

Resolution 1 des Kongresses: Klimaschutz konsequent umsetzen!

Der Kongress 2006 des Mouvement Ecologique stellt fest, dass:

- nach einer kurzen Phase des Rückgangs der CO₂-Emissionen in den 90er Jahren in Luxemburg, die CO₂-Emissionen in unserem Land nunmehr wieder deutlich ansteigen sind – dies statt einer Reduktion von 28%, zu der Luxemburg sich völkerrechtlich verbindlich verpflichtet hat.
- der Tanktourismus und ähnliche "atypische" Phänomene sicher dabei besonders ins Gewicht fallen, dies aber nichts an der Tatsache ändert, dass Luxemburg einerseits einen erheblichen finanziellen Nutzen aus dieser "atypischen Situation" zieht und insofern auch bereit sein muss die Konsequenzen daraus zu tragen – dabei steigen die CO₂-Emissionen in Luxemburg in allen Bereichen an, so z.B. auch im Wohnungsbau;
- Wissenschaftler sich darin einig sind, dass die CO₂-Einsparungen weit über die Kyoto-Ziele hinausgehen müssen, um einen wirklichen Klimaschutz zu gewährleisten;
- darüber hinaus seitens der gesamten Regierung bis dato nur begrenzte Anstrengungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen getroffen wurden: eine ökologische Steuerreform, eine breite und proaktive Energieberatung, eine tatsächliche Wende in der Mobilitätspolitik ... lassen nach wie vor auf sich warten;
- gerade unser Land, als eines der reichsten der Welt, nicht länger Spitzenreiter bei den CO₂-Emissionen pro Kopf sein darf und kann, sondern eine Vorbildrolle übernehmen muss;

richtet entsprechend einen dringenden Appell an die politisch Verantwortlichen:

- sich im Rahmen der anstehenden Klimaschutzstrategie zu verpflichten, dass in der Periode 2008–2012 mindestens 50% der Reduktionen innerhalb Luxemburgs durchzuführen sind und dass in der folgenden Kyoto-Periode die Reduktionen noch weitaus stärker in Luxemburg selbst zu erfolgen haben;
- dass sich die einzelnen Regierungsmitglieder deutlich zu den in ihrer Zuständigkeit liegenden Instrumenten bekennen, die zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen führen können (z.B. nachhaltige Steuerreform auf der Ebene des Finanzministeriums, Stopp des Baus weiterer Strassen bzw. Vorbildfunktion von öffentlichen Bauvorhaben auf der Ebene des Bauenministeriums, Förderung der rationellen Energienutzung auf der Ebene des Wirtschaftsministeriums; Beratungsprogramme für mittelständige Betriebe seitens des Mittelstandsministeriums, Erweiterung der Kompetenzen der Gemeinden im Klimaschutz durch das Innenministerium u.a.m.);
- unter der Federführung des Umweltministers ab sofort eine "task force" zwischen den unterschiedlichen Ministerien zur Umsetzung der nationalen Klimaschutzstrategie einzusetzen ist;
- mit den betroffenen Akteuren und der Zivilgesellschaft Arbeitsgruppen ins Leben gerufen werden, um die Umsetzung der nationalen Klimaschutzstrategie in wesentlichen Punkten zu begleiten (z.B. nachhaltige Steuerreform, Bildung von Beratungsstrukturen);
- umgehend die Vorgaben seitens der EU, die zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen – vom Energiepass über die Wärmeschutzverordnung – in Luxemburger Recht umgesetzt werden;
- ein Energiekonzept "Luxemburg 2020" erstellt wird, das untersucht, welchen Anteil die verschiedenen Energieträger im Jahre 2020 in Luxemburg haben sollen und welche Schritte in diesem Sinne ergriffen werden müssen. Hierzu gehört u.a. eine weitere Förderung der rationellen Energienutzung, der erneuerbaren Energien und der Biomasse;
- zusätzlich zur Kyotobilanzierung eine weitere doppelte CO₂-Bilanzierung zu betreiben, bei der alle Energieverbräuche (einschließlich Strom, ohne Tanktourismus) sowie deren Vorläuferprozesse berücksichtigt werden (GEMIS-Methode);
- die freiwilligen Vereinbarungen mit der Industrie (accords volontaires) einer Evaluierung zu unterziehen und eventuelle neue Vereinbarungen dem Stand der Entwicklung anzupassen sowie mit klaren Zielwerten und Maßnahmen bei deren Nichteinhaltung zu versehen;
- endlich eine zielgerichtete dezentrale Energieberatung eingerichtet wird, die sowohl Privathaushalte als auch mittelständige Betriebe bei der Umsetzung von Energiesparmassnahmen offensiv begleitet;
- die kommunalen Verantwortlichen in die Klimaschutzstrategie eingebunden werden und vor allem die Möglichkeiten der Gemeinden erweitert werden, damit diese lokale Verantwortung verstärkt übernehmen können.
- den kommunalen und staatlichen Akteuren bei privaten Bauprojekten die Möglichkeit einzuräumen, energetische Mindeststandards im Rahmen von Teilbauungsplänen vorzuschreiben;
- die biologische Landwirtschaft auch aus Klimaschutzsicht stärker zu fördern;
- eine Strategie zu einem graduellen Ausstieg aus dem Tanktourismus entwickelt und umgesetzt wird;
- ebenfalls die Treibhausgase des Flugverkehrs zu verfolgen im Hinblick auf die weltweite Berücksichtigung dieser Emissionen bei einem Kyoto 2 Vertrag und auf die notwendige Begrenzung auch dieser Treibhausgase;
- die sogenannten "CO₂-Freikauf-Projekte" der Regierung in aller Transparenz offen gelegt werden: diese müssten den hohen Kriterien der sog. "golden standards" entsprechen;
- eine regelrechte Klimaschutzkampagne lanciert wird, die über die Herausforderungen informiert, aber auch den einzelnen Akteuren konkrete Handlungsfelder eröffnet. Diese Kampagne sollte gemeinsam u.a. mit Nicht-Regierungsorganisationen, Gemeinden... durchgeführt werden.



Der Kongress fand vor einem, gut gefüllten Saal statt. Danke an alle Teilnehmer!



Entspannte und sympathische Atmosphäre beim "Patt"



Trotz des guten Wetters hatten sich gut 100 Mitglieder zum Kongress 2006 des Mouvement Ecologique eingefunden. Beeindruckend war auch 2006 die Themenvielfalt, welche die Arbeit der Umweltgewerkschaft kennzeichnet sowie die sehr entspannte Atmosphäre während des Kongresses.

Im Folgenden finden Sie – wie es die Statuten vorschreiben – einen kurzen Bericht des Kongresses. Weitere Infos finden Sie auf der homepage www.oeko.lu

Statutarischer Teil

Emile Espen, Präsident der Regionale Stadt Luxemburg, begrüßte die Anwesenden und stellte die wichtigsten Themen der Regionale Stadt Luxemburg dar. Dabei wurde vor allem die Stadtentwicklung sowie das Projekt einer modernen Stadtbahn angesprochen.

Es war dann Blanche Weber, Präsidentin, die in ihrer politischen Rede vor allem auf die Notwendigkeit einging, in Luxemburg müssten Problemler konsequenter angegangen werden, vor allem da hierin auch zahlreiche Zukunftschancen liegen würden. Dies sowohl auf ökonomischer, ökologischer als auch auf sozialer

Ebene. Die integrale Rede kann auf der homepage www.oeko.lu eingesehen werden.

Hierauf folgte die Vorstellung des sehr reichhaltigen Aktivitätsberichtes 2005, der dieser Tage ebenfalls allen Mitgliedern zugestellt wird.

