

Aufstand der Bürger

gegen den Verwaltungsstaat?

In "Wien fir eng nei Gesellschaft", welche die ökologische Bewegung vor den Wahlen im Juni 1979 veröffentlichte, kann man im Kapitel "Raumplanung" folgen des nachlesen:

"FUNDAMENTALE RECHTE

- für Bürger und Bürgergruppen bei der Gemeindeplanung,
- für Bürger, Bürgergruppen und Gemeinden bei der Landesplanung sind:

1. Information während der Planungsphase
2. Mitsprache während der Entscheidungsphase
3. Rekursrecht

Im Rahmen des "Aménagement du Territoire" muss dem Parlament bei konkreten Planungsprojekten Kontrollrecht eingeräumt werden."

Raumplanung in Luxemburg

Das Raumplanungsgesetz von 1974 ist in seiner Philosophie völlig undemokratisch konzipiert: Einwände von Gemeinden oder Privatpersonen werden zwar zur Kenntnis genommen bei Raumplanungsprojekten: in letzter Instanz entscheidet jedoch die Exekutive, d.h. die Regierung, ohne diese Einsprüche berücksichtigen zu müssen. Das Parlament selbst, wie auch die Gemeinden, sonst von unseren Politikern als "Grundzellen unserer Demokratie" bezeichnet, werden hier als völlig unmündig erklärt.

Projekte wie z.B. die neugeschaffenen Industriezonen werden in der Regel als "faits accomplis" den Bürgern in einer Pressekonferenz mit allen audiovisuellen Möglichkeiten "präsentiert" und "diskutiert". Doch dies alles ist nur eine Show, der Bürger hat in diesem Spiel keine Chance, ja nicht einmal unsere Gemeinden oder das Parlament.

Der Verwaltungsstaat hat alle Argumente abgewogen, und hat sich angesichts jener berühmten Sachzwänge für ein Projekt entschieden und dies ist nun eben das einzige mögliche ...

Die von den Direktiven der Landesplanung vorgesehenen Impaktsstudien (Oekobilanzen) wurden bis heute noch nie in die Tat umgesetzt: unsere Planer scheinen ein unwahrscheinlich grosses intuitives Wissen um den ökologischen, sozialen und ökonomischen Impact sowie die Folgekosten von Planungsprojekten wie z.B. Autobahnen zu besitzen ...

Dass Alternativentwürfe auch öffentlich diskutiert werden sollten, und dies zur normalen Prozedur einer demokratischen Planung gehören sollte, darüber wird in Verwaltungskreisen heute noch immer grosszügig gelächelt.

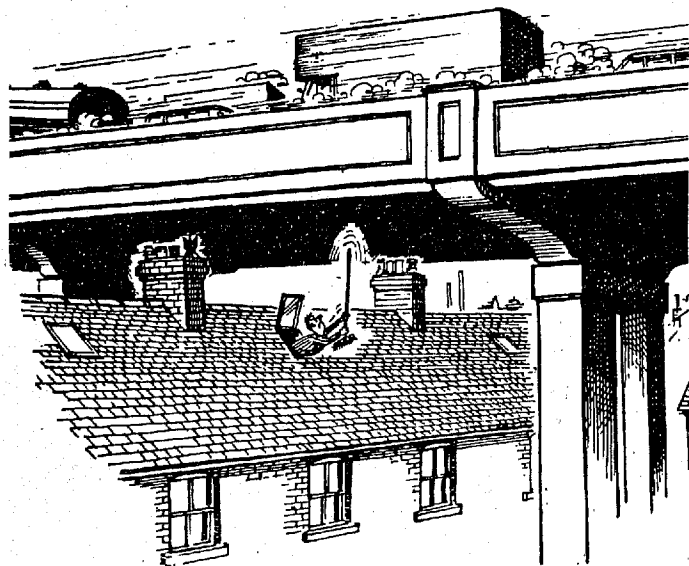
Bürgerinitiativen entstehen ...

Doch die Zeiten scheinen sich zu ändern. Seit der Bekämpfung des Atomprojektes Remerschen durch CNAM und Bürgerinitiative Museldall, seit dem Ansturm auf den "Kueb" sind allenthalben in Luxemburg Bürgerinitiativen am Entstehen, die auf lokalem oder regionalem Plane durch politischen Druck Planungsprojekte verhindern oder verändern möchten (siehe

Bleifabrik in Düdelingen resp. Rodingen, Denkmalschutz in Bettendorf, Schulverpflanzung in Osweiler, Durchgangsverkehr in der Cité Verte in Esch/Alzette u.a.m.)

