



# Breite Zustimmung für eine ökologischere Politik

Mouvement Écologique  
veröffentlicht Resultate einer  
ILRES-Umfrage

# Breite Zustimmung für eine ökologischere Politik – Mouvement Ecologique veröffentlicht Resultate einer ILRES-Umfrage

Im Oktober / November 2001 führte die ILRES im Auftrag des Mouvement Ecologique bei 1000 Personen, die in Luxemburg wohnhaft sind, eine repräsentative Umfrage zu verschiedenen Themen der Luxemburger Umweltpolitik durch. Möglich wurde die Umfrage, da 50% der Kosten vom Umweltministerium übernommen wurden. Die Resultate der Umfrage sind eindeutig: die Mehrheit der Bevölkerung ist der Überzeugung, daß noch weitaus mehr für Natur und Umwelt geleistet werden müßte. "De Kéisécker" veröffentlicht die Resultate der Umfrage.

## Umweltschutz: ein prioritäres Anliegen zahlreicher Bürgerinnen und Bürger

---

### Politik soll aktiver im Umweltbereich werden

Eindeutig ist die Einstellung der angesprochenen Personen bei der Fragestellung, ob die Politik mehr für den Umweltschutz tun müsse: 77% geben an, die Politik würde noch nicht genug für die Umwelt leisten (16% teilen diese Ansicht nicht, 7% geben keine Antwort)! (Grafik 1).

Einen deutlicheren Handlungsauftrag kann eine Regierung wohl kaum erhalten! Die jetzige Regierung, die im Umweltbereich bis dato nicht sonderlich viel aufzuweisen hat (außer den Reglementen betreffend regenerative Energien) muß im Laufe der zweiten Hälfte der Legislaturperiode klare Akzente setzen und ihre Glaubwürdigkeit in diesem Bereich unter Beweis stellen.

### Umweltschutz: ein wichtiges Anliegen der BürgerInnen

Aufschlußreich ist auch die Tatsache, daß zahlreiche Personen der Thematik des Natur- und Umweltschutzes eine sehr große Bedeutung beimessen.

Bei der Frage, welches Problem den Befragten derzeit am wichtigsten ist, ergab sich in der Tat folgendes Bild (nicht offene Fragestellung):

Die Sicherheit rangiert bei 93% der Befragten an oberster Stelle. An zweiter Stelle folgt die Verkehrsthematik mit 92%, direkt gefolgt von der Sorge um die Arbeitsplätze mit 91% (wobei die ältere Generation von über 65 Jahren sich mit 98% besonders betroffen von dieser Problematik zeigt und die Besorgnis bei den luxemburgischen EinwohnerInnen höher liegt, als bei den ausländischen - 93% gegenüber 86%). Besonders interessant ist die Tatsache, daß sich die Studenten scheinbar im Verhältnis wenig mit dem Thema auseinandersetzen: 60% sehen die Frage der Arbeitsplatzsituation als wichtig an, 36% gaben keine Antwort.

Natur- und Umweltschutz wird von 91% der Bevölkerung als wichtig und nur von 6% als unwichtig angesehen (bei 4% ohne Antwort) (Grafik 2). Das gleiche Resultat ist bei der Bildungs- und Schulpolitik sowie der Gesundheitspolitik festzustellen (91% wichtig). Die soziale Gerechtigkeit ist für 90% der Befragten von besonderer Bedeutung.

89% geben an, die wirtschaftliche Entwicklung habe eine spezifische Relevanz für sie, 88% sehen diese im Rentendossier. Die Thematik des Wohnungsbaus genießt bei 88% der Befragten eine besondere Priorität. Die Integrations- und Ausländerpolitik ihrerseits wird von 84% als wichtig angesehen. Hierbei ist interessant, daß die Schüler bei letzterer Fragestellung eine Sonderstellung einnehmen: 59% betrachten das Thema als wichtig – sage und schreibe 38% geben keine Antwort!

Die Bevölkerungsentwicklung rangiert in der Wichtigkeit mit 77% an letzter Stelle.

Diese Resultate weisen auf, daß der Umweltschutz nach wie vor eines der Top-Themen ist. Alle Altersgruppen erachten den Umweltschutz als gleichermassen wichtig.

Da die Differenzen in den Zustimmungswerten zwischen den einzelnen Bereichen recht gering sind, ist es etwas weniger notwendig Rangfolgen zwischen den Themen zu erstellen.

Diese jedoch ergeben folgendes Bild (Grafik 3):

Priorität genießt mit 46% die Bildungs- und Schulpolitik (dabei wurde die Umfrage vor der Veröffentlichung der PISA-Studie durchgeführt). An zweiter Stelle kommen die Arbeitsplätze (35%), gefolgt von der Gesundheitspolitik (32%), der Sicherheit (29%), dem Natur- und Umweltschutz (28%), der Rententhematik (23%), der sozialen Gerechtigkeit (21%) usw. An letzter Stelle steht die Bevölkerungsentwicklung (7%).

