

"Loscht op muer

20 Visite mat Iddië fir eng nohalteg Entwécklung" vum 1. – 25. Juni 2008

Unter diesem Motto laden Mouvement Ecologique sowie seine Regionales und das OekoZentrum Lëtzebuerg herzlich ein zu 20 Aktivitäten, Veranstaltungen und zukunftsweisenden Projekten aus verschiedenen Bereichen:

1. **Ausbau vum Vëloswee Syrdall – Ubannung un dat nationalt Netz vun de Vëlosweeër**
Sonntag, 1. Juni 2008, Treffpunkt beim Bahnhof in Munsbach, Abfahrt um 10.10

2. **Ökologisch gebautes Wohnhaus mit Arztpraxen**
Mittwoch, 4. Juni 2008, Luxemburg/Clauses, 15.00 – 17.00 und 17.30 – 19.00

3. **Besichtigung der Bio-Bäckerei SCOTT**
Donnerstag, der 5. Juni 2008, Boulangerie-Pâtisserie Scott, Luxemburg 9.00 – 10.00

4. **Photovoltaikmodule „made in Luxembourg“**
Freitag, 6. Juni 2008, SolarWood Technologies S.A. Ecostart 2, rue du Commerce, L-3895 Foetz, 16.30 – 18.30

5. **Der Bio-Bauernhof „Heedhaff“**
Samstag, 7. Juni 2008, Heedhaff, Junglinster, 16.15 – 19.00

6. **Besichtigung von zwei ökologisch renovierten Häusern in Beaufort**
Samstag, 7. Juni 2008, Beaufort, 2 Besichtigungen jeweils von 15.00 – 16.30 und 17.00 – 18.30

7. **Velo-Entdeckungstour am Raum Kéizeng, Kärjeng a Péiteng**
Sonntag, 8. Juni 2008, Treffpunkt: Parkplatz Uewerkärjeng/Hautcharage beim Centre polyvalent, rue du X Septembre, 14.00 – 17.00

8. **Besichtigung eines ökologisch gebauten Privathauses in Bürden**
Montag, 9. Juni 2008, Bürden, 17.30 – 19.30

9. **Besuch auf dem Bio-Bauernhof: "Vu Geessen, Limousinskéi, Schwäin an Islandpäerd ..."**
Dienstag, 10. Juni 2008, Stegen, 17.00 – 19.30

10. **Besichtigung eines Niedrigenergiehauses in Eischen**
Donnerstag, 12. Juni 2008, Eischen, 18.00 – 20.00

11. **Wanderung – Erliewisbësch „Waal“**
Samstag, 14. Juni 2008, Hinter der Ausfahrt Dudelange-Centre führt der erste Feldweg links nach ca. 50 m zum Treffpunkt, 9.30 – 11.30

12. **Grenzerfahrungen: eine Fahrradtour für Groß und Klein**
Sonntag, 15. Juni 2008, Koerich, Parkplatz beim Gemeindehaus, 9.00 – 12.00

13. **Besichtigung eines Passivhauses in Mersch**
Dienstag, 17. Juni 2008, Mersch, Besichtigung ohne festen Termin zwischen 15.00 – 19.00

14. **Besichtigung eines ökologisch gebauten Privathauses mit Einliegerwohnung**
Mittwoch, 18. Juni 2008, Heisdorf, 17.30 – 20.00

15. **"Wéi eng Zukunft fir de Site vum Agrocenter: Néi Entwécklungschancen fir Miersch"**
Informationsveranstaltung mit Besichtigung
Donnerstag, 19. Juni 2008, Haupteingang Agrocenter Beringen/Mersch, Beginn 19.00

16. **Besichtigung der Toodlermillen: Camping, Heuhotel, Freizeitgestaltung und Bio-Bauernhof**
Donnerstag, 19. Juni 2008, Tadler, 17.00 – 20.00

17. **Néi Wunnformen zu Rëmeleng – Besichtigung eines modellhaften Siedlungsprojekts**
Donnerstag, 19. Juni 2008, Rumelange, "Quartier de la fonderie", 18.00 – 20.00

18. **Wanderung entlang des Naturschutzgebiets „Stengeforter Steekaulen“**
Sonntag, 22. Juni 2008, Naturschutzzentrum "Mirador", Steinfort, 9.00 – 12.00

19. **Mit dem Bagger in die Geschichtslosigkeit oder mit Phantasie in die Zukunft? Weimerskirch, Dommeldingen und Eich im Umbruch ... Wanderung**
Mittwoch, 25. Juni 2008, Treffen auf dem Parkplatz in Eich/Place Dargent, 18.00 – 20.30

Das detaillierte Programm erhielten Sie als Mitglied – Sie finden es aber auch auf unserer homepage www.oeko.lu.

