

EDITORIAL

NEWS

Auch Elektroautos werden zunehmend zu gigantischen Straßenpanzern.



FOTO: CC-BY-SA 4.0 MARIO ROBERTO DURÁN ORTIZ

MOBILITÄT

Staufestival

Joël Adami

Noch bis Samstag läuft das Autofestival in Luxemburg. In Zeiten der Klimakrise und alltäglicher Verkehrsprobleme sind Anreize zum Autokauf die falschen Signale.

Eigentlich sollte das Autofestival längst obsolet sein, doch die Lust am eigenen Automobil scheint in Luxemburg ungebrochen. Die Neuzulassungen sind in den letzten Jahren zwar zurückgegangen, was aber vor allem an der Pandemie und den Lieferschwierigkeiten der Hersteller lag. Im Pro-Kopf-Vergleich liegt das Großherzogtum immer noch an der Spitze der EU.

Nach nahezu einem Jahrzehnt Verkehrspolitik eines Déi Gréng-Ministers ist keine wirkliche Besserung eingetreten: Zwar gibt es nun kostenlosen öffentlichen Transport, eine Tram in der Hauptstadt und große Investitionspläne für die Eisenbahn, doch viele Menschen sind immer noch auf ein eigenes Auto angewiesen. Wer viel mit Bus und Zug außerhalb größerer Ortschaften unterwegs ist, weiß, wie schwierig und zeitraubend es sein kann, Besorgungen des täglichen Lebens ohne ein Auto zu erledigen.

Die autozentrierte Landesplanung macht es für viele Menschen also unumgänglich, sich regelmäßig einen neuen Wagen zuzulegen. Ein Problem dabei: Die Fahrzeuge werden immer größer. Das heißt nicht nur, dass sie

immer mehr den öffentlichen Raum einnehmen, sondern auch: höherer Ressourcenverbrauch bei der Herstellung, höherer Energiehunger beim Fahren. Selbst bei Elektroautos ist der Trend zu immer größeren Straßenpanzern zu beobachten.

Die Frage an die Kommunalpolitiker*innen sollte sein: „Wann machen Sie das Autofestival überflüssig?“

Der Mouvement écologique forderte letzte Woche in einer Pressemitteilung zum Autofestival, ein Malus-System für große PKWs einzuführen. Nicht nur ein hoher CO₂-Ausstoß sollte nach Ansicht der Umwelt-NGO kräftig besteuert werden, sondern auch energiehungrige E-Autos. Der Méco merkt jedoch an, dass dieses System große Haushalte wie etwa kinderreiche Familien berücksichtigen sollte.

Die Idee wirkt auf den ersten Blick wie ein Schuldeingeständnis: Wir haben es trotz Grünen in der Regierung nicht geschafft, die Mobilitätsbedürfnisse in nachhaltige Bahnen zu lenken. Immerhin wäre eine Gesellschaft, in der das Auto die Ausnahme und nicht die Regel ist, eine bessere: Nicht nur, dass wir weniger CO₂ emittieren

würden, wir hätten auch mehr Platz in unseren Städten, die dazu noch wesentlich leiser wären. Es könnte eine Alternative zum Autofestival existieren: Das „Velofestival“, bei dem die neuesten Fahrräder, eBikes und Lastenräder in hellen Showrooms zu Sonderkonditionen feilgeboten würden.

Doch weder die nationalen, noch die kommunalen Verkehrsinfrastrukturen sind im Moment geeignet, eine solche Utopie der aktiven Mobilität zu verwirklichen. Dabei zeigt das Beispiel der Stadt Paris eindrucksvoll, dass es anders geht. Bei den nahenden Gemeindewahlen sollte Mobilität ein wichtiges Thema sein. Die Frage an die Kommunalpolitiker*innen sollte jedoch nicht lauten „Was tun Sie gegen Stau?“, sondern „Wann machen Sie das Autofestival überflüssig?“

Da könnte ein Malus-System, das gigantische Straßenkreuzer zumindest stärker besteuert, auch ein wenig helfen: Wenn es weniger große Autos gibt, die den öffentlichen Raum versperren, bleibt vielleicht auch in konservativ geführten Gemeinden etwas Platz für Radwege.

NEWS

Kritik der Menschenrechtskommission: Wie bestraft man Diskriminierung? **S. 3**

REGARDS

Green Finance: Schall und Rauch **S. 4**
 Entreprises et droits humains : Le Luxembourg entre ambiguïté et opacité **p. 7**
 Extrême droite : Le grand enfumage du grand remplacement **p. 8**
 Libanon: Explosive Stimmung **S. 10**
 Kultregisseur: Welcome to Lynchville **S. 12**
 Im Kino: Tár **S. 14**
 Backcover : Miriam R. Krüger **p. 15**

AGENDA

Wat ass lass? **S. 16**
 Expo **S. 19**
 Kino **S. 20**

Coverfoto: CC-BY hillman54/flickr



Im Februar illustriert die Künstlerin Miriam R. Krüger die Rückseite der woxx. Auf Seite 15 spricht sie im Interview mit Florent Toniello über die Hintergründe ihrer Arbeit.