Théid Faber, Präsident des "Oeko-Zentrum Lëtzebuerg", stellte den aktuellen Stand der Entwicklung des Zentrums sowie die wichtigen Aktivitäten dar, Paul Ruppert jene des "Klimabündnis Lëtzebuerg", Emile Espen jene der der Stiftung Öko-Fonds.

Emile Espen, Tresorier, oblag es ebenfalls die Konten 2005 darzulegen, zu denen ein positives Gutachten der Kassenrevisoren André Gilbertz und Patrick Loewen vorlag. Beide Kassenrevisoren nahmen ebenfalls an der Sitzung teil und bestätigten eine gute Finanzgestion. Ebenfalls vorgeschlagen wurde ein Budgetentwurf 2006. Konten 2005 und Budgetentwurf 2006 wurden von der Generalversammlung "par acclamation" gutgeheissen. Beide Kassenrevisoren stellten erneut ihre Kandidatur, eine neue Kandidatur lag nicht vor. Daraufhin wurden die beiden Kassenrevisoren von der Generalversammlung "per acclamation" in ihrem Amt bestätigt.

Die Generalversammlung erteilte anschließend dem Verwaltungsrat für das Aktivitätsjahr die Entlastung "par acclamation".

Als nächster Punkt wurde der neue Verwaltungsrat 2006 gewählt. Blanche Weber dankte Daniel Schmidt sowie Raymond Becker für ihr langjährige Mitarbeit, beide stellten keine erneute Kandidatur. Austretend aus dem Verwaltungsrat und ihre Kandidatur erneut stellend waren: Alain

Mouvement Ecologique: tesch, kreativ



Angeregte Diskussionen nach dem Vortrag von Prof. Ewringmann zum Klimaschutz sowie der Rede von Umweltminister L. Lux



Im Namen des hauptstädtischen Schöffenrates lud François Bausch, nachdem er erneut eine Lanze für die moderne Stadtbahn gebrochen hat, auf einen Ehrenwein der Gemeinde Luxemburg ein



Adams, Théid Faber, Tom Gallé, Fränz Hengen, Paul Ruppert, Marc Schoellen, Laure Simon, Blanche Weber. Ihre Kandidatur nicht mehr stellten wie erwähnt Daniel Schmidt sowie Raymond Becker.

Nicht austretend und ihre Kandidatur erneut stellend waren: Emile Espen, Marc Feidt, Gérard Kieffer, Roland Felten, Jeannot Muller, Paul Polfer, Roger Schauls.

Es lagen zwei neue Kandidaturen für den Verwaltungsrat vor: Nathalie Schmit sowie René Wampach. Weitere Kandidaturen aus dem Saal erfolgten nicht.

Da 17 Kandidaturen vorlagen und 17 Mitglieder im Verwaltungsrat statutarisch zulässig sind sowie keine Gegenstimme auf der Generalversammlung zu dieser Besetzung vorlag, fand keine Wahl "par acclamation" statt. Der neue Verwaltungsrat 2006 wurde somit einstimmig gewählt.

Der zweite Teil des Kongresses war dem Klimaschutz gewidmet. Als erster Redner sprach Prof. Ewringmann des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitutes an der Universität zu Köln. Er stellte kurz die Kyoto-Mechanismen vor und legte die aktuelle Situation im Klimabereich in Luxemburg dar.

Als anschließender Redner stellte Lucien Lux ausführlich seine Klimaschutzstrategie als Umweltminister vor.

Es folgte ein lebendige Diskussion über eine Reihe zentraler Aspekte im Klimaschutzbereich: Berechnungsmodi der CO₂-Emissionen, Rolle des Tanktourismus, grundsätzliche Strategie,

Einbindung von Energiekriterien in die kommunale Bebauung, Problem der Beratung.

Zum Abschluss der Debatten wurden zwei Motionen zum Thema Klimaschutz bzw. Transport, die dem Kongress vom Verwaltungsrat vorgeschlagen wurden, mit einigen Abänderungen angenommen.

Blanche Weber dankte den TeilnehmerInnen für die Teilnahme an der regen Generalversammlung / Kongresses 2006 und schloss gegen 18.45 die Generalversammlung / den Kongress.

François Bausch, Verkehrsschöffe der Stadt Luxemburg, entschuldigte Bürgermeister Paul Helmingier, der aufgrund eines Sterbefalles nicht an der Veranstaltung teilnehmen konnte. Er begrüßte die Tatsache, dass der Mouvement Ecologique seinen Kongress in Luxemburg-Stadt abgehalten hat und gab u.a. seiner Überzeugung Ausdruck, dass kurzfristig eine Lösung für den Neubau des ÖkoZenter Lëtzebuerg in Luxemburg/Pfaffenthal gefunden werden könnte. Die Stadt Luxemburg würde auf jeden Fall ihren Beitrag leisten, damit der Sitz in der Hauptstadt bleibt. Daraufhin lud er die Anwesenden zu einem "Eirewäin /-jus" der Stadtverwaltung ein.

Resolution 2 des Kongresses: Nei Prioritéiten an der Transportpolitik konkret ëmsetzen!

Der Kongress 2006 des Mouvement Ecologique stellt fest, dass :

- die Transportpolitik verantwortlich ist für 40% der CO₂-Emissionen Luxemburgs und dass dieser Anteil weiter erheblich ansteigt;
- neben den u.a. damit verbundenen Problemen auf der Ebene der Luftverschmutzung und des Landverbrauches durch den weiteren Bau von Strassen, die Mobilitätsprobleme sich mehr und mehr auch zu einem realen Nachteil in Bezug auf die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit Luxemburgs entwickeln;
- die aktuelle Finanzsituation des Staates unser Land das Festlegen längst überfälliger Prioritäten in Richtung öffentlichen Transport verlangt und somit eine weitere Doppelstrategie sowohl für sowohl Strassen als auch für öffentlichen Transport ebenfalls aus finanziellen Gründen ausschließt;
- eine Reihe positiver Maßnahmen ergriffen wurden - z.B. die Schaffung der Mobilitätszentrale, die vom Mouvement Ecologique mit Nachdruck eingefordert wurde, sowie eine Erhöhung der budgetären Mittel für den öffentlichen Transport;
- jedoch wesentliche Grundsatzentscheidungen, so z.B. eine eindeutige Prioritätensetzung zwischen öffentlichem Transport und Straßenbau, auch auf der Ebene der verfügbaren Finanzmittel des Staates in der mittelfristigen Finanzplanung noch nicht getroffen wurden;
- Unklarheit über die realen Zielsetzungen des sektoriellen Planes für Transport herrscht, der - statt einer integrierten Planung aller betroffenen Ministerien (Transport, Landesplanung, Umwelt und Bauten) mit einer klaren Prioritätensetzung ein Kompendium der Wünsche aller zu werden droht;
- nach wie vor eine Abstimmung zwischen den einzelnen Planungen - z.B. zwischen dem sektoriellen Plan "Aktivitätszonen" bzw. den Regionalplänen und dem sektoriellen Plan Transport - nur begrenzt gegeben scheint;
- die Umsetzung des IVL-Konzeptes wie auch der regionalen Entwicklungspläne scheinbar völlig zum Stillstand gekommen ist;
- eine gezielte Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer) sowie ein generelles besseres Angebot des öffentlichen Transportes auch ein wichtiges Element der Lebensqualität sowie der wirtschaftlichen Kompetitivität ist.

richtet entsprechend einen dringenden Appell an die politisch Verantwortlichen:

