

SHORT NEWS

40 Jahre ASTM

Mit einem Seminar über die Rolle der Zivilgesellschaft beendete die Action Solidarité Tiers Monde (ASTM) ihre Aktivitäten zur Feier ihres vierzigjährigen Bestehens. Stellvertretend für 23 Partnerorganisationen der ASTM in Afrika, Asien und Lateinamerika boten am vergangenen Samstag Komlan Adanlessossi, Direktor des „Centre pour l'Ecologie et le Développement“ (CED) aus Kpalimé (Togo), Bastu Rege, Direktor der Organisation Santulan aus Pune (Indien) und Marco Gandarillas, Direktor des Bolivianischen Zentrums für Dokumentation und Information (CEDIB) in Cochabamba (Bolivien) über die spezifische Rolle der Zivilgesellschaft im jeweiligen nationalen Kontext. In mehreren Workshops wurde herausgearbeitet, inwiefern diese individuellen Erfahrungen den Grundstein für eine gemeinsame Strategie bilden können in den Ländern der so genannten Dritten Welt, aber auch für die Zivilgesellschaft in den reichen Industrienationen. Die Rolle der Entwicklungs-NGOs war anschließend Thema eines Streitgesprächs an dem Marc Bichler (Direktor der Luxemburger Kooperation), Charles Goerens (Mitglied des Entwicklungsausschusses im Europäischen Parlament), Nico Clement (OGB-L), Mike Mathias (Cercle des ONGD) und Richard Graf (ASTM) teilnahmen. Hierbei wurde deutlich, dass sich die Aufgabe von Organisationen wie der ASTM nicht darauf beschränken darf, möglichst effiziente Projekte in den Ländern der Dritten Welt auszuführen. Es geht auch darum beizutragen, der dortigen Zivilgesellschaft Mittel zur Selbstentfaltung zur Verfügung zu stellen und sich als deren Sprachrohr im Norden zu betätigen.

L'A400M en zone de turbulences

En juillet dernier, il s'en était fallu de peu pour que le projet d'un avion de transport militaire européen soit abandonné. Confrontés à un retard de plus de trois ans sur le projet initial, les pays commanditaires s'étaient mis d'accord pour laisser une chance au constructeur Airbus. Début novembre, l'Afrique du Sud, l'un des rares clients non européens, a annulé son contrat sur huit A400M à cause des retards et des surcoûts. Or, alors que la Grande-Bretagne, qui comptait être livrée rapidement, commence à s'impatienter, Airbus vient d'annoncer que le budget de 20 milliards d'euros prévu pour le développement devrait être augmenté de 25 pour cent. Cependant, les deux autres gros clients, l'Allemagne et la France, ont opté pour une ligne de fermeté : plutôt que de faire de nouvelles concessions au constructeur, les deux pays demandent le paiement des pénalités prévues dans le contrat en cas de retard. Un audit de Pricewaterhouse doit analyser les origines des hausses de coût mises en avant par Airbus. Quant au gouvernement luxembourgeois, qui a commandé un seul avion, il ne serait peut-être pas mécontent de récupérer la centaine de millions d'euros en crédits budgétaires qui a été affectée au A400M.

Überwachung für Überwachungskameras!

2007 wurde in den „Sicherheitszonen“ am Bahnhof, im Stadtpark und am „Aldringer“ die Aufstellung von Überwachungskameras genehmigt. Zwei Jahre später, so die Auflage, sollte diese Maßnahme anhand einer Studie auf ihre Effizienz überprüft und gegebenenfalls nicht verlängert werden. Nun hat Innenminister Jean-Marie Halsdorf beschlossen, die Überwachung um ein Jahr zu verlängern, ohne aber die vorgesehene Studie veröffentlicht zu haben. In einer Stellungnahme meldet die luxemburgische Kriminologievereinigung (ALC) Zweifel am erhofften präventiven Effekt der Kameras an. Die Fragen der ALC zu besagter Studie lassen durchblicken, dass diese ein Qualitätsproblem hat. Seitens der politischen Organisationen fordern die „Jonk Lénk“ eine sofortige Veröffentlichung der Studie. Die JungsozialistInnen verurteilen Halsdorfs Entscheidung „aufs Schärfste“. Ein so schwerwiegender Eingriff in die Privatsphäre könne nicht allein „durch den Polizeiminister getroffen werden, der sich auf einen geheimen Bericht basiert“. Seitens der Grünen meldet sich, angesichts der „Verlängerung ohne Erfolgsbeweis“ Stadtschöffe François Bausch persönlich zu Wort: mit alternativen Strategien könnten bessere Resultate erzielt werden als durch mit Kameras übersäte Straßen.

AKTUELL

KLIMASCHUTZ

Vom Nachzügler zum Bremser

Raymond Klein

„So viel wie möglich“ CO₂-Reduktionen vor Ort in Luxemburg, und wenn's nicht reicht, soll's der Rest der Welt richten.

