

WOXX AT HOME

Ein Jahr bei der woxx

Joël Adami



Als ich Mitte Oktober 2001 meinen ersten Blogeintrag verfasste, dachte ich wenig über Journalismus nach. Viel wichtiger war die Möglichkeit, mich persönlich ausdrücken und mit Technologie herumspielen zu können. Wenige Jahre später machte ich, bestärkt durch meine Erfahrungen beim Bloggen, erste Schritte bei Graffiti, den Jugendsendungen von Radio Ara. Es folgten die Queesch und dann beim Studium in

Österreich zwei Studierendenmagazine. Ich kam mir immer etwas merkwürdig vor, als Online-Mensch plötzlich für Printmagazine zu schreiben, beziehungsweise diese sogar redaktionell zu gestalten. Der magische Moment, die eigenen Worte auf Papier in der Hand zu halten, ist dennoch etwas Besonderes. Gerade beim „progress“, das österreichweit erschien, war jede Ausgabe durch ein großzügiges Budget für Fotos und Illustrationen ein kleines Kunstwerk.

Die Ausgabe Nummer 1500, mit der wir 30 Jahre GréngesSpoun/woxx feiern, markiert auch das Ende meines ersten Jahres bei der woxx. Ich könnte nun viel darüber schreiben, wie merkwürdig es ist, wieder im einzigen Großherzogtum der Welt zu leben, aber das ist lediglich eine Nebenerscheinung. Der größte, sofort spürbare Unterschied zwischen progress und woxx war die Erscheinungsfrequenz. Wenn ein Magazin lediglich sechsmal im Jahr erscheint, bleibt natürlich viel mehr Zeit für alles - bei der woxx muss der gleichlange Artikel innerhalb einer Woche fertig werden. In den ersten Wochen und Monaten war das dann doch eher anstrengend, bis ich meinen Rhythmus gefunden hatte. Ich habe nun wesentlich mehr Bewunderung für jene Kolleg*innen, die Tageszeitungen machen, und bin umso überzeugter, dass Wochenzeitungen eine gute und richtige Sache sind, die Recherche, gründliches Nachdenken und Analyse erst ermöglichen. Vielleicht ist das auch der Grund, weshalb bei vielen Pressekonferenzen so erstaunlich wenige (gute) Fragen gestellt werden. In einem selbstverwalteten Redaktionskollektiv wie der woxx hätte es mich vielleicht nicht überraschen sollen: Knapp zwei Wochen nach meinem Arbeitsbeginn durfte ich schon eine Story schreiben, die auf dem Cover landete. Den Artikel über die luxemburgische Perspektive auf das in Deutschland erforschte Insektensterben halte ich immer noch für ziemlich gelungen. Da die woxx keine*n Chefredakteur*in hat, aber im Zeitungsbetrieb dennoch eine Person notwendig ist, die den Überblick behält, gibt es die sogenannte Koordination. Der*die Koordinator*in wechselt im Schnitt alle drei Wochen und hat jede Menge Aufgaben, die ich aus meiner Zeit beim progress schon kannte: den Plan für die nächste Nummer erstellen, Redaktionssitzungen leiten, E-Mails an die jeweiligen Redakteur*innen weiterleiten usw. Ich war dennoch ganz schön froh, als ich die erste Ausgabe, die ich koordiniert hatte, in den Händen hielt, alles in der richtigen Reihenfolge gedruckt und keine Seite unerwarteterweise leer war. Seit November 2017 ist auch das online-woxx-Projekt gestartet. Das fühlt sich manchmal ein wenig an wie das Bloggen früher, auch wenn es bei der woxx selbstverständlich eine Korrektur gibt. Alles, was nicht in die Printausgabe passt, kann online realisiert werden - zu den Comic- und Games-Rezensionen komme ich dennoch nicht so oft, wie ich es mir wünschen würde. Seit diesem Sommer hat die woxx einen Podcast: „Am Bistro mat der woxx“ produzieren wir gemeinsam mit Radio Ara - das Konzept, einen Einblick in die redaktionelle Arbeit zu geben, gefällt mir richtig gut. Apropos Radio: Bei der woxx darf man auch als neuer Mitarbeiter recht schnell mal in den Presseclub von RTL, was eine enorme Chance ist - und auch bei Zuhörer*innen Anklang findet, die sich über neue Stimmen freuen.