- eine deutliche Kompetenzentscheidung in der Transportpolitik zu treffen, welche federführend vom Transportministerium im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung übernommen werden sollte, wobei dem Bautenministerium eine ausschließlich ausführende Rolle auf der Ebene der Straßenbauplanung zukommt;
- im Rahmen des sektoriellen Planes Transport eine Arbeitsgruppe einzusetzen, welche die Erstellung dieses Planes begleitet und ebenfalls Vertreter der Zivilgesellschaft und Gemeinden begreifen sollte;
- im Rahmen der Ausarbeitung dieses Planes dafür Sorge zu tragen, dass - statt einer Aneinanderreihung aller möglichen Projekte - eine integrierte Planung mit klaren Prioritäten erreicht wird;
- im Rahmen der mittelfristigen Planung des Staatsbudgets eine eindeutige Prioritätensetzung zu Gunsten des öffentlichen Transportes und des Langsamverkehrs erfolgt und nicht weiter Gelder in den Bau immer neuer Strassen vergeudet werden;
- das Projekt der modernen Stadtbahn umgehend angegangen und umgesetzt wird, damit 2009 die ersten Schienen liegen und damit ein unumstößliches politisches Signal gesetzt wird, parallel muss der Bau der Peripherbahnhöfe gewährleistet werden;
- parallel die Planungen einer besseren Anbindung der Region nördlich der Stadt Luxemburg an das Stad-Zentrum und Kirchberg verstärkt weiter geführt werden, ebenso wie Fortführung der Idee eines schienengebundenen öffentlichen Transportmittels im Süden sowie der "Nordstad";
- dem Verkehrsverbund und der Mobilitätszentrale die notwendigen finanziellen Mittel für eine proaktive und breitenwirksame Arbeit zur Verfügung gestellt werden;
- die geplante Reform der Autosteuer umgehend umgesetzt wird;
- das Fahrrad bei allen lokalen und regionalen Projekten als Transportmittel zwingend zu berücksichtigen ist.



E modernen Tram Endlech "Neel mat Käpp machen"

Stellungnahme des Mouvement Ecologique zur gemeinsamen

Rezente bezog der Mouvement Ecologique Stellung zu den neuen Plänen von Transportministerium und Stadt Luxemburg in Sachen "moderne Stadtbahn". Im Vorfeld hatte der Mouvement Ecologique alle Interessierten zu einem Informations- und Diskussionsabend zum Thema eingeladen, an der u.a. Umweltminister L.Lux sowie Bürgermeister P. Helming teilnahmen. Weit über 100 Personen nahmen an dieser Veranstaltung teil, was zeigt, wie hoch das Interesse immer noch ist! Im folgenden veröffentlichen wir die wesentlichsten Elemente der Stellungnahme.

Grundsätzlich begrüßt der Mouvement Ecologique, dass nach Jahren der Stagnation endlich wieder Bewegung in das Dossier eines neuen schienengebundenen Transportmittels in der Stadt Luxemburg gekommen ist. Die vorliegende gemeinsame Studie des Transportministeriums und der Stadt Luxemburg stellt eine gute Ausgangsbasis für klare politische Entscheidungen dar:

- Vor allem die Aktualisierung des Zahlenmaterials - Bevölkerungsentwicklung, Arbeitspendler, Entwicklung der Transportbewegungen - bietet eine wichtige fachliche Basis für eine zukunftsorientierte Entscheidungsfindung.

- Auch die Abstimmung der Planungen eines neuen Transportmittels mit dem Stadtentwicklungskonzept sowie mit Elementen des IVL stellen einen Qualitätssprung dar.

- Wesentlich erscheint zudem, dass Klarheit in Bezug auf die Kapazitätsgrenzen der unterschiedlichen öffentlichen Transportmittel geschaffen wurde.

Ja zu einer modernen (leichten) Stadtbahn unter klaren Voraussetzungen!

Der Mouvement Ecologique war gemeinsam mit der Stiftung Oeko-Fonds und der Tram asbl. verantwortlich für die erste Studie, die zum Thema "neues schienengebundenes Transportmittel" erstellt wurde. Dies erfolgte 1992 von Prof Knoflacher (Technische Universität Wien) unter dem Motto "E modernen Tram fir Lëtzebuerg".

Das Echo auf die damalige Studie war besonders groß und man kann mit Fug und Recht behaupten, dass sie letztlich Auslöser für alle nachfolgenden Projekte war.

In dieser ersten Studie wurde damals, so wie in der nun vorliegenden Studie, nicht für einen "train-tram", sondern für eine moderne leichte Stadtbahn optiert. Im Folgenden wurde von den staatlichen Akteuren eine Entscheidung für

eine "train-tram"-Anbindung getroffen. Und in der Tat sprachen gute Argumente für diese Form der Schienenanbindung: vor allem das "Wegfallen" des Umsteigens am Bahnhof Luxemburg, die guten Anbindungsmöglichkeiten der anderen Landes- bzw. auch der Grenzregionen waren stichhaltige Argumente, die von den Befürwortern des BTB-Konzeptes ins Feld geführt wurden.

Der Mouvement Ecologique nimmt zur Kenntnis, dass:

- ob berechtigterweise oder nicht, das BTB-Konzept keinen politischen Konsens erreichen konnte. Der Widerstand vor allem der Stadt Luxemburg gegen dieses Konzept führte in der Tat zu einem Status quo in der Mobilitätsplanung, der unbedingt überwunden werden muss.

- in der Zwischenzeit ebenfalls fachliche Argumente gegen die "train-tram"-Option sprechen. Die von der Studie des Transportministeriums und der Stadt Luxemburg aufgezeigten Probleme sind in der Tat nicht von der Hand zu weisen:

* Kapazitätsgrenzen des Schienennetzes: Aufgrund u.a. des unzureichenden Ausbaus der Schieneninfrastruktur (vor allem der Bettemburger Linie) und der erhöhten Nutzung der Schiene in den vergangenen Jahren, waren bzw. sind doppelstöckige Züge aus Kapazitätsgründen unerlässlich, um tatsächlich die Anzahl der Kunden bedienen zu können. Würde nunmehr das Angebot verstärkt über "Train-Tram" erfolgen, so würde man dem Kundenandrang nicht mehr gerecht werden.

* Problematik der Verspätungen: Verspätungen, die bei der Train-Tram im innerstädtischen Bereich entstehen würden, würden sich auf das gesamte Schienennetz übertragen. Auch dies könnte, vor allem angesichts der in den letzten Jahren zunehmend verstärkten Auslastung des Schienennetzes, ein gravierendes Problem darstellen.

* Sicherheitsproblem: Wie seitens der CFL hervorgehoben, wäre die Einführung der "Train-Tram" aufgrund der Sicherheitsanforderungen (ETCS) erst ab 2017 möglich.

Man mag nun der Meinung sein, diese Probleme wären zum Zeitpunkt der Planungen des BTB ebenfalls schon bekannt gewesen. Dies trifft sicherlich für einige Argumente zu (z.B. dasjenige der Sicherheit), bei anderen aber wurde Luxemburg von der Entwicklung überholt (z.B. Entwicklung der Bevölkerungszahl und Arbeitspendler und der damit entstehenden Kapazitätsprobleme). Ein "Lamentieren" über verlorene Zeit nutzt jedoch nichts: es gilt endlich in aller Konsequenz die Mobilitätsprobleme anzugehen und einer Lösung zuzuführen.

Ja zur modernen Stadtbahn!

