

Cuba quand-même

Si notre ministre des affaires étrangères se montre plus atlantiste que certains de ses collègues européens, elle ne semble cependant pas vouloir renoncer aux contacts que l'Europe est en train de nouer avec Cuba. Ainsi Lydie Polfer a visité la semaine passée l'île des Caraïbes pour y rencontrer son homologue cubain, Felipe Pérez Roque. Lors de cette visite Lydie Polfer s'est déclarée favorable à l'adhésion de Cuba à l'Accord de Cotonou. Cet accord définit des relations de coopérations privilégiées entre l'Union européenne et les anciennes colonies situées en Afrique, dans les Caraïbes et dans la région du Pacifique. Depuis quelques années les relations entre Cuba et la "vielle Europe" se sont amplifiées. Cuba a d'abord subi pendant des décennies l'embargo économique des Etats-Unis, puis a dû faire face à l'effondrement du marché des pays communistes d'Europe de l'Est. Dans un communiqué de presse la cheftaine de la diplomatie luxembourgeoise se félicite du maintien - malgré des contretemps économiques - des "acquis sociaux exemplaires pour la région: en premier lieu enseignement et services de santé gratuits". Mieux encore: 3.000 médecins cubains oeuvrent en tant que coopérants en Afrique et en Amérique latine. Le Luxembourg entend contribuer à cet effort de solidarité, au grand dam de l'ancien secrétaire général du ministère des affaires étrangères, qui s'était plaint du désaveu que ce soutien "à des communistes" représente par rapport à notre allié nord-américain.

Streit um Fixerstube geht weiter

Gesundheitsminister Carlo Wagner lässt nicht locker: Nach woxx-Informationen will der DP-Politiker im Streit um das in der Hauptstadt geplante Nachtfoyer mit Fixerstube nicht nachgeben. Sein Ministerium hatte kürzlich die Baugenehmigung bei der Stadt Luxemburg eingereicht. DP-Bürgermeister Paul Helminger signalisierte jedoch seine ablehnende Haltung gegenüber dem Projekt, was den Standort in der Hollericher Straße betrifft - aus Rücksicht auf die dort angesiedelten Bistros. Deren Betreiber befürchten offenbar, ihre Klientel könnte von den drogenkonsumierenden ZeitgenossInnen abgeschreckt werden. Dass sich beide Gruppen in die Quere kommen könnten, ist allerdings eher unwahrscheinlich: Die Fixerstube wäre tagsüber geöffnet, während die Bistros abends frequentiert werden, erklärt Alain Origer, der Drogenbeauftragte des Gesundheitsministeriums. Bürgermeister Helminger müsse nun erst einmal formale Gründe gegen die Fixerstube vorbringen. Stellt sich die Gemeinde weiterhin stur, kann das Ministerium theoretisch vor das Verwaltungsgericht ziehen.

Unterdessen verläuft die Suche nach einem anderen Standort für die Fixerstube bislang erfolglos. Eine bereits genannte Alternative in der Route de Thionville erwies sich nach den Worten Origers als untauglich.

Kahlschlag im Osten

Arcelor orientiert sich nach Osten. Nachdem der weltgrößte Stahlkonzern mit Hauptsitz am Luxemburger Rosengärtchen Ende Januar angekündigt hatte, die Investitionen für die am wenigsten rentablen Standorte zu stoppen - unter anderem stehen damit vier Hochöfen in Lothringen und Wallonien vor dem Aus -, bietet er nun bei der Privatisierung der polnischen Stahlindustrie mit. Kurz vor dem Ende der Bewerbungsfrist gab der im vergangenen Jahr aus der Luxemburger Arbed, der französischen Usinor und der spanischen Aceralia entstandene Stahlgigant sein Angebot für die Gruppe Polskie Huty Stali ab. Während an den französischen und belgischen Standorten etwa 3.000 Arbeitsplätze von den Arcelor-Sparmaßnahmen betroffen sind, dürften in den polnischen Hütten durch den Privatisierungskahlschlag laut Presseberichten nur etwa ein Drittel von derzeit 17.000 ArbeiterInnen ihren Job behalten. Unlängst zogen die belgischen Stahlwerker durch die Avenue de la Liberté, um für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze zu demonstrieren. Ob bald einmal auch polnische Kollegen auf Luxemburgs Straßen protestieren werden, ist allerdings unsicher. Denn als Favorit für den Zuschlag in Polen gilt nicht Arcelor, sondern der Überseekonkurrent US Steel.

