électeur et de 12 à 5 années pour être candidat. L'avancée la plus remarquable est l'octroi du droit de vote actif aux citoyens non-communautaires. Hélas, ce droit se voit affecté d'une nouvelle discrimination: électeurs oui, éligibles non! Ainsi l'ouverture s'inscrit malheureusement dans un concept de citoyenneté hiérarchisée: des citoyens aux droits politiques différents!

Le CLAE continuera à défendre une citoyenneté fondée sur des droits du sol identiques pour tous. Les populations issues de l'immigration prennent une part active à la vie économique et sociale; il est temps qu'elles rejoignent la communauté politique. Durant les prochaines semaines, le CLAE encouragera les populations concernées à devenir citoyens actifs en s'inscrivant sur les listes électorales en vue des prochaines élections européennes communales.

Franco Barillozzi est secrétaire général du CLAE

Krieg in Kolumbien

Worum kämpfen die USA in Kolumbien? Ein Dossier über politische Interessen und den Alltag in einem Land, in dem seit Jahren Ausnahmezustand herrscht.

Prénom: woxx

Quel prénom donner à mon enfant? Cette question empêche de dormir nombre de futurs parents. Or, une fois le nom choisi, ils sont à la merci de l'officier de l'Etat civil, qui peut refuser des noms exotiques. En effet, la loi s'appliquant date des 11 et 12 germinal de l'an XI (1803). Cela ne pouvait pas durer! Pour que des prénoms originaux comme Loofa et Congo bénéficient des mêmes droits que les ennuyeux Laurent et Jean-Claude, le député Mosar (CSV) a présenté un projet de loi instaurant un libre choix presque total. Le woxx ne peut qu'applaudir cet exemple de liberté et de tolérance ... et nous nous engageons à offrir un abonnement à vie au premier enfant qui sera prénommé woxx!



woxx - déi aner wochenzeitung / l'autre hebdomadaire, früher: GréngSpoun - wochenzeitung fir eng ekologesch a sozial alternativ - gegründet 1988 - erscheint jeden Freitag • **Herausgeberin:** woxx soc. coop. • **Redaktion:** Karin Enser (karin.enser@woxx.lu), Robert Garcia (robert.garcia@woxx.lu), Léa Graf (lea.graf@woxx.lu), Richard Graf (richard.graf@woxx.lu), Germain Kerschen (germain.kerschen@woxx.lu), Raymond Klein (raymond.klein@woxx.lu), Stefan Kunzmann (stefan.kunzmann@woxx.lu), Ines Kurschat (ines.kurschat@woxx.lu), Renée Wagener (renee.wagener@woxx.lu), Danièle Weber (danièle.weber@woxx.lu). Unterzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. • **Karikaturen:** Guy W. Stoos • **Fotos:** Christian Mosar • **Verwaltung:** Monique Ludovicy (admin@woxx.lu) • **Bürozeiten:** Mo. - Fr. 10 bis 13 und 14 bis 16 Uhr. • **Druck:** c. a. press, Luxemburg • **Einzelpreis:** 1,49 € • **Abonnements:** 52 Nummern kosten 59,50 € (Ausland zzgl. 22,31 €); StudentInnen und Erwerbslose erhalten eine Ermäßigung von 24,79 € • **Postscheckkonto:** CCPL IBAN LU18 1111 1026 5428 0000 (Neu-Abos bitte mit dem Vermerk "Neu-Abo"; ansonsten Abo-Nummer angeben, falls zur Hand) • **Anzeigen:** Espace Régie Luxembourg s.a. Tel.: 26 25 75 -1 Fax: 26 25 75-75 • **Recherchefonds:** Spenden zur Unterstützung des weiteren Ausbaus des Projektes auf das Konto CCPL IBAN LU69 1111 0244 9551 0000 der "Solidaritéit mam GréngSpoun asbl" sind stets erwünscht. Bitte keine Abo-Gelder auf dieses Konto. • **Post-Anschrift:** woxx, b.p. 684, L-2016 Luxembourg • **Büros:** 51, ave de la Liberté (2. Stock), Luxembourg • **E-mail:** woxx@woxx.lu • **Site:** www.woxx.lu • **Tel.:** (00-352) 29 79 99-0 • **Fax:** 29 79 79