Interessant ist es hierbei, einen Blick auf eine deutsche Studie des Umweltbundesamtes (\*) zu werfen. In Deutschland wird nämlich die Einstellung der BürgerInnen in diesem Bereich seit Jahren in Meinungsumfragen erforscht. Die Bewertung der Autoren der Studie, die in der Gewichtung der Antwort betreffend den Umweltschutz ähnliche Resultate aufzeigt, ist hierbei folgende:

“Hatte sich in der zweiten Hälfte der 90er Jahre ein tendenziell abnehmendes Umweltbewußtsein gezeigt, so scheint dieser Abwärtstrend nun gebremst: Umwelt ist

wieder stärker ein Thema in der öffentlichen Diskussion und wird heute von vielen Bürgerinnen und Bürgern wieder für wichtiger erachtet.

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie legen eine differenzierte Sichtweise bei der Beurteilung des gegenwärtigen Umweltbewußtseins in Deutschland nahe. Es gibt im letzten Jahrzehnt zwar einen Rückgang der tagespolitischen Bedeutung des Umweltschutzes, doch gilt der Schutz der Umwelt einer großen Mehrheit der Bevölkerung weiterhin als wichtige, längerfristige politische Aufgabe. Nur 6% halten den Umweltschutz für weniger wichtig oder überhaupt nicht wichtig. Man ist sich mehrheitlich bewußt, daß die Grenzen des Wachstums erreicht sind und ist überzeugt, daß wir nicht so weiter machen sollten, wenn man Umweltkatastrophen verhindern will.“

Und weiter: “Seit längerem ist bekannt, daß die Relevanz, die Befragte dem Umweltschutz zumessen, in starkem Maße von der Art der gestellten Frage abhängt. Je längerfristiger der Zeithorizont in der Frageformulierung angesetzt wird, desto wichtiger wird in der Regel der Umweltschutz eingestuft. Je tagespolitischer die Frage ausgerichtet ist, desto unwichtiger erscheint das Thema Umweltschutz.“ (...) “Man sollte aus diesem Rückgang der tagespolitischen Relevanz jedoch nicht schlussfolgern, daß der Umweltschutz nun generell nicht mehr für wichtig gehalten wird.“

### Umweltschutz – ein Problem, dessen langfristige Bedeutung wesentlich erscheint

Nachdenklich stimmt das Bild, das die Befragten im Hinblick auf die Entwicklung in längerfristigen Zeiträumen haben. Satt 85% stimmen der Aussage zu, sie wären darüber beunruhigt, welche Umwelt wir den künftigen Generationen überlassen (Grafik 4). Dieser Wert ist mit denjenigen, die bei der deutschen Umfrage gemacht wurden, vergleichbar.

In der öffentlichen Wahrnehmung wird die Diskussion über Umweltthemen von eher spektakulären Dossiers / Skandalen – die auch in den Medien aufgegriffen werden – bestimmt. Entsprechend unterschiedlich ist die Präsenz von Umweltthemen im Alltag. Diese mediale Präsenz hat aber kaum einen Einfluß darauf, wie wichtig das Thema vom Prinzip her von der Mehrzahl der BürgerInnen angesehen wird.

Vom Grundsatz her aber wird dem Natur und Umweltschutz- – über die Tagespolitik hinaus - eine besonders hohe Bedeutung beigemessen, vor allem was die langfristigen Konsequenzen betrifft!

Auch diese Einstellung der Bevölkerung weist auf, wie stark die Politik gefordert ist die Zukunftsgestaltung in die Hand zu nehmen – bei alltäglichen Entscheidungen auch die langfristigen Konsequenzen zu berücksichtigen. Die Akzeptanz für und vor allem die Forderung nach fundierten langfristigen umweltpolitischen Maßnahmen ist gegeben.

Der Natur- und Umweltschutz hat sich von einer Thematik die von Tageseinflüssen bestimmt wird, zu einer grundsätzlichen gesellschaftspolitischen Überzeugung entwickelt.

# Eine Verkehrswende wird erwartet

---

## Breite Zustimmung für ursprüngliches BTB-Konzept

Spektakulär ist das Resultat der Umfrage zum Thema "BTB" (Grafik 5). Eindeutige 61% der Befragten geben an, sie würden bedauern, daß das Projekt BTB in seiner ursprünglichen Fassung vom Tisch sei - das Projekt müsse erneut behandelt werden! Lediglich 28% sprachen sich dagegen aus, 11% hatten keine Meinung.

Diese Zustimmung ist nur etwas geringer als bei den Umfragen Ende der 90er Jahre zum Thema. Das Projekt BTB findet breite Zustimmung! Jedoch sind interessante Merkmale je nach Altersgruppe festzustellen: bei den über 65jährigen ist das Projekt mit 37% Ablehnung am umstrittensten - Personen zwischen 25 und 34 Jahren stimmen dem Projekt am stärksten zu, dies mit 69%.

Das Resultat der Umfrage ist demnach äußerst deutlich und "incontournable": das Projekt BTB soll erneut diskutiert werden, die Politik ist gefordert ihre Entscheidung zu revidieren! Die moderne Stadtbahn durch das Stadt-Zentrum wird von einer Mehrzahl der BewohnerInnen Luxemburgs und vor allem von der jüngeren Generation nach wie vor – trotz jahrelangem Hin und Her – als sinnvolles und wichtiges Projekt angesehen!

