

**Anti-Discrimination: Zéro volonté**

Lundi prochain sera lancée officiellement "2007 année européenne de l'égalité des chances pour tous" à Luxembourg. Ce retard de quelques mois rappelle les six ans qu'a mis le Luxembourg pour transposer les deux directives européennes contre les discriminations. Ce n'est que depuis novembre 2006 qu'une telle législation est en vigueur chez nous, à un élément près, constate l'ASTI dans un communiqué. La directive européenne prévoit en effet un centre en charge de l'égalité des chances, tout comme la loi du 28 novembre 2006. Le législateur confère à ce centre un très large champ d'action, à savoir promouvoir, analyser et surveiller l'égalité de traitement entre toutes les personnes sans discrimination fondée sur la race, l'origine ethnique, le sexe, la religion ou les convictions, l'handicap et l'âge. Le centre peut notamment publier des rapports, émettre des avis ainsi que des recommandations et conduire des études. Il peut aussi apporter une aide aux personnes qui s'estiment victimes d'une discrimination. A ce jour, ce centre n'existe pas encore, mais ce qui est peut être pire au yeux de l'ASTI, c'est que ce sera un centre sans moyens. La loi prévoit un collège de cinq personnes quasi bénévoles auxquelles on attribuera une indemnité de 840 euros par mois pour le président et 280 euros pour les quatre autres membres. Comble du cynisme, la loi précise que les membres du centre exercent leur mission "en toute neutralité et indépendance". Pour l'ASTI c'est clair: avec les moyens dont il dispose, ce centre ne peut rien faire. En prenant en compte les moyens dont disposera le centre, il s'avère qu'en matière de discrimination, la volonté du gouvernement est encore moindre qu'en matière de défense des droits de l'enfant, le comité ORK étant pourvu de moyens minimaux.

**Presse im Fadenkreuz**

Anlässlich des Internationalen Tages der Pressefreiheit am 3. Mai appellierten verschiedene Organisationen weltweit, sich verstärkt für Pressefreiheit und die Sicherheit von JournalistInnen einzusetzen. "82 getötete Journalisten in 2006 und 24 bereits in diesem Jahr – diese erschreckend hohen Zahlen zeigen, wie gefährlich unabhängige Berichterstattung in vielen Ländern der Welt ist", so eine Erklärung von Reporter ohne Grenzen (ROG): "Vor allem im Irak, aber auch auf den Philippinen, in Mexiko, Russland und Kolumbien laufen kritische Journalisten Gefahr, ihre Recherchen mit dem Leben zu bezahlen." Nicht immer gehe dabei die Bedrohung primär von staatlichen Repressionsorganen aus. In Mexiko etwa sind laut ROG auch die Drogenkartelle für die Gefährdung von Journalisten verantwortlich, in Afghanistan, Bangladesch, Irak, Pakistan und den Palästinensischen Autonomiegebieten sind bewaffnete islamistische Gruppen die Drahtzieher. Von den demokratischen Regierungen fordert ROG, sich für die Aufklärung von Morden an Journalisten in anderen Ländern einzusetzen.

Der Luxemburger Presserat nutzte den Anlass, um auch auf die Situation hierzulande hinzuweisen. So warnt der Presserat in seiner Erklärung vor "jeglichen Versuchen, dieses grundlegende Recht auf irgendeine Art aushöhlen zu wollen". Mit Nachdruck erneuert der Presserat daher seine Forderung nach einer Gesetzgebung, die den freien Zugang für Journalisten zu Informationen öffentlicher Stellen gewährleistet.

