

## AKTUELL

VERKEHRSPOLITIK

# Weniger soll mehr sein

Graf Richard

**Mit über 160 Seiten hat Claude Wiseler das bisher umfangreichste Verkehrskonzept vorgelegt.**

MoDu, Tim, Smot ... alle Schaltjahre tauscht das Transportministerium sein Vokabular aus, um dann doch die immergleichen Konzepte zu präsentieren. Alter Wein in neuen Schläuchen? Ein Vorwurf, den Minister Claude Wiseler sicherlich nicht gelten lassen würde. Zwar räumt er ein, von seinen Vorgängern Lux („mobil 2020“) und Grethen (mobilitéit.lu) wichtige Vorarbeiten geerbt zu haben, doch hält er sich zugute, als erster ein Ministerien-übergreifendes Konzept erarbeitet zu haben.

Die Ziele bleiben ähnlich: Bis 2020 - oder vielleicht doch realistischerweise erst 2030? - wird im motorisierten Verkehr ein Modalsplit von 25/75 angestrebt. Eine von vier motorisierten Verkehrsbewegungen soll dann per Bus oder Bahn erfolgen. Werden auch diejenigen VerkehrsteilnehmerInnen mit in die Berechnung einbezogen, die sich nur zu Fuß oder per Rad fortbewegen, dann nimmt sich der statistisch angestrebte Wert optisch sogar noch etwas besser aus: Die jetzt 13 Prozent sanfter Bewegungen sollen auf 25 Prozent anwachsen. Die restlichen Fahrten würden dann zu 19 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zu 56 Prozent mit privaten Fahrzeugen durchgeführt werden. Das klingt fast revolutionär, bedeutet in absoluten Zahlen aber immer noch ein Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs, denn insgesamt wird die Mobilität im wachstumsgeilen Luxemburg weiter explodieren.

MoDu - das Kürzel steht für „stratégie globale pour une mobilité durable“ - hat demnach für alle etwas zu bieten und soll vor allem das Hauptproblem des Luxemburger Verkehrs lösen helfen: die absolute Überlastung der wichtigen Verkehrsstränge in den Spitzenstunden.

Mit einer Trambahn in der Stadt, neuen Peripheriebahnhöfen um die Hauptstadt und einem auf sie ausgerichteten Buszubringernetz soll mehr Menschen ermöglicht werden, ihre Arbeitsplätze mit Bus und Bahn zu erreichen. Vorhaben wie die Herstellung der Viergleisigkeit nach Bettemburg oder die bereits begonnene

Modernisierung der Verbindung nach Petingen, sollen deshalb durch eine Kapazitätssteigerung mittels höherer Taktraten Abhilfe schaffen.

## Keine Zug-Neustrecken

Auch unter dem jetzigen Transportminister wird es keine echte Zug-Neustrecke geben. Denn der Bau der direkten Verbindung von Luxemburg nach Esch ist vorerst auf Eis gelegt. Mit 1,6 Milliarden Euro sei die Investition für die wenigen gewonnenen Fahrminuten zu hoch. Die zigtausend Belval-StudentInnen in spe dürfen sich aber trösten: Die Autobahn nach Esch wird um zwei Spuren, die ganz dem öffentlichen Verkehr und dem „co-voiturage“ vorbehalten bleiben sollen, erweitert.

Auch die geplante Gleisverbindung zu Flughafen und Kirchberg wird zurückgestellt. Dafür bietet MoDu als Kompromiss den neu erdachten Halt an der Roten Brücke an: Mit Lift und Seilbahn sollen zigtausend Schaffende direkt aus den Zügen von Pafendall auf Kirchberg gehievt und dann per Trambahn an ihren Arbeitsplatz gebracht werden. Immerhin: MoDu ist ohne die Trambahn nicht denkbar. Das vom Finanzminister geplante Moratorium dürfte damit definitiv vom Tisch sein.

Neue Straßen wird es aber ebenso geben. „Das ist kein Widerspruch, sondern entspricht der Logik des Ausbaus des öffentlichen Tarnsportes“, so ein fast dialektischer Transportminister. Der Durchgangsverkehr, soll an den urbanen Zentren vorbei geführt werden. In der Hauptstadt besorgen das zweispurige „boulevards périphériques“, andernorts eher umstrittene Umgehungsstraßen.

So schwer MoDu sich mit dem Ausbau der Schiene tut, so scheint sie sich leichten Herzens mit dem ausufernden Individualverkehr abzufinden. Auffangparkings und staufreie Boulevards laden ja nicht unbedingt zum Umsteigen ein. Insbesondere dann nicht, wenn dem Bürger die ach so effizienten öffentlichen Verkehrsmittel weiterhin nur am Reißbrett begegnen. Und die vielversprochene Zuverlässigkeit sich in der tagtäglichen Informations- und Verspätungsmisere fortwährend selbst diskreditiert.