## Der Verkehr – als größte Belastung im direkten Wohnumfeld empfunden

Äußerst interessant ist auch das Resultat auf die Frage, welche Belastungen von den Befragten an ihrem Wohnort am bedeutungsvollsten empfunden würden. Hierbei rangiert der Verkehr an oberster Stelle. (Grafik 6)

Dieser wird in der Tat generell von 35% der Bevölkerung als größte Belastung empfunden – die Luftverschmutzung durch den Verkehr steht mit 34% direkt an zweiter Stelle, die Lärmprobleme durch den Verkehr kommen mit 29% an dritter Stelle. Gefolgt wird die Thematik des Verkehrs, von einem damit eng zusammenhängenden Themenbereich: der Zersiedlung der Landschaft. 23% fühlen sich vor allem hierdurch belastet. 22% betrachten die Luftverschmutzung als besonders problematisch, 19% das Fehlen von Grünflächen und Erholungsräumen, 16% den Fluglärm, 14% die Abfallproblematik.

Auch bei der angeführten deutschen Umfrage rangierte der Verkehr bei einer ähnlichen Fragestellung an oberster Stelle, was die Autoren der Studie zur Schlußfolgerung verleitet: "Es ist demnach vor allem der Straßenverkehr mit seinem Lärm und seinen Abgasen, der im eigenen Wohnumfeld als Quelle der Belästigungen empfunden wird."

Interessant sind zudem die Resultate einer ähnlichen Fragestellung im Rahmen einer europäischen Umfrage, die im Auftrag der europäischen Kommission durchgeführt wurde.

Hierbei ergaben sich folgende Prioritäten: die Belastungen durch den Verkehr rangierten ebenfalls an erster Stelle gefolgt von der Luftbelastung, der Landschaftszerstörung, der Abfallthematik, dem Lärm, der Qualität der Badegewässer usw.

Vor allem beim Themenbereich des Verkehrs lohnt es sich einen Blick auf die Interpretation der Umfrage, die in Deutschland durchgeführt wurde, zu werfen. Zitiert sei aus dem Bericht:

“Vor allem im Bereich Verkehr und Mobilität wird ein Phänomen der Umweltpolitik deutlich: Leidtragende von Umweltproblemen sind häufig auch deren Verursacher. 81% der befragten Haushalte besitzen mindestens ein Auto, aber es sind nur 37% der Bevölkerung, die sich überhaupt nicht von Autoabgasen und Straßenverkehrslärm gestört fühlen. Noch drastischer sind die Zahlen für stark befahrene Wohnstraßen: Hier fühlt sich jeder zweite Anwohner durch Lärm und Abgase “stark” bzw. “äußerst” stark belästigt.

Diese Widersprüche sind die zentralen Herausforderungen der Umweltpolitik. Nicht nur in der Verkehrspolitik ist es daher dringend erforderlich, daß das Prinzip der Nachhaltigkeitsstrategie, ökologische, ökonomische und soziale Belange in alle Politikfelder zu integrieren, zur Anwendung kommt.”

Der Mouvement Ecologique stellt fest, daß einerseits zahlreiche BürgerInnen sich durch die Verkehrssituation belästigt fühlen und andererseits eine hohe Akzeptanz für Maßnahmen im Sinne des öffentlichen Transportes vorherrscht.

Sonder Zweifel aber wird es auch bei den Befürwortern des öffentlichen Transportes zahlreiche Bürgerinnen geben, die ein widersprüchliches Verhalten aufzeigen: sich für den öffentlichen Transport äußern und trotzdem stark auf den Individualverkehr zurückgreifen.

Diese Ambivalenz ist – vor allem auch angesichts der extremen Orientierung der Transportpolitik der vergangenen Jahrzehnte auf den Individualverkehr – absolut verständlich.

Statt daß diese verständliche und nachvollziehbare Diskrepanz zwischen Einstellung und Handeln von der Politik genutzt wird, um weitere Straßenbauprojekte zu legitimieren, wäre es endlich an der Zeit eine Verkehrswende herbeizuführen. Aus Gründen des Klimaschutzes, der Landschaftszersiedlung, des Erhaltens von Naherholungsgebieten usw. kommen wir nicht an einer Trendwende im Verkehrsbereich vorbei. An der Politik ist es, die generelle Zustimmung für den öffentlichen Transport und die skeptische Sicht gegenüber dem Individualverkehr aufzugreifen, um endlich deutliche Prioritäten im Sinne des Umweltverbundes zu setzen. Die Zeit der Doppelstrategie muß ein Ende haben!

# Sehr breite Zustimmung für die Prinzipien der Nachhaltigkeit

---

Auf besonders hohe Zustimmung stoßen auch in Luxemburg die Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung. Zwar kann man wohl in Luxemburg, ähnlich wie im Ausland, davon ausgehen, daß der Begriff selbst kaum bekannt ist (eine entsprechende Frage wurde aus Kostengründen nicht gestellt), doch die Grundideen, die dem Konzept zugrunde liegen, finden eine sehr hohe Akzeptanz.

