

## SHORT NEWS

**Le TTIP, c'est dangereux...**

(da) - Quelles conséquences auraient les accords de libre-échange TTIP, CETA et TiSA sur les entreprises, les acquis sociaux ou encore sur l'environnement ? C'est à cette question que Fabien Milin, du syndicat français « Solidaires Douanes », tâchera de trouver une réponse lors d'une conférence qu'il donnera à l'hôtel de ville d'Esch-sur-Alzette, lundi 23 février à 18 heures. La conférence est organisée par le collectif Stop Tafta Luxembourg.

**... et ça nuit aux services publics !**

(da) - Une seconde conférence, organisée par la plateforme Stop TTIP - regroupant organisations de la société civile et syndicats - portera sur les dangers du TTIP pour les communes et les services publics. Le conférencier, Thomas Fritz, présentera les résultats de son étude « TTIP vor Ort: Folgen der transatlantischen Handels- und Investitionspartnerschaft für Bundesländer und Kommunen ». La conférence aura lieu jeudi 26 février au Casino syndical de Bonnevoie. La langue utilisée sera l'allemand, une traduction en français sera toutefois assurée.

**Inégalités : un aperçu du pourquoi**

(nw) - L'économiste norvégien Erik Reinert - auteur de « How Rich Countries Got Rich ... and Why Poor Countries Stay Poor » - sera l'invité de l'Action Solidarité Tiers Monde pour une conférence-débat sur les raisons historiques de l'essor économique des pays occidentaux et sur le refus de confier les clés du succès aux pays en développement. L'événement, qui est soutenu par plusieurs associations, se déroulera mardi 25 février à 12h30 au bâtiment Jean Monnet, au Kirchberg, dans la salle M1. Inscription obligatoire : +352 4301 37 833 ou comm-rep-lux@ec.europa.eu.

**Pour la biodiversité !**

(nw) - Etika, Attac Luxembourg et Votum Klima invitent à une conférence intitulée « La biodiversité dans l'état des marchés financiers » vendredi 27 février à 12h15 au centre culturel Altrimenti, salle Rheinsheim, 5, avenue Marie-Thérèse. Maxime Combes, économiste et membre d'Attac France, expliquera le rôle de certaines entreprises nuisibles à la biodiversité et comment faire avancer le combat pour l'écologie.

woxx@home

**Verjüngungskur**

In diesen Wochen erhält das woxx-Team vorübergehende Verstärkung. Nicolas Wildschutz (nw) und Maximilian Richard (mr) nutzen ihre Semesterferien, um sich in unserer Wochenzeitung journalistische Sporen zu verdienen. Ob man Geschichte in Wien oder Philosophie in Köln studiert - in diesen krisengeschüttelten Zeiten gilt es früh genug an einen Broterwerb zu denken. Bietet der Journalismus in dieser Hinsicht eine Perspektive? Das wollen die beiden jungen Luxemburger während ihres Praktikums herausfinden. Ein Blick in die CVs der beiden fördert beim eingesehenen Team allerdings vor allem eines zu Tage: Die Einsicht, nicht mehr so ganz jung zu sein - Geburtsjahrgänge nach 1990 waren sie bislang nicht unbedingt gewohnt. Wie sich diese neue Generation mit dem geschriebenen Wort herumschlägt, das können die LeserInnen in den nächsten Wochen herausfinden.

## AKTUELL

## FAHRRADPISTEN

**Lieber spät als nie**

Richard Graf

**Nach 15 Jahren kommt eine Reform des Radwegenetzes, die es ermöglichen soll, den Anteil der „sanften Mobilität“ bis 2020 auf 25 Prozent zu verdoppeln.**

Die Verantwortlichen der „Lëtzeburger Vélosinitiativ“ (LVI) trauten bei einer Unterredung mit dem damaligen Verkehrsminister Marcel Schlechter (LSAP) am 29. April 1989 ihren Ohren nicht: „Das Fahrrad als Verkehrsmittel hat keinen Platz mehr im 20. Jahrhundert, deshalb habe ich mich in meiner Politik ganz eindeutig für das Auto entschieden“, erklärte der Minister rundheraus. Er riet dazu, auf das Radfahren in der Stadt zu verzichten oder „es doch wenigstens auf den Sonntagvormittag zu beschränken“.

