

Zwee Deeg (e bëssen) ouni Auto

Über den Vorschlag des Umweltministeriums, den diesjährigen autofreien Tag von Montag auf Sonntag zu verlegen, hatte die woxx Anfang Juli berichtet. Ganz so krass scheint die Mogelpackung - auf keinen Fall den automobilen Berufs- und Geschäftsverkehr stören - nun doch nicht auszufallen. Bei der Vorstellung des Programms durch Staatssekretär Eugène Berger am vergangenen Dienstag wurde neben dem Sonntag 21. September auch der europaweit gültige autofreie Montag zum Sensibilisierungstag für umweltfreundlichere Verkehrsmittel ausgerufen. Zu diesem Zweck sind die Eisenbahn sowie die Busse von CFL, TICE, AVL und RG-TR an beiden Tagen gratis.

Bei näherer Betrachtung entpuppt sich das weitere Programm jedoch als recht mager. Nur 14 Gemeinden haben sich der Aktion angeschlossen. Und was vor Ort geboten wird, ist nicht alles überzeugend: In Differdingen ist das Stadtzentrum für den Autoverkehr gesperrt ... am Sonntagnachmittag. In der Stadt Luxemburg finden drei Rad- und ein Inline-Skate-Rennen statt. In Esch startet der City-Bus - was sowieso geplant war. Und das Alzettetal glänzt mit einem besonderen Angebot für automüde PendlerInnen: einer Fahrt mit der Pferdekutsche.

Subventionen behindern Entwicklung

Würden weltweit alle Zölle und Subventionen auf Agrarprodukte aufgehoben, könnten rund 144 Millionen Menschen aus der Armut gehoben werden. Rechtzeitig zur Welthandelskonferenz im mexikanischen Cancun veröffentlichte die Weltbank am 3. September einen Bericht, der an die wichtigsten Teilnehmer der WTO-Runde appelliert: Die Handelsbeziehungen sollten so reformiert werden, dass die Entwicklungsländer davon profitieren können. “Die führenden Nationen könnten mit dem guten Beispiel vorangehen und ihre Agrarsubventionen verringern, niedrigere Zölle einführen und dafür sorgen, dass die ärmsten Länder Zugang zu erschwinglichen Medikamenten haben”, so Welt-Bank-Ökonom Nicholas Stern. Die jetzt erzielte Einigung in Sachen Medikamentenhandel diskriminiert laut Aussagen einiger NGO die Entwicklungsländer. Besonders die EU, die USA und Japan würden davon profitieren. Pharma-Produzenten des Südens würden ungleich höhere Steuern auf den Endprodukten als die Unternehmen des Nordens zahlen, so die Organisation Oxfam International in einer Mitteilung. “Exporteure aus Entwicklungsländern müssen in der Regel höhere Zölle zahlen, um auf fremde Märkte zu gelangen als solche aus den Industrieländern”, stellte ein Berater der Weltbank fest.

“Stëmm” an den Grenzen der Belastbarkeit

Die “Stëmm vun der Strooss” verzeichnet einen neuen Rekord. Im vergangenen Jahr haben 648 Obdachlose bei der Organisation Zuflucht gefunden - im laufenden Jahr wurde diese Zahl bereits überschritten: Bis zum 1. September klopfen 703 Hilfesuchende bei der Stëmm in der Rue de Cimetière an. Diese Zahlen teilte die Stëmm am Donnerstag mit. Der Tagesrekord sei mit 105 Personen an einem Tag im April gebrochen worden, so die Direktionsbeauftragte Alexandra Oxacelay. Ebenso besorgniserregend: Etwa 7,5 Prozent der Betroffenen sind jünger als 20 Jahre. Fast die Hälfte der Stëmm-Klientel bilden LuxemburgerInnen, gefolgt von 180 Personen aus EU-Ländern. Allein mehr als hundert kamen aus afrikanischen Ländern. “Wir können den Zuwachs nicht länger verkraften”, erklärt Direktor Marcel Detaille. “Es kommt nicht mehr nur die typische Klientel zu uns, sondern auch andere Hilfsbedürftige, zum Beispiel Sans-Papiers.” Detaille fordert deshalb eine Entlastung seiner Organisation durch andere Strukturen. Die Politik sei gefordert, so der Stëmm-Direktor.

REJETS A CATTENOM

En baisse, mais pas assez

Le renouvellement d'autorisation pour Cattenom relance le débat sur les rejets radioactifs dans la Moselle. Pour le moment, peu de réponses du côté des acteurs français.



