d'meenung vum mouvement écologique

"D'Lëtzebuerger Politik huet keen anere Choix, wei deen, mei nohalteg ze gin." (*)

Eng kritesch Analyse iwwert d'Aussoen vun der Regierung zur Nohaltegkeet an dem Klimaschutz

(*), Premier Jean-Claude Juncker, Ried zur Lag vun der Natioun

Herausgeber: Mouvement Ecologique asbl., 6, rue Vauban, L -2663 Luxembourg,
Tel. 439030, Fax. 422242, email: meco@emweltzenter.lu,
homepage: www.emweltzenter.lu

Bericht zur Lage der Nation:

Eine Klärung des Begriffes «Nachhaltigkeit» drängt sich auf

Nachhaltige Entwicklung -- eine Integration von sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Prinzipien

In der rezenten Erklärung zur Lage der Nation hat Staatsminister J.Cl.Juncker eine ganze Reihe von wichtigen Zukunftsfragen unseres Landes angesprochen.

Zum Thema Nachhaltigkeit sagte der Staatsminister u.a. folgendes:

«D'Lëtzebuerger Politik huet keen anere Choix wéi deen, méi nohalteg ze ginn, D'Entwécklung nohalteg, durabel ze maachen, deen Imperativ ass wäit dervun ewech nemme sektoriell ekologesch ze sinn, en ass fiächendeckend horizontal. Ali Politik muss iwwerpréifbar nohalteg ausgeriicht gin. (...) Mir brauchen nohalteg Entwécklung an der Wirtschaft, um Aarbechtsmaart, am Sozialen, um kultureile Plang, och deem vun der Sécherheet, vun dem Wunnéngsbau, vun der Landesplanung, an der Awanderungspolitik, de facto iwwerall. Näischt däerf haut décidéiert gin ouni Bleck op d'Problemer, déi d'Décisioune vun haut riskéieren deenen nächste Generatiounen opz'erleeën.»

Diese stellt eine bereits mehrfach vom Staatsminister geäußerte Überzeugung dar, die eher bedenklich stimmt.

Der Paradigmenwechsel, der seit der Weltkonferenz von Rio in die Wege geleitet wurde (immerhin wurde dort der Begriff «nachhaltige Entwicklung» geprägt), besteht in erster Linie darin, daß ökologische, soziale und wirtschaftliche Fragen eng miteinander verknüpft werden. **Dies** aus der Überzeugung, daß nur in einer **Integration und gleichberechtigten Berücksichtigung dieser drei horizontalen Politikbereiche - Soziales, Ökologie, Wirtschaft** - eine zukunftsorientierte Politik erfolgen kann, die sowohl die Interessen der zukünftigen Generationen als auch einen Ausgleich zwischen Nord und Süd bewirkt.

Der Mouvement Ecologique wird jedoch das Gefühl nicht los, als ob in der Lesart vieler Politikerinnen dies nicht so gesehen würde. Man wird den Eindruck nicht los - und die Verwendung des Begriffes Nachhaltigkeit in der Erklärung zur Lage der Nation, deutet weiter in diese Richtung - als ob, der Begriff letzlich auf eine «nachhaltige» Rentenpolitik, eine «nachhaltige» Wirtschaftspolitik reduziert wird. D.h. eine Rentenpolitik, die auf Jahre hinaus finanzierbar ist, eine Wirtschaft, die gemäß traditionellem Denkschema Stabilitätskriterien entspricht ...

Nachhaltigkeit ist, entsprechend dem angeführten Paradigmenwechsel, mehr als eine neue Umschreibung traditioneller Politikbegriffe wie «stabil» oder «finanzierbar», die lediglich etwas stärker auf die Zukunft ausgerichtet werden.

Eine nachhaltige Politik bedeutet konkret, daß ökologische Prinzipien - so wie soziale und wirtschaftliche - (auch) die Prämissen der verschiedenen sektoriellen Politikbereiche darstellen und daraufhin überprüft werden sollen: eine «nachhaltige» Transportpolitik ist somit nicht «wertneutral», sondern muß sich an den Prinzipien einer nachhaltigen Umweltpolitik orientieren (z.B. in punkto Flächenverbrauch, CO2-Emissionen...). Ähnliches gilt für den Wirtschaftsbereich...!

Es wäre eine Frage der politischen Ehrlichkeit, den Begriff und die Idee der Nachhaltigkeit im Sinne von Rio weiterzuentwickeln und nicht als Modewort zu mißbrauchen.

Dies würde jedoch in Luxemburg - über die Rentenfrage hinaus - ein Umdenken im Hinblick auf eine bewußte entsprechende Politikgestaltung mit klaren politischen Prioritäten, sei es im Verkehrs-, Energie-, Wirtschafts- oder aber im Naturschutzbereich bedeuten.

Die übermäßige Verwendung des Begriffes zu allen möglichen und unmöglichen Zwecken - gesprochen wurde bereits von «nachhaltigen Staatsbesuchen» - trägt a priori nicht dazu bei, die in Rio gesteckten Ziele - Artenvielfait, Klimaschutz, Solidarität mit den Ländern des Südens, soziales Gleichgewicht - zu erreichen.