## SHORT NEWS

## L'ADEM ou le Meilleur des mondes

Dans sa réponse à une question parlementaire de la députée verte Viviane Loschetter, le ministre du travail Nicolas Schmit, nie que le nouveau encadrement « individualisé » que l'Adem va mettre en exécution sera une stigmatisation des personnes à la recherche d'un emploi. Schmit rappelle que la convention d'activation individualisée mentionne des mesures ciblées comme des ateliers de recherche d'emploi ou de motivation, des bilans de compétence, des bilans d'insertion professionnelle, des contacts avec des assistants sociaux, des formations, des cours de langue, individuellement proposées au demandeur d'emploi pour augmenter son « employabilité ». Le conseiller professionnel doit examiner en collaboration avec le demandeur d'emploi les différentes possibilités de recherche d'emploi et les offres d'emploi qui peuvent lui convenir. « Le profilage du candidat ainsi que le niveau de son employabilité seront évalués par rapport à huit domaines prévus à cet effet, y inclus les aspects sociaux et l'état de santé en vue de promouvoir les démarches à faire pour réussir la recherche d'emploi », précise Schmit. Et : « Le conseiller professionnel, assisté par un agent spécialisé (éducateur, assistant social ou psychologue du travail) établit un diagnostic en prenant en compte les points forts et les points faibles du demandeur. » Mais ce ne sont pas seulement des questions touchant au parcours professionnel du demandeur d'emploi qui seront prises en considération, mais aussi sa situation sociale, sa santé et sa mobilité et la garde de ses enfants. A l'avenir, les personnes à la recherche d'un emploi devront donc se mettre à poil pour décrocher un boulot dans une Adem, qui semble sortir tout droit d'un récit utopique. En plus, Schmit ne peut qu'assurer « pour le moment », que les conventions prévoient que tous les bénéficiaires reçoivent le salaire social minimum sans distinction en fonction de leur éventuel niveau d'employabilité.

## Cet étrange amour des bêtes

La polémique autour de la viande halal a fait un flop en France. Les candidats Sarkozy et Le Pen ont bien tenté de détourner l'attention de la population des problèmes économiques et sociaux en sortant la carte de l'islamophobie, la majorité du peuple n'a pas suivi. Pour l'ADR, cela reste un sujet. C'est ainsi que le député et président du parti, le très catholique Fernand Kartheiser, vient de recevoir sa réponse du ministre de l'agriculture Romain Schneider à une question parlementaire sur l'abattage rituel. Il s'y enquiert notamment de savoir quelle est la proportion de viande d'animaux abattus sans étourdissement qui serait vendue ou importée au Luxembourg. Il désire également savoir du ministre si un étiquetage est prévu pour les viandes cachet et halal. Le ministre répond que pour l'instant, le Luxembourg n'envisage pas de faire cavalier seul et attend une initiative européenne. Il a également rassuré le député en lui assurant que le Luxembourg n'autorise pas les abattages sans étourdissements préalables, bien qu'une dérogation le lui autoriserait. Par contre, le ministère semble ignorer (contrairement au woxx qui l'avait déjà mentionné dans le numéro 649, en 2002) que cette dérogation était en vigueur jusqu'en 1983 et que, par conséquent, l'abattage sans étourdissement était permis. L'on se demande quelle est la motivation de certains partis qui flirtent avec la xénophobie comme l'ADR, de se découvrir tout d'un coup une âme aussi charitable envers les animaux. Que d'authentiques associations de protection des animaux affichent leur scepticisme envers telle ou telle forme de mise à mort n'a rien d'étonnant, elles remplissent leur rôle en toute sincérité. Ces dernières évitent d'ailleurs de se focaliser sur ces modes d'abattages, tant la panoplie de traitements cruels ou considérés comme tels envers les animaux est large. Mais à droite, le mythe du « barbare égorgeur » n'est pas nouveau au sein de ces diverses tendances politiques. Bien avant que l'islamophobie ne soit à la mode, des associations antisémites au 19e et 20e siècles n'hésitaient pas à vouloir faire interdire l'abattage cachet au prétexte de l'insupportable souffrance infligée aux bêtes. S'y ajoute que la communauté scientifique est loin d'être unanime au sujet des souffrances supplémentaires que ces abattages infligeraient aux animaux. Fait dans les règles de l'art (l'islam et le judaïsme sont particulièrement méticuleux envers la souffrance animale), ce genre d'abattage ne se révèle pas forcément plus « inhumain » que l'abattage industriel de masse qui, s'il n'est ni musulman, ni juif, n'a rien de très catholique.