

VERKEHRSPLANUNG

Kein Stau beim Straßenbau

Um Verkehrsprobleme zu lösen, plant man weiterhin neue Straßen. Ob sich das nach dem Abschluss der IVL-Studie ändert, wird sich zeigen müssen.



"Chaos auf den Süd-Autobahnen." So titelte der Quotidien am vergangenen Dienstag. Ein verunglückter Sattelschlepper blockierte seit dem frühen Morgen die rechte Spur der Düdelinger Autobahn. Der Verkehr staute sich. Viele GrenzgängerInnen versuchten, über die Escher Autobahn auszuweichen. Doch dort kam es zu einem weiteren Unfall. Die Folge hier: 10 Kilometer Stau. Die Polizei sah sich gezwungen, ab Pontpierre die Verkehrslawine auf die Nationalstraße umzulenken.

Umgehungen

Immer stärker ist Luxemburg mit Unfällen, Staus und Verkehrschaos konfrontiert. Eine mögliche Antwort darauf wäre, neue Straßen zu bauen. Damit das Netz engmaschiger, ein Ausweichen einfacher wird. Am Dienstag zum Beispiel hätte die geplante Ortsumgehung von Bascharage Erleichterung brin-

gen können. Doch neue Straßenverbindungen ziehen auf Dauer neuen Verkehr an, warnen UmweltschützerInnen seit Jahrzehnten. Die Praxis hat ihnen Recht gegeben.

"Der Straßenwahn geht weiter", kritisierten Bürgerinitiativen und Mouvement écologique bei einer Pressekonferenz letzten Freitag. Sie legten offizielle Dokumente vor, die belegen, dass die Transportpolitik weiterhin falsche Akzente setzt. Neue Straßen würden geplant, ohne die Ergebnisse des "Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzepts" (IVL) abzuwarten. Diese vor zwei Jahren in Auftrag gegebene Studie prüft die Auswirkungen geplanter Verkehrsprojekte.

Doch die Straßenbauverwaltung habe zum Beispiel die geplante Trassenführung der Umgehungsstraße von Bascharage vorgelegt, "als wäre es das Selbstverständlichste der Welt", entrüsten sich die KritikerInnen. Die betroffenen Gemeinden seien daraufhin aufgefordert worden, eine Stellungnahme zu den Plänen abzugeben. Brisant ist das Projekt, weil es sich nicht um eine Ortsumgehung für den Lokalverkehr handelt, sondern um den Anfang einer neuen Nord-Süd-Verbindung. Sie könnte sowohl das bestehende Autobahnnetz entlasten als auch Transitverkehr von der Nordstraße nach Petingen leiten.

Weiterplanen

Weitergehender sind die vor kurzem vorgelegten Pläne der "Association transfrontalière de l'agglomération du Pôle européen de développement" (ATPED). Dieser Zusammenschluss von Gemeinden hat untersucht, welche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in der französisch-belgisch-luxemburgischen Grenzregion benötigt werden. Sie schlagen vor, eine städtische Autobahn Esch-Villerupt-Longwy-Pétange mit dem Namen "Zu-

kunftsring" fertigzustellen. Damit ist die Gründung einer weiteren Bürgerinitiative vorprogrammiert. Unter anderem müsste dazu nämlich die "Collectrice du Sud" zwischen dem Dreiländereck und dem Kreisverkehr "Biff" von zwei auf vier Spuren erweitert werden. Außerdem spricht sich die ATPED für eine neue Autobahntankstelle im Südwesten Luxemburgs aus. Bürgerinitiativen und Mouvement kritisieren an, dass hohe Regierungsbeamte aus Bauten- und Transportministerium an diesen vom IVL losgelösten Planungen beteiligt waren. Das Umweltministerium hingegen sei tatenlos geblieben.

