

## SHORT NEWS

**Déi Lénk: Umgekehrt umverteilen**

„Es stimmt nicht, dass die Bevölkerung keinen Einfluss hat und nichts ändern kann. Wenn das Salariat sich mobilisiert und die Gewerkschaften geschlossen auftreten, (...) dann können sie der Regierung auch wichtige Zugeständnisse abringen.“ Diese gute Nachricht verkündete der Déi-Lénk-Abgeordnete André Hoffmann bei der Rentrée-Pressekonferenz seiner Partei am vergangenen Dienstag. Trotz dieser Zugeständnisse habe sich aber an der Gesamtrichtung der Regierungspolitik nichts geändert, so Hoffmann weiter. Die Krise sei nicht durch die Ausgaben für den Sozialstaat verursacht, sondern durch die Finanz- und Wirtschaftskrise. Diese führt Hoffmann auf „eine jahrzehntelang betriebene Umverteilung des gesellschaftlichen Reichtums von unten nach oben“ zurück. Die beste Antikrisenpolitik, so das Fazit, wäre also eine gerechtere Umverteilung des Reichtums. Die Partei schlägt vor, die Steuern auf hohen Einkommen und auf dem Kapital zu erhöhen, und mehr in „Arbeit, Umwelt, Nachhaltigkeit und Kaufkraft“ zu investieren. Skeptisch ist Déi Lénk auch gegenüber den Plänen zur Rentenreform - sie befürchtet eine Erhöhung des Rentenalters. Für Thérèse Gorza, Mitglied der nationalen Koordination, gibt es „keinen akuten Handlungsbedarf“, denn die Reserve sei „noch lange nicht ausgeschöpft“. Besser sei es, die Rentenreserve nachhaltig zu platzieren mittels „Investitionen in soziale, ökologische und frauenfreundliche Bereiche, sowie Krediten gegen die Wohnungsnot“.

**Potemkins Erben**

Die „Stater Sozialisten“ sind lernfähig und verfügen über eine gute Portion Humor. Der Versuch, die als Jugendstilvilla bezeichnete „Maison berbère“ in der rue Glesener vor dem Abriss zu retten, ist bekanntlich gescheitert. Dank einer Privatinitiative wird das betreffende Haus nun Stein für Stein auf der Mosel wieder aufgebaut. Davon inspiriert schlagen die Stadtsozialisten vor, nach und nach das ganze hauptstädtische Patrimonium abzureißen, um es dann irgendwo im Ösling als Ensemble wieder aufzubauen, „wo dann in ein paar Jahrzehnten die Bewohner der Stadt ihr ehemaliges Viertel bewundern können“. Als vor mehr als 20 Jahren - zu einer Zeit also, als es wirklich noch viel in der Stadt zu retten gab - Denkmalschützer die politischen Parteien aufforderten, Farbe zu bekennen, hielten die fortschrittsgläubigen Sozialisten sich bedeckt. Das Einzige was ihnen damals bei der ausufernden Bauwut unangenehm auffiel, waren die hässlichen Baulücken, die besonders bei großen Projekten das schöne Stadtbild längere Zeit verschandelten. Ihr Fraktionschef Ben Fayot forderte zu jener Zeit den Schöffenrat auf, die andernorts in Mode gekommenen, mit aufgemalten Häuserzeilen versehenen Vorspanntücher oder Palisaden einzusetzen, um so zumindest eine Zeit lang die heimelige Atmosphäre zu bewahren.

**30 ans d'Alternatives ... économiques**

Ce qui, aujourd'hui, est devenu le second mensuel économique français et une référence incontournable pour la réflexion à gauche, a commencé en automne 1980 avec un tirage de 2.000 exemplaires en noir et blanc. Pour cet anniversaire, « Alternatives économiques » publie un numéro « XL » de 132 pages, avec un cahier spécial « 1980-2010 ce qui a changé » de 32 pages sur un papier de qualité supérieure. En effet, la revue a choisi de présenter une rétrospective des trois décennies à travers une douzaine de photos - superbement tirées en noir et blanc - du photographe engagé Raymond Depardon. « Mais les anniversaires ne sont pas seulement l'heure des bilans et des rétrospectives : ils sont aussi l'occasion de regarder devant soi », écrit le directeur de la rédaction nouvellement promu Thierry Pech. A cette fin, « Alternatives économiques » a sollicité 13 « compagnons de route » de la revue pour faire le point sur des questions - anciennes et nouvelles - qui se posent aujourd'hui. Plus d'info : [www.alternatives-economiques.fr/30ans](http://www.alternatives-economiques.fr/30ans)