Anmeldung und weitere Informationen:

Mouvement Ecologique
asbl OekoZentrum Lëtzebuerg,
6, rue Vauban,
L – 2663 Luxembourg

Tel.: 43 90 30-1
Fax: 43 90 30-43
meco@oeko.lu,

www.oeko.lu



Mouvement Ecologique beteiligt sich an weltweitem Bündnis für bessere Umwelt- und Sozialnormen bei ARCELOR-Mittal

Es war wohl eine der «eindrucksvollsten» Aktionen, die der Mouvement Ecologique rezent mit organisiert hat. Es ging darum sich aktiv am Aufbau einer internationalen Koalition zu beteiligen, die sich für Verbesserung der Auflagen der ARCELOR-MITTAL Werke weltweit sowohl auf sozialer als auch auf ökologischer Ebene einsetzt.

In der Tat gelang es Menschen und Organisationen aus den verschiedensten Regionen der Welt zusammenzubringen, um sich gemeinsam für ein solches übergreifendes Ziel gegenüber einem multinationalen Konzern einzusetzen.

Erste Aktion der Koalition war die Veröffentlichung einer Broschüre, in der die Lage in verschiedenen Ländern mit ARCELOR-MITTAL-Werken beschrieben wird. Diese Broschüre kann auf www.oeko.lu heruntergeladen, sie kann aber auch



gratis per Gréngen Telefon bestellt werden. Parallel fand eine Presseaktion gleichzeitig zur ARCELOR-Generalsversammlung statt. Dabei war es positiv, dass auf das Angebot von ARCELOR-Mittal hin noch am gleichem Tag eine Unterredung stattfand, an der auch Michel Wurth vom Verwaltungsrat des Stahlkonzerns teilnahm. ARCELOR-Mittal räumte ein, dass bei zahlreichen



Werken durchaus Verbesserungen notwendig seien. Man hätte sich nach der Fusion eine neue Betriebsphilosophie gegeben, in der die Elemente der nachhaltigen Entwicklung groß geschrieben werden sollen, insofern seien Optimierungen geplant.

Dabei war es aber auch für eine Luxemburger Umweltorganisation spannend, die Reaktionen der Vertreter von Organisationen anderer Länder kennen zu lernen. Wenn eine Vertreterin aus Indien anführt, diese Aussagen seien ja schön und gut, aber derzeit würde in Indien ein Werk geplant, durch welches Tausende Landwirte ihr Land verlieren würden, erhält die Debatte eine andere Dimension. Oder aber, wenn der



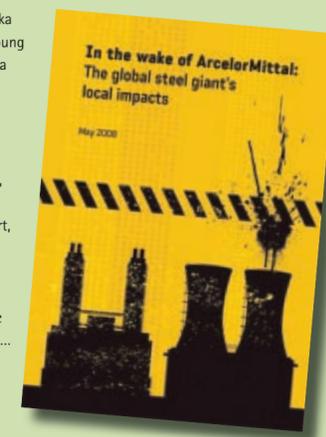
Vertreter aus Süd-Afrika moniert, in der Umgebung der Anlage in Südafrika sei Grund und Wasser erheblich verseucht, Menschen würden in ihrer Gesundheit stark gefährdet ... oder aber, wenn die Vertreterin aus Kasachstan anführt, im letzten Jahr seien 100 Menschen in den Kohlegruben getötet worden. Die Liste ließe sich weiter fortsetzen ...

Man darf gespannt sein, ob ARCELOR-Mittal tatsächlich bereit ist, diese unhaltbaren Situationen zu ändern. Als Testfall sehen zahlreiche Organisationen an, ob der Konzern endlich eine Reihe von Studien herausgibt, die bis dato geheim gehalten werden, wie z.B. eine Umweltbelastungsstudie in Südafrika. Ein entsprechendes Schreiben wurde gemeinsam an ARCELOR-Mittal geschickt.