Hier wird bewusst von politischem Druck gesprochen: da die Planungsprozedur selbst keine demokratische Diskussion um das Prinzip und den Inhalt des Projekts ermöglicht, bleibt den Bürgern nur die Möglichkeit politischen Druck auszuüben, um so zu ihrem Recht zu kommen. Dass dadurch die Diskussion oft polemisch und polarisiert geführt wird, ist unausweichlich.

Diese Elemente direkter Demokratie erweisen sich als immer notwendiger, um Fehlentwicklungen zu kompensieren und komplementär zu einer defizienten Form der indirekten Demokratie zu wirken (siehe hierzu Keisacker 5/79).



... und stellen den Mythos der Sachzwänge in Frage

Eine der Hauptursachen für den aktuellen Planungsnotstand in Luxemburg ist die Starrheit der Strukturen und zu ihr gehört der Begriff des Sachzwangs, der in den letzten Jahrzehnten bei allen Diskussionen dominierte und zur Perfektion von den KKW-Protagonisten ausgespielt wurde: " ... Wenn Remerschen nicht gebaut wird, dann werden 1980 die Lichter ausgehen!"

Helmut Svoboda formuliert es in "Der Kampf gegen die Zukunft" wie folgt: "Wenn man Utopisten und Weltverbesserer auf den harten Boden der offiziell anerkannten realen Tatsachen mit einem Schlag zurückholen will, dann bewährt sich immer wieder das magische Wort "Sachzwang". Oder im modischen Plural "Sachzwänge". Alle diese verschrobenen Ideen der Weltverbesserer mögen recht originell und interessant sein, aber sie haben, so versichern Experten mit gut gespielter Bedauern, einen unangenehmen Fehler: sie scheitern notwendigerweise an den Sachzwängen."

Einer der stärksten sogenannten Sachzwänge ist wohl: "oekonomisch nicht vertretbar". Dahinter steht drohend, und unterschwellig angedeutet, Verlust von Arbeitsplätzen und mangelnde Konkurrenzfähigkeit.

Doch was sind diese Sachzwänge eigentlich? Sie sind in Wahrheit fast immer der Zwang der Strukturen, an denen eine für die Verantwortlichen einzig reale, die einzig mögliche und also notwendige Welt hängt.

Die echten Sachzwänge dagegen werden oft groteskerweise gerade von den Sachzwängeverkündern am wenigsten ernst genommen, so die Beschränktheit der Ressourcen im allgemeinen und einiger Rohstoffe im besonderen, so die Unmöglichkeit unbegrenzten Wachstums.

Ein solcher Sachzwang besteht z.B. in unserem Lande darin, die Grundlage unseres Tourismus, eines der wichtigsten Industriezweige, zu erhalten, nämlich die natürliche Umwelt, oder den primären Wirtschaftssektor, nämlich die Landwirtschaft als eminent produktiven Sektor zu fördern und hier Arbeitsplätze und Land zu erhalten.

Diese beiden wesentlichen, echten Sachzwänge werden von Planungsprojekten wie Industriezonen und Autobahnen immer mehr in Frage gestellt. Doch die Reaktion der betroffenen Bürger liess auch hier nicht auf sich warten.

Sollen Bauern und Winzer ihre Existenz verlieren?

Im Süd-Osten des Landes wurde eine Bürgerinitiative hauptsächlich von Bauern und Winzern unter Mithilfe der Umweltschutzorganisationen gegründet. Sie wendet sich mit Nachdruck gegen die geplante Autobahn Collectrice du Sud (Verlängerung) - Saarbrücken.

