

AKTUELL

ÖPNV UND FAHRRAD

Ende der Hassliebe?

Richard Graf

Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln soll konfliktfrei werden.

Eigentlich wäre die kombinierte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad ideal, um die Mobilitätsbedürfnisse vieler nachhaltig zu lösen. Relativ „zügig“ von A nach B gelangen und gleichzeitig effizient das Problem der „Last Mile“ angehen, die nicht mit den Öffentlichen bewältigt werden kann - da müssten die Planer*innen doch geradezu frohlocken. Insbesondere im Berufsverkehr jedoch werden Fahrräder eher als lästige und platzraubende Hindernisse empfunden. Ein Umdenken, die nötigen Infrastrukturen für eine kombinierte Nutzung zu schaffen, kommt nur langsam voran.

Andernorts wird schon weiter gedacht. Im westkanadischen Vancouver etwa sind Linienbusse bereits seit langen Jahren mit speziellen Fahrradträgern ausgestattet, die vor der Fahrerkabine angebracht sind. Dort können die Biker*innen ihr Rad eigenhändig befestigen und den anstrengenden Teil der Strecke per Bus bewältigen.

In Luxemburg war schon vor der Einführung des Gratistransportes in Bussen und Bahnen die Mitnahme von Rädern kostenlos. Allerdings immer unter der Voraussetzung, dass es genug Platz gibt. So sind die entsprechenden Plattformen in den Bussen vorrangig für Rollstühle oder Kinderwagen reserviert.

Im Zugverkehr sind die Stellplätze für Räder zumindest klar erkennbar: Sie werden durch großflächige grüne Piktogramme markiert. Am Bahnsteig selbst gibt es hingegen leider keine Schilder oder Wagenstandsanzeiger, die kennzeichneten, wo man sich zur Verladung seines Drahtesels am besten platziert.

Darüber hinaus ist die Zahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze sehr unterschiedlich. Zwar sollen die alten Z2000 Züge mit ihren schmalen Eingangstüren und den lediglich bis zu vier Stellplätzen in den nächsten Jahren ersetzt werden. Doch noch sind sie im Einsatz und können Radler*innen den einen oder anderen Ausflug vermiesen. Wer täglich pendelt, weiß in der Regel, welches Material zu welcher Zeit zum Einsatz kommt - doch auch die durchgeplante Eisenbahn ist immer für Überraschungen gut.

EU-weit gilt seit Kurzem eine Regelung, die bei Neuanschaffungen von Zugmaterial mindestens acht Radstellplätze pro Zugeinheit vorschreibt. Diese Norm erfüllt die CFL bereits seit einigen

Jahren, boten die ersten Z2000 Nachfolger sogar bis zu 18 Stellplätze an. Für jene Züge, die ab 2023 zum Einsatz kommen, sind zwar „nur“ zwölf Plätze vorgesehen, bei Bedarf kann deren Anzahl aber verdoppelt werden. Das verrät die Antwort auf eine aktuelle parlamentarische Anfrage aus der auch hervorgeht, dass es hierfür tatsächlich einen Bedarf gibt - Tendenz steigend.

Mehr Stellplätze ab 2023

2018 wurden laut CFL 197.000 Radtransporte in Zügen gezählt, 2019 waren es bereits mehr als 263.000. Zwar werden die Linien im Tagesschnitt unterschiedlich stark genutzt - bei der Nordstrecke waren es 2019 sogar 176 Radmitnahmen pro Tag während die Strecke in Richtung Belgien pro Tag nur 30 Mitnahmen verzeichnete - doch die Steigerung um ein Drittel macht sich überall bemerkbar.

Bleibt abzuwarten, ob die besser ausgestatteten neuen Wagons sich in der Praxis bewähren werden. Allzu oft sind die den Rädern zugeordneten Plattformen und Sitzplätze mit prallen Einkaufstüten und Reisekoffern samt deren Begleitung belegt, weil das praktischer ist, als das Gepäck in die dafür vorgesehen Ablagen zu hieven, die überall sonst im Zug vorhanden sind. Monique Goldschmit, Präsidentin von Provelo sieht hier die Schaffner*innen in der Pflicht, die Mitreisenden auf den Zweck der Plattformen hinzuweisen. Insgesamt steht sie den Bemühungen der CFL, dem Fahrrad mehr Raum zu geben, positiv gegenüber. Kritik gibt es trotzdem: In den aktuellen Zügen mangelt es an Möglichkeiten, die Räder sicher zu befestigen; zudem wünscht sich Goldschmit die Spezialwaggons für den Radtransport zurück, wie sie früher für besondere Veranstaltungen eingesetzt werden konnten.

Eklatant sind die Mängel indes bei der internationalen Anbindung: Seit dem Einsatz der Duplex-TGVs ist es zum Beispiel nicht mehr möglich, mit dem eigenen Rad nach Paris zu gelangen, von wo aus eine Reihe attraktiver Zugverbindungen inklusive Fahrradmitnahme bestehen.

