

2017/N°93

Mobilitéit

NET FIR DE VERKAF
PAS À VENDRE



Stämmm

VUN DER STROOSS

Editorial

„... schalte mer elo eriwwer an den ACL, fir ze kucken, wat haut de Moien op eise Stroosse lass ass.“ „Gudde Moien, haut heescht et Gedold hunn am Verkéier, 7km Stau op der Tréierer Autobunn Richtung Stad, e Camion en Panne op der A3 vun Diddeleng an d’Stad, et staut schonn zeréck bis op Thionville ...“

Dës Noriichte kennt Dir sécher, wann Dir moies am Auto sëtzt an a Richtung Schaff fuert. Fir deem ganze Stau ze entgoen, fuert der dann op déi nächste Gare, fir den Zuch ze huelen. Do ukomm, gitt der da gewuer, dass den Zuch wéinst engem technesche Problem un de Schinnen ausfällt. Schon erëm

Zur Zäit ass et net einfach, sech uechter d’Land ze deplacéieren. Déi ganz Redaktioun ass op den öffentliche Transport ugewisen, fir op d’Aarbecht ze kommen, a mir hunn eis missten ugewinnen, en Zuch oder Bus méi fréi ze huelen, fir nach mat Zäiten op der Schaff ze sinn. Ech fir mäin Deel hunn de Problem anescht geléist. Amplaz all Dag am Stau ze stoen, hunn ech op de Vélo zeréckgegraff. Ech brauch genau esou laang a kommen net gestresst op der Schaff un.

Dëst wor den Ustouss, fir eng Zeitung zum Thema Mobilitéit ze publizéieren. Fir dem Problem op de Fong ze goen, ass et eis gegléckt, gläich zwee Experten zur Thematik ze befroen. De François Bausch an der Funktioun vum Transportminister an de Roland Fox, Direkter vu Ponts et Chaussées hunn eis Ried an Äntwert gestanen.

Gären hätte mer lech de Projet vum Luxtram an dëser Editioun virgestallt. Mee obscho mer e puermol nogefrot hunn, krute mer leider keng Réckmeldung.

De Marco huet sech mat der Geschicht vun der Mobilitéit beschäftegt an hält lech mat zeréck bis an den Zäitalter vum Neolithikum. Des Weidere stellt hien lech an engem vu sengen Texter den ATD Quart Monde vir. D’Angel huet sech fir dës Zeitung mam öffentliche Transport a senger Heemechtsstad Diddeleng beschäftegt.

Ech mengersäits wënschen lech, léif Lieser, elo scho schéi Feierdeeg an e gudde Start an dat neit Joer

Michel Hoffmann



www.digicash.lu

- #1 Scan the DIGICASH QR Code
- #2 Indicate the amount of your donation
- #3 Confirm with your digital fingerprint or PIN

Make a donation using the DIGICASH App



Que celui ou celle qui sait lire, lise et partage ce journal
avec celui ou celle qui n'a pas pu apprendre à lire!
Lieber Leser, teilen und lesen Sie diese Zeitung mit den
Menschen, die das Lesen nicht lernen konnten!

Mobilitéit

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 2 | Editorial | 26 | Angels Kinokritik |
| 4 | D'Mobilitéit vum Neolithikum (Jungsteinzeit) bis haut | 27 | ATD Quart monde |
| 8 | Interview mam Här Minister François Bausch | 29 | The Storm |
| 13 | Dudelange | 31 | Nur eine Metastase |
| 15 | Taba | 33 | Mein Engel für immer |
| 18 | Méi wäit denke wéi nëmme vun haut op muer | 34 | Léift Sibylla |
| 22 | De nouvelles perspectives pour les cyclistes et les piétons | 35 | Electromobilité : Panacée ou voie de garage ? |
| 23 | Abgeschafft | 36 | Tram |
| 25 | La mobilité est plus qu'un gadget ! | 37 | Klick |



Rejoignez-nous sur facebook
Join us on facebook
Werde Mitglied auf facebook

D'Mobilitéit vum Neolithikum (Jungsteinzeit) bis haut

• Wéini ass d'Mobilitéit entstanden ?

• Mat wat huet d'Mobilitéit ugefaangen ?

• Wéi ass d'Mobilitéit entstanden ?

D'Mobilitéit geet zrëck bis ongeféier 5100 – 5350 Joer viru Christus. Wou leeën ech mech doranner fest?

