

Vorzeigeprojekt "Belval-Ouest" nachhaltig gestalten!

Am Beispiel "Centre de Musique"

Im Januar wird in der zuständigen Kommission der Abgeordnetenkommission über das Gesetzesprojekt betreffend den Bau eines "Centre de Musique" auf Esch-Belval diskutiert. Damit befindet sich ein wegweisendes Gesetzesprojekt für die Revitalisierung der Industriebrachen auf dem Instanzenweg. Der Mouvement Ecologique nutzte die Gelegenheit und erinnerte daran, dass eine nachhaltige Konzeption dieses Gebietes (aus der Sicht der Energie- und Transportplanung) immer wieder versprochen wurde. Im Gesetzesprojekt würden diese Aspekte aber nicht oder nur unzureichend behandelt.

Oberstes Ziel bei der Rekonversion der Industriebrachen ist gemäß offiziellen Aussagen, so hebt der Mouvement Ecologique hervor, eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten. Verwendete Stichworte dabei sind u.a. "Stadt der kurzen Wege – Transportkonzept – Berücksichtigung der Anforderungen des ressourcenschonenden Bauens: positive Energiebilanz, erneuerbare Energien, Minimierung der Versiegelung." (siehe "Friches industrielles, Le site de Belval-Ouest, Ministère de l'Intérieur, Februar 2002"). Innenminister M. Wolter hob zudem in öffentlichen Sitzungen immer wieder hervor, die Erschließung des Gebietes mit den öffentlichen Transportmitteln müsse – im Gegensatz zur üblichen Planung – Priorität genießen und die Erschließung mit dem öffentlichen Transport müsse parallel zur Gestaltung des Straßennetzes erfolgen.

Die Regierung hat sich im übrigen zum Ziel gesetzt, so der Mouvement Ecologique, die CO₂-Emissionen zu reduzieren und energiesparende sowie umweltschonende Bauweisen zu fördern.

Entsprechend wurden Förderreglemente für Privatpersonen ausgearbeitet. Doch auch die Regierung selbst sieht sich gemäß Regierungserklärung in der Verantwortung, mit dem guten Beispiel voranzugehen und eine Vorreiterrolle des Staates zu gewährleisten.

Liest man aber das nun vorliegende Gesetzesprojekt bzw. das "exposé des motifs" zum Musikzentrum durch, so der Mouvement Ecologique, so findet man kaum Hinweise in dieser Richtung.

Verweise auf die Verwendung umweltschonender Materialien sowie eine energieeffiziente Bauweise fehlen gänzlich (z.B. auch betreffend einen potenziellen Anschluss an die benachbarte TGV-Zentrale) – dies obwohl andere technische Aspekte durchaus ausführlicher dargelegt werden. Positiv ist, dass die Anbindung an den öffentlichen Transport zwar hervorgehoben wird. Erstaunlich ist aber, dass dies nur am Rande erfolgt, wobei doch auf "Belval-Ouest" ein modal-split von 40/60 angestrebt wird.



Nach der Theorie kommt die Praxis: der Mouvement Ecologique erwartet, dass auf den Industriebrachen ökologisches Bauen, Energiesparen und öffentlicher Transport Priorität genießen. Ein erstes Fallbeispiel hierfür ist das sog. Musikzentrum.

Wann, wenn nicht gerade bei solche Vorzeigeprojekten, soll endlich ernst gemacht werden, mit zukunftsweisenden Bauformen bzw. transportpolitischen Prioritäten? Wann, wenn nicht gerade hier, will die Regierung tatsächlich aufweisen, dass Esch-Belval auch ein Flaggschiff aus der Sicht der Nachhaltigkeit werden soll? Wie will die Regierung in Zukunft Privatpersonen bzw. -promotoren für die Idee ökologischer Bauformen bzw. zukunftsweisender Mobilitätsformen gewinnen, wenn sie bei staatlichen Investitionen nicht selbst glaubwürdig ist?

Der Mouvement Ecologique setzt sich deshalb dafür ein, dass im Rahmen des Gesetzesprojektes bzw. des "exposé des motifs" ein energetisches bzw. transportpolitisches Konzept für diesen Bau (wie übrigens auch für den geplanten Kinokomplex bzw. andere Bauvorhaben auf Belval-Ouest) festgeschrieben werden:

– Die Anbindung an den schienengebundenen öffentlichen Transport muß vor der Inbetriebnahme des "Centre de Musique" gewährleistet sein, dies durch die Nutzung des Haltepunktes

"Belval-Usines" resp. die Amenagerung des Zuganges von diesem Haltepunkt bis zum "Centre de musique". Gleiches gilt ebenfalls für eine Anbindung an RGTR/TICE.

- Das Gebäude muß gemäß den Kriterien der Passiv- oder aber zumindest Niedrigenergiebauweise errichtet werden sowie regenerative Energien nutzen.
- Beim Bau müssen umweltschonende Materialien zur Anwendung gelangen.

Der Mouvement Ecologique richtet einen entsprechenden Appell an die Abgeordneten und die politischen Parteien, das vorliegende Gesetz bzw. das "exposé des motifs" in diesem Sinne abzuändern.

Mouvement Ecologique asbl
und seine Regionale Minette

Nützliche Internet-Seiten:

www.etat.lu/MI/MAT (Rubrik: Friches industrielles)
www.agora.lu

Diskussion der Kommodo-Reform in der Umweltkommission der Abgeordnetenkommission

Mouvement Ecologique unterbreitet konkrete Vorschläge

Die Umweltkommission der Abgeordnetenkommission hat am Dienstag dieser Woche mit der Diskussion über die Reform der "Kommodo-Inkommodo-Gesetzgebung" begonnen. Diese regelt bekanntlich die Genehmigungen für Betriebe. Dabei geht es um die Umsetzung von zwei europäischen Direktiven in Luxemburger Recht: die sog. IPPC-Direktive über den integrierten Umweltschutz sowie die Impaktstudien-Direktive. Gleichzeitig soll eine Reform der Umweltverwaltung durchgeführt werden. Im Vorfeld der Sitzung hat der Mouvement Ecologique den Abgeordneten eine ausführliche Stellungnahme übermittelt, denn zahlreiche Änderungen am vorliegenden Entwurf müßten aus ökologischer Sicht durchgeführt werden.

Am Regierungsentwurf, so die Umweltschutzorganisation, drängten sich in der Tat wesentliche Änderungen auf. Umweltpolitische Errungenschaften und Kompromisse, die im Laufe der letzten Jahre in zähen Verhandlungen errungen wurden, dürften nicht in Frage gestellt werden. Vor allem sei eine weitere Verknüpfung von Bau- und Kommodo-Genehmigung bei einer Betriebsniederlassung weiterhin unerlässlich. Diese soll laut Gesetzesprojekt jedoch abgeschafft werden, was einen unannehmbaren Rückschritt darstelle. Zwingend sei auch, so der Mouvement Ecologique, grundsätzlich eine bessere Kontrolle der Auflagen der Betriebe und eine bessere Information der Bevölkerung zu gewährleisten.

Die Umsetzung in Sachen Impaktstudienrichtlinie ist bekanntlich in Luxemburg seit langem überfällig. Der Mouvement Ecologique fordert nun in seiner Stellungnahme dabei auch, wie von der Richtlinie verlangt, **Straßenbauprojekte sowie die Flughafenaktivitäten einer Impaktstudie zu unterwerfen** und dies gesetzlich zu verankern. Dies sei im vorliegenden Gesetzesprojekt nicht vorgesehen, was de facto einer weiteren, nicht annehmbaren Verzögerung bei der Umsetzung von EU-Recht gleichkomme. Verschiedene Polemiken der letzten Jahre, z.B. in punkto Saartautobahn, seien vor allem darauf zurückzuführen, dass Luxemburg die entsprechenden EU-Vorgaben immer noch nicht umgesetzt habe. Hier müsse die Abgeordnetenkommission endlich reinen Tisch machen.

Der Mouvement Ecologique fordert des Weiteren, dass die **Größenordnungen von Aktivitäts-**

ten, ab denen eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt werden muß, überdacht und auf Luxemburger Verhältnisse angepasst werden. Es sei nicht reell, dass eine solche Studie z.B. erst ab einer Rodung von 20 Hektar Wald oder z.B. bei einer Haltung von 40.000 Tieren (Geflügel) notwendig würde.

