

AKTUELL

FOTO: CC-BY-SA MICHAEL COGHLAN/FICKR



Nur ein Viertel der Befragten gab an, einen sicheren Stellplatz für das Fahrrad vorzufinden.

„ONSE MOBILITÄTSPLANG“

Schlechte Noten für die Radinfrastruktur

Joël Adami

Im Zuge der Arbeiten zum neuen „Mobilitätsplang“ der Stadt Luxemburg wurde eine Mobilitätshebung durchgeführt. Deren Ergebnisse zeigen, wie desaströs die Fahrradinfrastruktur der Hauptstadt ist.

Am Mittwoch, dem 23. Februar 2022, stellte der Schöffenrat der Stadt Luxemburg die Ergebnisse einer Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen und Pendler*innen in der Hauptstadt vor. Im Rahmen der Arbeiten an dem neuen Mobilitätsplan wurde von Mitte Oktober bis Mitte November 2021 eine Online-Umfrage durchgeführt, die über 6.200 Menschen abgeschlossen haben, davon ungefähr die Hälfte Einwohner*innen und Besucher*innen oder Pendler*innen. Der neue Mobilitätsplan soll auch auf Grundlage der Ergebnisse entstehen.

Ein knappes Drittel der Einwohner*innen der Hauptstadt nutzt mindestens mehrmals wöchentlich das Fahrrad, bei den Pendler*innen liegt der Wert bei neun Prozent. Was bereits durch Zählstellen und subjektive Beobachtungen berichtet wurde, bestätigt auch die Umfrage: Die Pandemie hat das Mobilitätsverhalten verändert. Ein Viertel der Befragten gab an, häufiger auf das Fahrrad zurückzugreifen. Unter den Stadtbewohner*innen waren es sogar 36 Prozent. Rund 40 Prozent der Befragten geht seit Beginn der Pandemie häufiger zu Fuß.

Gefragt wurde auch, mit welchen anderen Verkehrsteilnehmer*innen es Konflikte gibt. Wenig überraschend haben Fußgänger*innen am häufigsten Ärger mit Radfahrer*innen: Immerhin müssen sie sich an vielen Stellen in der Hauptstadt Verkehrswege teilen, obwohl ihre jeweiligen Geschwindig-

keiten nicht aneinander angepasst sind – ein deutliches Signal, dass adäquate, baulich getrennte Radinfrastruktur fehlt. Das zeigt sich auch in den Antworten der Radfahrer*innen: Sie haben am häufigsten Konflikte mit PKWs – sowohl fahrenden als auch stehenden. 60 Prozent gaben an, auf ihren Wegen meistens oder immer in solche Konflikte zu geraten. Wer zu Fuß geht, hat oft Probleme mit den eigentlich sehr seltenen Elektrotretrollern und parkenden Fahrzeugen.

Konflikte mit fahrenden und parkenden PKWs

Etwa zwei Drittel der Befragten gaben an, auf ihren Wegen nicht überall Radinfrastrukturen vorzufinden und lediglich neun Prozent empfinden den Zustand dieser Infrastrukturen als gut. Stellplätze für das Fahrrad am Zielort finden die Radfahrer*innen auch eher selten vor: Ein Viertel gibt an, dass es nie welche gibt, während nur 17 Prozent immer einen sicheren Abstellplatz für ihr Fahrrad vorfinden.

Was die Stadtregierung nun genau aus diesen Zahlen machen will, ist eher unklar. „Im urbanen Raum könnte man oberirdisch den einen oder anderen Stellplatz wegnehmen, weil wir unterirdische haben. Wir machen nicht nur etwas für den einen oder den anderen“, sagte Verkehrsschöffe Patrick Goldschmidt im Rahmen der Pressekonferenz, was eher auf ein Aufrechterhalten des Status quo hindeutet. Am 3. März sollen die Resultate der Umfrage mit den Bürger*innen diskutiert werden. Der Schöffenrat lädt dazu ab 18 Uhr zu einer Versammlung in den „Tramschapp“ in Luxemburg-Limpertsberg. Eine Voranmeldung unter mobilitaetsplangvdl.lu ist nötig.