Eine konsensuelle politische Entscheidung für ein neues schienengebundenes Transportmittel ist dringend geboten. Beide Systeme - leichte Tram oder "Train-Tram" - haben Vor- und Nachteile. Angesichts aber der dargelegten Probleme eines "train-tram" sowie der Tatsache, dass zu diesem Zeitpunkt lediglich eine leichte Stadtbahn politisch konsensfähig erscheint, unterstützt der Mouvement Ecologique kon-

sequent die Absicht nunmehr eine moderne Stadtbahn zu verwirklichen! Ein wesentliches Argument dabei ist auch, dass für neue Wege in der Transportpolitik ein politischer Konsens, in diesem Falle zwischen Staat und Stadt Luxemburg, eine unabdingbare Voraussetzung ist, und diese ist nunmehr gegeben.

Der Mouvement Ecologique erachtet aber folgende Voraussetzungen als unerlässlich, wenn nunmehr die Entscheidung "Pro-Stadtbahn" (endlich) fallen soll:

- Umsteigen von Zug auf Stadtbahn muss optimal gestaltet werden: Das Umsteigen vom Zug auf die Stadtbahn auf den jeweiligen Bahnhöfen, Hauptbahnhof sowie den geplanten "gares périphériques" muss - und dies ist eine Voraussetzung - so attraktiv und bequem wie nur möglich gestaltet werden. Hier gilt es Kriterien wie Schnelligkeit beim Umsteigen, Bequemlichkeit, Witterungsschutz usw. zu berücksichtigen. Der Mouvement Ecologique erwartet, dass kurzfristig ein ansprechendes diesbezügliches Konzept vorgelegt wird, denn ein "attraktives" Umsteigen ist de facto entscheidend für die Akzeptanz der modernen Stadtbahn.

- Bau der Stadtbahn und der "gares périphériques": ein Ganzes!: Die zügige Planung der "gares périphériques" (Howald, Cessingen) ist nach Ansicht des Mouvement Ecologique, wegen deren Bedeutung als Knotenpunkte des schienengebundenen öffentlichen Transportes, als grundlegend für das gesamte Projekt anzusehen. Beide sind in Zusammenhang mit anderen Planungen (Verbindungen Richtung Süden; Gare Cessingen: Projekt Eurocap Rail) zu sehen. Der Mouvement Ecologique erwartet, dass diese Planungen sehr zügig angegangen werden und auch die Finanzierungsfrage offen diskutiert wird!

- Komplementarität von Stadtbahn und Bussystem organisieren: Der Mouvement Ecologique unterstützt die Bemühungen der Stadt Luxemburg im Hinblick auf die Einführung einer Stadtbahn eine Reorganisation des städtischen Busdienstes zu planen und so die Komplementarität zwischen beiden Verkehrsträgern optimal zu gestalten. Dabei kommt dem Busdienst, neben einer verstärkten Verbindung zwischen den einzelnen Stadtvierteln, ab 2012 die Rolle einer Feinverteilung der Kunden u.a. auch von den Verkehrsknotenpunkten ab den Bahnhöfen zu. Zudem gilt es vor allem auch die Anliegen der Anwohner der Stadt Luxemburg zu berücksichtigen, welche im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes geäußert wurden. Hierzu zählt vor allem auch die Anregung, die einzelnen Viertel besser untereinander zu verbinden.

- Konzept der Train-Tram als mittel- bis langfristige Option auf Teilstrecken nicht ausschließen: Die moderne Stadtbahn muss jedoch unbedingt so angelegt sein, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Entwicklung in Richtung einer "train-tram" offen bleibt, falls sich dies als sinnvoll zeigen würde. Dies setzt vor allem eine entsprechende Spurenbreite der Schienen voraus.

Moderne Stadtbahn: wesentliches Element der Stadtentwicklung von morgen sowie einer neuen Urbanität

Wenn sich der Mouvement Ecologique in der Vergangenheit immer wieder für eine moderne Stadtbahn ausgesprochen hat, so auch aus der Überlegung heraus, dass unser Land eine attraktive Hauptstadt braucht. Eine moderne Stadtbahn ist ein unerlässliches Instrument in diesem Sinne, vor allem als Element einer neuen Urbanität.



Der Mouvement Ecologique begrüßt ausdrücklich, dass diese Tatsache nunmehr auch von den Autoren der vorliegenden Studie in aller Deutlichkeit hervorgehoben wird.

Der Bau der Stadtbahn stellt auch für die innerstädtische Entwicklung und u.a. die Rolle der Stadt als Geschäftszentrum (sowohl Ober- als auch Unterstadt) eine neue Chance der Revitalisierung dar.

Ebenso begrüßt der Mouvement Ecologique, dass in der Konsequenz in der vorliegenden Studie eine Verknüpfung eines neuen Transportmittels mit der Stadtentwicklung hergestellt wird. In der Tat muss die Siedlungsplanung mit der Mobilitätsplanung Hand in Hand gehen. Auch wenn der Mouvement Ecologique nicht a priori überzeugt ist, dass die angestrebte Entwicklung der einzelnen Viertel in dem geplanten Ausmaß sinnvoll ist (z.B. Ban de Gasperich), so ändert dies nichts daran, dass die in der Studie getroffenen Grundoptionen auch seitens des Mouvement Ecologique als richtig erachtet werden.

n zu Lëtzebuerg: ' mat enger neier Transportpolitik nen Studie von Transportministerium und Stadt Luxemburg

In der Konsequenz tritt der Mouvement Ecologique für folgende Vorgehensweise ein:

- **Ja zur Trasse der Stadtbahn durch den Stadtkern!**: Das in der Studie vorliegende Datenmaterial bestätigt, dass eine Trassierung durch den Stadtkern aus transportpolitischer Sicht sowie aus Gründen der Urbanität sowohl für die Unter- als auch für die Oberstadt nach wie vor eine Priorität genießen muss. Insofern tritt der Mouvement Ecologique ohne Wenn und Aber für die Variante 8a durch den Stadtkern ein.

- **Planung der Peripheriebahnhöfe: eine hohe Priorität!**: Der Mouvement Ecologique begrüßt wie angeführt, dass das neue schienengebundene Transport-

selbstverständlich auch in Zusammenhang mit den Architektur-Wettbewerben "Porte de Hollerich" bzw. "Hauptbahnhof-Bonneweg" bzw. der Umgestaltung des "Centre Aldringen" zu sehen.

Die Umsetzung der im Rahmen dieser Wettbewerbe eröffneten Zukunftsvisionen kann einen entscheidenden Qualitätssprung in der Synergie mit einer Stadtbahn ermöglichen, die einer Prioritätensetzung für eine innerstädtische Entwicklung gleichkommt, und den Stadtkern u.a. an die Peripherie anschließen.

Für eine kohärente Mobilitätsplanung und transportpolitische Prioritäten: im Interesse aller Regionen des Landes!

Auch wenn der Mouvement Ecologique das vorliegende Projekt ausdrücklich begrüßt, so muss darüber hinaus festgestellt werden, dass die moderne Stadtbahn als solches nicht allein die Mobilitätsprobleme lösen kann. Wie auch seitens des Transportministeriums hervorgehoben, stellt sie einen "Puzzlestein", wenn auch einen wichtigen, einer zukunftsorientierten Mobilität von morgen dar.

Es ist für den Mouvement Ecologique deshalb von herausragender Bedeutung, dass die politischen Verantwortlichen sich nicht in dem wahrscheinlichen Konsens für die Stadtbahn "sonnen". Nein, ganz im Gegenteil: es gilt endlich - auch wenn die Stadtbahn eine gewisse Rückgrad- und Symbolfunktion hat - darüber hinaus landesweite Akzente zu setzen.

