

SHORT NEWS

Genug Aufnahmekapazität in Frauenhäusern

Am 15. Januar 2010 lebten 12 Frauen ohne Kinder, 45 Frauen mit Kindern und 60 Kinder (30 Jungen und 30 Mädchen) in den Frauenhäusern. Und: In den letzten Jahren hatten wir in den Frauenhäusern im Jahresdurchschnitt eine Besetzungsrate von 92 Prozent. So heißt es in einer Antwort von der Chancengleichheitsministerin Françoise Hetto-Gaasch auf eine parlamentarische Anfrage des ADR-Abgeordneten Jean Colombara. Gemäß den Empfehlungen des Europarates verfüge Luxemburg mit seinen derzeitigen 136 Plätzen über genügend Raum für gefährdete Frauen und hat die meisten Plätze pro EinwohnerIn in Europa, stellt die Chancengleichheitsministerin fest. Diese Feststellung geht jedoch ein Stück weit an den Realitäten vorbei: Auch wenn Luxemburg in puncto Bettenanzahl die internationalen Normen erfüllt, sind die vorhandenen oft zu lange besetzt: 2009 betrug die Verweildauer bei 33 Frauen zwischen einem und drei Monaten, bei 31 Frauen zwischen drei und sechs Monaten und bei 24 Frauen zwischen sechs und neun Monaten, bei neun Frauen zwischen neun und zehn Monaten. Im Gegensatz zum Ausland haben viele Frauen oft einen langen Aufenthalt in den Frauenhäusern - da es auf dem Luxemburger Immobilienmarkt schwer ist, eine erschwingliche Wohnung zu finden. Neben den sozialen und psychischen Schwierigkeiten, mit denen Betroffene oft zu kämpfen haben, müssen sie auch erst einmal eine Arbeit haben, bevor sie eine Wohnung beziehen können. Dazu kommt als Erschwernis bei einigen Frauen, dass sie vorher keine Ausbildung abgeschlossen haben, verschuldet sind oder von ihrem getrennt lebenden Partner all zu lange finanziell abhängig waren. Schwierig sind weiter die Infrastrukturen der Frauenhäuser: Die meisten Zimmer seien mit wenigstens 2-3 Betten ausgerichtet. „Hier könnten entweder zwei Frauen untergebracht werden oder aber eine Frau mit ein bis zwei Kindern“, heißt es in der parlamentarischen Antwort der Chancengleichheitsministerin. Tatsache ist, dass diese Zimmer eigentlich nicht für längere Aufenthalte konzipiert wurden.

Keine Sparpolitik auf Kosten der Eisenbahnsicherheit

Seit dem Eisenbahnunglück von Pérot (B) vor neun Jahren haben die belgischen Eisenbahnergewerkschaften auf Mängel und gar das Fehlen von Sicherheitsanlagen hingewiesen. Dabei wurde ebenfalls zunehmender Stress und Arbeitsaufwand, das nicht Gewähren von Ruhe- oder Urlaubstagen wegen Personalmangel, kritisiert, da sich diese negativ auf die Eisenbahnsicherheit auswirken. Darauf weist in einer Presserklärung der FNCTTFEL-Landesverband hin und erklärt sich solidarisch mit den gewerkschaftlichen Aktionen, mit denen ihre belgischen Kollegen auf die bestehenden Missstände hinweisen. In Luxemburg sei seit zwei schweren Zugunfällen in den neunziger Jahren, in Howald und Luxemburg-Hollerich, ebenso wie nach dem Unglück von 2006 in Zoufftgen, viel in die Sicherheit des Eisenbahnwesens investiert worden. Das CFL-Netz werde derzeit mit dem modernsten verfügbaren Sicherheitssystem ETCS ausgerüstet - nicht zuletzt wegen des massiven Drucks seitens der Eisenbahnergewerkschaften. Gerade jetzt, wo von Sparprogrammen die Rede sei, weist der Landesverband darauf hin, dass nicht auf Kosten der Sicherheit gespart werden darf. Vielmehr müssten die Sicherheitsanlagen im Eisenbahnbetrieb stetig ausgebaut und der Entwicklung der technischen Standards angepasst werden. Auch hierzulande ließen die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner weiterhin zu wünschen übrig. Der FNCTTFEL-Landesverband verlangt deshalb, verschiedene Personalbestände aufzufüllen, damit Rückstände bei Ruhe- und Urlaubstagen abgebaut werden können. Auch bei der Schulung, der Aus- und Weiterbildung des Bahnpersonals dürfe nicht gespart werden. Wenn all diese Elemente verwirklicht seien, könnte die Sicherheit im Eisenbahnwesen auf den höchst möglichen Stand gebracht und Katastrophen wie in Hal vermieden werden.

