

Stinker zahlen mehr Steuern

Nicht mehr die Motorgroße, sondern der Schadstoffausstoß soll künftig den Ausschlag dafür geben, wie hoch die Kraftfahrzeugsteuer für einen PKW ist. Die EU-Kommission schlug vor, das System der Kfz-Steuern in der Europäischen Union zu vereinheitlichen. Diesel solle zudem ähnlich hoch besteuert werden wie Benzin, im Gegenzug würde die Kfz-Steuer für Diesel-Autos gesenkt. Es gehe nicht darum, in allen EU-Staaten gleich hohe Steuern einzuführen, so ein Kommissionsbeamter. Ziel sei ein einheitliches System, um Hindernisse im Binnenmarkt zu beseitigen.

Geht es nach der Kommission soll die Kfz-Zulassungssteuer gänzlich abgeschafft werden. Diese Steuer wird zurzeit in sehr unterschiedlicher Höhe in zehn EU-Staaten erhoben. In Deutschland, Frankreich, Schweden, Großbritannien und Luxemburg existiert eine Zulassungssteuer jedoch nicht. Frankreich hat als einziges EU-Land im vergangenen Jahr ebenfalls die jährliche Kfz-Steuer gestrichen und müsste diese laut Kommission wieder einführen. Nun ist die Meinung der EU-Staaten gefragt: Sollten sie dem Vorschlag zustimmen, will die Kommission Vorschläge für rechtlich verbindliche Richtlinien vorlegen.

Achtung, Schuldenfalle!

Dass Schulden bei der Verarmung vieler Haushalte eine große Rolle spielen, darauf weisen ExpertInnen schon Jahre hin. Schon 1996 waren mit 56 Millionen Menschen rund 16 Prozent der europäischen Haushalte verschuldet, Tendenz steigend. Zu diesem Zeitpunkt intensivierte die EU ihre Bemühungen, die Bestimmungen für so genannte Verbraucherkredite europaweit zu vereinheitlichen. Mit nur mäßigem Erfolg, wie jetzt ein weiterer Vorstoß der Europäischen Kommission zur Reform des Verbraucherkredits zeigt. Künftig sollen KreditnehmerInnen mehr Transparenz bei den Angeboten (Kosten und Bedingungen) sowie eine bessere Vergleichbarkeit grenzüberschreitender Produkte geboten bekommen. Im gleichen Zuge werden die Auskunftspflichten verschärft. So muss eine kreditnehmende Person auf Verlangen gegenüber den KreditgeberInnen alle erforderlichen Auskünfte geben. Diese wiederum muss sorgfältig prüfen, ob die Kundschaft zur Rückzahlung in der Lage sein wird ("verantwortungsvolle Kreditvergabe"). Dafür soll der Austausch von "Daten, die sich auf die Zahlungsfähigkeit beziehen", erleichtert werden, heißt es in einer Pressemitteilung der Europäischen Kommission. Was allerdings geschieht, wenn ein Kreditinstitut einem Haushalt trotz schwacher Finanzlage, also "wider besseren Wissens" Geld leiht, darüber steht nichts im Papier.

Un "ancien" nous a quitté-e-s

Georges Penning – connu sous le nom d'Olivier Vincent par les lecteurs et lectrices de longue date du "Gréngespoun" - vient de décéder. Durant plusieurs années, Georges a participé à l'expérience du mensuel, puis de l'hebdomadaire "pour une alternative écologique et sociale" sous forme d'un papier qui paraissait régulièrement à la dernière page du cahier politique. Mais Georges ne contribuait pas uniquement à notre projet par le biais de sa plume, il occupait aussi, pendant de longues années, le poste d'un des trois réviseurs internes de notre coopérative. Il partageait avec notre journal une certaine radicalité. "A une époque où les mers meurent, où l'on abat un arbre chaque minute rien que dans les forêts amazoniennes (), où la couche d'ozone est criblée, où tous nos aliments sont contaminés, le moment est venu de se détourner radicalement d'une politique caressant l'électeur dans le sens du poil pour s'attacher à une politique résolument tournée vers l'intérêt supérieur des hommes", notait-il dans un de ses tous premiers articles pour le "Gréngespoun". Georges Penning a été jusqu'au bout un homme qui souffrait de l'état du monde mais qui continuait à s'engager. Nous déplorons aujourd'hui son décès.

BEYOND JO'BURG

Aufbruch ohne Stimmung

Nach der ernüchternden Bilanz des Weltgipfels bleibt die Frage, wie trotz Katerstimmung der Johannesburger Aktionsplan vor Ort umgesetzt werden soll.

