

## AKTUELL

LISSABON-STRATEGIE

# Geld oder Leben?

Raymond Klein

**Am Mittwoch hatte die Wirtschaftskommission die Zivilgesellschaft eingeladen, um über die Lissabon-Strategie zu diskutieren. Chamber und Regierung mussten sich vor allem Kritik am blinden Wachstumsglauben anhören.**

Das Parlament und die Zivilgesellschaft haben bei der Diskussion über die Lissabon-Strategie eine wichtige Rolle zu spielen - das hatte der sozialistische Abgeordnete und Präsident der Wirtschaftskommission Alex Bodry in der Vergangenheit mehrfach erklärt. Was bei der Ausarbeitung des ersten Lissabon-Plans für 2005 bis 2008 nicht möglich war, soll jetzt umgesetzt werden. Deshalb hielt die Chamber am 5. März, etwa ein halbes Jahr vor dem Abgabetermin, ein öffentliches Hearing ab.

Lissabon geht viele Akteure etwas an: Neben dem oft zitierten Ziel, die EU bis zum Jahr 2010 zur „wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaft der Welt“ zu machen, soll die Nachhaltigkeit, insbesondere in der sozial- und der umweltpolitischen Sphäre, berücksichtigt werden.

Die Einführung von Bodry und dem französischen Experten Lionel Fontagné gaben allerdings jenen KritikerInnen Recht, die in Lissabon nur eine Rechtfertigungsstrategie für ungebremstes Profitstreben auf Kosten der sozialen Gerechtigkeit sehen. Sie stellten die Tripartite-Beschlüsse von 2006 als eine Umsetzung dieser EU-Strategie dar. In Wirklichkeit ging es damals darum, das Budgetdefizit des Staates unter Kontrolle zu bringen. Dass dabei auf sozial zweifelhafte

Maßnahmen zurückgegriffen wurde, liegt vor allem daran, dass bei den Verhandlungen die große linke Gewerkschaft OGBL von den LSAP-Genossen in der Regierung im Regen stehen gelassen wurde - und daraufhin klein beigab.

Wenn also eine der „drei Säulen der Nachhaltigkeit“, nämlich die wirtschaftliche, die beiden anderen an den Rand gedrängt hat, so ist es wenig erstaunlich, dass deren VertreterInnen darauf reagieren... wenn man sie denn zu Wort kommen lässt. Dass dies geschieht, ist sicherlich Bodrys Verdienst. Am Mittwoch forderte unter anderem Karin Manderscheid, Vertreterin der NGOs im sozialen Bereich, dass Maßnahmen wie die der Tripartite auf ihre Folgen für die Einkommensschwachen überprüft würden. Und Mike Mathias vom Cercle der Entwicklungshilfsorganisationen bezweifelte, dass die zentrale Stellung von Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit zum Erreichen der anderen Lissabon-Ziele beitrage.

Schließlich machte der österreichische Experte Joachim Spangenberg auch noch Zielkonflikte aus: Im Namen der Wettbewerbsfähigkeit

werden zum Beispiel niedrige Energiepreise gefordert, im Namen der Nachhaltigkeit hohe. Damit war klar, dass die Standpunkte in der Diskussion über den Lissabon-Plan weit auseinander liegen.

Dass sich die FürsprecherInnen der sozialen und ökologischen Säule am Ende durchsetzen werden, ist allerdings unwahrscheinlich. In Luxemburg, wie in den meisten Ländern, liegt die Koordination der Lissabon-Strategie in den Händen des Wirtschaftsministers. Jeannot Krecké aber legte dar, dass in seinen Augen ohne die Erwirtschaftung von Reichtum die sozialen und ökologischen Ziele nicht erreicht werden können. Was Mike Mathias andeutete, Krecké aber nicht hören wollte: Produktivität kann kontraproduktiv sein. Ist es richtig, Lohnkostensenkung und Desindexierung zu beschließen, um Armutsbekämpfung finanzieren zu können? Ist es sinnvoll, auf Steuereinnahmen aus dem wachsenden Treibstoffverbrauch zu setzen, um den öffentlichen Transport auszubauen? Gewisse Formen des Wirtschaftswachstums helfen, Probleme zu lösen, die man ohne sie gar nicht hätte.

STADTPLANUNG

# Autofreie Zukunft

Richard Graf

**Bis 2010 soll der „Plan d'Aménagement Général“ (PAG) der Hauptstadt spruchreif sein. Nach dem Vago- und dem Jolyplan der dritte Versuch seit Ende des Zweiten Weltkriegs, das urbanistische Wachstum in den Griff zu bekommen.**

Flächendeckende 30-Stundenkilometerzonen in den Stadtvierteln, entschärfte Hauptachsen mit einer realen 50-Stundenkilometerbegrenzung, Passiersperren im Stadtzentrum, das komplett als Fußgängerzone ausgewiesen ist: Das liest sich wie das grüne Wahlprogramm aus den 80er-Jahren, steht aber in der von den Verkehrsplanungsbüros Adeus, Trafico und Zeyen+Baumann angefertigten „étude préparatoire“ zum PAG, die Stadtbürgermeister Paul Helminger Ende letzter Woche vorstellte.

