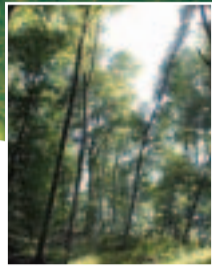


# de Kéisecker INfo

PERIODIQUE DU MOUVEMENT ECOLOGIQUE ASBL  
Paraît au moins 12 fois par an



**mouvement  
écologique**

6, rue Vauban – L-2663 Luxembourg – Tél: 43 90 30 1 – Fax: 43 90 30 43  
meco@oekozenler.lu – www.oekozenler.lu

CCP LU16 1111 0392 1729 0000  
BCEE LU20 0019 1300 1122 4000

Dass derart grundsätzliche Fragen im Rahmen der Diskussion über eine Brücke – dem «Pont Adolphe» – aufgeworfen werden könnten, hätte vor Monaten wohl kaum einer gedacht. Schien die vermeintliche Ausgangssituation noch relativ harmlos zu sein („d'ei néi Bréck muss onbedengt an d'Rei gesat ginn“), so verdichtete sich die Fragestellung jedoch in den letzten Wochen erheblich und der "Pont Adolphe" steht mittlerweile für grundsätzliche gesellschaftspolitische Fragestellungen:

- Frage: Wie objektiv / fachlich-kompetent werden in Luxemburg demnach Entscheidungen getroffen? Spätestens bei der Aussage des italienischen Experten Blasi anlässlich des Brücke-Hearings «Hoffentlich streitet ihr nicht so lange über die Risse, als wir in Florenz über Risse von 5 cm ... nämlich 500 Jahre ...» wurde ersichtlich, dass kein Konsens über den wirklich dringenden Handlungsbedarf besteht. Während einem Jahr, so der Experte, sollten Detailuntersuchungen durchgeführt werden, um eine fachlich begründete Entscheidung treffen zu können.
- Die „Pont Adolphe“-Diskussion hat definitiv die Grundsatzfrage aufgeworfen, welchen Stellenwert wir unserem historischen „patrimoine“ zuerkennen. Haben denkmalschützerische Überlegungen sich jedweder Funktionalität unter zu ordnen? Was ist uns die Authentizität eines einmaligen historischen Bauwerkes wert? Oder begnügen wir uns mit einer Art „potemkinschen Fassade“ an einer neuen Betonkonstruktion?
- Und vor allem aber: Welche Stadt für morgen wollen wir? Wollen wir nicht eher eine verkehrsberuhigte(re) Stadt, wo wir dem Individualverkehr weniger, den Menschen mehr Raum geben? Verweigern wir uns a priori der Vision einer anderen Urbanität, die durch das Zurückdrängen des Autoverkehrs möglich würde?
- Und nicht zuletzt: Wie sehen wir die Mobilität von morgen? Laufen wir dem Trugbild nach, öffentlicher Transport und Individualverkehr könnten weiterhin in gleichem Ausmaß weiter gefördert werden? Oder sind die Absichtserklärungen für mehr Klimaschutz nur leere Wort-hülsen, die im Alltagspragmatismus untergehen?

Ja: Ein Dankeschön an den „Pont Adolphe“! Für deine vereinzelt Risse und für deine begrenzte Breite!! Du erlaubst uns auf eindrucksvolle Art und Weise, grundsätzliche Herausforderungen einer Stadt von morgen zur Diskussion zu stellen.

De Mouvement Ecologique lued häerzlech an op en Informations- / Diskussionsowend zum Thema

## Wéi eng Mobilitéit am Süden: Wat plangt de Staat? Wat mengen d'Gemengen? Wéi eng Iddië gëtt et déi aner Säit vun der Grenz?

Donneschdes, den 19. Abrëll 2007 um 20.00 Auer am Gemengenhaus zu Bieles  
a Präsenz vum Transportminister L. Lux an dem B. Mertz, Vize-Präsident vum  
Conseil Régional de Lorraine

Am Moment lafe vill Gerüchter, wat alles esou am Süden a punkto Mobilitéit geschéie soll: Dobäi ginn d'Iddië ganz oft a verschidde Richtungen: Vum Konzept vun engem Tram bis hin zu neie Stroossen oder dem Ausbau vun den Autobunnen.

- Wéi gesinn am Moment d'Pläng am Beräich Transportpolitik am Süden aus?
- Wéi steet et mat engem modernen Tram am Süden?
- Wat sinn d'Prioritéiten op staatlecher Säit ?
- Soll d'Collectrice u Sélange (B) ugeschloss an eng Transit-autobunn ginn?
- Wéi steet et ëm d'Duebelgleisegkeet vun der Streck Pétange – Luxembourg?
- Sinn d'Infrastrukturen a punkto öffentliche Transport fäerdeg , wann de Lycée Technique Belval an d'Uni hir Dieren opmachen?
- Steet de By-pass zu Monnerech nach ëmmer zur Diskussioun?
- Wéi kann de Modal-Split (Undeel vum öffentliche Transport) am Minett an an der Grenzregioun erhéicht ginn?
- Wéini gëtt den TICE-Réseau op déi 12 Gemengen vum ProSUD erweidert?
- Wéi stinn d'Gemengen zu verschidde Iddië? Gëtt et am Moment bei de Gemenge weider Pläng fir Ëmgehungsstroossen?

Entscheidend fir d'Mobilitéitssituatioun (an domatt och d'Liewesqualität) am Süden ass awer virun allem och de Verkéier duerch Grenzgänger, deen am Süde fir vill Stau matsuert. Spannend ass, datt et elo och "d'ei Säit der Grenz" verstärkt Iddië gëtt, fir den öffentliche Transport fir d'Grenzgänger méi attraktiv ze maachen. An do gëtt et virun allem d'Iddi vu engem regionalen Train-Tram an der "agglomération thionvilloise", deen un d'Südregioun soll ugebonne ginn.

D'Veranstaltung wäert ob lëtzebuergesch /  
franséisch sinn, mat jeweileger Iwwersetzung

Den Oflaf vum Owend:

- Virstellung vum Dossier duerch Vertrieeder vum Mouvement Ecologique
- Duerstellung vun abackleche Pläng an Diskussiounen mam Transportminister L. Lux
- Wéi eng Iddien gëtt et op franséischer Seit fir den öffentliche Transport méi attraktiv ze maachen? Wéi gesäit de Projet vun engem train-tram aus?
- De Bertrand Mertz, Vize-Präsident vum Conseil Régional de Lorraine, wäert seng Iddi vun engem Train-Tram am Raum Thionville virstellen!
- Interventioun vu Vertireder aus de Gemengen / Akteuren aus dem Mobilitéitsberäich

Dono ass d'Diskussioun op fir de Sall.

Wann Dir lech fir de Süden, virun allem fir d'Mobilitéit an och d'Liewesqualität interesséiert, wäert d'ei sécherlech en interessanten Owend fir lech ginn !





## Auszüge aus der Rede von Blanche Weber, Präsidentin

(...) Ech kommen zeréck op de Klima. Et ass an eisen Aen absurd, datt e puer Deeg nodiem de Premier gesot huet, bis elo hätte mer en Echech am Klimaschutz feststellen, mir zu Breissel schon erëm verhandelen, datt mir an den erneierbaren Energien net grad esou vill Effortte musse bei eis selwer maachen. Et ass och e besjen abstrus, wann ee liest, mat wéi enger Werft en Ëmweltminister - dien een awer soss a villem Engagement ze schätze weess - sech fir den Ausbau vum Flughafen staark mescht. Et ass problematesch wann e Schëffen, dien och oft séi Match mecht a bis elo ëmmer d'Zéreckdränge vum Individualverkeier an de konsequenten Ausbau vum öffentlichen Transport zum Thema hat, d'Iddi vum Mouvement fir den Auto nach méi vum Pont Adolphe ze verdrängen, d' Stad e besje mei autofrei a lieswäert ze maachen, direkt ofwiergt. Ech hunn elo Aussoe vu Leit opgezielt, wou eppes gesot hunn. Grad esou schlëmm sinn awer Responsabler, wou een net heiert. E Minister Frieden z.B. die scheinbar de Mond bal zesummegebitt huet fir dat Wuert nohalteg Entwécklung a Steierreform net mussen an de Mond ze huelen.