Ein wesentlicher Teil des Gutachtens des Mouvement Ecologique befasst sich mit den Vorschlägen zur Reform der Umweltverwaltung. Laut Gesetzesprojekt soll eine neue Dienststelle "établissements classés" geschaffen werden, d.h. eine Abteilung die sich ausschließlich mit Betriebsgenehmigungen befasst. Eine entsprechende Dienststelle, so die Umweltgewerkschaft, sei zur Zeit bereits eingesetzt; die von ihr erstellten Genehmigungen seien jedoch äußerst problematisch: in den Genehmigungen würden sich zu einem großen Teil nur **noch allgemeine Auflagen, jedoch kaum konkrete Vorgaben und Zielwerte** wiederfinden. Dies sei weder im Interesse der Umwelt und der Anrainer noch der Antragsteller.

Das Problem habe konkrete Ursachen: Die aktuelle Dienststelle verfüge einerseits nur begrenzt über das erforderliche qualifizierte Personal und begrenze sich andererseits z.T. darauf, Auszüge aus Gesetzestexten bei der Erstellung der Genehmigung zu kopieren. Die anderen Abteilungen der Verwaltung (Luft, Wasser, Abfall, Lärm), die in der Vergangenheit die Genehmigungen erstellten, würden zur Zeit nur mehr begrenzt eingebunden.

Nach Ansicht des Mouvement Ecologique gälte es, entweder die neu zu schaffende Stelle auf rein administrative Funktionen zu beschränken und die anderen Dienststellen stärker einzubinden oder aber die neue Stelle mit qualifiziertem Personal aufzustocken und zu einer **Dienststelle für integrierten Umweltschutz auszubauen**.

Unerlässlich sei aber auch angesichts der Herausforderungen des Klimaschutzes eine **Dienststelle "Energie" in der Umweltverwaltung** zu schaffen und somit die heutigen Abteilungen Luft / Lärm, Abfall, Wasser zu ergänzen.

Die detaillierte Stellungnahme kann auf der Internetseite www.umweltzenter.lu des Mouvement Ecologique eingesehen werden.



Wie lange soll in Luxemburg das jahrelangen Tauschen um die Umsetzung der Impaktstudienrichtlinie für Straßenbauprojekte noch weiter gehen? Es gilt endlich Nägel mit Köpfen zu machen!

Umweltministerium im Zwielficht

Auf den ersten Blick mag die Reform des Kommodo-Inkommodo-Gesetzes u.a. aufgrund der Umsetzung von zwei EU-Direktiven (Impaktstudien, IPPC) harmlos erscheinen. Das Gegenteil ist jedoch der Fall:

Erneut wird versucht, wesentliche Errungenschaften des Kommodo-Gesetzes in Frage zu stellen: so soll die Koppelung der Baugenehmigung an die Kommodo-Genehmigung aufgehoben werden. Neben diesem unsinnigen Unterfangen an sich, ist die Art und Weise, wie dies erfolgen soll, symptomatisch: still, heimlich und leise! Ohne jede Diskussion, ohne jede Argumentation... Diese feige und hinterlistige Art und Weise ist ein Affront für den Anspruch Politik im Dialog mit allen interessierten Kreisen und Bürgern umzusetzen zu wollen!

Darüber hinaus: Wir sind in Schilda, wenn nach über 10 Jahren für Strassenbauprojekte immer noch nicht die Impaktstudienrichtlinie in Luxemburger Recht umgesetzt werden soll. Weshalb macht das Umweltministerium dieses falsche Spiel mit?

Auch Anderes gibt zu bedenken: In Zukunft soll die notwendige Qualifikation für den Direktor der Umweltverwaltung herabgesetzt werden: "ingénieur-technicien" statt "ingénieur" bzw. einer universitären Ausbildung. Das bei einem Posten, der von zentraler Bedeutung für die Luxemburger Umweltpolitik ist, einem Posten, der auch Akzeptanz in ökonomischen Kreisen benötigt... Und warum: wohl, weil die Stelle für einen Beamten zugänglich gemacht werden soll, der die "richtige" Parteikarte hat.

So kommt Umweltpolitik auf den Hund!

Öffentlicher Transport und Ausbau des Schienennetzes – aktueller denn je!



Sie erinnern sich: im Dezember hatte der Mouvement Ecologique gemeinsam mit den Transportgewerkschaften und der "AÖT" eine Pressekonferenz, im Rahmen derer auf die extreme Materialknappheit bei der CFL aufmerksam gemacht wurde. Die umgehende Bestellung von neuem Transportmaterial ist unerlässlich, da die Bahn ansonsten mittelfristig nicht einmal ihre bestehenden Fahrpläne gewährleisten kann, von einer Verbesserung der Verbindungen ganz zu schweigen (Die detaillierte Stellungnahme mit Fotos finden Sie auf der homepage www.emweltzenter.lu des Mouvement Ecologique). Diese Aktion löste viele Reaktionen in der Presse und in politischen Kreisen aus und es

scheint, als ob hier eine Entscheidung demnächst ansteht.

Der Mouvement Ecologique hat sich grundsätzlich zum Ziel gesetzt, die Transportpolitik in den nächsten Monaten immer wieder zu thematisieren. Deshalb initiierten wir im Dezember 2002, gemeinsam mit allen Organisationen der ursprünglichen «Tram-Plattform», die öffentliche Einweihung des BTB. Dies aus gutem Grund: gemäss den ursprünglichen Plänen der Regierung sollte im Jahre 2002 die erste Stadtbahn fahren. Es bot sich demnach an – symbolisch, ironisch aber auch mit einem leisen bitteren Beigeschmack

– die Stadtbahn – anstelle der Politiker – "einzuweihen". Bemerkenswert ist, dass hier die alte "BTB-Plattform" noch immer Bestand hat – ein Beweis, dass noch alle Akteure geschlossen hinter dem Projekt stehen. Im folgenden veröffentlichten wir eine kurze Pressemitteilung mit den Motiven für diese Aktion sowie die offizielle Eröffnungsrede, die vom Kabarettist Roland Gelhausen – als "Regierungsvertreter" – gehalten wurde.

Anfang dieses Jahres aber tat sich nun endlich etwas in Sachen Stadtbahn – ein "neues" Konzept wurde seitens des Transportministeriums vorgeschlagen. Auch hierzu finden Sie auf der folgen-

den Seite eine Stellungnahme des Mouvement Ecologique – ebenso wie eine Umfrage auf der ersten Seite dieses Infos. Wir sagen "ja" zur umgehenden Erschliessung des Kirchbergs mit einer modernen Stadtbahn – fordern aber weiterhin auch die Anbindung des Stadtkerns an dieses zukunftsorientierte und flexible öffentliche Transportmittel.

Das Thema wird uns sicherlich auch noch in den nächsten Monaten begleiten – weitere Initiativen vom Mouvement Ecologique sind jedenfalls geplant.

Trauer, Wut und Hoffnung

Zukunftsvision BTB 2002

Im Jahre 2002 sollte die erste Linie der Stadtbahn in Luxemburg in Betrieb gehen, so die Zielsetzung der vorherigen Regierung und die Beschlüsse der Abgeordnetenversammlung. Eine sehr breite Mehrheit in der Bevölkerung – über 60% – war positiv dazu eingestellt. Auch für die offizielle Politik ging es dabei um Begriffe wie "choix de société", "zukunftsweisendes Projekt", "Motor für den Wirtschaftsstandort". Trotzdem wurde die Umsetzung des Projektes nicht definitiv "auf die Schiene gebracht".

Im Koalitionsabkommen der heutigen Regierung wurde festgehalten, mit einer Machbarkeits- sowie einer Kosten-Nutzen-Analyse die Frage zu klären, ob die moderne Stadtbahn Sinn macht. Beide Studien fielen de facto positiv aus; dennoch wurde das BTB-Projekt auf Eis gelegt.

Die derzeitige Tatenlosigkeit veranlasste 12 Organisationen – Actionn Öffentlechen Transport, Amipers, Association Luxembourgeoise des Amis des Chemins de Fer, FNCTFEL, Foyer de la Femme, Groupement des Amis du Rail, Lëtzeburger Natur- a Vulleschutzliga, Lëtzeburger Vélos-Initiativ, Natura, OGBL, Syprolux, Tram asbl – gemeinsam in einer wohl unkonventionellen Aktion die moderne Stadtbahn, die 2002 hätte fahren sollen, "einzuweihen".

Seitens der Organisatoren, die sich seit Jahren für einen Qualitätssprung im öffentlichen Transport einsetzten, war Sinn und Zweck der Aktion, ihren Gefühlen über die aktuelle Situation öffentlich Ausdruck zu geben:

Trauer, darüber, dass aufgrund diverser Partikularinteressen und kurzsichtiger Argumente ein Verkehrs- und städtebaulich bedeutsames Projekt, das die breite Zustimmung der Bevölkerung gefunden hat, noch immer nicht umgesetzt wurde und auf absehbare Zeit ohne äquivalente Alternative bleibt.

