

En neit Konzept: alles schéin a gudd Mee wat geschitt wéini konkret um Terrain?

Mouvement Ecologique

Der Mouvement Ecologique begrüßt die Grundaussagen des IVL-Konzeptes. Die Studie stellt jedoch bei aller positiver Einschätzung letztlich immer noch kein eigentliches Handlungskonzept dar, sondern nicht viel mehr als eine Fortführung des rezent veröffentlichten Programmes der Landesplanung.

Wichtige Entscheidungen und Prioritäten im landesplanerischen, transport- und umweltpolitischen Bereich hätten - so wie es in dem Koalitionsabkommen angekündigt worden war - auch unabhängig vom IVL bzw. parallel dazu schon in die Wege geleitet werden können. In vielerlei Hinsicht wurden so fünf Jahre verloren.

1. Firwat ass - parallel zur IVL-Etude - d'Koalitionsoffkommens net emgesat ginn?

Die Mehrzahl der im IVL angeführten Maßnahmen - von der Erstellung regionaler Entwicklungspläne, der Einführung einer Spekulationssteuer über Kriterien für die Bebauung in den Gemeinden bis hin zum Car - Sharing - sind seit Jahren bekannt und wurden zu einem großen Teil auch bereits im Koalitionsabkommen angeführt.

Warum wurden sie nicht umgesetzt bzw. deren Umsetzung zumindest parallel zur Erstellung des IVL-Konzeptes in die Wege geleitet?

2. Wat bedeit den IVL-Konzept a punkto nei budgetär Prioritéitssetzungen?

Das IVL-Konzept enthält keine Prioritäten, z.B. im Bereich des öffentlichen Transportes. Diese Tatsache stellt

- angesichts der vielen (sinnvollen) IVL-Aktionsposten - eine nicht zufriedenstellende Operationalität des Konzeptes dar.

Des Weiteren ignoriert das IVL die Auswirkungen des Konzeptes auf die budgetäre Prioritäten der nächsten Jahre völlig. Dabei ist es jetzt schon klar, dass nicht alle Maßnahmen - so sinnvoll sie auch sein mögen - in einer begrenzten Zeitspanne finanzierbar sind.

Welche Prioritäten sollen demnach aus finanzieller Sicht gesetzt werden? Wird z.B. eine absolute Priorität auf den öffentlichen Transport auf Kosten des Straßenbaues gelegt? In welchem Zeitraum sind welche angesprochenen Projekte im Schienenbau zu verwirklichen? Was bedeutet dies für die mittelfristige Finanzplanung des Staates?

3. Wéi solle Grondiddien vum IVL iwerhapt emgesat ginn? Wien décidéiert do wat?

Wie lassen sich überhaupt die wesentlichen Elemente des IVL politisch umsetzen?

- Die Autoren des IVL optieren für eine Entwicklung Luxemburgs im Sinne des sogenannten Einwohnerszenarios. Welche konkreten Instrumente sind prioritär von wem zu nutzen, um diesem Szenario zum Durchbruch zu verhel-

fen? Was bedeutet es konkret für die einzelnen Gemeinden, für die einzelnen Regionen, was die Bewältigung der Folgekosten, sowohl infrastruktureller, verwaltungsmäßiger sowie finanzpolitischer Natur anbelangt? Unter welchen Voraussetzungen können Gemeinden unterstützt werden, die aufgrund ihrer räumlichen Lage, z.B. was eine Schienenanbindung anbelangt, mittelfristig mehr Einwohner aufnehmen sollen?

- Abänderungen an den Bauperimetern der Gemeinden sind für eine konkrete Umsetzung der IVL-Orientierung unumgänglich. Wer entscheidet letztlich - in welchem Rahmen - wo prioritär Siedlungen gefördert werden sollen oder wo bewusst eine neue Ansiedlung unterbunden werden soll? Dies wird umso problematischer werden, als die Neufassung des Gesetzes von 1937 vorsieht, dass die „commission d'aménagement“ keine Gutachten mehr bei „plans d'aménagement particuliers“ abzugeben hat (!), ein Vorhaben, das völlig kontraproduktiv zu werden droht!

- Wie soll die Idee des flächensparenden Bauens konkret in die Wirklichkeit umgesetzt werden? Wie soll jedoch auch verhindert werden, dass aufgrund der hohen Baupreise die Distanz zwischen Wohnen und Arbeit und damit die Pendlerwege noch vergrößert werden?

