

CITIZEN

AUSBAU DER A3

Symbol für eine falsche Mobilitäts-politik

Mouvement Écologique

Der Mouvement Écologique stellt sich gegen den Ausbau der Autobahn A3, weil dieser verkehrspolitisch ein falsches Signal sendet und mittelfristig keine wirkliche Lösung darstellt.

Neue Straßen ziehen neuen Verkehr an und erbringen keine Verbesserung der Mobilitätssituation. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die Regierung uns das alte Projekt nun mit leicht abgeänderten Argumenten schmackhaft machen will: Ständen früher verkehrspolitische Begründungen im Mittelpunkt, so sind es nun „sicherheitstechnische“. Auch wenn nicht bestritten werden kann, dass an Teilabschnitten der Strecke die Sicherheit verbessert werden muss, so ist doch klar: Mit dem geplanten Ausbau der A3 zwischen der französischen Grenze und dem Gaspericher Kreuz



wird wieder ein Teil der verfehlten Mobilitätsplanung der vergangenen Jahre Realität. Diese Entscheidung ist ein weiterer Schritt in eine verkehrspolitische Sackgasse führt.

Rechtfertigen Sicherheitsprobleme den geplanten Ausbau? Tatsache ist: Die BerufspendlerInnen, die die Autobahn nutzen, um zu ihrer Arbeitsstelle in die Stadt oder ins Stadtumfeld zu gelangen, werden nun wohl in einem dreispurigen statt einem zweispurigen Stau stehen. Selbst wenn ihre Fahrt eventuell etwas schneller vorstatten gehen sollte, so wird das Nadelöhr am Ende der Autobahn doch bestehen bleiben und in noch höherem Maße zum Problempunkt werden. Tatsache ist ebenfalls, dass Zonen erhöhter Gefahr sich besonders an Stellen bilden, an denen ein Straßenabschnitt von drei Spuren wieder auf

zwei übergeht. Solche Stellen erzeugen auch einen Sachzwang: In einer nächsten Phase wird sicherlich ein weiterer Ausbau der A6 als notwendig erachtet werden, die dann auch insgesamt dreispurig verlaufen wird. Dieser Ausbau würde dann wohl mit den gleichen sicherheitstechnischen Argumenten begründet werden. Eine Spirale, die sich immer weiter dreht.

Fehlende finanzielle Prioritätensetzung

Bleibt zu erwähnen, dass laut Presseberichten 356 Millionen Euro investiert werden sollen (2014 war noch lediglich von 159 Millionen Euro die Rede). Wäre dieses Geld nicht zielführender in einer Verbesserung der öffentlichen Transportmittel für die zigtausenden GrenzpendlerInnen investiert? Beides gleichzeitig tun zu wollen - was nun erneut geschehen soll - geht unweigerlich zu Lasten der Attraktivität des öffentlichen Transports. Die Studie zum Tanktourismus hat zudem deutlich gemacht, dass die finanziellen Nachteile die Vorteile bei weitem überwiegen. Müssen wir trotzdem unser Straßennetz weiterhin aufgrund dieser - auch aus klimapolitischer

Sicht fragwürdigen - Nischenstrategie ausbauen?

Über allem steht die Frage „Wat fir e Lëtzebuerg fir muer?“. Die Wachstumsspirale - knapp 1 Millionen oder 1,1 Millionen Einwohner zuzüglich die ihrerseits zunehmende Zahl der GrenzpendlerInnen - zieht unvermeidlich einen immer weiteren Ausbau von Infrastrukturen nach sich. Einen Ausbau, der nach Ansicht des Mouvement Écologique organisatorisch schlichtweg nicht zu bewältigen ist und für den es auch keinen nachhaltigen Weg gibt. Mit dem von der Regierung ins Fenster gestellten „qualitativen Wachstum“ hat dies nichts zu tun.

„Wer Straßen sät, wird zusätzlichen Verkehr ernten!“ Dies gilt auch für den geplanten Ausbau der A3!