Et geet elo duer. Si mer dann all gespléckte Perseinlechkeeten? Et geet elo duer mat diem Alltagspragmatismus. Mat där Aart a Weis ze méngen, et wäer ee fir eng nohalteg Entwécklung ma grad da wann eng wesentlech Décisioun usteet, misst a kéint een Ekologi a Klimaschutz net berücksichtigen. Ech viele just nach Leit, wou des wesentlech Zukunftsfroe reell uginn, wou eben och de Courage an d'Iwwer-zechung hun am Alldag ze soen: „Déi do Décisioun ass net einfach ze huelen, vläit kennt se och net bei jidferengem gutt un, ma ech stinn derzou.“

Mir erwarden eis als Mouvement Ecologique, datt ugerappt gett, all Kräften an den Dossier Klimaschutz geluet ginn, an déi wichtigst Zukunftsfroe vun der Welt iwwerhapt och an eise Land Eecht geholl gëtt, datt Absicht, politesch Aussoen an Handeln erem mei no bei enen réckelen. Dir Häre Ministere Frieden a Juncker: Sot Är Iddien zur nohalteger Steierreform. Häer Wiseler: Sot datt kéng nei Stroosse meiglech sinn, well se konträr zum Klimaschutz sinn. Häer Juncker sot als Premier, datt ab elo all Décisioune vun der Regierung an Zukunft dorop hin ofgecheckt ginn. Häer Krecké, mengt net d'Wirtschaft keint der Emwelt den Aarm beien, setzt endlech op d'Chancen vun engem Méi un Ekologi, baut och d'erneierbar aus esou weit et nemme geet! Häer Boden, entdeckt och den Emweltschutz als Chance fir de Mittelstand!

An awer och en Appel un eis all: Mir erwarden, datt mir eis als Gesellschaft de wesentlechen Strukturformen stellen, déi ustinn. Den Tanktourismus wäert iergendwann ewechbriechen, wat baue mer amplaz op, wéi verdeele mir dann de Räichtum? Wuesstum a nohalteg Entwécklung gi net eiweg mateneen, wéi gi mer domatt ëm? Eng Reform vun der Autosteier ass schein a gutt, ma doedernieft musse mir eis de wesentleche Grundfroë vun eiser Gesellschaft stellen, déi onweigerlech mat Strukturformene verbonne sinn. Och Gewerkschafte musse sech vill méi de Froen vun der nohalteger Entwécklung stellen.

(...) Häer Halsdorf: Dir sitt ugetruede fir den IVL op d'Schinn ze bréngen. Et ass nach net, dezent gesot, alles geschitt. Vill Zeit bleiw lech an Ärer Partei an deser Legislaturperiod awer net mei. Als Mouvement erwarde mir eis vill méi vun der Regierung, a mir wäerten och an enger Pressekonferenz demnächst eis Vuen op den Desch leën.

Da kommen ech natirlech direkt ob en anert Beispill. De modernen Tram. Elo laafen do dach tatsächlech Rumeuren, datt den Tram erreicht 2016 wäert fueren. 2016! Ech misst elo eng Minut Paus maachen, datt sech dat kéint setzen. Ech soen eis Reaktioun elo als Minetter: „Ma geet et dann!“ Dat si nach 10 Joer, dat versteet kee Menschl. Erënnert Dir lech un de flotte Sproch „BTB 2002“. Aus BTB 2002 ... vläit Tram 2016? Verréckt. Nee nee nee. Mir gesi net an, firwat et nach soll 10 Joer daueren. Secherlech ass et en ambitiöse Projet, ma et soll dach keen eis zielen, datt e net kann elo ganz zügeg Schinne leeën. Mir fuerdere carément, datt nach dës Legislaturperiod déi eischt Schinnen an der Stad geluet ginn. A mir welle net, datt mam Tram duerch d' Pampa ugefange gett, esou wéi mir soen. Nee, mir welle net, datt do fir e Vermeigen als éischt éng Stréck Guar-Findel gebaut gëtt., wou ee Kilometeren duerch d'Landschaft fiert, wann esou vill anerer mei wichtig sinn. Et fänkt een och net doheem un sech e Weinkeller anzerichten, wann ee nach keng Stuff huet. Dat mach jo schéi sinn fir Verschidener, ma ass awer falsch. Jo, et gëtt vill méi wichtig Projeten, wéi déi Stréck Gar-Findel: Am Süden an am Norde vum Land, d'Periphergaren an der Stad, den Ausbau vun der Stréck Betebuerg-Stad, d'Lienen mat der Groussregioun. Och den Auchan däerf net virun enger Gar zu Gasperech sinn, dat wäer den Echech vun der Landes- a Mobilitéitsplanung. Mir mussen ërem Vertraue schaafen, datt den Tram kënt, datt an der Mobilitéit déi richteg Prioriteite gesat ginn. An och do sti mir zu eise Werter: eis Dierfer, Stied a Landschaften sollen de Foussgänger, Velosfuerer an dem öffentlichen Transport gehéieren, a net de Bleschekutschen.

(...) An nach e puer Wuert zu eis selwer. Et ass wichtig, datt et eis all hei gett. Et ass wichtig, datt de Meco seng staark Stemm erhieft. Et ass wichtig, datt mir weisen, datt et aner Werter gëtt wéi nemme Materieller. Et ass wichtig, datt et Leit gett, wou d'Fro vun der Gerechtegkeet ob deser Welt thematisieren an och vun de Rechter vun de nächste Generatioune. Dat mache mir zesumme konsequent. A wann et eppes gëtt, wat een a séngem Engagement ëmmer erëm weider bréngt an nieft all Effort eng déif Satisfacioun gëtt, dann ass et déi Aart a Weis wéi mir dat gemeinsam machen: jo et gett DE Mouvement als Solidargemeinschaft. Dat deed gutt. An diem Sënn: op e neit Joer wou mer sinn wéi emmer: lieweg, kritesch, engagéiert. (detaillierte Rede: [www.oeko.lu](http://www.oeko.lu))

## Kongress 2007 des lieweg - krites



*Es war ohne Zweifel ein guter Kongress: ein voller Saal mit 80 – 90 Mitgliedern, ein bemerkenswerter Tätigkeitsbericht, eine äußerst sympathische Atmosphäre... Und vor allem im zweiten Teil des Kongresses sehr lebendige Diskussionen über das Thema „Vom Wissen zum Handeln“, an denen sich zahlreiche Anwesende beteiligten.*

*Der Kongress spiegelte die Grundeinstellungen und die Dynamik des Mouvement Ecologique wieder. Er ist auch jedes Jahr ein Forum, der in der Öffentlichkeit und vor allem der Presse recht eng verfolgt wird und als Gradmesser für die Mitglieder-Stärke eines Mouvement Ecologique angesehen wird. An dieser Stelle, einen herzlichen Dank an alle, die sich einen Samstag-Nachmittag Zeit für den Mouvement Ecologique genommen haben.*

*Der Jahreskongress ist sicher ein wichtiger Moment für eine Organisation. Doch eben nur ein Moment in einem sehr vielseitigen Puzzle von Aktivitäten in einem ganzen Jahr. Wie auch in dieser Info-Nummer ersichtlich, organisiert der „Mouvement“ übers Jahr zahlreiche Foren und Diskussionsrunden, in denen sich jedes Mitglied einbringen und mitdiskutieren kann ...*

*Andieser Stelle, so wie es auch statutarisch vorgesehen ist, ein kurzer Bericht über den Kongress. Den detaillierteren Bericht finden Sie auf der homepage [www.oeko.lu](http://www.oeko.lu)*

Vor einem vollen Saal begrüßte als erster Redner Jeannot Weber, Verantwortlicher der Regionale Westen, die Teilnehmer und legte die wesentlichen Themen dar, die derzeit in der Regionale von Bedeutung sind. Dabei wurde die Urbanisierung, die Regionalentwicklung u.a.m. angesprochen. Es war dann Blanche Weber, die in ihrer politischen Rede vor allem darauf einging, dass Nachhaltigkeitsaspekte stärker in der politischen Praxis berücksichtigt werden müssten.

Als nächster Punkt der Tagesordnung wurden die sehr vielfältigen Aktivitäten des Mouvement Ecologique, des OekoZenter Lëtzebuerg, des Klimabündnis Lëtzebuerg sowie der Stiftung Öko-Fonds vorgestellt.

Emile Espen, Tresorier, oblag es die Konten 2006 darzulegen, zu denen ein positives Gutachten der Kassenrevisoren A. Gilbertz und P. Loewen vorlag. Patrick Loewen bestätigte im Namen der Kassenrevisoren die gute Finanzgestion. Vorge stellt wurde alsdann der Budgetentwurf 2007. Konten 2006 und Budgetentwurf 2007 wurden ebenso wie der Tätigkeitsbericht von der Generalversammlung "par acclamation" gutgeheissen.