*Moderne Formen der Fahrgastbeteiligung stellte der Mouvement écologique mit seinem Seminar über Fahrgastkomitees vor zwei Wochen vor. Laure Simon von der Umweltgewerkschaft kritisiert die vom Transportministerium nun vorgelegte Luxemburger Variante des Gremiums.*

(Foto: Christian Mosar)

**ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR****"Wir wollen kein Fahrgastkomitee ohne Fahrgäste"**

**woxx: Braucht es extra ein Fahrgastkomitee, damit endlich in allen Bussen die nächste Haltestelle angezeigt wird oder wäre das nicht vielmehr eine Selbstverständlichkeit?**

**Laure Simon:** Es ist vieles verbesserungswürdig, nicht nur was Fahrgastbeteiligung betrifft. Im Ausland werden Fahrgastkomitees aber auch eingesetzt, um die verschiedenen Informationssysteme für Busse und Haltestellen zu testen und herauszufinden, was die Leute eigentlich brauchen. Als Umweltbewegung fordern wir seit jeher, dass in allen Politikbereichen die Betroffenen mitreden können. Und das nicht nur, indem sie Beschwerden einreichen oder meckern, sondern auch, indem sie sich positiv in einen Dialog mit einbringen.

**Will der Méco einen Automobilclub für Fahrgäste?**

Wir wollen weder einen Mitgliederverein, der Serviceleistungen bietet, noch eine weitere Initiative à la "Aktioun öffentlichen Transport". Solche Vereine müssen immer wieder auf sich aufmerksam machen, um ihre Forderungen einbringen zu können. Deshalb wollen wir ein Gremium, das zwar unabhängig, aber näher an den Entscheidungsträgern dran ist. Wir fordern ein offiziell anerkanntes Fahrgastkomitee, an dem sich Leute beteiligen können, die selbst Bus und Zug fahren.

**Wie das Seminar zeigte, haben in anderen Ländern Fahrgastkomitees längst Tradition.**

Auch im Ausland gab es Ängste von Seiten der Verkehrsbetreiber, weil sie bislang immer mit sehr punktuellen und persönlichen Reklamationen von Fahrgästen konfrontiert waren. Als Organisator weiß man, dass es bestimmte Sachzwänge gibt, die diese Unannehmlichkeiten unvermeidbar machen. Die Verkehrsbetreiber fühlen sich deshalb vielleicht zunächst eher genervt. Der Vorteil von Fahrgastkomitees ist aber, dass dort ein Austausch stattfindet, und dass

auch die Fahrgäste eine Entwicklung durchmachen. Sie lernen verstehen, weshalb es bestimmte Sachzwänge gibt - und weisen etwa darauf hin, wie wichtig es ist, die anderen Fahrgäste ebenfalls darüber zu informieren. Setzt man von offizieller Seite ein Komitee ein, wird damit auch Dialogbereitschaft signalisiert.

**Welches Interesse können Transportgesellschaften daran haben, Fahrgastbeteiligung zu fördern?**

Betriebe wie die CFL zeigen von sich aus Engagement, die Qualität ihrer Dienstleistung zu verbessern. Es werden zum Beispiel Umfragen und Gruppendiskussionen mit Fahrgästen organisiert. Die öffentlichen Transportbetreiber in den Gemeinden haben zudem ein politisches Interesse daran, dass die Fahrgäste zufrieden sind. In der Schweiz gibt es sogar Fahrplanverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung: Die Bevölkerung wird aufgerufen, geplante Fahrplanänderungen kritisch zu begutachten. Die Luxemburger Verkehrsbetreiber unterstehen aber auch einem "Contrat de service public". In einen solchen Vertrag könnte man die Verpflichtung einschreiben, nach Wegen zu suchen, wie der öffentliche Transport verbessert werden kann.

**Welche Themen kann ein "Comité des usagers" behandeln?**

Normalerweise bringen die Leute zunächst einmal ihre ganz persönlichen Anliegen vor: Busse, die zu spät kommen, unfreundliche Busfahrer und so weiter. Dann wird sortiert und Schwerpunkte werden gesetzt. Von der Ausgangsklage, dass ein Bus etwa unbequem ist, kommt man dann vielleicht zur Frage, wie ein Bus ausschauen soll, in dem die Fahrgäste sich wohl fühlen: Die Halteknöpfe müssen gut erreichbar sein, die Sitzplätze bequem und vieles mehr. So wird ein Schwerpunkt nach dem anderen behandelt. Zu diesen Schwerpunktdiskussionen wer-

den auch die Fachleute eingeladen, die konkret etwas mit der Umsetzung zu tun haben.