Ech fänken emol mam Rad un, schliisslech huet d'Rad alles an d'Rulle bruecht. Dat eelste Rad, wat bis haut fonnt ginn ass, gëtt zwësche 5100 a 5300 Joer datéiert.

2003 ass ee Rad zu Ljubljana entdeckt ginn an ass domadder 100 Joer méi al, wéi d'Rad, wat an Éisträich oder a Süddäitschland fonnt ginn ass. D'Rad zu Ljubljana huet en Duerchmiesser vu 70 cm, an et ass 5 cm déck. Et ass deemools mat zwee verschidde Hëlzer gebaut ginn, an zwar war dat aus Eschen- an Eechenholz. Mee domadder geet et net duer, et ass och eng 1,20m laang Achs dobäi fonnt ginn. Dat beweist, dass déi Zäit d'Leit scho mobil waren. Et sollt net den eenzege Fond bleiwen, z.B. an Nordwesteuropa ass nach esou een Objet fonnt ginn, wat an engem exzellenten Zoustand ass. Hei ass an engem Mouer bei Gnarrenbuerg-Karlshöfen e Scheiwerad ausgegruewe ginn. Et gëtt op déi Zäit 4600 viru Christus datéiert.

Et ass schwéier, sech mat deenen éischten 3 Froen auseneesetzen, wéi ass d'Mobilitéit entstanden, wéini ass d'Mobilitéit entstanden, a mat wat huet

d'Mobilitéit ugefaangen. Meng Recherchen hunn erginn, dass d'Meenungen nach ëmmer ze verschidde si vun den Archeologen an de Spezialisten. Et gëtt schonn iwwer 20 Joer laang diskutéiert, wou d'Rad dann elo fir d'éischt erfonnt ginn ass. Déi eng sinn der Meenung, dass et a Mëtteleuropa ass, déi aner sinn der Meenung, dass et an Asien erfonnt ginn ass.

Da gëtt et nach Experten, déi der Meenung sinn, dass d'Rad onofhängeg a Mëtteleuropa an an Asien ongeféier ëm déiselwecht Zäit erfonnt ginn ass. Plus-minus zwëschen 100 an 300 Joer sollt do den Ënnerschied leien.

Op jidde Fall steet fest, dass net nëmmen eng Persoun d'Rad erfonnt huet.

Wourunner leeën sech d'Experte fest, dass et verschidde Mënsche waren, déi d'Rad erfonnt hunn? Ma éischtens emol, dass ee Rad a Mëtteleuropa ausgegruewe ginn ass, an dat anert an Asien fonnt ginn ass, an och an Osteuropa esou wéi aner Richtungen och. Ech kéint se elo alleguerten opzielen, mee déi Geschicht géif ze grouss ginn, an iergendwann géif ech d'Rad schloen. Dofir hunn ech mech entschloss, fir iwwer déi eelste Rieder ze schreiwen.

Dann, wat d'Rieder betrëfft, sinn och verschidde Hëlzer benotzt ginn, dat eent ass aus Eschen- an Eechenholz gebaut ginn, dat anert ass aus Ahornholz gemaach ginn.

Et sinn déi Zäit och scho verschidde Variante ginn,

wat d'Rieder an d'Achse betrëfft. Dat huet een um Lach an der Mëtt vum Rad feststelle kënnen. Dat eent hat e Lach an der Mëtt, dat ronn war, an et huet sech ëm déi eegen Achs gedréint, dat anert hat ee véiereckegt Lach an huet sech mat der Achs gedréint. Et hunn déi Zäit scho clever Leit gelieft. Stellt iech vir, déi hätten sech deemools getraff, fir Informatiounen auszetauschen, da wär e Pneu dobäi erauskomm mat Liichtmetallfelgen, an haut géife mir ons schonn duerch Gestrépp beamen.

Da bleift nach déi Fro opstoen, firwat déi Zäit d'Rad erfonnt ginn ass ?

Ier ech doriwwer schreiwen, sollt een sech e bësse mat den Dimensiounen vun der Zäit auseneesetzen, an ech wëll se emol andeelen.