Mitte Oktober wurde in Bettembourg eine Bauerninitiative "Autobahnen und Industriezonen" ins Leben gerufen, an welcher rund hundert Bauern teilnahmen und welche mit der ersteren zusammenarbeitet. Wie ernst es den Bauern gemeint ist, sei hier mit einem Zitat aus dem "Lëtzeburger Bauer" gezeigt: "Die Bauern und Winzern müssen sich wehren gegen die masslosen Uebergriffe auf den landwirtschaftlichen Grund und Boden. Ohne dieses Handwerkszeug sei der Bauern- bzw. Winzerbetrieb direkt im Herz seiner Existenz bedroht. Die Landwirtschaft könne nicht dulden, dass über den Weg der übertriebenen Schaffung von Industriezonen und den oft ungerechtfertigten Bau von Autobahnen viele landwirtschaftliche Betriebe zur Schlachtbank geführt werden ..."

Wir wenden im folgenden anhand der Bürgeraktion gegen die Autobahn Luxbg.-Saarbrücken ansatzweise versuchen, die Tragweite staatlicher Uebergriffe zu verdeutlichen.

HELLANGE

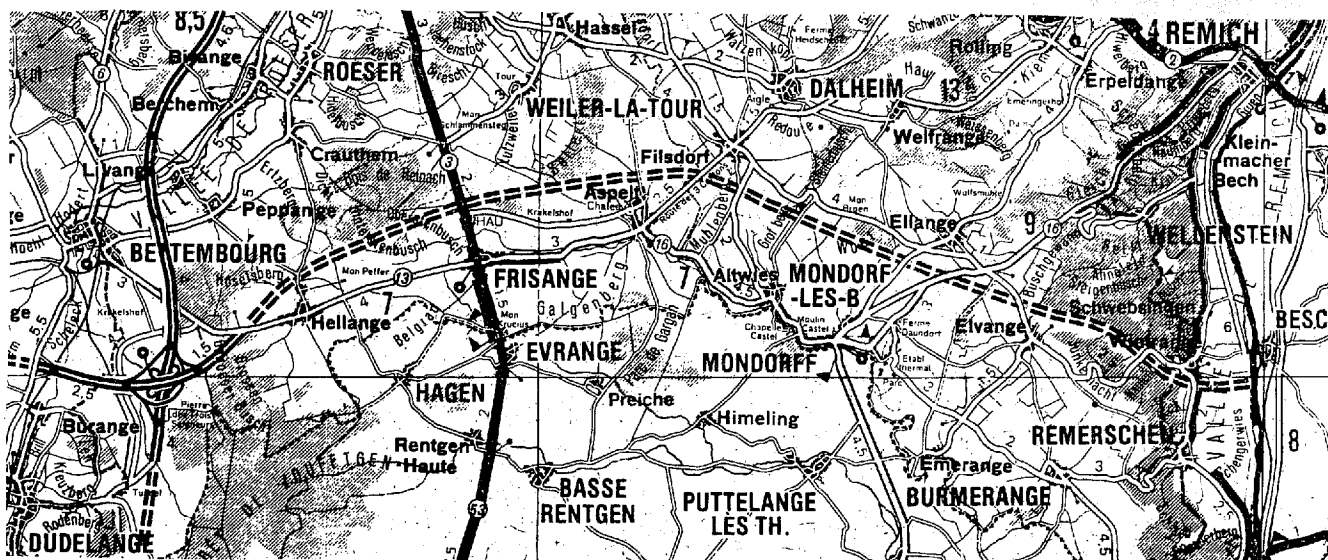
- * neue Cité direkt betroffen
- * Wiesentäler werden zerschnitten

FILSDORF

- * Ackerland zerstört
- * Stengerbësch durchquert
- * Anschluss nach Luxemburg?

ELLANGE-MONDORF

- * Agrarlandschaft zerstört
- * "Wouer"bësch durchschnitten
- * Weinberg zerstört



FRISANGE-ASPELT-FILSDORF

- * wertvollstes Wiesen- und Ackerland geht verloren
- * Existenz von Bauernbetrieben in Frage gestellt

ELVANGE

- * direkte Störung des Wohngebietes
- * Zerstörung im Acker- und Weideland

WINTRINGEN

- * Zerstörung des Baggerweiergebietes durch 30 m hohen Damm/Brücke
- * Zerstörung produktiver Qualitätsweinberge
- * negative Veränderung des Mikroklimas

Fig 1: Elemente des Impaktes auf die Umwelt der AUTOBAHN COLLECTRICE DU SUD-SAARBRÜCKEN (neueste Planung)

So wird in Luxemburg geplant ...