**Das Gesetz zum öffentlichen Transport von 2004 sah bereits die Schaffung eines "Comité des usagers" per großherzogliches Reglement vor.**

Als das Gesetz ausgearbeitet wurde, gehörte die Schaffung eines Fahrgastkomitees zu unseren Forderungen. Nun liegt endlich ein Reglemententwurf vor. Zwar ist darin ein Komitee vorgesehen, in dem Vertreter von Organisationen Mitglied sind, die sich für den öffentlichen Transport oder allgemein für Kundeninteressen einsetzen. Doch unter Umständen sind das Leute, die persönlich gar keine öffentlichen Transportmittel benutzen. Spitz formuliert, könnte man sagen: Es wird ein Fahrgastkomitee ohne Fahrgäste geben. Organisationsvertreter sind zudem meist Experten, die nicht mehr so unbefangen an das Thema herangehen wie persönlich Betroffene. Gegenüber einem Vertreterkomitee favorisieren wir das Modell reiner Laienbeiräte oder gemischter Beiräte, die von einer unabhängigen und neutralen Person moderiert werden. Es gibt im Ausland Mo-

**Zur Person:**

Laure Simon, 45, ist Mitglied des Mouvement écologique. Die überzeugte Benutzerin des öffentlichen Transports leitete vor kurzem das Seminar "Dem Client eng Stämm ginn am öffentliche Transport zu Lëtzebuerg", das sich mit Mitbestimmungsformen für Fahrgäste in Bussen und Bahnen befasste - und öffentlichen und privaten Akteuren im Transportwesen die Scheu vor mehr Basisdemokratie nehmen sollte.

delle, wo die Fahrgäste über Aushang in Bussen und Bahnen aufgerufen werden, mitzumachen. Wichtig wäre dabei, dass alle Bevölkerungsgruppen gut vertreten sind: Junge und Alte, Frauen und Männer, Leute mit und Leute ohne Führerschein, Freizeit- und Berufsfahrer. Auch eine regionale Optik wäre notwendig.

**Wie erklären Sie sich, dass die Regierung nun das Vertretermodell gewählt hat?**

Ich vermute, dass es mit den Ängsten zu tun hat, die ich bereits erwähnte. Schon bei der Ausarbeitung des Reglements wurden wie üblich nur die Berufskammern und der Staatsrat um ihr Gutachten gefragt. Die Berufskammern hatten keine Einwände, doch ich frage mich, wo ihre Kompetenzen auf diesem Gebiet liegen. Der Staatsrat hatte sich schon bei der Ausarbeitung des Gesetzes prinzipiell gegen ein Fahrgastkomitee ausgesprochen. Gremien, die anscheinend nun im Fahrgastkomitee vertreten sein sollen, wie Aktionen öffentlicher Transport, Union des Consommateurs oder Mouvement écologique, wurden dagegen gar nicht um ihre Meinung gefragt.

**Versteht das Ministerium direkte Kritik von BürgerInnen und Bürgern lediglich als Ausdrück individueller Anliegen, für welche die Mobilitätszentrale zuständig ist?**

Es ist durchaus sinnvoll, über die Mobilitätszentrale individuelle Beschwerden zu zentralisieren: so können Schwachpunkte gut erfasst werden. Das Problem ist jedoch, dass viele Leute nicht die Tendenz haben, sich zu beschweren - sie fahren einfach nicht mehr mit, wenn sie etwas Negatives erleben, und gehen so dem öffentlichen Transport verloren. Die meisten Leute haben eine Alternative zum öffentlichen Transport. Wenn sie nicht zufrieden sind, nehmen sie eben wieder das Auto. Und es gibt andererseits eine hohe Anzahl von Fahrgästen, die sich nicht so gut schriftlich äußern können.

**Sind zu diesem fortgeschrittenen Zeitpunkt noch Änderungen am Reglement möglich?**

Der Méco ist dafür bekannt, die Hoffnung nicht zu schnell aufzugeben.

**Interview:**  
Christiane Walerich