Ein beliebte Option waren früher auch die Nachtzüge etwa an die Côte d'Azur, die genügend Stauraum für Räder boten. Nachtzüge erleben derzeit europaweit ein Revival, für das die Luxemburger Planer*innen bislang aber offenbar wenig Begeisterung aufbringen können.

SHORT NEWS

Petition für Bienen und Biotope

(ja) Noch bis Ende des Monats ist Zeit, die Europäische Bürger*inneninitiative „Save Bees and Farmers“ zu unterschreiben. Die Petition wurde von einem breiten Bündnis aus NGOs, basisdemokratischen Bewegungen, Imkerei-Verbänden, landwirtschaftlichen Initiativen und Wissenschaftler*innen ins Leben gerufen. Sie fordern Maßnahmen, mit denen die Biodiversität in der europäischen Kulturlandschaft gefördert wird - ohne, dass dabei die Landwirt*innen vergessen werden. So soll es zu einem schrittweisen Ausstieg aus synthetischen Pestiziden kommen: Der Einsatz soll bis 2030 um 80 Prozent verringert werden, bis 2035 soll in der EU komplett auf die Mittel verzichtet werden. Landwirt*innen sollen überdies dazu angeregt werden, Biotopflächen wiederzubeleben. Außerdem sollen mehr Subventionen an nachhaltige Kleinbetriebe fließen, um deren ökologischeres Wirtschaften zu fördern. Bisher wurden rund 740.000 Unterschriften gesammelt - damit die Petition im Europaparlament gehört wird, sind eine Million davon nötig. In Luxemburg unterstützt die Naturschutzorganisation Natur & Umwelt die Petition, die unter savebeesandfarmers.eu unterzeichnet werden kann.

forum packt den Schulranzen aus

(is) - Kurz vor der Rentrée rückt das Monatsmagazin forum schon mal Schulbänke zurecht: Das Dossier der Septemberausgabe dreht sich um Bildungsziele. Die Themen Umweltbildung und Nachhaltigkeit ziehen sich als roter Faden durchs Heft. Olga Roster, Aktivistin bei Youth for Climate, schreibt unter dem Titel „Bildung von gestern für die Bürger*innen von morgen?“ unter anderem über die Notwendigkeit, die Klimakrise fächerübergreifend zu thematisieren. Francis Schartz, Vorsitzender der Initiative für Nachhaltige Entwicklung, denkt in seinem Text „Bildungsziele in Zeiten der Resilienz“ derweil über die notwendige Anpassungsfähigkeit der Menschen im Hinblick auf die Klimakrise nach. Der Gründer der ersten Naturschule und Initiator der ersten Technischule Luxemburgs, Pit Mischo, setzt die Kinder hingegen gleich vor die Tür: In „Bildung an der frischen Luft, oder: Kanner virun d'Dier“ plädiert Mischo für „lernen mit allen Sinnen“ und wünscht sich mehr außerschulische Lernorte wie Ateliers oder Forscherhäuser. Neben dem Dossier diskutieren die Autor*innen des forum aber auch über die Definition von Antisemitismus, Sport und Diversität sowie über Jobchancen für Menschen mit Behinderung.

COP26 : Vaccination ? Frustration !

(lm) - Greta Thunberg avait annoncé en avril un boycott de la conférence climatique en novembre à Glasgow, puis y a renoncé il y a deux semaines. En ligne de mire de la jeune militante suédoise : l'inégalité d'accès à la COP26 due à la pandémie. Or, durant l'été, le gouvernement britannique a assuré qu'il allait faciliter l'accès de délégué-e-s des pays du Sud global, notamment en leur fournissant des vaccins - ce qui a



fait revenir Thunberg. Mais tout n'est pas rose pour autant : selon un article sur le site climatechangenews.com, nombre de délégué-e-s souhaitant profiter de cette offre sont laissé-e-s dans l'incertitude. Ceci alors que le temps presse : afin de respecter les délais sanitaires pour une double vaccination avec AstraZeneca,

la première dose doit être administrée dans les semaines qui viennent. De surcroît, même vacciné-e-s, les délégué-e-s dont le pays d'origine est sur la liste rouge devront respecter une coûteuse quarantaine de cinq jours - ce qui est par exemple le cas d'un quart des petits États insulaires. Enfin, les vaccinations de mineur-e-s n'étant pas prévues dans certains États comme le Pakistan, des membres de Fridays for Future seront exclu-e-s de la COP26. Tout cela contribue à une attitude de défiance envers le Nord, comme l'indique un militant congolais cité par [climatechangenews](https://climatechangenews.com) : « [Nous avons] le sentiment que le gouvernement britannique est en train de nous dire : ne venez pas ! »