Für die Autobahntrasse nach Saarbrücken waren anfangs zwei Varianten in der Diskussion:

- die erste führte über Remich: weil viele Schwierigkeiten beiderseits der Grenzen zu überwinden waren und anscheinend auch weil der Kostenpunkt höher war als bei der zweiten Varianten, wurde die zweite Variante ausgewählt
- diese führt demnach über das Baggerweihergebiet eng an Wintringen vorbei. (Fig.1)

Beide Tracen sahen anfangs einen Knotenpunkt bei Filsdorf an der Drei-Kantonstrasse vor, mit einer Autobahnabzweigung zu der ebenfalls geplanten Ostumgehung der Stadt Luxemburg.

Diese zusätzliche Autobahn sollte von Filsdorf entlang Hassel und Itzig in Richtung Hamm in die Osttangente einmünden und damit eine direktere Verbindung von der deutschen Grenze zur Hauptstadt darstellen, da man ansonsten einige Kilometer weiter bis zum Knotenpunkt Düdelingen hätte fahren müssen

Die neuesten Landkarten (siehe z.B. die äusserst präzise CSV-Wahlkarte) berücksichtigen die (zurückgestellte ?) Verbindung Filsdorf-Osttangente nicht mehr: die Abzweigung bei Filsdorf ist nicht mehr vorhanden. (Fig. 1)

Der Knicks in der Autobahntrasse bei Filsdorf bleibt dennoch vorhanden: soll hier später, wie die Bürgerinitiative befürchtet, die aus der Schublade wieder hervorgezauberte Verbindung nach Itzig wieder hinzukommen? Ansonsten wäre doch wohl der Filsdorfer Knicks kaum zu erklären! In anderen Worten: Der Bau der Saarbrückener Autobahn wird später unweigerlich den Rattenschwanz der zusätzlichen Verbindung nach sich ziehen!

Auch wenn Politiker und Verwaltung diese Eventualität heute weit von sich weisen ...



WERTE MITBUERGERINNEN UND MITBUERGER!

Werden Sie Mitglied unserer Bewegung gegen übertriebenen Autobahnbau!

Die Vorarbeiten für eine erste Autobahn Bettemburg-Filsdorf-Wintringen stehen kurz vor dem Abschluss. Später soll eine zweite Autobahn Filsdorf-Itzig die Verbindung mit der Umgehungsstrasse der Stadt Luxemburg herstellen. Zwischen Filsdorf und Aspell soll ein grosszügiges Autobahndreieck entstehen.

Werden diese Pläne Wirklichkeit, so entstehen für die hiesige Bevölkerung üble Konsequenzen:

- Zerstörung gewaltiger Flächen besten Ackerlandes, Zerstückelung der Gemarkungen der anstossenden Ortschaften, Existenzbedrohung vieler Bauern- und Winzerbetriebe.
- Zerstörung einer gern besuchten, natürlichen Landschaft, Zerteilung des Moseltales bei Wintringen, Beeinträchtigung des Fremdenverkehrs.

Dabei kann dieses Projekt, das die Verbindung mit Saarbrücken erleichtern soll, nur mit schwachen Argumenten begründet werden. Der zur Zeit nach Saarbrücken fliessende Verkehr ist unerheblich. Die zukünftige Entwicklung des Verkehrs ist wegen der Benzinkrise ungewiss. Schon in einem Jahr wird Saarbrücken über die Autobahn Bettemburg-Diedenhofen erreichbar sein (100 km gegenüber 80 über Wintringen). Der jetzige Transitverkehr über die Dreikantonstrasse wird damit weitgehend zurückgehen; was übrig bleibt kann in drei Jahren über die Verbindung Stadion-Rote Brücke-Ausgebaute Kinette (oder ausgebaute Parallelstrasse) abgeleitet werden. Eine wirtschaftliche Aktivierung unserer Gegend ist nicht zu erwarten.