Der Mouvement Ecologique wird diese Aktionen auch weiterhin aktiv begleiten, als Luxemburger Organisation kommt uns eine zentrale Rolle am Sitz der ARCELOR-MITTAL-Gruppe zu. Diese Aktionen kosten Geld : Wollen Sie sie unterstützen, dann können Sie dies tun mit einer Spende auf die Stiftung Öko-Fonds mit dem Vermerk : Internationales. Spendenkonto CCPL IBAN LU96 1111 0734 1886 0000.

Danke schön im Voraus !

Weitere Infos zur Situation in Luxemburg: siehe Seite 7!



2. Verkehrskonferenz der Großregion: Nach wie vor keine eigentliche Trendwende in Sicht – wo bleibt die Zukunftsvision?



Am vergangenen 19. Mai fand eine vom Wirtschafts- und Sozialausschuss der Großregion organisierte Verkehrskonferenz statt. Nach Ansicht des Mouvement Ecologique ist das Ergebnis dieser Veranstaltung als „mager“, bzw. als äußerst problematisch zu bezeichnen.

Obschon theoretisch der Öffentliche Transport sowie die Transport-Infrastrukturen allgemein im Mittelpunkt dieser großregionalen Konferenz stehen sollten, war in der Tat bei zahlreichen der kurzen Stellungnahmen der politischen Vertreter der Länder, Regionen und Départements vor allem die Dominanz von Straßenausbauprojekten erschreckend. So forderte beispielsweise der Vizepräsident des Generalrats der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens schlug sogar seinerseits die Anbindung Luxemburgs über

die Nordautobahn Luxemburg/Flughafen-Weiswampach (!) an das belgische Autobahnnetz bei St. Vith vor.

Ansonsten zeichneten sich die einzelnen Vorträge durch ein allzu pragmatisch geprägtes Denken aus und ließen somit in erschreckender Weise zukunftsorientiertes Konzeptdenken und dringende Visionen für angemessene Gesamtlösungen innerhalb der Großregion völlig vermissen. Vielmehr beschränkten sich die Redner auf die Beschreibung inzwischen realisierter Einzelprojekte sowie die Vorstellung angedachter und bereits seit längerem bekannter Teillösungen.

Obwohl bei einigen der später stattgefundenen Workshops teilweise sehr gute Arbeit geleistet wurde, kommt man nicht umhin festzustellen, dass das Meiste was gesagt wurde keine Neuerfindungen sind und bereits bei der ersten Verkehrskonferenz diskutiert worden war. Die Frage, warum denn dies alles nicht wenigstens ansatzweise schon umgesetzt wurde, schwebte unausgesprochen im Raum.

Angesichts dieser ernüchternden Feststellungen fällt es einem sehr schwer an ein richtungweisendes Planen und gemeinschaftliches Vorgehen innerhalb der Großregion zu glauben. Doch gerade dies wäre dringend angebracht, um die sich seit Jahren ausweitende Transport- und Verkehrsmisere endlich mit der nötigen Weitsicht aus der Sackgasse zu führen. Obschon die permanent anwachsenden Mobilitätsprobleme längstens erkannt wurden, ja sogar in ihrer Intensität mittel- bis langfristig weiterhin zunehmen werden, sucht man jedoch allzu pragmatisch und in viel zu kleinen Schritten nach entsprechenden Lösungen.

Wiederholt wurde während der Konferenz darauf hingewiesen, dass lediglich 7% der Grenzgänger den Öffentlichen Transport benutzen würden. Daraus nun zu schlussfolgern, es würden also

immerhin 93% das Auto benutzen, folglich müsste man auch weiterhin zugunsten des Individualverkehrs intensiv in neue Straßeninfrastrukturen investieren – so wie dies z.T. der Fall war –, grenzt wohl deutlich an pure Perversität! Symptomatisch in diesem Zusammenhang dann wohl auch die Ausdruckweise des Direktors der luxemburgischen Straßenbauverwaltung. Aufgrund der IVL-Planungen wurden eine Reihe von Straßenbauprojekten, die von seiner Verwaltung vorgeschlagen worden waren gestrichen, Tatsache, die seinerseits regelrecht bedauert wurde. Zitat: „certains projets routiers ont été sacrifiés...“. Verdeutlicht wurde bei dieser Gelegenheit ebenfalls, dass Luxemburg weiterhin aus nationalen Gründen das Wachstumsziel verfolgt – jedoch von der Großregion die Lösungen für die dadurch zusätzlich entstehenden Mobilitätsprobleme erwartet. Eine dem IVL-Grundgedanken entsprechende Dezentralisierung der Wirtschaft innerhalb der Großregion wird schlichtweg ausgeklammert.

