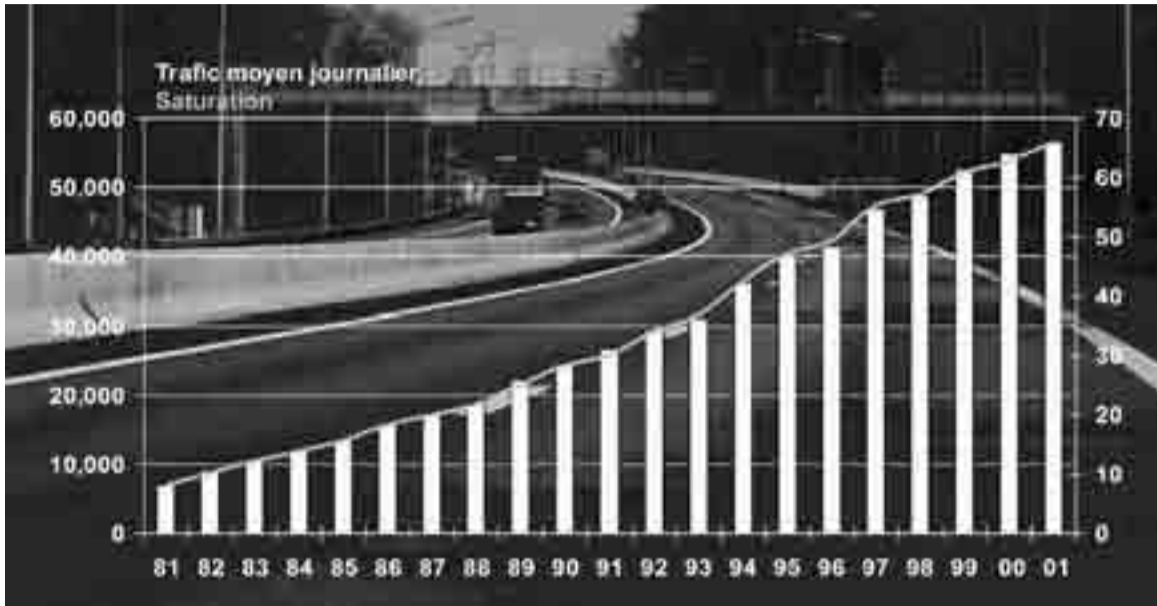


LANDESPLANUNG

Planfall oder Reinfeld?



Zwanzig Jahre Verkehrsentwicklung in Luxemburg: Die durchschnittlichen täglichen Autobahnfahrten - immer hart an der Sättigungsgrenze. (Grafik: Ministère des Travaux Publics)

Mit dem "Integrierten Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept" sollen gleich sechs Ministerien in wenigen Monaten das nachholen, was jahrzehntelang verschlafen wurde.

Ganze 16 bis 18 Monate gibt sich die schwarz-blaue Regierung Zeit, um ein "Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept" (IVL) auszuarbeiten. Diese Studie, mit der ein Konsortium deutscher Planungsbüros beauftragt wurde, soll es erlauben, Grundlagen und Handlungsempfehlungen für zwei richtungweisende Planungen zu erarbeiten: den "plan sectoriel transport" und den "plan sectoriel logement". Damit zeichnet sich ein Szenario ab, das wir so ähnlich von der Vorgängerregierung her kennen. Die hatte 1999, nur wenige Wochen vor dem Ende der Legislaturperiode, ihr Landesplanungsgesetz von der Abgeordnetenkammer verabschieden lassen. Das IVL wird ebenfalls nur knapp vor dem nächsten Urnengang vorliegen und somit als Steilvorlage für das nächste Regierungsteam erhalten müssen. Auch diese Regierung schafft es also nicht, Vorhaben im Planungsbereich "in einem Guss" bis hin zur politischen Umsetzung durchzuführen.

Das IVL wurde seitens der Regierung aufgrund eines Zwischenberichtes der Arbeitsgruppe "mobilité" beschlossen. Dieses interministerielle Gremium war Ende 2000 unter Federführung des Bautenministeriums

eingesetzt worden, um auf "pragmatische Art und Weise" ein Konzept für eine "nachhaltige" Entwicklung im Verkehrs- und Wohnungsbereich zu ermöglichen.

Pragmatisch ...

Ihr Zwischenbericht, Ende Januar von der Regierung angenommen, ist denn auch als eine Art Gebrauchsanweisung für verschiedene Vorhaben zu verstehen. Da erst jetzt ein Konzept erarbeitet werden soll, wie in Zukunft Landes-, Verkehrs- und Wohnungsbauplanung untereinander besser koordiniert werden können, ergibt sich ein dringendes Problem: Was soll mit den zahlreichen bereits beschlossenen, geplanten oder gar in Ausführung befindlichen Vorhaben insbesondere im Straßenbau passieren?