Zentrale Zukunftsfrage «Wei e Letzebuerg fir muer?»

Der vom Staatsminister angesprochene Zusammenhang zwischen dem weiteren Wachsen an Arbeitsplätzen und der Finanzierung unseres Sozialsystems stellt ohne Zweifel eine, wenn nicht die zentrale Zukunftsfrage Luxemburgs dar.

Der Mouvement Ecologique begrüßt, daß vom Premier auf so deutliche Art und Weise diese politische Herausforderung dargestellt wurde, u.a. auch in bezug auf ihre Folgen *«mir brauchen da mei Strossen, mei Schoulen, mei Wunnéngen, mei kollektiv Infrastrukturen (...). Dee stramme Wuesstum, deen dat alles zur Folleg huet, generéiert just Steiergelder genug fir seng eege Konsequenze finanzeieren ze kennen.»*

Diese für die Entwicklung Luxemburgs fundamentalen Fragestellungen werden - wenn auch nicht in ausreichender Form - seit Jahren immer wieder aufgeworfen und quasi als eine gewisse Fatalität dargestellt. Warum sie jedoch nicht endlich offensiv angegangen wird, ist absolut unverständlich. Denn: so interessant die Ausführungen des Premiers im Rahmen des Berichtes zur Lage der Nation auch sein mögen - durch Bedauern wird sich die Situation nicht verändern.

Wenn der Premier deshalb im Hinblick auf einen parteienübergreifenden Rentenkonsens einen großen Rententisch einberufen will, so stellt sich die Frage, warum nicht ähnlich im Bereich der grundsätzlichen Frage «Wei e Letzebuerg fir muer?» vorgegangen wird?

Wesentliches Element eines derartigen Diskurses wäre dann sonder Zweifel die Landesplanung. Als Mouvement Ecoiogique versperren wir uns nicht a priori gegen eine verantwortbare Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung - sie kann sehr wohl z.B. auf kultureller Ebene bzw. was die Rolle Luxemburgs in der Großregion anbelangt von Vorteil sein. Nur: Sie kann und darf nicht auf Kosten der Grenzregionen gehen und sie muß landesplanerischen und ökologischen Grundsätzen Rechnung tragen. Deshalb ist es von eminenter Bedeutung, die Anstrengungen für einen übergreifenden Konsens über die landespianerischen Zukunftsvorstellungen weiterzutreiben.

Und neben der überragenden Bedeutung, die das Dossier der Umnutzung der Industriebrachen im Rahmen eines regionalen Entwicklungskonzeptes des Südens hat, gibt es einen dringenden Handlungsbedarf um die Diskussion des «Programme directeur» der Landesplanung weiterzutreiben

Hier hat der vorherige Landesplanungsminister mit der Erstellung eines Projektes im Mai 1999 wertvolle Vorarbeit geleistet und u.a. mit den Gemeinden diskutiert.
Der Mouvement Ecologique schlägt vor, die Debatte in der Abgeordnetenkammer über die Nachhaltigkeit, die vom Premier angekündigt wurde, mit derjenigen über die Landesplanung (programme directeur) zu koppeln. Es ergibt keinen Sinn beide voneinander zu trennen - hier ist eine enge interministerielle Zusammenarbeit erforderlich.

Wenn, wie vom Premier gewünscht, ein breiter Diskurs über die zentralen Zukunftsfragen Luxemburgs erfolgen soll, dann kann dies nur im Sinne einer engen Verzahnung von ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Fragestellungen erfolgen. Dazu bedarf es - per Analogie mit der Initiative eines Rundtisches zu Rentenfragen - einer vergleichbaren politischen Initiative.

Am einem BTB-Projekt geht kein Weg vorbei!

Ein einprägsames Beispiel für die Notwendigkeit landesplanerischer Vorgaben - welche kollektive Zukunftsinteressen vor Kirchturm-Interessen Einzelner setzen - ist eine nationale Transportpolitik und im Besonderen die Priorität für den öffentlichen Transport. In dieser Beziehung drückt der Mouvement Ecologique seine Zufriedenheit über die diesbezüglichen Aussagen von Premier J.Cl. Juncker aus.

Wir zitieren: *«Ech well hei kloer soen, datt d'Alternativ zum BTB net kann doranner bestoen, datt de BTB net gebaut gett. Wa mer de BTB net wellen a gläichzäiteg de Verkéiersinfarktverhënnere wëllen da muss een neit Konzept op den Dësch. Geint de Welle vun der Stad Letzebuerg gett näiscbt décidéiert. Mee d'Stad muss de moment venu soe wat se wellt - compte tenu vun hire Problemer an de Problemer vum Rescht vum Land. D'Stad ass vill mee d'Stad as net d'Land. Nemmen am Mateneen an am Firenee komme mer vun der Plaz a bleiwen net am Stau stiechen.»*

Der Staatsminister hat mit diesen klaren Worten all jenen BTB-Gegnern eine deutliche Absage erteilt, die meinten, es genüge ein Zukunftskonzept für den öffentlichen Transport zu demontieren. Begrüßenswert ist die Tatsache, daß der Staatsminister dabei ausdrücklich die Bedeutung des Projektes für das gesamte Land hervorhebt. Dem Widersinn, daß in den vergangenen Monaten die Diskussion zu sehr auf die Stadt Luxemburg ausgerichtet war, wird somit hoffentlich ein Ende bereitet sein.

