

SHORT NEWS

Airbus A400M : Geld spielt keine Rolle

Auf eine sehr detaillierte parlamentarische Anfrage in sieben Punkten des ADR-Abgeordneten Gast Gibéryen zum Kauf eines Militärtransporters hat Jean-Marie Halsdorf vor einigen Tagen eine recht ausführliche Antwort geliefert. Ja, das Flugzeug werde teurer als geplant, und für Luxemburg entstünden Mehrkosten in Höhe von zehn Prozent, so der Armeeminister. Die Rekrutierung von Luxemburger Piloten, nach der sich Gibéryen erkundigt hatte, sei im Gange. Die Armee weise unter anderem im Rahmen ihrer „normalen“ Kampagnen in den Schulen auf die Möglichkeit hin, Pilot zu werden. Bezüglich der Kosten für Ausbildung und Unterhalt nennt Halsdorf keine Zahlen, weist aber darauf hin, dass der luxemburgische A400M einer belgischen Einheit zugeordnet werde, wodurch sich Kosten sparen ließen. Dass sich ein Armeeminister angesichts der Sparpläne der Regierung davor drückt, die Kosten für die umstrittene Anschaffung zu beziffern, ist verständlich aber eigentlich inakzeptabel. Hinzu kommt, dass Halsdorf zwei weitere Fragen von Gibéryen völlig unbeantwortet lässt: Ob das Flugzeug dem krisenbedingten „Finanzierungsvorbehalt“ für Investitionen unterliegt, und ob Luxemburg aus dem Airbus-Vertrag aussteigen kann.

Aux urnes, citoyens !

C'est fait ! Après avoir récolté pendant plusieurs semaines les signatures des citoyens de la capitale, les quatre syndicats du personnel de la ville de Luxembourg (FNCTTFEL, LCGB, FGFC et NVGL) ainsi que les délégations du personnel les ont remises ce lundi au bourgmestre Paul Helmingher (DP). Les 9.214 signatures demandent la tenue d'un référendum local sur le transfert des réseaux d'énergie de la capitale vers la société anonyme Enovos. La loi prévoit en effet que la signature d'un cinquième des citoyens permet de déclencher un tel référendum, c'est-à-dire un peu plus de 6.100. Le quorum devrait donc être satisfait. Encore faut-il maintenant que le conseil échevinal se prononce sur la validité des signatures. De plus, quelques questions restent en suspens : la loi communale semble être en contradiction avec la législation sur le droit de vote. Elle stipule en effet que seuls les électeurs luxembourgeois peuvent participer au référendum. Or, le droit de vote actif et passif au niveau communal est acquis depuis plusieurs années. Le député André Hoffmann (déi Lénk) a d'ailleurs déposé une question parlementaire à ce sujet au ministre de l'Intérieur. En tout cas, le conseil échevinal a trois mois pour organiser le référendum qui devrait se tenir, s'il avait lieu, au plus tard le 18 juillet.

woxx@home

„Eng topesch Sprooch“

Zwischen RedakteurInnen und KorrektorInnen der woxx herrscht bisweilen ein gespanntes Verhältnis. Die einen ärgern sich, dass nach zwei- oder gar dreifachen Überlesen immer noch Fehler in der gedruckten Ausgabe auftauchen, die andern weil die schreibende Zunft mit den immer gleichen Schreibfehlern antritt. Doch dass Luxemburgisch eine jener Sprachen ist, die man auch bei bestem Willen nie vollkommen erlernen kann, darüber herrscht in beiden Lagern Einigkeit. So bekommt der allseits beliebte „Vélo“ zwei Punkte auf dem „e“, weil es sich um das kurze, tiefe und betonte „e“ - wie in „Prénz“ - handelt. Doch hat man den „Telefon um Vélo an der Hand“, dann stürzt man genauso kurz und tief und schlägt sich womöglich die Knie auf dem „Beton“ auf - und das zweimal ohne Trema. Das verstehet wer will. Um die Gefahr zu umschiffen werden wir also das Wort „Vélo“ definitiv durch „Drotiesel“ ersetzen und uns so die berechtigten Richtigstellungen der „Lëtzebuerger Drotiesels-Initiativ“ zu ersparen.