ÖFFENTLICHER TRANSPORT

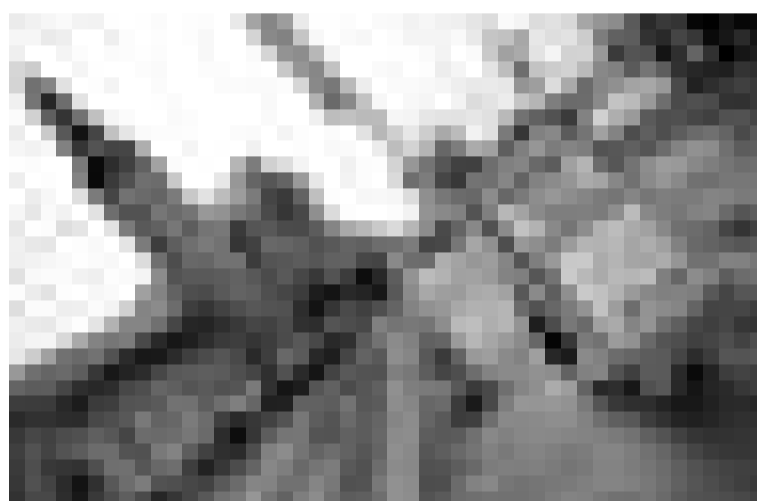
Mobil gegen Verkehrsinfarkt

Der Mouvement Ecologique stellt seine Ideen für eine Mobilitätszentrale vor und beruft sich auf ostdeutsche Vorbilder. Blanche Weber fordert einen Start noch in diesem Jahr.

(sk) - Jürgen Wirth ist höchst mobil: Normalerweise fährt er jeden Tag mit dem Infomobil des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) durch die Städte und Gemeinden der Region Dresden. Zu Beginn der vergangenen Woche stand er mit seinem Kleinbus auf der Luxemburger Place d'Armes.

Der ostdeutsche Verkehrsverbund dient dem Mouvement Ecologique als mögliches Vorbild für eine luxemburgische Mobilitätszentrale. Denn diese sei schließlich in der Regierungserklärung der Luxemburger Regierung und im Plan für nachhaltige Entwicklung in Aussicht gestellt, erklärt Mouvement-Generalsekretärin Blanche Weber.

Der Weg scheint frei zu sein für eine Lösung der luxemburgischen Verkehrsproblematik:

**PARKGEBÜHREN**

Aufstand in der Zone

Unternehmerverbände protestieren gegen die geplante Gebührenpflicht für Parkplätze in den Industriezonen der Stadt Luxemburg. Mehr betriebliches Verantwortungsbewusstsein verlangen hingegen UmweltschützerInnen.

(ik) - Drei Seiten lang war der Brief der Unternehmerverbände an die Stadt Luxemburg, in dem sich diese über die für den 1. Juli geplante Einführung von Parkgebühren in den städtischen Industriezonen beschwerten. Eines der Argumente gegen die Maßnahme: Das Park & Ride-Angebot der Stadt sei ungenügend und die Fahrzeiten des öffentlichen Transports nicht den Arbeitszeiten des Personals angepasst.

Eine Feststellung, die auch der Mouvement écologique in seiner Pressemitteilung zum "parking payant" macht. Hier aber endet die Gemeinsamkeit zwischen den beiden Gruppierungen auch schon. Während die Unternehmerverbände versuchen, die "Ungerechtigkeit" irgendwie doch noch abzuwenden, erinnert die Umweltorganisation an die Pflicht der Unternehmen. Neue Wege auch in der betrieblichen Mobilitätspolitik seien gefordert, wie etwa Sondertarife für ArbeitnehmerInnen im öffentlichen Transport, Car-Sharing oder die Einrichtung von Betriebsbussen. "Die Zeiten, in denen Verbindungen zum Arbeitsplatz mit klassischen Buszeiten angeboten wurden, sind vorbei", sagte Méco-Generalsekretärin Blanche Weber gegenüber der woxx. Die Umwelt-



Der Flughafen Findel und das Kirchbergplateau sollen in den kommenden Jahren ans Schienennetz angebunden werden. Dass sich das Transportministerium endlich dazu durchgerungen habe, begrüßt Weber. Doch allein durch den Ausbau des Schienennetzes lassen sich ihrer Meinung nach die Verkehrsprobleme hierzulande jedoch nicht lösen.

Zwar "setzt sich auf der politischen Ebene mehr und mehr das Bewusstsein durch, dass Verbesserungen der Schieneninfrastruktur unumgänglich sind", heißt es in einer Mitteilung des Mouvement, das Prinzip der "sanften Maßnahmen" scheine sich aber nur schwerlich durchzusetzen. Die Umweltorganisation fordert deshalb darüber hinaus Sofortmaßnahmen auf landesplanerischer Ebene.

Zusammenspiel mehrerer Ebenen

Zu diesen Maßnahmen gehört laut Mitteilung des Mouvements, dass Aktivitätszonen ohne eine Anbindung an den öffentlichen Transport nicht weiter ausgebaut oder erst gar nicht angesiedelt werden dürften. Die UmweltschützerInnen sprechen sich außerdem gegen den Bau von weiteren Park-and-Ride-Anlagen in der Peripherie der Stadt Luxemburg aus.