Lediglich als positiv zu vermerken war der schließlich von Transportminister Lux formulierte Vorschlag im Frühjahr 2009 ein ÖPNV-Fahrgastforum zu organisieren, um die Kundenwünsche und -ideen verstärkt mit in Betracht zu ziehen, ein Wunsch, den der Mouvement Ecologique bereits deslängeren geäußert hat.

Schlussfolgernd stellt der Mouvement Ecologique fest, dass die 2. Transportkonferenz der Großregion leider als eine Veranstaltung der verpassten Chancen gewertet werden muss.

Umso bedeutender wäre es, statt symbolischer Staatsakte oder großorganisierter Konferenzen gemeinsame politische Prioritäten in der Wirtschafts- und Transportpolitik zu erstellen. Diese müssen, nach Ansicht des Mouvement Ecologique, eine deutliche Priorität auf dezentrale Wirtschaftsstrukturen in der Großregion und einen optimalen Ausbau des öffentlichen Transportes setzen.

Auszüge aus der gemeinsamen Stellungnahme der Koalition

Dead workers, stinking pollution and forced evictions: New report highlights ArcelorMittal's global trail of destruction, Luxembourg, 13 May 2008

A newly-formed coalition of environmental and community groups – Global Action on ArcelorMittal – released a report showing how local residents and workers around the world pay the price of ArcelorMittal's success. The report contains nine case studies detailing ArcelorMittal's legacy of pollution, environmental damage, health impacts and poor worker safety.

In the report the coalition demands that:

– ArcelorMittal implements environmental and health action plans in consultation with residents adjacent to the plants and plant workers in a democratic manner;

– Governments should not give ArcelorMittal perverse tax breaks or allow it to dispossess people from their land; and

– Public financial institutions should not support polluting industry such as ArcelorMittal, which has extensive resources of its own. [3]

The success of the company has coincided with the exploitation of weaker national laws and political wrangling, and the pollution and health and safety problems experienced by

neighbours and workers at ArcelorMittal plants are more than occasional blips.

Rather, they represent the logical conclusion of the company's strategy of buying old, heavily polluting steel mills in places like Kazakhstan, the Czech Republic, Ukraine, South Africa and the USA, and implementing large production and cost-cutting targets.

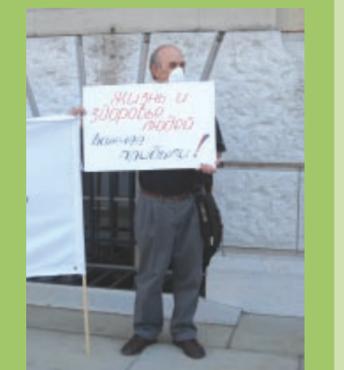
Samson Mokoena, who lived adjacent to the ArcelorMittal plant in South Africa, represents the Vaal Environmental Justice Alliance, a coalition of community, religious and labour groups calling on ArcelorMittal to clean up its water and air pollution in South Africa. He said: "Buying cheap apartheid created state industry and making huge profits from it does not absolve one from dealing with its historic pollution, which led to the relocation of people in a democratic South Africa."

Jan Srytr, of GARDE – Environmental Law Service, a Czech NGO, said: "In the Czech Republic the level of arsenic, dust and polycyclic aromatic hydrocarbons near the ArcelorMittal steelmill is seven times higher than allowed by Czech legislation, making the region's air among the most heavily polluted in the EU. We sued the company last month on behalf of local residents and are planning to launch more suits."

In India, ArcelorMittal is planning to build two giant plants on indigenous lands, destroying the livelihoods of local communities who are already poor and have no political voice to defend themselves. Even though ArcelorMittal's CEO and largest shareholder, Lakshmi Mittal, is the fourth richest person in the world, worth an estimated USD 45 billion, the company has been supported with no less than ten public loans from the European Bank for Reconstruction and Development and the International Finance Corporation in the last ten years. Together these public loans have totalled around USD 692 million.

