Gemengen-Emweltinfo n°2/04

de Kéisecker INfo

PERIODIQUE DU MOUVEMENT ECOLOGIQUE ASBL
Paraît au moins 12 fois par an

6, rue Vauban – L-2663 Luxembourg – Tél: 43 90 30 1 – Fax: 43 90 30 43
meco@oekozenter.lu – www.oekozenter.lu

CCP LU16 1111 0392 1729 0000
BCEE LU20 0019 1300 1122 4000

– EDITORIAL – EDITORIAL – EDITORIAL – EDITORIAL – EDITORIAL – EDITORIAL –

Die vorliegende Nummer des "Kéisécker-Info" umfasst weniger Themen als sonst und wurde spontan aus Aktualitätsgründen herausgegeben. Sie befasst sich prioritär mit transportpolitischen Themen.

In diesem Zusammenhang wird sich manche(r) LeserIn fragen:
Warum solidarisiert sich der Mouvement Ecologique nunmehr mit den Gewerkschaften, um mit ihnen zu einer gemeinsamen Manifestation aufzurufen?

Nun, es geht um sehr Grundsätzliches auf der Ebene der Transportpolitik und gar auf der Ebene des Demokratieverständnisses in unserem Land. Da will eine CSV-DP-Regierung Reformen im öffentlichen Transport durchpeitschen, die in keinster Form annehmbar sind.

- Obwohl der Mouvement Ecologique, wohl mehr als die Gewerkschaften, von der Notwendigkeit einer Reform der CFL überzeugt ist, sind die Weichen, die derzeit gestellt werden, doch inakzeptabel. Hier steht nicht ein Mehr an Effizienz, nicht ein besserer öffentlicher Transport im Vordergrund. Nein es scheint, als ob im Zuge neoliberaler Tendenzen - die sich einen Deut um den öffentlichen Transport scheeren - die CFL in den Ruin getrieben werden soll.
- Gleichzeitig wird an einem Gesetz zur Organisation des öffentlichen Transportes gearbeitet. Uff, endlich, mag man denken, denn seit Jahren fordert auch ein Mouvement Ecologique eine bessere Abstimmung und Koordination des öffentlichen Transportes. In Wirklichkeit scheint das Gesetzesprojekt aber nicht Verbesserungen aus der Sicht der Kunden - auch im Sinne des IVL - als Ziel zu haben, sondern lediglich eine stärkere Berücksichtigung wirtschaftlicher Kriterien und ein Ausbau des staatlichen Dirigismus. Wenn dann ein derart wichtiges Gesetz auch noch regelrecht durch das Parlament gepeitscht werden soll, dann schlägt das Ganze dem Fass den Boden aus.
- Währenddem aber wird die Frist zur Bestellung von Tramwagen für eine moderne Stadtbahn einfach (bewusst) verstreichen gelassen ... "Nix Tram" unter dieser Regierung, trotz ausdrücklicher Ankündigung durch den Transportminister!

Deshalb hat der Mouvement Ecologique beschlossen, gemeinsam mit den Gewerkschaften, Front gegen diese Art der Politik zu machen. Dies ändert nichts an seiner Meinung, dass im Sinne einer zukunftsfähigen CFL-Gesellschaft Reformen notwendig sind.

In diesem Kéisécker-Info finden Sie auf Seite (4) aber auch eine Reihe von Fragestellungen zum sogenannten IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept). So positiv die grundsätzliche Ausrichtung dieses Konzept auch ist, so muss es doch möglich sein in den Diskussionen auch kritische Fragen aufzuwerfen. Denn nur so kann auch die Umsetzung des IVL vorangetrieben werden.

Wir möchten einen Aufruf an unsere LeserInnen machen, eine Reihe der kritischen Fragen, die wir zusammengestellt haben, an die PolitikerInnen während Veranstaltungen zum Thema oder anlässlich von Wahlversammlung zu stellen.

Übrigens wird der Mouvement Ecologique gemeinsam mit den Gewerkschaften noch im Mai dieses Jahres ein Rundtischgespräch mit allen politischen Parteien unter Anwesenheit von Minister M. Wolter zum Thema ILV organisieren. Ebenso wie ein Rundtischgespräch im Süden des Landes sowie in der Region "Nordstad". Sie werden natürlich hierüber noch im Detail informiert. Bleibt zu hoffen, dass Rückschritte im Bereich öffentlicher Transport verhindert werden können. Deshalb: ein eindringlicher Aufruf sich an der Aktion zu beteiligen.