Beide Kassenrevisoren stellten erneut ihre Kandidatur für 2007, eine neue Kandidatur lag nicht vor. Daraufhin wurden die beiden Kassenrevisoren von der Generalversammlung "par acclamation" in ihrem Amt bestätigt. Die Generalversammlung erteilte anschließend dem Verwaltungsrat die Entlastung "par acclamation".

Als nächster Punkt wurde der neue Verwal-tungsrat 2007 gewählt. Blanche Weber dankte Alain Adams sowie Marc Feidt, die keine erneute Kandidatur stellten.





# Mouvement Ecologique sch – engagiert



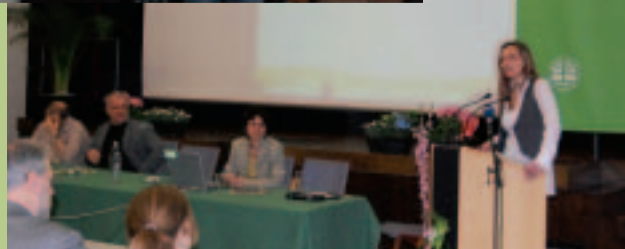
Austretend aus dem Verwaltungsrat waren und ihre Kandidatur erneut stellend waren: Emile Espen, Gérard Kieffer, Roland Felten, Jeannot Muller, Paul Polfer, Roger Schauls. Nicht austretend und ihre Kandidatur erneut stellend waren: Théid Faber, Tom Gallé, Fränz Hengen, Paul Ruppert, Nathalie Schmidt, Marc Schoellen, Laure Simon, René Wampach. Es lagen zwei neue Kandidaturen vor: Serge Goffinet sowie Ingo Schandeler. Da keine weiteren Kandidaturen erfolgten, wurde festgestellt, dass aufgrund der 8 Kandidaturen (6 austretende Mitglieder, 2 neue Kandidaturen) die statutarisch zulässige Zahl von 17 Mitgliedern im Verwaltungsrat erreicht war. Alle Kandidaten wurden daraufhin "par acclamation" als gewählt erklärt. Nachdem der statutarische Teil der Generalversammlung abgeschlossen war, fand eine kurze Pause statt, in der "Häppecher" der Kachéquipe erneut zu begeistern wussten.

Der zweite Teil des Kongresses war Projekten des Mouvement Ecologique gewidmet, sowie einer Grundsatzanalyse, wie BürgerInnen für den Umweltschutz motiviert werden könnten. Als erste hielt Blanche Weber einen Vortrag unter dem Motto „Vom Wissen zum Handeln“. Daraufhin fand eine rege Diskussion statt. Als zweiter Redner stellte Paul Kauten das Projekt „Top Ten“ vor. Christiane Conrady, Bauberaterin des „OekoZenter Letzebuerg“ ihrerseits, stellte das Projekt „Gréng Hausnummer“ vor.

Blanche Weber stellte nach den Vorträgen den Resolutionsentwurf des Verwaltungsrates für die Generalversammlung vor. Anschließend fand erneut eine angeregte Diskussion statt. Der Resolutionsentwurf wurde daraufhin einstimmig gutgeheissen.

Blanche Weber dankte allen für die Teilnahme und schloss gegen 18.45 die Generalversammlung / den Kongress.

Roger Negri, Schöffe der Gemeinde Mamer, lud zum Abschluss zu einem Ehrenwein ein.



## Resolution des Kongresses 2007

### Der Kongress des Mouvement Ecologique stellt fest, dass:

- das Interesse an den Herausforderungen der nachhaltigen Entwicklung im Allgemeinen gestiegen ist, sowohl in der breiten Öffentlichkeit als auch in politischen Kreisen sowie bei Akteuren der Wirtschaft;
- dieses Interesse bzw. das damit verbundene Bewußtsein derzeit jedoch nur ansatzweise zu einem bewußteren Handeln führt, sei es auf der Ebene des Einzelnen oder im politischen Bereich und eine große Diskrepanz zwischen Wissen und Handeln besteht;
- Luxemburg somit riskiert seine Ziele einer nachhaltigen Entwicklung zu verfehlen, sei es z.B. betreffend den Landverbrauch, den Artenschutz und Biotopvielfalt, die Luftreinhaltung oder aber in Bezug auf den Klimaschutz;

### bedauert zutiefst, dass

- es nicht in dem notwendigen Ausmass gelungen ist, diese grundsätzliche Bereitschaft in konkretes Handeln umzusetzen;
- auf der Ebene der Politik – trotz wiederholter Absichtserklärungen – bei staatlichen Projekten das Konzept der nachhaltigen Entwicklung scheinbar immer wieder ausgeblendet wird und kurzfristige pragmatische Überlegungen im Vordergrund stehen;
- die Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung nicht genügend als eine Aufgabe aller Mitglieder der aktuellen Regierung bzw. jedes Einzelnen gesehen wird;

### und richtet entsprechend einen dringenden Appell an die politischen Akteure

- **die notwendigen Strukturreformen anzugehen**

Es sollten endlich in Parteien, in der Abgeordnetenkammer sowie der Regierung Diskussionen über grundsätzliche gesellschaftspolitische Weichenstellungen geführt werden, und diese auch in die Zivilgesellschaft / breite Öffentlichkeit getragen werden. Fragen wie diejenigen der nachhaltigen Steuerreform – der Vereinbarung von wirtschaftlichem Wachstum mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung (wie können Ressourcen- und Klimaschutz mit einem jährlichen 4-prozentigem Wachstum vereinbar sein?) – der Folgen der aktuellen Entwicklung der Bevölkerung bzw. der Zahl der Grenzpendler – der Verringerung der Abhängigkeit vom Tanktourismus u.a.m. müssten endlich angegangen werden. Die derzeitige Vogelstraubpolitik ist lediglich mit Nachteilen für die heutige aber vor allem auch die zukünftigen Generationen verbunden; wesentliche Zukunftsherausforderungen dürfen nicht länger aus dem politischen Diskurs ausgegrenzt werden.

- **verstärkt deutliche politische Akzente und Prioritäten im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu setzen, so z.B.:**

\* Im Rahmen eines Prozesses gilt es mit allen betroffenen Akteuren den sektoriellen Plan „Mobilität“ zu erstellen, der folgende Aspekte beinhalten muss:

- eine Berücksichtigung des notwendigen CO2-Reduktionsbedarfs
- die kurz- und mittelfristige Hierarchisierung der öffentlichen Investitionen
- eine eindeutige Prioritätensetzung auf den öffentlichen Transport und im Besonderen die Projekte der modernen Stadtbahn und die Peripherbahnhöfe im Zentrum, die Verbesserungen an der bestehenden Eisenbahnstrecke Bettemburg/Luxemburg sowie den Stadtbahnen im Süden bzw. in der Nordstad

- das Hinterfragen von weniger prioritären Projekten, wie die Eisenbahnverbindung «Bahnhof Luxemburg-Findel» sowie der Neubaustrecke Esch-Luxemburg;
- ein Ausbau der Kooperation mit den Grenzregionen, u.a. auch in Zusammenhang mit dem Projekt eines „train-tram“ in der „agglomération thionilloise“ im Interesse der zahlreichen Grenzpendler.

\* Die im Landesplanungs- sowie die im IVL-Konzept anvisierte Dezentralisierung und das damit verbundene Prinzip der „kurzen Wege“ gilt es mit der notwendigen Unterstützung der gesamten Regierung durchzusetzen (mittels u.a.vielfach geforderter Instrumente wie dem Regionalfonds, den Regionalplänen sowie der Überarbeitung heute bestehender Finanzmechanismen);

\* Der Entwurf der Förderreglemente für erneuerbare Energien sowie der Wärmeschutz bei Alt- und Neubauten muss endlich kurzfristig offen gelegt werden. Dabei sollte die Regierung ihrer Verpflichtung nachkommen, die erneuerbaren Energien optimal auszubauen, auch im Interesse des Luxemburger Handwerks.

\* Der Plan für geschützte Landschaften muss schnellstmöglich erstellt und als Basis auch für die Planungen der anderen Ministerien anerkannt werden.

- **bei allen Entscheidungen auf nationaler Ebene zu überprüfen, inwiefern sie einer nachhaltigen Entwicklung gerecht werden**

Jeder Regierungsbeschluss sowie jedwede Entscheidung in der Abgeordnetenkammer sollte im Vorfeld zwingend auf ihre Auswirkungen in punkto Nachhaltigkeit untersucht werden. Dies trifft z.B. für Infrastrukturprojekte, neue Bauten, die Budgetgestaltung, Förderprogramme (im ökonomischen, landwirtschaftlichen Bereich) u.a.m. zu.