Der Bericht listet sämtliche bestehende Planungen auf und teilt sie in drei Kategorien: "Basisfall", "Basisfall+" und "Planfall".

Die erste Kategorie umfasst jene Projekte, die faktisch als unumgänglich eingestuft werden. Dazu gehören etwa die noch nicht realisierten Teilschnitte der Nordstraße oder aber verschiedene fest versprochene Umgehungsstraßen wie jene von Bridel oder Sandweiler.

Unter "Basisfall+" werden weniger "dringliche", aber bereits diskutierte Projekte aufgelistet. Während die unter "Planfall" abgehandelten Maßnahmen erst nach Vorlegen des IVL konkretisiert - oder gegebenenfalls abgelehnt - werden sollen.

Auch wenn die Bautenministerin auf Rückfrage beteuert, dass sämtliche Vorentscheidungen unter Umständen zurückgenommen werden können, so unterstellte der Mouvement Ecologique bereits vor Veröffentlichung des Zwischenberichtes, dass die "Basisfall"-Projekte aus der Sicht der Regierung wohl als "definitiv beschlossen" eingestuft werden.

Dass dabei von der Regierung vorgeschobene Argument der Dringlichkeit beweist, dass die jetzt in Auftrag gegebene Studie viel zu spät erfolgt. Die AutorInnen des Zwischenberichtes sind sich des Widerspruchs zwischen Anspruch und Wirklichkeit durchaus bewusst: Es könnte durchaus sein, dass das IVL

im Nachhinein eine bestimmte Planung als überflüssig bewertet. Um eine solche Maßnahme dennoch zu rechtfertigen, werden sie als "indispensable pour garantir la fonctionnalité du maillage existant du réseau routier à un endroit donné" eingestuft. Im Klartext: Lokale Interessen werden trotz hochtrabender Erklärungen der Landesplanung untergeordnet.

Eigentlich müsste die Regierung mit der Moratoriumspolitik, die ihre beiden ersten Jahre kennzeichnete, weiterfahren. Nur so ließe sich das Risiko von Fehlentscheidungen vermindern - freilich um den Preis eines noch höheren Zeitverlustes.

... kosmetisch

Die Konzeptstudie zum IVL, so wie sie unter der Leitung des Karlsruher Verkehrsexperten Hartmut Topp ausgearbeitet wurde, will zweierlei: Ausgehend von bestehender Infrastruktur aufzeigen, wo es Entwicklungspotentiale im Bereich Wohnungsbau, Industrie- und Gewerbeansiedlung oder aber auch bei den Freizeitangeboten gibt. Erst nach einer Aufstellung der so zu erschließenden Flächen soll über zusätzliche Infrastrukturen sowohl im Bereich Straßenbau als auch hinsichtlich von Schienenverbindungen nachgedacht werden.

Topp wertet das IVL gerade aus diesem Grunde als innovatives Konzept, für das es nur wenige Beispiele im Ausland gibt. Die Erkenntnis, dass eher Verkehrsinfrastrukturen die Entwicklungen im Bereich Landesplanung bestimmen als umgekehrt, werde bislang nur von Wenigen so akzeptiert. Eine ungebremste Fortschreibung der beschlossenen Infrastrukturmaßnahmen, ist demnach mit einem ernst gemeinten IVL unvereinbar.

Den Méco stört neben dieser Politik vollendeter Tatsachen im Bereich Straßenbau allerdings auch, dass eine solch großzügige Auslegung für die Eisenbahn und andere öffentliche Verkehrsinfrastrukturen nicht gilt. Alles was in diesem Bereich aufgelistet wird, ist hinlänglich bekannt. Dafür fällt auf, dass es weiterführende "Planfälle" für den Schienenverkehr nicht zu geben scheint: Eine Anbindung an das saarländische Eisenbahnnetz oder eine Schienenverbindung durch die Hauptstadt wird in der Studienvorgabe nicht mal erwähnt.

Noch radikaler in ihrer Kritik sind die Grünen, die im IVL lediglich einen "kosmetischen Versuch" sehen, um zu verschleiern, dass "die meisten geplanten Straßenbauprojekte dennoch realisiert werden und der Ausbau des öffentlichen Transports sich weiterhin allein auf unvernetzte langfristige Großprojekte beschränkt".