Wut darüber, dass die Politik nicht bereit war, langfristig zu denken, ihre Verantwortung auch gegenüber kommenden Generationen zu übernehmen und grundsätzliche Lösungen in der Transportpolitik in die Wege zu leiten.

Hoffnung aber vor allem auch, dass angesichts des Problemdrucks im Straßenverkehr – sowie auch angesichts der vielfältigen Vorteile einer modernen Stadtbahn – dieses Projekt dennoch Realität wird.

Wenn hierzu die Form einer symbolischen Einweihung mit einer etwas satirisch / ironischer Rede – mit jedoch einer kritischen Analyse der Vorgesichte – gewählt wurde, dann vielleicht deshalb, weil scheinbar weitere Sach-Argumente kaum einen Mehrwert bringen.

Manchmal lohnt sich vielleicht eher ein Blick mit Distanz darauf, wie in Luxemburg nachhaltige Zukunftsvisionen zu Fall gebracht werden. Die Lösung der Probleme im Verkehrsbereich spitzen sich derweil zu.

www.emweltzenter.lu

mitgeteilt von:

Actionn Öffentlechen Transport, FNCTFEL, Lëtzeburger Velosinitiativ, Mouvement Ecologique, OGBL, Syprolux, Tram asbl

Ried fir de BTB



Dir Dammen an Häre Buurgermeschtere vum Lëtzebuerg an aus dem Ausland, vum Nanzeg, Grenoble, Saarbrücken, Stroossbuerg a Montpellier, déi Dir e bessche méi séier wéi mir dësen zukunftsweisende Projet realiséiert hutt, dir Dammen an Häre Ministeren, Députéiert, léif Unhängen vum Tram.

Am Numm vum eisem Transportminister, deen ech leider fir haut entschëllege muß, wëll echlech alleguer ganz häerzlech begriessen.

Ech muß soen, dass mir haut hei kënnen zesumme sinn, fir endlech de BTB anzewiesen. Ech si virun allem houfreg dorwider, dass d'Politiker am Allgemengen, a mir am Transportminister am Besonderen, mol eng Kéier Courage bewissen hunn, an eis net vum enger Minoritéit a vu Partikularintressen ëmstemme gelouss an e Choix getraff hunn. Jo, dir Dammen an dir Hären: **Den Tram ass e Choix... e choix de société, ... wéi ënner anerem den Här Juncker ëmmer gesoot huet. A mir hu Courage bewissen an dëse Choix getraff.**

Wann een allerdings sou op den Historique vum deem ganze Projet zrëckkuckt, wat ech eben während de Präparatioune vum menger Ried hei gemaach hunn, da muß ee soen, dass iwwerhaupt net esouvill Courage dozou gehéiert huet fir dëse Choix ze treffen an de BTB duerchzesetzen.



Zahlreiche Gäste wohnten der offiziellen Eröffnung bei.

Wéi 1989 d'Etude Knoflacher, iwwert e modernen Tram fir Lëtzebuerg, vum Mouvement Ecologique, dem Öko-Fonds a vum der Tram asbl. ob den Dech koum, du war direkt ze spieren, dass ganz vill Leit hei am Land dësem Projet immens positiv géigenwider sténgen. Et war de Wonsch an d'Vision vum am Schnett méi wéi 60% vum der Populatioun am allgemengen, an méi wéi 75% vum de méi Jonken. En Désir souzesoen. En "Désir nommé tramway" wéi deemols gesoot gouf. Dat wichtigst war awer, dass sämtlech

politesch Parteien, mat Ausnahm vum ADR, dem BTB guttgesend waren. Ech perséinlech hunn dozou alleréngs ëmmer am Witz gesot; den ADR ass géint de BTB, well e mengt BTB steng fir "back to basics". Hahahaha.



Die offizielle Eröffnung des BTB – der Regierungsvertreter mußte zugeben, dass das Projekt einer modernen Stadtbahn soviel positive Aspekte begreift, dass nicht viel politischer Mut erforderlich war, es "auf die Schiene zu bringen"

Mä de BTB, dat gesi mer haut, huet absolut näischt mat engem Schrëtt no hannen ze dinn. Am Géigendeel. D'Luxtraffice, déi mir vum Transportminister 1992 zesumme mat der Staatd Letzebuerg an Opdrag ginn hunn, hat schon deemols ganz kloer virrausgesot, dass durch de BTB eis Staatd an alle Beräicher méi attraktiv géif ginn. Eis Staatd ass optesch ganz einfach méi flott ginn. A mir wäerten, an noer Zukunft schon, d'Verbesserung vum der Urbanitéit ze spiere kréien.

An dat eng Emgestaltung vum Stroosseraum an öffentleche Plazen, durch méi öffentlechen Transport eng Emgestaltung vum Stroosseraum an öffentleche Plazen mat all 2,5 Minuten eng Verbindung an der Staatd, durch manner Individualverkéier, mat all Dag ëm déi 20 000 Autoe manner an der Staatd, durch méi Liebensqualität an net zu Lescht, och durch méi eng propper Ëmwelt. An ech hoffen dir verzeit mer wann ech op dëser Plaz e wéineg melankolesch ginn, awer et ass mer wéi wann ech déi bëser Loft elo scho géif richen.

Wéi 1994, d'Luxtraffice-Etude politesch akzeptéiert gouf, du war eigentlich kloer dass et keen zréck méi géif ginn, an dass de BTB fir zougudst op der Schinn wir.

Virun allem natierlech well d'CSV voll hannert dem Projet BTB 2002 stoung. Si hunn de Projet als eng historesch Chance fir eist Land gesinn, fir e modernen a performanten öffentlechen Transport fir d'21. Jorhonnert ze schafen. Ver-

trieder vum der CSV soten souguer während engem Debat an der Chamber: Wann all Viraussetzungen erfüllt sinn, da wäert d'Realisatioun vum BTB 2002 eng formidabel Reussite ginn, mat alle positive Konsequenzen fir eis Wirtschaft a fir eis Bierger.

Allerdengs muß een awer och soen dass d'CSV net geschlossen hannert dem Projet stoung. Verschieden Häre aus der Staater Sektioon waren nämlich guer net enchantéiert vum BTB, hunn awer, zum Gléck, de Klengkrich an hierer Partei verluer.

Et huet sech an dësem Fall alt nees eng Kéier bewisen, an dat war mol eng Kéier gutt esou, dass dat wat eise Premier, den Här Juncker seet, schlussendlech och gemaach gétt. Well et war keen anere wéi hien, dee viru knapp 3 Joer, a sénger Ried zur Lag vum der Natioun gesoot huet: D'Alternativ zum BTB kéint net sinn, dass de BTB net gebaut gétt. An hien huet sech, wéi ëmmer duerchgesat.

Hien huet sech duerchgesaat, well verschidde Saachen hei am Land einfach net méi tragbar waren. Déi onendlech Stauen an de Spëtzenzäiten, déi onzielge Doudeger op eise Stroossen an déi Blamage déi mer eis während der EU-Présidence 2005 virun eisen europäesche Gästlech geleescht hätten. Mä well mer dësen éiergäzigen Zukunftsprojekt durch gesaat hunn, si mer elo, wa mer gläich eis Uni kréien, eng Staatd mat engem uniwürdigen Verkéierskonzept. A net ze vergiessen: mir hunn endlech deenen 20% vum Leit hei am Land, déi kee Führerschein hunn, a mam Punkteführerschein wäert déi Ziel sécher nach klanmmen, endlech eppes ze bidden.

Ech soen lech op jiddéfall, mir wäerte mat Sécherheet, am Laf vum de Jore mierken, dass eise modernen Tram, an alle Beräicher, rentabel gétt. Wat wuel net schwéier dierft ginn, mat engem Projet, wou laut Etude, den Notzen 2,5 mol méi héich ass wéi d'Investitioun. Do kann een bei anere Projekten just donnover dreemen.

Et huet sech jo elo schon eraus gestallt, dass déi Argumentatioun, dass vill Buschaffereuren hier Plaz géife verléieren, soss näischt war wéi Polemik. Et fuereen haut nach méi Busser wéi deemols, well nei Bus-Linnen konnten agefouert ginn, wou bis elo nach keng oder net genuch waren.