Den Ausverkauf des öffentlichen Transportes verhindern!

AÖT, Mouvement Ecologique, LCGB, OGB-L, FNCTTFEL-Landesverband, FCPT-Syprolux rufen auf zu einer Manifestation am 6. Mai um 17.00 vor der Abgeordnetenkammer

Eine zukunftsorientierte Transport- und Eisenbahnpolitik ist möglich!

(Weitere Infos zur Aktion siehe Seite 2 des Kéisécker-Infos)

Die "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ" in Zusammenarbeit mit der "Association des Victimes de la Route", der "Denkfabrik Nordstad" und dem Mouvement Ecologique lädt Sie herzlich ein zu einer öffentlichen Konferenz zum Thema

Rad fahren fängt im Kopf an!

Die Stadt Marl, Musterbeispiel eines fahrradfreundlichen Verkehrskonzeptes

Montag, den 10. Mai 2004 um 20.00 Uhr in Diekirch im Festsaal der früheren Hotelschule (Zentrum Diekirch hinter der Kirche)

Die Förderung des Fahrradverkehrs ist in Marl ein wesentlicher Bestandteil auf dem Weg zum stadtverträglichen Verkehr. Die Ansätze sind vielfältig und beschränken sich nicht nur auf bauliche Verbesserungen, Beschilderungen und Markierungen. Der Schwerpunkt der Marler Fahrrad-Aktivitäten liegt in der Öffentlichkeitsarbeit. Im Rahmen dieser Öffentlichkeitsarbeit werden zahlreiche Projekte und Aktionen durchgeführt, die die Benutzung des Fahrrades anregen oder erleichtern - Rad fahren fängt im Kopf an. Die Stadt Marl zählt etwa 93 000 Einwohner.

Referent: Dr .Ing. Jürgen Göttsche, Verkehrsplaner bei der Stadt Marl.
Die Stadt Marl ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein- Westfalen" (AGFS).

Beweggründe für die Protest-veranstaltung von Gewerkschaften und Mouvement Ecologique

Gesetzesprojekt Grethen zur Reorganisation des öffentlichen Transportes - Auslagerung der Bildung - CFL-Strategie

Zum Zeitpunkt, wo dieser Kéisécker-Info erscheint, ist die Protestveranstaltung noch nicht im letzten Detail geplant.

Deshalb veröffentlichen wird im folgenden ein Entwurf der wesentlichsten gemeinsamen Forderungen veröffentlicht.

Derzeit wird die Zukunft der öffentlichen Transportbetriebe CFL, AVL und TICE aufs Schwerste hypothekiert. Gleich drei Projekte bergen grosse Gefahren für den öffentlichen Transport, falls Sie in der vorliegenden Form umgesetzt werden.

Gesetzesprojekt Grethen zur Reorganisation des öffentlichen Transportes

Vor Jahresfrist hat der Transportminister ein Gesetzesprojekt zur Reorganisation des öffentlichen Transportes auf den Instanzenweg gebracht. Dieses sieht vor, den öffentlichen Transport künftig nach kommerziellen Kriterien zu organisieren, es beinhaltet die Möglichkeit die einzelnen Zug- und Busstrecken an den billigsten Betreiber zu vergeben. Bewährte Strukturen bei den CFL und den öffentlichen Busbetrieben würden aufgelöst. Die integrierten, öffentlichen Transportbetriebe würden auf die Rolle eines Bedieners von einzelnen Strecken zurück gestuft.

Auslagerung der Ausbildung

Ausserdem beabsichtigt der Transportminister die Ausbildung von Lokführern, Rangierern, Zugbegleitern und Wagenmeistern von den CFL zur Handelskammer auszulagern. Diese Auslagerung und Verwässerung der Ausbildung würde die Eisenbahnsicherheit gefährden und den Aktivitätsbereich der CFL-Gesellschaft weiter einschränken.

CFL-Strategie

Die vorgeschlagene Eisenbahnstrategie ist weitaus zu stark auf Kostenreduktion ausgerichtet. Im öffentlichen Personentransport soll dies u.a. durch die etappenweise Abschaffung der Zugbegleitung und das Schliessen von Fahrkartenschaltern erfolgen.