Der Mouvement Ecologique wartet – so wie die anderen Mitgliedsorganisationen der Plattform «Fir de BTB» - auf die Vorschläge des Transportministeriums und der Stadt Luxemburg. Der Ball liegt eindeutig bei ihnen, um Vorschläge zu unterbreiten, die einem dem BTB vergleichbaren Qualitätssprung im öffentlichen Transport bringen.

C02-Reduktions-Strategie des Umwelt-ministe-riums

- eine weitere Absichts-erklärung?

Es erscheint angebracht vor dem Hintergrund der Erörterungen zur Lage der Nation und besonders der Ausführungen zur Nachhaltigkeit das vor kurzem vorgelegte Strategiepapier des Umweltministeriums in Sachen C02-Reduktion einer Analyse zu unterbreiten.

Um es vorweg zu nehmen: Der Mouvement Ecologique ist mehr als enttäuscht über dieses Strategiepapier, das von Umweltminister Charles Goerens sowie Staatssekretär für Umweltfragen Eugene Berger vorgelegt wurde.

In der Tat handelt es sich bei dem vorliegenden Dokument - 10 Monate nach der Regierungsbildung - um das erste offizielle Dokument dieses Ministeriums, in dem theoretisch die Politik des Ministeriums in einem seiner wesentlichsten Bereiche dargestellt werden sollte. Immerhin hatte das Ministerium immer wieder betont, es würde seine Strategie nicht «*in homeopathischen* Dosen» veröffentlichen, sondern in Form von ausgereiften Gesamtkonzepten - so daß die vom Ministerium selbst gesteckten Ziele doch recht hoch sein müßten.

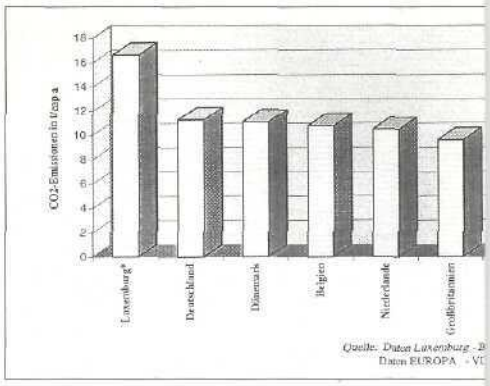
Man hätte sich somit erwarten dürfen, daß nach einem knappen Jahr der Vorbereitung eine konkrete und handiungsorientierte Strategie entwickelt worden wäre. Dies ist jedoch nicht der Fall - zustande kam eine enttäuschende Zusammenstellung zahlreicher Fakten, die in ihrem Konkretheitsgrad z.T. hinter bereits bestehenden Aussagen hinterherhinken.

Einer der wenigen Pluspunkte des Dokumentes ist, daß bekannte Ideen - die in unterschiedlichen Dokumenten schon vorhanden waren - nunmehr in einem Papier aufgelistet werden ... Ob dies ausreichen wird, um eine effiziente(re) C02-Reduktionspolitik zu gewährleisten, kann bezweifelt werden.

Eine weitere Absichtserklärung statt konkretem Aktionsplan!?

Eine Vielzahl der im Strategiepapier des Umweltministeriums enthaltenen Maßnahmen wurden, wie erwähnt, bereits in vergangenen Jahren in Absichtserklärungen und sonstigen Dokumenten der Regierung / Ministerien angesprochen. So z.B.

- Regierungserklärungen von J.Santer am 24. Juli 1989 bzw. 22.Juli 1994 bzw. von J.Cl. Juncker am 12. August 1999 vor der Abgeordnetenkammer
- Nationaler Plan zur Nachhaltigkeit «Plan national pour un développement durable», Ministere de l'Environnement) vom 30. April '99
- Neues Programm der Landesplanung «Programme directeur d'aménagement du territoire, projet» vom Mai 1999; Ministere de l'Aménagement du Territoire.



Luxemburg hat im Vergleich zu anderen EU-Län Kopf, dies auch wenn die Emissionen des Tanktour werden, wie folgende Rechnung des Mouvemer Ministeriums wird eine Reduktion von 28% bis zu

Es wäre ansich nicht problematisch wenn der vorliegende Strategieplan erneut Elemente dieser Erklärungen aufgreifen würde, wenn er in seinem Konkretheitsgrad über die bestehenden Strategieelemente hinausgehen würde (z.B. in bezug auf anstrebenswerte Ziele im Bereich erneuerbarer Energien oder was konkrete Umsetzungsaspekte anbelangt). Dies ist jedoch nachweislich nicht der Fall, im Gegenteil: politische Absichten und Aussagen, die an sich «des faits acquis» waren, werden bewußt oder unbewußt nicht mehr aufgeführt...