Zahlreiche Stellungnahmen bestehen gegen dieses Projekt, direkt oder indirekt. So äusserte sich der Conseil sup. de l'aménagement du territoire im letzten Juni: "La vocation essentielle du Réimercher Haff est sans aucun doute celle de parc naturel." Im Wahlkampf schrieb die LSAP: "Unüber-



Fig. 2: Ursprüngliche Planung

legte und ungerechtfertigte Autobahnprojekte dürfen die Zukunft dieses Gebietes nicht gefährden." Die CSV befürwortete "die Schaffung eines Natur- und Freizeitparks im Raum Remich-Schengen-Mondorf" und die DP schrieb: "Der Verkehr darf nicht Selbstzweck sein, die Umwelt ist zu schonen, allzu grosszügige, technokratische Pläne sind bescheidener zu fassen, durch ein Anhörungsverfahren ist allen Betroffenen ein Mitspracherecht einzuräumen."

Das ist genau das, was wir verlangen. Wir wollen uns diesem Projekt widersetzen.

Werden Sie Mitglied unserer Bewegung gegen übertriebenen Autobahnbau!

Schmit Marcel, Wintringen, Bürgermeister
Reisdorffer J.-P., Elvingen, Schöffe
Schumacher Ed., Schengen, Schöffe
Weber Fernand, Remerschen, Schöffe
Glieder Paul, Ellingen
Hansen Ed., Hellingen
Hengers Jos., Wintringen
Raus Carlo, Aspelt
Stümper E., Filsdorf

Ich erkläre hiermit, der Bewegung gegen übertriebenen Autobahnbau beitreten zu wollen

Name(n): _____

Adresse: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

(Einschicken an Marcel Schmit, Wintringen,
9, rue d'Elvange)

Neue Werte

Die komplexe Problematik des Einzelfalles "Autobahn Saarbrücken" zeigt vielleicht im Ansatz einige Tendenzen der ökologischen Orientierung u.a. die Aspekte - Dezentralisierung

- Mitbestimmung
- sparsame Nutzung natürlicher Ressourcen
- ökologische Verträglichkeit
- Vielfalt

Aus ihnen kann man Forderungen an Wirtschaft und Technik, an Wissenschaft und Forschung aber auch an den Staat so wie Rudolf Brun sie in "Der grüne Protest" formuliert hat, ableiten:

"langfristige Zukunftsperspektiven, Anpassungsfähigkeit und Flexibilität von Organisationen und Institutionen durch Vielfalt und Dezentralisierung; Berücksichtigung der Interessen aller direkt und indirekt Betroffenen, auch wenn sie keine Stimme haben (Berücksichtigung der Belange von Umwelt und Nachwelt durch Anwälte), weniger Staat und vermehrter Einsatz der Privatinitiative auch bei gemeinschaftlichen Aufgaben; Anerkennung und Schutz der Natur als Lebensbasis, Landwirtschaft als Nabel-

schnur von Mensch und Gesellschaft zur Natur, Abbau der Zivilisationsursachen durch Abbau der Ursachen ..."

Es mag verwunderlich klingen diese Schlussfolgerungen an das Ende eines Artikels über eine Autobahnproblematik zu setzen: Damit sollte aufgezeigt werden, dass der Einsatz von Bürgerinitiativen gegen solche Fehlplanungen nicht nur auf dem Sankt Floriansprinzip beruht, sondern Teil einer allgemeinen ökologischen Gesellschaftsphilosophie sein kann und muss.

Und an der Basis dieser neuen Gesellschaft, so wie sie von der ökologischen Bewegung anvisiert werden wird, muss eine grössere Mitbestimmung des Bürgers auf allen Ebenen bis hin zur Selbstverwaltung stehen.

Denn Autobahnfehlplanungen sind nur Symptome einer Gesellschaft, in der die Verselbständigungstendenz der Apparate offensichtlich ist. Und zu dieser Ausweitung der Bürokratie welche sich schlussendlich gegen die Interessen des Bürgers richtet, gibt es wohl Alternativen.

Man lese diesbezüglich "Die Planungszelle" - Eine Alternative zur Establishment-Demokratie, in der der Bürger selbst seine Umwelt plant, von Peter C. Dienel im Westdeutschen Verlag.

Erst dann wird man sich bewusst werden, was wirkliche Demokratie ist, und man wird verstehen, dass Utopie und Phantasie, wie Bürgerinitiativen sie entwickeln, immer dann am notwendigsten sind, "wenn ein System betriebsblind, überheblich und uneinsichtig geworden ist, seine eigenen Maximen als Tatsachen ausgibt und zu keinem Ausbruch aus dem selbstgebauten Gedanken-Irrgarten mehr fähig ist." Und dies ist nicht nur in der Verkehrsplanung der Fall.

