

## EDITORIAL

EDITORIAL

# Land der langen Wege

Joël Adami

**Stau, ausgefallene Züge, vollgestopfte Busse - Mobilität in Luxemburg ist alles andere als angenehm. Die Lösungen könnten schmerzhaft sein.**

Es fühlt sich schon etwas seltsam an, nach einer Woche Schienenersatzverkehr frohen Mutes - nach den Bauarbeiten sollte der Verkehr ja leichter rollen - auf dem Bahnsteig zu stehen und per Durchsage mitgeteilt zu bekommen, dass der Zug, den man nehmen wollte, „ausnahmsweise“ ausfällt. Ein Blick in die eigene Filterblase in den sozialen Netzwerken verstärkt den Eindruck, dass die Situation auf Luxemburgs Straßen, in den Bussen und Zügen immer unerträglicher wird. Das ist kein Wunder, denn jahrzehntelang wurde im „Land der kurzen Wege“ so geplant, dass diese Wege immer länger wurden: Vorstädte, in denen keinerlei Nahversorgung vorhanden ist, Einkaufszentren auf der sprichwörtlichen grünen Wiese und Arbeitsplätze in entlegenen Industriezonen. So ist es wenig überraschend, dass viele Menschen zwar die Sinnhaftigkeit des öffentlichen Transports sehen, aber zu sehr auf ihr Auto angewiesen sind, um ihn nutzen zu können.

Die Aufregung um die 1,2 Millionen EinwohnerInnen, die Luxemburg laut Statec vielleicht 2060 erreichen soll, wäre wesentlich geringer, wenn klar wäre, wo diese Menschen leben und arbeiten sollen. Und vor allem: wie sie von A nach B kommen sollen. Der Verkehr, den tagtäglich die über 170.000 Frontaliers verursachen, hätte längst durch die Schaffung von erschwinglicherem Wohnraum eingedämmt werden können - dann brauchten auch keine Autobahnen ausgebaut zu werden, wodurch nur noch mehr Verkehr verursacht wird. In einem Land, in dem offenbar alle von einem frei stehendem Eigenheim, vor dem am besten zwei SUVs geparkt sind, träumen, hat es eine andere, auf urbanere Strukturen konzentrierte Landes- und Stadtplanung politisch natürlich schwer.

Nicht einmal der konsequente Ausbau des öffentlichen Transports scheint innerhalb der Regierung Konsens zu sein. Wirtschaftsminister Schneider sieht keine Zukunft für eine direkte Zugverbindung nach Saarbrücken. GrenzgängerInnen sollen doch zu Hause bleiben und von dort aus arbeiten - für Firmen mit Sitz in Luxem-

burg, wohlgemerkt. Wer von Belgien aus nach Luxemburg pendelt, kann künftig von einem vergünstigten Zugticket profitieren - eine Maßnahme, die sich das Großherzogtum 300.000 Euro im Jahr kosten lässt. Kohärenz sieht anders aus. Immerhin hätte sich Luxemburg ja längst mit den angrenzenden Bundesländern und Regionen zusammensetzen und einen Verkehrsverbund der Großregion schaffen können, mit einem einheitlichen Tarifsystem und einem leistungsstarken S-Bahn-Netz für GrenzgängerInnen. Das wäre natürlich keine einfache Aufgabe, aber wesentlich zielführender, als zu hoffen, dass sich die Staus auf den Autobahnen mit der Digitalisierung der Arbeitswelt in Luft auflösen.

## Kohärenz sieht anders aus.

Die Investitionen in das Schienennetz, der Bau der Tram, die tollpatschigen Versuche, Fuß- und Radverkehr zu fördern - alles gute Ansätze, die aber die Probleme nicht lösen werden, solange zwei Fragen unbeantwortet bleiben: Einerseits die nach dem wirtschaftlichen Modell, die sich nicht beantworten lässt, indem man das Adjektiv „qualitativ“ vor das Wort „Wachstum“ setzt. Und andererseits die nicht weniger unangenehme nach der Gestaltung unserer Städte und Ortschaften. Die Antworten auf letztere sind nicht neu und auch schon aus den Mündern von PolitikerInnen zu hören: Arbeiten, Wohnen und Versorgen möglichst nahe beieinander, kurze Wege, die sanfte Mobilität ermöglichen, verdichtete Bauweise. Die Umsetzung ist aber schmerzhaft, vor allem mit Blick auf die vielen „Cités“ in Luxemburg. Aber gerade hier könnten innovative Konzepte entstehen, um Schlafstädte in neue, lebendige Ortschaften mit Mischnutzung zu verwandeln. Letzten Endes müsste dann auch noch ein Gesinnungswandel bezüglich der Wohnformen erreicht werden. So schlimm ist es nämlich gar nicht, in einer Wohnung statt in einem frei stehenden Einfamilienhaus zu leben - vor allem dann nicht, wenn man dadurch davor verschont bleibt, jeden Tag Stunden im Stau oder in vollgestopften Zügen zu verbringen. Oder vergeblich auf eben jene zu warten.



## NEWS

Liberté d'expression: Haine légale **p. 3**  
 Bekämpfung von Gewalt gegen Frauen:  
 „Orange Week“ **S. 4**  
 woxx online: Accompagnez-nous! **p. 5**

## REGARDS

Rifkin et le changement social:  
 Step Up Revolution! **p. 6**  
 Serie 1917 (7): Die politischen Parteien heute und  
 das Erbe von 1917 **S. 8**  
 Opéra contemporain: Lumière irradiante **p. 12**  
 Kolumbien: „Wir leben wie im Gefängnis“ **S. 14**

Photo de couverture: Raymond Klein