- **in Berücksichtigung von umweltpsychologischen Erkenntnissen, die Voraussetzungen für umweltbewusstes Handeln schaffen**

\* **Ausbau der rechtlichen Vorgaben im Interesse der nachhaltigen Entwicklung z.B.**

- gesetzliche Vorgaben betreffend die Wärmedämmung
- Eindämmung des Individualverkehrs durch eine weitere graduelle Erhöhung der Benzinpreise, eine bewusste Rückdrängung des Individualverkehrs durch Verringerung des Fahrraums (z.B. auf dem „Pont Adolphe“)
- Herstellung von Kostenwahrheit bei Trink- und Abwasser u.a.m.

\* **statt allgemeiner Sensibilisierung: Vermittlung von konkreten Informationen**

Umweltpsychologische Studien weisen auf, dass das Wissen über ökologische Zusammenhänge notwendig ist, um BürgerInnen zu umweltbewusstem Handeln zu bewegen. Hier gilt es endlich Akzente zu setzen: mit den Medien, im Rahmen von nachhaltigen Bildungskonzepten in Schulen.

\* **systematische Beratungsprogramme:**

Ebenso steht eindeutig fest, dass ohne konkretes Beratungsangebot auch der motivierte Bürger sich kaum nachhaltig verhält. Deshalb muss z.B. die Mobilitätszentrale ausgebaut werden, brauchen wir kurzfristig weitaus effizientere Beratungsstrukturen im Energiebereich (eine starke nationale Energieberatung gekoppelt mit einer flächendeckenden landesweiten Beratung), sind konkrete Beratungsprogramme für Betriebe notwendig...



# Für die Vision einer autofreien Stadt Für die Erhaltung der Authentizität

Für recht heftige Diskussionen sorgt derzeit die Mobilitätsplanung in der Stadt Luxemburg – die Frage der Restaurierung des Pont Adolphe (siehe hierzu auch Editorial). Der Mouvement Ecologique und seine Regionale Stadt Luxemburg haben deshalb ausführlich zum Thema Stellung bezogen. Im folgenden veröffentlichen wir das Dossier, das im Vorfeld eines Hearings von Staat und Stadt Luxemburg herausgegeben wurde und noch immer Gültigkeit hat.

Am Samstag dem 17. März fand ein Hearing / Débat unter dem Motto „Quel avenir pour le Pont Adolphe?“ statt, welches vom Bauten- sowie dem Kulturministerium und der Stadt Luxemburg organisiert wurde.

An sich begrüsst der Mouvement Ecologique die Tatsache, dass eine derartige öffentliche Debatte zum Thema stattfindet. Allerdings bedauert der Mouvement Ecologique zutiefst, dass im Vorfeld nicht alle wichtigen staatlichen Studien und Fakten zum Projekt vorlagen, die Teilnehmern am Hearing erlaubt hätten sich detaillierter damit auseinanderzusetzen.

## Grundsätzliche Aspekte

- Wir sind der Überzeugung, dass die Mobilitätsfrage in und um die Stadt Luxemburg einer schnellstmöglichen Antwort bedarf. In der Tat darf nicht der Eindruck aufkommen, als ob durch die „Brückenproblematik“ lediglich versucht würde, das Tramprojekt weiter hinaus-zuzögern.

Gerüchten zufolge soll die Stadtbahn erst 2016 funktionsfähig sein, d.h. also erst in 9 Jahren! Ein solcher Zeithorizont wäre aus der Sicht des Mouvement Ecologique absolut inakzeptabel. Neben einer weiteren unzulässigen Verschleppung des nicht mehr tragbaren Verkehrschaos würde eine solche Entwicklung in der Tat einen Attraktivitätsverlust der Stadt sowie einen Verlust an Lebensqualität nach sich ziehen und letztlich auch bedeuten, dass Luxemburg seine Verpflichtungen im Klimaschutz definitiv aufgeben würde.

- Des Weiteren sind wir der Überzeugung, dass die Debatte um den „Pont Adolphe“ als Chance genutzt werden soll, um grundsätzlich über die Mobilitätsentwicklung sowie die Denkmalschutzstrategie Luxemburgs zu diskutieren.

Der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, die Diskussion in 3 klar aufgeteilte Themenfelder aufzuteilen:

- Wie soll die Mobilität von morgen gestaltet werden – mit welchen Konsequenzen u.a. für den „Pont Adolphe“?
- Besteht in der Tat Restaurierungsbedarf?
- Wenn ja, welche Restaurierung ist aus technischen Gründen erforderlich und welche Ansprüche sind aus der Sicht des Denkmalschutzes zu stellen?

## 1. Für eine zukunftsorientierte Mobilitätsplanung

Aus der Sicht des Mouvement Ecologique ist die Frage zentral, wie die Verkehrsströme in der Stadt Luxemburg in Zukunft gestaltet werden sollen.

### Die Zeit für einen Paradigmenwechsel in der städtischen Mobilitätspolitik ist reif

Der Mouvement Ecologique möchte die Frage der Mobilitätsplanung in der Stadt Luxemburg auch unabhängig vom „Pont Adolphe“ debattieren. Es ist im Sinne einer Stadt der Zukunft – sowie einer zukunftsorientierten Mobilitätsplanung – nicht nur dem öffentlichen Transport oberste Priorität einzuräumen, sondern parallel in gleichem Ausmass die Stadt bewusst weniger zugänglich für den Individualverkehr zu gestalten.

Und hier bieten sich in der Stadt Luxemburg vor dem Hintergrund von aktuellen Projekten neue Chancen. So u.a.:

- Die Einführung der modernen Stadtbahn aber auch der erklärte Wille der Stadt Luxemburg den öffentlichen Transport sowie die „sanfte Mobilität“ (Fussgänger und Radfahrer) zu fördern, sollten gezielt genutzt werden, die Stadt „autofreier“, und somit attraktiver, zu gestalten. Aber auch parallel den Durchgangsverkehr in den Stadtvierteln zu reduzieren – die Vernetzung der Stadtviertel mit dem öffentlichen Transport zu verbessern.
- Die Tatsache, dass der „Aldringen“-Platz grundsätzlich neu gestaltet und die gesamte Insel um den „Centre Hamilius“ neu strukturiert werden sollen – mit ggf. der Einpflanzung u.a. eines attraktiven Geschäftszentrums – bietet die Möglichkeit, den eigentlichen Stadtkern „auszuweiten“ und diesen städtischen Teilraum weitaus attraktiver zu gestalten.
- Der Plan, die moderne Stadtbahn vom „Glacis“ über die „Place de l'Etoile“ zu leiten bzw. dort neue Geschäftsstrukturen zu errichten, wirft die Frage auf, inwiefern diese Entwicklung generell genutzt werden soll, um die Verkehrsströme zu überdenken.

Nicht zuletzt sind grundsätzliche Neuorientierungen in der Mobilitätsplanung unerlässlich, will man auch nur annähernd versuchen, das derzeit unerträgliche Auseinanderklaffen von Klimaschutz und Mobilität in den Griff zu bekommen.

### Die Trasse der modernen Stadtbahn über den „Pont Adolphe“ hat Vorteile gegenüber anderen Varianten

Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, dass es vorteilhaft ist, die Stadtbahn über den „Pont Adolphe“ zu leiten. Und zwar u.a. aus folgenden Gründen:

- Der Pont Adolphe ist nun einmal eine zentrale Verkehrsachse der Stadt. Derar-

tige Achsen sollten prioritär dem öffentlichen Transport zugewiesen werden, wenn nur möglich. Entsprechend sollte sie unbedingt für die moderne Stadtbahn genutzt werden.

- Als Bindeglied, gelegen in der Sichtachse zwischen dem Bahnhofsgebäude im Quartier Gare und der Oberstadt, soll sie die wichtigen Routenverbindungen des Umweltverbundes – sprich Tram, Fahrrad und Fußgänger – neben einer jedoch stark begrenzten Verbindung des motorisierten Individualverkehrs, ermöglichen.
- Es wäre ein wesentliches Merkmal einer neuen Urbanität, den breiten Boulevard der „nei Avenue“ urbaner zu gestalten. Der modernen Stadtbahn kommt hier eine herausragende Bedeutung zu.
- Verkehrstechnisch stellt die Trasse über den Pont Adolphe bzw. die „avenue de la Liberté“ die schnellste und effizienteste Wegstrecke für die Fahrgäste dar.

### Eine zukunftsorientierte Mobilität – eine „autofreiere“ Stadt

Teilt man diese „Prämissen“ der Neuorientierung der Mobilität, der Prioritätensetzung auf den Umweltverbund / den öffentlichen Transport, der Schaffung einer neuen Urbanität, so erhält die Grundfrage, die derzeit gestellt wird, „Welche Zukunft für den Pont Adolphe?“ eine z.T. andere Ausrichtung.