Allein die Vorschläge zur künftigen Organisation des Verkehrs in der Hauptstadt machen den Paradigmenwechsel deutlich. Als in den 60er-Jahren der französische Urbanist Vago beauftragt wurde, die Stadt für das 21.

Jahrhundert fit zu machen, lautete die Devise: Straße frei für das Automobil. Der Trambahn hatte man sich wenige Jahre zuvor entledigt, das gesamte innerstädtische Straßennetz wurde in ein Einbahnsystem verwandelt, welches „freie Fahrt für freie Bürger“ garantieren sollte.

Doch die Autolawine kam schneller als erwartet, und so wurde über 30 Jahre lang versucht, mit Penetranten, Umgehungen und Untertunnelungen den Verkehr zu bewältigen - zu einer Zeit, wo andere Metropolen sich bereits eines Besseren belehren ließen.

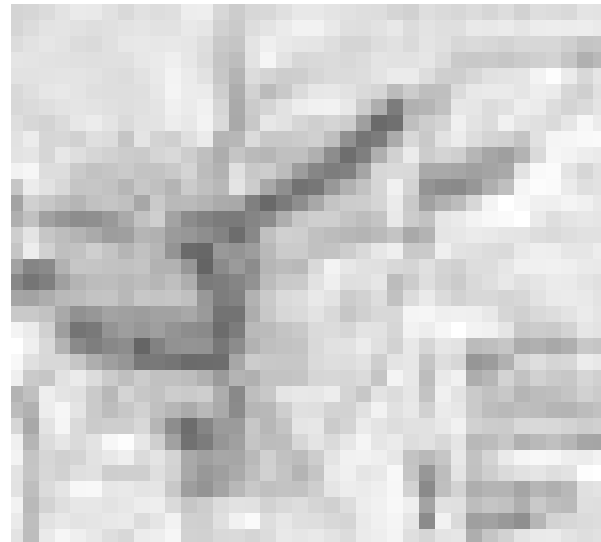
Noch zur Jahrtausendwende wurden in Luxemburg-Stadt Wahlen mit dem Versprechen gewonnen, möglichst viele Parkhäuser in und um das Stadtzentrum zu platzieren. Spätestens seit dem Koalitionswechsel 2004 scheint die Zeit zum Umdenken gekommen. „Ich bin bekanntlich ein Autonarr“, sagt Paul Helminger, „aber mir machen Autos nur dann Spaß, wenn ich damit herumfahren kann, nicht wenn ich im Stau stehe!“ Allen Unkenrufen zum Trotz steht er hinter dem Konzept, das Autofahren in der

Stadt unattraktiv zu machen. Denn bei der DP-Stammklientel sind überbreite Busspuren und abschreckende Verkehrsführungen alles andere als beliebt.

Die PAG-Vorläuferstudie räumt auch mit einigen Vorurteilen auf: Die Zahl der Einwohner in Luxemburg-Stadt steigt seit den 90er-Jahren wieder kontinuierlich an - zuletzt auf 85.859.

Freilich gibt es Unterschiede je nach Wohnviertel - so wurden in der Oberstadt 2006 4,7 Prozent weniger EinwohnerInnen gezählt als noch 1997, während der Stadtteil Cents in der gleichen Zeit um 47,5 Prozent zulegte.

Das Gefühl, die Stadt werde von PendlerInnen geradezu erdrückt, fand dagegen seine statistische Bestätigung: Auf jeden gemeldeten Einwohner kamen 2006 1,58 Arbeitsplätze - mit der Konsequenz, dass es pro Tag 420.000 Verkehrsbewegungen allein mit privaten Fahrzeugen gab. Kumuliert man Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze, so werden sich in 20 Jahren an normalen Werktagen schätzungsweise fast 400.000 Menschen in der Stadt aufhalten. Um die aufnehmen zu



Das erweiterte Stadtzentrum soll sich entlang der geplanten Tramtrasse entfalten.

können, soll das Stadtzentrum durchgehend vom Campus „Geessekneppchen“ bis hin zum Kirchbergplateau ausgeweitet und sollen sekundäre Zentren in der Peripherie angelegt werden (siehe Schaubild). Dazwischen dürfen sich die Menschen vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrädern und per pedes bewegen - und müssen auf Autos weitestgehend verzichten. Am Ende war dann die Sorge um die Standfestigkeit des Pont Adolphe vielleicht umsonst: Eine Stadtautobahn wie jetzt wird ja nicht mehr gebraucht.