AKTUELL

MOBILITÄT

Ende der Schonfrist

Richard Graf

In Sachen Verkehrspolitik geht der Umweltgewerkschaft Méco langsam die Geduld aus. Neun Maßnahmen sollen helfen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

Als ersten Schritt fordert der Mouvement Ecologique, den Entwurf des sektoriellen Plans „Mobilität“ im Sinne einer integrativen Mobilitätsplanung zu überarbeiten und zu ergänzen. Der Plan sollte sich nicht mit einer räumlichen Festschreibung der Trassen zukünftiger Verkehrsverbindungen begnügen, sondern sich die Vision einer integrativen Mobilitätsplanung der unterschiedlichen Verkehrsträger zum Ziel setzen.

Nach den finanzpolitischen Debatten der letzten Monate und dem immer wieder vorgebrachten „Finanzvorbehalt“ gegenüber bereits beschlossenen Infrastrukturvorhaben fordert der Méco das Nachhaltigkeitsministerium auf, für die aktuelle Legislaturperiode die Prioritäten offen zu legen. Dem Bau der Stadtbahn und der Peripheriebahnhöfe sowie dem Ausbau der Strecke von Bettemburg nach Luxemburg-Stadt sollte absoluter Vorrang eingeräumt werden, verbunden mit einem Moratorium für neue Straßenbauprojekte.

Ein drittes Handlungsfeld sehen die UmweltschützerInnen im Nachhaltigkeitsministerium selbst. Es wird eine deutliche personelle und fachliche Stärkung der dortigen Mobilitätsabteilung gefordert. Die Wirtschaftskrise könne nicht als Ausrede dafür herhalten, dass die Personaldecke der Mobilitätsabteilung nicht den Bedürfnissen angepasst wird. Während im Ministerium in den letzten Jahren keine Fachleute eingestellt wurden, beschäftigt zum Beispiel die Stadt Luxemburg inzwischen fünf Verkehrsplaner. Aber auch ein Transfer von Personal bestehender Verwaltungen, die infolge anderer Prioritätensetzungen in Verkehrsangelegenheiten an Wichtigkeit verlieren, könnte eine Bündelung der Planungskompetenz im Transportbereich bewirken.

Mit Facebook gegen das Chaos

Des Weiteren wünschen sich die Meco-Verantwortlichen eine Klärung des Status des „Verkéiersverbond“. Seine Kompetenzen sollten ausgebaut und seine Pflichten präzisiert werden. Gleiches gilt für die Mobilitätszentrale; hier wird darüber hinaus eine Einbeziehung der Fahrgäste als unerlässlich

angesehen. Die gewünschte Erhöhung des „Modal Split“ auf 25 Prozent Anteil an öffentlichem und sanftem Verkehr sieht der Méco gefährdet, wenn zwar die notwendigen Investitionen in Schienen und flexible Busangebote getätigt werden, sich bei Beratung und Information aber nichts ändert.

Eine fahrgastfreundliche Entwicklung sei zudem nur zu erreichen, wenn aktuelle, aber auch potentielle Fahrgäste in die Bewertung des heutigen sowie die Planung des zukünftigen Angebots im öffentlichen Transport eingebunden werden. Um dieser fünften Forderung Nachdruck zu verleihen, macht sich der Méco das Internet zunutze und lanciert eine Facebook-Plattform unter dem Motto „Kriiss'te nach e Bus / Zuch fir heem?“

In den Augen des Méco unterschätzt die derzeitige Mobilitätspolitik die Rolle der Gemeinden. Das Nachhaltigkeitsministerium sollte diese bei der Planung und der Organisation der öffentlichen Mobilität stärker einbinden. Auch müssten sie wirkungsvoller unterstützt werden, wenn sie eigene Konzepte entwickeln wollen.

Was den grenzüberschreitenden Verkehr anbelangt, so sollten das Nachhaltigkeits- und das Innenministerium gemeinsam innerhalb der Großregion die Zusammenarbeit „mit weitaus mehr Konsequenz“ angehen. Praxisorientierte Strukturen in der Großregion sollten geschaffen und ein konkreter Aktionsplan unter Einbeziehung der Öffentlichkeit erstellt werden.

Hohen Rang räumt der Méco der gezielten Förderung der „sanften Mobilität“ ein, aber auch Mobilitätskonzepte für Betriebe, das Parkraum-Management, Car-Sharing-Angebote im städtischen Raum werden als notwendige Elemente einer nachhaltigen Mobilität definiert.

Der Erfolg der Mobilitätsplanung steht und fällt allerdings, so der Méco, mit der Möglichkeit, ein systematisches Monitoring der Mobilitätsentwicklung zu betreiben und dessen Resultate auch allen Interessierten zugänglich zu machen. Die letzten Erhebungen zum „Modal Split“ stammen aus dem Jahre 1997. Auf dieser Basis weiß man weder, wie sich das Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem PKW-Verkehr seitdem entwickelt hat, noch ob die Neuerungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs überhaupt erfolgreich waren.