- Altpaläolithikum -
- Mittelpaläolithikum - Mittlerer Abschnitt der Altsteinzeit.
- Jungpaläolithikum - Jüngerer Abschnitt der eurasischen Altsteinzeit.
- Spätpaläolithikum - Alsteinzeit des geschlagenem+geschliffenem Steines.
- Mesolithikum -
- Neolithikum - Jungsteinzeit Ackerbau – Viehzucht sesshafte Menschen.

Ons Zäit läit téschent dem Mesolitikum an dem Neolithikum. Déi Zäit vum Mesolithikum ass och erëm anzedeelen, hei schwätzen d'Archeologe vun der Zäit vum Fréi- a Mëttemesolithikum. Dat war 9500 bis 7000 Joer viru Christus. Dann ass et och nach den Endmesolithikum ginn, deen téschent 7000 a 5500 Joer viru Christus war. Elo sot dir iech, dass déi Zäit nach kee Rad existéiert huet, dat ass richtig esou wäit. Mee d'Rad selwer huet och eng Virgeschicht. Ier d'Rad erfondt ginn ass, hunn d'Leit Rollbalken oder eng Zort Schlitt benotzt, fir schwéier Saachen ze transportéieren. Rollbalke ware riicht Beemstämm, fir schwéier Laaschten ze beweegen. Op een dat elo zu der Mobilitéit matrechne kann, iwwerloossen ech jidderengem selwer. Fir mech huet dat alles un d'Rulle bruecht. Hei sinn d'Beem mat de Joerhonnerten och ëmmer méi déck ginn, bis een op d'Iddi komm ass, e puer Scheiwen erofzeschneiden an doraus Rieder ze bauen, déi dann uschléissend un de Schlitt gebaut gi sinn. An domadder kann ee soen, dass ech déi éischt dräi Froe beäntwert hunn a kann déi nächst dräi Froen ugoen, wat d'Mobilitéit betrëfft.

4) Wéi huet d'Mobilitéit sech an deene leschte Joerdausenden entwéckelt ?

5) Wat huet ons Mënsche bis elo d'Mobilitéit bruecht ?

6) Mat wat soll d'Mobilitéit ophalen, wou sinn do d'Grenze gesat, fir ons nach méi schnell vun A op B ze transportéieren ?

• Wéi huet d'Mobilitéit sech an deene leschte Joerdausenden entwéckelt ?

D'Geschicht vun der Mobilitéit geet wäit zeréck. Den Transport gëtt et scho méi laang wéi den Hausbau. D'Mënschen aus der prehistorescher Zäit hunn d'Saache mat den Hänn, um Kapp an um Réck transportéiert. Obwuel et schonn déi Zäit Urpäerd gi sinn, waren déi awer just do fir ze joen an ze frupsen, an dat ouni d'Lasagne ???.

Iergendwann sinn d'Leit dunn op d'Iddi komm, fir verschidden Déieren als Notzdéier oder Hausdéier ze benotzen. D'Rad war och schonn erfondt, du konnt et jo lassgoen. Hei sinn déi éischt Ween aus

Holz gebaut ginn a konnten esou vun de Päerd gezu ginn. Wat déi Zäit zimlech schwierig war, wëll alles aus massivem Holz war an en enormt Gewiicht hat.

Et sollt awer net méi esou laang daueren, bis dunn d'Zäit vum Metall komm ass. Fir d'éischt ass de Koffer fonnt ginn, kuerz duerno ass den Zënn dobäikomm. De Koffer an den Zënn waren ze mëll, fir dorausser Konstruktiounen fir de Won ze bauen. Also hu clever Leit einfach emol probéiert, déi zwee mateneen ze mëschen, an dorausser ass d'Bronze entstanden. Bei der Bronze war et esou, dass déi vill méi haart war, an et konnt een d'Ween bauen. Ech schwätzen elo vun der Zäit virun 2300-2200 viru Christus a Mëtteleuropa. Kuckt een elo an eng aner Richtung z.B. Palestina, Anatolien, Griicheland, do ass d'Bronze schonn 3000 Joer viru Christus entdeckt ginn. Et sollt awer net nëmme beim Won bleiwen. D'Bronze ass och geholl ginn, fir Schëffer ze bauen. Am Joer 1200 viru Christus ass och nach d'Eisen erfondt ginn, wat de Fortschrëtt nach méi séier virubruucht huet. D'Nomadeliewen esou ass et net méi ginn.

