

**Die Gewerkschaft und die Strategie**

Der liberale Transportminister Henri Grethen habe jahrelang die Erarbeitung einer Strategie für die CFL verzögert, kritisierte der Eisenbahnverband FNCTTFEL vor den Wahlen. Jetzt, wo mit Lucien Lux ein Vertreter der dem FNC nahe stehenden LSAP das Ressort übernommen hat, scheinen die GewerkschafterInnen Kreide gefressen zu haben. Dass die von ihnen geforderten Tripartite-Verhandlungen erst in einem Jahr beginnen, gibt keinen Anlass zu Protesten. Dafür lobt der FNC in einer Pressemitteilung den Verkehrsverbund und die geplante Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof als "echte Chance" für die Bahn.

Trotzdem sehen sich die GewerkschafterInnen mit den Konsequenzen der Vertagung der Tripartite konfrontiert. Die CFL-Direktion hält es für nötig, bereits vor der Tripartite die Bahn im internationalen Wettbewerb gut zu positionieren. Der FNC klagt, die Direktion beginne jetzt schon, die von ihr konzipierte umstrittene Strategie umzusetzen. Bei den Personalbeständen würden vollendete Tatsachen geschaffen. Der Verband will sich das nicht gefallen lassen und kündigt an, sich in diesem Konflikt Rückendeckung bei seinem Lieblingsminister zu holen.

**Uneinigkeit im Vorfeld der Quadripartite**

"Konzentration auf das Nützliche und das Notwendige", so lautet die Zauberformel, mit der Gesundheitsminister Mars di Bartolomeo das Luxemburger Krankenkassensystem dauerhaft sanieren will. Im Vorfeld der Quadripartite vom 13. Oktober, bei der über eine Finanzierungslücke von 100 Millionen Euro im Budget 2005 verhandelt wird, hat er sich mehrfach in diesem Sinne geäußert. Ohne allerdings zu präzisieren, was seiner Meinung nach nützlich oder notwendig ist.

Zünglein an der Waage bei den schwierigen Verhandlungen könnte wieder einmal Robert Kieffer, der Präsident der Union des caisses de maladie sein. Dieser hatte in mehreren Interviews die ÄrztInnen beschuldigt, eine künstliche Nachfrage bei den PatientInnen zu stimulieren. Im Gespräch mit dem Télécran erläutert er diese Woche, welche Maßnahmen seiner Meinung nach helfen könnten, das Defizit zu bekämpfen, und welche nicht. Dabei kommt die von Mars di Bartolomeo propagierte Förderung der Präventivmedizin nicht gut weg: Sie sei teuer und könne die Behandlungskosten nicht wirklich senken. Robert Kieffer schlägt demgegenüber vor, Leitlinien zur Behandlung von Krankheitstypen zu erarbeiten. Damit könne man zum Beispiel überflüssige Diagnosen vermeiden. Das Gespräch schließt mit einer wenig optimistischen Aussage: "Im Krankenkassen-Tunnel sieht man kein Licht - dieser Tunnel ist endlos."

**Zusammenleben: Getrübt Gesamteindruck**

Das Ergebnis der jüngsten Ilres-Umfrage klingt nur auf den ersten Blick recht positiv: Etwa 55 Prozent der EinwohnerInnen Luxemburgs meinen, dass das Zusammenleben von LuxemburgerInnen und AusländerInnen mehr ein Miteinander als ein Nebeneinander ist. Zwar eine Mehrheit, aber eine knappe. Denn die 43 Prozent der 1.500 vom vergangenen März bis Mai Befragten, die eine Zäsur zwischen LuxemburgerInnen und Nicht-LuxemburgerInnen sehen, sind auch nicht gerade wenig. Und das bei einem Ausländeranteil von mehr als einem Drittel der Gesamtbevölkerung.

Der positive Gesamteindruck wird zudem getrübt, wenn man die regionalen Unterschiede betrachtet: Von einem optimalen Zusammenleben wird nicht etwa dort am häufigsten gesprochen, wo es die meisten AusländerInnen gibt, also im Süden und im Zentrum des Landes (53 bzw. 56 Prozent), sondern im Osten (63 Prozent). Größere Unterschiede in den Antworten für eine Integration gibt es nicht nur zwischen der Geschlechtern - 60 Prozent der Männer bzw. 49 Prozent der Frauen -, sondern auch zwischen den Generationen: Junge Menschen empfinden mehr ein Zusammenleben als ältere. Letzteres stimmt dann doch wieder optimistisch.