"Wir können nicht reagieren, bevor uns konkrete Anträge vorliegen", verteidigt sich Umweltschaftssekretär Eugène Berger im Gespräch mit der woxx. Dann aber komme es zu einem aufwändigen Verfahren mit einer detaillierten Variantendiskussion, wie sie demnächst bei der Umgehungsstraße von Keispelt-Meispelt fällig sei. Die Diskussion könne auch erweitert werden auf die so genannte Nullvariante, das heißt, ganz auf den Bau der Straße zu verzichten. Im Prinzip gelte für die Umgehung von Bascharage das gleiche Verfahren. Was die übrigen Projekte angehe, so sei es die Politik, die die Entscheidungen treffe, auch wenn höhere Beamte noch so viele Ideen produzierten. Neue Tankstellen zu bauen zum Beispiel ergebe angesichts der CO₂-Problematik keinen Sinn, meinte Eugène Berger.

Umdenken

Auch im Innenministerium, federführend bei der Ausarbeitung des IVL, wehrt man sich gegen den Vorwurf des Laissez-faire. "Wir können anderen Verwaltungen nicht vorschreiben, was sie tun und lassen sollen", so Philippe Peters von der Abteilung für Landesplanung gegenüber der woxx. Bürgerinitiativen und Mouvement hatten geschrieben, Direktiven der Landesplanung und IVL seien nur "politische Feigenblätter für ein weiterhin ungehemmtes Vorgehen der Straßenbauverwaltung". Die von der ATPED vorgelegten Pläne jedenfalls seien nicht neu, so der Beamte, und das IVL setze sich damit auseinander. Auf die einzelnen Projekte könne er nicht im Vorfeld der Veröffentlichung eingehen. Aber Philippe Peters versichert: "Das IVL ist keine Alibi-Studie. Es hat die Projekte kritisch untersucht und einen Teil davon abgelehnt." Die großflächigen Grünzonen, die die KritikerInnen durch Straßenprojekte bedroht sehen, seien nicht unantastbar. Das IVL stelle aber neue Überlegungen an, die unterm Strich den Wert der Grünzonen bestätigt werden.

Eugène Berger sieht das ähnlich: "Eine Reihe von 'zones vertes interurbaines' müssen erhalten bleiben." Bei den Gesprächen um das IVL habe sich sein Ministerium dafür eingesetzt. "Das ist nicht unbedingt vereinbar mit bestimmten Strichen auf bestimmten Karten", so der Staatssekretär. Stimmen diese Aussagen, müsste das IVL einen Kurswechsel in der Transportpolitik bewirken. Man darf also gespannt sein auf die noch für dieses Jahr angekündigte Veröffentlichung.

Raymond Klein

Kostenfaktor Hochwasserschutz

In Luxemburgs Hochwasserschutz soll die Wirtschaftlichkeit mehr in den Vordergrund rücken. Dies geht aus einer Studie zweier Ingenieurbüros aus Deutschland und der Schweiz hervor, die das luxemburger Innenministerium in Auftrag gegeben hatte. Die Kosten für Schutzmaßnahmen in den Moselgemeinden müssen demnach in einem angemessenen Verhältnis zu den vermiedenen Schäden stehen. Der in der Untersuchung ermittelte Gesamtschaden würde sich im Falle eines mit dem von 1983 vergleichbaren Hochwassers auf 38,6 Millionen Euro allein auf luxemburgischer Seite der Mosel belaufen.