AKTUELL

FLUGVERKEHR

Asche auf mein Haupt

Raymond Klein

Die teuerste Wolke der Weltgeschichte zieht gerade über Europa. Und erinnert daran, dass die Luftfahrtbranche ein recht wackliges Standbein für die Luxemburger Wirtschaft ist.

„Wäre nicht eine Debatte sinnvoll, welcher Ausbau, welche zusätzlichen staatlichen Investitionen in einem fragilen Sektor opportun sind?“ Diese Frage warf der Mouvement écologique am 14. April in einem Pressekommuqué zum Ausbau des Cargobereichs am Findel auf. Wie fragil dieser Sektor ist, zeigte sich zwei Tage später, als über ganz Europa Flugverbote ausgerufen wurden - als seien der Vulkanausbruch und die Aschewolke vom Mouvement bestellt.

Dabei hatte die Umwelt-NGO eher wirtschaftliche Schwierigkeiten gemeint: Die Wirtschafts- und Finanzkrise habe den Luxemburger Luftfrachtsektor besonders heftig getroffen. In der Tat vermeldet die Firma Cargolux für das Jahr 2009 einen Rekordrückgang des Umsatzes um 34 Prozent, was über 100 Millionen Euro Verluste mit sich brachte. Darüber hinaus führte das Mouvement-Kommuniqué steigende Energiepreise und zu erwartende Klima-Abgaben als Risikofaktoren an - Bedrohungen, die die Luftfahrtbranche durch geschicktes Lobbying abzuwenden hofft.

Was sich dem Lobbying entzieht, sind allerdings unvorhersehbare Ereignisse wie die Attentate vom 11. September 2001 und der isländische Vulkanausbruch. Laut dem internationalen Luftfahrtverband trifft letztere die Branche sogar härter als seinerzeit die Anschläge in den USA: 250 Millionen Dollar Verluste pro Tag aufgrund der Flugverbote. Verständlich, dass die Airlines Druck gemacht haben, diese aufzuheben - mit dem Argument, die Gefährlichkeit der Asche sei nicht erwiesen. Im Zweifelsfall übervorsichtig zu sein, das wurde im Nachhinein den politischen Entscheidungsträgern im Falle der Schweinegrippe vorgeworfen. Diesmal wurde nach einem Zögern für eine Aufhebung der Flugverbote entschieden - mit dem Risiko, dass der nächste Flugzeugab-



Verbieten erlaubt. Die Sperrung des Luftraums war zwar nur kurz, könnte aber jederzeit wieder einsetzen.

sturz die europäische Luftfahrt für Wochen lahmlegt.

Auch der Standort Findel bekam die Folgen der Flugverbote zu spüren. Laut Luxemburger Wort kosteten die Flugausfälle die Firma Luxair-Cargo täglich etwa 100.000 Euro. Für Lux-airport habe der Schaden pro Tag bei 600.000 Euro gelegen. Richtig teuer sei es für Cargolux geworden: „Hier beträgt der Verdienstausfall täglich zwei Millionen Euro. Hundertzehn Cargoflüge musste das Luxemburger Unternehmen streichen.“

Was schlecht ist für den Flugverkehr, ist gut für den Klimaschutz, hebt die Website „wir-klimaretter.de“ hervor: Mehrere Millionen Tonnen CO₂ würden so eingespart. Das sei zwar wenig, aber mehr als Nichts, denn eine Megatonne CO₂ entspreche etwa dem jährlichen Ausstoß von 500.000 Autos. Der indirekte Effekt für den Klimaschutz dürfte noch größer sein. Schließlich lehrt uns die Begegnung mit der Aschewolke, dass es fast ganz ohne Flugzeuge geht - und was die Alternativen sind. Für den Gütertransport - gegebenenfalls auch für goldene Statuen - reichen Schiffe, Busse und idealerweise Züge können den Personenverkehr auf mittleren Distanzen übernehmen, und ein Teil des Langstrecken-Personenflüge lässt sich durch Videokonferenzen ersetzen. Angewiesen auf schnelle Fortbewegung sind vor allem Aktivitäten wie der Formel-1-Wanderzirkus - dem der Mouvement bestimmt keine Träne nachweinen würde.