Domadder war eng Léisung fonnt ginn, fir d'Saachen ze transportéieren. Wat huet nach gefeelt? Nodeems d'Leit du sesshaft gi sinn, hu si schnell gemierkt, dass et op den Trampelpied net gutt ze fuere war, a si hunn ugefaangen, Stroossen ze bauen. Wat am Ufank nach einfach Weeër waren a beim schlechte Wieder net gutt ze fuere war, hu si sech trotzdeem nach laang missen esou ploen.

Déi éischt richtig Stroossen, déi gebaut gi sinn, dat war an der Réimerzäit. Ech schwätzen hei vun der Zäit 753 v.Christus. Dat war déi réimesch Kinnekszäit. Deen huet schonn deemools Stroosse baue gelooss, déi awer net fir jidderee waren. Entweder waren d' Stroosse fir de Kinnek oder fir seng Arméi an deelweis och scho fir den Handel. Den Handel huet sech awer schnell entwéckelt, esou dass ëmmer méi Stroosse gebraucht gi sinn an d'Mobilitéit och gewuess ass. Dat allerdéngs huet och dozou geféiert, dass den Zoll huet missen agefouert ginn. Éischtens wollt de Kinnek Geld verdéngen, an zweetens hunn d'Stroosse reegelméisseg mussen ënnerhale ginn.

D'Réimer waren der Zäit scho wäit viraus, wat de Stroossebau betrëfft. Mat der Zäit hu si schnell geléiert, hir Stroossen ze verbesseren. Wat am Ufank nëmme Pavésteng waren, ass an der Zäit vun e puer Joerhonnerten zu richtige Stroosse ginn. Hei hu Baumeeschteren eng Urform vum Zement erfondt (Opus caementitium). Fir d'éischt sinn e puer Schichte mat graffen a rengen Steng obeneegeluecht ginn, an dann ass eng Schicht Beton doriwwer geschott ginn. Op wat si nach opgepasst hu war, dass d'Strooss eng gewësse Schrëi hat, esou konnt d'Waasser oflafen. En Deel vun deenen Iddie gëtt haut nach benotzt. An esou huet sech d'Strooss am Laf vun de Joerhonnerten ëmmer méi entwéckelt bis hin zu den Autobunnen.

• Wéini ass den éischten Auto gebaut ginn ?

Den éischten Auto, dee gebaut ginn ass, gëtt dem CARL BENZ (KARL BENZ) zugeschriwwen, wat awer net esou richtig ass. Ech probéieren dat ze erklären, an da ka jiddereen sech selwer e Bild dovunner maachen.

Et si scho Leit virum Carl Benz ginn, déi eppes Ähnlech gebaut hunn. Do war z.B. de Fransous Nicolas Joseph Cugnot, dee 1769 en Opdrag vum Ministère vum Krich krut, eng Bestellung, fir e Gefier ze bauen, dat an der Lag war, schwéier Waffen ze transportéieren z.B. Kanounen. Hei huet de Mann sech Gedanke gemaach an eng Dampmaschinn gebaut. Un dem risegen Dräirad hunn deemools 4 Leit Plaz fonnt. Dat Geschoss hat ee risegen Dampkessel virum viischte Rad montéiert, dat mat Waasser opgefëllt ginn ass an erhëtzt ginn ass. Doduerch ass aus dem Waasser Damp entstanden, uschléissend ass den Dampf an e Kolbe geleet ginn an duerch ee Klappesystem regléiert ginn. Dat huet dat 4000 kg schwéiert Gefier a Bewegung bruecht. Et konnte bis 5 Tonne geluede ginn. Mat 2 Zylinder a 4-5 km an der Stonn ass dat Geschoss duerch d'Landschaft geflitzt. Elo kann ee jo soen, dass dat keen Auto war, dat ass esou wäit richtig, mee et war ee mobil domadder.

Den éischten Auto, deen du gebaut ginn ass,

dat war vum CARL-BENZ. 1886 du war den Auto fäerdeggestallt an och virgestallt ginn. Den Auto war e Bensinner an ass seng éischte Kilometere mat vill Kaméidi zu Mannheim gefuer.

