

Braderie - ein Auslaufmodell?

Was einmal eine Art Volksfest mit Schnäppchen war und den Geschäftsleuten zu leeren Lagern und vollen Kassen verhalf - hat ausgedient. "Der Geschäftsverband hat die diesjährige Braderie eher kritisch kommentiert: Im Gegensatz zum Bahnhofsbereich, befinden sich in der Oberstadt viele Läden, denen die Braderie nicht mehr ins Geschäftskonzept passt", so Bürgermeister Paul Helminger. Diverse Kleiderfilialen ließen ihre Ware eh nur zehn Tage in den Regalen. "Die umliegenden Großgeschäfte haben an der städtischen Braderie gekratzt", sagt dazu Jacqueline Goldschmidt, Vize-Präsidentin der Union commerciale, "Schon Tage vorher und übers Wochenende bieten diese herabgesetzte Waren an." Überzeugt davon, dass die Braderie kein Auslaufmodell ist, will die Union commerciale im Herbst ein anderes Konzept mit der Stadtverwaltung ausarbeiten. Ein Problem, das sicher nicht so leicht zu beheben sein wird, sind die hohen Mietpreise: Privatleute vermieten ihre Räumlichkeiten in der Oberstadt lieber zu hohen Preisen an große Filialen. Dass durch diese "Filialisierung" das Geschäftsleben in der Hauptstadt ausstirbt, erkennt nun auch die Stadtführung. Doch statt einzugreifen, indem etwa eigene Gebäude kleineren Geschäften zu moderateren Preisen angeboten werden, verweist man auf die zähe Verhandlungsarbeit mit privaten Hauseigentümern.

OGBL kritisiert Biltgen

Die CSV-Ädilen, vor allem Budgetminister Luc Frieden und Arbeitsminister François Biltgen, reagierten scharf auf die jüngsten Stellungnahmen des unabhängigen Gewerkschaftsbundes: Sie werfen ihm Verrat an den Tripartite-Beschlüssen vor. Dabei hatte der OGBL-Vorsitzende Jean-Paul Reding ganz vorsichtig die Frage gestellt, ob bei anhaltender positiver wirtschaftlicher Entwicklung, die Modulierung des Index noch seine Berechtigung hätte. Eine sofortige Änderung der Beschlüsse klagte Reding dabei nicht ein: Erst müsse geprüft werden, ob die günstigen Wirtschaftszahlen nicht nur ein kurzes Streufeuer sind. Bis Anfang des nächsten Jahres sollte man schon noch warten. Heftiger allerdings war die OGBL-Attacke gegen die Vorhaben des Arbeitsministers in Sachen Arbeitsförderung von jungen Arbeitslosen. Ein Vorentwurf aus dem Ministerium, der nach Ablauf einer einjährigen Beschäftigungsmaßnahme eine Karenzzeit von sechs Monaten vorsieht, in denen der Arbeitslose keine Unterstützung erhält, bewerten die Gewerkschafter als ein "Sparen auf dem Rücken der jungen Leute". Sozialfälle würden so vorprogrammiert. Seine eigenen Vorschläge in Sachen Arbeitslosigkeit, wie zum Beispiel den "plan individuel d'emploi" sieht der OGBL hingegen nur ungenügend berücksichtigt. Statt individueller Förderung, setze der Arbeitsminister wieder verstärkt auf Strafmaßnahmen.

Kein Gammelfleisch in Luxemburg?

Auch ein Doppelklick auf den relativ gut verborgenen Link des "Site officiel de la sécurité alimentaire au Luxembourg", unten auf der Homepage des Gesundheitsministeriums, kann keine Klarheit schaffen. Die aktuellste Mitteilung in puncto "Gammelfleisch" datiert vom 8. September. Abgesehen davon, dass darin die Fakten in gut verschlüsseltem Fachfranzösisch aufgezählt werden, fehlen die für Ende vergangener Woche angekündigten Labor-Resultate. Ein Anruf bei der Veterinärinspektion ist da aufschlussreicher: Die Ergebnisse der Laboruntersuchungen der 720 Kilo Hühnerfleisch aus Bayern sind inzwischen da. Mit dem Fleisch sei alles in Ordnung, so ein Mitarbeiter der Veterinärinspektion, man warte noch auf Informationen der deutschen Behörden bezüglich des Wahrheitsgehalts der Etiketten. Sollten diese ebenfalls in Ordnung sein, werde das Fleisch freigegeben. Erste Hinweise der Untersuchungen des beschlagnahmten Schweinefleisches würden ebenfalls darauf hindeuten, dass das Fleisch nicht verdorben sei. An die Öffentlichkeit wolle man aber erst treten, wenn alle Resultate vollständig sind. Dann sei eventuell eine Pressekonferenz geplant. Immerhin: Diese Informationen könnten dann sogar ein paar mehr Leute als nur gewiefte Websurfer erreichen.