Im Güter- und Personentransport, ebenso wie im Infrastrukturbereich, ist eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und eine Kürzung der Gehälter vorgesehen.

Vollendete Tatsachen verhindern

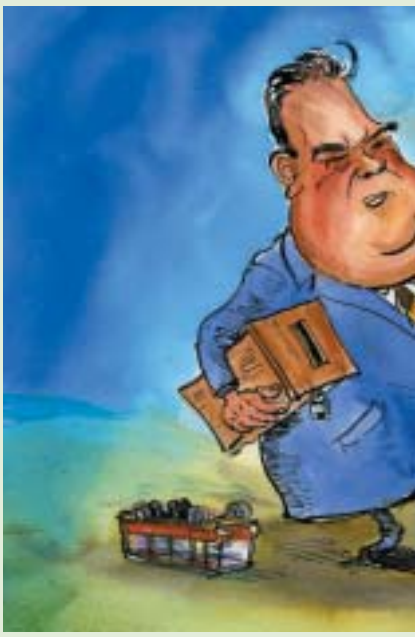
Wir müssen unbedingt verhindern, dass vollendete Tatsachen geschaffen werden, bevor die Diskussionen über den Stellenwert und die künftige Ausrichtung der Transportpolitik in Luxemburg stattgefunden haben. Wir müssen verhindern, dass das Gesetzesprojekt über die Reorganisation des öffentlichen Transportes jetzt im Hauruckverfahren von der Abgeordnetenkammer verabschiedet wird.

Mouvement Ecologique, AÖT, OGB-L, LCGB, Syprolux und Landesverband haben gemeinsame Vorschläge zum Ausbau des öffentlichen Transportes in Luxemburg ausgearbeitet. Wir wollen, dass diesen konstruktiven Vorschlägen Rechnung getragen wird.

de Kéisecker Mouvement Ecologique INFO

Nein zum aktuellen Gesetzesprojekt zur O
Gegen die Verabschiedung im Hauruck-Verfahren
Transport grundsät

Die ersten Weichen für das Gesetzesprojekt betreffend die Organisation des öffentlichen Transportes wurden am vergangenen Freitag in der Transportkommission der Abgeordnetenkammer gesetzt. Über den Ausgang der Sitzung kann leider zum Zeitpunkt dieses Infos nicht berichtet werden. Es geht aber um sehr Grundsätzliches, wie folgende Stellungnahme von Mouvement Ecologique, AÖT, FNCTTFEL und Syprolux zeigt.
Auf jeden Fall wird die Opposition gegen dieses Projekt - wenn denn hier tatsächlich mit dem Brecheisen vorgegangen werden soll - bis zum Schluss andauern.



Die unterzeichnenden Organisationen sprechen sich formell, ohne Wenn und Aber , für eine bessere und koordiniertere Organisation des öffentlichen Transportes aus.

Das Gesetzesprojekt das nun vorliegt läuft aber gerade diesen Zielen zuwider und darf in keinem Falle angenommen werden.

Nein zu einer Überrumpelung der Abgeordnetenkammer – nein zu einer dirigistischen Vorgehensweise ohne Dialog!

Die unterzeichnenden Organisationen können keineswegs mit der Art und Weise einverstanden sein, wie das äußerst umstrittene vorliegende Projekt nun noch kurz vor Toresschluss regelrecht "duurchgebaatscht" werden soll.

In der Tat liegt das Gutachten vom Staatsrat seit dem 30. März vor. In der Zwischenzeit fand keine Sitzung in der zuständigen Kommission der Abgeordnetenkammer zum Thema statt und es war davon auszugehen, dass das Projekt auf die nächste Legislaturperiode verlagert werden sollte. Dem scheint aber nicht so zu sein.

Am Freitag sollten scheinbar

- das Gutachten des Staatsrates den Abgeordneten vorgelegt
- der "Rapporteur" genannt
- und scheinbar bereits ein (Schluss ?)-Bericht diskutiert werden. Dies wohl alles, damit das Gesetzesprojekt noch in dieser Legislaturperiode durchgeboxt werden kann.