D'Leit hu sech schonn aus dem Stëbs gemaach, wa si dat Ongetüm vum wäitem héieren hunn. Déi meeschte Leit haten Angscht virum Auto. Éischtens ware si de Kaméidi net gewinnt, an et huet aneschtens ausgesinn, wéi elo zwee Päerd virun der Kutsch ze hunn. Dat huet dozou geféiert, dass de Kaiser Wilhelm sech huet missen améschen, fir d'Vollek ze berouegen. Sāi Motto war, dass hien un d'Päerd gegleeft huet an dass den Auto nëmmen eng temporär Visioun ass. Allerdéngs huet de Kaiser mat där Prognos vollkomm falsch geleeën. En hätt besser gehat, sāi Think-Tank ze froen. Think-Tank ass eng Aart Denkfabrick oder Institut, dee schonn deemools de Kaiser beroden huet, wat d'Fuerschung, d'Entwécklung oder d'Wirtschaft betraff huet.

Dem Carl Benz sāin éischten Auto war e risegt Dräirad, dat mat engem Bensinsmotor ugedriwwen ginn ass. De Motor war e Véiertakt, deen em déi 250 Ëmdréiungen an der Minutt hat an 0,8 Ps staark war. Mat 18 km an der Stonn ass dat Geschoss duerch Mannheim gedüüst.

Den 29. Januar 1886 war et esou wäit, wou de Carl Friedrich Benz um Reichspatentamt ënnert der Nummer 37435 sāin éischten Auto als Patent umelle konnt.

• Wat huet d'Mobilitéit ons bis elo bruecht ?

Wann ech mir d'Fro stellen, da kucken ech, wéi Lëtzebuerg sech entwéckelt huet. Statistesch gesinn huet Lëtzebuerg haut déi héchsten Zuel vun Autoe pro Awwuner an Europa.

Wat huet d'Mobilitéit fir eng Bedeitung fir d'Mënschen? Haut bedeit d'Mobilitéit net nëmmen iwwerall Stau, virun allem an der Stad, mee och een immense Verkéier. D'Mobilitéit bedeit awer och, en Undeel ze hunn um gesellschaftleche Liewen. Bei bal alle Liewensentscheedunge spillt d'Mobilitéit

eng grouss Roll. Dozou gehéiert d'Aarbechtsplaz, d'Fräizäitgestaltung, d'Vakanz oder einfach nëmmen akafe goen.

Et stellt ee fest, dass Mobilitéit net méi ewechzedenden ass, a se nützt der Bequemlechkeet. Haut ass et och ee Muss, dass e Mënsch mobil ass, d'Zäiten hu sech geännert, et muss alles méi séier goen. D'Leit mussen mëttlerweil och méi laang Strecken hannert sech leeën, fir op d'Schaff ze kommen z.B. ons Grenzgänger. Do si Leit dorënner, déi e puer honnert Kilometer den Dag fueren, fir schaffen ze goen. Wat dann och dozou bäidréit, dass de Verkéier immens geklommen ass, wat da méi eng grouss Belaaschtung fir d'Mënsche ginn ass.

Ech fänken emol u mat den Nodeeler, déi d'Mobilitéit mat sech bréngt. Eng vun deene meeschte Krankheeten ass de chronesche Stress. Virun allem an Industrielänner ass e Phänomen opgetrueden, wat an deene leschte Joerzénge zu chroneschen a psychesche Krankheete gefouert huet. Wat sech dann och mat der Zäit zu engem Dauerstress entwéckele kann. z.B. all moies an all owes am Stau stoen an der Hoffnung, awer nach pénktlech op der Schaff ze sinn. Ech fueren all moies mam Bus op d'Schaff. Wann ech do gesinn, wéi d'Leit ënnertenee mat sech a mat aneren ëmginn op der Strooss, da fänkt den Dag scho gemitterlech un. Da mat dem immense Verkéier, deen sech entwéckelt huet, ginn d'Leit krank duerch de feine Stëbs, dee jiddereen anootme muss. Ech ginn z.B. vill mountainbikiefueren. Wann ech dann aus dem Bësch op d'Strooss fueren, dann dauert et net laang, an ech hunn e battere Geschmaach am Mond, an d'Loft sténkt. Wat bréngt dat gesondheetlech mat sech?

Et stierwen all Joers vill ze vill Leit un deene Schuedstoffer, an och wann net, reduzéiert dat d'Liewensdauer vun de Mënschen. An den Industriegéigende sinn d'Schuedstoffer méi héich wéi an de ländleche Gebitter, et sinn net nëmmen d'Autoen, mee si droen ee gudden Deel bäi. Vu wat fir enge Schuedstoffer schwätzen ech do?