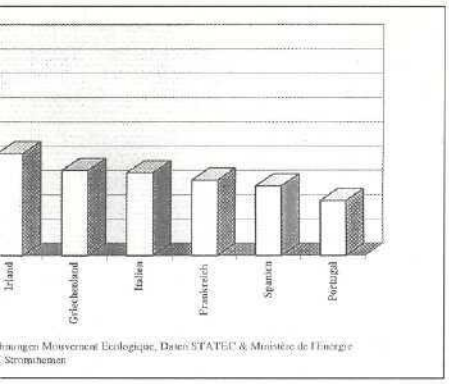
Fragwürdige Vorgehensweise aus wissenschaftlicher Sicht

Grundlage eines C02-Reduktionskonzeptes ist - gemäß wissenschaftlich anerkannten Kriterien - folgende Vorgehensweise:

- **Erstellung eines Trendszenarios:** Zu welchen Emissionen wird eine Politik des «weiter wie bisher» führen? Wie sind diese einzuschätzen? Welche Maßnahmen führen zu welchen C02-Reduktionen, in welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis und nach welchem Prioritätsrang?Welche Rolle haben welche Akteure, welche Programme, Fördermaßnahmen u.ä. sind in die Wege zu leiten?

Das vorliegende Dokument beinhaltet lediglich eine äußerst summarische und recht wenig verständliche entsprechende Szenarien-Darstellung. Welche Rolle unterschiedliche Akteure sowie die geplanten Maßnahmen in unterschiedlichen Bereichen bei den verschiedenen Szenarien spielen, bleibt völlig unklar.

Die verschiedenen «Szenarien» des Umweltministeriums sind somit aus wissenschaftlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Dies erklärt wohl auch, weshalb keine Prioritäten im Maßnahmenbereich festgelegt wurden: eine solche Festlegung hätte ja fachlich begründet werden müssen, was nachweislich nicht möglich oder nicht erwünscht war.



m einen besonders hohen CO2-Ausstoß pro nus und der Stahlindustrie nicht berücksichtigt Ecologique aufzeigt. Im Reduktionsplan des Jahre 2012 angestrebt (Referenzjahr: 1990).

Auf jeden Fall kann das vorliegende Dokument in keiner Form als C02-Reduktionsstrategie bezeichnet werden, die tatsächlich zu den in Kyoto festgelegten Reduktionen führen wird, sondern vielmehr als Zusammenstellung einer Reihe von Maßnahmen eines Ministeriums.
Zwischen diesen beiden Vorgehensweisen liegen Welten.

Die fehlende Fachlichkeit des Strategiepapiers ist umso unverständlicher, da gewußt ist, daß das Oeko-Institut in Zusammenarbeit mit dem TUEV einen ausführlichen und detaillierten CO2-Reduktionspian für das Umweltministerium erstellt hat und sogar konkrete prioritär zu empfehlende Maßnahmen vorgeschlagen hatte.

Warum dieses Dokument - das unseren Informationen zufolge im Laufe des vergangenen Jahres abgeschlossen wurde und wohl als Grundlage dienen könnte - in der Versenkung verschwunden ist, gibt durchaus Anlaß zu Spekulationen.

War vielleicht das prioritäre Resultat einer derartigen Analyse, daß eine Umkehr in der Verkehrspolitik aus CO2-Reduktionssicht unerläßlich ist? «Traute» sich das Umweltministerium etwa nicht in derart brisanten Dossiers mit offenen Karten zu spielen und bevorzugte es primär kosmetische - wenn auch sinnvolle - Einzel-Maßnahmen vorzuschlagen?

Auf der einen Seite klare, quantifizierbare Reduktionspotentiale und entsprechende Maßnahmen, deren Auswirkungen sich ebenfalls rechnen lassen.

Auf der anderen Seite eine Ansammlung von Einzelmaßnahmen, ohne jegliche Festlegung von Prioritäten und ohne Einschätzung eventueller Auswirkungen.

(Noch immer) Keine Klärung der Frage der Kompetenzen und Strukturen im Energiebereich!

Zur Erinnerung: Im Rahmen der Regierungsumbildung wurde das Energieministerium als solches aufgelöst. Teilkompetenzen sowie das Personal wurden dem Wirtschaftsministerium übertragen - andere Kompetenzen (vor allem im Bereich alternative Energien) dem Umweltministerium.

Seit nunmehr zehn Monaten besteht - aufgrund von so manchen Doppelkompetenzen zwischen beiden Ministerien - ein regelrechtes Chaos in diesem Bereich:
- Welches Ministerium ist federführend für welche Reglemente?
- Wer ist Ansprechpartner für Gemeinden, Privatpersonen?

Dies führte bekanntlich sogar zu der anachronistischen Situation, daß ein Schreiben des Umweltministeriums an das Wirtschaftsministerium - in dem konkrete Aussagen betreffend die Förderung alternativer Energien getroffen wurden - seitens eines Beamten des Wirtschaftsministeriums als «*ingérance flagrante*» in die Geschäfte des Ministeriums gewertet wurde. Darüberhinaus waren Sätze zu lesen, wie «*Il ne faut pas mélanger deux politiques, à savoir, celle qui concerne la protection de l'environnement (seuils d'émission etc.) et celle relative a l'énergie…*»

Vor allem seitens des Umweltministeriums wurde wiederholt angekündigt, daß im Mai dieses Jahres endlich eine transparente und nachvollziehbare Kompetenzaufteilung zwischen beiden Ministerien erfolgen würde. Dies ist jedoch immer noch nicht der Fall. Da die Sachlage an sich klar ist, kann nur unterstellt werden, daß die fehlende Kompetenzaufteilung an inhaltlichen Differenzen zwischen den beiden Ministern scheitert.