Théid FABER



Bibliographie:

- H. Svoboda: Der Kampf gegen die Zukunft
Fischer Alternativ
- R. Brun: Der grüne Protest
Fischer Alternativ
- H. Bossel: Bürgerinitiativen entwerfen die Zukunft
Fischer Alternativ
- B. Guggenberger/Udo Kempf: Bürgerinitiativen und repräsentatives System
Westdeutscher Verlag
- Jeunes et Environnement:
- De Kéisécker 4/79: Landwirte gegen Autobahn
- 5/79: Unregierbar durch Bürgerinitiativen

Am Beispiel der Autobahn nach Saarbrücken:

"Sachzwänge" unter der Lupe

Das wird behauptet:

"Die Autobahn ist zur touristischen Erschliessung des späteren Erholungsgebietes um Remerschen/Wintringen notwendig."

"Die Autobahn ist zur weiteren Entwicklung des Staatsbades Mondorf Voraussetzung. Erst durch sie wird eine Milliardeninvestition in Mondorf sinnvoll ausgenutzt werden können."

"Im Rahmen des Autobahnbaues wird ein landwirtschaftliches Remembrement durchgeführt werden: die Landwirte werden so grössere zusammenhängende Flächen bebauen können - dank der Autobahn."

"Dank der neuen Autobahn wird der Transitverkehr aus den Ortschaften herausgenommen: nur so können diese vom gefährlichen Lastwagenverkehr von und zur deutschen resp. französischen Grenze entlastet werden."

"Die Autobahn ist wichtig für die Versorgung der ARBED-Werke mit Rohstoffen. Diese können über die Mosel bis Remerschen kommen, wo ein Abladequai eingerichtet wird, und dann mit Lastwagen via Autobahn ins Minettebassin."

Mit der Autobahn nach Saarbrücken erfüllt Luxemburg seine europäischen Verpflichtungen, seinen Teil zum internationalen Autobahnnetz beizutragen. Der deutsche Autobahnanschluss steht unmittelbar bei Perl bevor."

Das sagen wir:

Die Autobahntrasse zerstört das gesamte Panorama des Gebietes und hat eine Zerteilung der Mosellandschaft zur Folge. Eine harmonische Gesamtplanung im Haff Réimech im Sinne von Erholung und Naturschutz wird unmöglich. Die Randgebiete des ins Auge gefassten Naturparks "Dreilännereck" werden in wesentlichen Punkten gestört (Waldflächen, Spazierwege, Wohngebiete ...)

Die Autobahn wird die Erholungslandschaft zwischen Mondorf und Ellingen entscheidend in Mitleidenschaft ziehen: Mondorfs einzige Waldfläche, der "Wouer", wird quer durchschnitten, die umliegenden idyllischen Spazierwege werden zerstört, das neue Altersheim wird in nächster Nähe vom Lärm und anderen Störfaktoren betroffen werden. Ausflugsgebiete um Mondorf, wie die Mosellandschaft, werden schwer in Mitleidenschaft gezogen. Der Bau der Autobahn steht in direktem Gegensatz zu der Milliardeninvestition in das Staatsbad!

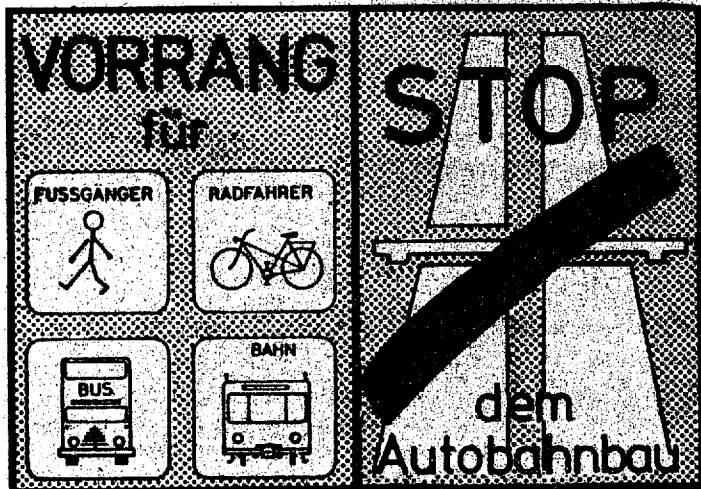
Zahllose Bauern werden ihre schönsten Wiesentäler durch die Autobahntrasse (mit ihren Aufschüttungen, Brücken usw.) verlieren und dies in allernächster Nähe ihrer Höfe. Wie soll dies ersetzt werden können? Hier stehen Existenzen auf dem Spiel, mit denen die Verwaltung kaltblütig spielt! Produktive Anbauflächen gehen verloren; das versprochene Remembrement ist hier nur Ueberredungsfaktor um das Land den Bauern "abzugotzeln". In Hellingen z.B. geht die Autobahn einem Landwirt durch 16 ha Land, quer hindurch

