

## SHORT NEWS

## Radfahren gegen das Autofahren

Dass Radfahren Aggressionen hervorrufen kann - zumindest bei Autofahrern, das dokumentieren einige Aufnahmen auf Youtube. Um Konfrontation, Manifestation und Spaß geht es der Bewegung, die sich schlicht „Critical Mass“ nennt, bei der sich Radfahrer treffen, um gemeinsam mit anderen unhierarchisierte Protestfahrten durch die Innenstädte zu tätigen und dabei auf ihre Rechte gegenüber dem motorisierten Individualverkehr aufmerksam zu machen. Die erste Fahrrad-demo dieser Art fand vor rund zwanzig Jahren in San Francisco statt. Seitdem treffen sich Radfahrer weltweit, mehr oder weniger regelmäßig (oft am letzten Freitag im Monat) zu gemeinsamen Fahrten durch die Städte. Und auch in Luxemburg ist es nun endlich wieder so weit: An diesem Freitag, den 25. März können sich interessierte RadlerInnen und AnhängerInnen des nachhaltigen Verkehrs um 17 Uhr mit ihren Drahteseln vor dem Hauptbahnhof treffen. Ziel, so heißt es auf Facebook, ist es die Straßen zu erobern und Bewusstsein für andere Fortbewegungsmittel zu schaffen. Denn: „Drivers in Luxembourg tend to be lazy and unaware of cyclists, and now it's time to raise awareness!“

## Unsere Zukunft ohne Öl

Als Mitte der 90er Jahre die Grünen einen Ölpreis von 100 Franken pro Liter in den Raum stellten, wurden sie von den politischen Gegnern in die Mangel genommen und teilweise elektoral arg gebeutelt. Heute kostet der Sprit zwar immer noch keine zweieinhalb Euro, aber die Einsicht, dass ein Ausstieg aus den fossilen Energieträgern auch wegen des Erreichens des „Peak-Oil“ unausweichlich ist, reicht mittlerweile bis in die Chefetagen der Industrie. Um konkrete Strategien zum Ausstieg aufzuzeigen laden deshalb der grüne Europaabgeordnete Claude Turmes und die grüne Chamberfraktion am Donnerstag den 31. März um 18.15 Uhr zu einem Streitgespräch in die Chambre de Commerce. Dort wird der Energieexperte Werner Zittel über die Auswirkungen der weltweiten Ölförderung referieren und mögliche Ausstiegsszenarien beschreiben. Anschließend diskutieren neben den grünen Politikern Claude Turmes und François Bausch auch der Vorsitzende der Industriellenvereinigung Robert Dennewald und der Koordinator der Caritas Föderation Robert Urbé mit dem promovierten Physiker Zittel. Das Gründungsmitglied der „International Association for the Study of Peak Oil“ hat in seinem neuesten Buch „Aufbruch, unser Energiesystem im Wandel“ im Auftrag von Toyota Motor Europe die Reserven von Erdöl, Erdgas, Kohle und Uran sowie die Potenziale erneuerbarer Energien analysiert.

## Einknicken vor den Gewerkschaften?

„Le ministère de l'Éducation nationale décide de suspendre le projet d'introduction de semestres scolaires“ hieß es diese Woche knapp in einem Communiqué des Erziehungsministeriums. Und das obwohl der Vorschlag der Semester - statt der jetzigen Trimester - bei vielen Schulvertretern Anklang fand, so etwa beim Conseil supérieur de l'Éducation nationale, dem Collège des directeurs oder den Inspektoren. Grund für die Umgestaltung, war der Zeitdruck, der gerade im trimestriellen Kalender entsteht. Um diesen zu senken und um Schüler und Lehrer zu entlasten, wollte das Erziehungsministerium das Schuljahr nur noch in zwei gleich lange Perioden aufteilen. Als Begründung für den schnellen Sinneswandel wird das Treffen mit den Gewerkschaften APESS, FEDUSE, SEW und SNE angegeben, die nicht einverstanden waren mit der Umänderung aufgrund der damit einhergehenden Umschichtung der Schulferien. Mit der Frage „Wo bleibt das Wohl der Kinder?“ zeigen sich Déi Gréng in ihrer Stellungnahme erstaunt über die ersatzlose Streichung des Vorhabens - das beweise „dass die Ministerin Mady Delvaux-Stehres (...) nicht die Kraft und den Willen besitzt eine Reform im Sinne des Wohls der Kinder durchzusetzen.“ Die Ministerin lasse sich ihre Reformschritte diktieren, so Déi Gréng, die zudem fordern, dass der ursprüngliche Umänderungsvorschlag dem Parlament zur Abstimmung vorgelegt wird. Daneben versteht auch die DP den Rückzieher nicht. Statt die Schuld den Gewerkschaften zuzuschreiben, läge das Problem eher darin, dass der Reformvorschlag unausgegoren sei.