*Hermann Knoflacher  
mit seinem Gezeug.  
Der Wiener  
Verkehrsplaner  
verfasst nicht nur  
wissenschaftliche  
Untersuchungen,  
sondern entlarvt  
auch gern mit  
unorthodoxen  
Methoden die  
Autohörigkeit  
unserer Gesellschaft.*

**INTERVIEW****Fahren Sie noch Auto oder leben Sie schon?**

"Die Distanz zwischen Autofahrer und Mensch ist größer als die zwischen Mensch und Insekt." Mit Aussagen wie dieser provoziert Verkehrsexperte Hermann Knoflacher schon gerne, um sein Konzept einer "Verkehrsplanung für den Menschen" unter Volk zu bringen. Er verfasst aber auch wissenschaftliche Untersuchungen, wie 1992 jene zu einer Tram für Luxemburg, die erstmals den Auslöser zur Stadtbahn-Debatte und daraufhin zum BTB-Konzept gab. Anlässlich einer Konferenz, die er im Rahmen der "Semaine du Logement" hielt, unterhielt sich die "woxx" mit dem Wiener Verkehrsplaner über den Autozwang im allgemeinen und Luxemburgs Autohörigkeit im Besonderen.

**woxx:** Sie waren vor etwa fünfzehn Jahren in Luxemburg tätig. Wie stellt sich Ihnen "Luxemburg revisited" dar?

**Hermann Knoflacher:** Es war schrecklich, was ich hier gesehen habe, die Dimension ist total verloren gegangen. Es wird hier ein archaischer Städtebau betrieben, der mich an die Pharaonen erinnert. Und eine Verkehrspolitik, die ich international nirgends mehr antreffe, wo man die Zukunft verantwortungsbewusst denkt. Ich muss es leider so hart formulieren.

**Eine Stadtbahn gibt es immer noch nicht ...**

Ob's die Tram gibt oder nicht, hätte mich weniger gestört. Aber das Problem ist diese unglaubliche Hörigkeit gegenüber dem Auto, die Fehlinvestitionen, die hier getätigt werden und wurden, und das zusammenhanglose Aneinanderreihen von architektonischen Namen, das keine Urbanität ergibt. Das ist ein allgemeines Phänomen bei Strukturen, wo zu viel Geld vorhanden ist.

**Die liberale Partei hat 1999 die Wahlen damit gewonnen, dass sie sich gegen die Stadtbahn aktiviert hat. Stellt Sie das heutige Konzept, das Stadtzentrum zu umfahren, zufrieden?**

Natürlich nicht. Wenn ich das Stadtzentrum wirtschaftlich unterstützen will, dann muss ich es

mit optimalen öffentlichen Verkehrsmitteln versorgen. In Wien ist die Fußgängerzone Kärntnerstraße, die ich 1968 geplant habe, heute das umsatzmäßig größte Shoppingcenter Österreichs, weil der öffentliche Verkehr ungefähr sechzig Prozent der Kaufkraft dorthin bringt. Wenn ich um dieses Shoppingcenter mit dem öffentlichen Verkehr herumgefahren wäre, wäre die Kärntnerstraße wahrscheinlich eine wirtschaftliche Katastrophe geworden.

Mit Stimmungsmache kann man heute jederzeit Wahlen gewinnen, das heißt aber nicht, dass man die Zukunft damit gewinnen kann. Man muss der Bevölkerung zeigen, wie es auch anders geht, durch die Realisierung guter Beispiele an Stellen, wo sie relativ leicht machbar sind. Und man muss Zukunftshoffnung erzeugen.

**Sie haben damals festgestellt: "Luxemburg ist stadtbahnwürdig." Aber Sie fordern auch ein Gesamtverkehrskonzept, in das ein solches Tramsystem einzubetten wäre. Gibt das Konzept "Integrierte Verkehrs- und Landesplanungskonzept" für Sie diese Basis her?**

Unter einer integrierten Landes- und Verkehrsplanung verstehe ich etwas anderes. Ich arbeite immer auf der Grundlage solider Befunde: Das heißt, ich hätte vorher alle Luxemburger Haushalte befragt, damit ich das Verhalten kenne, ich hätte die Wirtschaftsströme erhoben und alle Strukturdaten. Dadurch bekommt man ein sehr gutes Bild

der Realität und der bestehenden Mängel. Und auf der Basis dieser soliden quantitativen Grundlage hätte ich ein Konzept entwickelt. Das IVL-Konzept hat sehr schöne Zielvorstellungen, schlägt auch sehr schöne Maßnahmen vor, die aber im Einzelfall nicht quantitativ begründet sind. Das unterscheidet dieses Konzept nicht von vielen anderen.