4. Wat geschitt bis déi regional resp. sektoriell Pläng do sin – weider wéi bis elo?

Das IVL wird nur dann auch in der Praxis Auswirkungen haben, wenn die verschiedenen vorgesehenen Instrumente, vor allem die regionalen Entwicklungspläne bzw. die sektoriellen Pläne (Transport, Aktivitätszonen, „paysages protégés“...) erstellt und rechtskräftig sind. Dies dürfte wenigstens 3-4 Jahre in Anspruch nehmen.

Was geschieht in der Zwischenzeit? Wird nun jede, dem Programm der Landesplanung bzw. den IVL – Orientierungen, entgegen laufende Planung ausgesetzt oder aber wird sich alles wie gehabt weiter entwickeln?

5. Jo zu engem modal split vun 30% - d'Zukunft läit nët eleng am „Mobilité.lu“!

Im Plan für eine nachhaltige Entwicklung wurde ein modal split von mindestens 30% festgehalten. Dieser Anspruch wurde vom Transportministerium auf 25% reduziert. Nunmehr aber geht man im IVL davon aus, dass bestenfalls nur ein modal split von 22% erreichbar sei!

- Wäre es nicht sinnvoll weitergehendere Maßnahmen im Bereich ÖT zu überlegen, um dem Ziel von 30% trotzdem noch gerecht zu werden?

- Es ist in diesem Zusammenhang nicht nachvollziehbar, warum im IVL-Konzept quasi nur die Projekte aus „mobilité.lu“ berücksichtigt wurden. Weigerte sich das Transport-Ministerium darüber hinausgehende Überlegungen miteinzubeziehen?

Einige Beispiele:

- Warum wurde das Konzept der modernen Stadtbahn durch den Stadtkern nicht konkret noch einmal untersucht und nur mit einem Satz in der ganzen Studie erwähnt?

- Wie kam die Einschätzung zustande, dass der Bus-Takt im Süden des Landes „zufriedenstellend“ sei und warum wurde hier keine zukunftsorientierte Vision eingefordert?

- Warum wird Esch - Belval nicht direkt von einer Tramlinie erschlossen, sondern nur an der Peripherie?

- Warum wird die Cloche d'Or nicht direkt mit einer Tramlinie, sondern nur mit Peripherie-Bahnhöfen angebunden? Warum wurden alternative Projekte nicht einmal angedacht?

6. Wéi kënnen demokratesch Decisionsprozesser bei der Emsetzung vum IVL garantéiert ginn?

Grundvoraussetzung für die konkrete Umsetzung des IVL vor Ort ist die Erstellung sektorieller Pläne (Transport, Aktivitätszonen, „paysages protégés“...) sowie von regionalen Entwicklungsplänen.

Aufgrund der Erfahrungen, die u.a. mit dem sektoriellen Plan der GSM-Anlagen gemacht wurden (wo die staatlichen Instanzen eine autoritäre, untransparente Vorgehensweise praktizieren wollten) stellt sich die Frage, wie eine breite Meinungsbildung und eine demokratische Legitimierung der zu erstellenden sektoriellen Pläne über die vorgesehenen Prozeduren hinaus gewährleistet werden können.

Was die Stärkung der Regionen anbelangt, bedeutet dies, dass Gemeinden Rechte an die regionale Ebene abgeben, andererseits aber auch, dass der Staat die Regionen ernst nimmt. Auch hier stellen sich zentrale Fragen:

- Wie soll die Schaffung der regionalen Strukturen konkret vorangetrieben werden?

- Wann wird endlich das Konzept eines Regionalfonds Wirklichkeit, um regionale Vorhaben durch finanzielle Anreize prioritär gegenüber rein kommunalen Projekten zu fördern?

- Wie kann eine demokratische Legitimierung regionaler Strukturen unter Einbindung aller interessierten Kräfte bzw. der BürgerInnen garantiert werden?

7. Klimaschutz a Kyoto: keen Thema am IVL – Konzept!

Die Thematik des CO₂ wurde im IVL gänzlich ausgeklammert. Man kann davon ausgehen, dass – anstatt dass der Transportbereich wie andere Bereiche auch einen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen um 28% leistet – dieser Sektor sogar um 30% anwachsen wird. Ein absoluter Widerspruch.