Wann een haut gesäit, wéi gutt de Bus-Tram-Bunn sech an eist Stadtbild integréiert huet, da kann een sech bal net méi vorstellen fir de BTB auszewiesen...eh...éwech zedenken. Ech fannen, et huet e méttlerweil schonn dat Gefill, wéi wann déi Schinnen an déi Oberleitungen nach ëmmer an eiser Staatd gewiescht wieren.

An ech halen et fir falsch ze soen, den Tour de France kéint lo ni méi durch eis schön Hauptstaad fuereen. Wa mir als Politiker et fäerdig bruecht hunn, an der Vergangeneheit, kilometerwäit de Pavee, just fir den Tour de France eraus ze rappen an duerno nees anzubauen, da wäerte mer et jo awer och nach fäerdig bréngen e puer Schinnen wärend zwee Deeg verschwammen ze dinn.

Et ass och net ze iwwersinn, datt eis national Eisenbahngesellschaft, d'CFL, durch de Bus-Tram-Bunn System un Attraktivitéit gewonnen huet. Eng enorm Steigerung vun der Kapazitéit vun de Voyagueren wäert mat Sécherheet net ausbleien an de Service um Client, op dee jo ëmmer sou staark gepocht gëtt, gëtt durch den direkten Uschloss un dat bestehend Schinnennetz, wat manner Ëmklammen zur Foleg huet, wesentlech verbessert. Et muß een sech mol virstellen, datt een haut vun de Brochen am Süden direkt op de Kirchberg ka fueren.

Ech muß awer op dëser Plaz, och wann et net Usus ass de politesche Géigner ze louwen, de Sozialisten, als fréier Verantwortlech fir den öffentliche Transport, mä Respekt ausprechen. An deene Gréngen, a villen aneren Organisatiounen nach déi ni opgehale haten deen néidegen Drock auszuüben. **Doduerch war de Projet BTB sougutt an esou wäit präparéiert, datt eigentlech nëmmen d'DP, als neie Koalitionspartner vun der CSV, mat un der**



Das feierliche Durchschneiden des "Bändchens" – ein geschichtlicher Augenblick

Oder d'Union Commerciale déi sech allerdéngs bestänneg widdersprach hunn. Si hunn ëmmer ërem betount, d'Geschäftsleit bräichten onbedengt eng Lokomotiv an der Staat, mä wéi dunn de BTB sollt kommen, du waren Sie op eemol komplett dogéint. A Wirklecheek wollten si just net d' „bas de gamme Clienten" an hierer Staat.

Mä ass et dann net grad de Geschäftsverband deen an Zukunft am meschten vun eise BTB profitéiere wäert. Sinn et dann net grad d'Geschäftsleit aus der Staat, déi de BTB als mobil Lit-fasseil benotze kënnen, fir esou hier Produien un de Mann respektiv un d'Fra ze bréngen. Mä sou wéi d'Geschäftsleit joerelang géint Foussgängerzone waren, déi sech spéiderhinn natierlech als absolut positiv fir si erwissen huet, sou waren se elo eben geint de BTB. An och do wäert et sech weisen, datt schlussendlech méi Clienten kommen wäerte, och am Garer Véierel. Well ënnert dem Afloss vum BTB liewt, mat Sécherheet, och endlech eis Ënnerstad als Akaafszentrum

nees op.

Et ass scho bal witzeg, wann een un all déi Géigenargumenter zréckdenkt déi deemols géint de BTB opgeworf goufen, an et denkt een dach schonn ewéineg verschimt zréck un déi Zäit, wéi d'Staadter Buergemeeschtesch, Mme Polfer, deemols versicht hat de BTB lächerlech ze maachen, doduerch datt se mat 4 zesumme gestréckte Bussen durch eis d'Staadt gefuer ass. Spéiderhinn soot se allerdéngs, si géif sech den Tram am léiwsten beim Kleesche bestellen, awer datt géng leider net goen. Aner Politiker hunn Alternativen zum BTB an d'Gespréich bruecht, déi eleng schonn durch hieren Numm vu vireran keng Chance haten. **Weder eng Null Variant, nach eng Null + Variant an schlussendlech och keng Variant 1a konnten de BTB stoppen.**

Ech menge wirklech hei behaupten ze kënnen, datt, wa mam BTB och net all eis Verkéiersprobleemer hei am Land geléist sinn, mer dach awer, mat Sécherheet, e grouse Schritt an déi richteg Richtung gemaach hunn.



Begrüßt werden konnten auch Bürgermeister von Städten, die bereits vor Jahren in ihrer Stadt die moderne Stadtbahn eingeführt haben: Grenoble, Nancy, Saarbrücken, Montpellier, Straßburg

Spézt dem Här Grethen als Transportminister, de BTB hätten stoppen kënnen. An ech mengen, dir Dammen an dir Hären, wann d'DP dat gemaach hätt, da wier se hei am Land an d'Geschicht agaangen, als déi Partei déi de Fortschritt am öffentliche Transport blockéiert hätt.

Mir stoungen natierlech e wéneg domm do, wéi eis egen Etuden iwwert d'Machbarkeet an d'Rentabilitéit vum Tram gewissen huet, datt de modernen Tram eng gudd Saach wier

Wann ech och am Ufang vu menger Ried gesoot hunn, datt de Widerstand géint de BTB net sou grouss war, sou duerf een dach net déi verschidden Organisatiounen a Gruppementer verglissen, déi sech, zum Deel mat deenen, och géif bal soen, abenteuerlechsten Argumenter, géint de Projet opposéiert hunn.

Do war z.B. d'Biergerinitiativ "BTB-esou net!" Eng illuster Gesellschaft vun älteren Hären, déi am BTB eng "Vision des Grauens" gesinn hunn.



Die BTB-Einweihung fand eine große Resonanz bei der Presse und in politischen Kreisen.

Mir hunn de Sprong gepakt, vun engem behäbege Provenenzland ze enger Staat mat Weltcharakter. Naja, oder bal. Ech denken op jiddefall zréck un e Slogang vun deemols. **BTB 2002: So fährt Luxemburg ins nächste Jahrtausend. Mir hate bal nach e Jahrtausend gebraucht. Awer zum Gléck hu mer nach d'Kéier kritt.**

An ech fannen dir Dammen an dir Hären, datt et net duer geet fir ëmmer nëmmen d'Politiker ze kritiséieren wann se eppes falsch, oder wat nach észchter de Fall ass, quer näischt maachen. Et muß een och mol eng Kéier soe kënnen, wann e Politiker keng Schold un eppes huet.

A gleeft mer eent, Dir Dammen an Dir Hären. Datt hei am Land den öffentliche Transport iwverhaapt nach funktionnéiert, an datt Dag fir Dag dausende vu Leit, heiansdo souguer mat Zäit, durch den öffentliche Transport, an Schoul oder op hier Schaff gefouert ginn,...datt ass net de Politiker hier Schold.

Ech soen lech merci, fir är Opmierksamkeet.



E modernen Tram gehéiert och an d'Stad

Endlich Nägel mit Köpfen machen!

Mouvement Ecologique bezieht Stellung zum Projekt eines Tramsystems durch das Transportministerium im Januar

"Die Einführung einer modernen Stadtbahn und die Anbindung des Kirchbergs an das Schienennetz sind zu begrüßen", so eine der Kernaussagen des Mouvement Ecologique in einer ersten Reaktion auf das vom Transportministerium vorgestellte Konzept. Der Bau der Trasse nach Kirchberg, die auch im BTB-Konzept vorgesehen war, sei von dieser Regierung bereits mehrfach angekündigt worden und längst überfällig. Man müsse den **Worten nun endlich Taten folgen** lassen, so die Umweltgewerkschaft.

Eine Reihe von **Detailfragen** blieben jedoch noch zu klären, dies besonders in Bezug auf die notwendige Reamenagerung des Bahnhofs Luxemburg. Die Mehrzahl der Ependler aus dem Süden (vor allem auch die zahlreichen Grenzgänger) müßten in einer Phase jedenfalls nach wie vor im Bahnhof Luxemburg vom klassischen Zug auf die moderne Stadtbahn umsteigen. Die Frage dränge sich auf, wie – angesichts der bereits heute existierenden Kapazitätsprobleme des Bahnhofs Luxemburg – das Konzept umsetzbar sei und wann der Umbau des Bahnhofs (wie im Konzept der mobilité.lu angekündigt) erfolgen soll.