Folgende Schwerpunkte sind in den Augen eines Mouvement Ecologique von zentraler Bedeutung:

- **Kohärente Gesamt-Planung im Rahmen des sektoriellen Planes Transport**: Es mangelt in Luxemburg nach wie vor an einer kohärenten Mobilitätsplanung als solcher. Man gewinnt den Eindruck, als ob derzeit keine wirkliche integrierte Gesamtplanung im Rahmen des sektoriellen Planes Transportes erfolgen würde. Vielmehr scheint es, als ob das Transportministerium Ideen für die Bereiche "Langsamverkehr - öffentlicher Transport" darlegen

würde, das Bauenministerium solche für Straßenbauprojekte. Somit ist keine kohärente, u.a. auch in die Regionalplanung eingebettete, Planung sichergestellt. Wie dringend der Handlungsbedarf in diesem Sinne ist kann u.a. am Beispiel der Nordstraße verdeutlicht werden. Hier wird nun massiv der Individualverkehr auf Kirchberg drainiert, ohne dass hier überhaupt reelle Auffangkapazitäten bestehen, welcher Natur auch immer. Diese "Planung" der einzelnen "Straßentrassen" oder "punktuellen Projekte" muss endlich ein Ende haben! Eine Vernetzung der Planungen ist mehr denn je geboten, wobei die Priorität auf dem öffentlichen Transport liegen soll. Dies bedeutet auch, dass die Westvariante definitiv ad acta gelegt wird und auch darüber nachgedacht wird, wie nunmehr der Verkehr aus der Region Norden des Landes attraktiver gestaltet werden kann. Der **Bahnhof Dommeldingen** muss als gleichwertiger Peripheriebahnhof umgebaut werden um optimale Umsteigemöglichkeiten zum Zentrum und Kirchberg per Schnellbus zu gewährleisten. Weiter müssen die Zubringer in Ettelbrück und Mersch wesentlich verbessert werden, damit die Nordstrecke attraktiver als die Nordstraße wird.

Der Mouvement Ecologique drängt mit Nachdruck auf eine integrierte Planung im Rahmen eines sektoriellen Planes "Transportes", dessen Erstellung von einer Arbeitsgruppe, im Sinne einer größtmöglichen Transparenz auch für Gemeinden und die Zivilgesellschaft, begleitet werden sollte!

An einer derartigen Vorgehensweise führt im übrigen auch aus Klimaschutzgründen kein Weg vorbei: Fakt ist, dass auch sogar ein modal split von 25% zu Gunsten des öffentlichen Transportes zu einer weiteren erheblichen Steigerung der CO2-Emissionen führen würde. Dies obwohl grundsätzlich eine Reduktion der CO2-Emissionen erforderlich ist. Deshalb müssen Anstrengungen unternommen werden, um das Modal split über den Bereich der 25% hinaus substantiell zu steigern!

- **Finanzielle Prioritätensetzung zu Gunsten der öffentlichen Transportmittel**: In der Konsequenz ist der Mouvement Ecologique der Überzeugung, dass - nicht zuletzt angesichts der begrenzten Finanzmittel des Staates - alle verfügbaren Gelder im Bereich Mobilität in den öffentlichen Transport investiert werden müssen und keine weiteren Straßen in Angriff genommen werden sollen!

Die mittelfristige Finanzplanung des Staates muss entsprechend eindeutige Prioritäten festlegen. In diesem Zusammenhang müssten Abänderungen am pluriannualen Finanzplan der Regierung durchgeführt werden, in welchem nach wie vor eine gewisse Gewichtung auf den Bereich Straßenbau gelegt wird. Die Tatsache alleine, dass mittlerweile der "Fonds du rail" stärker dotiert ist als der "Fonds des Routes" ist nur begrenzt aussagekräftig! Wichtiger ist es, dass Gelder für Neubauprojekte sehr bewusst in absoluter Priorität in den öffentlichen Transport investiert werden.

- **Schieneinfrastruktur insgesamt ausbauen und anpassen: neben moderner Stadtbahn Verbesserung des Netzes im Süden, der Nordstad sowie mit den Grenzregionen**

Darüber hinaus ist aber auch innerhalb der Planungen des öffentlichen Transportes eine Hierarchisierung notwendig. Nicht alle Projekte können und sollen gemeinsam angegangen werden. Es gilt nach Ansicht des Mouvement Ecologique folgende Prioritäten zu überlegen:

- * Angesichts der hohen Bedeutung der **Grenzgänger** im Verkehrsaufkommen: eine Strategie zur Verlagerung des Grenzgängerverkehrs auf den öffentlichen Transport ist mehr denn je geboten. Hier sollten alle nur denkbaren Lösungen mit den zuständigen Behörden in der Großregion, untersucht werden: von zusätzlichen Haltestellen jenseits der Grenzen über gut angepasste Zubringer und Mobilitätspläne für Gewerbebezonen. Ziel muss es sein, den modal split von derzeit etwa 5-8% erheblich zu steigern, ebenfalls auf min. 25%.
- * Aus Kapazitätsgründen muss umgehend die Aufwertung der Linie nach **Bettemburg** erfolgen, die an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Ohne einen entsprechenden Ausbau ist eine wesentliche Steigerung des Taktes Richtung Süden sowie u.a. in die lothringische Grenzregion kaum leistbar.
- * **Moderne Stadtbahn und Bau der Peripheriebahnhöfe**: es liegt auf der Hand, dass diesem Projekt eine besondere Bedeutung zukommt.
- * Vor allem aber dürfen - im Sinne des IVL und der Stärkung der sogenannten zentralen Orte - der **Süden des Landes sowie die Nordstad** nicht außen vor gelassen werden. Hier gilt es ebenfalls prioritär die Machbarkeit einer modernen Stadtbahn zu untersuchen, so wie der Transportminister dies in Aussicht gestellt hat.

Diese transportpolitischen Prioritäten bedingen nach Ansicht des Mouvement Ecologique, dass weitere Projekte (wie auch die Anbindung des Flughafens mit einer klassischen Zuglinie, die in der nun vorliegenden Studie von Transportministerium und Stadt Luxemburg angeführt wird) kritisch hinterfragt und ggf. als nicht prioritär angestellt werden. Dies würde ebenfalls bedeuten, dass das bereits votierte Gesetz zur modernen Stadtbahn in diesem Sinne abgeändert werden müsste!



mittel auch die geplanten Peripheriebahnhöfe bedient und somit auch den Entwicklungstendenzen der Hauptstadt Rechnung trägt. Allerdings hätte der Mouvement Ecologique es begrüßt, wenn die Planung der beiden genannten Bahnhöfe Cessingen und Howald noch etwas detaillierter angeführt worden wäre. Der Mouvement Ecologique begrüßt in diesem Zusammenhang die Aussage des Transportministers, dass diese Planungen kurzfristig weitergeführt werden.

- **Zusammenhang mit Architektur-Wettbewerben: neue Urbanität für Luxemburg als europäische Hauptstadt**: Der Einsatz einer leichten Stadtbahn ist

Schlussfolgerung

Der Mouvement Ecologique unterstützt - unter den genannten Voraussetzungen - die gemeinsame Absicht von Staat und Stadt Luxemburg - eine leichte Stadtbahn bis spätestens 2012 zu verwirklichen.

Um endgültige Klarheit zu schaffen und nicht mehr rückgängig zu machende Tatsachen zu schaffen, müssen nach Ansicht des Mouvement Ecologique deshalb noch in dieser Legislaturperiode, d.h. bis 2009, die Schienen auf Luxemburg-Kirchberg als Anfang der zukünftigen Tramtrasse liegen (so wie dies in Aussicht gestellt wurde).