Immerhin: Anders als die meisten Politiker redete der ehemalige Eisenbahngewerkschafter - und aktive Radsportler (!) - nicht um den heißen Brei herum und machte der damals noch jungen Fahrradinitiative keine falschen Hoffnungen.

Doch die LVI ließ sich nicht entmutigen, auch wenn Schlechters Nachfolger im Amt nicht viel besser war: Das Land sei zu hügelig, und es regne zu viel, befand der sozialistische Amtsinhaber Robert Goebbels.

Erst nachdem Mady Delvaux (ebenfalls LSAP) das Verkehrsministerium übernommen hatte, änderte sich der Ton - zumindest auf der politischen Ebene. 1999 wurde sogar ein Gesetz verabschiedet, das den Ausbau des Radwegenetzes in Luxemburg beschleunigen sollte. Damals waren rund 950 Kilometer an gesicherten Radwegen geplant, von denen allerdings in den Folgejahren nur 600 verwirklicht wurden.

Nach wenigen Jahren stockten viele Vorhaben, weil die Radwege sich auf den im Gesetz festgeschriebenen Trassen nicht verwirklichen ließen. Mal war nicht genug Platz für die vorgeschriebene Breite der Radpisten vorhanden, dann wieder ließ sich die erforderliche Versiegelung der Böden nicht mit den Auflagen des Naturschutzes vereinbaren usw.

Das nationale Radwegenetz ist zwar recht eng gestrickt, doch klaffen in ihm seit Jahren unüberbrückbare Lücken, da wichtige Übergänge nicht verwirklicht werden konnten. Was im Freizeitbetrieb nur ein lästiges, aber überwindbares Hindernis darstellt, birgt im Alltagsbetrieb oft so große Gefahren, dass eigentlich nur ein paar

Unerschrockene sich ihnen aussetzen.

Das Gesetz von 1999 war ohnehin vor allem für den Radtourismus ausgelegt. Für die Verbindungen innerorts sollten die Kommunen Verantwortung tragen - wobei die Vorgaben des Verkehrsministeriums auch nicht immer zielführend waren.

**Lückenhaftes Netz**

Auch in der Landesplanung wurde dem Fahrrad weiterhin kaum Beachtung geschenkt. Gerade bei neuangelegten Straßentrassen oder bei größeren Lotissements zog man kaum je Lehren aus den Fehlern der Vergangenheit und gestand dem Fahrrad nicht von vornherein einen eigenen Raum zu.

Einige Kommunen haben sich zwar im Rahmen der obligatorischen PAGs auch Pläne für die sanfte Mobilität - also für das Zufußgehen und das Radfahren - ausarbeiten lassen, doch haperte es vielfach an einer konsequenten Umsetzung.

Am Dienstag steht ein neues Gesetz, das Remedur bei diesen Missständen schaffen soll, zum Votum in der Chamber an, wo es wohl auf eine sehr breite Zustimmung treffen wird. Eingereicht hatte das Gesetzesvorhaben mit der runden Nummer 6600 1993 noch der CSV Verkehrsminister Claude Wiseler, während sein Nachfolger François Bausch von „Déi Gréng“ es nun mit Zusätzen, vor allem zur kommunalen Dimension, ergänzt hat.

Geplant sind zusätzliche 1.100 Kilometer Radpisten. Im Unterschied zu 1999 werden keine festen Trassen mehr vorgeschrieben, sondern lediglich die wesentlichen Wegpunkte, die von einem bestimmten Radweg abgedeckt werden sollen. Die Streckenführung dazwischen soll so weit wie möglich den Gegebenheiten angepasst werden. Hierbei können die Beläge oder die Breite der Pisten auch einmal variieren - was jedenfalls besser ist, als sie irgendwo im Nirwana einfach aufhören zu lassen.

Damit nicht weiterhin jede Gemeinde ihr eigenes Süppchen kocht, sind auch Budgetmittel - bis zu 30 Prozent der entsprechenden Kosten - für die Anbindung der kommunalen Radnetze an das nationale Netz vorgesehen. Vor allem müssen aber bei zukünftigen Verkehrsführungen Radwege von vornherein mit eingeplant werden - ohne welche Bedingung es von Seiten der Landesplanung keine Zustimmung mehr geben soll.