Dana Sadykova, of Eco Museum, Kazakhstan, said: "Public money is meant to ensure that society collectively benefits from development projects and investment, but investing in ArcelorMittal just condones the activities of a company that has been responsible for over 100 miners dying in accidents during the last five years in Kazakhstan. The investments are supposed to bring environmental and health and safety improvements, but the results on the ground just aren't good enough. It is vitally important that senior international management take responsibility for improving the local conditions."

Members of Global Action on ArcelorMittal will present this set of demands to their governments, the international financial institutions and ArcelorMittal, and step up their efforts to hold the company accountable on the local level.



Brisante PTV-Studie: Mobilitäts- und Landesplanung vor gewaltigen Herausforderungen

Angesichts der Tatsache, dass

- die Stadt Luxemburg, das Transport- und das Bautenministerium letzte Woche die definitive Trasse der modernen Stadtbahn vorgelegt haben;

- die Diskussionen rund um die Mobilitätsplanung im Bereich des Süd-Westens der Stadt Luxemburg (Gemeinden Luxemburg, Bartringen, Strassen, Leudelingen, Hesperingen) sich fortentwickelt haben und

- in dieser Woche in der Abgeordneten-kammer die Aktualisierung der IVL-Daten vorgelegt werden soll,

hatte der Mouvement Ecologique eine grundsätzliche Stellungnahme zu aktuellen Erkenntnissen und Entwicklungen der Mobilitätsgestaltung in Luxemburg veröffentlicht. An dieser Stelle sei nicht die integrale Stellungnahme veröffentlicht (welche auch detailliertere Vorschläge enthält). Sie kann wie immer gratis bestellt werden (Tel. 439030-1) oder auf der Homepage www.oeko.lu eingesehen werden.

... Realität und Zahlenmaterial zeigen auf: weitergehender Paradigmenwechsel in der Mobilitätspolitik ist unumgänglich!

Es besteht – trotz aller Anstrengungen, die auf der Ebene diverser Akteure u.a. der zuständigen Ministerien getroffen werden (und welche durchaus lobenswert sind) sowie einer Reihe von Projekten, wie jenes der Stadtbahn – ein gravierendes Auseinanderklaffen zwischen den Anforderern und der Wirklichkeit.

Wie problematisch die Situation ist, erlebt wohl jeder Einzelne in seiner täglichen Mobilität. Doch auch fachliche und politische Analysen zeigen ein deutliches Bild:

1. IVL-Konzept: Prognosen von der Realität überholt

Es wurde in den vergangenen Monaten mehrfach auch von den zuständigen politischen Akteuren hervorgehoben: Die im IVL prognostizierten Entwicklungen sind längstens überholt – sowohl der Pendlerverkehr als auch der Wohnungsbedarf sind weitaus stärker gestiegen, als je im IVL-Konzept erwartet wurde. Gerade deshalb auch legt ja nun der Innenminister diese Woche der Abgeordnetenkammer aktualisierte Daten auf den Tisch (endlich...).

Das ändert sicherlich nichts an der Richtigkeit der Prinzipien selbst des IVL-Konzeptes, u.a. der dringend notwendigen Abstimmung zwischen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung, der Entwicklung von dezentralen Polen... trotzdem gilt es sich diesen neuen Fakten zu stellen.

(...) Die Zahlen, die dem Mouvement Ecologique gemäß der sogenannten PTV-Studie aus dem Südwesten der Stadt Luxemburg vorliegen (siehe Kapitel 2) belegen diese ungebremste Wachstumsdynamik. Ging das IVL für das Jahr 2020 noch von 511.000 bzw. 561.000 Einwohnern aus (Pendler- bzw. Einwohner-szenario), so prognostiziert die PTV-Studie für 2030 sogar 650.000 Einwohner! Ebenso bedeutend die Entwicklung auf der Ebene der Grenzpendler: das IVL geht von 168.000 bzw. 136.000 Grenzpendlern im Jahre 2020 aus (Pendler- bzw. Einwohner-szenario) – PTV für das Jahr 2030 von 254.000 (!), das entspricht einer Steigerung von fast 100% gegenüber dem Stand von 2007!