Ebenso müssten kurzfristig die erforderlichen Finanzmittel im Budget vorgesehen und ein entsprechender Gesetzestext verabschiedet werden.

Ein solches Vorgehen würde ein eindeutiges politisches Signal für eine neue Verkehrspolitik in Luxemburg darstellen und auch den Aktionsrahmen für zukünftige politische Akteure auf unumstößliche Art und Weise stellen - auch aus finanzpolitischer Sicht.

Seit der Präsentation der ersten Visionen einer "modernen Tram" für Luxemburg sind fast fünfzehn Jahre vergangen. Nach all den Jahren kontroverser Diskussionen und Studien ist nun die Zeit der Entscheidung gekommen.

"Loss mer elo endlech Neel mat Käpp maachen!"



Gitt dem Site vun den Héichiewen eng Chance!

Net elo ofrappen – ma an déi nei "Cité des Sciences" integréieren!

Bemerkenswerten Erfolg konnte ein Appell der vom Mouvement Ecologique, Regionale Süden, gemeinsam mit weiteren Akteuren aus der Zivilgesellschaft zum Erhalt der Hochofenterrasse lanciert wurde.

Zahlreiche Fachleute (Historiker, Urbanisten u.a.), ehemalige Arbeitnehmer, Gewerkschaftler, Politiker, engagierte BürgerInnen, sowohl aus dem In- wie auch dem Ausland, unterschiedlichen folgenden Aufruf:

Der/die Unterzeichnende richtet folgenden Appell an die politischen Verantwortlichen – vor allem an die beiden zuständigen Ministerien von Bauten und Kultur :

1. Die geplanten Abrissarbeiten an der Hochofenterrasse, die im Frühjahr dieses Jahres geplant sind, sollten sofort gestoppt und ein diesbezügliches Moratorium beschlossen werden.
2. Das gesamte Areal sollte umgehend als "monument national" klassiert und geschützt werden, um somit die funktionellen Zusammenhänge zu erhalten und zu dokumentieren.
3. Das Lastenheft des Architekturwettbewerbes für die "Cité des Sciences" sollte als Auflage den bestmöglichen und weitgehenden Schutz der Hochofenterrasse und seiner Annexen in ihrem Gesamtzusammenhang beinhalten sowie ihre Integration in das Urbanismus-Konzept gewährleisten.
4. Eine Arbeitsgruppe sollte geschaffen werden, um eine stärkere Einbindung der Bevölkerung

in den Entscheidungsprozess sowie eine breitere öffentliche Debatte über die Hochofenterrasse zu gewährleisten.

5. Eine öffentliche, kontradiktorische Debatte über die Erhaltung und die Integration der aus industriegeschichtlicher Sicht wertvollen Elemente in die neue, entstehende Stadt sollte umgehend in die Wege geleitet werden.

Atten Alain, archiviste; Back Jean, directeur CNA; Bamberg Patrice, fonctionnaire communale; Baulesch-Faber P.; Becker Romain; Bertemes Fernand, artiste-peintre; Bock Guy, ancien contre-maître en chef Production Goss Arbed Belval; Brugnioni Tania, restauratrice dipl.; Camporesi Robert, commerçant; Cao Daniel, employé Arbed Belval; Caregari Luc; Centre Culturel Kulturfabrik Esch; Cocard Francine; Dany Marc, conseiller communal à Dudelange; Dessouroux Christian, géographe; Diderich Gary; Diederich Christian; Entente Mine Cockerill; Everard Anne-Marie; Faber Théid; Finck Janine; Fonck Pilo, journaliste; Frascht Arlette, fonctionnaire; Fritsch Monique; Gales Marie-Andrée, animatrice/rédactrice IPL/RTL; Gales Marie-Josée; Gales Robert, ingénieur-technicien princ. HC ARBED (e.r.); Gantenbein-Hever Renée; Geimer Jéng, Entente Mine Cockerill Esch; Goedert Laurence; Goedert Jean, ing.-dipl. chef de service Acierie ARBED Esch-Belval (e.r.); Gonner Nathalie; Graf Richard, journaliste; Hanten Christian; Hausemer Fränz, acteur – musicien indépendant; Hausemer Georges; Havé Jeannot; Heirendt Mireille; Helminger Nico; Hengen François; Henschen Marianne; Heuschling Marie-Josée; Hofmann Paul; Höhmann Rolf, Dipl.-Ingenieur, Büro für Industrie-archäologie, Darmstadt; Igniti Danielle; Jacoby Steve; Jaspers Susanne; Juncker Daniel; Jungen Tom; Kappgen Aloyse, employé Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat; Kett Pascal; Klein Simone, employée; Kmiotek Emile; Kreitz Roger, Schoul-

meescher; Krips Jean, ingénieur Arcelor; Kunnert Jemp, historien; Lesch Paul, historien; Limpach Marc; Linster Guy, membre fondateur Fondation Bassin Minier; Lunghi Enrico; Maas Jacques, historien; Margue Charles; Martin Romain; Mendgen Eva; Mendgen Norbert, Leiter der Denkmalhütte Völklingen; Milmeister Georges; Mousset Jean-Luc; Muller Raymond; Nathan Michel; Neuen-Gillen C.; Noesen Melanie; Nottrot Ina; Oswald Malou; Ourth Yolande; Paulus Pierre; Pauly Michel, historien; Pregno Gilbert; Rech John; Reding Jean-Claude, OGB-L; Regener Gilles; Reitz Jean; Remackel Francis; Reuter Antoinette; Reuter Marc; Riechert Carlo, enseignant, chargé de direction du Lycée Techn. Bonnevoie (e.r.); Rodrigues Carlos, éducateur gradué; Salagna-Metzdorff Nathalie; Sand Ed, fondeur principal HF Belval (e.r.); Scacchi Carlo;

Schloesser Luc; Schroeder Isabelle; Schroeder Ren; Schuiten François, auteur de BD et scénographe; Schuller Robert; Scuto Denis; Seiler Marc; Simon Claude, éducateur gradué; Soisson Robert; Staudt Charles, instituteur; Staudt-Blanche Christiane, institutrice; Stoos Guy W; Termont Mario, père au foyer; Termont-Ihry Marianne; Theato Fernand; Thill Johnny; Thill Viviane; Thiltges Paul; Toussaint Fernand; Turnau-Offermann Jeanne; Urbé Gaby; Wagener Jean-Marc, chef de service HF Belval et directeur Arbed (e.r.); Wagener Renée; Valentiny Christine; René Wampach; Waringo Guy; Waringo Gaby; Weber Bernadette; Weber Blanche; présidente Mouvement Ecologique; Weber M.; Weber Raymond; Welter Antoinette, professeur, biologiste; Werner Pascale; Werner Romi; Wickler Isabelle; Wingert Viviane, employée de banque; Wolff Claude.



Auf sehr großen Anklang stießen die Besichtigungen, die die Regionale Süden auf der Hochofenterrasse organisierte

Integratioun vun den Héichiewen an déi nei "Cité des Sciences" um Belval

De Mouvement Ecologique a seng Regional Süden an der Konsequenz vun hirem joërelaangen Engagement

Et gëtt Dossieren, wou et fir jiddereen nach méi einfach nozevollzéien ass, firwat sech e Mouvement Ecologique doranner investéiert: Mobilitéit, Energi ... Bei engem Dossier wéi diem vun de Broochen zu Esch-Belval, gëtt alt d'Fro gestallt, firwat dien Dossier elo esou eng Bedeutung krut.