## AKTUELL

## VERKEHR

**Große Region auf kleiner Spur**

Lisa Harms

**Politiker und Verkehrsspezialisten der Großregion diskutierten über die Zukunft eines lange überfälligen umwelt-, klima- und benutzerfreundlicheren Transportsystems.**

„Wir kommen nicht voran. Sei es auf der Straße oder im Entwickeln von Lösungen für das tägliche großregionale Verkehrschaos. Wir stecken fest, und das seit 30 Jahren!“ Sinngemäß eröffnete Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler an der Universität Trier, mit dieser Feststellung ein Streitgespräch zu dem Thema „Große Region auf kleiner Spur“, das die Gréng Stéftung am vergangenen Dienstag im Rahmen des Projekts „Meine Großregion 2030“ (woxx 1062) veranstaltete.

Monheims Feststellung bringt ins Grübeln: „Zwischen 1910 und 1920 war die Zahl der grenzüberschreitenden Verkehrsanbindungen größer als heute, und das ohne ein vereintes Europa.“ Es rollen zwar immer mehr Autos auf der Straße, so Xavier Georges, Berater im wallonischen Mobilitäts-Ministerium, doch sitzen immer weniger Menschen in diesen Autos. Wie die Autos staut sich somit auch das klima- und energiepolitische Problem, das dringend mit innovativen Lösungsversuchen angegangen werden muss. Es ist vor allem der Pendlerverkehr, der es laut Monheim absolut notwendig macht, die Priorität endlich vom transeuropäischen Schienennetz auf die kleinen grenzüberschreitenden Anbindungen zu verlagern. Der Luxemburger Verkehrsschöffe François Bausch unterstreicht im selben Sinne, dass das Ziel des Modal Split, in dem öffentliche Verkehrsmittel 25 Prozent beanspruchen, unzureichend sei und in den Stadtgebieten auf 40 Prozent angehoben werden müsste.

In der Kernfrage sind sich alle einig: Wie den Bürger dazu bringen, sein Auto in der Garage stehen zu lassen und im Sinne der „mobilité douce“ auf alternative Transportmittel umzusteigen? Die „Baustellen“, die Bausch aufzählt, sind vielfältig: Infrastruktur, öffentliches Verkehrsmittel-Angebot, Intermodalität, d.h. das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsmittel, grenzüberschreitende Angleichungen der Tarifsyste und ein Umdenken in der Raumordnung.

Verkehrsminister Claude Wiseler konstatiert: „Wir haben einfach nicht genügend Kapazitäten im Schienenverkehr.“ Er ist überzeugt von der Notwendigkeit, weitere Busspuren einzurichten. Auch hier überzeugt Monheim durch Argumente und kritisiert, dass Ingenieure, die nach dem Prinzip „alles oder nichts“ planen, nicht unbedingt die innovativsten seien. Vielmehr könne man auch Kapazitäten steigern, indem man den Taktverkehr erhöht und die Logistik optimiert. Das ebenfalls von Monheim angesprochene ambitionierte Projekt BTB 2002 in Luxemburg, das schon vor einigen Jahren zu Grabe getragen wurde, wurde dabei diskret umgangen.

Daniel Beguin und Guy Harau vom lothringischen Conseil général warnen vor allzu idealen Zielvorstellungen: Selbst bei einem optimalen Ausbau der Verbindungen wären immer noch zu viele gezwungen, mit dem Auto nach Luxemburg zu pendeln. Fahrgemeinschaften sind hier allerdings zumindest ein Ansatz zur Besserung.

Doch der Zug ist noch nicht abgefahren und bis 2030 kann noch viel getan werden. Ekkehart Schmidt-Fink, anwesend als ÖPNV-Nutzer, der sich vor 26 Jahren dafür entschied, ein autofreies Leben zu führen, lobt jeden Tag aufs Neue diese bewusste Entscheidung für die Umwelt. Wenn er als Grenzgänger im Saarbrücken-Luxemburg-Express die gestauten Autos auf der Busspur überholt, ist auch ihr persönlicher Nutzen offenkundig. Angesichts der immerhin recht komfortablen Bus-Lösung gibt er zu bedenken, dass man nicht alle Verantwortung den Verkehrsplanern und Politikern aufbürden könne. Es müssten auch gezielte Kommunikationsmaßnahmen getroffen werden, um die Bürger im wahrsten Sinne des Wortes auf die richtige Spur zu bringen.

Vor allem anderen jedoch ist kreative Kooperation der Bürger gefragt. Das Prinzip des Carsharing beispielsweise wird von François Bausch, als wahre „rupture culturelle“ bezeichnet. Sie ist vielleicht näher, als wir denken, denn Bausch kündigt die Einführung eines Carsharing-Systems in Luxemburg bereits für die kommenden Monate an.