- Die Aussage, die heutigen Generationen dürften die Umwelt nicht auf Kosten der kommenden Generationen belasten, wird von 91% der Befragten geteilt (Grafik 7);
- 88% der Befragten sind der Überzeugung, es müßten gleiche Rechte zwischen Nord- und Süd bestehen (Grafik 8).

Dies entspricht in etwa der deutschen Studie: "Die Inhalte der nachhaltigen Entwicklung stoßen in der Bevölkerung auf große Resonanz: Gerechtigkeit zwischen armen und reichen Ländern, Gerechtigkeit zwischen den Generationen und die Maxime, nicht mehr Ressourcen zu verbrauchen als nachwachsen. Trotzdem kennen den Begriff Nachhaltigkeit nur 13% der Befragten. Soll die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung erfolgreich geplant und umgesetzt werden, müssen die geplanten Maßnahmen der Strategie nachvollziehbar und verständlich dargestellt werden. Das gilt insbesondere für die Bereiche Verkehr, ökologische Steuerreform und den Klimaschutz."

Auch hier besteht die Chance die positive Grundeinstellung der Bevölkerung für eine nachhaltige Entwicklung aufzugreifen und mit Leben zu füllen. Dies bedeutet z.B. in Pilotprojekten aufzuzeigen, wie nachhaltiger Wohnungsbau aussehen kann – wie attraktiv er sein kann, oder aber über breite Informationskampagnen detaillierter über das Thema zu informieren und Handlungsalternativen aufzuzeigen.

## Grenzen der Technik sind deutlich – Änderungen im Lebensstil werden als notwendig erachtet

Interessant ist die Tatsache, daß so manch einer der Überzeugung ist, wir müßten unsere Lebensweise z.T. ändern, falls wir die Umweltprobleme in den Griff bekommen wollen. Die technische Entwicklung alleine, so die Überzeugung von 49% der Befragten, könne die Probleme nicht lösen! Lediglich 43% stimmen dieser Aussage nicht zu, 8% geben keine Antwort (Grafik 9). Die große Mehrheit vertraut schlichtweg nicht darauf, daß die Technik alleine die Umweltprobleme lösen kann.

Bei dieser Fragestellung gibt es interessante Unterschiede zwischen den Männern und Frauen: die Männer sind als "Technikgläubiger" zu bezeichnen. Sie glauben zu 55% an die Macht der Technik, gegenüber 44% bei den Frauen. Technikgläubiger gibt sich auch die ältere Generation ab 65 Jahren: in diesem Alterssegment sehen 67% der Befragten die Lösung für Umweltprobleme in der technischen Entwicklung. Am größten ist – mit 44% -

die Skepsis gegenüber dem alleinigen Wirken der Technik bei den Personen zwischen 35 und 49 Jahren.

Unterschiede gibt es ebenfalls im Bildungsgrad. Während 64% der Personen mit Primärschulbildung der Überzeugung sind, die Technik würde die Probleme lösen, tun dies nur 36% der Personen mit Hochschulabschluß und 37% der Personen mit Universitätsabschluß. Unterschiede gibt es auch zwischen Luxemburgern und ausländischen Mitbürgern: die Luxemburger denken zu 52% die Technik würde die Lösungen bringen, der ausländische Teil der Bevölkerung nur zu 44%.

Vor allem auch im "reichen" Luxemburg scheint es deshalb möglich eine Diskussion über Werte – über Lebensstile zu führen. Dies sowohl was unsere Einstellung zum Begriff "Wohlstand" – als auch was die politische Prioritätensetzung betrifft. Wäre es angesichts dieser Überzeugung der Bevölkerung nicht angebracht, endlich neben dem klassischen Bruttosozialprodukt auch ein alternatives Meßinstrument für den Wohlstand einzusetzen, indem neben rein ökonomischen Faktoren auch andere Aspekte (wie Bildung, kulturelle Betätigung u.a.) berücksichtigt würden? Oder aber eine Debatte darüber zu führen, welche Betriebe in Luxemburg in Zukunft angesiedelt werden sollen, ob wir nicht weitaus selektiver vorgehen sollten (keine Kronospan mehr zulassen)?

Die Frage der Werte in einer Gesellschaft ist wohl eine derjenigen, die sicher besonders schwer zu behandeln ist. Desto wichtiger aber ist sie!

## Grenzen des Wachstums bereits überschritten

In der Konsequenz teilen 72% der Befragten die Überzeugung, es gäbe Grenzen des wirtschaftlichen Wachstums, die in den industrialisierten Ländern bereits überschritten wären (Grafik 10). 16% sind mit dieser Aussage nicht einverstanden, 12% geben keine Antwort.

D.h. die Mehrheit glaubt, daß die Grenzen des Wachstums erreicht sind und wir auf eine Umweltkatastrophe hinsteuern, wenn weiter so gewirtschaftet wird wie bisher.

