

REGARDS

ZENTRUM FIR URBAN GERECHTEGKEET

„Wir kommen in Frieden“

Joël Adami

Ihr Projekt zur illegalen Zebrastrreifen hat für viel Aufregung gesorgt, nun tüfteln sie schon an der nächsten Aktion zu Transparenz und Mobilität - die woxx hat das „Zentrum für Urban Gerechtigkeit“ getroffen.

Fahrradfahren oder Zufußgehen sind in Luxemburg nicht unbedingt die sichersten und angenehmsten Art und Weisen, sich fortzubewegen. Die Kampagne „Déi schéin Aktioun“ des Transportministeriums soll als Reaktion darauf eine „respektvolle Interaktion“ unter allen Straßennutzer*innen fördern. In den Spots kommentieren zwei Männer in der Manier von Sportübertragungen Verkehrssituationen. In den meisten Videos benehmen sich die Fußgänger*innen oder Fahrradfahrer*innen falsch oder werden als Hindernis für PKWs dargestellt. Das hat für viel Kritik in sozialen Medien gesorgt: Die Infrastrukturen sowohl für das Fahrrad als auch für Fußgänger*innen sind oft nicht vorhanden oder unsicher gestaltet.

Ein Beispiel für solche ungenügende Infrastruktur sind die Zebrastrreifen in Luxemburg-Stadt. Ende Oktober hatte das „Zentrum für Urban Gerechtigkeit“ (Zug) die Ergebnisse eines „citizen science“-Projektes veröffentlicht: Rund ein Drittel der Fußgänger*innenüberwege in der Hauptstadt sind nicht kompatibel mit

der Straßenverkehrsordnung (woxx 1655). Doch wer steckt eigentlich hinter dem Zug? Die woxx hat sich mit den Aktivist*innen getroffen.

Noch ist das Zug ein loses Kollektiv, demnächst wollen sie jedoch eine ASBL gründen, erzählen Thorben Grosser, Federico Gentile und Francesca Pham der woxx beim Interview, das via Videokonferenz stattfand. „Wir haben eigentlich mit einem etwas megalomanischen Projekt angefangen. Wir wollten das quelloffene Tool ‚FixMyStreet‘ zum Melden von Infrastrukturmängeln in Luxemburg etablieren. Da haben wir schnell festgestellt, dass wir mit Gemeinden zusammenarbeiten müssten und es wohl gut wäre, dafür eine Struktur oder Organisation zu haben. Außerdem haben wir gemerkt, dass wir mehrere Projekte hatten und die nicht unbedingt immer unter unseren Privatnamen veröffentlichen wollten. Es klingt auch einfach besser, wenn eine Mitteilung vom ‚Zentrum für Urban Gerechtigkeit‘ kommt, als wenn da die Namen von ein paar Privatpersonen drunter stehen“, so Gentile.

Zentrum für schönen Urbanismus

Der Name erinnert nicht ohne Grund an die Politkunaktivist*innen vom deutschen Zentrum für politische Schönheit, die mit teils spektakulären





Laut Straßenverkehrsordnung ist fünf Meter von einem Zebrastreifen das Parken nicht erlaubt. Damit sind in Luxemburg-Stadt rund ein Drittel der Fußgänger*innenüberwege nicht konform.

und provokanten Aktionen auf Missstände aufmerksam machen. „Eigentlich habe ich den Namen als Scherz vorgeschlagen“, erzählt Grosser, „aber die anderen fanden ihn dann so gut, dass er blieb. Es ist auch schön zu sehen, dass er so einschlägt.“

Aktuell hat das Zug noch nicht so viele Mitglieder: „Wir sind zu dritt, oder dreieinhalb. Aber da die meisten unserer Projekte eine Crowdsourcing-Komponente haben, sind natürlich mehr Menschen im Dunstkreis“, erklärt Gentile. „Wir sind noch keine ASBL, und wir sehen uns auch mehr als Kollektiv. Natürlich gibt es eine Kerngruppe, die Projekte organisiert und leitet, aber es geht uns immer darum, Menschen zusammenzubringen, die ein gemeinsames Interesse haben. Im Falle der Zebrastreifen war das die Überlegung, dass unsere Städte weg von einem autozentrierten hin zu einem menschenzentrierten Design müssen“, fasst Pham das Selbstverständnis der Gruppe zusammen.