Für den ACL-Direktor Daniel Tesch steht nicht nur mehr das Auto im Mittelpunkt, sondern die Mobilität als Gesamtkonzept. Da darf das Auto auch schon mal in der Garage bleiben.

(Foto: Christian Mosar)

**AUTOMOBILCLUB**

"Auch mal auf Bus und Bahn ausweichen"

woxx: Erstmals bietet der Automobilclub Dienstleistungen an, die sich nicht mehr nur an Autofahrer richten. Ist das der Anfang vom Ende der Autofixiertheit?

Daniel Tesch: Für die Öffentlichkeit mag das eine neue Idee sein, im Rahmen des internationalen Verbandes FIA gab es solche Ansätze schon vor sieben bis acht Jahren. Die rein autoorientierte Aktivität, wie sie noch in den 80ern aktuell war, ist ein abgeschlossenes Kapitel. Heute sprechen wir auf internationaler Ebene von "transport and mobility". Am Anfang der Automobilclubs stand der Autosport, der vor allem die etwas besser situierte Gesellschaft interessierte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Autofahren demokratisiert. Dementsprechend wandelte sich das Aufgabengebiet der Automobilclubs: Autoreisen stand im Vordergrund; noch nicht so sehr der Berufsverkehr, weil zu jener Zeit dessen Anteil noch nicht so groß war. Dann - in der Folge des Wirtschaftswunders - gab es auf einmal in fast jedem Haushalt ein Auto. Jeder wollte überall motorisiert hinkommen. Erst die Generation, zu der ich mich zähle, begann damit, über einen nachhaltigen Gebrauch des Autos nachzudenken. Das neue Kapitel lautet demnach nicht mehr, "wir sind für das Auto", sondern "wir sind für Mobilität". Das Ziel ist eine möglichst weit gehende Bewegungsfreiheit - egal ob per Auto, Tram, Zug oder Flugzeug. Das Automobil ist nicht mehr das Zentrum unseres Interesses.

Die etwas jüngere Geschichte des ACL war durch ausgeprägten Lobbyismus gekennzeichnet. Wird jetzt nicht mehr, wie noch bei der BTB-Debatte, jeder Meter Straßenraum für das Auto verteidigt?

Im internationalen Verband wird nicht mehr auf die alleinige Förderung des Autos als Transportmittel gesetzt. Die FIA steht für nachhaltige Mobilität. Sogar beim starken deutschen ADAC, dessen Leitspruch einmal "freie Fahrt für freie Bürger" lautete, hat eine Veränderung stattgefunden. Hier wurde eine Generation abgelöst, deren Bezug

zum Auto ein ganz anderer war. Für die Wirtschaftswunder-Generation war das Auto auch Ausdruck des eigenen Erfolgs. Bei der BTB-Debatte würde ich zwar weniger von Autolobbyismus, als vom Ausdruck einer gewissen Vorsicht reden. Es wurde damals verspürt, dass mehr öffentlicher Verkehr zulasten des Individualverkehrs gehen würde. Eine Umwälzung, mit der wir heute keine Probleme mehr haben. Außerdem könnten wir - mit rund 160.000 Mitgliedern - solch einseitige Positionen gar nicht mehr einnehmen. Eine Befragung bei den einzelnen Mitgliedern würde sicherlich zu keinem eindeutigen Ergebnis führen, schließlich umfasst unsere Kartei sämtliche politischen Ausrichtungen.

Das Motto der kommenden Mobilitätswoche enthält die Forderung, das Auto so viel wie möglich stehen zu lassen. Spielt der ACL hier keine Rolle?

Vor einigen Monaten habe ich bei einem Treffen mit dem Minister mein Bedauern ausgedrückt, dass wir nicht eingeladen wurden, um an dieser Kampagne teilzunehmen. Wie erwähnt, beim Thema "Mobilität" werden wir hellhörig. Auch bei der Mobilitätszentrale bleiben wir außen vor. Als Autofahrer bin ich ebenfalls Busbenutzer und bin ab und an mit dem Fahrrad unterwegs. Es hat den Anschein, als wären die Verbraucher oder besser Benutzer im Verkehr nicht gefragt, wenn es um Mobilität geht. Die jetzige Kampagne mag auf dem Papier schön aussehen, doch ich bin sicher, dass sie mit unserer Beteiligung noch interessanter geworden wäre.

Die Regierung versucht, mit gestaffelten Autosteuern ein Umdenken bereits beim Autokauf zu provozieren. Kann der ACL diesem Prinzip zustimmen?