Auch dieser Aspekt der Umfrage weist auf, daß bei vielen BürgerInnen ein Umdenken stattfindet. Statt "mehr haben", scheinen andere Werte an Bedeutung zu gewinnen. Vielleicht auch ein Appell an die Politik, statt vor allem in Infrastrukturen zu investieren, in Ideen – in Menschen zu investieren. Sei es in der Kultur, in der Zusammenführung von Menschen (Moderation, Unterstützung von Organisationen), im Bereich "Beratung" (z.B. Energiesparen, Mobilitätsberatung).



# 700.000 Einwohnerstaat: Bedenken und Chancen werden gesehen

---

Die Umfrage wurde, wie erwähnt, im Herbst 2001 durchgeführt. Trotzdem gaben immerhin 37% der Personen an, sie würden sich nicht für das Thema der Bevölkerungsentwicklung interessieren - wobei kein Unterschied zwischen der luxemburgischen und der nicht-luxemburgischen Bevölkerung festzustellen ist. 5% beantworteten die Frage nicht (Grafik 11).

Immerhin 57% der Befragten aber zeigten Interesse am Thema, hiervon sogar 17% ein sehr großes bzw. 23% ein großes. Recht interessant ist, daß bei den Personen mit mehr als 200.000- Luf Einkommen Brutto pro Monat das Interesse deutlich höher liegt, als beim Durchschnitt der Bevölkerung, und zwar bei 73% (gegenüber 26% ohne Interesse).

Im Herbst gaben 35% der Befragten an, sie würden sehr häufig bzw. häufig über das Thema sprechen, 36% manchmal und 25% fast nie bzw. nie.

## Große Skepsis betreffend die Folgewirkungen der Bevölkerungsentwicklung

Wie sehen nun die Einwohnerinnen grundsätzlich die Entwicklung in Richtung 700.000 Einwohnerstaat? 42% sind radikal dagegen - 36% sehen unter gewissen Umständen eine Chance in einer Entwicklung, die eh kaum zu verhindern wäre - 19% erachten sie als unausweichlich (4% ohne Antwort) (Grafik 12).

Dieses Resultat ist leicht verschieden von demjenigen der Umfrage, die anlässlich der Oeko-Foire 2001 gemacht wurde. Bei dieser Umfrage (an der sich 4.000 Personen beteiligten) waren 37% radikal gegen eine derartige Entwicklung, 52% sahen unter bestimmten Voraussetzungen auch Chancen, 11% sahen die Politik als ohnmächtig an.

Interessant ist hierbei die Tatsache, daß es Unterschiede zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen gibt: vor allem die Einwohner über 65 Jahre sehen Probleme in einem Anwachsen der Bevölkerung (57%).

Unabhängig davon, wie man grundsätzlich zur Frage der Bevölkerungsentwicklung eingestellt ist: Die Zukunftsängste und Skepsis zahlreicher BürgerInnen gilt es ernst zu nehmen. Eine Entwicklung, die bei fast der Hälfte der Einwohner auf Ablehnung stößt, ist schwerlich vertretbar.

Deutlicher als in dieser Umfrage kann den politisch Verantwortlichen wohl kaum dargelegt werden, daß sie umgehend ihre Handlungsfähigkeit aufzeigen müssen. Sie müssen darlegen, daß sie bereit und fähig sind die Entwicklung jetzt und heute bewußt zu steuern und nicht dem "freien Markt" zu überlassen. Nur wenn heute bewiesen werden kann, daß ein Staat von 450.000 EinwohnerInnen gestaltbar ist, kann Vertrauen für eine weitere Entwicklungen geschaffen werden.

Der Mouvement Ecologique setzt sich für eine – nach außen nachvollziehbare – Strukturierung der Gesamtdebatte über die Zukunftsgestaltung unseres Landes ein, die der Tragweite der Herausforderungen entspricht. Dies bedingt das Festlegen einer klaren Abfolge, das Herstellen von Vernetzung und Zusammenhängen zwischen Teildebatten und eine Benennung von Verantwortlichkeiten. Eine Einbindung der Bevölkerung unter Nutzung moderner Kommunikationsmittel ist ebenfalls unabdingbar, um eine möglichst breite Diskussion zu gewährleisten. Die folgende Frage zeigt auf, daß eine derartige Einbindung von der Bevölkerung durchaus erwünscht ist.

### Breiter Dialog erwünscht – doch geringes Vertrauen in die diesbezügliche Bereitschaft der Politik

Äußerst aufschlußreich sind die Antworten auf die Frage, inwiefern sich die Befragten an der Diskussion über die Bevölkerungsentwicklung beteiligen möchten (Grafik 13).

- 35% geben an, unter dieser oder jener Form mitdiskutieren zu wollen,
- 13% fühlen sich überfordert.
- 44% jedoch sind der Überzeugung, ihrer Meinung nach würde die Politik eh machen was sie wolle...
- 16% sind der Überzeugung, die Politik verfüge über keinen Handlungsspielraum und
- 4% geben keine Antwort.

Auch hier gibt es interessante Details bei der Auswertung: es gibt gewisse Unterschiede in der Einschätzung zwischen Männern und Frauen. Bei Frauen ist der Wunsch nach einer Beteiligung an der Diskussion geringer - 31% gegenüber 39% bei Männern. Die Überzeugung, die Politik würde eh machen was sie will, höher – 48% bei Frauen gegenüber 41% bei den Männern.