SHORT NEWS

Anhebung der Schulpflicht

(tj) - Als „Pflaster statt Lösung“ bezeichnet der OGJ, die Jugendsektion des OGBL, die Anhebung der Schulpflicht am Mittwoch in einem Schreiben. Sie kritisieren damit den entsprechenden, am Dienstag von Bildungsminister Claude Meisch (DP) angekündigten Gesetzentwurf. Mit diesem Schritt – Meisch zufolge eine wichtige Maßnahme im Kampf gegen den frühzeitigen Schulabbruch – versuche der Minister lediglich, sich seiner Verantwortung zu entziehen: Die Statistiken zu Schulabbrüchen würden dann sinken, ohne dass die Qualität des aktuellen Bildungssystems verbessert worden wäre. Zudem widerspricht der OGJ Meischs Aussage, dass ein Anheben der Schulpflicht die Wahlmöglichkeiten der Jugendlichen erhöhe. Dies stimme schon alleine deshalb nicht, weil Unter-18-Jährige, die aktuell einer Arbeit nachgingen, mit Inkrafttreten des Gesetzes dazu verpflichtet seien, diese gegen ihren Willen wieder aufzugeben. Im Oktober 2021 hatte das Liser eine Studie über die demografische Gruppe der Schulabbrecher*innen veröffentlicht (woxx 1667). Nach Gesprächen mit 22 Betroffenen kamen die Forscher*innen zur Schlussfolgerung: Diese hatten die Schule nicht aus freiwilligen Stücken abgebrochen, sondern weil sie das Gefühl hatten, keine andere Wahl zu haben. Laut Studie sei eine Anhebung des schulpflichtigen Alters gepaart mit weiteren Maßnahmen deshalb eine vielversprechende Piste.

Keine Tiertransporte in Drittländer mehr

(ja) - Ab dem 1. März 2022 wird Luxemburg Transporte von lebenden Tieren zu Schlachthäusern in Staaten außerhalb der Europäischen Union verbieten. Das kündigte Landwirtschaftsminister Claude Haagen (LSAP) am vergangenen Dienstag, dem 22. Februar, an. Dieses Verbot ist das erste seiner Art in Europa und hat wohl vor allem symbolischen Wert: In den letzten fünf Jahren sind laut Landwirtschaftsministerium lediglich 271 Rinder lebend ins EU-Ausland exportiert worden. Laut Haagen sei das neue Verbot die Konsequenz davon, dass man eine „hochqualitative und nachhaltige“ Landwirtschaft anstrebe, die hohe Standards habe, was das Tierwohl angeht. Luxemburg kommt mit dieser Entscheidung der Europäischen Kommission zuvor, die 2023 die Regeln für Tiertransporte überdenken will. Im Januar war der Bericht des Tiertransport-Untersuchungsausschusses des EU-Parlaments präsentiert worden. Die Ideen der Parlamentarier*innen waren jedoch etwas komplexer als ein einfaches Exportverbot in Drittländer. So soll zum Beispiel die maximale Transportdauer verkürzt werden. Die Vorsitzende des Ausschusses, Tilly Metz (Déi Gréng) forderte zudem, dass Exporte nur noch in Länder auf einer Whitelist möglich sein sollten.

Faire Lieferketten: Die EU liefert ... Halbgares

(lm) - Indem Franz Fayot auf die EU-Pläne verweise, schiebe er das Thema auf die lange Bank. Das war ein Kritikpunkt der NGOs der „Initiative pour un devoir de vigilance“ (... für Nachhaltigkeitspflichten) gegenüber dem Wirtschafts- und Kooperationsminister (woxx 1670). Er hat sich als unhaltbar erwiesen: Am Mittwoch hat die Kommission einen Richtlinienvorschlag für die Achtung der Menschenrechte und der Umwelt in globalen Wertschöpfungsketten vorgelegt. Grund zur Freude also? Keineswegs. Zwar haben ein paar wichtige Forderungen der NGOs Eingang in den Vorschlag gefunden, so ist zum Beispiel eine zivilrechtliche Haftung der Unternehmen für verursachte Schäden vorgesehen. Die deutsche Initiative Lieferkettengesetz hob allerdings in einer Stellungnahme mehrere Schwachpunkte hervor. So werde die indirekte Sorgfaltspflicht auf „etablierte Geschäftsbeziehungen“ begrenzt und die Haftungsregelung enthalte Schlupflöcher. Auch den Forderungen der Luxemburger Initiative wird der Vorschlag nicht gerecht. In die Pflicht genommen werden nur Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeiter*innen (statt 250); in Risikosektoren gilt eine Schwelle von 250 Mitarbeiter*innen, wohingegen die NGOs hier grundsätzlich alle Unternehmen verpflichten wollten. Nicht als Risikosektoren definiert sind außerdem die Bereiche Transport, Bauwesen, Energie und ... Finanzen.