In der Tat ist die Brücke zu schmal für eine Planung, die zwei Spuren für den Individualverkehr, zwei Gleise für die moderne Stadtbahn sowie einen Bereich für die sanfte Mobilität (Fußgänger, Fahrrad) vorsieht.

Der Mouvement Ecologique ist jedoch der Überzeugung, dass die Vorgaben dieser Planung in Frage gestellt werden sollen. Müssen dem Individualverkehr tatsächlich zwei Spuren zur Verfügung gestellt werden?

- Es ist, wie angeführt, an der Zeit das Innere der Stadt freier vom Individualverkehr zu gestalten – und das Umfeld des „Pont Adolphe“ gehört sonder Zweifel – besonders im Kontext der erwähnten aktuellen Planungen – zum Stadtkern!
- Es ist nur konsequent, dass wenn die Stadt Luxemburg und das Transportministerium auf die moderne Stadtbahn sowie die sanfte Mobilität setzten, man diesen Mobilitätsformen die absolute Priorität einräumt und versucht den innerstädtischen Individualverkehr entscheidend zu reduzieren.
- Wie will man den Bereich um den „Centre Aldringen“ urbanistisch aufwerten, auch in Zusammenhang mit den an der



„Place de l'Etoile“ entstehenden Geschäftsinfrastrukturen, wenn am „Boulevard Royal“ nicht der Autoverkehr radikal zurückgedrängt wird? Eine weitaus weniger autobelastete Trasse Bahnhof – Aldringen würde die Attraktivität dieses städtischen Teilbereiches wesentlich erhöhen! Würde der Individualverkehr auf dem „Bd royal“ sowie dem „Pont Adolphe“ konsequent eingeschränkt, hätte dies zur Folge, dass die „Barrierewirkung des „Bd Royal“ u.a. auch in Zusammenhang mit den Planungen auf der Place de l'Etoile erheblich reduziert bzw. aufgehoben werden würden.

- Nicht zu vernachlässigen ist außerdem die Tatsache, dass derart eine Lärminderung in wesentlichen Teilen der Stadt gegeben ist, ebenso wie eine Verbesserung der Luftqualität.
- Der Mouvement Ecologique ist zudem der Überzeugung, dass diese Vorgehensweise erhebliche Vorteile für die Anrainer, Geschäftsleute und Arbeitnehmer der „nei Avenue“ hätte. Der Individualverkehr würde ja nicht gänzlich rückgedrängt, der Transitverkehr würde stark reduziert. Die Attraktivität der Avenue aber deutlich erhöht.
- Eine derartige Mobilitätsplanung erfordert jedoch, dass parallel konsequente Schritte unternommen werden, damit keine Verlagerung des Individualverkehrs in die Stadtviertel erfolgt. Hier gilt es die gesamte Bandbreite an Möglichkeiten zu nutzen: von Sackgassen, über Einwegstrassen, systematischere Ausweitung der Tempo-30-Gebiete, die konsequente Verkehrsberuhigung u.a.m. Es gibt zur Genüge „best practice“-Beispiele in vielen ausländischen Städten.

Es ist ein überholtes Denkschema, dass jedwede Verkehrsplanung (bzw. jede Denkmalschutzpolitik) sich a priori den Ansprüchen des Individualverkehrs unterzuordnen habe.



# Adolphe: die leeren Stadt der Zukunft – die Brücke als historisches Denkmal



## 2. Besteht Restaurierungsbedarf oder nicht? Und wenn ja, nach welchen Kriterien?

### Den Restaurierungsbedarf objektiv klären

Losgelöst von dieser grundsätzlichen Fragestellung der Organisation der Mobilität, stellt sich die Frage des Restaurierungsbedarfs der Brücke. Ob und in welchem Ausmaß die Adolphe-Brücke reparaturbedürftig ist, darüber scheiden sich zur Zeit die Geister. Die staatliche Straßenbauverwaltung geht in ihrer öffentlichen Darstellung

des Zustands der Adolphe-Brücke von schweren Schäden aus, die auf Dauer die Brücke unbenutzbar machen.

Es muss zweifelsfrei belegt werden, dass diese Einschätzung des Zustandes des „Pont Adolphe“ zutrifft u.a. aufgrund

- einer genauen Auflistung der Risse und anderen Schäden;
- einer Analyse darüber, wie sich die Risse zur Zeit weiter entwickeln;
- einer Berechnung der aktuellen und zukünftigen Belastung der Brücke (unter Berücksichtigung der Tram als zu erwartendem neuen Verkehrsträger).

Der Mouvement Ecologique würde es zur Erhöhung der Akzeptanz wesentlich finden, wenn die Bautenverwaltung unabhängige Berater in diesen Prozess einbeziehen würde.

Falls eine Instandsetzung erforderlich wäre, so gälte es zu klären, welche Form der Restaurierung aus denkmalschützerischer Sicht zulässig ist.

### Der Pont Adolphe: als historisches Dokument von herausragender Bedeutung muss es unter Schutz gestellt werden!

In dem kürzlich erschienenen Dossier "Kulturelle Identität braucht Demokratie: Die Problematik des Denkmalschutzes in Luxemburg" hat der Mouvement Ecologique eine Reihe von Kriterien aufgelistet, die ein Denkmal schützenswert machen:

- die Einzigartigkeit von Denkmälern;
- bestimmte Stile, Epochen oder Bautechniken, die anhand eines Denkmals dokumentiert werden können;
- bestimmte Funktionen, welche Lebens- und Arbeits-, Fortbewegungs- und Wirtschaftsweisen dokumentieren (Mühlen, Gerbereien, Molkereien, Kinos, Parks, Fabriken, Kanäle, Markthallen ...)

- die Autorenschaft, also die Tatsache, dass das Bauwerk von einer bestimmten Person geplant oder verwirklicht wurde
- die Zugehörigkeit zu einem Ensemble, das als Ganzes ein schützenswertes Stadtviertel oder Landschaftsbild darstellt (Dorfkerne, Klosteranlage...)

Im Fall der Adolphe-Brücke sind mehrere dieser Kriterien gegeben. Die Adolphe-Brücke, errichtet von 1900 bis 1903, ist eine Steinbrücke, lediglich die Fahrbahn besteht aus Beton. Die Wahl des Materials erklärt sich, glauben wir dem Zeitzeugen Eugène Ferron, aus verschiedenen Gründen: Stein erschien gegenüber dem neuartigen Stahl, mit dem noch wenig Erfahrungen gesammelt worden waren, als stabiler und widerstandsfähiger. Auch der Preis wurde als niedriger eingeschätzt. Die Bogenbauweise bei Steinbrücken hatte sich seit Ende des Jahrhunderts in Europa eingebürgert.

Stein als Baumaterial für Brücken wurde im 20. Jahrhundert zusehends von Eisen und Beton abgelöst. Die Adolphe-Brücke ist aber nicht nur deswegen schützenswert, weil sie zu den wenigen Steinbrücken des 20. Jahrhunderts gehört. In bezug auf das Material Stein sind es auch ihre Größe und die Bauweise mittels zwei großer paralleler Hauptbögen, die sie einzigartig macht. Außerdem entstammen die Pläne für die Brücke dem französischen Eisenbahn-Ingenieur Paul Séjourné. Séjourné (1851-1939) gilt als einer der bedeutendsten französischen Brückenbauer und die Adolphe-Brücke als sein Meisterwerk.

Die Adolphe-Brücke bildet nicht nur als Verkehrsträger eine Verbindung zwischen Oberstadt und Bahnhofsviertel, sondern verkörpert auch die Verbindung zwischen alter und neuer Stadt. Sie ist zudem ein historisches Dokument für den Wandel Luxemburgs von der "uneinnehmbaren" Festungsstadt zur modernen und offenen Stadt. Die Adolphe-Brücke ist somit ein bauliches Wahrzeichen der Hauptstadt.

Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, dass die Adolphe-Brücke in die Pufferzone des Perimeters aufgenommen wurde, der auf der Altstadt und den Festungsanlagen liegt und von der Unesco 1994 zum Weltkulturerbe erklärt wurde.

Außerdem unterlief nach Kenntnis des Mouvement Ecologique der "Pont Adolphe" auf Betreiben der Denkmalschutzbehörde eine Klassierungsprozedur, diese wurde aber vom Regierungsrat verworfen! Wäre die Adolphe-Brücke im Sinne des Denkmalschutzgesetzes als historisches Monument klassiert worden, so würden alle baulichen Änderungen zur Restaurierung bzw. Verbreiterung der Zustimmung des Kulturministeriums unterliegen. Die Entscheidungsgewalt läge dann de facto nicht mehr beim Bauten-, sondern beim Kulturministerium.