Dervun ofgesinn, datt et virun allem d'Regional Süden ass déi aktiv ass – a Regionale fräi sinn hir Aktivitäten festzeelen, soulang se net am Widerspruch sinn zu nationalen Ziler – gëtt et gutt Grënn fir dës Démarche:

1. Et geet mol fir d'éischt drëm, wéi Entscheedung faalen:

Déi Aart a Weis, wéi an dësem Dossier virgaange gëtt, revoltéiert eis. Engerseite gi Workshope festgeluet, mat Fachleit, Bierger ... an eng Handvoll Leit décidéieren dono awer hannert zouenen Dieren an ouni Rechtfertigung no bausen, datt d'Resultater vun esou Workshopen ignoréiert ginn. De Rapport z.B. vun engem Urbanismus-Workshop vun September 2005 ass nie verëffentlicht ginn! Hei gëtt d'Demokratie mat Féiss getreppelt. Ma bestierzent ass virun allem och datt quasi nom Motto gefuer gëtt: "Mer rappen elo emol ewech, och wa mer nach kee schlëssecht Konzept hunn, wat dono soll gescheien!"

Als Mouvement Ecologique wiere mir eis géint esou eng Démarche: fir d'éischt gëllt et festzeleën wou een hi wëll, sech gemeinsam Ziler ze ginn, an da kann e nach ëmmer ofrappen, wann dat da noutwendeg wäer: Ass et z.B. méiglech, Deeler vun den Héichuewenanlagen ëmzenoten an an déi nei "Cité des Sciences" ze integréieren? Ass et dann nët sënnavoll, wéi mir mengen, de "concours d'architectes" emol ofzewearden, amplat schon viridrun "faits accomplis" ze schafen? Mir mengen och, datt een an sou enger Debatt kontradiktoresch muss kënnen diskutéieren, Käschten déi avancéiert ginn, muss kënnen hannerfrot ginn. Duerfir muss een och Géigenexperten zulassen an dann doriwwe schwätzen.

2. Et geet och ëm de Stellwert vun dem Denkmolschutz zu Letzebuerg:

Mir hunn et als Mouvement Ecologique schon oft erlieft, datt schützenswäert kulturell an historesch Gebeier, Siten zerstéiert gi sinn. Den Denkmolschutz, de kulturellen an och den natierleche Patrimoine hunn nach ëmmer bei wäitem net die Stellwert, die se missten hunn. Belval ass ee Beispill derfir: Hei gëtt och de Schutz vum industrielle Patrimoine konsequent ignoréiert, et ass en Echec fir den Denkmolschutz. Et geet engem als Mouvement Ecologique drëm

säi Stellwert ze erheichen. Sief et an dësem Dossier, am Dossier Meesebuerg ... oder an aneren. Mir brauchen endlech e Konzept wéi wäertvolle Patrimoine ka sënnavoll erhalen a valoriséiert ginn.

3. Géint eng Austauschbarkeit vun eise Regiounen a Siten:

Et geet awer och drëm, datt Belval seng Eegenarten a sei Charakter net verléiert. Et ka net sinn, datt mer am Land just nach "austauschbar" Site vun neie Lotissementer a Citéen hunn, déi sech all gläichen. Um Site vu Belval ass déi eemoleg Chance, datt een e besonnesch interessanten urbanistesche Projet ka maachen an de "genius loci" kann erhalen. De Rektor vun der Uni Lëtzebuerg huert grad dat agefuerdert: eng originell Architektur déi den Image vun der neier Uni markéiert. Wéi kënn dat besser geschéie wéi an engem Kombinatioun teschent Aal a Nei, déi der moderner Architektur e Mehrwert gëtt.

4. Spuren vun der Aarbecht vun de Generatiounen vu viridrun erhalen:

Eng nohaltig Entwécklung heescht och de Fuedem vun enger zur anerer Generatioun spanen, dat novollzéibar maache, wat Generatiounen viridru gemaach hun, et hannerfroen, et weiderentwéckelen, et änneren an engem neien Umfeld upassen. Et ass letzlech och eng Fro vu gesellschaftlecher Identitéit, eng Fro och vu sozialem Zesammenhang, eng Fro vu Werter. Et ass wichteg, datt iwwert Generatiounen eraus d'Entwécklung vum Land novollzéibar bleiwt; Siten, déi charakteristesch si besonnesch fir d'Schaffe vun de Leit a vun der wirtschaftlecher Entwécklung erhalen bleiwen. Nët fir no hannen ze kucken, mee fir de Bléck ze schärfen wuer een wellt higen.

5. Eis Fuerderungen :

Nee, mir si net der Meinung, datt alles muss erhalte ginn. Ma mir sin der Meinung, datt :
– ee fir d'éischt soll kucken wat ee well, wuer een histeiert, ier een ofrapp
– ee bewosst an a méi engem breede Krees festleest, wat erhaalenswert ass a wat net.

Et ka net sinn, datt zwar Work-Shope mat Fachleit a mat Leit aus der Regioun gemaach ginn, d'Resultater vun desen awer ignoréiert ginn an 1-2 Leit décidéieren wou et higeet. Sou wéi dat och an der "convention de Florence" festgeluecht ass, misst eng Bedeeleung vun de Lait déi do wunnen, vun den Uarbechter, déi do geschafft hun, vun den Interessgruppen asw. am Ufank vum 21. Joerhonnert eng Selbstverständlechkeet sinn.

Unterredung mit der LSAP

Der Mouvement Ecologique hatte rezent einen Meinungsaustausch mit Vertretern der Sozialistischen Partei, an der u.a. der Parteivorsitzende A. Bodry sowie der Präsident der Umweltkommission der Abgeordnetenkommer R. Negri teilnahmen. War der ursprüngliche Auslöser für die Unterredung die Meinungsdivergenzen mit Wirtschaftsminister J. Krecké, so fand nunmehr ein allgemeiner Meinungsaustausch statt. Dabei stand seitens des Mouvement Ecologique die Frage im Vordergrund, welche Position die LSAP als Partei in wichtigen gesellschaftspolitischen Bereichen vertreten würde. All zu oft, so der Mouvement Ecologique, wäre diese für Außenstehende nicht erkennbar, lediglich die Standpunkte von einzelnen Regierungsmitgliedern seien bekannt. Die Vertreter der LSAP räumten ein, dass eine Regierungspartei vielfach in gewissen Dilemmen stecke, mit Engagement würde jedoch eine Reihe von Dossiers verfolgt, wie z.B. auf der Ebene der Landesplanung usw. In der Diskussion wurden besonders Themen der Transport-, Energie- und Klimapolitik angeschnitten, wie auch die Frage der Verankerung des Umweltschutzes in der Verfassung.

Erfolgreiche Veranstaltung zum Thema "De modernen Tram an der Stad - gëtt en elo endlech Réalitéit?"

Einen bemerkenswerten Anklang fand am 14. März 2006 ein Informationsabend mit Transportminister L. Lux sowie Bürgermeister P. Helminger über die Einführung einer modernen Stadtbahn. Weit über 100 Teilnehmer, besuchten diese Veranstaltung. Die Aussagen anlässlich dieses Abends dienten als Element in der Meinungsbildung des Mouvement Ecologique zum Projekt der modernen Stad-



bahn (siehe dazu die in diesem Info veröffentlichte Stellungnahme).

Endlich eine Verankerung der nachhaltigen Entwicklung in der Verfassung?

Endlich scheint Licht in einer sich seit Jahren hinziehenden Debatte zu kommen: der Verankerung der nachhaltigen Entwicklung in



die Verfassung. Nach zahlreichem Hin und Her zwischen den verschiedenen Parteien - zwischen Abgeordnetenkommer und Staatsrat - der sich über Jahre hingezogen hat, konnte nun ein Textvorschlag des Staatsrates sowohl die Zustimmung der zuständigen Kommission der Abgeordnetenkommer als auch eines Mouvement Ecologique finden. Die Formulierung wäre nun folgende:

"L'Etat garantit la protection de l'environnement humain et naturel, en oeuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de régénération, et la satisfaction des besoins des générations présentes et futures."

