

TRANSPORT

PETITION 333

„Nicht per se gegen die Tram“

Richard Graf

Das neue Instrument der Internetpetition erweist sich als ein Schlag ins Kontor seiner Mit-Erfinder. Besonders den Grünen wurde am Dienstag vorgehalten, das „Volk“ nicht direkt an einer Jahrhundert-Entscheidung zu beteiligen.

Mathias Foehr muss schlechte Erfahrungen mit Trambahnen gemacht haben. Als einer der Zeichner der Petition 333 warnte er bei seiner Intervention am vergangenen Dienstag vor der Gefahr, die von Trambahnen ausgehe, da diese „sehr lange Bremswege“ aufwiesen und schwere Unfälle verursachten. Und: Die Entscheidung über eine Trambahn für Luxemburg sei in ihrer Größenordnung und Bedeutung nur vergleichbar mit dem geplanten Bau eines Atomkraftwerks in Remerschen in den 1970er Jahren.

Nun will der Seilbahn-Protagonist und Versicherungs-Aktuar natürlich nicht sagen, Trambahnen seien so gefährlich wie Atommeiler, seine Warnungen zielen vor allem auf das finanzpolitische Risiko ab, das eine Investition von der Größenordnung der Tram in Krisenzeiten birgt. Der Verweis auf Remerschen war aber wohl auch ein rhetorischer Seitenhieb auf jene Umweltbewegten, die schon damals ein Referendum für ein Moratorium in Sachen Atomenergie verlangten. Claude Adam, Vertreter der Grünen in der Verfassungskommission, musste feststellen, dass die Idee einer solchen Petition - über Internet mit anschließender Debatte in der Chamber - vom früheren Vorsitzenden der Petitions-Kommission, Camille Gira, stammt. Dass ausgerechnet die Grünen jetzt zur Zielscheibe der ersten Petition der neuen Art werden, entbehrt also nicht einer gewissen Ironie.

Neben Mathias Foehr intervenierten auf Seiten der Petitionäre auch der eigentliche Initiator Philipp Bützow und der Präsident der Piratenpartei, Sven Clement. Sie alle erklärten, nicht „per se“ gegen eine Trambahn zu sein. Ihr Vorstoß ziele lediglich darauf ab, ein Referendum über deren Bau abzuhalten. Eigentlich wolle man lieber über das Prinzip dieses Referendums debattieren als über die Fragestellung, die ihm zugrunde liegt.

Eine Stunde hatten die Chamber-Verantwortlichen für die erste Petitions-Debatte dieser Art eingeplant. Am Ende waren weit über 90 Minuten vergangen, als der Vorsitzende der Petitionskommission, Marco Schank (CSV), den öffentlichen Teil der Sitzung beendete und die Petitionäre und die Presse aus dem Saal komplimentierte, um zum nicht-öffentlichen Teil der Sitzung überzugehen. Die Mitglieder gleich dreier Kommissionen

(neben der Petitionskommission auch der für öffentliche Bauten und für institutionelle Fragen) hatten sich eingefunden, um die Position der ersten Petition, die das 4.500-Unterschriften-Quorum im Rahmen der neuen Regelung erfüllt hatte, zu diskutieren. Die Petition 333 hat es auf rund 7.100 Unterschriften gebracht - mit nur sehr wenig „Gefuddels“, wie Marco Schank feststellte.

7.100 Unterschriften

Der Initiator, Philipp Bützow aus Peppingen, hatte wohl selber nicht daran geglaubt, dass er die Mindestzahl an Unterschriften in so kurzer Zeit zusammenbekäme - um so weniger, als sein Petitionstext unverkennbar mit ziemlich heißer Nadel gestrickt ist: „D'Vollek soll entscheiden, ob sou ee grouse Projet an enger Krisenzäit, wou gespuert soll ginn, iwwerhaapt

a Fro dierf kommen. Des Weidere fannen ech et ëmmer rëm schlëmm, wann dovü geschwat gëtt, dat géing de Mobilitéitsproblem léisen. Mä hutt Dir schonn déi betraffe Leit gefrot, an dat si virun allem Frontalieren, ob déi elo bis an d'Stad eraufueren oder just bis an d'Périphérie vun der Stad? Dat wäert guer a glat näischt un deenen 150.000 Frontalieren änneren, déi all Dag iwwer eis Grenze kommen an d'Autobunne vollstoppen. Et wier bei Wäitem méi schlau, eng Vignette anzeféieren oder sech iwwer aner Mobilitéitsiddie Gedanken ze maachen (Ausbau vun der franséischer Autobunn op duerchgängegen 3 Spueren, etc.).“ Dass sein Ansinnen, anders als in der Debatte dargelegt, durchaus grundsätzlich gegen die Tram als solche gerichtet war, verdeutlicht auch der selbstgewählte Titel: „Géint den Tram a fir d'Ofhale vun engem Referendum“.