Interessant ist auch, daß der Wunsch nach Beteiligung an der Diskussion mit dem Bildungsgrad ansteigt: 46% der Absolventen der Hochschule hegen den Wunsch einer Mitsprache und sogar 52% der Personen mit Universitätsabschluß. Der Wunsch ist bei den ausländischen BürgerInnen geringer ausgeprägt als bei den Luxemburgern: 27% gegenüber 39%.

Im partizipativen Bereich liegt ohne Zweifel ein großes Potential brach, das von der Politik nicht ausreichend genutzt wird! Es wäre somit unerlässlich, das Thema offensiver anzugehen und eine breitere öffentliche Debatte in die Wege zu leiten. Der Mouvement Ecologique bekräftigt deshalb noch einmal seine Forderung nach:

- der Erstellung von objektivem Faktenmaterial zu den unterschiedlichen Themen (z.B. welches ist die aktuelle Situation auf dem Wohnungsmarkt, wie steht es zur Zeit um die Freiflächen zwischen den Siedlungszentren...)
- der Veröffentlichung aller Unterlagen zum Thema, die u.a. in den zuständigen Gremien der Abgeordnetenkammer erstellt wurden
- das Darstellen von Entwicklungsszenarien: wohin führen heutige Trends;

wie könnten andere Trends aussehen und gestaltet werden?  
- der Organisation von (ganztägigen) Fachforen zu den verschiedenen Themen mit ExpertInnen und VertreterInnen der Zivilgesellschaft u.a.m., dies natürlich für die Öffentlichkeit zugänglich.

Desweiteren sollte über die klassische Information der Bevölkerung hinaus, an neue moderne Formen der Kommunikation gedacht werden. Dies geht vom anspruchsvollen Konzept der "Zukunftswerkstätten" bis hin zu dynamischen Kommunikationsformen via Internet.

## Probleme in Zusammenhang mit der Bevölkerungsentwicklung offensiv angehen!

Worin sehen die Befragten die größten Probleme im Zusammenhang mit einem Anwachsen der Bevölkerung? An erster Stelle rangieren mit 93% ex aquo der Erhalt von Natur- und Landschaft sowie der Erziehungsbereich. Gefolgt werden diese beiden Themenbereiche von der Problematik der Beschaffung des Wohnungsraumes mit 92% sowie den Verkehrsproblemen mit ebenfalls 92% (Grafik 14).

An fünfter Stelle rangiert die Demokratie mit 88% sowie die Förderung des Zusammenlebens zwischen Luxemburgern und ausländischen Mitbürgern mit 86%. Ebenfalls 86% sehen die Wirtschaftsentwicklung in Richtung von qualitativem Wachstum als wichtig an. 85% erachten die Zusammenarbeit Luxemburgs mit den Grenzregionen, 84% die Steuerung der Entwicklung der Ortschaften als besonders relevant.

Bei dieser Fragestellung gibt es leichte Differenzen zur Umfrage, die anlässlich der Oeko-Foire (September 2001) durchgeführt wurde.

Bei letzterer sahen die Prozentsätze wie folgt aus: Erhalten von Natur, Landschaften und Erholungsräumen (33%), Lösung der Verkehrsprobleme (22,5 %), Zusammenleben von Luxemburgern und ausländischen Mitbürgern fördern (10%), Wirtschaft stärker auf Qualität denn auf Wachstum orientieren (9,5%), Wohnraum für jeden gewährleisten (8%), Demokratie und Beteiligung der BürgerInnen weiterentwickeln (8%), Entwicklung der Ortschaften steuern (5%), Zusammenarbeit Luxemburg – Großregion verstärken (3,5%).

Bei beiden Umfragen aber genießen die Themen Natur und Landschaft sowie der Verkehr eine Priorität.

Die Auswertung dieser Frage weist auf, daß es reelle Ängste der Bevölkerung gibt. Es ist ja auch nur verständlich, wenn eine Vielzahl von Personen fürchtet, mit einer anwachsenden Bevölkerungszahl würde Natur und Landschaft unmäßig zerschnitten – würde sich das Transportproblem in unzumutbarer Weise steigern. Die Politik muß tatsächlich jetzt und heute ihre Aktionsfähigkeit unter Beweis stellen. Außerdem muß es landesplanerische Leitlinien für die Entwicklung geben die auch Grenzen setzen: Grenzen für die Zersiedlung, Grenzen für eine Zunahme des Verkehrs ... und neue Optionen aufmachen: eine andere Form der Mobilität, eine verstärkte Valorisierung unserer Natur

und Landschaft. Im Klartext: Der Plan für eine nachhaltige Entwicklung, der demnächst in der Abgeordnetenversammlung zur Diskussion steht, stellt letztlich den maßgeblichen Rahmen für die weitere Entwicklung Luxemburgs dar. Primär muß ein Konsens über die Zielvorstellungen in den verschiedenen Bereichen bestehen und es müssen konkrete Indikatoren festgelegt werden, wohin wir steuern wollen.