Sicherlich, als Umweltbewegung hätte man immer noch Abänderungsvorschläge. Und doch: Würde diese Formulierung verabschiedet, so wäre doch ein wichtiges Signal gesetzt.

14. Internationale Klima-Bündnis-Jahreskonferenz und Mitgliederversammlung

4. bis 6. Mai 2006 im Rathaus der Stadt Wien

Die mehr als 1320 Mitgliedsgemeinden sind dieses Jahr nach Wien zur Jahrestagung des internationalen Klimabündnisses eingeladen, die Anfang Mai stattfindet. Dabei gibt es neben anderen interessanten Vorträgen und Arbeitsgruppen folgende „Highlights“:

- Dennis Meadows (bekannt durch das Buch "Grenzen des Wachstums") spricht über den Zusammenhang Klimawandel und Wachstum

- Podiumsdiskussion zum Thema Weltklima mit Vertretern des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), Umweltbundesamt, Universität für Bodenkultur in Wien, Uni Graz....

- Treffen mit den Vertretern der indigenen Völker aus dem Amazonas

- Diskussion über das Klimabündnisziel über 2010 hinaus.

Zu diesem letzten Punkt hat sich das „Klimabündnis Lëtzebuerg“ bei einer Versammlung der Gemeindevertreter für einen Vorschlag entschieden, der alle 5 Jahre eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 10% vorsieht. Bei der Jahresversammlung soll dieses neue Ziel (bisher 50% bis 2010 ab 1990) nun vereinbart werden.

Wichtig war den Luxemburger Gemeinden bei ihrer Entscheidung folgende Punkte:

- einfach kommunizierbar
- angelehnt an den wissenschaftlichen Erkenntnissen
- anspruchsvoll aber realistisch
- etappenweise erreichbar

Außerdem wird ebenfalls über die Rolle der nationalen Koordinationen diskutiert und in diesem Zusammenhang wichtige Weichen gestellt.

Mehrere Gemeindevertreter aus Luxemburg werden an der diesjährigen Versammlung in Wien teilnehmen. Weitere Informationen unter www.climatealliance.org.

D' Klimabündnis Lëtzebuerg sicht fir direkt en

ORGANISATEUR/ ANIMATEUR_(m/f)

20-32 Stonne/Woch

AARBECHTSGEBITT

- Hëllefstellung fir Gemenge bei konkreten Aktiounen
- Ausschaffe vun Aktiounen a Material
- Begleedung bei Projeten a Primär- a Secondaireschoulen

PROFILL

- Interessé sech och fachlech mam Thema Klimaschutz ausermoen ze setzen
- Fähegkeete fir ze organisieren an ze animieren
- Lichteget fir am Team, mat Kanner, Jugendlechen an Erwuessenen ze schaffen
- Gutt Schreif- a Sprochkenntnisser am Lëtzebuergeschen, Däitschen a Franséischen

MIR FROEN

- Ausbildungsniveau: 13^e technique générale oder gleichwärtig

MIR BIDDEN

- Interessant Aarbecht mat Gemengevertreeder, lokalen Aktiounen, Privatleit, Jugendlechen a Kanner
- Eng grouss Selbststännegkeet an der Organisation a Gestaltung vun der Aarbecht

Kandidature sinn eranzerechen bis de 26. Abrëll 2006 un:
Klimabündnis Lëtzebuerg/Mouvement Ecologique,
6, rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Fir weider Informatiounen: www.klimabuendnis.lu Tel. 439030-26



**KLIMABÜNDNIS
LËTZEBOURG**
Alliance pour le Climat
Luxembourg



Klimabündnis Lëtzebuerg

Klimaschutz 'vun ënnen'

Das Klimabündnis mit mehr als 1200 europäischen Städten und Gemeinden hat sich die Halbierung der CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2010 und die Unterstützung der Völker des Regenwaldes zum Ziel gesetzt.

Im 'Klimabündnis Lëtzebuerg' unterstützen sich zur Zeit 20 Gemeinden und die Nichtregierungsorganisationen 'Action Solidarité Tiers Monde' und 'Mouvement Ecologique' gegenseitig bei ihren Bemühungen um Klimaschutz auf kommunaler Ebene.

www.klimabuendnis.lu

klimab@oeko.lu

Tel. : 43 90 30 26

Coordinateur / Organisateur (m/f)

(20 - 32 Stonne/ Woch)

Aarbechtsgebitt:

- Organisatioun a Koordinatioun vun Aktivitéiten a Publikatiounen
- Koordinatioun vu Kampagnen
- Redaktionell Aarbecht
- Kontakter mat Dréckeréien, Annonceuren asw.

Profill

- Kompetenze fir ze organiséieren an ze koordinéieren
- eng llicht Hand fir d'Redaktioun vun Texter
- Loscht am Team ze schaffen
- Interessé fir ekologesch Themen
- gutt Kenntnisser vum Däitschen a Franséischen (esouwuuel geschriwwen wéi geschwat) a Lëtzebuergeschem

Qualifikatioun:

min. Première oder gleichwäerteg

Mir bidden:

- interessant an ofwieslungsräich Aarbecht an enger flotter Equipe
- d'Méiglechkeet seng Virstellungen anzebréngen a selbststänneg ze schaffen

Kandidature sinn eranzerechen bis den 20. Abrëll

2006 un: Mouvement Ecologique, 6, rue Vauban, L - 2663 Luxembourg, Fir weider Informatiounen: Tel. 439030-1.

Mouvement Ecologique asbl.

Oekozynter Lëtzebuerg
6, rue Vauban
L - 2663 Luxembourg
Tel.: 43 90 30-1
Fax: 43 90 30-43
e-mail: meco@oeko.lu
www.oeko.lu

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

Kontonummer:
CCP IBAN LU16 11110 3921729 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.



Stimmen Sie jetzt ab: Online oder mittels untenstehender Petitionsliste

Sie können die Unterschriftenliste auch downloaden und Freunde und Bekannte, Arbeitskolleginnen und Mitschüler unterschreiben lassen.

Stimmen Sie online ab: Petition " 1 Million Europäer gegen Atomkraft " : www.million-against-nuclear.net. oder schicken Sie uns die untenstehende Petitionsliste an

Mouvement Ecologique, 6, rue Vauban, L - 2663 Luxembourg

Weitere Infos zum Thema : www.oeko.lu

Wir, die UnterzeichnerInnen fordern die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und alle EU-Mitgliedsstaaten dazu auf:

- Stoppen oder verhindern Sie den Neubau von Atomanlagen in Europa.
 - Veranlassen Sie, dass die Europäische Union und jeder Staat der EU, der Atomkraftwerke betreibt, Ausstiegspläne aus der Atomindustrie vorlegt - der Ausstieg soll so schnell wie möglich erfolgen.
 - Setzen Sie sich für ein umfassendes Investitionsprogramm in Richtung Energieeffizienz und Entwicklung von Erneuerbaren Energien ein!
 - Setzen Sie sich für das Auslaufen des wettbewerbsverzerrenden und veralteten EURATOM-Vertrages ein.
- Mit diesem Vertrag werden Öffentliche Gelder für die Stützung der Atomindustrie verwendet!

Name/Vorname	Strasse / Nr	Postleitzahl / Ortschaft	Email	Unterschrift