

AKTUELL

CONTOURNEMENT BASCHARAGE

Die „grüne“ Straße

Raymond Klein

Als Oppositionspolitiker Straßenbauprojekte zu bekämpfen, ist eine Sache, als Minister die „Notwendigkeit“ neuer Straßen zu rechtfertigen, eine andere. Ein grünes Dilemma.

Die gute Nachricht: Die Naturzerstörung durch den Bau der Umgehungsstraße von Bascharage wird - laut Umweltstaatssekretär Camille Gira - mittelfristig durch die umfassenden Kompensationsmaßnahmen mehr als aufgewogen. Die schlechte: Die Regierung hat sich für die zerstörerischste Trasse, die Variante 2, entschieden - „ein Schlag ins Gesicht der nachhaltigen Entwicklung“, so „Déi Lénk Suessem“.

Bei der Vorstellung der Trasse entlang der Eisenbahn (am 29. Juli) führte Gira als Grund für die Wahl an, diese begrenze die Zerschneidung von Lebensräumen auf ein Minimum. Und: Die für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Grundstücke befänden sich zu großen Teilen in öffentlicher Hand - ein „Riesenvorteil“, wie Transportminister François Bausch hervorhob. Ob allerdings die Kompensationsmaßnahmen wirklich so großartig sind, wird sich erst in Jahrzehnten zeigen, wenn aus den Anpflanzungen ein halbwegs ordentlicher Wald geworden ist. Peinlich, dass Gira erst drei Tage zuvor bei der Vorstellung des Naturschutzgesetzes versichert hatte, man versuche stets, die Zerstörung möglichst gering zu halten, bevor man auf Kompensationsmaßnahmen zurückgreift (woxx 1382).

Es sei die Luft- und Lärmbelastung durch den Durchgangsverkehr in Bascharage, welche eine neue Straße notwendig macht, so die beiden grünen Politiker. Zwar soll ein Umstieg

auf öffentliche Verkehrsmittel gefördert werden, doch die vorgesehenen Maßnahmen gehen nicht so weit, wie die vom Mouvement écologique geforderte „Null plus“-Lösung (woxx 1380). Der Antwort auf die Frage, ob diese Argumentation nicht eine nachträgliche Rechtfertigung für Projekte abgibt, die von den Grünen bekämpft wurden - zum Beispiel die Nordstraße -, wick Bausch aus: Hier gehe es ja nur um eine zweispurige Straße - die werde man doch wohl noch bauen dürfen. Die Erkenntnis, dass mehr Straßen neuen Verkehr anziehen und zu noch mehr Straßen führen - in diesem Fall die Umgehung von Dippach -, scheint für grüne Regierungsmitglieder nicht mehr zu gelten. Widersprüchlich ist außerdem, dass der Entscheidung ein geschätzter Anstieg des Verkehrsaufkommens bis 2030 zugrunde gelegt wird, der kaum mit den CO₂-Reduktionszielen vereinbar ist.

Ausreißen und pflanzen

Wie Bausch zu Recht betonte, ist der Druck, diese Umgehungsstraße zu bauen, eine Folge verfehlter Landesplanung - „Déi Lénk“ sprechen gar von der „wilden Bauten- und Industriepolitik“ einer „gewissen Lobby in Bascharage und bei den Ponts & Chaussées“. Künftig werde man durch Dezentralisierung und consequentere Entwicklung solche Situationen vermeiden können, so der Transportminister, dessen Ressorts auch Landesplanung und Nachhaltigkeit umfassen. Das Problem Verkehrsbelastung an der Wurzel zu packen, ist sicher die richtige Herangehensweise - sie reicht aber nicht aus, den Imageschaden in Sachen Naturschutz zu kompensieren.