Außerdem gilt es operationelle Maßnahmen festzulegen, wie diese Ziele erreicht werden können.

## Die größten Chancen einer Bevölkerungsentwicklung

Als größte Chance eines Anwachsens der Bevölkerung (keine offene Fragestellung) wird die Möglichkeit der Einrichtung einer Universität gesehen (63%). An zweiter Stelle rangieren die verbesserten Voraussetzungen für den Ausbau des öffentlichen Transportes (61%), gefolgt von einem attraktiveren multikulturellen Leben (57%), der Verbesserung des Angebotes im kulturellen Bereich (53%), interessanteren Leuten in Luxemburg (41%), weniger Provinzialismus (35%), einem besseren Angebot im Nachtleben (31%). (Grafik 15)

## Breite Diskussion erwünscht

Auf die Frage, wer eine wichtige Rolle bei der Diskussion über den 700.000 Einwohnerstaat übernehmen sollte, ergibt sich folgendes Bild (Grafik 16):

Am stärksten gefordert ist nach Meinung der Befragten mit 88% die Regierung. An zweiter Stelle rangieren – und dieses Resultat ist doch sehr interessant – die VertreterInnen der Gemeinden ebenfalls mit 88%. Die Abgeordnetenversammlung kommt an dritter Stelle mit 84%, gefolgt von VertreterInnen der Wirtschaft mit 81% und den Nicht-Regierungsorganisationen mit 77%. Folgen die Parteien mit 74%, die Tripartite mit 68%, die Gewerkschaften mit 68%, die JournalistInnen mit 53% sowie die Kirchen / VertreterInnen der großen Religionen mit 30% (62% sowie 9%).

## Die spezielle Sicht der Jugendlichen

Äußerst befremdend ist folgendes Resultat der Studie: Bei fast allen Fragestellungen gaben mindestens 20% der Jugendlichen keine Antwort! Dies fast unabhängig von der Fragestellung. Sogar an der Frage des Interesses am 700.000 Einwohnerstaat hatten 31% keine Interesse (23% gaben keine Antwort), 30% gaben zur Rentenfrage keine Antwort.

Die Jugendlichen jedoch, die eine Meinung haben, treten sehr deutlich – häufig über die Durchschnittswerte der gesamten Befragten hinaus – für ein Mehr an Natur- und Umweltschutz ein.

# Schlußfolgerung

---

Die Umfrage ergibt ein aktuelles Meinungsbild, das eindeutige Rückschlüsse auf die Stimmungslage und die Erwartungen der BürgerInnen erlaubt. Derartige Resultate sollten nicht als Lippenbekenntnisse abgetan werden, sondern ernst genommen werden. Es gilt, so der Umweltpsychologe Micha Hilgers, «die Menschen da abzuholen wo sie stehen und versuchen, die abstrakten Einstellungen für Umweltschutz, die sie zum Glück haben, rüberzuretten in konkrete Verhaltensweisen. Da haben wir jede Menge Möglichkeiten.»

Bemerkenswert ist in der Tat, daß der Umweltbereich ganz oben in der Prioritätenliste der Mehrzahl der BürgerInnen steht und vor allem aus langfristigen Überlegungen heraus ein konsequentes Handeln gefordert wird. Dies sowohl betreffend sehr konkrete Projekte – als auch im Sinne einer langfristigen Planung. Hierbei gilt es auch tradierte Werte in Frage zu stellen.

Dies setzt jedoch voraus, daß die Politik heute ihre Handlungsfähigkeit unter Beweis stellt und bereit ist Entwicklungen bewußt zu steuern. Würde sich die Politik auf eine reine Moderationsaufgabe zwischen divergierenden Interessen beschränken, würde sich wohl der Stärkere – derjenige, der den finanziellen Vorteil der Entwicklung hat – durchsetzen.

Eine lenkende und steuernde Funktion ist – auch angesichts der großen Herausforderungen – mehr denn je gefragt.

(\*) Umweltbewußtsein in Deutschland 2000, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Berlin 2000

## Menschen sind grundsätzlich „ambivalent“ ...

Im Jahre 1996 veröffentlichte der Kéisécker ein Interview mit dem Umweltpsychologen Micha Hilgers, das angesichts der aktuellen Entwicklung im Verkehrsbereich nichts an Bedeutung verloren hat. Im Gegenteil. Deshalb wollen wir Auszüge aus dem Interview an dieser Stelle wiedergeben.

De Kéisécker: Es gibt Untersuchungen, in welchen die Leute befragt werden, ob sie mit dem Bus fahren würden, wenn dieser besser organisiert wäre. Hierbei sagen häufig 70-90% der Personen, daß sie dazu bereit wären. In der Praxis stellt man fest, daß dies nicht immer der Fall ist. Sind diese Aussagen deshalb nur Lippenbekenntnisse?