(RK) - La centrale de Cattenom, qu'est-ce pour ses riverains, à part les grands nuages blancs dans un ciel bleu? Depuis le 25 août dernier elle a fait irruption à nouveau dans la vie politique luxembourgeoise. C'est ce jour-là que s'est ouverte l'enquête publique pour un renouvellement des autorisations de rejets et de prélèvements d'eau. Les premières réactions luxembourgeoises - et allemandes - se focalisaient toutes sur l'augmentation de la valeur limite pour le tritium, un isotope d'hydrogène faiblement radioactif. Surprise donc à la lecture de la prise de position de Christian Küppers de l'"Öko-Institut Darmstadt", commanditée par le Mouvement écologique et son homologue allemand, le BUND, et rendue publique mercredi dernier: le tritium, bien qu'en augmentation, ne constituerait pas le véritable problème. Le danger premier pour les humains et l'environnement naturel émanerait des autres radio-nucléides, paradoxalement ceux-là même dont les valeurs limites seront abaissées dans le cadre du renouvellement de l'autorisation. Abaissées certes, mais pas assez de l'avis de l'expert allemand. Il explique que des substances radioactives

telles que le césium-137 et le cobalt-60 risqueraient de s'accumuler au niveau des barrages de la Moselle et sur des surfaces inondées, et même, à travers la chaîne alimentaire de la rivière, dans les poissons. Notons que cette première prise de position de l'Öko-Institut ne couvre pas encore l'ensemble des dangers émanant des rejets - une version plus étoffée inclura le volet des substances chimiques toxiques non radioactives.

Mauvaises notes

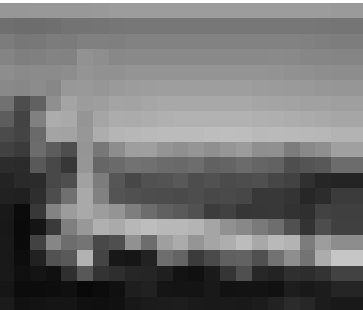
Le principal reproche fait à EDF se base sur une comparaison des rejets de Cattenom avec ceux de dix centrales allemandes. On a comparé non les valeurs limites autorisées, mais la radioactivité cumulée des rejets réels. Les valeurs pour Cattenom sont cinq fois supérieures à la moyenne allemande. Si on ne considère pas les trois centrales allemandes sur le Bas-Rhin, où la dilution est beaucoup plus importante que dans la Moselle, ce facteur passe à 16, pour chacun des quatre réacteurs pris séparément, bien entendu. Au vu des procédés de filtrage mis en oeuvre dans les centrales allemandes, l'expert conclut: "Les rejets sont nettement plus importants que ce qui est techniquement nécessaire." Le Mouvement écologique, tout en rappelant son opposition de principe au nucléaire, réclame

une révision des "procédés techniques obsolètes" en service à la centrale de Cattenom. Cette revendication devrait en principe être partagée par l'institution française compétente en la matière, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN). En effet, dans le numéro 137 de la revue "Contrôle", André-Claude Lacoste, directeur de la sûreté des installations nucléaires, écrivait: "Même si la santé publique n'est nulle part en France mise en jeu par les rejets autorisés, il n'y a pas de raison d'autoriser et de pratiquer de tels rejets si on peut les limiter à un coût économique raisonnable." Et faisait part de sa volonté de "réduire les limites des rejets autorisés aussi bas que techniquement et économiquement possible." L'ASN a fait savoir que la centrale de Cattenom respectait bien ses autorisations de rejets, en attendant d'approfondir la question. Du côté d'EDF par contre, on refuse tout commentaire. En effet, les dispositions légales sur les enquêtes publiques interdiraient à la partie demanderesse, la centrale de Cattenom, de s'exprimer publiquement, nous a-t-on expliqué. Pour le moment, le débat public est handicapé par ce mutisme. Mais les responsables devront bien apporter des réponses, d'autant plus que la mobilisation de l'opinion publique dans les pays limitrophes se poursuit: dès lundi, les Verts luxembourgeois présenteront une étude de l'institut Wise-Paris, spécialisé dans l'observation critique de l'industrie nucléaire française.

STRASSENBAUFONDS

“Dysfunktionnementer” - Lektion gelernt?

Ist der Straßenbaufonds ein transparent verwalteter Topf mit der klaren Aufgabe, große Straßenbauprojekte zu finanzieren? Oder ein Instrument, das Parlament zu umgehen? Die alte Streitfrage steht wieder an.