Eine Umsetzung einer CO2-Reduktionsstrategie, wie auch immer sie aussehen mag, ist unter diesen Rahmenbedingungen nicht möglich:
- Wer initiiert die Energiesparprogramme?
- Welche Rolle übernimmt die «Agence de l'Energie»?
- Wer ist verantwortlich für die finanzielle Unterstützung welcher Projekte?
- Wer gewährleistet die Umsetzung konkreter Programme, z.B. auch in Zusammenarbeit mit den betroffenen Berufsgruppen?

Brisante Konfliktfelder werden im CO2-Strategiepapier nicht angesprochen…

Als politisch völlig unkorrekt ist die Tatsache zu werten, daß im CO2-Reduktionspapier in keinster Form Stellung zu den aktuellen Tendenzen und Projekten aus anderen Ressortbereichen und deren Auswirkungen auf die CO2-Situation bezogen wird.

Eine wissenschaftlich korrekte Vorgehensweise hätte verlangt, nicht nur Reduktionspotentiale aufzuführen, sondern auch Emissionszunahmen zu berücksichtigen, die sich aufgrund aktueller Entwicklungen einstellen könnten und konkrete politische Aussagen dazu zu treffen. Dies erfolgt jedoch nicht.

Die weitere Förderung des Individualverkehrs durch den projezierten Bau einer dritten Spur auf den Autobahnen und weiteren Umgehungsstraßen, die Auswirkungen der

verzögerten BTB-Planung u.a.m., scheinen Fakten zu sein, die das Umweltministerium - weil wohl zu brisant - ignoriert.

Wie aber eine CO2-Reduktionspolitik alleine über positive Initiativen ergriffen werden soll, wenn die Trends, die in eine gegensätzliche Richtung verlaufen, nicht gebremst werden, steht in den Sternen.

Hier wird seitens des Umweltministeriums die Tendenz ersichtlich, nur in seinem eigenen sektoriellen Bereich tätig zu werden; eine Einmischung in andere Politikbereiche wie dem Transportbereich, dem Straßenbau oder der Wirtschaftspolitik erscheint wohl als zu problemträchtig.

Dabei liegt gerade in einer solchen horizontalen, integrierenden Politik die einzige Chance «nachhaltig» das CO2-Klassenziel zu erreichen.

Nachhaltigkeit im Tempo der Echternacher Springprozession

Eine äußerst gravierende Tatsache wird auch ersichtlich, wenn man den CO2-Reduktionsplan mit dem Nachhaltigkeitsplan vergleicht. Eine Reihe jener Maßnahmen des Nachhaltigkeitsplanes, welche sowohl die Energie-, Wirtschafts- als auch die Transportpolitik betrafen, wurden im CO2-Reduktionsplan schlichtweg gestrichen und nicht einmal am Rande erwähnt. Zu den bewußt oder unbewußt «vergessenen» Maßnahmen gehören u.a.:

Verkehrsbereich
- BTB-Projekt
- Mobilitätszentrale
- Sektorieller Verkehrsplan (plan sectoriel transports)
- Förderung der Verlagerung des Transportes von Gütern von der Straße auf die Schiene
- Kostenwahrheit im Verkehrsbereich.

Anachronistisch mutet es an, wenn hingegen im «Klimastrategiepapier» - statt solcher strukturell wirksamer Instrumente - als zweite Maßnahme im Verkehrsbereich die «*promotion de nouveaux types de voitures*» angegeben wird oder aber eine notwendige «*Exploitation des infrastructures routières (la lütte contre l'effet de serre est cohérente avec les exigences de sécurité, de fluidité et d'information sur le reseau routier)*».

Energie
- Schaffung eines Energiefonds.

Ist es vielleicht so, daß das Wirtschafts- bzw. das Transportministerium mit diesen Maßnahmen nicht einverstanden waren? Oder daß man keinen Konflikt mit diesen Ministerien herbeiführen wollte? Wäre es nicht an der Zeit, daß sich das Umweftministerium politisch emanzipieren und sein Selbstverständnis aufgrund der ihm gesetzlich anvertrauten Aufgaben entwickeln sollte?!

Sensible Themen im Bereich der Wirtschafts- und Steuerpolitik - kein Thema!

Eine CO2-Reduktionspolitik tangiert sehr konkret auch die Wirtschafts- und Steuerpolitik. Auch hier scheint sich die These zu bestätigen, daß das Umweltministerium nicht mit der notwendigen Konsequenz konkrete Maßnahmen in diesem Bereich einklagen würde bzw. sich auf allgemeine - recht unverbindliche - Aussagen begrenzen wolle. Was heißen Aussagen wie, es würden neue freiwillige Vereinbarungen mit der Wirtschaft getroffen. Welche, mit welchem Ziel?