**In Luxemburg gilt immer noch das Prinzip: Die Leute müssen das Recht haben, ihr Auto auf der Arbeit oder vor dem Haus zu parken.**

Es ist keine Frage des Rechts, es ist vor allem eine Frage der Kosten. Wenn jemand zuhause parkt, muss er für die Folgekosten aufkommen. Diese Folgekosten sind bei den Luxemburger Preisen mindestens mit 600 € pro Monat für das Parken zu veranschlagen, dazu kommt das Parken am Zielort. Der normale Bürger verhält sich so, wie die vorhandenen Strukturen ihm dieses Verhalten anbieten. Und da ist der verantwortliche Politiker gefordert.

**Stellen Sie sich einer liberalen Weltanschauung in den Weg, indem Sie für Regelungen in Richtung öffentlicher Transport eintreten?**

Ich Gegenteil, ich bin ein konsequenter Verfechter der Marktwirtschaft. Der Wert muss sich im Preis widerspiegeln, das ist heute nicht der Fall. Das Auto ist von vielen Kosten befreit, und die Gesellschaft muss sie übernehmen: die Benutzungskosten, die Abgänge im öffentlichen Verkehr, die Umweltfolgekosten,

die Stadtzerstörung, und vor allem die Gesundheitskosten. Wenn ich diese Kosten in einer fairen Marktwirtschaft auf den Verursacher umlege, dann wird sich der Mensch umgehend völlig richtig verhalten.

Wir haben heute eine Zwangswirtschaft, einen Autozwang. Und die Leute glauben, dass das Freiheit ist. Zum Beispiel wird jeder Luxemburger gezwungen, bei einer Wohnung ein oder zwei Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Wenn der Bürger die Freiheit hat, keinen Parkplatz einzurichten, und derjenige, der einen Parkplatz hat, die Folgekosten dieses Parkplatzes zu tragen hat, dann erst kann man von Freiheit und einer liberalen Weltanschauung reden.

**Werden die steigenden Benzinpreise ein Umdenken provozieren?**

Nein. Die Benzinpreise sind praktisch irrelevant, sie haben nur kurzfristige Effekte. Erstens gibt es enorm große Elastizitäten in der Autoindustrie: Wenn der Benzinpreis auf das Dreifache steigt, ist die Autoindustrie in der Lage, Motoren auf den Markt zu bringen, die nur ein Drittel Verbrauch haben. Zweitens liegt der Benzinpreis heute bei einem Bruchteil des Niveaus, das er, gemessen an den Einkommen, vor ungefähr fünfzig Jahren hatte. Würden wir den Anteil der Fünfzigerjahre auf heute umrechnen, müsste man in Österreich einen Spritpreis von ungefähr fünf Euro pro Liter anwenden, und in Luxemburg wahrscheinlich einen von zehn Euro.

**Es ist genau umgekehrt, Luxemburg setzt auf billiges Benzin.**

Das ist eine zerstörerische Logik. Es ist eine absolut unethische Verhaltensweise, weil Sie durch den Tanktourismus die Nachbarstaaten an Steuereinkommen berauben.

**Ihre Thesen vertreten Sie schon seit den Siebzigerjahren. Sind Sie ein Rufer in der Wüste?**

Überhaupt nicht. Würde ich nur Luxemburg betrachten, dann wäre ich wahrscheinlich verzweifelt. Aber in immer mehr Teilen der Welt werden meine Rufe gehört, und ich bekomme laufend von vielen Städten der Welt, wo ich arbeiten darf, sehr positive Rückmeldungen. Und ich kann mir daraus so viel Kraft holen, dass ich jederzeit durch weitere Wüsten wandern kann.

*Interview: Renée Wagener*

**Zur Person:**

Hermann Knoflacher, Jahrgang 1940, beschäftigt sich seit den Sechzigerjahren mit Verkehrsplanung. Seit 1975 ist er Universitätsprofessor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Technischen Universität in Wien. Er ist Autor zahlreicher Fachbücher, zum Beispiel: "Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren". In Luxemburg machte er sich seit 1992 einen Namen, als er im Auftrag von "Tram asbl", "Mouvement écologique" und "Oekofonds" eine Untersuchung "über die Möglichkeiten eines Einsatzes einer Straßenbahn in Luxemburg" vorlegte.