Nur wenn der Ausbau der Schieneninfrastruktur Hand in Hand mit einem Sofortprogramm im Bereich des Mobilitätsmanagements gehe, könne das von der Regierung angestrebte Ziel eines Modal Split von 25 oder 30 Prozent im Jahr 2020 erreicht werden, so der Mouvement Ecologique - der heutige Modal Split liegt nach

Angaben der Organisation bei zwölf Prozent.

Doch wie sieht modernes Mobilitätsmanagement aus? Nach Auffassung des Mouvements gehört dazu neben Marketingkampagnen für den öffentlichen Transport eine umfassende Beratung der BürgerInnen als potenzielle NutzerInnen, also Informationen über Bahn- und Busverbindungen und über Tarife. Dazu sollen alle zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel wie Internet, Computersäulen und Telefon genutzt werden. Nicht zuletzt aber auch der persönliche Kontakt.

Betriebe, ältere Menschen, Kinder, Nachtschwärmer und TouristInnen - eine Mobilitätszentrale ist nach den Vorstellungen des Mouvements für alle da. Dort könnte nicht nur über Fahrpläne informiert, sondern Fahrgemeinschaften koordiniert und Beschwerden angenommen werden. Die Struktur sollte als Zusammenspiel von Staat, Gemeinden, Vereinigungen und Betrieben die erste Etappe auf dem Weg zu einem Verkehrsverbund darstellen - so wie der VVO, der nach den Worten von dessen Öffentlichkeitsbeauftragten Grit Schimpfermann "zu jeder Zeit, an jedem Ort" Mobilität verspricht.

Für Blanche Weber ist die Zeit dafür mehr als reif. Sie fordert eine Mobilitätszentrale noch in diesem Jahr. Denn dann könnten nicht nur die Mobilitätsansprüche der BürgerInnen erfüllt, sondern - indem man den Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert und den verbleibenden umweltverträglicher abwickelt - der Verkehrsinfarkt in Luxemburg verhindert werden.

schützerInnen befürworten grundsätzlich die geplante Einführung von Parkgebühren als "Schritt in die richtige Richtung". Ob sich diese Sicht auch bei den Unternehmen durchsetzen wird, muss sich zeigen. Die Presse hatte berichtet, die Betroffenen würden möglicherweise zu drastischeren Maßnahmen greifen. Der Direktor der Handwerkerföderation Romain Schmit erklärte im Gespräch mit der woxx gleichwohl, er könne "keinen schweren Formfehler entdecken", eine juristische Auseinandersetzung wertete Schmit deshalb als unwahrscheinlich. "Wir wollen versuchen im Gespräch die Meinungsverschiedenheiten zu klären."

Bürgermeister Paul Helminger hatte in einer Unterredung mit den Verbänden am Freitag vergangene Woche bereits Gesprächsbereitschaft bei der Höhe der Gebühren signalisiert, grundsätzlich aber an dem "parking payant" als "Teil einer Neuorganisation des städtischen Verkehrs" festgehalten. Die Stadt hofft, auf diesem Wege vor allem PenderInnen für den öffentlichen Verkehr gewinnen zu können und so dem Parkplatzmangel beizukommen. Helminger hatte deshalb die Unternehmen aufgefordert, Vorschläge für einen verbesserten, an den Bedarfen der Betriebe ausgerichteten Transport einzureichen. Eine Aufforderung, der die Betriebe laut Schmit demnächst nachkommen wollen: "Schließlich müssen wir auch Verantwortung übernehmen." Von betriebseige-

nen Lösungen des Transportproblems sprach der Verbandspräsident allerdings nicht. Statt dessen erinnerte er an die Blockade des BTB-Projektes ausgerechnet durch die gleiche Partei, die nun für ein Umdenken in der Verkehrsplanung werbe.

In einem Interview mit dem Télécran versuchte Bürgermeister Helminger zudem den Vorwurf auszuräumen, wonach die Parkgebühren dazu gedacht seien, Löcher im städtischen Etat zu stopfen. Die Ausgaben und Einnahmen würden einander in etwa entsprechen, erklärte sinngemäß der DP-Politiker.

Sehr konkret in puncto zu erwartende Einnahmen wurde Helminger jedoch nicht, so dass bislang noch unklar bleiben muss, was die genauen finanziellen Effekte der Parkgebührenpflicht sein werden. Auch wenn das "parking payant" sicherlich nicht dafür eingeführt wird, um in erster Linie die Stadtkasse aufzufüllen - willkommen sind die Mehreinnahmen aber bestimmt. Schließlich hat gerade die Stadt mit ihren vielen ansässigen Banken unter der Bankenkrise zu leiden. Denn dass die Einnahmen aus der Gewerbesteuer sinken werden und in Zukunft gespart werden muss, das gilt in der städtischen Finanzkommission schon als sicher. Aber wenn schon das städtische Finanzgebaren auf den Prüfstein kommt, warum dann nicht auch das bislang subventionierte Parken?