Auch wer diese Kritik nicht in vollem Umfang mitträgt und im IVL durchaus brauchbare Ansätze erkennt, sieht sich mit der Frage konfrontiert, ob dieses Instrument nicht zum falschen - sprich verspäteten - Zeitpunkt zum Einsatz kommt.

Richard Graf

Für den Frieden marschieren

Die "Friedensinitiative" will offenbar alte Bräuche wiederbeleben und ruft am kommenden Samstag, den 30. März um 15 Uhr, zum Ostermarsch auf. Getroffen wird sich unter dem Motto "Für Abrüstung - Für einen gerechten Frieden zwischen Israel und Palästina" an der "Gëlle Fra" in der Hauptstadt. Unterstützt wird die Demonstration unter anderem von Déi Gréng, déi Lénk und der Kommunistischen Partei Luxemburgs. Sie fordern ihre Mitglieder und SympathisantInnen auf, sich am Marsch zu beteiligen.

Ausgeblieben ist die offizielle Unterstützung der LSAP. Dan Kersch, selber an der neuen Friedensinitiative beteiligt, begründete die Zurückhaltung seiner Partei mit "Zeitmangel". Die Anfrage der OrganisatorInnen nach Unterstützung habe die Partei erst am Montag per Email erreicht - zu spät, um eine gemeinsame Parteiposition zu erarbeiten, so Kersch. Der Sozialist geht jedoch davon aus, dass die LSAP grundsätzlich den Friedensmarsch mittragen könne und begründete dies mit inhaltlichen Übereinstimmungen zwischen Aufruf der "Friedensinitiative" und der auf dem Kongress vom 17. März verabschiedeten Resolution in Sachen Nahost-Konflikt.

PS: In Saarbrücken ist ebenfalls ein Ostermarsch geplant. Nähere Infos unter www.AGF-Trier.de

Unberechenbare Gentechnik

Pollen fliegen in der Regel ziemlich frei in der Gegend herum. Sie davon abzuhalten, ist schwer. Was passiert, wenn sich Pollen von genetisch veränderten Pflanzen herumtreiben, ist bislang zu wenig erforscht. Zu diesem Schluss kam eine Studie des Europäischen Umweltbüros, die Anfang der Woche veröffentlicht wurde. Untersucht wurden Ölrapen, Zuckerrüben, Kartoffeln, Mais, Weizen und Gerste. Bei keiner dieser Pflanzen konnte der Pollenflug vollständig kontrolliert werden. Zwar könne das Risiko eines Gentransfers durch Isolationsmaßnahmen begrenzt werden, so das Fazit der Studie. Die Wirksamkeit von biologischen oder physischen Barrieren müsse jedoch weiter untersucht werden.

Auch in Bezug auf einen möglichen Gentransfer mit Wildspezies gibt es Forschungsbedarf. Künftige Verordnungen über die Freisetzung von Gentechnik-Pflanzen müssten auf solide wissenschaftliche Erkenntnisse über das Verhalten und die Ökologie von solchen Pflanzen und ihren wilden Verwandten basieren, heißt es in der Studie. Näheres unter www.eea.eu.int

Tropenholz in Hesperingen

Die Gemeinde Hesperingen wolle beim Bauprojekt "Parc auf Schalken Gründchen" auf Teakholz zurückgreifen, hatte Greenpeace vor zwei Wochen der Presse mitgeteilt. In den Ausschreibungsunterlagen finde sich kein Hinweis, dass dabei FSC-zertifiziertes Holz verwendet werden solle, so Greenpeace weiter. FSC steht für "Forest Stewardship Council" - eine NGO, die sich weltweit für eine umweltgerechte und sozialverträgliche Bewirtschaftung der Wälder einsetzt.

Prompt richtete das mit dem Projekt beauftragte Architektenbüro einen Brief an Greenpeace, in dem es versicherte, man ziehe auch die Verwendung von einer europäischen Holzart in Betracht. Ursprünglich sei auch nicht Teakholz vorgesehen gewesen, sondern Iroko, ein afrikanisches Holz. In jedem Fall wolle man ein FSC-Label verlangen. "Das Problem ist, dass es nach unseren Informationen kein FSC-Iroko gibt", so Roger Spautz von Greenpeace gegenüber der woxx. Überhaupt gebe es in Afrika sehr wenig FSC-Holzarten. Er begrüße allerdings, dass neben dem Tropenholz eine europäische, zertifizierte Holzart in Betracht gezogen werde. Dies habe man dem Architektenbüro auch geschrieben, eine Antwort betreffend die endgültige Produktwahl liege bisher noch nicht vor.

