

Nein zur EU-Verfassung

Während in den Regierungsetagen der Kraftakt der Einigung über die lang diskutierte europäische Verfassung gefeiert wird, kommt in anderen Kreisen keine Freude auf. "Nous ne voulons pas de cette Constitution", heißt es in einem Communiqué, das am Donnerstag verschiedene Luxemburger Organisationen veröffentlichten. Der am Wochenende verabschiedete Verfassungstext mache aus dem Sozialabbau einen Pfeiler der Europäischen Union. Diese Verfassung sei die Negation der sozialen Errungenschaften und provozieren Sozialdumping sowie eine systematische Konkurrenz unter den Arbeitnehmern der Mitgliedstaaten. Ein Hauptkritikpunkt bezieht sich dabei auf den Artikel I der Verfassung, in dem der Respekt einer freien Marktwirtschaft verfassungsrechtlich festgeschrieben wird. Damit würde, so VerfassungskritikerInnen, eine wirtschaftliche und politische Orientierung zu einem feststehenden Wert erklärt, den niemand mehr in Frage stellen dürfe. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten laut neuer EU-Verfassung ihren militärischen Apparat in enger Zusammenarbeit mit der Nato ausbauen müssten. Eine ökologische Entwicklung schließlich werde in keiner Weise im Text berücksichtigt.

Zu den Unterzeichnern des Protestschreibens gehören unter anderem die Amis du Monde Diplomatique, Attac, Friddensinitiative und Liberté de Conscience. Sie wollen sich "für ein Europa, das Kriege ablehnt, die internationale Solidarität und eine nachhaltige Entwicklung fördert" einsetzen. Ist diese Verfassung einmal verabschiedet, so ihre Angst, dann werde es schwierig bis unmöglich, ihre Orientierung in Frage zu stellen. Deshalb sei resoluter Widerstand ab sofort notwendig, so der Aufruf. Ein erstes Treffen zur Gründung einer entsprechenden Initiative findet nächsten Mittwoch, den 30. Juni um 19 Uhr im Casino Syndical in Bonnevoie statt.

Auch auf Parteebene sind nicht alle zufrieden mit dem, was die Staats- und Regierungschefs am Wochenende beschlossen haben. Neben den französischen Sozialisten sind auch die europäischen Grünen geteilter Meinung. Bisher lehnten sie den Verfassungsentwurf entschieden ab, nun werden jedoch auch einlenkende Stimmen laut. Wer gegen die Verfassung sei, laufe Gefahr, sich im Lager der extremen Rechten wiederzufinden, so das Argument. Inzwischen haben Spanien, Portugal und die Niederlande angekündigt, so bald als möglich Referenden über die EU-Verfassung abzuhalten.

Ikea-Projekt im Endspurt

Für die umstrittene Eröffnung einer Filiale des schwedischen Möbelkonzerns bei Sterpenich wurde vergangene Woche die noch ausstehende Genehmigung des "Comité socio-économique" der belgischen Regierung erteilt. Bereits Mitte Mai hatte die Stadt Arlon den "Permis unique" erteilt, trotz eines ablehnenden Gutachtens des wallonischen Nachhaltigkeitsrats. Die KritikerInnen des Projekts betonen vor allem die negativen Auswirkungen auf die Naturlandschaft. "Wir sind nicht gegen Ikea, wir wehren uns nur gegen diesen Standort", präzisiert Jeannot Muller, Präsident der Lokalinitiative Kéinzeg, eine der NGOs, die gegen die Genehmigung Einspruch eingelegt hat. 300 Arbeitsplätze hat der Möbelkonzern versprochen, was den Enthusiasmus der Arloner Gemeindeverantwortlichen erklärt. Neben der Lokalinitiative, dem Mouvement écologique und anderen Luxemburger AkteurInnen hat auch die belgische Umweltschutzorganisation "Inter-Environnement Wallonie" Einspruch eingelegt. Entscheiden muss jetzt die Region Wallonien. Der Ausgang ist doppelt wichtig für die NaturschützerInnen vor Ort. Würde nämlich das Ikea-Projekt genehmigt, so wäre die umstrittene Gewerbezone in Grass auch wieder einfacher durchzusetzen - sie liegt genau gegenüber, auf luxemburgischer Seite.



Paul Helminger hat eine Zukunftsvision für die Stadt Luxemburg: Urbanität, ohne dass die Lebensqualität darunter leidet.

(Foto: Christian Mosar)

PAUL HELMINGER

"Unsere Politik besser verkaufen"

woxx: Der Bürgermeisterstuhl der Stadt Luxemburg galt bislang als Garantie für einen Aufstieg in der nationalen Politik. Betrachtet man Ihr Wahlergebnis, so muss man wohl eher von einem Schleudersitz sprechen.