Anders aber sieht der Mouvement Ecologique die Frage der **Anbindung des Flughafens**; diese sei **zur Zeit sicherlich nicht prioritär**. Vielmehr gälte es zunächst die großen Verkehrsströme ins Auge zu fassen. Prioritär sei, in die neuen Infrastrukturen zu investieren, bei denen der Nutzen am größten sei, d.h. dort wo die **meisten Menschen leben, arbeiten bzw. die Schule besuchen**. Hier mache das ursprüngliche BTB-Konzept weiterhin Sinn. Prioritär müsse sein, neben dem Kirchberg z.B. die Anbindung des "Geesseknäppchen", der "Cloche d'Or", des "Limpertsberg" und des Zentrums der Hauptstadt zu gewährleisten, sowie eine bessere Erschließung der Grenzregionen und damit der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg und der Minettregion.

Nicht zuletzt aber, so die Umweltschutzorganisation, würde die beste Tramstrecke nicht den erwünschtesten Erfolg bringen, wenn das **notwendige zeitgemäße Zugmaterial fehlt**, um die Passagiere überhaupt bis zur Stadtbahn zu bringen. Das Material der CFL sei jedoch z.T. völlig veraltet, es fehle an zusätzlichen Kapazitäten: in den nächsten Jahren sei somit mit massiven Engpässen zu rechnen, an die Beförderung von zusätzlichen Kunden gar nicht zu denken. Neben der Einführung der Stadtbahn, sei demnach der Ankauf von neuem Zugmaterial für das gesamte Schienennetz überfällig. Der Staat scheine jedoch derzeit als Hauptaktionär die für den Ankauf des Materials notwendige Kapitalerhöhung der CFL zu verwehren.

Gäbe es noch – so wie unter der vorherigen Regierung – eine **Begleitgruppe zur Planung** der Stadtbahn mit Akteuren aus der Zivilgesellschaft, so könnten diese und andere Fragen in einem offenen Dialog geklärt werden, so abschließend die Umweltgewerkschaft.



Op der Spur vun eisen aalen Uebstsorten

Un nouveau projet pilote ayant pour objet la sauvegarde et la promotion de nos variétés locales d'arbres fruitiers vient d'être initié par la Fondation Öko-Fonds, avec l'aide financière du Ministère de l'Environnement et l'Oeuvre Nationale de Secours Grande-Duchesse Charlotte. Au cours des trois prochaines années, nous proposons de recenser les anciennes variétés fruitières locales et sauvegarder les meilleures ou les plus menacées d'entre elles par greffage en verger conservatoire, avec pour objectif de les mettre ultérieurement à la disposition des pépinières, des collectivités et des particuliers.



Pour tout renseignement:
Philippe Thonon (Tél. 43 90 30-49)

Appel à la collaboration

La première phase de recensement est prévue pour 2003. Nous rechercherons les anciennes variétés fruitières locales à l'échelle du pays. Nous sommes convaincus qu'il existe encore çà et là quelques "perles rares" tombées dans l'oubli, que ce soit dans les jardins privés ou les vieux vergers des exploitations agricoles. Alors, si vous possédez un ancien verger, si vous pensez détenir d'anciennes variétés de mérite, vous pouvez très utilement nous contacter!

Ensemble, participons à la sauvegarde de notre patrimoine rural...

EcoLabel Luxembourg mit Visit europaweit aktiv



Das "Luxemburger EcoLabel für Tourismusbetriebe" wird nächstes Jahr in Kooperation mit VISIT stärker international präsent sein. VISIT ist eine Initiative von 11 EcoLabels in Europa, die sich zu gemeinsamen Mindeststandards eines nachhaltigen Tourismus verpflichtet haben.

Für Februar 2003 ist geplant, alle in VISIT organisierten EcoLabels und ihre zertifizierten Betriebe auf der gemeinsamen Internetseite www.yourvisit.info interessierten Urlaubern vorzustellen. Auf Messen wie dem "Reisepavillon Hannover" der "ITB Berlin" u.a. und in den Printmedien, wie z.B. Arte TV Magazin stellt VISIT die gemeinsamen Standards und angeschlossenen EcoLabels vor.

2002 sind bereits dreißig besonders umweltbewusst wirtschaftende Campingplätze, Hotels, Ferienwohnungen und Gruppenunterkünfte Inhaber des "EcoLabel" im Grossherzogtum. Ab 2003 ist ein überarbeiteter Kriterienkatalog gültig, der unter der Homepage der Stiftung Öko-Fonds www.emweltzenter.lu mit weiteren Informationen zum EcoLabel abgerufen werden kann.

Gemeinnützige Stiftung Öko-Fonds

Ökologisches Zenter Pfendall
6, rue Vauban
L-2663 Luxembourg
Tel.: 43 90 30-40/Fax: 43 90 30-43
e-mail: oeko-fonds@emweltzenter.lu
www.emweltzenter.lu
CCP IBAN LU96 1111 0734 1886 0000
BCEE IBAN LU31 0019 1100 4403 9000

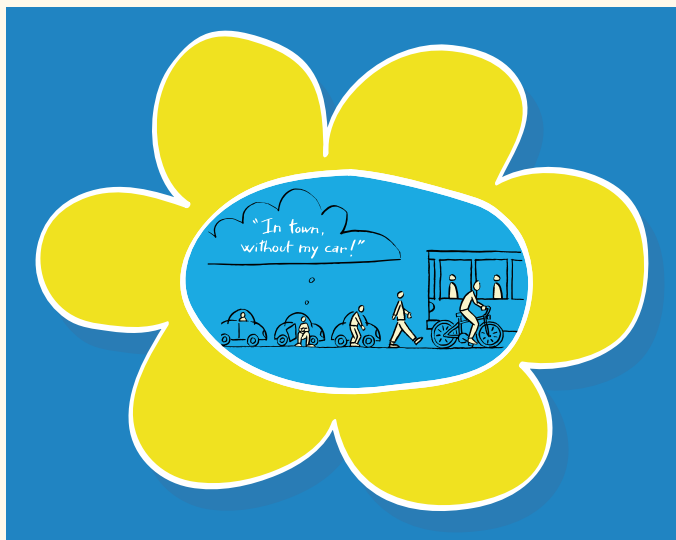
"Eppes un d'Rulle bréngen": Die Stiftung Öko-Fonds führt wichtige Pilotprojekte für eine zukunftsfähige Gesellschaft durch, die vor allem von Spenden finanziert werden. Spenden ab 123,94 € pro Jahr können vom besteuerten Einkommen abgesetzt werden (Kumulierung mit anderen Spenden möglich). Informationen über aktuelle Projekte können zu jeder Zeit gerne nachgefragt werden.



"Een Dag ouni Auto"

Versuch einer Bilanz und eines Ausblicks des Aktionstages
22. September

Der Mouvement Ecologique hatte im November dieses Jahres zu einem Erfahrungsaustausch über den Aktionstag "Autofreien Dag - 22. September" eingeladen. Aufgrund eines Erfahrungsaustausches über den Erfolg der Aktivitäten in verschiedenen Gemeinden wurde folgende Vorgehensweise von den TeilnehmerInnen an der Sitzung zurückbehalten.



Erfahrungsaustausch

Die gemachten Erfahrungen waren sehr vielfältig und z.T. widersprüchlich. Grundsätzlich wurde begrüßt, dass rund um das Thema öffentlicher Transport usw. eine Art Dorf-/Stadt-Fest entstanden ist, gleichzeitig wurde aber bedauert, dass es häufig bei dieser Art eines anderen "Dorrfestes" blieb.

Bedauert wurde, dass allzu oft nichts Grundsätzliches erreicht werden konnte - z.T. zwar ansprechende Aktivitäten stattfindend, der Individualverkehr aber kaum bzw. nur begrenzt reduziert

werden konnte. Z.T. fühlten sich diejenigen, die am Aktionstag teilnehmen auch nicht ernst genommen, da sie weiterhin durch massiven Individualverkehr belästigt wurden.

Positiv wurde aber grundsätzlich die Zusammenarbeit zwischen Personen in den Gemeinden gesehen.

Fest stand auf jeden Fall, dass im kommenden Jahr neue Akzente gesetzt werden sollten. Eine Reihe der Teilnehmer stellten grundsätzlich den Tag in dieser eher verwässerten Form in Frage, doch die Mehrzahl war der Überzeugung, es

gälte trotzdem die Chance dieser Sensibilisierung zu nutzen, wenn auch besser als in den vergangenen Jahren.

Grundsätzlich ist es als positiv zu werten, dass:

- während einem Tag andere Transportformen thematisiert werden
- ein "Fest" in der Gemeinde stattfindet - die Konvivialität gefördert wurde
- zahlreiche Personen an diesem Projekt zusammenarbeiten und so auch z.T. über Gemeindegrenzen hinaus eine Zusammenarbeit entsteht.