Der Mouvement Ecologique fordert, dass die Regierung auf ihre Entscheidung zurückkommt. Das Kulturministerium sollte durch eine rasche Klassierung den Wert der Adolphe-Brücke als historisches Monument anerkennen und auf diese Weise seine ihm gesetzlich zuerteilte Verantwortung für einen aktiven und konsequenten Denkmalschutz übernehmen.

Neben dem möglichen gesetzlichen Schutz gibt es aber noch zwei existierende Schutzbestimmungen:

- Die Tatsache, dass die Brücke zur Pufferzone des Unesco-Perimeters gehört, bedingt, dass wir im Fall von Umbauten am Bauwerk verpflichtet sind, die Zustimmung der Unesco einzuholen. Denn Artikel 107 der "Orientations devant guider la mise en oeuvre de la Convention du patrimoine mondial" besagt: "[...] toute modification d'une zone tampon effectuée après l'inscription d'un bien sur la Liste du patrimoine mondial devra être approuvée par le Comité du patrimoine mondial."
- Im Bebauungsplan der Stadt ist die Brücke nicht geschützt. Im Fall von Umbauten muss der Bürgermeister aber eine Bautengenehmigung geben.

### Die eventuelle Restaurierung muss denkmalschützerischen Kriterien gerecht werden

Die Bautenverwaltung schlägt aufgrund ihrer Einschätzung des Zustands der Adolphe-Brücke eine Sanierung durch eine Neukonstruktion der Brücke in Stahlbeton vor, entweder in Sichtbetonweise oder als "remake" mit Hausteinen verkleidet (Réhabilitation du Pont Adolphe: Note pour le Conseil des Ministres, version 12.05.05).

Der Mouvement Ecologique ist der Auffassung, dass der Einsatz von Beton auf Ebene der Hauptbögen einer Zerstörung der Brücke gleichkommen würde. Genau jene Elemente, welche die Brücke schützenswert machen, nämlich das Material Stein und seine spezifische Anwendung für den Bogenbau, würden eliminiert.

Der Erhalt eines Bauwerks in seiner Authentizität ist eine conditio sine qua non von Denkmalschutz. Dieses Prinzip ist nicht vereinbar mit dem gänzlichen Ersatz der Steinkonstruktion durch Stahlbeton.

In Hinsicht auf die zu ergreifenden Maßnahmen für eine Restaurierung – im Respekt der Authentizität des historischen Bauwerkes – fordert der Mouvement Ecologique eine kurzfristige unabhängige Denkmalschutz-Expertise. Im europäischen Ausland wurden mittlerweile eine Reihe von Brückenrestaurierungen – auch in Steinkonstruktion – vorgenommen. Luxemburg sollte die Lektionen nutzen, die aus diesen Arbeiten zu ziehen sind. Übrigens wäre es angebracht, wenn nicht nur die Straßenbauverwaltung, deren Mission naturgemäß vor allem auf verkehrs- und straßenbautechnische Aspekte ausgerichtet ist, Vorschläge zur Zukunft der Adolphe-Brücke ausarbeiten würde.

Immerhin besitzt Luxemburg eine Denkmalschutzbehörde; dieser würde es in vorderster Linie zustehen, eine solche Vorarbeit mit Hilfe anerkannter aussenstehender Denkmalschutz-Experten zu leisten, bevor eine kurzfristige politische Entscheidung getroffen wird.

Es darf erlaubt sein für eine Stadt des 21. Jahrhunderts Denksperren in den Köpfen aufzuheben und der Debatte um den „Pont Adolphe“ eine andere Dimension zu eröffnen.

Die grundsätzliche Neuorientierung der Mobilität würde erlauben, der Stadt mit der Stadtbahn eine neue Urbanität zu geben!

Ja, es entwickelt sich das Bild einer Stadt mit einer hohen Lebensqualität, einer starken Attraktivität im Geschäftsbereich, einem ausgedehnten Stadtkern ... der nicht mehr vom Individualverkehr geprägt wird, sondern von der sanften Mobilität, von Menschen. Voraussetzungen für eine Stadt, in der auch das „Wohnen“ attraktiv ist.

### Der Mouvement Ecologique fordert deshalb mit Nachdruck, dass

- sowohl Stadt Luxemburg als auch das Transportministerium (bzw. das Bautenministerium) eine Grundsatzentscheidung in dieser Hinsicht treffen: Beibehaltung der jetzigen Breite des Pont Adolphe – Verringerung des Individualverkehrs auf eine Spur.
- diese verantwortlichen Stellen eine Studie in Auftrag geben, die nicht erst die Machbarkeit dieser Trassierung untersucht, sondern den formalen Auftrag erteilt: Welche Mobilitätsplanung ergibt sich optimalerweise aus der Grundsatzentscheidung, dem Individualverkehr nur eine Spur zur Verfügung zu stellen? In dieser Studie sollte des Weiteren untersucht werden, welche Instrumente eingesetzt werden sollen, um die Stadtviertel ebenfalls stärker vom Durchgangsverkehr zu befreien.



# Wanderung zum Thema "FSC"

Wat bréngt den FSC Label der Natur an de Leit?

Wat bedeit d'Zertifizéierung konkret fir d'Aarbechten am Bësch?

Wéi ass FSC weltwäit aktiv?

Ënnert der Leedung vum Pit Mischo, President vun FSC Lëtzebuerg a vum Henri Eicher, Fieschter vun Déifferdeng, invitéiert FSC Lëtzebuerg op eng Begehung vun beispillhafte Plazen am Bësch a mat villen Informatiounen ënnerwee.

**Wéini:** Sonndes, de 22.4.2007

**Wou:** 9.30 -12.00 Auer

**RV:** um Parking Fond- de Gras (Nidderkuer-Tételberg))

**FSC:** Forest Stewardship Council, <http://www.fsc-lux.lu/>



## "Natur a Landschaft - erliwien a verstoen"

Pünktlich zum Frühlingsbeginn und der Wandersaison ist der Wanderführer nun zum Angebot von nur **15 Euro statt 26 Euro** erhältlich!

Der im Dezember 2001 von der Stiftung Öko-Fonds und der Mouvement Ecologique erstmals veröffentlichte Wanderführer "Natur a Landschaft - erliwien a verstoen" ist ein Inventar aller bestehenden naturkundlichen Wanderwege zum Entdecken der natürlichen Vielfalt Luxemburgs!

Vierorts wurden Lern- und Erlebnispfade bzw. thematische Rundwege angelegt, um interessierten Besuchern die Landschaft näher zu bringen. So werden mit Hilfe von Informationstafeln bzw. interaktiven Stationen Tier- und Pflanzenarten, Zusammenhänge in Lebensräumen oder der Einfluss des Menschen auf die Landschaft dargestellt. Die Darstellung der einzelnen Wege erfolgt nach einem einheitlichen Raster: neben einer kartographischen Darstellung und einer Wegbeschreibung liegt der Akzent auf einer detaillierten Beschreibung mit Angabe der Stationen, der Form der Darstellungsweise, der Interaktivität und dem pädagogischen Wert. Eine Adresse für zusätzliche Informationen wird ebenso angegeben wie interessante Besonderheiten in der Nähe. Übersichtliche Tabellen ermöglichen eine Auswahl innerhalb der Wege je nach Thema, Länge, Schwierigkeitsgrad, Interaktivität, ...

Der Wanderführer richtet sich in erster Linie an Familien, interessierte Wanderer, LehrerInnen und Schulklassen, Wander- und Jugendgruppen welche auf 200 reich illustrierten Seiten konkrete Informationen über rund 60 thematische Wege in Luxemburg finden.