Beim Safe-Crossing-Projekt haben über 25 Freiwillige über einen Monat lang jeden Zebrastreifen in Luxemburg-Stadt auf seine Konformität mit dem Code de la route überprüft. Laut Code de la route ist beim Parken ein Mindestabstand von fünf Metern zu einem Zebrastreifen einzuhalten. Insgesamt 1.787 Fußgänger*innenüberwege wurden überprüft, davon waren 475 sicher

nicht konform, bei 162 war die Lage unklar. „Die Idee ist, wie so viele, auf Twitter entstanden“, erzählt Gentile. Auf dem Kurznachrichtendienst vernetzen sich Fahrradaktivist*innen und teilen oft ihren Unmut über die schlechte Infrastruktur. „In einem Gespräch ist aufgefallen, dass viele Zebrastreifen nicht dem Code de la route entsprechen. Wir haben dann die technischen Möglichkeiten überprüft und festgestellt, dass das kein so kompliziertes Projekt ist.“

Legale Zebrastreifen: Kontrovers?

Mittels einer internen App konnten Freiwillige die Zebrastreifen der Hauptstadt überprüfen. Jeder Übergang wurde von fünf verschiedenen Menschen kontrolliert, sodass die Datenbasis durchaus solide ist. In der unmittelbaren Umgebung von Zebrastreifen sollen deswegen keine Autos parken, weil sie die Sicht auf Fußgänger*innen versperren und somit zu Unfällen beitragen können. „Wir wissen, dass das ein ziemliches Nischenthema ist, aber es ging uns darum, eine Diskussion anzustoßen. Die fünf Meter sind leicht mess- und überprüfbar und zeigen exemplarisch, wie schlecht es um die Sicherheit von Fußgängern steht, obwohl in Luxemburg eigentlich Platz und Geld vorhanden wären, um es anders zu

machen. Viele Gemeinden nehmen das nicht ernst, es wäre jedoch jederzeit möglich, das Projekt auf andere Ortschaften anzuwenden“, erklärt Gentile.

„Das Gesetz zu befolgen sollte ja nicht so schwierig sein. Wenn die illegalen Stellplätze entfernt werden, würde man vielleicht sehen, dass die überhaupt nicht gebraucht werden und es auch keinen Aufschrei gibt. Dann könnte man eine Diskussion darüber starten, wie das Straßenbild in Zukunft aussehen könnte“, sagt Pham dazu.

Nachdem die woxx Ende Oktober als erstes Medium über die Aktion des Zug berichtete, zogen zwei Wochen später andere Zeitungen und Radios nach. Die Berichterstattung führte zu politischem Druck auf den Schöff*innenrat der Stadt Luxemburg: Eine Motion von Déi Lénk und eine Anfrage von Déi Gréng wurden am 15. November im Gemeinderat diskutiert.

In der Sitzung bedankte sich Verkehrsschöffe Patrick Goldschmidt beim Zug für ihre Arbeit und lud sie zu einem Gespräch ein. Da die Fußgänger*innensicherheit der Stadt Luxemburg wichtig sei, hätten seine Mitarbeiter*innen innerhalb einer Woche alle beanstandeten Zebrastreifen überprüft. Lediglich 32 müssten genauer analysiert werden, alle anderen seien mit dem Gesetz konform.

Außerdem würden die fünf Meter nur in Fahrtrichtung gelten und wenn der Zebrastreifen nicht durch eine Ampel gesichert sei.

Keine Lust auf Schnittchen

„Uns hat einerseits das etwas verspätete Medienecho überrascht, andererseits aber auch die Art und Weise, wie Herr Goldschmidt argumentiert hat. Zuerst hat er das Zug in Frage gestellt, als agierten wir anonym. Dann hat er unsere Methode kritisiert, weil wir Luftbilder benutzt haben, um die fünf Meter zu überprüfen. Danach hat er dann erklärt, dass unsere Daten angeblich nicht stimmten. Außerdem gäbe es eine Vereinbarung zwischen dem Verkehrsministerium und der Stadt Luxemburg, in dem Ausnahmen von der Straßenverkehrsordnung festgehalten seien - die ist aber nicht öffentlich“, analysiert Grosser die Aussagen des Verkehrsschöffen.

Die Einladung Goldschmidts würde das Zug gerne annehmen, stellt aber eine Bedingung: Die Stadt Luxemburg müsse ihre eigene Erhebung im Vorfeld öffentlich machen. So ganz glauben die Aktivist*innen der Aussage des Verkehrsschöffen, seine Mitarbeiter*innen hätten jeden Zebrastreifen überprüft, nämlich nicht. Ein entsprechendes Schreiben an die Gemeindeverantwortlichen blieb bisher unbeantwortet. „Wir werden weiter

WOXX

Demokratie ist ein zartes Pflänzchen - die woxx hat den Dünger

Die woxx braucht Sie!