Wäre es nicht auch notwendig (gewesen), ein CO₂-Nullwachstum oder gar



Renée Wagener schildert in diesem Buch die Entwicklung, die 1919 zur Einführung des Frauenwahlrechts führten, und sie untersucht den tatsächlichen Beitrag der Parteien und der Frauenbewegung zur Umsetzung dieser Forderung.

Aber auch die Folgen der politischen Gleichberechtigung werden betrachtet:

Inwieweit führte das Frauenwahlrecht zur aktiven Beteiligung der Frauen an parlamentarischer und kommunaler Politik? Veränderten sich die bestehenden Frauenorganisationen, bildeten sich neue heraus? Führte das Wahlrecht zu einer politischen Bewusstseinsbildung der Frauen?

Renée Wagener: "... wie eine frühreife Frucht" - Zur Geschichte des Frauenwahlrechts in Luxemburg. Edition forum 1994. 121 Seiten. Euro 9, 90. Zu beziehen bei

forum, 1, place St. Cunégonde,
L-1367 Luxembourg,
Tel. 424488, Fax 424499

Reduktions-Szenario zu entwickeln? Wieso gehen die Autoren im übrigen davon aus, dass der Tanktourismus noch weitere 15 Jahre in seinem jetzigen Umfang weiter bestehen kann bzw. soll?

8. Grenzüberschreitend Zusammenarbeit: keng Dimensionen zum IVL-Konzept!

Befremdend ist aber auch die Tatsache, dass der Thematik der Organisation der Mobilität über die Grenzen hinaus kaum Gewicht beigemessen wird. Wenn gewusst ist, und hier liefert der IVL durchaus Daten, dass ein großer Anteil des Verkehrs durch die zahlreichen Pendler entsteht, so hätte diesem Aspekt doch mehr Bedeutung beigemessen werden müssen. Sich hier auf das Einwohner- bzw. Pendlerszenario zu beschränken, erscheint wenig sinnvoll. Wie kann der grenzüberschreitende Verkehr generell besser organisiert werden? Welche Strukturen wären notwendig, um auf welcher Ebene besser mit den Grenzüberschreitungen zu kooperieren? Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein ... u.ä., sind wichtige Fragestellungen.

9. Méi Effizienz duurch eng méi straff Regierungsorganisatioun!

Angesichts der bevorstehenden Regierungsbildung stellt sich über die Frage der Umsetzung des IVL-Konzeptes hinaus die Frage, wie eine effizientere Vernetzung landesplanerischer Arbeit durch eine straffere Regierungsorganisation erfolgen kann.

Kann das Innenministerium weiterhin, als „ministère de tutelle“ der Gemeinden gleichzeitig die Funktion eines Landesplanungsministeriums übernehmen? Müssten nicht vielmehr alle Kompetenzen in punkto Siedlungs- und Raumentwicklung zusammengelegt werden in Form eines „Ministère de l'Urbanisme, du développement rural et du logement“? Müsste nicht auf der Ebene des Staatsministeriums eine Koordinierungsstelle für Landesplanung bzw. für nachhaltige Entwicklung ein-

gerichtet werden (z.B. in Form eines Staatssekretärs-Posten)? Müsste nicht ein Umwelt- und Energieministerium geschaffen werden in Personalunion mit dem Transportministerium, um so eine qualitative Aufwertung zu erreichen?

Eine breite Diskussion über das IVL-Konzept muss kontradiktorisch verlaufen und kann sich nicht in reinen Informationsversammlungen erschöpfen. Wer ernsthaft zu einer Diskussion bereit ist, muss sich den vom Mouvement Ecologique gestellten Fragen, die exemplarisch für viele andere stehen, stellen.

Nach dem Plan für eine nachhaltige Entwicklung Luxemburgs sowie dem Programm der Landesplanung verfügt unser Land – mit nun auch dem IVL-Konzept – über genügend konzeptuelle Grundlagen – um nun endlich auch den Worten Taten folgen zu lassen. Es ist an den politischen Parteien, ihre konkreten Vorhaben für die nächste Legislaturperiode den Wählern zu offenbaren.

LÉGUMES BIO

co-labor s.c.

105, route d'Arlon L-1140 Luxembourg Tél.: 44.78.83 / Fax: 45.92.45