Die unterzeichnenden Organisation sind – wenn diese Hypothesen stimmen – kategorisch gegen ein derartiges Demokratieverständnis, das die Abgeordnetenkammer zu einem Handlanger der Exekutive degradieren und jedwede normale Gepflogenheiten einer Arbeitsweise des Parlamentes verhohnepipeln würde.

Es wäre eine fundamentale Missachtung unseres Rechtsstaates, wenn ein derart bedeutendes Gesetz für den gesamten öffentlichen Transport jetzt – nur aus elektoralistischen Gründen – mit dem Brecheisen verabschiedet werden würde. Diese Regierung hatte 5 Jahre Zeit, um in aller Sorgfalt ein Gesetz betreffend den Verkehrsverbund zu erstellen und zu stimmen. Es kann dann nicht sein, dass aus "Zeitdruck" in einer Art Überrumpelungsaktion der Abgeordnetenkammer der Arm gebogen werden soll. Das vorliegende Gesetzesprojekt ist – unabhängig davon, welche Überzeugung man hat – von derart tiefgreifender Bedeutung, dass es nicht ohne ehrliche und kontradiktorische Diskussion verabschiedet werden kann.

Eine offene Debatte mit allen Akteuren ist unabdingbar. Entsprechend haben die unterzeichnenden Organisationen auch eine Unterredung bei der zuständigen Kommission angefragt.

Das vorliegende Gesetzesprojekt : Nicht im Interesse der Kunden!

Derzeit ist das sogenannte IVL in aller Munde. Scheinbar soll es sich in die Reihe der theoretischen Dokumente ohne praktischen Nährwert reihen, wenn es nach den Autoren des vorliegenden Gesetzesprojektes geht und wenn es denn angenommen werden würde. In der Tat widerspricht das vorliegende Gesetzesprojekt in mehreren Punkten in flagrantem Ausmaß auch dem IVL.

Nein zu einem Primat der Wirtschaft

Schier inakzeptabel ist, dass beim vorliegenden Gesetzesprojekt nicht der optimale Ausbau des öffentlichen Transportes im Vordergrund steht - das Gesetz enthält keine entsprechenden Ziele. Vielmehr wird immer wieder die notwendige wirtschaftliche Rentabilität hervorgehoben! Es entsteht der Eindruck, als ob in Zukunft nicht mehr die optimale Organisation im Vordergrund stünde, sondern wirtschaftliche Kriterien. Auch hier ist man meilenweit vom IVL entfernt. Statt modal split von 25%, statt einer Verbesserung des Angebotes, statt einem Wahrnehmen der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung - Vorrang für ökonomische Kriterien. Ebenso wird die CO2-Problematik entsprechend außer Acht gelassen ...

ur Organisation des öffentlichen Transportes:
ren eines dirigistischen Gesetzes das den öffentlichen lsätzlich in Frage stellt

Nein zu einer Struktur, in der 5 von der Exekutive genannte Beamte den öffentlichen Transport bestimmen!

Während im Ausland in einem Verkehrsverbund die wichtigen Akteure - Staat, Gemeinden, Regionen und Transportbetriebe - eingebunden sind, sollen hier 5 vom Staat genannte Leute in einer sogenannten RGTP-Stelle das Sagen über den gesamten öffentlichen Transport haben. Eine derartige Zentralisierung der Entscheidungsbefugnisse auf 5 Individual-Personen in einem solchermaßen zentralen Bereich der Politikgestaltung widerspricht jedweder modernen Staatsorganisation!

Nein zu einer Entmündigung der Gemeinden!

Während das IVL von einer Stärkung der Gemeinden spricht, sollen diese de facto im Rahmen des vorliegenden Projektes in gravierendem Ausmaß entmündigt werden! Einerseits werden sie - im Gegensatz zum Ausland - aus der sogenannten RGTP-Stelle ausgeklammert, sie werden nicht in die Organisation integriert. Es findet demnach keine Koordination zwischen gemeindeeigenem und regionalem Busangebot statt. Andererseits sollen ausschließlich die oben genannten 5 Personen de facto den gemeindeübergreifenden öffentlichen Transport bestimmen können, quasi "von oben" herab, statt in partnerschaftlicher Form zusammen mit den Gemeinden. Vor allem wenn 2 Gemeinden oder mehr sich zusammentun, brauchen sie die Zustimmung der neuen Struktur für ihre Pläne ... Dieser Dirigismus wird eingeführt, ohne aber dass wichtige Fragen hierbei geklärt werden, wie z.B. die bessere Abstimmung des regionalen Angebotes. Und dabei ist gerade die Verbesserung der Koordination ein Hauptgrund gewesen, weswegen sich die unterzeichnenden Organisationen seit Jahren für die Schaffung eines wahrhaftigen Verkehrsverbundes eingesetzt haben.