SHORT NEWS

Idea analyse l'économie du partage

(rg) - Chaque année, la fondation Idea, créée en 2014 à l'initiative de la Chambre de commerce luxembourgeoise et qui a pour mission « de mener des réflexions en faveur du développement durable et de l'intérêt économique général du pays », publie un avis sur la conjoncture économique dans le contexte luxembourgeois, européen et mondial. Un rapport assorti, à chaque fois, d'une thématique spécifique. Cette année, Idea s'est adonnée à une analyse sur l'état de l'économie de partage - la « sharing economy » si chère à Jeremy Rifkin - au grand-duché. Au plus tard depuis l'introduction des smartphones et de la géolocalisation qui va avec, les possibilités de l'économie de l'échange se sont démultipliées. Si la vitesse et les volumes des échanges se sont amplifiés, les coûts de l'information et de la coordination ont baissé. Des plateformes permettant de revendre, louer, troquer, prêter, emprunter voire donner des biens ou même des services en se passant non seulement des circuits de commercialisation existants, mais en épargnant aussi des ressources, se sont créées. En ce qui concerne le Luxembourg, le premier constat est relativement décevant : selon l'eurobaromètre de mars 2016, seuls 14 pour cent des gens ont eu recours au partage - d'une voiture, d'un outil, d'un logement ... - au moins une fois via une des plateformes y dédiées. Et seulement 4 pour cent disent avoir offert de tels services. Nos voisins s'avèrent 1,5 à 2 fois plus « partageurs », alors que d'un point de vue technologique et en prenant en compte le nombre de smartphones et l'accès à l'internet, le Luxembourg a de bonnes conditions de départ. D'ailleurs, une enquête toute récente de TNS-Ilres montre à quel degré les Luxembourgeois sont accros aux réseaux sociaux - 79 pour cent d'entre eux déclarent utiliser Facebook, 26 pour cent partagent des images via Instagram et 24 pour cent sont détenteurs d'un compte Snapchat. Qu'est-ce qui bloque alors ? Selon l'étude menée par Idea, ce serait un moindre besoin en revenus complémentaires pour ceux qui auraient des choses à offrir. Mais on pourrait aussi avancer que le haut niveau de certains revenus rend le partage de biens et de services à un moindre coût beaucoup moins urgent. D'ailleurs, il semble bien que le bât blesse plutôt du côté de la demande. Comparé à d'autres régions d'Europe, le Luxembourg s'avère aussi peu « métropolisé », une condition nécessaire pour créer une certaine masse critique et une certaine proximité d'une population sensibilisée pour les principes de l'économie de partage. En attendant que les choses changent, Idea propose d'entamer quelques réflexions autour des réglementations à mettre en place afin d'éviter notamment l'installation d'une concurrence déloyale envers l'économie traditionnelle.

woxx@home

Alles neu macht der ...

... April, nicht der Mai. Denn seit diesem Monat ist es offiziell: Die woxx hat mit Danielle Wilhelmy eine neue „Karin“ gefunden. Also fast: Unsere geliebte Korrektorin, die wir vorletzte Woche in Rente verabschiedet haben, war nebenberuflich auch begeisterte Hundemama, wohingegen Danielle eher auf Katzen setzt. Nun gut, solange es nicht zu tierischen Konflikten in den Redaktionsräumen kommt, wird das woxx-Team auch diese Vorliebe tolerieren, zumal auch andere woxxies eher feline Affinitäten pflegen. Ansonsten freuen wir uns natürlich tierisch über unseren kompetenten Neuzugang - die uns direkt aus den Nationalarchiven zugespielt wurde, wo sie die sogenannten „Chef der Zivilverwaltung“-Archive aufgearbeitet hat. In diesem Sinne: Willkommen an Bord, Danielle - unterhaltsamer als die „CdZ“-Archive ist die woxx-Agenda allemal!