(ergué) - Es war eines der zentralen Themen bei der Debatte um die "Dysfunktionnementer" im Jahr 1998. Inwieweit dürfen MinisterInnen Geld aus dem Staatsäckel ausgeben, ohne dafür die Genehmigung des Parlaments anzufragen? Zwei konkrete Fälle dienten dabei als Stein des Anstoßes: Die Grünen warfen dem damaligen Bautenminister Robert Goebbels vor, nicht nur die Schaffung des Autobahnkontrollzentrums CITA, sondern auch Unterhaltsarbeiten für Autobahnen am Gesetzgeber vorbei zu finanzieren. Der Trick: Für die Deckung der anfallenden Kosten wurde einfach der "Fonds des Routes" angezapft. Dieser Investitionsfonds wurde 1967 für den Aufbau des Autobahnnetzes geschaffen, ist jedoch nicht mehr als ein Topf, in dem jahresübergreifend Gelder für den Bau von größeren Straßenbauprojekten angesammelt werden.

Nicht ohne Parlament

Seine Existenz gibt den Regierungsverantwortlichen keineswegs das Recht, frei daraus zu schöpfen. Denn, so "Déi Gréng" damals: Der Artikel 99 der Verfassung sieht vor, dass jede staatliche Ausgabe, die über einen bestimmten Betrag hinausgeht (heute 7,5 Millionen Euro), vom Parlament abgesegnet werden muss. Dieser Betrag muss auch

im Gesetzesvorschlag präzisiert werden, und jedes Projekt muss einzeln genehmigt werden. "Mat dem Artikel 99 hu mer et matt enger vun de Schlësselbestëmmunge vun eiser Verfassung ze din. An dësem Artikel dréit et sech an engem gewësse Mooss ëm d'Fundament vun der parlamentarescher Demokratie." So hatte schon 1989 Alex Bodry, der damalige Berichterstatter anlässlich einer Präzisierung und Ausweitung des genannten Artikels dessen Wichtigkeit unterstrichen. Sein Parteikollege Robert Goebbels sah das während seiner Teilnahme an der schwarz-roten Regierung anders. Um dieser Praxis ein Ende zu setzen, hatte die grüne Abgeordnete Renée Wagener im Mai 1998 einen Gesetzesvorschlag vorgelegt, der explizit machen sollte, was eigentlich implizit klar war: Der Artikel 99 spielt auch für Projekte, die über den Straßenbaufonds finanziert werden. Nach dem grünen Gesetzesvorschlag herrschte von Regierungsseite erst einmal Funkstille. Erst im November 2002 kam eine - negative - Stellungnahme: Das Ziel des Gesetzesvorschlags, Finanzierungen aus dem "Fonds des Routes" generell von gesetzlichen Genehmigungen abhängig zu machen, "empêche l'administration à imputer sur les crédits du Fonds des Routes les dépenses résultant directement ou indirectement des grands projets d'infrastructures". Gemeint sind damit Unterhalts- und Reparaturarbeiten, aber auch die Ausrüstung der "services des autoroutes de l'administration des Ponts et Chaussées". Dies sei aber seit Jahren gängige Praxis. Das

normale Budget der Straßenbauverwaltung könne diese Kosten jedoch nicht tragen, und eine Erhöhung der normalen Budgetposten im notwendigen Ausmaß sei "irréaliste".

Teerbelag per Investitionsfonds?

Zwar reichte Bautenministerin Erna Hennicot-Schoepges (CSV) im März dieses Jahres ein Gesetzesprojekt ein, das dem Verkehrskontrollsystem nachträglich eine gesetzliche Grundlage geben soll. Veranschlagte Gesamtkosten: immerhin 85,8 Millionen Euro. Via CCT-Projekt will die Regierung aber auch die Finanzierungskompetenz des Straßenbaufonds einfach um eben die genannten Bereiche erweitern. Nun hat jedoch der Staatsrat Anfang Juli auf die "proposition de loi" Wagener - und auf die Stellungnahme der Regierung - reagiert. In Sachen Unterhalts- und Instandsetzungsarbeiten verweist der Staatsrat auf einen ähnlich gelagerten Regierungsvorstoß von 1990. Und schon damals hatte das ehrwürdige Gremium seinen "désaccord fondamental" über eine solche Zweckentfremdung deutlich ausgedrückt: "L'on ne peut [...] pas considérer les réparations des autoroutes comme des investissements [...]". L'acceptation d'un tel raisonnement permettrait de justifier l'imputation de toutes les dépenses de réparation sur les crédits des fonds spéciaux [...]." Die Streitfrage, die nun vom Parlament geklärt werden muss, dürfte demnächst auf der Tagesordnung der Bau-tenkommission stehen.