(roga) - Dass ein Teil der Luxemburger Bild- und Zeitungsmedien sich nach dem Johannesburger Gipfel mehr mit den Freizeitaktivitäten verschiedener Teilnehmer als mit den Zielsetzungen und Ergebnissen des Weltgipfels beschäftigte, liegt nicht nur am niedrigen Niveau einer gewissen "soap press", sondern auch an der zugegebenermaßen geringen Greifbarkeit des Johannesburger Aktionsplans.

Zehn Jahre sind seit der Aufbruchstimmung von Rio vergangen, und die Frage drängt sich auf, was denn eigentlich während dieses Jahrzehnts von den globalen Gedanken lokal umgesetzt wurde. Der Bereich "Nachhaltige Entwicklung" fristet im Umweltministerium ein Schattendasein. Der ominöse "Plan national pour le développement durable" ist in seiner Essenz bereits fünf Jahre alt, bis auf die Bestimmung von Kriterien ist diesem ansonsten sehr aufschlussreichen Dokument in letzter Zeit nicht viel Neues hinzugefügt worden.

Vor Ort ist es vor allem das Klimabündnis, das aufgrund einer Zusammenarbeit von NGO und Gemeinden die Rio-Fackel weiter am Leben hält. Ansonsten lassen sich diverse Initiativen auf nationaler und lokaler Ebene bis dato nur schwer unter einer Logik der "Agenda 21" von Rio einordnen.

In anderen Ländern wurden die hehren Ziele der "Agenda 21" mit etwas mehr Gründlichkeit in die politische Routine aufgenommen. Ein umfangreiches Dokument der "UNDP" und der "OECD" mit dem Titel "Sustainable Development Strategies" (Earthscan London) listet akribisch die Initiativen in so unterschiedlichen Ländern oder Regionen wie Belgien, Québec, Neuseeland oder Mali auf. Luxemburg könnte vor allem vom belgischen Nachbarn lernen, wo das Thema Nachhaltigkeit im "Bureau Fédéral du Plan" angesiedelt ist, einer wichtigen planerischen Institution, die dem Premierminister direkt untersteht. Daneben gibt es eine unabhängige Kommission, die aus VertreterInnen der relevanten gesellschaftlichen Kräfte zusammengesetzt ist.

"From words to action"

Sollte in Luxemburg der politische Willen bestehen, im Gegensatz zur lahmten "Post-Rio Ära" dem Jahrzehnt "Beyond Johannesburg" etwas mehr Pflege zukommen zu lassen, müssten auf verschiedenen Ebenen unbürokratische, aber effiziente Gremien eingesetzt werden. Neben der interministeriellen Ebene wäre ein gesellschaftlich repräsentatives Forum zu nennen. In dem Zusammenhang hat Premier Juncker bereits im Mai die Schaffung eines "Conseil Supé-

eur du Développement Durable" angekündigt. Nun ist das mit diesen "Conseils Supérieurs" so eine Sache: Oft geraten sie in Gefahr, zu einem unverbindlich labernden und sich selbst blockierenden Konvent von SpezialistInnen zu werden - der "Conseil Supérieur de l'Aménagement du Territoire" lässt grüßen.

Die NGO müssten ihrerseits ein Interesse daran haben, über die materiellen Mittel zu verfügen, um die Umsetzung des Johannesburg-Plans nicht nur mit zornigen Pressecommuniqués, sondern mittels kontinuierlicher Informationsarbeit begleiten zu können.

Ein letztes Element der Institutionalisierung des "Johannesburg-Prozesses" ist das unabhängige Monitoring und die wissenschaftliche Evaluation der Fort- oder Rückschritte bei der Umsetzung der beim Weltgipfel beschlossenen Maßnahmen. Hier begegnen sich dann im Endeffekt die Forderung nach wissenschaftlicher Untersuchung der Kollateralschäden und -nutzen der "700.000 Einwohner"-Entwicklung, wie sie das Parlament vor einem Jahr einmütig von der Regierung eingeklagt hatte, und die gleichfalls wissenschaftliche Begleitung der nachhaltigen Entwicklung. Leider verwechselt der Luxemburger Premier und Umweltmuffel Juncker nachhaltige Entwicklung meist mit einer Rentenmauer und der Rekrutierung polnischer Arbeitskräfte. So dass sich wiederum zu fragen ist, ob die Ansiedlung des "Sustainable Development" im derzeitigen Staatsministerium eine so gute Idee ist.

MOBILITÄT

Ein neues Lebensgefühl?

