

AKTUELL

CITA-ANZEIGEN

Stau in drei Zeilen

Claire Faber

Glaubt man den kürzlich veröffentlichten Inrix-Studien, so stehen Fahrzeuge in Luxemburg jährlich etwa 34 Stunden im Stau, Tendenz steigend.

Europaweit übertreffen uns hier in nur noch Belgien (51 Stunden), die Niederlande (41 Stunden) und Deutschland (39 Stunden). Das amerikanische Technologieunternehmen Inrix, spezialisiert auf die Auswertung von Verkehrsdaten, vergleicht außerdem die im Stau verlorene Zeit mit dem Brutto-Inlands-Produkt des jeweiligen Landes und stellt fest, dass es in Ländern, die sich in ökonomischen Schwierigkeiten befinden, verhältnismäßig wenig Stau gibt. So büßten zum Beispiel die Spanier 2014 nur rund 17 Stunden im Verkehr ein.

Umso begreiflicher also, dass gerade in Luxemburg der Verkehr immer häufiger stockt. Dass dies aber nicht nur auf Wachstum zurückzuführen ist und kurzfristig auch keine Aussicht auf Besserung besteht, gestand Nachhaltigkeits-Minister François Bausch jetzt in einer Antwort auf eine parlamentarische Anfrage der LSAP-Deputierten Claudia Dall'Agnol zum Autobahnverkehr ein. Das vor gut 20 Jahren eingeführte Informations- und Überwachungssystem Cita wird seiner Aufgabe nicht mehr gerecht, und dies umso weniger, als mittlerweile mindestens zweimal täglich die oberste Belastbarkeitsgrenze der Luxemburger Autobahnen und Nationalstraßen erreicht wird.

Teuer, aber nicht sehr schlau

Da das teure System auf die Autobahnen beschränkt ist, kann es den FahrerInnen im Falle eines Staus keine Umgehungsroute via Nationalstraße angeben. Um dies zu ermöglichen, müsste es zusätzlich mithilfe von Kameras und Zählern die Situation auf den Landstraßen auswerten und über die Kontrolle eines großen Teils der Ampeln verfügen. Aber das ist gar nicht gewollt: Die Luxemburger „voies secondaires“ führen in der Regel durch Wohngebiete, denen der überbordende Transit- und Pendlerverkehr gar nicht erst zugemutet werden soll.

In seiner Antwort räumt der Minister ein, dass seine Dienststellen über keine Statistiken verfügen, die weiterreichende Erkenntnisse über stauenden oder zähflüssigen Verkehr vermitteln könnten. Man wisse lediglich, dass zu den Spitzenstunden am



©SPEEDRACER

Vormittag und am Abend sowie während der Ferienreisezeiten auf den Autobahnen faktisch der Zustand der Saturation eintrete.

Der Nachhaltigkeitsminister, zuständig auch für die Verkehrsinfrastruktur, weist die Behauptung der Deputierten zurück, die automatischen Anzeigetafeln würden ihren Nutzen nicht erfüllen. Zweck der dreizeiligen Anzeigetafeln, so sein Argument, sei es, die AutobahnutzerInnen über die aktuelle Situation zu informieren und auf Gefahren aufmerksam zu machen. Das Problem der überfüllten Autobahnen allein mit Tafelanzeigen lösen zu wollen, lasse den spezifischen Verkehrskontext Luxemburgs außer Acht.

Ohne es direkt auszusprechen, will der Minister damit wohl andeuten, was er an anderer Stelle bereits mehrfach betont hat: Große Teile des Verkehrs auf den Luxemburger Autobahnen wären vermeidbar, wenn stärker öffentliche Transportmittel genutzt würden.

Als er im Frühsommer die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Alzettals vorstellte (woxx 1328), versprach der Minister, die Eröffnung der „Nordstrooss“ am 23. September dafür zu nutzen, den Bau und die zurückbehaltene Trasse einer kritischen Prüfung zu unterziehen.

Ähnlich wie das Cita-Projekt wurde die 700 Millionen teure Nordautobahn Mitte der 1990er beschlossen und von den Grünen damals heftig bekämpft. In beiden Fällen wurden die Kosten massiv unterschätzt – nicht zuletzt, weil es keine gesetzlichen Regelungen zur Kontrolle derartiger Langzeitvorhaben gab. Die Finanzen waren jedoch nicht der alleinige Kritikgrund; es ging auch generell um den Nutzen von Infrastrukturen wie dieser, die voll auf den Individualverkehr ausgerichtet sind. Das Cita-Instrumentarium, welches trotz eingeschränkter Nutzbarkeit mehr als eine Milliarde alter Franken kosten sollte, wurde erst 2003 nachträglich „legalisiert“.

