

STRASSENBAU

Im Westen immer was Neues



Umgehungsstraße Mersch: Von hier aus soll die "Westtangente" in Richtung Autobahn Arlon führen. (Foto: Christian Mosar)

In Mamer und Kehlen regt sich der Widerstand gegen die von der Regierung geplante "Westtangente", die sich als zweite Nordstraße entpuppt.

Henri Hosch musste wieder aktiv werden. Der parteilose ehemalige Mamer Bürgermeister, der sich nur deshalb in sein Amt wählen ließ, weil es darum ging, die auf "Haebecht" geplante Industriemülldeponie zu verhindern, sieht erneuten Handlungsbedarf: Die aktuelle Regierungskoalition hat im Juli 2000, mit stillschweigender Unterstützung lokaler LSAP-Ädilen, erneut ein Straßenprojekt auf den Instanzenweg gebracht, das zu einer Farce zu werden droht.

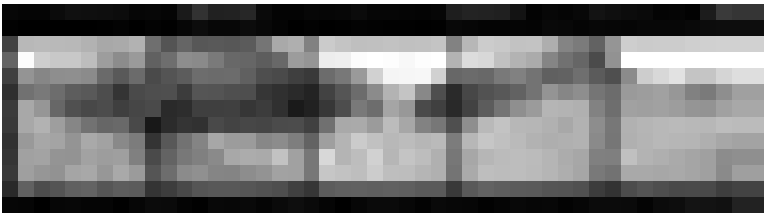
Die Rede ist von der "Westtangente", einer schnellen Straßenanbindung Merschs an die Autobahn Luxemburg-Arlon. Dieses Projekt ist gekoppelt an eine ganze Reihe von Umgehungs-, Stich- und Zufahrtsstraßen, die sich in der von der Straßenbauverwaltung im Sommer erstellten "Analyse du réseau routier dans le cadre de la Route du Nord" bestaunen lassen.

Die Studie (siehe dazu auch Gréngespoun 547) ist eine Art

postumer Rache der Straßenbauverwaltung an ihrem ehemaligen "ministre de tutelle" Robert Goebbels: Der hatte in den 90er Jahren den Bau der so genannten Ostvariante der "Nordstraße" quer durch den Gréngewald durchgesetzt, weil eine westlich der Alzette angelegte Autobahn auf massiven Widerstand der dortigen Einwohner gestoßen wäre.

Doch die geplante Nordstraße, so die Studie der "Ponts et Chaussées", wird aus verkehrstechnischer Sicht ein Flop werden: Die in die Ostumgehung der Hauptstadt mündende Straße wird höchstwahrscheinlich so überbelastet sein, dass viele AutomobilistInnen sie meiden werden. Der Effekt: Das Alzettetal, um dessen Entlastung es ja eigentlich ging, wird mit einem noch stärkerem Verkehrsaufkommen rechnen müssen.

Bautenministerin Erna Hennicot-Schoepges denkt freilich nicht daran, einen Baustopp zu verfügen. Die Nordstraße wird gebaut, ob sie nun sinnvoll ist oder nicht. Der Bau hält die Ministerin allerdings nicht davon ab, einige "Ergebnisse" der er-



wähnten Studie trotzdem umzusetzen. Das geht ganz einfach: Die Westtangente wird ebenfalls realisiert.

Zunächst kommt sie zwar noch getarnt als eine Art Maßnahmen-Paket daher, das die ausufernden Verkehrsprobleme in Mamer, Kopstal, Kehlen sowie Keispelt/Meispelt in Angriff nehmen soll. Tatsächlich wird aber die durchgehende Anbindung der Umgehungsstraße von Mersch an die Autobahn Luxemburg-Arlon realisiert: Eine zweite Nordstraße auf Raten sozusagen.

Lokalpolitiker vs. Bürgerinitiativen

Anders als Robert Goebbels scheint die CSV-Ministerin kein Problem mit den LokalpolitikerInnen zu haben, im Gegenteil: Als sich im Herbst die kritischen Stimmen vor allem in Kehlen und Mamer häuften, wurde eine Art Geheimdiplomatie in Bewegung gesetzt, die die betroffenen Schöffenräte in die Regierungsposition mit einbinden sollte. Es galt, die lokalen Bürgerinitiativen zu unterlaufen mit der Behauptung, die Bauvorhaben würden vor allem der lokalen Bevöl-

kerung zugute kommen. Tatsächlich leidet die Region westlich der Hauptstadt an einem veritablen Verkehrskollaps - ein Resultat der verfehlten Verkehrs- und Landesplanungspolitik.

Am 14. Dezember kam es dann zu einem Treffen zwischen SchöffInnenräten aus Kopstal, Kehlen und Mamer und der Ministerin. Als Konsequenz dieses Stelldicheins fand sich am Folgetag in sämtlichen Briefkästen der betroffenen Gemeinden ein Faltblatt mit dem Titel "Übereinstimmung zwischen Bautenministerin Erna-Hennicot-Schoepges und den Schöffenräten der Gemeinden Kehlen, Kopstal und Mamer". Es war so perfekt gelayoutet, dass es wohl kaum an einem Tag produziert wurde. In Wahrheit war man sich anscheinend schon vorher einig geworden. Danach ging es nur noch darum, offiziell einen "Kompromiss" abzusegnen, der zu 99 Prozent der Position der Ministerin entspricht.

Formal hat die Regierung also die Unterstützung der lokalen Politik. Damit dürften die Vorhaben auch in den nationalen Instanzen "ohne Murren" durchgeboxt werden können.