Einen Monat ohne Auto überleben - undenkbar in Luxemburg! Und doch: Nicht wenige Personen wollen demnächst das Öko-Abenteuer wagen. Woxx sprach mit Emile Espen, Präsident der Méco-Regionale "Stad Lëtzebuerg" und Koordinator des Projekts. "Ee Mount ouni Auto"

(rw) - Ab Sonntag in acht Tagen werden die Luxemburger Staus einen Monat lang um 50 Autos ärmer sein. Auf Werbung des "Mouvement Ecologique" hin, das vor den Sommerferien sein Projekt "Ee Mount ouni Auto" lancierte, haben sich über 50 Personen spontan gemeldet, um zu testen, wie es sich so ohne Auto lebt.

woxx: Wie war das Echo auf den Aufruf? Gibt es schon ein Profil der Testpersonen?

Emile Espen: Fest zugesagt haben bis jetzt 51 Personen, gegenüber unseren Erwartungen ein überraschender Erfolg. Mitmachen werden 31 Frauen und 20 Männer. Die stärkste Altersgruppe ist die zwischen 30 und 50, die machen 30 Personen aus. Zwei Drittel der TeilnehmerInnen sind aus der Hauptstadt. Die französische und die deutsche Nationalität sind erstaunlich stark vertreten.

Die Motivation der Beteiligten ist dabei ganz klar, einen Beitrag zu leisten zur Verbesserung des öffentlichen Transports, oder ein Beispiel zu setzen, damit andere sehen, wie schwierig oder - je nach Standpunkt - wie einfach es ist, aufs Auto zu verzichten.

Das Projekt betrifft also nicht nur die Bevölkerung aus der Hauptstadt?

Am Anfang hatten wir uns auf die Stadt Luxemburg konzentriert, weil die Gemeinde als Partner fungiert. Außerdem wollten wir die Leute ansprechen, die es am einfachsten haben, Alternativen zum Privatau-

to zu nutzen. Doch es meldeten sich ganz schnell eine Reihe von Leuten von außerhalb, die mitmachen wollten. Trotzdem machten wir sie auf die größeren Schwierigkeiten aufmerksam.

Woher stammt die Idee zu diesem Projekt? Und wie wird es finanziert?

Wir haben uns vor allem an einem Projekt in Gelsenkirchen inspiriert - dort fanden sich allerdings nur 27 Begeisterte. "Ee Mount ouni Auto" ist eines der Kofinanzierungsprojekte, die wir als NGO jedes Jahr beim Umweltministerium einreichen. Die Stadt Luxemburg hat als Partnerin unseres Projekts die Abo-Besitzer angeschrieben, stellt Versammlungsräume zur Verfügung, beteiligt sich an den Kosten und belohnt die Teilnehmer mit einem Gratis-Oekopass.

Wie sieht der konkrete Ablauf nun aus? Wie werden die KandidatInnen begleitet?

Die TeilnehmerInnen müssen sich selbst durchschlagen, das Projekt soll möglichst realitätsnah ablaufen: Wir verteilen zum Beispiel keine Bus- oder Zugpläne. Jede Testperson führt während des betreffenden Monats ein Tagebuch, um einzutragen, welche Alternativen zum Auto sie benutzt, wie sich das auf ihren Alltag auswirkt, ob sie das als positiv oder negativ bewertet, etc.

In einer Versammlung diese Woche gab es dazu letzte Präzisionen, aber auch die Gelegenheit, sich gegenseitig kennenzu-

lernen. Viele Beteiligte scheinen das Bedürfnis zu haben, sich mit anderen über das Thema Transport auszutauschen und auch ihren Ärger über Mängel loszuwerden.

Resultat der Aktion?

In einem Abschlussbericht werden wir zum einen die Motive und die Erwartungen der TeilnehmerInnen im Vorfeld, zum anderen die Tagebücher auswerten. Dabei werden wir auch heraususchälen, ob die Testpersonen ihre Erfahrung als positiv oder negativ beurteilen, und wo die Probleme in der Praxis entstehen: Inwieweit etwa die Lebensqualität leidet beim Verzicht aufs Auto. Die Aussagen über praktische Probleme - Busse, die nicht aufeinander abgestimmt sind, zugeparkte Fahrradwege, etc. - werden wir zusammenfassen und in Form eines detaillierten Forderungskatalogs an Akteure wie Stadt Luxemburg, CFL, Transportministerium etc. weiterreichen. Die Beteiligten selbst werden vielleicht den Wunsch verspüren, verstärkt aktiv zu werden.

Wie verlässlich können denn solche Testpersonen sein?

Anfangs tauchte tatsächlich die Frage auf, ob wir ihnen nun den Autoschlüssel konfiszieren müssten. Doch unser Projekt funktioniert auf Vertrauensbasis, das haben wir jedem Teilnehmer deutlich klar gemacht. Konkret haben viele Testpersonen nicht nur sich selbst engagiert - denn wenn der Versuch ernsthaft ablaufen soll, muss die Familie mitziehen. Ziel ist nicht, dass in einem Haushalt von zwei Autos eins in der Garage bleibt.