Die PTV-Studie rieht eine deutliche Sprache: bei der Wachstumsdynamik in welcher Luxemburg steckt reichen alle bisher geplanten Maßnahmen nicht aus, um den Verkehrskollaps zu verhindern

Am Beispiel Südwesten der Stadt Luxemburg:

Prognosen der Entwicklung bis 2030 zeigen Unzulänglichkeit der aktuellen Politik auf

Am 27. Juni 2005 unterschrieben die Stadt Luxemburg, die Gemeinden Batringen, Hesperingen, Leudelingen und Strassen sowie das Innenministerium eine Konvention im Hinblick auf eine koordinierte und integrative Entwicklung des Südwestens der Stadt Luxemburg, dies aufgrund der IVL-Vorgaben.

Das „comité politique“, bestehend aus Vertretern von Gemeinden und Staat, hat im Rahmen dieser Zusammenarbeit u.a. neben einer Studie über Parkraum-Management, auch eine Simulation des Verkehrsaufkommens in Zusammenhang mit der potentiellen Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in Auftrag gegeben (Quelle: Internet-Seite des Innen- und Landesplanungsministeriums).

Am 26. Mai fand – nach Informationen, die der Mouvement Ecologique seitens Gemeindeverantwortlicher erhielt – eine Sitzung dieses „comité politique“ statt, im Rahmen derer ein Zwischenbericht der bisherigen Arbeiten des Ingenieurbüros PTV vorgestellt wurde. Diese Sitzung fand in Anwesenheit der VertreterInnen der betroffenen Schöffenräte sowie der Minister Wiseler und Halsdorf statt, scheinbar – für Außenstehende schwer nachvollziehbar – ohne den Transportminister.

Aufgrund der dem Mouvement Ecologique zur Verfügung stehenden (jedoch inkompletten) Informationen, können folgende wichtige Erkenntnisse aus dieser bis jetzt noch nicht veröffentlichten Studie abgeleitet werden:

PTV prognostiziert eine erhebliche Zunahme der Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze für das Jahr 2030 und einen entsprechenden Einfluss auf die Mobilität

Entwicklung der Einwohnerzahl	2007	2030	Entwicklung
Stadt Luxemburg	86.000	160.700	+87%
Randgemeinden	26.800	78.200	+192%
Grand-Duché de Luxembourg	478.400	650.200	+36%
Arbeitsplätze	2007	2030	Entwicklung
Stadt Luxemburg	135.900	213.100	+57%
Randgemeinden	24.100	77.400	+221%
Grand-Duché de Luxembourg	337.300	565.300	+68%
Grenzpendler	2007	2030	Entwicklung
Stadt Luxemburg	46.000	83.000	+80%
Randgemeinden	11.000	40.000	+263%
Grand-Duché de Luxembourg	131.000	254.000	+94%



Aufgrund dieser Daten wurde die Mobilitätsentwicklung simuliert. Dabei wurden als Basis der Berechnungen auf der Ebene der Verkehrsinfrastrukturen u.a. die Verwirklichung aller derzeitigen geplanten Straßenverbindungen im Südwesten (darunter auch eine Erweiterung des „contournement“ auf 2 x 3 Spuren) einbezogen, wie auch eine neue Eisenbahnlinie zwischen Luxemburg und Esch/Alzette, zwischen Hamm, Findel und aktueller Luxexpo, zwischen Luxemburg und Bettemburg, die Zweigleisigkeit zwischen Petingen und Luxemburg sowie die Verwirklichung der Peripherie-Bahnhöfe Howald, Luxexpo, Cessingen und Dommel-dingen. Auch der Bau der ersten Phase des städtischen Trams wurde berücksichtigt. Des Weiteren wurden Restrukturierungen auf der Ebene der städtischen bzw. der RGTR-Busse sowie die Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Stadt Luxemburg in die Simulation mit einbezogen.



Bisherige Planungen auf der Ebene des öffentlichen Transportes reichen nicht aus!

Die Autoren der Studie kommen, den Informationen des Mouvement Ecologique zufolge, auf Prognosen, die nachdenklich stimmen.

Bekanntlich hat das IVL als landesweites Ziel ein Modal split, also einen Anteil des öffentlichen Verkehrs von 25% gesetzt. Auf der Ebene der Stadt Luxemburg hingegen werden 40%, in den Gemeinden des Südwestens 30 % angestrebt.

Dem beschlossenen städtischen Tram werden rund 50.000 Fahrgäste / Tag zugerechnet. Zwischen 2007 und 2030 erhöht sich die Anzahl der Fahrgäste der Eisenbahn beträchtlich, so z.B. zwischen Thionville und Grenze von 15.200 auf 39.000 / Tag, auch die Peripherie-Bahnhöfe werden entsprechend ausgelastet.