Was mich im letzten Jahr immer wieder positiv überrascht hat, ist die Offenheit, mit der neuen Ideen in der Redaktion begegnet wird. Nicht alles kann sofort umgesetzt werden, aber viele Artikelideen, denen in anderen Medien vermutlich mit Skepsis begegnet wird - die enorme Recherche zum Abstimmungsverhalten im Parlament, die Auflistung der vielen Einweihungen der Regierung im September usw. - waren in der woxx nie Gegenstand einer Diskussion. Das macht Lust, weiterzumachen: on- wie offline!

TRANSPORT

MOBILITÄT AUS WOXX-PERSPEKTIVE

Schwere Wiedergeburt

Joël Adami

Die schier unendliche Geschichte der Tram ist beinahe so alt wie der GréngesSpoun - ein Rückblick auf fast dreißig Jahre Bummelfahrt in der Transportpolitik.

Der GréngesSpoun ist von Anfang an in die Entwicklungen um die Tram eingebunden: Am 7. März 1991 gründet sich die Tram asbl, die Gründungsversammlung wird im Spoun Nummer 56 angekündigt. Eine Nummer später wird über einen Vortrag über die Verkehrspolitik in Zürich berichtet: „Wer Straßen säht, wird Verkehr ernten!“ heißt es dort. Im Mai 91 meldet sich die Tram asbl selbst zu Wort: „Wiedergeburt der Straßenbahn auch in Luxemburg?“, fragt sie. Die Tram wird als Alternative zu einer U-Bahn vorgestellt, die das Stadtzentrum mit Kirchberg verbinden könnte. Ein Versprechen wurde leider nie eingelöst: „Bequeme Stoffsitze bieten mehr Komfort als ein Auto.“

Redaktionell wird die Tram einige Nummern später im Rahmen eines großen Beitrages über „Landschaftsverbrauch“ behandelt, in dem mit dem damaligen Transportminister Robert Goebbels abgerechnet wird - was zwei Wochen später Spoun-Mitarbeiter François Bausch noch einmal tut. Die Zeitung begleitet die Machbarkeitsstudie, die der Wiener Verkehrsplaner Hermann Knoflacher im Auftrag der Tram asbl abschließt, im Detail. „Keine Utopie“ ist ein Interview mit Romain Molitor, einem luxemburgischen Mitarbeiter von Knoflacher, überschrieben. Als die Studie vorgestellt wird - Knoflacher schlägt zwei Hauptlinien und zwei Nebenlinien vor - berichtet der Spoun ausführlich.

1992 blickt man nach Frankreich: In Straßburg und Paris rollen wieder

Straßenbahnen, die etwas neidisch beschrieben werden. Im August deckt der Spoun auf, dass bereits 1990 die Firma ABB eine Studie durchgeführt hatte, um eine Straßenbahnlinie durch Luxemburg-Stadt zu prüfen. 1994 wird die „Luxtraffic“-Studie präsentiert und einige Befürworter*innen der Tram sehen sich schon am Ziel. Allerdings enthält die Studie „mehr als nur Schönheitsfehler“, die der GréngesSpoun 1995 beleuchtet. Danach blieb es lange Zeit still um die Straßenbahn, die nunmehr in einem verkehrspolitischen Gesamtkonzept namens „Bus-Tram-Bunn“ (BTB) gesehen wird.

Die Tram kommt ...

„Die Tram kommt“ titelt der Spoun im April 1998 und präsentiert neben den geplanten Trassen auch einige „Überlegungen zur Frage, ab wann Autofahrer auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen“. So richtig überzeugt wirkt der Autor des Artikels nicht, viele Fragen bleiben nach der ersten Präsentation wohl offen. Wenige Monate später gerät das Projekt BTB immer mehr in Bedrängnis: Die CSV in der Hauptstadt, unter der Federführung von Laurent Mosar, will gar ein Referendum abhalten. Der Spoun widmet ihm eine Karikatur.

Im September 1999 interviewt der Spoun den frischgebackenen Transportminister Henri Grethen (DP), der sich nicht sehr begeistert von BTB gibt und weitere Studien abwarten will. „Aus der Schienentraum?“, fragt der Spoun ein knappes halbes Jahr später und mutmaßt, dass Grethen das Projekt BTB schon vor Bekanntgabe der Studienergebnisse den Garaus machen will.

Die Zukunft, die nie war:
Skizze zur Luxtraffic-Studie 1992.
(Gréngespoun 108, 1992)



PLACE DE LA GARE

„Transportpolitische Entgleisung“ heißt es im November 2000 in einem Gastkommentar von François Bausch in der woxx. Er bezieht sich dabei auf die Studie des Schweizer Ingenieurbüros „Baseler und Partner“ zum BTB-Projekt und echauffiert sich über die niedrig angesetzten Prognosen zu Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Wohl nicht zu Unrecht prognostiziert der spätere Nachhaltigkeitsminister „Chaos auf unseren Straßen“.