Nein zu einer rein defensiven Vorgehensweise

Charakteristisch für den Geist des Ganzen ist, dass das Gesetzesprojekt vorsieht, dass im Falle wo eine Gemeinde einen Bahnhof nicht unterhält, dieser einfach geschlossen werden kann. Als ob ein Bahnhof ein "Luxus" einer Gemeinde sei, als ob der Staat nicht die Verpflichtung hätte, alles mögliche zu tun, um einen optimalen öffentlichen Transport zu gewährleisten!

Nein zum Übergehen der regionalen Strukturen

Während im IVL das Konzept der Regionen hochgehalten und als zukunftsweisend gepriesen wird - während mit dem vorliegenden Gesetzesprojekt besonders wichtige Weichen in diesem Sinne gesetzt werden könnten, werden die Regionen im vorliegenden Gesetzesprojekt vollkommen ausgeklammert! Dabei sieht auch das "Programme directeur" eine Stärkung der Regionen vor.

Die unterzeichnenden Organisationen fordern die Parteien in der Konsequenz auf, das vorliegende Projekt nicht mehr in dieser Legislaturperiode zu verabschieden sondern in einer offenen Debatte über die zukünftige Organisation des öffentlichen Transportes nachzudenken. Hierbei treten die unterzeichnenden Organisationen für folgendes Konzept ein, das sich an positive Beispiele aus dem Ausland, u.a. Zürich, anlehnt:

- Ja zur Schaffung eines regelrechten Verkehrsverbundes als Koordinierungsstelle, in der alle Akteure eingebunden sind : Staat, Regionen, Gemeinden und größere Transportbetriebe. Die Erfahrung und die Kompetenz allller Akteure im Transportbereich wie der nationalen Eisenbahngesellschaft sollen im Interesse einer Effizienzsteigerung genutzt werden.
- Ja zu einer Operationalisierung des IVL und zur Idee der Regionen
- Ja zu einem optimierten Ausbau und einer verbesserten Koordination des öffentlichen Transportes im Sinne des "service public"
- Ja zur Wahrnehmung der Zielsetzungen von Kyoto
- Ja zur Schaffung einer offensiven Moblitätszentrale und eines Fahrgastforums

Mouvement Ecologique und Transportgewerkschaften hatten übrigens vor einigen Wochen Prof. Kagerbauer der Zuricher Verkehrsbetriebe eingeladen, der aufgezeigt hat, wie der öffentliche Transport tatsächlich besser organisiert werden kann. Im nächsten Kéisécker wird ein Interview mit Herrn Kagerbauer veröffentlicht. Wer jetzt schon mehr zum Thema wissen will, kann die homepage der Zuricher Verkehrsbetriebe einsehen: www.zvv.ch

KUERZNOTITZEN – KUERZNOTITZEN – KURZNOTITZEN – KUERZNOTITZEN – KURZNOTITZEN – KUERZ-

Aktiounsplang fir eng nohalteg Entwécklung - Virschléi vum Mouvement Ecologique fir d'Legislativperiod 2004-2009

Dieser Tage erhielt jedes Mitglied des Mouvement Ecologique eine Broschüre mit konkreten Vorschlägen für die nächste Legislaturperiode im Bereich "nachhaltige Entwicklung". Diese wird nun in einer Pressekonferenz vorgestellt und allen interessierten Kreisen zugestellt. Jeder Interessierte kann gerne weitere Exemplare per Gréngen Telefon 439030-1 bestellen oder aber direkt 5 Euro auf das CCP LU 96 1111 0734 1886 0000 überweisen.