Wir werden in der nächsten Ausgabe unserer Zeitung dazu eine eindeutige Stellungnahme veröffentlichen. Soviel vorweg: Wir finden es eine weniger gute Lösung, weil nicht der höhere Verbrauch, sondern nur das dickere Auto bestraft wird. Uns hätte eine Besteuerung direkt über den Benzinpreis eher zugesagt. Natürlich ist uns klar, dass sich hier angesichts des Tanktourismus ein gesellschaftspolitisches Problem auftut, das noch einer eingehenden Diskussion bedarf. Einen Steuerungseffekt beim Kauf der Autos sehe ich durch die neue Steuer nicht, dafür ist die Kaufkraft hierzulande in den hier visierten Kreisen doch zu hoch.

Wird der ACL eines Tages statt nicht endender Staumelungen auch mal zum Umsteigen auf andere Verkehrsströme aufrufen?

Es ist hier schwer, zu verallgemeinern. Mobilität hat sehr viel mit individuellen Situationen zu tun. Ich sehe unsere Rolle aber durchaus darin, ein gewisses Umdenken zu stimulieren. Etwa dadurch, dass wir die Leute auffordern, das Auto intelligent zu nutzen und auch schon mal auf Bus und Bahn auszuweichen. Allerdings bestehen vielfach die Alternativen nicht. Ich wohne drei Kilometer von meinem Arbeitsplatz, doch würde ich mit dem Fahrrad hierher kommen, wäre ich dem sicheren Tod ausgeliefert. Der Raum für die sanften Verkehrsteilnehmer ist einfach zu klein, hier ist der Staat

gefordert. Ein anderes Beispiel: Uns ist unverständlich, weshalb hierzulande das gelegentliche Taxifahren so ungemein teuer ist. Wieso kann eine kleine Lobby von Taxiunternehmern bestimmen, dass die Teilnahme am individualisierten öffentlichen Nahverkehr nur etwas für die Reichen ist? Mobilität ist ein Gesamtkonzept. Es nützt nichts, nur einzelne Elemente herauszutrennen. Auch deshalb finde ich es bedauerlich, dass wir bei der Mobilitätszentrale außen vor bleiben.

In Luxemburg-Stadt stehen Umwälzungen an. Das Tramprojekt und der neue Stellenwert für die "mobilité douce" werden, so oder so, am Straßenraum nagen. Wird sich der ACL hier künftig nicht mehr querlegen?

Die Niederlage, die BTB erlitten hat, ist ja nicht nur dem ACL zuzuschreiben. Es waren letztendlich die Politiker, die aus Angst, die Wahlen zu verlieren, sich davon abgewendet haben. Es war damals der erste Versuch, in Sachen Modal-Split voranzukommen. Ich war zu jener Zeit nicht in Luxemburg, deshalb kenne ich die einzelnen Ursachen dieses Scheiterns - oder beinahe Scheiterns - nicht. Die Leute waren uninformiert und nicht reif für eine solche Lösung. Dem ist heute nicht mehr so. Die aktuelle und die vorige Regierung haben über "mobilité.lu" sehr viel zur Information beigetragen. Es besteht weiterhin ein großer Freiraum, was das Nutzen des privaten Pkws angeht - bis hin zu solchen Absurditäten wie die Kinder mit dem Porsche-Cayenne in die Schule zu fahren. Doch haben die Menschen dazu gelernt.

Das klingt ja fasst so, als könnte der ACL demnächst auf der Oekofoire auftreten...

Wenn wir ein entsprechendes Produkt anbieten können, weshalb nicht? Hinsichtlich des Reisetourismus liegt unser Schwerpunkt allerdings weiterhin bei der Beratung für Autoreisende. Wir sind nun einmal ein Verein, der das einlöst, was die Mitglieder wollen. Aber unsere neuen Angebote, wie die Europakarte und die Reiseversicherung, sind nicht mehr ans Auto gebunden. Ein erster Schritt ist gemacht. Es geht hier nicht um Gadgets, sondern um eine bessere Dienstleistung für unsere Mitglieder. Der Nachhaltigkeitsgedanke spielt dabei vermehrt eine Rolle.

Zur Person

Daniel Tesch, Jahrgang 1961, ist seit Juli 2004 Direktor des mitgliederstärksten Luxemburger Vereins, dem "Automobilclub de Luxembourg". Der studierte Jurist wandte sich zunächst als Marketingexperte der Metall verarbeitenden Industrie zu und war acht Jahre für die Arcelor in Brasilien tätig. Bei seinem Amtsantritt outete er sich als einer, der "das Auto durchaus pragmatisch sieht" und als "kritischer Verfechter von individueller Mobilität" (autotouring 5/2004).

Das Gespräch führte Richard Graf.