Schwiefeldioxid, Stickoxid, Ammoniak, Benzol, Ozon.

• Wat ass Schwiefeldioxid, a wat bewierkt et bei de Mënschen ?

Schwiefeldioxid ass e Reizgas, dee blatzeg ass a liicht waasserléislech, an en hannerléisst e stiechende Geroch. De Schwiefeldioxid entsteet als Nieweprodukt bei de Verbrennungsprozesser. De Gas oxidéiert bei der Verbrennung z.B. bei der Kuel, dem Ueleg oder och bei engem Hausbrand, oder wann de Bësch brennt. Mee d'Haaptquell ass d'Industrie, awer och den Autosverkéier. Wéini verbreet de Gas sech? Virun allem wann et kal ass, well dann am Wanter méi gehézt gëtt. De Gas klëmmt bis an d'Atmosphär erop a fält als sauere Reen erëm erof, dee bei de Leit Irritatiounen kann erviruffen. Virun allem bei Leit, déi schonn allergesch sinn. Mee och fir aner Leit, déi näischt hunn, ass et op laang Dauer ongesond. De Gas kann och Entzündungen am Hals oder an de Bronchien erviruffen. Heiansdo huet een dat Gefill, dass ee keng Loft kritt. Dat ka vum Gas hierkommen.

• Wat sinn d'Stéckoxiden, a wat bewierke se bei de Leit ?

Stéckoxiden ass ee Sammelbegrëff vu verschiddene gasfërmege Verbindungen, déi aus den Atome Stéckstoff a Sauerstoff opgebaut sinn. Si sinn transparent an och géfteg a geféierlech. Si entsti bei der Verbrennung vum Bensin am Auto. Stéckoxid ass ee vun deenen 3 geféierlechste Partikelen iwwerhaapt, dozou gehéiert och nach Ozon an de rengen Stëbs, deen och vun den Autoen entsteet. Am meeschten awer gëtt virun de Stéckoxide gewarnt. Weltwäit stierwen em déi 107600 Mënschen dowéinst. An Europa sinn et 11400, déi all Joer stierwen, an zu Lëtzebuerg sinn et all Joers 370 Mënschen. Beim Stéckoxid ass et och esou, dass et sech direkt op de Mënsch auswierkt an net fir d'éischt op d'Ëmwelt, an dat gëtt a mengen Aen nach ënnerschtzt. Dat kënne mir dem Diesel verdanken, dee mécht ee gudden Job, wat krankmaache betrëfft. Virun allem déi kleng Leit an déi al Leit leiden enorm dorënner. Bei deene klengen Mënschen ass de gréisste Problem mat de Bronchitten oder den Asthmakrisen. Ech hoffen, dass ons Regierung esou séier wéi méiglech eppes ënnerhëlt dogéint.



• Wat bewierkt den OZON bei de Mënschen ?

Wat ass den Ozon? Ozon ass e Molekül, deen aus 3 Atome besteet. Et ass e bloelzege Gas mat der Summenformel O_3 . Eng Summenformel gëtt och Bruttoformel genannt, an si gëtt an der Chemie dozou benotzt, d'Unzuel vun den Atome bei enger chemescher Verbindung unzeweisen.

Den Ozon huet e stiechende Geruch, deen no Chlor richt. Ozon gëtt och Trisauerstoff oder aktive Sauerstoff genannt. Wann een iwwert den Ozon schwätzt, da geet een dovunner aus, dass den Ozon an der Äerdatmosfera oder Stratosphäre domadder gemengt ass. Deelweis stëmmt dat och esou, well de Gas schützt ons virun der Sonn, oder Gamma- oder Röntgen- oder ultraviolette Stralungen. Esou wierkt den Ozon als natierleche Filter, deen 20% - 40% vun de Stralungen zeréckhale kann. An ausserdeem ginn duerch d'Ozonschicht bis zu 30% vun den Infraroutstralungen erëm zeréck an de Weltall geschéckt.

Mee et gëtt och Ozon iwwert dem Buedem, dee gréisstendeels vun de Mënsche produzéiert gëtt. Hei schwätzen ech vun der Industrie a vun den Autoen. Dat erhéicht d'Konzentratioun nach méi, a wann et dann nach waarm ass, leide vill Mënschen dorënner, ob dat elo Problemer mat de Longen, Otemproblemer, Houscht oder Asthmakrise sinn.