Nein zu einem Abbau der Förderung der Solarenergie

Rezent hatte der Mouvement Ecologique ebenfalls eine gemeinsame Pressekonferenz mit Eurosolar zum Thema Solarenergie. Grund für die Pressekonferenz war die Tatsache, dass die Regierung beabsichtigt größeren Anlagen über 50 kWp (das entspricht in etwa dem Bedarf von 12 Haushalten) keine Vergütung mehr für den Strom zu zahlen. Dies nachdem bereits die Direktsubventionen für diese Anlagen gestrichen wurden! Eine derartige Vorgehensweise würde schlichtweg das "Aus" dieser Anlagen bedeuten. D.h. Gemeinschaftsanlagen von Gemeinden. Privatpersonen die sich zusammentun, Kollektivanlagen in Betrieben... könnten nicht mehr gebaut werden.

Dabei kann eine Energiewende nur dann erfolgen, wenn auch größere Anlagen gebaut werden - mit kleineren alleine kann dieses Ziel nicht erreicht werden. Ausserdem wäre ein derartiger Rückschritt fatal für die Handwerksbranche und hätte einen negativen Impakt auf die Arbeitsplatzsituation.

Der Mouvement Ecologique und Eurosolar richteten entsprechend einen Appell an die zuständige Umweltkommission der Abgeordnetenkammer, diese Verschlechterung nicht hinzunehmen. Man darf gespannt sein ...

Die detaillierte Stellungnahme finden Sie wie immer auf der homepage www.oekozenter.lu des Mouvement Ecologique. Sie kann ebenfalls per Gréngen Telefon nachgefragt werden (Tel. 439030-1).

Holz-Gartenmöbel - ja aber mit FSC-Label

So manch einer ist wohl bereits auf der Suche nach neuen Gartenmöbeln aus Holz. Die Umweltberatungsstelle der Stiftung Öko-Fonds wird deshalb für jeden Interessierten innerhalb der nächsten 3 Wochen ein Faltblatt mit konkreten Tips und Adressen herausgeben. Denn Ziel sollte sein, Holz zu kaufen, das mit dem Label FSC versehen ist, da hier der Anbau des Holzes ökologischen und sozialen Kriterien entspricht. Mittlerweile gibt es auch immer mehr Geschäfte, die derartige Möbel führen.

Genaueres erfahren Sie im Faltblatt, das Sie bereits jetzt als Mitglied per Gréngen Telefon 439030-1 bestellen können. In etwa 14 Tagen wird es aber ebenfalls auf der homepage www.oekozenter.lu einsehbar sein.

de Kéisecker Mouvement Ecologique INFO

IVL: En neit Konzept: alles schéin a gudd – mä wat geschitt wéini konkret um Terrain?

Im Vorfeld der Debatten in der Abgeordnetenkammer unterbreitete der Mouvement Ecologique eine Reihe von Fragen zum Thema IVL, die einen konstruktiven Beitrag leisten sollen, damit auch endlich Nägel mit Köpfen im Bereich Transport- und Landesplanung gemacht wird. Diese Fragestellungen dürften für Gemeindepolitiker und vor allem auch für all jene besonders interessant sein, die im Wahlkampf an Veranstaltungen zum Thema intervenieren möchten.

Der Mouvement Ecologique begrüßt die Grundaussagen des IVL-Konzeptes. Die Studie stellt jedoch bei 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. parrallel dazu schon in die Wege geleitet werden können. In vielerlei Hinsicht wurden so fünf Jahre verloren.

1. Firwat ass – parallel zur IVL-Etude – d'Koalitiounsoffkommes nët 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 Prioritéite-Setzungen?

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

Diese Tatsache stellt - angesichts der vielen (sinnvollen) IVL-Aktionsposten - eine unzufriedenstellende 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 verhelfen? 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 ihre 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 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 Decisiounsprozesser 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 interessierte 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 Widersinn.

Wäre es nicht auch notwendig (gewesen), ein CO2-Nullwachstum oder gar 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. Méi Effizienz duurch eng méi straff Regirungsorganisatioun!

Angesichts der bevorstehenden Wahlen 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 eingerichtet werden (z.B. in Form eines Staatssekretärs-Posten)? Müsste nicht ein Umwelt- und Energieministerium geschaffem werden, das in Personalunion mit dem Transportministerium geführt werden, 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 konzeptuellen 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.

de Kéisecker Mouvement Ecologique INFO

Imprimerie Linden s.à.r.l., Luxembourg