Bedauernd ist allerdings, dass:

- der Festcharakter z.T. zu sehr im Vordergrund steht, die Idee "autofreien Dag" als solche z.T. an zweiter Stelle rangiert
- der Tag eine Art Eintagsfliege darstellt (z.B. bei schlechtem Wetter war ein grosser Teil der Mühe umsonst, da wenige Personen teilnahmen und kaum Auswirkungen über den Tag hinaus geplant waren)
- die Personen, die sehr bewusst einen "autofreien Tag" erleben wollen, z.T. noch sehr stark unter dem Autoverkehr leiden
- kaum ein grundsätzliches Umdenken erfolgt, z.T. sogar Pferdekutschen als Hauptelement eingesetzt werden, wobei diese kaum als Alternative im Bereich der Transportpolitik gesehen werden können.

Festzustellen ist ausserdem, dass:

- die Vorbereitung auf nationaler Ebene unbefriedigend war (wenig Input seitens u.a. eines Transportministeriums)
- die Möglichkeiten des Ausbaus der öffentlichen Transportmittel in Luxemburg, u.a. aufgrund der begrenzten Materialkapazitäten bei der CFL, sehr gering sind
- ein Grossteil der Bevölkerung den 22. September grundsätzlich als sehr positive Veranstaltung sieht, aufgrund der festgestellten Schwächen jedoch ein zwiespältiges Gefühl besteht. (siehe ILRES-Umfrage)

Aufgrund dieser Bestandsaufnahme ergeben sich folgende Vorschläge.

"Autofreien Dag 2003"

Folgende Vorschläge wurden formuliert:

- **Zeitdauer:** Im Jahre 2003 soll der "Autofreien Dag", in Anlehnung an die "European mobility week" sich über eine Woche erstrecken ("Mobilitätswoche").
- **Vorbereitung:** Es wird erwartet, dass vor allem auch seitens eines Transportministeriums für die Aktionswoche konkrete Projekte initiiert werden, wie u.a. die Erstellung eines "Schnuppertickets" und weiteres mehr. Das Transportministerium muß eine weitaus stärkere Rolle übernehmen, auf initiiender und koordinativer Ebene.
- **Information im Vorfeld:** Desweiteren wird von den zuständigen Ministerien - Transport und Umwelt - erwartet, dass die Informations- und Sensibilisierungskampagne der Gemeinden sehr früh beginnt, d.h. bereits Ende 2002
- **Langfristige Auswirkungen verbessern**
Damit der Aktionstag bzw. die Aktionswoche auch einen langfristigen Impact haben, sollten in jeder Gemeinde 1-3 Aktionen/Aktivitäten stattfinden, die auch längerfristig wirksam sind (z.B. Einrichten einer Fahrradpiste u.a.). Hierauf sollen die Begleitgruppen, Kommissionen usw. drängen.
- **Artikulation politischer Forderungen**
So positiv der Aktionstag - die Aktionswoche auch sind, so kann doch nur dann eine wirkliche Verbesserung der Situation im Bereich der Transportpolitik erfolgen, wenn auf nationaler Ebene endlich Nägel mit Köpfen gemacht wird. Deshalb sollen im Jahre 2003, wenn möglich in Zusammenarbeit zwischen allen teilnehmenden Gemeinden und anderen Akteuren gemeinsam 1-2 politische Forderungen artikuliert werden. Sei es mittels Postkartenaktion o.a. Gedacht wurde z.B. daran das fehlende Material bei der Eisenbahngesellschaft stärker zu thematisieren.
- **Input an interessierte Gemeinden/Personen**
Der Mouvement Ecologique soll frühest möglich einen Ideenkatalog an Gemeinden, beratende Kommissionen ... mit konkreten Vorschlägen für die Woche im Jahre 2003 verschicken.

Link
<http://www.emweltzenter.lu/emweltzenter/klima/carfreeday.pdf>
(Aktionskatalog für Gemeinden "car free day")



Auseinandersetzung in der Sache statt Diffamierung Andersdenkender!

Offener Brief des Mouvement Ecologique an den Wirtschafts- und Transportminister

Mit einer Pressemitteilung reagiert das Mouvement Ecologique auf rezente Äußerungen von Wirtschaftsminister H. Grethen. Der Minister hatte anlässlich der Vorstellung des Stadtbahnprojektes die Umweltgewerkschaft erneut in Sachen Flughafen angegriffen.

Der Mouvement Ecologique verweist darauf, bisher habe man zur polemischen Art und Weise des Ministers keine Stellung bezogen. Nach Ansicht der Umweltschutzorganisation sollten inhaltliche Meinungsverschiedenheiten auf einer sachlichen Ebene austragen werden und man wolle sich nicht auf den Stil des Wirtschaftsministers einlassen. Es gebe jedoch Grenzen, wo eine Nichtregierungsorganisation persönliche Anrempelungen ohne Reaktion hinnehmen müsse. **Mit seiner Art und Weise Organisationen, engagierte Bürgerinnen und Vertreter der Zivilgesellschaft persönlich anzugreifen, diskreditiere sich der Minister selbst mit seiner Politikauffassung**, so der Mouvement Ecologique.

Dies besonders, wenn dabei grobe Unwahrheiten erhalten müssten, um die Unzulänglichkeit der eigenen Politik zu kaschieren. So verbieten sich die Umweltschützer die Unterstellung, sie seien Schuld an der Verzögerung des Ausbaus der "Aérogare" und verweisen auf ein Urteil des Verwaltungsgerichts, in dem die Regierung verurteilt wurde, weil sie sich nicht an geltende Gesetze hielt. Das Verwaltungsgericht habe dem Mouvement Ecologique und den anderen Klägern – und nicht dem Wirtschaftsminister – in der Sache Recht gegeben. Letzterer trage somit die alleinige Verantwortung für die Verzögerung der Arbeiten.

Eine ähnliche **Doppelzüngigkeit des Ministers** gehe auch aus seinen rezenten Äußerungen in

Bezug auf die Atomenergie hervor, die anlässlich der Einweihung des GuD-Kraftwerkes in Esch bzw. im Zusammenhang mit der EU-Politik gemacht wurden. Minister Grethen scheine die Absicht der EU-Kommission zu teilen, um Atomkraft wieder "salonfähig" zu machen. Dies wäre äußerst befremdend seitens eines Regierungsmitgliedes, immerhin gäbe es in Luxemburg einen parteiübergreifenden gesellschaftlichen Konsens gegen die Atomenergie. In Sachen effizienter Nutzung von Energie (der Alternative zur Atomenergie), wie z.B. der Abwärme beim GuD-Kraftwerk, sei jedoch trotz vieler Ankündigungen noch immer nichts erfolgt. Auch habe der Wirtschaftsminister wiederholt die im Plan für eine nachhaltige Entwicklung angestrebten Ziele zum Ausbau der regenerativen Energien in Frage gestellt – dies obwohl genannter Plan von der ganzen Regierung getragen werde.

Schließlich wirft die Umweltgewerkschaft dem Minister im Transportbereich eine reine "Ankündigungspolitik" vor. So werde beispielsweise die Mobilitätszen-

trale seit Regierungsantritt in Aussicht gestellt, passiert jedoch sei bisher nichts. Von der Schaffung eines Verkehrsverbundes, der ebenfalls in der Regierungserklärung vorgesehen ist, ginge überhaupt nicht mehr die Rede! Wie steht es um die Kapitalerhöhung der Luxemburger Eisenbahngesellschaft?

Wer, wie der Transport- und Wirtschaftsminister, im Glashaus sitze, der solle nicht nach anderen mit Steinen werfen. Respekt und Anerkennung vor der Meinung Andersdenkender – auch gegenüber Organisationen und Bürgern der Zivilgesellschaft – sei, so der Mouvement Ecologique, eine grundlegende Voraussetzung für eine demokratische Auseinandersetzung in der Sache.



– AUS DE REGIONALEN – AUS DE REGIONALEN – AUS

Wann kommt der Escher City-Bus?

In der Gemeinderatssitzung vom 13. Dezember 2002 wurden anlässlich der Vorstellung des Escher Gemeindehaushaltes für 2003, die vom Schöffenrat als prioritär eingestuft Projekte der Öffentlichkeit vorgestellt.

Mir Erstaunen stellt der Mouvement Ecologique fest, dass unter den so genannten "Top Projekten" die Einführung des Escher City-Busses nicht aufgeführt ist. Lediglich unter der Rubrik "andere Projekte" findet man die Umsetzung des Verkehrskonzeptes.