**Herausgeber:** Stiftung Öko-Fonds und Mouvement Ecologique

**Konzept und Text:** Yves Krippel, Brit Feyen

**Redaktionelle Bearbeitung:** Thëid Faber, Roger Schauls

**Fotos:** Guy Hoffmann

**Format:** 22 x 13,5 cm, 205 Seiten

**Preis:** 15 Euro bei Abholung im OekoZenter (+2 Euro Porto bei Versand) CCPL IBAN LU 96 1111 0734 1886 0000

# PROMO!

De Mouvement Ecologique invitéiert op säin

## Vegetareschen Vollwertkachcours mat Liewesmëttelen aus biologeschem Ubau

Ofgehaale gëtt de Kachcours vum Lydie Muller-Philipp, Autorin vun de Kachbicher "Natierlech genéissen", Band 1 an 2

**Wéini:** ëmmer Donneschdes, den 19., 26. Abrëll, 3., 10., 16. (Mëttwochs) an 24. Mee 2007

**Auerzeit:** vun 19.00 Auer bis ongeféier 22.00 Auer

**Wou:** zu Kayl an der Kiche vun der Primärschoul "Widdem"

**Firwat:** fir ze weisen, datt een och ouni Fleeisch a Fësch gesond, gutt an ofwiesslungsräich ka kachen a genéissen

**Präiss:** 130 Euro fir Membere vum Mouvement Ecologique, 150 Euro fir Net-Memberen (am Präiss abegraff ass en Dossier mat Rezepten an engem Deel Theorie)

**Umeldung:** um Tel. 439030-1 oder per e-mail : [meco@oeko.lu](mailto:meco@oeko.lu) bis spëtstens den 13. Abrëll 2007.





## Ubau vun Energiplanzen: E Virdeel aus Energiesiicht? E Virdeel fir d'Landwirtschaft? Vertriebbar aus Siicht vum Naturschutz?

de Meinden, den 23. Januar um 18.30 am Pafendall,  
6, rue Vauban, Letzebuerg

Vill Diskussiounen lafen am Ablack a wéifern zu Letzebuerg verstärkt Energieplanzen ugebaut solle ginn resp. wat do weeschenswäert aus energiepolitischer Siicht a vertriebbar aus ekologescher (a moralesch-ethescher) Siicht ass. Et ass och elo besonnech aktuell, well den Ëmwelt- an de Wirtschaftsministère eng nei Strategie am Beräich erneierbar Energien ausschaffen a vun engem staarken Ausbau am Beräich vun den Energieplanzen ausginn. Och stellt sech d'Fro vun den zukünftigen Förder- resp. Steuerungsinstrumenter, esouwuel wat den Ubau wéi och d'Notzung vun deenen Energieplanzen ubelaangt.



Fir iwwert de Pro an de Contra ze diskutieren, eis Positioun festzeelen asw. luede mir lech häerzlech an un dëser Versammlung deelzehuelen.

## Gehéiere Landesplanung an IVL an de Pabeierkuerf? Oder: Bauen a Wunnen an eise Gemengen: Wou steiere mer hinn?



den Denschen, den 8. Mee vun 18.15 – 21.30 an der Stad (Plaz kritt  
Dir bei der Umeldung gesot)

- Gesinn d'Bebauungspläng vun de Gemengen genuch Bauzone fir? Oder brauche mir méi Bauland? Wa jo, wou?
- Mussen d'Bauperimeteren op d'Käschte vu der Gréngzone ausgeweit ginn?
- Wéi brénge mer et fäerdeg genuch Bauland ze hunn an awer eng Zersiedlung vun der Landschaft resp. iwwerdimensionéiert Wunnzonen ze verhënnere?
- Muss nët méi flächespuerend gebaut ginn? Mä wéi dat duurchsetzen?
- Brauche mir nei (steuerlech) Instrumenter fir eng aner Entwécklung vun eisen Uertschaften?
- Wat ass vum pacte logement ze haalen?

beoptragt, e Gutachten zu dem héichaktuellen Thema ze maachen.

Déi éischt Elementer vu sénger Analyse wäert den Dr. Ewringmann op dësem Owend an enger allgemeng verständlecher Form virstellen. Duerno ass eng allgemeng Diskussioun.

Den Oflaaf ass:

18.15 – 19.00 : Virstellung vun der Analyse vum Dr. Ewringmann  
 19.00 – 19.20 : Verständnisfroen  
 19.20 – 19.45 : Paus mat Bréidecher  
 19.45 – 21.30 : Allgemeng Diskussioun

Fir datt mer genuch Breidecher hunn (biologescher) géinge mir lech bieden, lech um Gréngen Telefon 439030-1 unzemellen.

De Mouvement Ecologique huet den Dr. Ewringmann vum „Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut an der Universität zu Köln“

## E grouse Merci un d'Milly Theisen a d'Marie-Lou Pierson!

Im Buchhaltungsbereich des Mouvement Ecologique, der Stiftung Öko-Fonds und des Oeko-Zenter Lëtzebuerg ist es Anfang des Jahres zu einem wichtigen Personalwechsel gekommen. Sowohl Milly Theisen als auch Marie-Lou Pierson „gehen in Rente“, wie man den Abschied vom Berufsleben bezeichnet.



Milly Theisen (Foto rechts, neben Théid Faber und Emile Espen) und Marie-Lou Pierson (im Vordergrund, neben Annelie Couvé, Théid Faber und Christiane Conrady) anlässlich eines "Patts" bei ihrem Abschied.

Milly Theisen war während über 20 Jahren der Grundpfeiler der finanziellen Verwaltung des Mouvement Ecologique. Wenn in all diesen Jahren der Mouvement Ecologique seine finanziellen Probleme immer wieder meistern und seine finanzielle Verwaltung immer professioneller und effizienter gestalten konnte, dann ist dies in erster Linie auch das Verdienst von Milly.

Mit der ihr eigenen Art trug Milly entscheidend dazu bei, die für eine politische Arbeit notwendige finanzielle Grundlage zu erhalten und zu sichern. Wer die Abneigung so mancher Ehrenamtlicher gegenüber finanziellen Fragen kennt, der mag vielleicht die Ausdauer und den Nachdruck erahnen, den Milly dabei an den Tag legen musste.

**E ganz décke Merci Milly fir alles dat wat's du an diene Joren fir de Mouvement gemaach hues!**

Milly Theisen wird – so hoffen wir – uns jedoch „erhalten“ bleiben: u.a. als ausgewiesene Expertin für alte Pflanzensorten und als Verantwortliche für Projekte in diesem Bereich.

Was Milly für den Mouvement Ecologique darstellte, war Marie-Lou Pierson für die Stiftung Ökofonds und den OekoZenter Lëtzebuerg: ein Pfeiler in der – oft eher starken – finanziellen „Brandung“.

Nur wenige wissen in der Tat, wie problematisch die Finanzlage der Stiftung Öko-Fonds während mehreren Jahren war. Jahren, in denen nur mit größter Not die finanziellen Ecken zusammen gehalten werden konnten und manchmal sogar eine Bezahlung der Löhne unsicher war.



Gerade in dieser Zeit war es Marie-Lou, welche eine hohe psychische Belastung zu tragen hatte. Marie-Lou hat mit großem persönlichen Engagement ihren Teil zum Gelingen der strukturellen Reformen beigetragen (klare und transparente Aufgabentrennung zwischen Stiftung Öko-Fonds und OekoZenter Lëtzebuerg). Auch der Übergang zur analytischen Buch-

haltung – die dieses Jahr eingeführt wird – hat Marie-Lou, gemeinsam mit Milly Theisen – vorbereitet. Wir hoffen, dass Marie-Lou Pierson dem

„Pfaffenthal“ als ehrenamtliche Mitarbeiterin erhalten bleibt.

**Villmols Merci Marie-Lou fir deng Ausdauer an däin Engagement!**

Aufgrund einer Restrukturierung und einer Rationalisierung haben Mouvement Ecologique, Stiftung Ökofonds und OekoZenter Lëtzebuerg beschlossen, ab Januar 2007 eine zentrale Buchhaltungsstelle zu schaffen, welche die Buchhaltung der drei Organisationen zentralisiert.

In der Person von Claudine Konsbruck haben wir die richtige Person gefunden, welche die Nachfolge von Milly Theisen und Marie-Lou Pierson im letzten Herbst angetreten hat.



Claudine Konsbruck, beim Untersreiben des Kontraktes

# Dem Client eng Stëmm ginn am öffentliche Transport zu Lëtzebuerg

Freides, den 20. Abrëll vu 14.00 - 18.00 am Kulturzenter Bouneweg, Lëtzebuerg

Auch in Luxemburg ist der öffentliche Transport nicht immer zufriedenstellend auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichtet. Die beste Möglichkeit, hier Verbesserungen zu erreichen ist, die Fahrgäste direkt in die Gestaltung der Fahrpläne einzubinden, denn sie kennen ihre Wünsche und Ansprüche am Besten.

Der Staat scheint dies auch erkannt zu haben und hat deshalb die Schaffung eines "comité des usagers" im Gesetz betreffend die Organisation des öffentlichen Verkehrs vorgesehen.

Allerdings wurde dieses Gremium bis dato noch nicht ins Leben gerufen. Doch nicht nur der Staat sollte die KundInnen des öffentlichen Transportes stärker einbinden, auch die Gemeinden, die Eisenbahngesellschaft u.a.m. könnten noch aktiver werden.