Wenn auch der Grundton der Debatte zwischen den Petitionären, den Chamber-Mitgliedern und dem Minister höflich und durchaus sachlich war, so kam es doch zu dem einen oder anderen Schlagabtausch, was wohl auch damit zusammenhing, dass die Sitzung öffentlich war.

Dass in der Petition ein nicht gerade Frontalier-freundlicher Grundton herrscht, wollten weder Philipp Bützow noch Sven Clement gelten lassen. Als der Minister für nachhaltige Entwicklung, François Bausch, im Anschluss an das zehnminütige Eingangsreferat von Philipp Bützow seine Stellungnahme abgab, las er eine „Maut für Frontaliers“ aus dem Antrag heraus. Die steht so freilich nicht im Text. Eine Autobahn-Vignette würde nach Bützows Vorstellungen auch von den Luxemburger AutofahrerIn-



FOTO: CHD.LU



FOTO: TRAM ASBL

Schon einmal durchquerte eine „moderne Tram“ die Hauptstadt: 1995 - allerdings nur als Attrappe auf dem Weg zu den Ausstellungshallen auf Kirchberg.

Noch mit Oberleitungen: So sollte laut Luxtram einmal die „Nei Avenue“ aussehen. Jetzt wird in Erwägung gezogen, auf diesem Teil der Strecke ohne Caténares auszukommen und zwischenzeitlich auf Batteriestrom umzustellen.



ILLU: LUXTRAM



Lang, lang ist's her: 1992 veröffentlichten Meco, Oekofonds und Tram Asbl ihre Studie zur „modernen Tram“. Das damalige Konzept weicht nur unwesentlich vom aktuellen Gesetzesprojekt ab.

nen verlangt werden. Bausch hatte wohl die Diskussion um die deutsche Autobahn-Maut im Hinterkopf, die ja von der CSU als Gegenleistung für die Unterstützung der großen Koalition durchgesetzt wurde und so gestaltet werden soll, dass sie unterschiedslos für alle gilt, aber bei deutschen AutofahrerInnen durch Rabatte bei der KfZ-Steuer kompensiert wird.

Bauschs Referat zielte allerdings weniger darauf ab, die Antragsteller bloßzustellen, als auf die Dringlichkeit des in der kommenden Woche zur Abstimmung gelangenden Gesetzes zu verweisen: „Als die Chamber 2003 über IVL debattierte, standen zwei Szenarien zur Wahl: mehr Einwohner oder mehr Frontaliers. Inzwischen haben wir die prognostizierten Werte für beide Szenarien überschritten. Wir brauchen also möglichst schnell ein Mobilitätssystem mit einer sehr hohen Kapazität.“

Vor allem war Bausch daran gelegen, die Tram als Teil eines ganzen

auf diesen „Nerv“ hin orientierten Systems zu darzustellen. Die klassische Bahn, die Busse, der sanfte Verkehr aber auch die privaten Autos würden darauf ausgerichtet. Der von der Petition gewollte Ausbau der Autobahn nach Frankreich wäre aber die falsche Lösung, da auch sechs Spuren die immer zahlreicher werdenden Autos letztendlich nur gleich einem Trichter zum Engpass an der Hauptstadt schleusen würden. Außerdem würde ein solches Unterfangen Kosten verursachen, die durchaus in der Größenordnung des jetzt diskutierten Trambudgets lägen.

Am Montag hatte der Mouvement écologique in einer Stellungnahme genau diese Dimension des Vorhabens hervorgehoben. Die moderne Stadtbahn sei nicht nur ein Transportmittel für die Stadt Luxemburg, sondern stelle gemeinsam mit dem Zugnetz das unentbehrliche Rückgrat einer umfassenden, über die Stadt Luxemburg hinausreichenden Transportkette dar.