Die Prognosen gehen davon aus, dass sich trotz aller angeführter Infrastrukturprojekte der aktuelle modal split (2007) bis zum Jahre 2030 wie folgt entwickeln würde:

- auf Landesebene von 12,8 % auf 15,8%

- in der Stadt Luxemburg von 23,5 % auf 27,1 %

- in den Randgemeinden des Südwestens von 11,9 % auf 13,8%

dies im Falle wo kein Parkraummanagement erfolgt. Erfolgt ein solches Management, so könnte sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs um wenigstens 5 % erhöhen.

Das heisst im Klartext: die bis dato geplanten Maßnahmen reichen nicht aus, um das angestrebte landesweite Ziel des Modal split von 25% zu erreichen!



Ja zur definitiven Trasse der modernen Stadtbahn!

Angesichts der angeführten Argumente liegt auf der Hand, dass die Stadtbahn zwar ein zentrales und unabdingbares Glied in der Mobilitätsplanung von morgen ist, jedoch nur ein Puzzle-Stück im Hinblick auf eine zukunftsorientierte Mobilitätsplanung von morgen.

Der Mouvement Ecologique begrüßt mit Nachdruck, dass

- endlich ein weitgehender parteiübergreifender politischer Konsens besteht;

- ein Großteil der Bevölkerung – trotz allem Hin und Her – hinter dem Projekt der modernen Stadtbahn steht, so wie dies im Übrigen in den letzten 15 Jahren stets der Fall war (!).

Insofern müssten die Chancen einer zügigeren Umsetzung gegeben sein.

Gleichzeitig unterstützt der Mouvement Ecologique die rezent veröffentlichte definitive Trassenführung der modernen Stadtbahn durch die „Avenue de la Liberté“. Diese Variantenführung bietet auch nach Durchsicht der vorliegenden Analysen die größten Potenziale sowie urbanistischen und verkehrspolitischen Vorteile (Einziehungsgebiet von 10.000 Fahrgästen gegenüber von 5.700 bei der „Avenue de la Gare“ u.a.m.). Die Renovierung des „Pont Adolphe“ muss denkmalgeschützerischen Kriterien entsprechen.

Vor einem Kollaps des Individualverkehrs

Was die Kapazität der Straßeninfrastrukturen anbelangt um das erhöhte Verkehrsvolumen aufzufangen, so würden laut der PTV-Studie die Grenzen der Belastungsfähigkeit erreicht bzw. überschritten.

Als Beispiele dafür werden genannt: Die Belastung der Arlonerstraße würde von derzeit 25.000 Wagen/Tag auf 36.000 steigen, diejenige der N5 von 28.000 auf 42.000, der geplante Bd de Merl würde im Jahre 2030 31.000 Fahrzeuge pro Tag aufnehmen.

PTV zeigt ganz einfach auf: der Bau neuer Straßen ist keine Lösung für die Verkehrsproblematik, weit gefehlt!

Die Schlußfolgerungen der PTV-Studie

Den Investitionen in den öffentlichen Verkehr, welche derzeit getätigt und geplant werden, sei es zu verdanken, dass eine beträchtliche Zunahme der Nutzer des öffentlichen Transportes überhaupt bis 2030 möglich wird und kein totaler Zusammenbruch des Transportnetzes erfolgt.

Dennoch sei die Verkehrssituation im Jahre 2030 äußerst problematisch, da trotz dieser Investitionen, bei der erwähnten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, eine noch bei weitem ungenügende Erhöhung des Modal split erfolge – die noch weit unter dem gesteckten Ziel von 25% liegen würde.

So wird in der PTV-Studie deutlich für weitere konsequente Investitionen in schnelle und performantere öffentliche Verkehrsmittel plaidiert. Dabei müssten im Besonderen größere Transportkapazitäten vorgesehen werden, so u.a. eine Verlängerung der Tramlinie in die Peripherie der Stadt Luxemburg sowie zusätzlich die Schaffung eines RER-Systems zwischen der Stadt Luxemburg und der Peripherie.

Die PTV-Studie ist somit zweifellos von einer hohen politischen Brisanz und zeigt den akuten Handlungsbedarf und den notwendigen Paradigmenwechsel auf.