## AKTUELL

## FORTBEWEGUNG

# Talk talk

Renée Wagener

**Moderne Formen urbaner Mobilität waren das Thema der jüngsten „Cité Talks“-Gesprächsrunde. Doch eine heiße Debatte zu dem interessanten Thema fand nicht statt.**

Es hätte ein spannender Abend werden können. Die Organisatoren von „Cité Talks“, die Stadt Luxemburg und die Fondation de l'Architecture et de l'Ingénierie, hatten für die Veranstaltung am vorigen Donnerstag das Thema Fortbewegung gewählt. Um eine „neue Kultur der urbanen Mobilität“ sollte es gehen, um Carsharing, autoloses Wohnen in der Stadt, um neue Infrastrukturprojekte im Transportbereich u. a. m.

Doch so modern die Themen, so altbacken die Diskussion. Nachdem Jean Schiltz, Direktor der technischen Dienste der Stadt Luxemburg, Romain Diederich vom Landesplanungsamt und Charles Ruppert, Leiter der Internetseite „Les Frontaliers“, in langen Monologen ihre Gedanken und Pläne dargestellt hatten, war die Zeit fast um: Die angekündigte Debatte fand so gut wie gar nicht statt.

Dabei fehlte es nicht an interessanten Stichworten. So deutete Schiltz an, dass gerade eine neue Bushaltestelle auf der Kirchberger Seite der Roten Brücke entsteht - wohl im Rahmen der Reamenagerung des Straßenabschnitts des Boulevard Kennedy vor dem Place de l'Europe, die zügig voranschreitet. Gearbeitet wird auch an einem Carsharing-Konzept. Der Vertreter der Stadt betonte aber, wie wichtig es sei, die Mobilität nicht nur in der Stadt selbst, sondern auch hinsichtlich des Zugangs zu ihr zu verbessern. Wenn dann allerdings, wie auch hier, vom Ausbau des Boulevard périphérique auf sechs Spuren geredet wird, fragt man sich, ob in Sachen Mobilität wirklich ein profundes Umdenken stattgefunden hat.

Landesplaner Romain Diederich freute sich darüber, dass es im Personentransport nach einer langen Durststrecke nun wieder konsequent bergauf gehe. Ein Indiz dafür sei die Tatsache, dass mit der Gare Belval zum ersten Mal seit 100 Jahren wieder ein neuer Bahnhof in Luxemburg entstanden ist. Was allerdings die Stadt Luxemburg betrifft, hielt er sich mit Informationen auffällig zurück. Zur Anbindung von Kirchberg an den Zugverkehr, so verriet er immerhin, werde es „in einer gewissen Zeit“ mehr

Details vonseiten des zuständigen Ministers geben.

Charles Ruppert, der vom früheren Wort-Direktor zum Betreiber einer Homepage mutiert ist, die sich speziell an GrenzgängerInnen richtet, befand ebenfalls: „Mir sinn a Saache Verkéier den Entwécklungen onwahrscheinlech hannendru gelaf.“ Heute spiele Luxemburg jedoch häufig eine Vorreiterrolle, wenn es um neue Konzepte gehe. Als Beispiel nannte er den Novabus, einen Taxibus für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. So etwas gebe es zum Beispiel im nahen Frankreich nicht.

Ganz in ihrer Rolle war Laure Simon vom Mouvement écologique, als sie die angekündigten Projekte kritisch hinterfragte. So dürfe man beim Thema Carsharing das eigentliche Ziel nicht aus den Augen verlieren. Dieses sei, eine Einrichtung zu schaffen, die es den Leuten ermöglicht, auf den Besitz eines eigenen Autos ganz zu verzichten. Die im Zuge dieser Umstellung freigewordenen Autostellplätze müssten zudem konsequent dem Individualverkehr entzogen und in Grünflächen umgewandelt werden.

Simon forderte die Stadt auch auf, über ihre Urbanismus-Politik nachzudenken: „Nei Quartiers-Flächen sollt een direkt sou bauen, datt manner Autoverkéier entsteht.“ Doch eine Urbanismus-Fachperson der Stadt stand leider bei der Diskussion nicht zur Verfügung - das monierte auch ein Zuhörer, der vor Jahren aus der Stadt weggezogen war: „Ech géif rëm zréck kommen, wann d'Häiser méi gënschteg wieren.“

Keinen einzigen Meter Schiene mehr als in den 70er Jahren: Ein modernes schienengebundenes Verkehrssystem lässt immer noch auf sich warten.