Ziel des Seminars ist es, unterschiedliche Modelle der Beteiligung der Fahrgäste an der Gestaltung des öffentlichen Transportes vor-

zustellen sowie eine Diskussion über die Einführung derartiger Modelle in Luxemburg zu unterstützen.

Das Seminar richtet sich an die Akteure aus dem öffentlichen Transport, engagierte Personen auf kommunaler Ebene (Mitglieder von beratenden Kommissionen im Bereich Umwelt- / Mobilität, kommunale Transportdelegierte), Ingenieure, Planer,

## Das Programm

14.00: Begrüßung

14.15: Modelle der Einbindung der Fahrgäste: Watchdog, Beirat, Fahrplanverfahren - Formen der Fahrgastmitsprache im öffentlichen Verkehr aus verschiedenen europäischen Ländern

Martin Schiefelbusch: nexus, Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung, Berlin

15.00: Fahrgastbeirat im Saarland und in Rheinland-Pfalz - ein erfolgreiches Instrument der Fahrgastbeteiligung in der Grossregion

Susanne Meyer-Rousche: Moderatorin von Fahrgastbeiräten

15.45: Methoden der Fahrgastbefragungen: Erfahrungen aus Luxemburg

Charles Margue, Ilres

16.15: Kurze Pause

16.30: Beteiligungsverfahren von ArbeitnehmerInnen bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten sowie von Schulkindern - Ein Beispiel aus der Stadt Luxemburg

Ed. Streitz, Stadt Luxemburg, "service division mobilité urbaine"



16.50: Der Standpunkt verschiedener Luxemburger Akteure aus dem Transportbereich (Ministerium, Eisenbahngesellschaft, kommunale Träger)

Eine Anmeldung über [meco@oeko.lu](mailto:meco@oeko.lu) oder Tel. 439030-1, Fax. 439030-1 ist erwünscht.

Teilnahmegebühr: 5.- Euro (wird vor Ort erhoben)

## Eine Reform der heutigen Jagdpraxis drängt sich auf

In Luxemburg sollen die Bestimmungen des Jagdgesetzes abgeändert werden. U.a. fand auch ein Hearing zum Thema in der Abgeordnetenversammlung statt, an dem auch der Mouvement Ecologique teilnahm. Im folgenden finden Sie die Zusammenfassung der Stellungnahme des Mouvement Ecologique, die detaillierte Stellungnahme kann auf [www.oeko.lu](http://www.oeko.lu) eingesehen oder aber per Gröngen Telefon 439030-1 bestellt werden.

Europa ist eine Kulturlandschaft, in welcher der seit Jahrtausenden in die Natur eingreifende Mensch neue Lebensräume mit entsprechenden Artengemeinschaften geschaffen hat. Ursprüngliche Kulturlandschaften sind allenfalls nur mehr auf kleinsten Flächen vorhanden, im besten Falle konnten sich neue, ökologische Gleichgewichte entwickeln.

Diese von Menschen geschaffenen Lebensgemeinschaften mit ihrer großen Biodiversität sind ein gemeinsames Erbe unseres Kontinents. Die Jagd kann unter gewissen Voraussetzungen einen Beitrag zum nachhaltigen Schutz dieser Lebensräume liefern. Ebenso kann sie eine nachhaltige Entnahme von wertvollem Eiweiß von Reh, Hirsch, Wildschwein ...aus der Natur ermöglichen.

Allerdings entsprechen die heutigen Jagdformen nicht den Anforderungen des Natur- und Tierschutzes. Es besteht deshalb ein dringender Handlungsbedarf zur Umgestaltung der heute üblichen Jagdausübung.

Die zentralsten Probleme, die aufgrund der heutigen Jagdpraxis entstehen, können wie folgt zusammenfasst werden.

Unangepasste Jagdmethoden und Fütterung sind entscheidend mitverantwortlich, dass es heute überhöhte Wildbestände vor allem bei Reh, Hirsch und Wildschwein gibt. Eine dramatische Zunahme der Wildschäden, sowohl in der Forst- als auch in der Landwirtschaft sind die Folge. Dabei sind diese Schäden in den Waldökosystemen auf Grund der Langlebigkeit dieser Ökosysteme besonders gravierend. Neben den direkten Holzschäden durch Verbiss sind vor allem die langfristigen Schäden durch die Entmischung der aufwachsenden Naturverjüngung in Folge der Auslese von besonders wohlschmeckenden Holzarten durch das Rehwild äußerst problematisch. Negativen Auswirkungen auf die Bestände von Bodenbrütern, wie Waldschnepfe, Haselhuhn, Waldlaubsänger, .. sind eine Konsequenz.

Darüber hinaus wird die Landwirtschaft (zusätzlich zu den direkten Frassschäden), auch durch die Zunahme der Tierseuchen in den überhöhten Wildtierbeständen beeinträchtigt.

Die Gewöhnung an Futterplätze führt zu Veränderungen der Verhaltensweisen der Wildtiere. Weitere Probleme entstehen durch das Aussetzen von einheimischen und nicht einheimischen Wildarten (Mufflon, Damwild, ...).

Die Einschränkung der Rechte der Bürger auf eigenes Naturerleben, die Einschränkung der durch die Verfassung garantierten Freiheiten durch die obligatorische Mitgliedschaft in einem Jagdsyndikat sind weitere zu diskutierende Punkte.

Eine nachhaltige und tierschutzgerechte Jagd setzt dementsprechend folgende Bedingungen voraus:

- Ein totales Verbot der Fütterung der Tiere durch Futter, Lecksteine u.a.
- Einführung eines obligatorischen Mindestabschusses, zwecks Erhalt der Biodiversität

- der natürlichen Waldgesellschaften bzw. der Reduzierung landwirtschaftlicher Schäden (auf der Grundlage von Verbissparzellen),
- Keine Jagd auf Tiere ohne deren spätere sinnvolle Verwendung,
- bearbeiten der Liste der jagdbaren Arten, ganzjähriger Schutz aller einheimischen Beutegreifer (Eingriffe in diese Bestände sind nur auf Grund wissenschaftlich begründeter Gutachten möglich, z.B. sanitäre Probleme wie Wildtollwut, Fuchsbandwurm, ...)
- Abändern des großherzoglichen Reglementes betreffend die „destruction des animaux nuisibles“ in dem Sinne, dass nur noch Neozoen (Bisam, Waschbär, Marderhund, ...) auf dieser Liste erscheinen dürfen. Dabei ist eine wissenschaftlich motivierte Analyse eventueller Schäden durch diese Arten für Eingriffe in deren Bestände erforderlich. Alle einheimischen Wildtierarten müssten von der Liste gestrichen, nicht als „Schädlinge“ deklariert werden.
- Fallenjagd/-stellerei wird verboten, Ausnahme können für wissenschaftlich motivierte Eingriffe mittels selektiver Fallen gemacht werden,
- Das Aussetzen von Wildtieren mit dem Ziel ihrer späteren Bejagung sollte verboten, die eingeführten Schalenwildarten (Dam-, Muffelwild, ..) reduziert werden,
- Einführung einer revierübergreifenden Bejagung von Hirsch und Wildschwein,
- Verbot der Bleimunition,
- Regelmäßige Überprüfung der Treffsicherheit des Jägers (Schießstand)
- Absolutes Alkoholverbot während der Jagd,
- Begrenzung der Jagdsaison: Keine Jagd während Paarungs- und Aufzuchtzeiten sowie in den Wintermonaten, um die saisonbedingte Ruhepause der Wildtiere zu respektieren. D.h. im Klartext: Verkürzung der Jagdsaison auf Herbst.
- Genehmigungspflicht für jagdliche Einrichtungen jeglicher Art.

Die Jagd ist angewiesen auf gesellschaftliche Akzeptanz. Diese Akzeptanz hat sie in den vergangenen Jahren zu einem guten Teil verloren!

Das bevorstehende Hearing zur Jagd in der Abgeordnetenversammlung wie die Reform der aktuellen Jagdgesetzgebung sollten genutzt werden, um die jagdliche Praxis gründlich zu hinterfragen und den Versuch zu machen, Jagd-, Tier- und Naturschutz auf einen größtmöglichen Nenner zu bringen.



## Mouvement Ecologique asbl.

OekoZenter Lëtzebuerg  
6, rue Vauban  
L - 2663 Luxembourg  
Tel.: 43 90 30-1  
Fax: 43 90 30-43  
e-mail: [meco@oeko.lu](mailto:meco@oeko.lu)  
[www.oeko.lu](http://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 1111 0392 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.