Der Anschluss der Düdelinger Autobahn an das französische Netz wird in nächster Zukunft eine fühlbare Entlastung diesbezüglich mit sich bringen. Eine Umleitung des Transitverkehrs auf der Ebene von Luxemburg-Stadt dürfte ebenfalls die betroffenen Ortschaften entlasten. (Die Fehlentscheidung in Filsdorf, wo eine gigantische Kreuzung ein Dorf zerstört hat, ist unverantwortlich gewesen.) Es ist nicht einzusehen, weshalb der internationale Transitverkehr nicht einen relativ kleinen Umweg via Saarbrücken-Metz-Düdelingen-Luxemburg z.B. machen sollte ... im Interesse der Rettung unserer Landschaften und Siedlungen!

Die neue Autobahn geht übrigens in direkter Nähe von Hellingen, Aspelt, Elvingen und Wintringen vorbei, so dass dadurch neue, unzumutbare Störungen durch Lärm, Auspuffgase, usw. entstehen.

Es wäre doch wohl angebrachter, wenn unser Stahlkonzern dazu die öffentlichen Transportmittel benutzen würde: Im Merterter Hafen abladen und via Eisenbahn in das Minettebassin transportieren. Nicht zuletzt würde dadurch auch das Baggerweihergebiet um Remerschen von einer Industriezone verschont und der Erholung und dem Naturschutz reserviert werden.

Weshalb sollen einfache und sichere Zwei- oder Vierspurstrassen, die jetzt schon bestehen, nicht die Rolle von Zubringern an deutsche, belgische oder französische Autobahnen spielen können. Es ist ein Zeichen von Grössenwahnsinn unser kleines Land mit einem Spinnennetz von Autobahnen, Knotenpunkten, Brücken usw. zu überziehen, um der sog. internatio-



nen Verpflichtungen wegen.

Im deutschen Grenzraum gegenüber Wintringen wird der deutsche Anschluss übrigens nur durch eine neue zweispurige Strasse hergestellt!

Der Luxemburger Tourismus kann sich nicht dank immer mehr Autobahnen weiterentwickeln, sondern nur indem seine Basis, nämlich Luxemburgs Landschaften, erhalten bleiben. Sonst kommen trotz aller Autobahnanschlüsse keine Besucher mehr in unser Land, da die Lebensqualität trotz allem "Fortschritt" sinkt!

Dieses Pro und Kontra ist nicht vollständig; es soll nur den Lesern beweisen, wie willkürlich und süffisant die Promotoren der Autobahn mit ihren Argumenten operieren.

T.F.

Die Zukunft der Eisenbahn:

Neu / alte / wir / ev / gew

Stoppt die Rationalisierungswelle !

WESHALB GERADE JETZT?