SHORT NEWS

Le Luxembourg part à la chasse

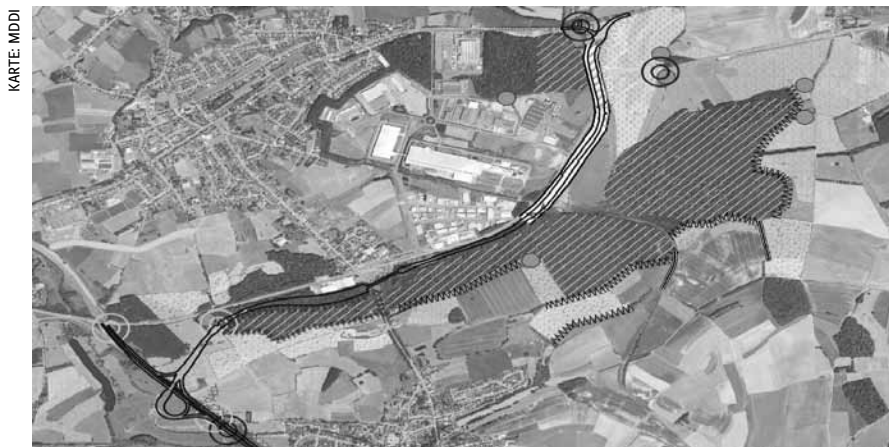
(da) - Le Luxembourg participera à la chasse aux migrants et aux passeurs en Méditerranée. C'est le Conseil de gouvernement du 29 juillet - le dernier avant les vacances - qui a concrétisé une idée que Jean Asselborn avait déjà exprimée en avril 2015. Les ministres réunis ont, en effet, donné leur accord pour la signature d'une « lettre d'intention » entre l'État et Luxembourg Air Ambulance S.A. dans le cadre de la participation luxembourgeoise à la mission « Triton ». L'idée est de mettre à disposition de l'agence de « protection des frontières » Frontex un hélicoptère de surveillance aérienne. La mission Triton a maintes fois été critiquée par les associations de défense des droits humains : son but explicite n'est pas le sauvetage de personnes en détresse, mais la surveillance des frontières extérieures de l'Europe. L'agence Frontex, qui gère la mission, est elle critiquée régulièrement pour ses activités contraires aux droits fondamentaux et son côté paramilitaire. Le but d'une mission de surveillance telle que prévue par le Luxembourg pourrait être - outre la détection de personnes en danger - un repérage des routes, mais aussi des navires utilisés par les passeurs.

De Bure à Hinkley Point : mille doutes

(lm) - Qui l'eût cru ? La complaisance des institutions de la République à l'égard du nucléaire n'est pas sans limites. À Bure, l'Agence pour la gestion des déchets radioactifs avait entamé des travaux en vue de la construction du centre de stockage prévu à cet endroit. Des associations et des habitants avaient porté plainte contre la destruction de la forêt, conduite sans autorisation ni étude d'impact. Le tribunal de Bar-le-Duc vient de leur donner raison. Les associations s'en réjouissent et appellent à des manifestations festives à Bure du 13 au 15 août. Ailleurs aussi, les pronucléaires rient jaune. En effet, le 28 juillet, le CA d'EDF a donné le feu vert pour la construction des réacteurs EPR de Hinkley Point en Angleterre. Cette décision longuement attendue a été prise malgré les oppositions au sein d'EDF même, notamment du côté des syndicats qui redoutent un désastre économique. Or, le lobby favorable aux nouveaux réacteurs de type EPR n'a pas pu se réjouir longtemps. Désormais, c'est le gouvernement britannique qui ne semble plus être acquis au projet. D'après le « Guardian », la nouvelle dirigeante Theresa May aurait toujours été réticente par rapport à l'implication chinoise - un tiers du capital - dans le domaine stratégique que constitue l'approvisionnement énergétique. Mais le journal envisage aussi une explication plus terre à terre : au vu des incertitudes technologiques et financières qui pèsent sur les réacteurs EPR, le nouveau gouvernement britannique chercherait à laisser couler discrètement le projet.

Monarchie : on y tient... beaucoup

(lc) - Parmi les vaches sacrées au Luxembourg, la monarchie est sûrement l'une des plus intouchables. Alors que le budget alloué au fonctionnement de notre représentation aristocratique a toujours été traité comme un secret d'État - ou fiscal, c'est pareil à ce qu'il paraît -, par le passé les députés Déi Lénk David Wagner et Marc Baum ont osé, après quelques révélations parues dans la presse satirique, approcher le premier ministre Xavier Bettel pour en savoir plus. Et ils en ont été pour leurs frais. Principale information : la cour grand-ducale emploie plus de personnel que l'administration parlementaire. Bonne nouvelle donc pour les monarchistes : question budget administratif, la monarchie pèse plus que la démocratie. Outre le fait de comprendre pourquoi le grand-duc a besoin de pas moins de sept chauffeurs, dix valets et 24,5 agents de charge, c'est surtout la question de l'influence gouvernementale sur ce budget qui est importante. Dans sa réponse, Bettel n'a fait que résumer la tradition : la Cour propose et le gouvernement donne. Décidément, il y a des fenêtres que même la « courageuse » coalition ne préfère pas trop ouvrir.



Kompensieren mit Wildbrücken und Tümpeln. Alles wird gut.