Erste Studie 1992

„In Verbindung mit den Peripherbahnhöfen Howald, Cloche d'Or, dem neuen Zughalt des „arrêt pont rouge“ und dem „pôle d'échange“ Héienhaff/Findel, wird sie ein äußerst attraktives Transportmittel und einen Qualitätssprung für alle Pendler darstellen“, präzisierte die Umweltgewerkschaft ihre Position und verwies auf die Ausbaufähigkeit des Konzepts etwa in Richtung Strassen, Mamer oder sogar den Süden des Landes.

Wie der Minister kann auch der Meco die Argumente für die Infragestellung des Projekts, zu diesem späten Zeitpunkt, nicht nachvollzie-

hen. Schon 1992 habe die vom Oekofonds und der Tram Asbl gemeinsam initiierte Studie „E modernen Tram fir d'Stad“ einen Lösungsweg aufgezeichnet, der sich von dem jetzt zurückbehaltenen nur unwesentlich unterscheide.

Wohl auch mit Blick auf die 7.100 Unterschriften der Petition 333 verweist der Meco auf die hohe Akzeptanz, die das Tramprojekt seither gewonnen hat. Im Mai 1999, also zu einem Zeitpunkt, als es noch keine politische Mehrheit bei den großen Parteien für das Tramvorhaben gab, sprachen sich in einer im Auftrag des Mouvement écologique durchgeführten Ires-Umfrage 57 Prozent der Befragten für das Projekt aus, 38 Prozent waren dagegen. Eine ähnliche Befragung im März 2002 ergab 61 Prozent BefürworterInnen und 28 Prozent GegnerInnen. In der jüngsten Befragung, die Ende 2013 durchgeführt, aber erst zum Anlass der jüngsten Frühjahrsmesse publik gemacht wurde, sollen sich sogar 70 Prozent als Befürworter der Tram deklariert haben, während der Anteil der GegnerInnen auf 23 Prozent geschrumpft ist. „Eine Tatsache, die angesichts der zuweilen lauten Opposition einiger Akteure doch sehr bemerkenswert ist“, so der Mouvement écologique.

Die Petitionäre wollen diesen Resultaten wenig Glaubwürdigkeit bescheinigen, besonders deshalb, weil die Umfragen von BefürworterInnen der Trambahn - Meco oder Ministerium - in Auftrag gegeben wurden. Zum Vergleich ziehen sie eine Pro-Tram-Petition, die ebenfalls im Rahmen des neuen elektronischen Petitionsmodus der Chamber initiiert wurde, heran. Sie komme auf gerade einmal 120 Unterschriften.

Der „Déi Lénk“-Vertreter Justin Turpel ließ diesen Einwand freilich nicht gelten: Die Befürworter der Tram benötigten keine Petition oder gar ein Referendum, da ihr Anliegen ja auf dem legislativen Weg sei und auch ohne ihr Zutun in der nächsten Woche zur Abstimmung gelange.

Mit Ausnahme der ADR-Vertreter haben die Parlamentarier im Anschluss an die Anhörung das Anliegen eines Referendums abgelehnt. Folgerichtig wurde der Bericht zum Tram-Finanzierungsgesetz dann wie geplant am Mittwoch von der zuständigen Kommission angenommen und wird in wenigen Tagen im Plenum abgestimmt werden.

Allerdings hat die Petitionskommission auch erklärt, dass sie über das Prinzip von Referenden intensiver debattieren will. Da die Regierungsmehrheit ohnehin in den kommenden Jahren im Rahmen institutioneller und verfassungsrechtlicher Reformen eine Reihe von Referenden initiieren will, soll es zu einer Aussprache darüber kommen, ob auch andere Gesetzesvorhaben, die das öffentliche Leben in starkem Maße beeinflussen, einem Referendum unterzogen werden können.

Insofern konnte der Präsident der Piratenpartei schon mal punkten: Das Thema Referendum plus neues Petitionsmodell wird die Chamber, und damit die politische Debatte, beschäftigen. Wenn Sven Clement sich dann auch noch an sämtlichen Petitionen beteiligt und als Unterzeichner in der Chamber auftritt, hat er sogar mehr Redezeit als die gewählten VolksvertreterInnen und obendrein auch noch das allerletzte Wort ... sogar nach dem Minister.