Im Rahmen eines Dossiers zur Klimakonferenz in Den Haag schreibt Claude Turmes Anfang Dezember 2000 einen Gastkommentar - auch hier darf ein Seitenhieb auf die DP und das verhinderte BTB-Projekt nicht fehlen. Kurz vor dem Jahreswechsel wird die „0+“-Variante der Schweizer Studie noch einmal auseinandergenommen und orakelt, dass die Tram noch nicht tot sei: „Spätestens wenn die ersten Probleme bei der Umsetzung von ‚0+‘ auftauchen, wird BTB wieder aktuell.“ 0+ war die Bezeichnung für eine verbesserte Nullvarian-

te, also ein öffentliches Transportsystem ohne Tram.

... oder doch nicht?

Dies bestätigt sich schon knapp einen Monat später in einer Parlamentsdebatte zum Thema „Wachstum und Entwicklung des Landes“. Zwar ist niemand so wirklich gegen eine Tram, gebaut werden soll aber dennoch eine Zugverbindung vom Hauptbahnhof zum Flughafen Findel (von der nur der unterirdische Bahnhof Findel realisiert werden wird). Im März 2001 werden neue Busfahrpläne der Stadt Luxemburg vorgestellt und der damalige Schöffe Paul-Henri Meyers hält das BTB-Konzept „für die Zukunft nicht ausgeschlossen“. Im Rahmen eines Dossiers über Belval zeigt die woxx, dass sie visionär sein kann: Eine schnelle Tramlinie wird angedacht - 17 Jahre später gibt es die, zumindest auf dem dicken Papier, auf dem das Mobilitätskonzept Modu 2.0 gedruckt ist.

„Verkehrschao, Staus, keine einheitliche Landesplanung“ - was wie eine Beschreibung aus dem Jahr 2018 klingt, war auch schon 2001 der Fall. Damals schoben sich Transport- und Bautenministerium gegenseitig den schwarzen Peter zu, weshalb nichts voranging. Beschrieben wird dieser Zustand in einem weiteren Artikel über die Verkehrsanbindung der neuen Uni in Belval: „Die Doppelköpfigkeit der Verkehrsplanung offenbart sich: Während das Verkehrsministerium neue Schienenwege baut, rollt das Bautenministerium weiter Asphaltteppiche aus.“

Anfang 2002 beteuert Richard Graf in einem Editio: „Der BTB ist nicht tot. Der Verkehrsminister hat längst

verstanden, dass Handlungsbedarf besteht.“ - die Tram hätte nach den ersten Planungen 2002 rollen sollen. Die Tram verschwindet nicht aus der woxx - etwa bei einer Reportage über die Planung einer Umgehungsstraße in Zessingen oder in einem Artikel über die Landesplanung. Im Dezember 2002 ist es dann endlich so weit: Die erste BTB-Trasse wird eingeweiht, die woxx druckt einen Auszug aus der Festrede. Leider handelte es sich nur um eine Protestaktion von Mouvement écologique und anderen Organisationen, die ihrem Ärger Luft machen wollten. So fordert man wenig später auch eine Mobilitätszentrale, um den „Verkehrsinfarkt in Luxemburg“ zu verhindern.

Im März 2003 veröffentlicht die woxx ein Dossier zum Thema Mobilität und beschreibt darin eine „Apokalypse auf den Straßen“ sowie „täglich Mord und Totschlag“ in den Bussen. Natürlich war auch wieder Kritik am nicht umgesetzten BTB-Projekt zu lesen, aber auch die Umgehungsstraße von Niederkerschen sorgte für Diskussionen.

„Ich habe das Thema Nachhaltigkeit wohl falsch angepackt, auch weil ich davon ausging, dass die Sorge um die Nachhaltigkeit eine allgemeine Sorge geworden sei. Dem ist aber nicht so“, beklagt sich der damalige Premierminister Jean-Claude Juncker 2003 in einem Interview mit der woxx und vermeidet es dabei, eine klare Aussage zum Thema BTB zu machen - der Koalitionspartnerin DP bekommt die Schuld in die Schuhe geschoben.