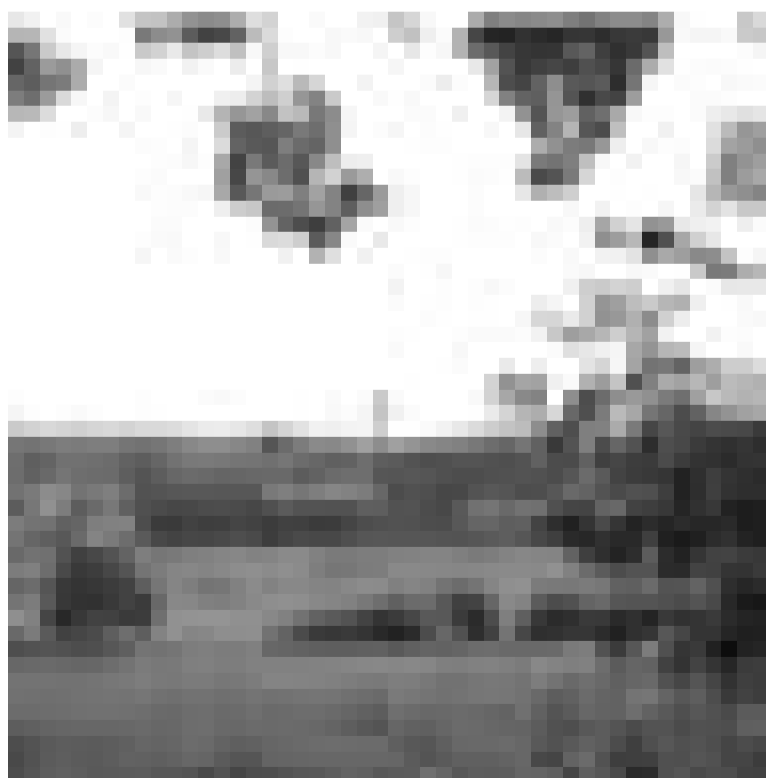
Streit um Antisemitismus-Studie

Nun ist sie doch öffentlich: die Studie über Antisemitismus des "European Monitoring Centre on Racisms and Xenophobia" (EUMC) in Wien. Wenn auch nur indirekt. Denn das EUMC, bei dem die Studie bereits seit Ende Januar in der Schublade liegt, wollte sie offensichtlich unter Verschluss halten. Einzusehen ist das 105-seitige Werk zum Beispiel auf der Homepage des Conseil Représentatif des Institutions juives de France (www.scrif.org), das wie andere jüdische Organisationen gegen die Nicht-Veröffentlichung protestierte und von einer "politischen Entscheidung" sprach.

Dafür sprechen nicht nur die wenig überzeugenden Gründe, die jetzt aus Wien zu hören sind: Die Qualität der Arbeit ließe zu wünschen übrig, die Datenlage sei zu gering und die angewandte Definition des Antisemitismus zu ungenau. "Wir haben mit genau den Daten gearbeitet, die uns das EUMC zur Verfügung gestellt hat", sagte Werner Bergmann der woxx. Bergmann ist Mitautor der Studie, die das Zentrum für Antisemitismusforschung (ZfA) in Berlin im Auftrag des EUMC ausführte. Das EUMC würde nun Argumente vorschieben, um die Arbeit der Berliner WissenschaftlerInnen zu diskreditieren. Näher liegt, dass das Ergebnis der EUMC politisch nicht in den Kram passte: Die Studie kommt nicht nur zu dem Schluss, dass Antisemitismus in den Ländern der EU in den vergangenen Jahren zugenommen hat. Sie zeigt auch, dass antisemitische Übergriffe zum einen von Rechtsradikalen und zum anderen von radikaleren Islamisten oder jungen Muslimen, die oft selbst potenzielle Opfer von Ausgrenzung und Rassismus sind. Das EUMC reagiere mit "überhöhter politischer Korrektheit" und wolle die Studie aus "Angst vor Konflikten" begraben, so die Mitautorin Juliane Wetzel vom ZfA.

Eigenwahrnehmung - Fremdwahrnehmung

Luxemburgs ChefredakteurInnen sind toll. So lesen sich die Ergebnisse einer im Auftrag des Conseil National des Programmes (CNP) erstellte Mini-Studie zur Medienlandschaft in Luxemburg. Befragt nach ihrem journalistischen Rollenverständnis antworteten die meisten Medienchefs, "Kritik an Missständen zu üben", "komplexe Sachverhalte zu erklären und zu vermitteln" und "die Realität genau so abzubilden, wie sie ist". Dieses Selbstbild wurde von den Trierer Wissenschaftlern aber nicht mit weiteren Analysen der (traurigen) Wirklichkeit hinterfragt. Es fehlte wohl an Geld und am entsprechenden Auftrag. Überhaupt schien es den Auftraggebern in erster Linie darum zu gehen, den Profis von Funk und Fernsehen einen Verhaltenskodex vorzuschlagen. Der Conseil de Presse, der insbesondere die Printmedien vertritt, steht dem Anliegen des CNP bisher skeptisch gegenüber. Vielleicht, weil der Kodex als oberstes Gebot proklamiert: "Der Beruf eines Journalisten und die Ausübung eines politischen Amtes schließen sich aus." (Chef-)Redakteure, ade!



Verplant und verkauft? "Zone verte interurbaine" in der Umgebung von Reckingen. (Foto: RK)