

EDITORIAL

ACL

Mobilitäts-Wahl

Richard Graf

Ist es nicht erstaunlich: Da lädt der Automobilclub zu einer Diskussionsrunde mit Vertretern (fast) aller Parteien zum Thema Mobilität und, (fast) alle Teilnehmer sprechen sich für die Verwirklichung der innerstädtischen Tram aus.

Vor zehn Jahren, als das „Bus-Tram-Bunn“-Konzept bereits einmal kurz vor der Verwirklichung stand - die ersten Tramzüge sollten schon 2002 zum Einsatz kommen -, war es eine bunt gemischte Lobby aus ACL-Vorständlern, ehemaligen DP-Ministern und Geschäftsleuten, die mit dem Slogan „keen Zuch duerch d'Stad“ einer Modernisierung des öffentlichen Verkehrs vorerst einen Riegel vorschoben konnten. Damit schlossen die 90er Jahre so ab, wie sie begonnen hatten: Das Auto hatte absoluten Vorrang, ProtagonistInnen des öffentlichen oder gar sanften Verkehrs wurden als unverbesserliche Fortschrittsfeinde abgetan, und Jahrhunderte alte Waldbestände dem Erdboden gleich gemacht.

Zehn Jahre später hat sich die Lage trotz - oder gerade wegen - massenhaft zubetonierter Flächen verschärft. Das stetige wirtschaftliche Wachstum hat vor allem den Pendlerverkehr derart anwachsen lassen, dass in den Spitzenstunden Mobilität nur noch im Schrittempo gegeben ist. Und selbst hart gesottene Autofreaks haben verstanden: Freie Fahrt für freie Bürger funktioniert nur, wenn das richtige Verkehrsmittel zum richtigen Zeitpunkt zum Einsatz kommt. Es ist also doch kein Wunder, wenn selbst ein ACL zu dem Schluss kommt, dass Autofahren nur eine von vielen Möglichkeiten sich fortzubewegen ist und bei weitem nicht immer die bequemste oder gar schnellste.

Das Gespenst einer „Autopartei“, wie sie etwa in der Schweiz in den 80er und 90er Jahren existierte, scheint demnach gebannt. Sogar beim Thema Autosteuern lässt der ACL mit sich verhandeln. Zwar ist man zwar immer noch gegen das von Transportminister Lux eingeführte Modell einer nach nominellem CO₂-Ausstoß gestaffelten Steuer. Denn mit dieser, so die Bedenken, würden jene bestraft, die sich einen großen Wagen zulegen, auch wenn ihre eigentliche Fahrleistung sich unter Umständen auf einen kleinen sonntäglichen Aus-

flug beschränkt. Doch würde der ACL akzeptieren, dass die Steuern auf Benzin und Diesel erhöht werden - womit auch dem Prinzip des „pollueur-payeur“ besser Rechnung getragen würde.

Und dass der ACL mit dem Mouvement écologique die Forderung teilt, ein großes „Mobilitäts“-Ministerium zu schaffen, hat, mit Ausnahme der Grünen, die Parteien kalt erwischt. Allerdings: So erfreulich das Umdenken in ACL-Kreisen auch sein mag - der Reflex, immer gleich nach einer technischen, autokonformen Lösung zu rufen, wenn es irgendwo dann doch wieder klemmt, ist nicht ganz überwunden. Da muss der DP-Vertreter gleich zweimal erklären, dass auch für die Liberalen ein Ausbau der Autobahnen auf drei Spuren „keine Priorität“ darstellt und es zunächst andere Probleme zu lösen gilt.

Lediglich der CSV-Bautenminister und der ADR-Vertreter sprachen sich unzweideutig für den Ausbau auf zweimal drei Spuren aus. Der eine, weil ihm die Tagespolitik längst davongaloppiert ist und er händeringend eine Lösung sucht für ein Problem, das seine Vorgänger tatenlos ausgesessen haben. Der andere, weil es immer ein paar Unverbesserliche geben wird, die, mangels Autopartei, versucht sein könnten, ihr Kreuzchen beim Sammelbecken der Unzufriedenen zu machen.

Zumindest in dieser Frage scheinen demnach die politischen Fronten klar zu sein. Ob sich daraus auch eine Koalitionsbildung jenseits der CSV ableiten lässt, das entscheiden am Ende die WählerInnen.

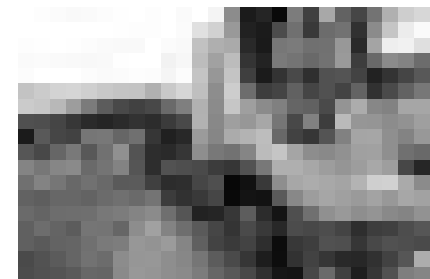


FOTO: ACL

NEWS

NEWS

LSAP: Gut, besser, am Besten **S. 3**

Avortement: Arguments retournés **p. 3**

Stromliberalisierung: Wie lange noch? **S. 4**

Greenpeace: Deal sans invitation **p. 5**

REGARDS

Crise de la Nation: Modèle menacé, avenir incertain **p. 6**

DP: Yes, we can't **S. 8**

Energie: Die Sonne kommt aus der Erde **S. 10**

Psychiatrie: Nah am Patienten **S. 12**

Droits d'auteur: « Valoriser la valeur » **p. 14**

Indien: Wahlen ohne Wachstum **S. 16**