Was ist vorzuziehen? Ein Umweltminister, der in Klimafragen große Versprechen gibt, die er am Ende nicht einhalten kann? Oder einer, der zwar schöne Worte macht, dabei aber so geschickt ist, sich zu nichts Konkretem zu verpflichten?

Charles Goerens hatte vor zehn Jahren angekündigt, die Luxemburger CO₂-Ziele zu erreichen, ohne substanzial auf die Flexiblen Mechanismen“ (FM), also das Auslagern von Einsparungen ins Ausland, zurückzugreifen. Gegen Ende der Legislatur rechnete das Finanzministerium vor, dass es billiger sei, Geld in FM zu stecken, als den Spritpreis zu erhöhen und den Tanktourismus einzuschränken - Goerens schwieg.

Ein Jahr später trat der frischgebackene Umweltminister Lucien Lux mit dem Anspruch an, angesichts der drohenden Klimakatastrophe sämtliche Akteure „wachzurütteln“. Dabei kritisierte er das für Luxemburg „ungerechte“ Kyotomodell - durch das in Luxemburg getankter Kraftstoff unsere Klimabilanz verschlechtert. Und schuf sich so die Rechtfertigung dafür, massiv auf FM zurückzugreifen.

Claude Wiseler und Marco Schank, die sich seit Juli den Ministersessel für nachhaltige Entwicklung teilen, scheinen Lux nacheifern zu wollen. Am vergangenen Dienstag äußerten sich die beiden zu den luxemburgischen und den europäischen Klimaplänen. Auf die Frage, welche Konsequenzen ein Post-Kyoto-Vertrag für den Autoverkehr in Luxemburg haben würde, verwies Wiseler auf die Möglichkeit, „wie bisher“ auf die FM zurückzugreifen. Und fügte den Lieblingssatz seiner beiden Amtsvorgänger hinzu: „Selbstverständlich sollen Einsparungen prioritär durch nationale Maßnahmen erreicht werden.“ Mit anderen Worten: Es wird keine verbindlichen Zielsetzungen für diese Einsparungen geben, und die Bereitschaft für drastische Eingriffe wird innerhalb der Regierung entsprechend gering sein.

Gewiss, das Ministerium verlängert die von Lux eingeführte „Prime CARE“ für den Kauf von schadstoffarmen Autos um ein Jahr und führt eine 1500-

Euro-Sonderprämie für „100-Gramm-Wagen“ ein. Die Gewährung der vom Mouvement écologique scharf kritisierte „Schrottpremie“ soll eingestellt werden, allerdings erst im zweiten Halbjahr 2010, um, so Schank, „das nächste Autofestival noch zu nutzen“. Und die vom Ministerium vorgelegten Statistiken zeigen, dass der Luxemburger Fuhrpark langsam aber sicher verbrauchsärmer und klimaverträglicher wird. „Wir müssen aber noch große Anstrengungen machen“, mahnte Schank.

Recht hat er: Zwar bewegt sich der Kleinstaat nach zwei Jahrzehnten Stillstand langsam in Richtung Klimaschutz, doch statt zu versuchen, die Verspätung aufzuholen, klopfen sich die zuständigen Politiker dafür auf die Schulter, dass überhaupt etwas geschieht. Wie aber soll weltweit der CO₂-Ausstoß bis 2050 um 80 Prozent gesenkt werden, wenn gerade die reichsten und am meisten verschmutzenden Länder wie Luxemburg konsequente Reduktionen als unmöglich ansehen?

Statt eine Vorreiterrolle einzunehmen, hat sich Luxemburg bereits an der Erfüllung seiner Kyoto-Ziele vorbei gemogelt, und plant insgeheim, auch künftige Reduktionsziele unter massivem Rückgriff auf FM zu „erfüllen“. Dies obwohl eine Studie der Action Solidarité Tiers-Monde schätzt, dass ein Drittel der von Luxemburg in Entwicklungsländern betriebenen CO₂-Einsparungen „fragwürdig“ sind. Zwar versichert das Ministerium, dass es auf die Qualität der Projekte ein Augenmerk hat. Angesichts der Verknappung solcher Projekte kann es sich Luxemburg aber am Ende gar nicht mehr leisten, wählerisch zu sein.

Vor allem aber dürfte sich Luxemburg in den anstehenden Verhandlungen für möglichst große Spielräume beim Rückgriff auf FM einsetzen - und sich zu dem Zweck mit anderen EU-Akteuren verbünden, die Aufweichungen in diesem oder anderen Punkten suchen. Weil die FM aber zum Teil von den Ländern des Südens als Beschneidung ihrer Entwicklungsspielräume gesehen werden, könnte dieser Punkt zum Scheitern eines künftigen Abkommens beitragen - die Glaubwürdigkeit Luxemburgs in der Klimafrage wäre nicht nur auf der Ebene der Taten, sondern auch auf der der Worte erschüttert.

Infos zu den Prämien: www.emwelt.lu