Einhergehend mit den "Gesundschimpfungen" in der Privatwirtschaft laufen im Moment überall in Europa Bestrebungen, im öffentlichen Dienst und vor allem bei den Eisenbahnen massive Rationalisierungen auf Kosten der Belegschaft und der Bahnbenutzer durchzusetzen. Die Pläne in den einzelnen Ländern sehen sich zum Verwechseln ähnlich. Alle enthalten sie Streckenschliessungen, Privatisierungsmassnahmen und Personalabbau. Die öffentlichen Betriebe sollen ganz nach privatwirtschaftlichen Kriterien umgemodelt werden. Dies ist nur logisch und keineswegs erstaunlich in Krisenzeiten und kann nur bei jenen Bestürzung hervorrufen, deren Traum von "gesteuerter sozialer Marktwirtschaft" eben immer ein solcher bleiben wird, da es einen solch hochexplosiven Widerspruch in sich hält nur im Traum geben kann und da der Staat, der steuern soll, genausowenig neutral ist wie die Marktwirtschaft sozial. Schon gar nicht in Krisenzeiten, wo der Kapitalismus darauf hinzielt, seine Profite zu wahren auf Kosten der Schaffenden und Ballast abwirft. Und dies geschieht zuallererst in nicht gewinnträchtigen Sektoren. Da helfen auch Mitbestimmungsorgane nicht. Entweder man bestimmt mit gegen die Interessen der Arbeiterklasse im Rahmen des Systems, oder man kündigt letzteren den Kampf an. Nichts geht mehr ohne die Infragestellung der Strukturen des kapitalistischen Systems und der Entscheidungsgewalt weniger über viele. Öffentliche Betriebe im Kapitalismus aus der allgemeinen Profitlogik herauszuhalten kann nur ganz relativ gelingen, und auch nur in Boomjahren. Besonders die Eisenbahnen sind heute längst zu lästigen Klumpfüssen geworden.

EINE EUROPÄISCHE TENDENZ

In Frankreich sieht der "rapport Guillaumat" eine weitgehende Orientierung der SNCF auf die Bedürfnisse der Privatwirtschaft vor. Der Leitsatz dieses Berichtes heisst: "Die Konkurrenz spielt eine wesentliche Rolle auf der Suche nach ökonomischer Wirksamkeit". Folgerichtig schlägt der Bericht vor "Strecken in weniger dicht besiedelten Gebieten zu schliessen, die Tarife im Personenverkehr zu erhöhen, mehrere Tausend Arbeitsplätze zu opfern und die Transportpreise im

Warenverkehr nicht mehr festzulegen, sondern ihre Bildung ganz im Sinne von Giscard's "libéralisme avancé" der Nachfrage und dem Angebot auf dem Markt zu überlassen."

Das Problem ist damit natürlich nicht gelöst. Der SNCF, die heute Billigtarife für die Grossindustrie anwendet, bleibt nur die Wahl, will sie mit Gewinn arbeiten, ihre Tarife zu erhöhen und Transportaufträge zu verlieren oder aber weiter die jetzigen Preise anzuwenden und Geld zu verlieren. Die Chancen, die Lage der Eisenbahn zu verbessern durch ihre Einbeziehung in den kapitalistischen Konkurrenzkampf sind gleich Null. Besonders da die Konkurrenz Bahn-Strasse von vorneherein nur eine hypothetische ist, wegen der krassen Begünstigung des privaten Strassentransportes, wie wir noch sehen werden.

Im Personenverkehr schlägt der "rapport Guillaumat" eine Erhöhung der Tarife für Spitzenverkehrszeiten vor. Diese Massnahme trifft vor allem die Schaffenden, da sie es sind, die übers Wochenende und in den Ferien den Zug benutzen. Die Erhöhung der Tarife wird begründet mit folgendem Hinweis: der Benutzer soll zahlen, nicht der Steuerzahler. Hier soll ein Keil getrieben werden zwischen Benutzer und Steuerzahler, sowie der Begriff des öffentlichen Dienstes unterhöhlt werden. Man bewundere den schwarzen Humor: zuerst nimmt man dem Benutzer seine Bahnlinie weg, erklärt ihm dann, er finanziere die der Anderen! Der antisoziale Zynismus des Prinzips nach dem der Benutzer zahlen soll wird erst recht klar, wenn man bedenkt, dass die grosse Mehrheit der Bahnbenutzer ihre Dienste regelmässig und gezwungenermassen in Anspruch nimmt.

Man solle nicht glauben, Frankreich sei ein Einzelfall. Die Tendenz ist europäisch. In der BRD bestehen Pläne zur Stilllegung Tausender Bahnkilometer. In Belgien erregte kürzlich der Restrukturierungsplan der SNCB grosses Aufsehen. Eine der Konsequenzen dieses Planes wäre die Abschaffung der Strecke Rivage-Gouvy, damit wäre unsere Nordlinie Luxemburg-Üflingen in höchstem Masse gefährdet. Im Folgendem nur die wichtigsten Punkte aus dem Vorschlag der SNCB-Direktion.