Äußerst unpräzise sind ebenfalls die recht vagen Aussagen in bezug auf eine Ökologisierung der Steuerpolitik: Welche Haltung vertritt Luxemburg diesbezüglich z.B. auf EU-Ebene? Fortschritte in Richtung Oeko-Steuer werden dabei ausschließlich von einem europäischen Konsens abhängig gemacht, das Ausnutzen des Spielraumes, über den Luxemburg in seiner Preispolitik gegenüber dem Ausland verfügt, wird nicht angesprochen (siehe Studie des Wuppertaler Institutes im Auftrag des Mouvement Ecologique).

Ein C02-Reduktionsplan, der diesen Namen auch verdient, muß jedoch auch eindeutige Aussagen im Bereich der Wirtschafts- und Steuerpolitik treffen ... Gerade in diesen strukturell entscheidenden politischen Bereichen muß ein Qualitätssprung erfolgen.

Umweltbundesamt: Verkehrsleitsysteme können Umwelt kaum entlasten

Die Aussage des Luxemburger Umweltministeriums, daß Verkehrsleitsysteme eine Schadstoffbelastung durch den Autoverkehr vermindern könnten, wird durch eine rezente Studie, die vom Umweltbundesamt in Auftrag gegeben wurde, ad absurdum geführt.

Wir zitieren das UmweltMagazin (4.05.2000): «*Eine positive Bilanz bezüglich Energieverbrauch und Abgasen ergebe sich vor allem durch eine echte Reduktion von Fahrleistungen. Automatische Zielführsystem könnten das Autofahren dagegen eher noch attraktiver machen und damit für mehr Verkehr sowie erhöhten Schadstoffgehalt sorgen, stellten die Forscher der PROGNOS AG in Basel fest.*

Nicht generell bestätigt wurde durch die Studie auch die allgemeine Annahme, daß eine Verflüssigung des Straßenverkehrs und damit Verkürzung der Reisezeiten auch aus Umweltsicht positiv sei. Zweifellos sei die Vermeidung von Staus und zäh fließendem Verkehr auch günstig für die Umwelt. Andererseits könne dies aber auch zu verstärkter Nutzung des motorisierten Individualverkehrs führen oder Stauumfahrung könne längere Fahrstrecken bedeuten. Daraus resultierende Änderungen der Verkehrsmengen und -ablaufe könnten andere Entlastungen wieder ausgleichen.»

Statt einer Auflistung von einzelnen Ideen, ein klarer Prioritätenplan mit operationalisierten Maßnahmen!

Die einzelnen vom Umweltministerium angeführten Maßnahmen sind an sich unumstritten und fanden sich deshalb, wie erwähnt, auch bereits in früheren Absichtserklärungen wieder. Problematisch ist allerdings der Operationalisierungsgrad der angeführten Maßnahmen - bzw. die fehlende Prioritätensetzung. Um diese - vervollständigt mit den oben erwähnten Aspekten - zu einem regelrechten Strategiekonzept zusammen zu bringen, wären nach Ansicht des Mouvement Ecologique folgende tiefgreifenden Verbesserungen unabdingbar;

Statt allgemeiner Aussagen - eindeutige Zielsetzungen im Rahmen des Nachhaltigkeitsplanes

Die «CO2-Reduktionsstrategie» ist wie bereits angeführt z.T. sogar weniger präzise als diejenige des Planes für ein nachhaltiges Luxemburg. Ein Vergleich zeigt dies nachweislich auf:

Generelle energiepolitische Ziele: Im Nachhaltigkeitsplan gibt sich die Regierung klare energiepolitische Ziele: *«Diminuer l'intensité energetique (consommation brüte d'énergie/produitnational brut) par la promotion de l'efficacité energetique et de l'utilisation rationnelle de l'énergie de 20% jusqu'en 2010 (annee de reference: 1997).»* Zu derart grundsätzlichen Aspekten schweigt der vorliegende CO2-Reduktionsplan!

Alternative Energien: Im Nachhaltigkeitsplan wurden feste Ziele verankert: *«Promouvoir l'exploitation et la creation de sources d'energie renouvelables - l'objectif est de doubler la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'electricite du reseau public d'environ 2,5% en 1997 ä 5% d'ici 2010 et de doubler la part du bois dans la consommation finale d'energie (0,5% - 1%) d'ici 2010».* Im sogenannten C02-Reduktionsplan ergibt man sich in allgemeinen Absichtserklärungen – verbindliche Zielvorstellungen sucht man dort aber vergebens. Warum?

Wärme-Kraft-Kopplung: Ähnliches gilt für diesen Bereich. Zitiert sei erneut aus dem Plan für eine nachhaltige Entwicklung: *«Promouvoir la creation d'unités de production combinée de chaleur et d'electricite - l'objectif est d'augmenter la part de la cogénération dans la consommation finale d'electricite du reseau public d'environ 7% en 1997 ä 15% d'id 2010.»* Auch hier schweigt der neue CO2-Reduktionsplan.

Energiesparmaßnahmen im Bautenbereich: Plan für eine nachhaltige Entwicklung: *«Promouvoir l'économie d'energie dans le secteur du bätiment par l'amélioration du bilan energetique dans les nouveltes constructions et la rénovation progresse du parc immobilier existant - l'objectif est de réduire de 30% la consommation d'energie de chauffage dans le secteur du bätiment d'id 2020 (annee de reference: 1990).»* Gleichwertige Aussagen im CO2-Reduktionsplan: keine!