2004 erschien ein erstes Mobilitätskonzept für Luxemburg: das integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept. Die woxx bemängelte vieles daran, in erster Linie natürlich,

dass die Tram zwar enthalten war, jedoch hauptsächlich „in der breiten Pampa zum Einsatz kommen“ sollte. Damit - und mit den Parlamentswahlen - wurde die Tram politisch wiederbelebt. Jeannot Krecké (LSAP) versprach im woxx-Interview, mit der Wahl der LSAP würde BTB „auf jeden Fall“ kommen. Ähnlich wie 2018 gewannen auch damals Déi Gréng bei den Wahlen dazu, eine Regierungsbeteiligung hielt Ex-Abgeordnete Renée Wagener jedoch für verfrüht. Sollte es dennoch dazu kommen, müsse das Projekt BTB unbedingt Teil des Koalitionsabkommens sein.

Wenn sogar die DP dafür ist!

2004 wurde Hermann Knoflacher nochmals interviewt. Er beschreibt die luxemburgische Attitüde ganz gut: „Das Problem ist diese unglaubliche Hörigkeit gegenüber dem Auto, die Fehlinvestitionen, die hier getätigt werden und wurden, und das zusammenhanglose Aneinanderreihen von architektonischen Namen, das keine Urbanität ergibt“. Nach der Wahl Niederlage von 2004 und im Hinblick auf die Kommunalwahlen 2005 beginnt sich die DP langsam für die Idee einer Tram durch das Stadtzentrum zu erwärmen - was von der woxx eher spöttisch kommentiert wird. Auch die anstehende Renovierung des Pont Adolphe gibt Anlass, die Pläne auf ihre Tauglichkeit für die Tram zu prüfen und die Frage in den Raum zu stellen, ob eine solche Renovierung überhaupt notwendig sei. Sogar die hauptstädtische CSV ist auf einmal für die Tram - und will damit die Gemeindewahlen gewinnen.

Am 14. Oktober 2005 titelt die woxx: „Tram in Sicht“ - die blau-grün-

Das Logo der Tram asbl wurde von Spoun-Karikaturist Guy W. Stoss gestaltet. (Gréngespoun 87, 1991)



TRANSPORT



Laurent Mosar hob die Tram wieder aus den Schienen. (Gréngespoun 458, 1998)

taucht die Tram auch im Agenda-Teil der woxx auf: Luxtram stellt die Architekturprojekte zur Gestaltung der Haltestellen aus.

2010 wird zum ersten Mal die Monorail-Idee von Guy Rollinger besprochen - damals noch als Konkurrenz zur Tram. Doch in der Krise muss gespart werden: „Gequetscht, gedréckt a gekéiert“ hätte Infrastrukturminister Claude Wiseler so einige Transportprojekte, titelt die woxx. 2011 widmet die Redaktion der Tram nach einiger Pause wieder einen längeren Artikel: „Auf Bummelkurs“ verortet man das Projekt. Daran, dass es irgendwann kommt, zweifelt man jedoch nicht mehr. Anfang 2012 kann die woxx vermelden: „Die Tram bleibt auf der Schiene“ und wartet voller Vorfreude auf das Einreichen des Gesetzesentwurfs, der für ein Jahr später angemeldet ist. Als Wiseler sein Mobilitätskonzept „MoDu“ vorstellt, ist die woxx wenig begeistert: „In der Substanz weiterhin ein Autoland“, heißt es. MoDu sei wenig innovativ, wird der Trierer Verkehrsplaner Heiner Monheim zitiert, der ebenfalls melancholisch auf das BTB-Konzept zurückblickt. 18 Jahre Tramstudien „feiert“ man anlässlich einer parlamentarischen Anfrage der ADR.

Na endlich!

2013 ist die Tram kaum Wahlkampfthema: Einzig die Piratepartei nimmt sich des Themas noch an und wird dafür auch gleich von der woxx verspottet. Nach der Wahl und den Koalitionsverhandlungen wird François Bausch als erster grüner Verkehrsminister interviewt - auch zur Tram, die er zur Priorität erklärt: „Das geht jetzt viel schneller, als es im ‚Plan sectoriel‘ vorgesehen war.“ Nur wenige Wochen später titelt die woxx allerdings schon wieder „Fahrrad und Tram in Bedrängnis“ - eine neue Seilbahn-Idee macht die Runde. Die woxx sieht die Tram unter Beschuss (auch durch eine Petition von Tramgegner*innen) und verteidigt die Idee, die unter Transportminister

Bausch immer konkreter wird und im Juni 2014 dann Gesetz wird: „Auf die Schiene gesetzt“ titelt die woxx - die Gesetzeswerdung des Tram-Projektes ist ihr aber lediglich einen kurzen News-Artikel wert.