Da die Verkehrsstudie nunmehr seit Herbst 2001 vorliegt, fragen wir uns warum die Einführung einer ersten City-Bus-Linie sich so lange verzögert? Welche Vorarbeiten wurden während den letzten 14 Monaten geleistet? Wir möchten daran erinnern, dass die Stadt Esch sich innerhalb des Klimabündnisses dazu verpflichtet hat, bis zum Jahr 2010 50% CO2 einzusparen. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn so schnell wie möglich die Empfehlungen aus dem Verkehrskonzept umgesetzt werden.

Dabei stellt die Einführung des City-Busses einen Meilenstein dar, da dieses moderne und umweltfreundliche Nahverkehrsmittel zur Verbesserung der Mobilität aller Escher Bürger beitragen wird. Wir fordern den Escher Schöffenrat auf, die Einführung des City-Busses nicht weiter zu verzögern.

Mouvement Ecologique, Esch

– KURZNOTIZEN – KURZNOTIZEN – KURZNOTIZEN – KURZNOTIZEN – KURZNOTIZEN –

Besucherzentrum "Haff Réimech"

Nach der Einweihung eines Naturentdeckungspfades im Baggerweihergebiet Remerschen – Wintringen wird es nun Ernst mit dem Projekt eines anspruchsvollen Besucherzentrums. Dieses soll Informationen bieten über die biologische Vielfalt des Naturschutzgebietes, jedoch auch die Identität der umliegenden Gemeinden bzw. des vorgeschlagenen Naturparks "Dräilänner-Eck" widerspiegeln.

Das architektonische Konzept ist, wie schon berichtet, fertig. Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau begonnen werden. EU-weit wurde inzwischen auch die Inneneinrichtung ausgeschrieben, die nach modernsten didaktischen Methoden erfolgen soll. Daneben wird zur Zeit über eine Schallsolierung des Baggerweihergebietes gegenüber der Moselstrasse diskutiert.



Anlässlich der Vorstellung des Konzeptes "Haff Réimech"

FSC-Label in Luxemburg

Der Mouvement Ecologique engagiert sich bekanntlich seit Monaten, ebenso wie die Luxemburger Natur- und Vogelschutzliga, für die Durchsetzung eines anspruchsvollen Labels für den Luxemburger Wald bzw. seine Holzprodukte. In verschiedenen Nummern des "Kéisécker-Info" bzw. des "Kéisécker" gab es diesbezüglich detaillierte Informationen...

Befremdend erscheint in diesem Zusammenhang die Stellungnahme der Stiftung "Hëllef fir d'Natur" (EBIZ-News 27/02), die der Meinung ist, dass "eine Kombination des von Naturschützern bevorzugten FSC-Zertifikates und des PEFC-Labels der Waldbesitzer das optimale System" darstelle.

Dabei unterstützen alle europäischen bzw. internationalen Umweltorganisationen wie WWF, Greenpeace, Friends of the Earth u.a. das sog. FSC-Zertifikat (Forest Stewardship Council), das weitaus höhere bzw. real überprüfbare Ansprüche an die Waldbewirtschaftung als das sog. PEFC-Label (Pan European Forest Certification) stellt.

Die Stiftung "Hëllef fir d'Natur" unterläuft mit ihrer Stellungnahme die Bemühungen der beiden Luxemburger Umweltverbände. Aus welchen Motiven heraus?

Interessante Internet-Links:

Internationale FSC-Homepage: www.fsc.org
FSC-Deutschland: www.fsc-deutschland.de
WWF-Deutschland: www.wwf.de

Umsetzung der Habitatdirektive in Luxemburg – EU stellt noch Defizite bei 2 Habitattypen fest!

Die europäische Habitatdirektive hat die Schaffung des europaweiten Schutzgebietsnetzes "NATURA 2000" zum Ziel. In diesen Schutzgebieten sollen europaweit gefährdete Lebensräume langfristig in einem kohärenten, länderübergreifenden Netz erhalten werden.

Der aktuelle Umsetzungsstand der Habitatdirektive in der kontinentalen Region, zu der auch Luxemburg gehört, war Anlass eines wissenschaftlichen Fachseminars Anfang November in Potsdam. An diesem Seminar konnten, neben den offiziellen Vertretern der einzelnen Ländern, auch die NGO's, Position beziehen. Mouvement Ecologique und LNVL hatten demnach im Vorfeld dieser Konferenz eine kurze Stellungnahme an den belgischen WWF übermittelt, der u.a. die Interessen der Luxemburger Umweltschutzorganisationen im Rahmen der Habitatdirektive wahrnimmt.

Die europäische Kommission hat Luxemburg in Potsdam bei den meisten Habitattypen eine korrekte Umsetzung der Direktive bescheinigt. Bei 2 Habitattypen allerdings, den Pfeifengraswiesen und den Magerwiesen erhielt Luxemburg die Bewertung "moderate insufficiency". Das bedeutet, dass weitere Gebietsmeldungen zum Schutz dieser Habitate erforderlich sind. Aufgrund dessen muß Luxemburg nun das Gebiet "Bitschenheck" bei Schouweiler melden, das neben dem Koedinger Brill die besten und größten Pfeifengraswiesen Luxemburgs aufweist. Bei den Magerwiesen ist der Kenntnisstand geringer, so dass die sofortige Meldung zusätzlicher Gebiete schwierig ist. Aus diesem Grund muß das Umweltministerium im Jahr 2003 umfangreiche Kartierungen durchführen lassen. Bis Ende 2003 sollen dann auch für diesen Habitattyp weitere Gebietsmeldungen folgen.

Ausbau des Flughafens:

"Regierung missachtet Urteil des Verwaltungsgerichtes": Mouvement Ecologique und Interessenvereine reagieren mit "recours gracieux" beim Umweltministerium

Seit Jahren setzen sich Mouvement Ecologique und lokale Interessenvereine dafür ein, dass beim Ausbau des Flughafens die Interessen von Mensch und Umwelt berücksichtigt werden sollen. Eine der Hauptforderungen hierbei ist, dass endlich geregelt wird, welche Anzahl an Flugbewegungen und welche Lärmbelastungen zulässig sind und welche nicht. Hierbei wird vor allem ein weiterer Ausbau der Cargo-Aktivitäten kritisch hinterfragt sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen verlangt.

Entsprechende Auflagen, so die Organisationen, müssten in einer Betriebsgenehmigung – so wie für jeden anderen Betrieb in Luxemburg – festgeschrieben werden. Da auf politischer Ebene diese Forderung trotz aller Bemühungen scheinbar nicht durchzusetzen war, obwohl der Staat somit bewusst gesetzeswidrig handelte, sahen Mouvement Ecologique, lokale Interessenvereine und eine Reihe von Privatpersonen als alleinige Möglichkeit diese Rechte juristisch einzuklagen. Alleiner juristischer Hebel der sich aus der Sicht der Organisationen bot, war im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Aérogame (der als solcher jedoch nicht in Frage gestellt wird) aktiv zu werden.

Dieser Ausbau sollte nicht getätigt werden, bevor nicht eine Genehmigung für das gesamte Areal vorliegt, so der Einspruch vor dem Verwaltungsgericht. Im April 2000 bekamen die Organisationen dann auch vor dem Verwaltungsgericht Recht: Voraussetzung für einen Ausbau, welcher Natur auch immer, sei eine Genehmigung für das gesamte Flughafen-Areal mit entsprechenden Schutzmassnahmen, so der Richterspruch.

Die Regierung leitete daraufhin im Juni dieses Jahres endlich eine Genehmigungsprozedur für das gesamte Flughafen-Areal in die Wege. Im Rahmen dieser Prozedur soll u.a. die Frage der Lärmbelastung, aber auch Sicherheitsaspekte geregelt werden. In dem entsprechenden Dossier waren, laut Organisationen, jedoch zahlreiche Aspekte unzureichend dokumentiert: die Lärmberechnungen seien äusserst fehlerhaft, Sicherheitsaspekte wären de facto ausgeklammert gewesen u.a.m. Dies führte dazu, dass alle betroffenen Gemeinden – Sandweiler, Schüttringen, Niederanven und die Stadt Luxemburg – ein negatives Gutachten erstellten und Verbesserungen forderten.

Was nunmehr jedoch geschehen sei, bezeichnen die Organisationen als "nicht annehmbar": obwohl immer noch keine Genehmigung für das Gesamtareal vorliegt und die Forderungen der Gemeinden ignoriert würden, erteilte die Regierung (erneut) – über das Umweltministerium – eine Teil-Genehmigung für den Ausbau der Aérogame, ohne dass die Auflagen für das gesamte Areal geregelt sind!