Gefordert sind jetzt die Bürgerinitiativen in Kehlen und Mamer: "Die Zusammenarbeit zwischen beiden Initiativen klappt gut", meint der grüne Mamer Gemeinderat Jemp Weydert. Die Taktik, eine Gruppe gegen die andere auszuspielen, wird also kaum fruchten. Mamers "heimlicher" Bürgermeister Henri Hosch, der, wenn er sich denn zu Wort meldet, auch gleich die Auf-

merksamkeit der Medien auf sich zieht, sieht sich gefordert: Verkehrstechnisch gäbe es bessere Lösungen als die Westtangente, die die Westregion letztendlich nur dazu verdamme, noch mehr Verkehr ertragen zu müssen.

Seitdem bekommt die Idee eines großangelegten Auffangparkings in Garnich neue Nahrung: Sowohl über die Eisenbahn als auch über einen verbesserungsfähigen Busfahrdienst könnte das größte Problem - der Pendlerverkehr in Richtung Zentrum - aufgefangen werden.

Auch die Kehlener BI setzt auf langfristige verkehrspolitische Maßnahmen und will vermitteln, dass neue Straßen auch neuen Verkehr bedeuten. Derzeit wird an einer möglichst stichhaltigen Antwort auf das Faltblatt der Ministerin gefeilt. Dabei spielt die Zusammenarbeit mit der Mamer BI eine wichtige Rolle. Denn das Beispiel "Haebecht" hat gezeigt: Mit Einsatz und Ausdauer lässt sich etwas gegen die "große Politik" ausrichten.

Richard Graf

Dépénaliser les pétards

Renée Wagener (Déi Gréng) a présenté hier une "proposition de loi visant à réglementer la production, la distribution et la vente de cannabis". Elle reprend, grosso modo, la proposition belge du groupe parlementaire ECOLO. Seule l'acquisition auprès d'officines publiques décentralisées ou suite à la culture personnelle y est dépénalisée. En outre, la députée veut instaurer un "Office national du cannabis" chargé de délivrer des autorisations légales de production, d'acheter la récolte aux agriculteurs du Grand-Duché qui opèraient pour cette culture et de contrôler la qualité, la quantité et le prix des produits, au niveau des producteurs et des officines de vente au détail. La publicité pour le Cannabis devra rester illégale, ainsi que la vente aux moins de 16 ans et à des personnes qui ne résident pas au Luxembourg depuis au moins six mois, ce dernier point devant éviter le narco-tourisme. La dépénalisation du cannabis est, vu la réforme imminente de la loi sur les stupéfiants, "une chance historique à saisir" selon Renée Wagener, car "seule une dépénalisation de l'usage personnel pourra rendre possible une politique offensive de l'Etat en matière de prévention, de responsabilisation et d'éducation à l'usage prudent".

Bald Hanfläden in der Schweiz?

Die Schweiz, die mit Erfolg die Abgabe von Heroin an Schwerstabhängige durchzog, will nun auch in Sachen sanfte Drogen neue Wege gehen. Nachdem schon im Januar die zuständige Kommission des Ständerates (Bundesländervertretung) sich für eine Legalisierung des Konsums und des Handels - eventuell in sogenannten "Hanfläden" - unter staatlicher Kontrolle ausgesprochen hatte, hat der schweizerische Bundesrat im Oktober beschlossen, die anstehende Revision des Betäubungsmittelgesetzes in diesem Sinne zu nutzen. Über eine Legalisierung des Konsums herrscht bereits Einigkeit, ob jedoch der Anbau von Cannabis sowie die Fabrikation und der Handel von und mit Cannabis-Produkten toleriert werden können, wird derzeit noch geprüft. Geklärt werden soll, unter welchen Bedingungen Anbau und Handel toleriert werden können, bzw. wie das Aufkommen eines "Drogentourismus" verhindert werden kann.

Auch in Luxemburg steht derzeit bekanntlich eine Revision der Drogenpolitik an - allerdings ohne Legalisierung des Cannabis-Konsums. Die WOXX hat deswegen unter dem Motto "Legalize it" eine Petition gestartet. Unterschreiben können Sie weiterhin auf unserer Homepage www.woxx.lu.

Globalisierung: Diskursives Nachladen

Ökonomische Alternativen zur Globalisierung entwickeln, bisherige Erfahrungen im Kampf um soziale Rechte austauschen sowie Nord-Süd-Allianzen zwischen NGOs, Gewerkschaften und sozialen Bewegungen stärken - so lauten die inhaltlichen Ziele des "World Social Forum", das sich erstmals am 25. bis 30. Januar in Porto Alegre/Brasilien trifft. Mit dem Forum, das künftig jährlich stattfinden soll, treten die TeilnehmerInnen aus sozialen Bewegungen und NGOs auch der wiederholt laut gewordenen Kritik an bisher eher sparsamer inhaltlicher Diskussion aktiv entgegen. Dafür dürfte der Widerstand gegen einen Termin der politischen Gegner allerdings etwas verhaltener ausfallen. Zur gleichen Zeit nämlich treffen sich internationale Spitzenpolitiker und Wirtschaftsbosse im Schweizer Luftkurort Davos. Dort wollen sie unter dem Motto "Die Kluft überbrücken: Einen Fahrplan für die globale Zukunft aufstellen" neueste Entwicklungen im Globalisierungsprozess diskutieren. Dass es ihnen dabei weniger um die Berücksichtigung der wachsenden internationalen Kritik, sondern vielmehr um die Sicherung ihres Führungsanspruches geht, verraten Auszüge aus den Vorbereitungsmaterialien: "Die sozialen, politischen und ethischen Herausforderungen, die als kumulative Konsequenz der Globalisierung (...) entstehen, stellen auf nie da gewesene Art und Weise unsere Führungsfähigkeiten auf die Probe (...)."

