

VELO

Tour de Force im Asphalt-Dschungel



"Das Großherzogtum Luxemburg ist ein Paradies für Radfahrer", verkündet das Tourismusbüro in seinem Monatsheft rechtzeitig zur Tour de France. Die Realität im Alltag der Hauptstadt sieht dagegen anders aus.

Das Luxemburger Tourismusbüro lobpreist die landesweit etwa 560 Kilometer Überland-Radwege im Großherzogtum. Das Budget für den Bau und die Reparatur von Radwegen wurde laut Straßenbauverwaltung in diesem Jahr auf knapp 1,8 Millionen Euro bzw. auf 315.000 Euro erhöht. Im Vergleich dazu werden die städtischen Verkehrswege - bis auf ein paar wenige eingezeichnete Streifen für RadfahrerInnen - weitestgehend von Autos und Bussen dominiert. Ein Selbstversuch birgt nicht nur das Risiko, sich den Abgasen des Innenstadtkverkehrs auszusetzen, sondern kann mitunter auch lebensgefährlich sein. Der Trip durch das Zentrum wird zur Spießrutenfahrt, und eine Fahrt auf der Avenue de la Liberté dient als Mutprobe, die ohne vorher abgeschlossene Lebensversicherung nicht zu empfehlen ist.

Zwar ist die landesweite Zahl der Fahrradunfälle, bei denen Menschen verletzt wurden, laut Statec im vergangenen Jahrzehnt von 55 (1991) auf 31 (2000) zurückgegangen. Über den Stadtverkehr lagen jedoch nach Informationen des Transportministeriums "mangels Radfahrer" keine Zahlen vor. Offenbar sind "Cyclisten" hier unerwünscht - oder Freiwillig.

Für den Start der Tour de France am ersten Juliwochenende greifen Stadt und Land Luxemburg, die sich die Ausgaben teilen, tief in die Taschen: Insgesamt 4,25 Millionen Euro soll das Spektakel nach den Angaben des Sportministeriums kosten. Die erwarteten Einnahmen und die Sponsorengelder abgezogen, bleiben sowohl für die Stadt als auch für das Land

jeweils etwa 1,3 Millionen Euro zu bezahlen.

Zum Begleitprogramm gehören unter anderem ein "Cyclo-Circus", ein Konzert der Rockgruppe "Scorpions" und ein Auftritt der "Garde Républicaine" mit ihren Motorrad(!)-Artisten. Dass die Show teurer wird als geplant, sei vor allem auf die Sicherheitsvorkehrungen und auf den Aufbau von Riesenleinwänden für die Direktübertragung zurückzuführen, erklärt Luxemburgs Sportschöffe Jean-Paul Rippinger. Erst vergangene Woche billigte der Gemeinderat zusätzlich über 400.000 Euro an Ausgaben.

"Es gibt einfach kein Gesamtkonzept"

Für das Stelldichein der Berufsradler ist die Stadt gewappnet. Ob sie für den Alltag auf zwei Rädern tauglich ist, daran zweifeln nicht nur die Lëtzeburger Velo-Initiative (LVI), "Déi Greng" und "Déi Lenk". "Es fehlt nicht an Geld und Ansätzen, sondern es gibt einfach kein Gesamtkonzept", bedauert Jemp Weydert von der LVI. Das gelte nicht nur für den Cyclo-Tourismus, sondern auch für die Menschen, die ihren Drahtesel benutzen möchten, um zum Beispiel zur Arbeit oder zum Einkaufen zu fahren. Die LVI fordert außer einem integrierten Radwegkonzept bessere Transportmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Personennahverkehr. Weydert verweist dabei auf erfolgreiche Beispiele aus Esch und dem "Velo-Land" Schweiz.

"Wir sind nicht gegen die Tour de France", betont Weydert.

Auch Viviane Loschetter erwartet eher positive Impulse von dem Großereignis. Die Stadträtin von "Déi Greng" beklagt aber den fehlenden politischen Willen in der Stadt bei der Umsetzung von Radprojekten. Janine Frisch ("Déi Lenk") erinnert unterdessen an eine Schöffengeratsratsklärung vom Januar 2000, eigens für den Fahrradverkehr einen Zuständigen abzustellen - einen so genannten Monsieur Vélo.

Doch was ist aus jenem "Monsieur Vélo" geworden? Eine Anfrage bei der Stadtverwaltung sorgt zuerst einmal für allgemeine Verwirrung. "Einen Herrn mit diesem Namen gibt es bei uns nicht", heißt es - bis sich ein gewisser Guy Zander für die Belange der Velo-Freunde für zuständig erklärt. Durchaus seien einige Radwege geplant, so Zander. Doch genaue Angaben könne er noch nicht machen. Es sei mehr eine Zeit- als eine Geldfrage. Vorerst habe die Tour de France Vorrang. Die Tour als Hindernis für RadlerInnen?

Autofahrer als Nutznießer

Nicht zuletzt die luxemburgischen AutofahrerInnen könnten vom größten Radrennen der Welt nur profitieren. In den vergangenen Monaten wurden im ganzen Land Straßen erneuert und dafür Bauvorhaben vorgezogen: Die Straßenbauverwaltung ließ Schlaglöcher schließen und ganze Verkehrsinseln abtragen. Für den Prolog - ein Zeitfahren in der Hauptstadt sorgte der "Service de la Voirie" dafür, dass den millionenschweren Radprofis auf ihren ultraleichten Hightech-Rädern auch ja kein Pflasterstein gefährlich werden kann.