SHORT NEWS

Climat : à nous de jouer !

(lm) - Pour sauver le climat, quoi de mieux qu'une petite crise économique ? Ainsi, la chute de la bourse de Shanghai et la perspective d'une baisse du taux de croissance chinois ont conduit au gel de plusieurs projets d'exploitation de nouveaux gisements de pétrole, signale le site d'information RTCC.org. La baisse de la demande en énergie amène comme par magie le désinvestissement réclamé par les ONG luttant contre le réchauffement climatique (woxx 1316). En plus, bien sûr, de réduire la consommation, et donc les émissions de CO₂. Hélas, cette baisse a aussi fait descendre le prix du pétrole au niveau le plus bas depuis six ans. Ce qui risque d'affaiblir les incitations économiques à passer aux énergies vertes. Un éventuel plan de relance chinois pourrait par conséquent conduire à renforcer la croissance basée sur des énergies fossiles. On le voit, la « main invisible » du marché fait des siennes. Face à cela, les organisations Attac et 350.org viennent de lancer un appel « pour en finir avec les crimes climatiques ». Signé par de nombreuses personnalités, notamment françaises et anglo-saxonnes, ce texte constate que la capacité des États à faire face à la crise climatique a été affaiblie par « des décennies de libéralisation commerciale et financière ». Et de conclure que les multinationales et les gouvernements n'abandonneront pas aisément les profits qu'ils tirent de la situation actuelle - « nous devons donc les y contraindre ».

(<http://crimesclimatiquesstop.org>)

Knast: Schutz für LGBT-Menschen?

(da) - Sind LGBT (lesbian, gay, bi, transgender)-Menschen im Gefängnis ausreichend vor Übergriffen geschützt? Wie werden Transsexuelle angesprochen? Und sind im neuen Knast „Ueschterhaff“ spezielle Vorrichtungen zum Schutz von LGBT-Personen vorgesehen? Das wollte die LSAP-Abgeordnete Cécile Hemmen von Justizminister Felix Braz wissen. Der antwortete auch - allerdings gewohnt vage. Die Gefängnisanstalten täten alles in ihrer Macht stehende, um gefährdete Personen adäquat zu schützen - auch wenn es keine besonderen Bestimmungen für LGBT-Häftlinge gebe, so Braz. GefängniswärterInnen sei es verboten, Häftlinge mit ihrem Vornamen anzusprechen; allerdings respektiere man bei der Anrede den Wunsch des/der Betroffenen. Im „Ueschterhaff“ werde es verschiedene Blöcke geben, sodass man die Häftlinge nötigenfalls nach verschiedenen Kriterien gesondert unterbringen und damit auch den Schutz von LGBT-Personen gewährleisten könne. Über Zahlenmaterial zu homophoben oder sexuellen Übergriffen auf Queers verfüge man nicht, da man erstens die Gefangenen nicht zwingen könne, Angaben zu ihrer sexuellen Orientierung zu machen, und zweitens viele Opfer von Übergriffen sich nicht zu deren Ursachen äußerten.

Grèce : enfin raisonnables

(lc) - Les députés de la gauche n'ont pas été les seuls à poser des questions sur la position luxembourgeoise lorsque la « troïka » - pudiquement appelée « les institutions » - a démonté la démocratie grecque pour satisfaire les exigences des créanciers et sauver ses banques. Maintenant, alors qu'Alexis Tsipras a remis son chapeau, les langues commencent enfin à se délier. Nicolas Schmit - le ministre de l'Emploi - s'était exprimé le premier, fin juillet, en faveur d'un allègement de la dette grecque. Dans sa réponse à une question parlementaire au sujet de cette prise de position, le premier ministre a fait savoir que le gouvernement ne voyait pas de possibilité d'effectuer un « haircut », même si « la question de la soutenabilité de la dette grecque peut, le cas échéant, être posée ». Un petit progrès que le ministre de l'Économie, Étienne Schneider, a poussé un peu plus loin en admettant aux collègues du « Jeudi » que, en tant qu'économiste et ministre, il considère que le troisième paquet d'aides décidé en juillet n'aidera pas la Grèce à se relever. Dommage seulement que cette prise de conscience arrive bien trop tard, vu que les dommages sont faits.