Seit über 30 Jahren schon berichtet die **woxx** (bis 2000 unter dem Namen „GréngeSpoun“) aus kritischer Perspektive über die Aktualität in Luxemburg. Unser ökologischer, feministischer, gesellschaftskritischer und linker Blick auf die Welt macht uns zu einer Ausnahme in der luxemburgischen Presselandschaft. Zusätzliche Ablenkung vom grauen Alltag bietet unser ausführlicher Agendateil, der hierzulande seinesgleichen sucht.

Seit Ende 2017 haben wir unser kostenloses Online-Angebot konsequent ausgebaut. Neben den Texten der Druckausgabe stellen wir exklusive Beiträge online. Das alles ohne Werbung oder Paywall, denn der Zugang zu Informationen sollte frei sein. Jene, die uns mit einem Abo oder einer Spende unterstützen, ermöglichen es uns, die Ergebnisse unserer Arbeit kostenlos für alle ins Netz zu stellen.

Wir würden aber gerne mehr machen. An Ideen mangelt es nicht, dafür aber am nötigen Geld: Die **woxx** ist ein unabhängiges Medienprojekt ohne finanzstarke Lobby im Hintergrund.

Es gibt vielfältige Möglichkeiten die woxx zu unterstützen, Details dazu unter woxx.lu/support

An dieser Stelle sei die Möglichkeit einer **Einzelspende** oder gar eines **Dauerauftrags** hervorgehoben, da so am flexibelsten und am schnellsten auf die aktuelle Situation reagiert werden kann. Wer uns also helfen will, die knappe Kasse etwas aufzubessern, kann dazu die Bankverbindung „Solidaritéit mat der woxx“, **CCPL IBAN LU69 1111 0244 9551 0000** nutzen.

THEMA



Das „Safe Crossing“-Projekt war erst der Anfang für das Zentrum für Urban Gerechtigkeit - weitere Aktionen, die Transparenz in Sachen Mobilität herstellen sollen, werden folgen.

auf Transparenz pochen. Es bringt ja überhaupt nichts, wenn wir uns mit Goldschmidt in dessen Büro treffen, er uns Schnitzchen von Oberweis serviert und am Ende nichts an die Öffentlichkeit dringt“, so der Aktivist weiter.

Adventskalender für Transparenz

Das Zug hat aber auch mit einem Online-Adventskalender auf die Aussagen des Verkehrsschöffen reagiert. Hinter dessen Türen verstecken sich jedoch keine Süßigkeiten, sondern Fotos von Zebrastreifen, die nicht konform sind. Vier sind es jeden Tag, sodass sicherlich mehr als die 32 von Goldschmidt genannten „illegalen“ Zebrastreifen zusammenkommen werden. Lediglich am Nikolaustag war eine spezielle Überraschung zu sehen: Eine Anfrage nach dem Informationsfreiheitsgesetz, in der die Stadt Luxemburg darum gebeten wird, ihre Erhebung zu den Zebrastreifen öffentlich zu machen. Laut Gesetz ist die Stadt verpflichtet, dem nachzukommen, wenn das Dokument existiert.

In Zukunft will das Zug sich nicht nur auf illegale Stellplätze vor Zebrastreifen fokussieren, sondern andere Projekte realisieren. Aktuell arbeite man bereits an dem nächsten. Was das genau ist, wollten die Aktivist*innen jedoch noch nicht verraten: „Wir wollen erst die Arbeit fertigstellen, bevor wir damit an die Öffentlichkeit gehen. Auch, damit die

Institution, die wir damit visieren, keinen Informationsvorsprung hat oder die Daten, die wir benutzen wollen, abdrehen kann“, erklärt Gentile.

Die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen, die im Bereich Mobilität arbeiten - wie etwa ProVelo oder CELL - kann sich das Zug vorstellen. „Ich sehe uns nicht als Organisation, die Plakate malt und eine Demo organisiert. Wir sind aber sehr stark an dem digitalen Teil von Aktivismus interessiert. Es wäre uns eine Ehre, anderen Organisationen mit unserem Knowhow und unserem Netzwerk zu helfen“, erklärt Grosser. Man vernetze sich aber bereits jetzt mit verschiedenen Organisationen und Fahrradaktivist*innen.

Eins ist allen Mitgliedern des Zug wichtig: Ihre Arbeit basiere immer auf Fakten und Daten und man wolle niemanden etwas Böses, sondern lediglich eine Diskussion anstoßen. Oder, wie Pham es zusammenfasst: „Wir kommen in Frieden!“