Statt einer allgemeinen Auflistung - politische Prioritäten auf fachlicher Grundlage festlegen

Grundsatz bei der Erstellung eines derartigen Strategiepapieres wäre es, klare Prioritäten zu setzen:
- Welche Maßnahme soll aufgrund ihrer Bedeutung (Reduktionspotential z.B.) prioritär umgesetzt werden?
- Welchen Zeitplan gibt sich das Umweltministerium für die Umsetzung der diversen Maßnahmen?

Derartige Angaben fehlen, wie erwähnt, zur Zeit gänzlich.

Statt allgemeiner Formulierungen - Eine klare Kompetenzzuteilung

Bei den im Plan angeführten Maßnahmen wird nicht einmal am Rande erwähnt, welche Instanzen für die Umsetzung der diversen Projekte zuständig sind. Dies ist umso gravierender, da die derzeitigen Kompetenzen zwischen unterschiedlichen Ministerien nach der Regierungsbildung immer noch nicht geregelt sind.

So ist, wie erwähnt, die definitive Kompetenzaufteilung zwischen Umwelt- und Wirtschaftsministerium noch immer nicht geklärt. Wer wird also welche Maßnahme umsetzen? Dieses gilt im übrigen auch für die sonstigen Vorschläge des Umweltministeriums betreffend sektorielle Ministerien: Wie wird die Umsetzung der Maßnahmen im Verkehrsbereich erfolgen? Übernimmt das Umweltministerium teilweise die Federführung? Oder aber werden interministerielle Arbeitsgruppen gebildet? Oder aber ist das Papier lediglich eine wohlgemeinte Empfehlung an das Transportministerium ...? Wer ist überhaupt z.B. im Transportministerium der Ansprechpartner? Wie erfolgt die Zusammenarbeit mit dem Innenministerium, das auch für die Landesplanung zuständig ist?

Wer auch wird auf Beamtenebene im Umweltministerium für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig sein? Es gibt jedenfalls nach außen hin nach wie vor kein Organigramm, das gewährleisten würde, daß die genannten Maßnahmen überhaupt in Angriff gegangen werden können ... Abgesehen davon, daß die Zuständigkeit innerhalb des Ministeriums noch nicht wirklich geklärt wurde, gibt es überhaupt nur extrem wenige Beamte (einer, zwei?) die zur Zeit überhaupt diese Arbeiten übernehmen könnten. Ganz zu schweigen von der Umsetzung der Maßnahmen im Verkehrsbereich - dieses Ministerium kann fast nur als Rumpfministerium im Bereich Verkehrsverbund bezeichnet werden, nachdem die BTB-Zelle abgeschafft wurde!

Eine konkrete Umsetzung braucht schlagkräftige Instrumente - das Ministerium nennt sie nicht!

Besonders gravierend ist, daß scheinbar nicht einmal ein Mindestmaß an Anstrengungen unternommen wurde, um die Maßnahmen auch operationnel zu gestalten. Hier müssen jedoch Nägel mit Köpfen gemacht werden, wenn eine Umsetzung gewährleistet werden soll. Einige Beispiele:

- *«Mesure 23: Promotion du transport en commun»*: **Eine**

Vielzahl von bekannten Maßnahmen wird genannt, die seit Jahren einer Umsetzung harren und von denen bis dato keiner die Bedeutung bestritten hat: Verkehrsverbund, regionales Verkehrskonzept... Es wird im Reduktionsplan nicht einmal der zaghafte Versuch unternommen, um zu erörtern, wie diese Ziele schlußendlich umgesetzt werden können.

- *«Mesure 1: Promotion renforcée de la création et de l'exploitation des sources d'énergie nouvelles et renouvelables suivantes»:* Als Maßnahme zur Umsetzung dieses Zieles werden zwei Reglemente angeführt, die derzeit zur Diskussion stehen und in ihrem augenblicklichen Inhalt äußerst umstritten sind: das großherzogliche Reglement betreffend die Direktunterstützungen der Solaranlagen sowie die Einspeisepreise. Beide Reglemente müßten substantiell verbessert werden, wenn die alternativen Energien tatsächlich eine Chance erhalten sollen. Es wäre doch gerade das Ziel des CO2-Planes gewesen, daß das Umweltministerium in diesem Bereich eine deutliche Sprache gesprochen und konkret dargelegt hätte, wie die Reglemente aus seiner Sicht gestaltet sein müßten! Ist das Umweltministerium z.B. dafür - ähnlich wie in Deutschland - nach einem im Laufe der Jahre degressivem System - 20.-/ KwSt. Für die Einspeisung von Strom aus Solaranlagen in das öffentliche Netz zu zahlen oder nicht?

- **«Mesure 3: *Promotion de la cogénération industrielle et domestique»:*** Hier wird erneut auf das zur Zeit zur Diskussion stehende Reglement betreffend die Direkthilfen für rationelle und alternative Energien verwiesen ... Dies mutet fast wie ein Hohn an, denn es ist gewußt, daß gerade im derzeit vorliegenden Reglementsentwurf, den Wärme-Kraft-Kopplungsanlagen der Atem genommen werden soll - über unzureichende bzw. sogar fehlende Unterstützungen!