Zwei Monate später blickt man sehnsüchtig und etwas neidisch nach Belgien: Eine Reportage mit dem schönen Titel „Ein schaukelnder Traum aus Sand und Beton“ beleuchtet die längste Straßenbahnlinie der Welt. Der Ton gegenüber der grünen Regierungsbeteiligung wird langsamer kritischer: „Die Tram kommt zu spät und reicht nicht aus“, heißt es wenig später in einem Editorial. Als 2015 das Design der Tram-Züge vorgestellt wird, darf sie trotzdem aufs Cover: Kritisch beäugt wird die „Multiplicity auf Schienen“ dennoch. In den Artikeln über Mobilität werden zunehmend die Fahrradwege, die die Tramtrasse mit sich bringt und die ganz praktischen Aspekte, wie die Anbindung an das Überlandbusnetz besprochen. In den Kommentaren wird jedoch immer noch über DP und CSV gespottet, die nach langen Jahrzehnten des Verhinderns nun doch in die Tram verliebt sind.

Die Einweihungsfeierlichkeiten begleitet die woxx nicht so wirklich. Vor dem Fahrplanwechsel titelt sie zwar „Das Ende der Testfahrten“, in der Woche danach wird Bilanz über das durch den Fahrplanwechsel angerichtete Chaos und die allgemeine Verkehrspolitik gezogen - die großen Feierlichkeiten inklusive Großherzog spart sich die Redaktion jedoch. Der Blickwinkel hat sich nicht geändert: Die woxx war (und ist, hoffentlich) in Mobilitätsfragen der Realität meist um zwanzig Jahre voraus und verteidigt Ideen und Konzepte, die in Luxemburg, dem „Land der langen Wege“, einfach sehr spät umgesetzt werden. So behält auch der rezente Titel zum CFL-Netz und seinen Wirren seine Richtigkeit: „Mit Verspätung in die Zukunft“.

ne Koalition in der Hauptstadt soll es nun richten. „Un printemps politique s'annonce“, freut sich Renée Wagener im Editorial. Das Interview mit dem frischgebackenen ersten Schöffen François Bausch ist aber ernüchternd: Man müsse warten, was die Arbeitsgruppe des Transportministeriums sage.

2006 orakelt die woxx richtig: „BTB 2017“ betitelt Richard Graf ein Edito, in dem es heißt, „[d]ass die Politik die bitter nötige Trendwende im ÖPNV versäumt hat - daran werden wir uns auch die nächsten zehn Jahre über tagtäglich erinnern“. Eine Ausgabe später wird allerdings schon wieder 2012 als Startdatum für die Tram versprochen, nach der Vorstellung des Konzepts für eine „leichte Tram“. Spätestens mit der „mobil 2020“-Brochure von Transportminister Lucien Lux begräbt man den BTB-Traum: die Mehrheit der ÖPNV-Nutzer*innen wird „auf ewig zum Umsteigen genötigt“.

Immer noch nicht?

Mitte September 2007 stellt die woxx ihr Format um, die heute bekannte Zweiteilung in einen Agenda-

und einen Politik-Teil wird eingeführt. In einem Artikel, der den Leser*innen diese Änderung erklärt, mutmaßt Raymond Klein, dass man Zeitung „überspitzt formuliert, bald nur noch in der Tram, auf dem Sofa und am Samstagnachmittag“ lesen werde. Wie auch schon in anderen Artikeln ist man sich sicher, dass die Tram bald fahren werde - der Begriff BTB taucht kaum noch auf. Eine der seltenen weniger positiven Zeilen zur Tram las man 2008, als Déi Gréng nach zwei Jahren Koalitionsbeteiligung in der Hauptstadt Bilanz zogen: „Fahren soll der Fetisch grüner Verkehrspolitik frühestens 2013.“

Ende 2008 wünscht sich die Redaktion in der Jahresendrubrik „Best wishes“, angesichts der beginnenden Wirtschaftskrise, ein autofreies Luxemburg und ein kooperativ betriebenes BTB-System statt dreispuriger Autobahnen. 2009 gibt es in der woxx-Redaktion ein Déjà-vu: Die CSV will die Tram nicht finanzieren, da die Zeiten zu unsicher seien. „Lau und spannend zugleich“ wird der folgende Wahlkampf beschrieben, in dem scheinbar die unentschlossene CSV, der ADR-City-Tunnel und eben die Tram zur Wahl stehen. Gleichzeitig