Paul Helminger: Ich bin eigentlich den umgekehrten Weg gegangen, von der nationalen in die kommunale Politik. Weil das die Politikebene ist, auf der man gerade in der Landeshauptstadt am meisten bewegen kann. Allerdings: Wer Dinge in Bewegung bringt, wird auch als störend empfunden, das Handeln wird nicht zwangsläufig honoriert. Dies gilt vor allem in den Bereichen Stadtentwicklung und Verkehr.

Werden Sie aufgrund des Wahlergebnisses Ihre Politik ändern, etwa das Parking résidentiel abschaffen?

Nein, ich halte unsere Politik weiterhin für grundsätzlich richtig. Wir müssen sie allerdings besser verkaufen und den Bürger noch verstärkt in die Beschlussfassung einbinden. Das ist die Lehre, die ich aus den Wahlen ziehe. Ich werde manchmal als arrogant und selbstherrlich dargestellt, dabei bin ich jemand, der vom Dialog und vom Ideenaustausch lebt. Das hindert mich nicht daran, eine Vision für die Zukunft der Stadt Luxemburg zu haben. Diese Stadt ist nicht nur nationale und europäische Hauptstadt, sie ist auch das Herz der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes. Fast die Hälfte der Arbeitsplätze befindet sich in unserer Gemeinde. Wir müssen dem Bürger die Angst vor dieser Entwicklung nehmen.

Die Einwohnerzahlen der Stadt stagnieren aber.

Das ist eine paradoxe Folge des Wirtschaftsbooms. Denn die Gemeinden an der Peripherie der Stadt verzeichnen gleichzeitig ein enormes Bevölkerungswachstum. Die Opposition hat dem Schöfferrat immer wieder vorgeworfen, dem nicht energisch genug entgegen zu wirken. Unser Wille war demgegenüber, ein Wachstum herbeizuführen, ohne dass die Lebensqualität leidet. Dass sich die Lebensqua-

lität verändert, dass sie einen urbanen Charakter bekommt, erscheint mir unvermeidbar. Aber das Gleichgewicht in den Stadtvierteln darf nicht zerstört werden. Die Infrastrukturen müssen mit dem Bevölkerungszuwachs mithalten können.

Wie bewerten Sie die Erschließung der Sauerwiss in Gasperich?

Das Gesicht des Viertels hat sich durch dieses Projekt des Fonds de logement drastisch verändert. Gasperich war ein kleines Viertel; auf einen Schlag hat sich seine Bevölkerungszahl verdoppelt. Die Sorge des Schöffenrats war, dass dort Hunderte von Menschen zusammenkommen würden, die vorher nie zusammen gelebt haben. Wir hätten es vorgezogen, in kleineren regelmäßigen Schritten neue Wohnungen anzubieten, damit das Stadtviertel die neuen Einwohner langsam integrieren kann.

Eine Zeit lang schwelte ein Konflikt zwischen dem alteingesessenen Interessenverein und den neuen Einwohnern. Alle Akteure haben sich jedoch bemüht zusammenzuarbeiten. Der Fonds zum Beispiel hat Lokale für den Clae und für einen Jugendtreff zur Verfügung gestellt. Trotz aller Schwierigkeiten kann man heute mit dem Ergebnis in Gasperich zufrieden sein. Beim neuen Projekt in der Millebaach haben wir gemeinsam mit dem Fonds, dem lokalen Interessenverein und der Asti die Fehler des Projektes Sauerwiss weitgehend vermeiden können.

Das demographische und das wirtschaftliche Wach-

tum bedeuten auch zusätzlichen Verkehr, vor allem Autoverkehr.

Ja. Deswegen ist unsere Parkpolitik auch so restriktiv. Die beschränkt sich nicht auf das Parking résidentiel und die flächendeckende Erhebung von Parkgebühren. Wir haben insgesamt, auch in den Aktivitätszonen, die Zahl der neu zu schaffenden Parkplätze auf einen pro 125 Quadratmeter Bürofläche limitiert.

Ein gutes Geschäft für die privaten Anbieter von Parkplätzen.

Es stimmt, dass wir in den Aktivitätszonen Genehmigungen für Oberflächenparkings erteilt haben. Das ist ein Kompromiss, um den Bau von Tiefgaragen zu vermeiden. Die Genehmigungen sind provisorisch, das heißt auf zehn Jahre begrenzt. Währenddessen wird der öffentliche Transport ausgebaut. Die geplanten Peripheriebahnhöfe Cessingen und Gasperich und die Neubaustrecke Esch-Luxemburg werden es erlauben die beiden Stadtviertel sowohl mit klassischen Zügen als auch mit der Regionaltram bestens zu bedienen. Das gleiche gilt für den Kirchberg und den Flughafen.