Damit verletzte die Regierung erneut nicht nur bewusst und willentlich geltendes Recht, sondern sie missachtet zudem in äusserst krasser Form ein Urteil des Verwaltungsgerichtes – ganz abgesehen von den deutlich artikulierten Interessen zahlreicher Einwohner und der Gemeinden.

Die Strategie scheine, so die Organisationen, auf der Hand zu liegen: die Erteilung der Gesamtgenehmigung mitsamt den damit verbundenen Debatten solle wohl erneut verzögert werden – während die Anzahl der Flugbewegungen im Cargobereich weiterhin ohne gesetzliche Grundlage und rechtliche Absicherung ansteigt. Dagegen würden sich die Organisationen zur Wehr setzen.

Aus diesen Überlegungen heraus reichten Mouvement Ecologique, Interessenvereine und Privatpersonen einen sogenannten "recours gracieux" gegen die erteilte Genehmigung zum Ausbau der "Aérogame" beim Umweltministerium ein. Sie bleiben der Überzeugung, dass

– die vorliegende Genehmigung geltendem Recht widerspricht und zudem eine schwerwiegende Missachtung des Urteils vom März 2001 des Verwaltungsgerichtes darstellt

– die Detailgenehmigung für die Aérogame erst nach einer Entscheidung betreffend die Genehmigung für das gesamte Flughafenareal erteilt werden darf

Es gebe keine Ursache, weshalb seit Monaten und Jahren die Prozedur für die Gesamtgenehmigung des Flughafenareals auf der Stelle trete und damit eine notwendige Abwägung zwischen wirtschaftlichen Interessen und der Lebensqualität der Anwohner hinausgezögert würde.

Mouvement Ecologique

Mouvement Ecologique, section Contern-Sandweiler-Schëtter

Mouvement Ecologique, section Luxembourg

Syndicat d'Intérêts Locaux Hamm-Pölvvermillen

Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux Cents-Fetschenhof

Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux Sandweiler



Flughafen

Der Méco macht's schon

40 Tage nach dem 9. Dezember könnten sie es sich erneut mit vielen verderben: drei Interessenvereine aus der Hauptstadt und aus Sandweiler sowie der Mouvement écologique. Verderben mit Flughafenbenutzern vielleicht, mit Flughafenmitarbeitern und ihren Gewerkschaften mit einiger, mit Transportminister Henri Grethen mit großer Wahrscheinlichkeit. Falls nach diesen 40 Tagen das Umweltministerium seine Kommodo-Teilgenehmigung zum Ausbau der Aérogame nicht zurückzieht und Méco und Syndikate dagegen vor dem Verwaltungsgericht klagen, wie sie es schon im April 2000 taten, und falls sie, wie im März 2001, Recht bekommen sollten: Der Ausbau der Aérogame ist unrechtmäßig, solange keine Kommodo-Genehmigung für den gesamten Flughafen vorliegt, urteilten die Richter damals.

Zwar leitete das Umweltministerium das fehlende Genehmigungsverfahren ein. Abgeschlossen aber ist es noch nicht, und sämtliche Anrainergemeinden des Flughafens erhoben Einspruch dagegen, als das Dossier im Juli öffentlich auslag.

Das erneute Vorgehen gegen die Aérogame ist für den Méco der einzige Hebel, um juristisch einem der letzten Betriebe im Land beizukommen, der noch immer ohne Betriebsgenehmigung funktioniert, um Fluglärm, Abgasbelastung, Wasserverschmutzung analysieren zu lassen. „Täten wir das nicht“, sagt Méco-Generalsekretärin Blanche Weber, „blieben uns wiederum allein politische Apelle als Handhabe.“ Und sie betont, gegen den Ausbau der Aérogame an sich habe man „gar nichts“.

Mit seinem Einsatz für Kommodo-Gerechtigkeit nimmt der Méco Gemeinden politische Arbeit ab

Die Frage, wie einflusslos Politik wirklich ist, stellt sich aber. Hübsch im Hintergrund trotz ihrer Negativgutachten vom Sommer halten sich die Anrainergemeinden mit ihren je eigenen Interessen. Niederanven schöpft kräftig Gewerbesteuer aus dem Flughafenbetrieb ab, was Sandweiler dem Nachbardorf neidet und im übrigen viele Flughafenmitarbeiter zu seinen Einwohnern zählt. Und Hauptstadtbürgermeister Paul Helminger, sicherlich keine unbedeutende Kraft in der politischen Arena, zeigt trotz aller Bekenntnisse zu einem moderat dimensionierten „City-Airport“ keine mit seinem Einsatz gegen BTB vergleichbaren Ambitionen, für klare Verhältnisse am Findel-Airport zu sorgen.

Wertvoll für die Gemeinden ist die Pionierarbeit des Méco aber. Nicht allein aus ökologischen Erwägungen: eine Kommodo-Genehmigung muss sich an den bestehenden Bauperimetern orientieren. Läge sie vor, dürfte sie eine Handhabe bieten, um die Ausarbeitung jenes Flächennutzungsplans über den Flughafen und angrenzendes Gelände zu beeinflussen, den der Regierungsrat im Januar 2000 beim Innenministerium in Auftrag gab, der aber noch nicht abgeschlossen ist. Ein solcher Plan jedoch, die stärkste Waffe der Landesplanung, ordnet jedes kommunale Baureglement nationalem Interesse unter. Allein: Zwischen Freude am Bauen, Gier nach Gewerbesteuer und Fluglärmfrust Prioritäten zu setzen, ist anscheinend so leicht nicht. Und so lässt man den Méco vors Loch laufen, damit er den Kommunen Optionen offen hält – zwischen denen aber schon längst klare Positionen hätten gefunden werden müssen. **PF**

Aus dem "Lëtzebuurger Land"

Auszug aus einer weiteren Stellungnahme von Mouvement Ecologique und Interessenvereinen

Wenn die Situation heute entsprechend verfahren ist, dann ist das ausschließlich die Schuld der staatlichen Instanzen, welche die seit langem anhängige Gesamtgenehmigung des Flughafenareals nicht zu Stande bringen u.a. wohl auch weil der Flächennutzungsplan (POS) der Anrainergemeinden noch immer aussteht. Statt in Polemik zu verfallen, sollten die zuständigen Ministerien ihre Hausaufgabe erledigen!

Der Ausbau der Hallen der Aérogame stellt aus der Sicht des Mouvement Ecologique und der Interessenvereine kein Problem dar. Demzufolge haben die Organisationen sich zu keinem Zeitpunkt prinzipiell gegen den Ausbau ausgesprochen. Allerdings – und hier nutzen einige Politiker eine juristische etwas komplizierte Situation aus, die in der Öffentlichkeit schwer zu vermitteln ist – gibt nur dieser Ausbau die Handhabe aus juristischer Sicht überhaupt über die Entwicklung des Flughafens zu diskutieren. Die Genehmigung des Ausbaus setzt – entsprechend dem Urteil des Verwaltungsgerichtes – eine Gesamtgenehmigung des Flughafenareals voraus.

Es ist befremdend, wenn Minister, statt die rechtlich und politisch unhaltbare Situation zu regeln, nun jene BürgerInnen angreifen, die für eine rechtsstaatliche Korrektur, den Gesetzen entsprechende Vorgehensweise eintreten.

Mouvement Ecologique asbl.

Ekologeschen Zenter Pafendall
6, rue Vauban
L - 2663 Luxembourg
Tel.: 43 90 30-1
Fax: 43 90 30-43
e-mail: meco@emweltzenter.lu
www.emweltzenter.lu

Einzelmitgliedschaft: 40 € – Haushaltsmitgliedschaft: 60 € – Für Studenten und Arbeitslose: 20 € – Schnuppermitgliedschaft (auf ein Jahr beschränkt): 20 €

Kontonummer:
CCP IBAN LU16 11110392-1729 0000,
BCEE IBAN LU20 0019 1300 1122 4000

Der Mouvement Ecologique ist eine parteipolitisch neutrale und unabhängige Umweltschutzorganisation mit zahlreichen ehrenamtlich engagierten BürgerInnen. Durch eine Mitgliedschaft oder die Anwerbung von MitgliederInnen können Sie die kritische, engagierte und unabhängige Arbeit des Mouvement Ecologique und die Realisierung seiner Zukunftsvisionen für eine lebenswerte Gesellschaft von Morgen unterstützen.