M. Hilgers: Das was in der Frage steckt, stimmt so nicht. 70-90% der Menschen befürworten relativ abstrakte Forderungen im Verkehrssektor. Wenn man eine Frage vorlegt, wie z.B. „Würden Sie morgens mit dem Bus fahren wollen und eventuell etwas früher dafür aufstehen?“, dann hat man niedrigere Zustimmungszahlen. Immer noch gute, aber eben niedrigere: Je konkreter man die Frage stellt, desto zutreffendere Antworten bekommt man.

Man darf diese Aussagen nicht als Lippenbekenntnis abtun, sondern man muß es ernst nehmen und die Menschen da abholen wo sie stehen und versuchen, die abstrakten Einstellungen für Umweltschutz, die sie zum Glück haben, rüber zu retten in konkrete Verhaltensweisen. Da haben wir jede Menge Möglichkeiten.

De Kéisécker: Die Politiker stellen häufig mit Vorliebe die Situation eher so dar als ob diese Meinungsumfragen kein Spiegelbild der Realität wären, da die Leute lediglich die Antworten geben, die von ihnen erwartet werden.

M. Hilgers: Da muß man den Politikern gleichzeitig ein Taschentuch reichen, damit sie ihre Krokodilstränen abputzen können. Es ist unsinnig zu sagen, daß nur das eine stimmt und das andere nicht. Menschen sind grundsätzlich ambivalent. Das ist gut so, denn dort wo Ambivalenz nicht mehr da ist, finden wir totalitäre Einstellungen.

De Kéisécker: Können Sie den Begriff Ambivalenz etwas näher erläutern?

M. Hilgers: Ambivalenz heißt, daß Menschen nicht nur weiß oder schwarz denken und fühlen, sondern daß sie das eine und das andere abwägen ...

Das ist im Umweltschutz auch nicht anders. Das bedeutet, daß Menschen einerseits nicht auf die Vorzüge z.B. selbstbestimmter Mobilität verzichten wollen, andererseits aber gerne eine andere Form von Verkehrs- und Mobilitätspolitik hätten. Da steckt kein Lippenbekenntnis drin, das ist beides ehrlich. Die Frage ist, wie wir es nutzen.

De Kéisécker: Wie sollten wir es nutzen?

M. Hilgers: Indem wir versuchen die Wünsche, die Menschen an ihre persönlich bestimmte Mobilität haben - nämlich, daß sie Unabhängigkeit genießen, ihre Freizeit damit verbringen, Kurztrips machen

wollen und viele solcher Dinge mehr – versuchen rüber zu retten in den öffentlichen Verkehr. Dieser muß sich viel kompetenter zeigen. Das ist das eine.

Das andere ist, daß Menschen Ihre Freizeit rund um Mobilität und Autoverkehr sehr stark erleben und strukturieren. Das bedeutet für unsere Zwecke, daß wir uns überlegen müssen, ob es nicht auch Freizeitformen gibt, die vor der Haustüre anfangen können, oder in der unmittelbaren Wohngegend, und die ökologisch sinnvoller sind und nicht mit Autofahrten verknüpft sind. Das kann passieren, wenn wir Verkehrsberuhigungen in den Wohnvierteln haben, so daß es sich da besser und autofreier leben läßt und man nicht unbedingt mit dem Auto und vor dem Auto fliehen muß.

De Kéisecker: Sie machen einen Unterschied zwischen dem Auto als Transportmittel und seinem Wert als Symbol?

M. Hilgers: Wir müssen das Auto zunächst als Objekt für Beförderung sehen. Wenn man stop-and-go-Verkehr erlebt, in Staus steht oder es gar nicht mehr geht, dann ist das Beförderungsmittel Auto äußerst unattraktiv.

Das «Symbol» Auto für Freizeit, Freiheit, Unabhängigkeit, Urlaub, soziale Errungenschaften, soziale Kompensation, ein Stück Auszeit einmal am Tag wenigstens, als soziale Visitenkarte usw. ist selbst im Stau erstmal nicht tangiert.

Wenn wir also über Einschränkungen im Straßenverkehr reden, müssen wir berücksichtigen, daß viele Menschen dann an das Symbol Auto denken und aufschreien, weil sie in den genannten Werten nicht eingeschränkt werden wollen.

De Kéisecker: Was heißt das konkret für die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der öffentlichen Transportmittel? Lassen sich die mit dem Auto verbundenen Symbole zum Bus herüberretten?

M. Hilgers: Das Auto ist eine sehr junge Erfindung. Früher haben Menschen ihr Selbstwertgefühl, und all diese Werte die ich vorher genannt habe, auf andere Weise realisiert. Es ist überhaupt nicht einzusehen, warum das nicht wieder veränderbar sein soll. Wieso soll man diese symbolhaften Werte, die ja durchaus eine Existenzberechtigung haben, nicht anders realisieren können?

Eine Form ist sicherlich, daß öffentliche Verkehre attraktiver werden. Die andere Möglichkeit ist, daß wir darüber nachdenken, ob es nicht Freizeitmöglichkeiten und Lebensstile gibt, die jenseits des Autos auch sehr attraktiv sind und die auch Unabhängigkeit, Selbsterleben, Freiheitsgefühle, soziale Visitenkarte usw. mittransportieren, ohne daß man unterwegs ist.