Hätte man nicht zuerst den öffentlichen Transport ausbauen müssen?

Der Druck, das Parking résidentiel auszudehnen, war stark. Seit zehn Jahren haben wir einen Domino-Effekt: Jedes Mal wenn wir in einem Viertel das Parking résidentiel eingeführt haben, sind die Pendler kurzerhand auf das Nachbarviertel ausgewichen. Darum haben wir

beschlossen, das Anwohnerparken flächendeckend einzuführen, verbunden mit Parkgebühren. Auch wenn wir wussten dass das unpopulär ist. hatten wir keine Wahl Der Unmut der Bevölkerung hat, das zeigen die Wahlergebnisse, leider nur die DP getroffen, die anderen Verantwortlichen blieben davon verschont.

Sie sind in den Umland-Gemeinden stärker abgestraft worden als in der Stadt selbst.

Die Maßnahmen treffen die Menschen in der Peripherie ja auch stärker. Trotzdem kann auch für sie die Zukunftsvision der Stadt nicht darin bestehen, dass der Autoverkehr das urbane Leben erstickt. Wenn die Stadt im Verkehr erstickt hilft es nichts, dass Parkplätze gratis sind. Mit dem Anwohnerparken haben wir durchaus positive Ergebnisse erzielt: Fünf bis sieben Prozent weniger Pendler fahren heutzutage mit dem Auto bis zum Arbeitsplatz. Für Anrainer und auch für Besucher gibt es wieder freie Parkplätze. Selbstverständlich wollen wir die Menschen nicht dazu zwingen, den Wagen stehen zu lassen. Aber wir wenden jetzt gewissermaßen das Verursacherprinzip an.

Ist diese Argumentation glaubwürdig? Sie waren doch maßgeblich am Scheitern des BTB-Projekts beteiligt, eine der wichtigsten Alternativen zum Autoverkehr.

Diesen Vorwurf kann ich nicht nachvollziehen. Die Regionaltram sollte die Probleme des Pendlerverkehrs nach Luxemburg-Stadt lösen, nicht die Verkehrsprobleme innerhalb der Stadt. Warum wurde das ganze Projekt gestoppt, wenn doch nur das Teilstück durch die Avenue de la Liberté auf Ablehnung stieß? Weder die Gare noch das Stadtzentrum sind Viertel, die sich wirtschaftlich weiter entwickeln und in denen neue Arbeitsplätze entstehen sollen. Wir wollen im Gegenteil zweckentfremdete Büroflächen wieder für Wohnzwecke zurückgewinnen, ganz im Sinne der Stadt der kurzen Wege. Prioritär ist, dass der Kirchberg und der Südwesten angebunden werden. Wir sind schon für eine Regionaltram, aber sie muss mit den Plänen zur Stadtentwicklung harmonieren.

Bis zu den Gemeindewahlen 2005 soll die Planung der Stadtentwicklung voran getrieben werden. Riskiert dieses Vorhaben nicht, der Konkurrenz zwischen den beiden hauptstädtischen Koalitionspartnern DP und CSV zum Opfer zu fallen?

Geplant ist, die Bürgerbefragungen in den Vierteln bis zum Herbst abzuschließen. Danach werden wir die Stadtteilrahmenpläne zu einem kohärenten Gesamtstadtentwicklungsplan zusammenfügen. Wir haben den eingeschlagenen Weg kollegial beschlossen und werden ihn auch so zu Ende gehen. Anders als in der Regierung gibt es im Schöfferrat keine autonomen Ressorts, alle Beschlüsse werden kollegial, in gemeinsamer Verantwortung, gefasst. Bei den kommenden Gemeindewahlen ist sich der Wähler dessen hoffentlich bewusst.

Interview: Raymond Klein

Zur Person:

Paul Helminger (63) wurde 1999 nach seinem Triumph bei den Gemeindewahlen Bürgermeister der Stadt Luxemburg. Zuvor war er von 1984 bis 1989 Staatssekretär für Außenhandel und Wirtschaft gewesen. An der Spitze des DP-CSV-Schöffenrats geriet er 2003 ins Kreuzfeuer der Kritik, als die Stadt Luxemburg flächendeckend das Anwohnerparken einführte. Bei den Landeswahlen wurde er dafür abgestraft: -16,6 Prozent persönliche Stimmen im Bezirk Zentrum und -23,1 Prozent in den Gemeinden außerhalb der Stadt Luxemburg.