- **«Mesure *4: Augmentation du reseau de la turbine gaz-vapeur TGV»:*** Gesprochen wird hier vom GuD-Kraftwerk in **Esch.** Hier wagt sich das Umweltministerium nicht einmal hinter die Forderungen betreffend den Wirkungsgrad der Anlage zu erstellen! Es beschränkt sich darauf, hinzuweisen, daß Nahwärmenetze gebaut werden sollen. Nur wer sie finanzieren soll bzw. wie die Planung erfolgt, steht seit Jahren zur Diskussion. Hier gilt es, Klartext zu reden!

- **«Mesure 5: *Promotion de reseaux de chaleur»:*** Absolut schizophren scheint das Ministerium zu werden, wenn in Punkt 5 angeführt wird, Nahwärmenetze sollen über das bereits mehrfach erwähnte Reglement betreffend die Direkthilfen unterstützt werden. Denn gerade in diesem Entwurf sind die Nahwärmenetze nicht angeführt. Heißt das, daß das Reglement abgeändert werden soll ...?

Spätestens hier stellt sich die Frage, ob es nicht sinnvoller gewesen wäre, das Ministerium hätte statt der Auflistung der Maßnahmen eine deutliche Stellung zu den in den Maßnahmen **immer** wieder angeführten großherzoglichen Reglemente bezogen? Denn die überwiegende Mehrzahl der Maßnahmen wird primär über zwei Reglemente gewährleistet. Nur - dann hätte das Ministerium wohl auch endlich Farbe bekennen und seine Änderungsvorschläge im konkreten darlegen müssen.

Fazit

Die rezente Pressekonferenz von Umweltminister Ch.Goerens und Staatssekretär Eugene Berger hinterläßt aus umweltpolitischer Sicht einen schalen Nachgeschmack. Wer sich in der Tat erhofft hatte, daß neun Monate (!) nach der Regierungsbildung (endlich) eine Aufbruchstimmung auch im Bereich der Nachhaltigkeit und der Umweltpolitik eintreten könnte, wurde enttäuscht.

Die lang angekündigte CO2-Reduktionsstrategie des Umweltministeriums wurde, so scheint es, in erster Linie mit einem Textverarbeitungsprogramm an einem Computer zusammengefügt: vieles was in dem Text **steht,** ist seit langem bekannt: man kann es im Nachhaltigkeitsplan (Juni 1999) der letzten Regierung oder im Entwurf des «Programme directeur» der Landesplanung (Mai 1999) nachlesen.

Interessant wird das Papier in erster Linie durch das, was darin fehlt: es gibt keine klaren Zielangaben z.B. im Bereich erneuerbare Energien, kein Hinweis auf einen BTB, eine Mobilitätszentrale oder einen Gesamtplan zum Verkehrsbereich (die im Nachhaltigkeitspian angegeben waren), keine Klärung der Kompetenzfragen zwischen Umwelt- und Wirtschaftsministerium, keine Angaben mit weichen Instrumenten die angegebenen Maßnahmen umgesetzt werden sollen...

Weshalb das Ganze? Die Erklärung scheint auch auf der Hand zu liegen: das Urnweltministerium wollte ohne Zweifel den unausweichlichen Konflikt mit dem Wirtschafts- und Transportminister vermeden. Parteiräson vor aiigemeinem Interesse?!

Das Fehlen einer inhaltlichen / politischen Auseinandersetzung auf interministerieller Ebene riskiert auf Dauer zu einem umweltpolitischen Desaster zu führen.

Im Falle der Liberalisierung des Strommarktes konnte das Schlimmste z.T. noch verhindert werden: das Umweltministerium hatte daran jedoch nicht den geringsten Verdienst, **da es in** entscheidenden Momenten davor zurückschreckte seine Aufgabe zu übernehmen und sich stattdessen dem Diktat aus dem Wirtschaftsministerium beugte.

Wäre nicht die Urnweltkommission des Parlamentes, der Einsatz einer kleinen Zahl engagierter Politikerinnen sowie die konsequente Arbeit des Mouvement Ecologique während Wochen gewesen, so wäre der ursprüngliche Text ohne viel Aufwand schon lange verabschiedet worden.

Eine Umweltorganisation, so schlagkräftig sie auch sein mag, **kann** nicht immer wieder eine Rolle übernehmen, die ihr Selbstverständnis übersteigt. Es ist die «verdammte» Aufgabe eines Umweltministeriums, konsequent mit politischen, fachlichen und juristischen Argumenten Gesetzestexte im Sinne der Nachhaltigkeit und einer fortschrittlichen Umweltpoiitik zu beeinflussen.

Die Tatsache, daß es hier zu Lande derzeit «keinerlei vom Umweltministerium geförderten umweltpolitischen Diskurs» (Lëtzebuerger Land 12.52000) gibt, schadet der Sache und riskiert auch die Glaubwürdigkeit der dafür verantwortlichen Politiker «nachhaltig» zu beschädgen!

Imprimerie Linden, Luxembourg