Die Forderungen des Mouvement Ecologique:

- Welche Zukunftsentwicklung für Luxemburg: diese Grundfrage muss konkret angegangen werden! : Die Frage muss gestellt werden, ob das derzeit angestrebte Wachstum an Wirtschaftsleistung und der damit verbundenen Bevölkerungsentwicklung tatsächlich in der Form wünschenswert ist

- Endlich eine Trendwende in der grenzüberschreitenden Landes- und Mobilitätsplanung gewährleisten!

- Statt isolierter Projekte: Eine den Anforderungen gerecht werdende integrierte Landes- und Mobilitätsplanung

(...) Der Mouvement Ecologique erwartet deshalb, dass – die Vorgehensweise der PTV-Studie im Südwesten des Landes auf nationaler Ebene fortgeführt wird; – umgehend der Entwurf des sektoriellen Planes „öffentlicher Transport“ dargelegt und in diesem Prioritäten genannt werden;

- die sektoriellen Pläne „Aktivitätszonen“ und „Wohnungsbau“ den Mobilitätsaspekten unbedingt Rechnung tragen müssen;
- ein öffentlicher Diskurs – auf nationaler Ebene, jedoch auch auf regionaler Ebene – über die weiteren Prioritäten erfolgt. Dieser Diskurs muss – wie vorhin angesprochen – auch über die Grenzen hinaus erfolgen. Eine Begrenzung des sektoriellen Planes – wie beim IVL-Konzept – auf den rein nationalen Rahmen ist nicht genügend.

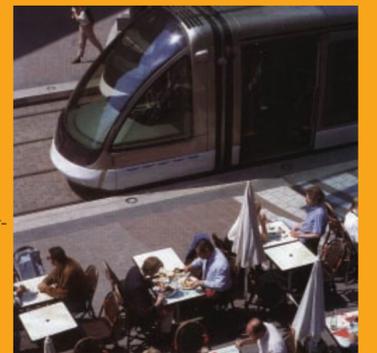
- Gemeindeübergreifende Zusammenarbeit fördern in Abstimmung mit der Landesplanung

- Zeitgemäße Strukturen für eine integrierte Mobilitätsplanung – „Et geet alles vill ze vill lues“

Die administrativen und technischen Strukturen der Transportpolitik sind in ihrer aktuellen Struktur den gewaltigen Herausforderungen, vor denen Luxemburg steht, – sowohl auf der Planungs- als auch auf der Umsetzungsebene – erwiesenermaßen nicht gewachsen. Alle nur möglichen Maßnahmen müssen getroffen werden, um eine drastische Beschleunigung der Planungen und der Umsetzungsarbeiten zu gewährleisten.

Der Mouvement Ecologique setzt sich vor allem ein für die Erhöhung des Stellenwertes der Landesplanung und die Schaffung eines „Ministère de l'urbanisme, du développement rural et du logement“ sowie die Schaffung eines einheitlichen Transportministeriums ein, das verantwortlich steht für die Mobilitätsplanung (sowohl im Bereich öffentlicher Transport, wie auch Individualverkehr) und auch über die erforderliche Personaldecke verfügt.

Ebenso können der Verkehrsverbund und die Mobilitätszentrale mit den ihnen heute zur Verfügung stehenden Mitteln nur einen Teil der ihnen obliegenden und wichtigen Aufgaben übernehmen – eine Stärkung dieser Strukturen drängt sich auf.



Der Mouvement Ecologique ist zudem überzeugt, dass sich – wie schon in dem 1. Projekt von 1992 angedacht – eine Ausweitung der Stadtbahn in die Peripherie als unerlässlich erweisen wird.

Der Mouvement Ecologique hätte zwar erwartet, dass noch in dieser Legislaturperiode die ersten Tram-Schienen verlegt worden wären. Immerhin wurde der Vorschlag für den Bau (und die Trassenführung...) einer modernen Stadtbahn von Mouvement Ecologique und Tram asbl – finanziert von der Stiftung Oeko-Fonds – im Jahre 1992, also vor 16 Jahren auf den Tisch gelegt.

Insofern ist es für den Mouvement Ecologique durchaus frustrierend, dass bestenfalls noch das Gesetzesprojekt für den Bau der Stadtbahn deponiert werden soll. Angesichts des enormen Handlungsdrucks müsste das Gesetzesprojekt noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden und ebenfalls die Gesetzesprojekte zu den Peripheriebahnhöfen deponiert werden.