Die Stadt glänzt derweil auf ihrer Homepage mit gerade einmal fünf Zeilen zum Angebot für den normalsterblichen Radfahrer. Für die Velo-Freunde tue man einiges, sagt Jean-Paul Rippinger und verweist auf die "Journée du Cyclisme" Ende Mai und an die "Journée sans voiture". Aber Luxemburg sei einfach keine Fahrradstadt, die Landschaft viel zu hügelig und das Wetter zu regnerisch. Und sogar der Sportschöffe gibt zu: Selbst aufs Vélo zu steigen, ist ihm in der Stadt einfach zu gefährlich geworden.

Dass es auch anders geht, möchte der Mouvement écologique beweisen, indem er am 22. September in Zusammenarbeit mit der Stadt Luxemburg das Projekt "Ee Mount ouni Auto" startet. Die HauptstädterInnen sind dann aufgerufen, einen Monat lang auf das Auto zu verzichten und sich möglichst zu Fuß, per Bus oder mit dem Fahrrad fortzubewegen. "Wir wollen nicht mit dem erhobenen Zeigefinger vorgehen", erklärt Emile Espen vom Mouvement, "sondern etwas über das Mobilitätsverhalten der Menschen erfahren". Schließlich gebe es auch in der Stadt fahrradfreundliche Ansätze. Die müssten allerdings nur konsequenter umgesetzt werden.

Stefan Kunzmann

Intégration politique: peut mieux faire

Le Conseil national pour étrangers (CNE) vient de donner un avis mitigé sur la réforme de la loi électorale, un des outils pour favoriser l'intégration politique des résident-e-s étranger-ère-s. D'une part il se félicite de la réduction de la durée de résidence à cinq ans et de l'extension du droit de vote actif aux citoyen-ne-s non-communautaires. Comme de nombreuses institutions demandent que les droits des non-communautaires soient aussi proches que possible de ceux des citoyen-ne-s de l'Union européenne, le CNE plaide pour que le droit de vote passif, le droit d'être élu-e, soit également étendu aux non-communautaires.

Sur la question du vote obligatoire pour les nationaux/ales, le CNE affiche une opinion très tranchée. Il revendique une inscription automatique sur les listes électorales, allant de pair avec l'extension de l'obligation de voter aux non-luxembourgeois-es. Enfin le CNE souhaite que la discussion se poursuive sur des sujets comme l'abaissement ultérieur de la durée de résidence et l'accès d'étranger-ère-s aux postes d'échevin-e et de bourgmestre. Et, quitte à scier la branche de la représentation politique des étranger-ère-s sur laquelle il est assis, le CNE soulève la question du droit de vote aux élections législatives.

Demokratie neu erfinden

Die Enquete-Kommission des deutschen Bundestags wandelt auf den Pfaden der GlobalisierungskritikerInnen von "Attac". Zu den konkreten Handlungsempfehlungen der 13 ExpertInnen und 13 Abgeordneten, die seit Dezember 1999 über die Auswirkungen der Globalisierung und die notwendigen Reaktionen der Politik diskutiert hatten und diese Woche ihren Abschlussbericht dem Bundestagspräsidenten Wolfgang Thierse (SPD) vorlegten, gehört unter anderem die Einführung der so genannten Tobin-Taxe. Die Besteuerung von Devisenspekulationen ist auch die zentrale Forderung von "Attac". Globalisierung dürfe nicht allein durch den Markt gesteuert, sondern müsse durch Menschen korrigiert werden, sagte Ernst Ulrich von Weizsäcker bei der Übergabe des Berichts und fügte hinzu: "Wir müssen die Demokratie neu erfinden." Die etwa 200 Handlungsempfehlungen richten sich an die Bundesregierung und an die Europäische Union. Die Kommission plädiert für einen wirksameren Kampf gegen die Geldwäsche und für die Festlegung international gültiger Arbeits-, Sozial- und Umweltstandards. Unterdessen forderte "Attac" anlässlich des G8-Gipfels in Kanada erneut einen Schuldenerlass für die ärmsten Länder der Welt. Eine Einladung zum Weltbank-Treffen in Oslo lehnte das Anti-Globalisierungsnetzwerk ab.

Anti-Drogen-Tag

Das "Centre de prévention des toxicomanies" Luxemburg hat den weltweiten Anti-Drogen-Tag am 26. Juni zum Anlass genommen, die Ergebnisse seiner Kampagne gegen den Alkoholmissbrauch zu veröffentlichen. Die Aktion war im November 2000 gestartet worden und hatte sich über das gesamte Jahr 2001 erstreckt. Unter dem Motto "Keen Alkohol enner 16 Joer, mir halen eis drun" hatten sich auch die Chambre de Commerce und einige Supermärkte daran beteiligt. Die "Initiative für eng tolerant Cannabispolitik" (LIFE) ruft derweil zu einer Demonstration am 9. Juli auf dem Rathausplatz in Esch/Alzette auf. Die selbst verwaltete Jugendorganisation ist "gegen die Kriminalisierung tausender Cannabis-KonsumentInnen in Luxemburg" und tritt für den "kontrollierten Verkauf kleiner Mengen Cannabis an Erwachsene" und "für eine ehrliche Suchtprävention" ein. Auf eine eher makabre Weise beging China den Anti-Drogen-Tag: Um Härte im Kampf gegen die Drogenkriminalität zu demonstrieren, ließ die chinesische Justiz 29 Drogendealer hinrichten. Gegen 13 weitere verhängte sie die Todesstrafe.