Et ass och eng nei amerikanesch Studie erauskomm, wou erausfonnt ginn ass, dass bei héijen Ozonwäerter de Risiko klëmmt, wat d'Häerzinfarkter betrëfft. Dann och Entzündunge vun de Blutgefäässer, wat zou engem Blutgerinsel féiere kann. De Gas gräift och den autonomen Nervensystem un, deen zoustänneg ass, fir den Häerzschlag ze kontrolléieren.

Also wann een déi dräi zesammenhëlt, Schwefeldioxid, Stickoxid an den Ozon, dann ass dat fir vill Mënsche gesondheetlech ee grouse Risiko. An et stierwe vill ze vill Leit dorunner. Eleng zu Lëtzebuerg sinn 370 Mënschen an engem Joer gestuerwen duerch déi schlecht Loft. Dat ass fir e klengt Land wéi Lëtzebuerg vill ze vill; eng Persoun ass schonn ze vill. Mir hunn zu Lëtzebuerg ëm déi 401350 Autoen, dat si geschwë méi Autoe wéi Awunner. An et gëtt net manner!!! Am Joer 1894 huet d'Produktioun bei 67 Autoe geleeën, dat waren nach gesond Zäiten. Et huet sech awer schnell gesteigert, am Joer 1900 waren et scho 603 Autoen. 20 Joer méi spéit louch d'Produktioun bei 26000 Stéck, a 50 Joer méi spéit sinn 800000 Autoen op de Maart komm. Haut leie mir weltwäit ëm déi 900 Milliounen Autoen.

Marco

Interview mam Här Minister François Bausch

Wat wëllt Dir géint de Verkéierskollaps op eise Stroosse maachen?

Déi éischt Prioritéit ass, fir vun der Fixatioun, déi mir hunn, nämlech den Auto, ewechzekommen. De Feeler, deen déi leschte 40 Joer gemaach gouf ass, dass mer gemengt hunn, mir kréichen all eis Verkéiersproblemer mat deem enge Verkéiersmëttel geléist. Dat huet dozou gefouert, dass op eise Stroosse jiddereen alles mam Auto mécht. Wann ee just 500 Meter muss maachen, gétt den Auto geholl. Dofir ass déi wichtegst Viraussetzung, de Leit eng gutt Offer am öffentlechen Transport ze bidden. Dat heescht, den Zuchreseau ausbauen, de Vëlospistereseau ausbauen, d'Situatioun fir d'Foussgänger verbessern an awer och den Tram, dee jo gläich och fuere wäert. Sou dass mir herno eng Kombinatioun vun deene verschiddene Mëttel kënne maachen. Da kann ech mäin Dagesoflaf kucken an net einfach reflexaarteg an den Auto klammen an dann an den nächste Stau fueren, mee mol kucken, wéi eng Méiglechkeeten et ginn, an dann déi Saache matenee verbannen. Also méi en Ëmdenken an op all d'Verkéiersmëttel setzen, an natierlech muss de Staat dofir investéieren, an dat maache mir och, fir déi Infrastrukturen ze schafen.

Wéi gesitt Dir d'Mobilitéit vun der Zukunft?

Déi gétt multimodal. Dat heescht an 10 - 15 Joer kafe mir weder en Auto nach en Zuchticket nach e Busticket. Dann hu mir eng Kaart, déi eis eng gewësse Multimodalitéit garantéiert. Op der Kaart kann ech drop lueden, wat ech brauch, zum Beispill

en Auto lounen, en Ticket fir de Bus oder den Zuch, an ech kann dat aktivéieren, esou wéi ech et brauch. An iwwert den Handy bestellen ech mer en Auto, bis dohinner wäerten d'Autoen eleng fueren, da brauche mir net méi selwer ze fueren an dat wäert ganz séier kommen. Da besëtze mir och keen Auto méi, da spuere mir och nach Suen, well mer keen Auto musse kafen. An dat mécht den Auto dann och mol fir jiddereen accessibel. Da kann een iwwert eng App den Auto ruffen, dee kënnt ee sichen a féiert een dohinner, wou ee wëll, duerno fiert en een anere sichen, asw. Dat heescht, den Auto gétt wierklech en Deel vun der Mobilitéitsketten, an déi ass komplett matenee verknäppt. Dofir wäerten och an Zukunft ganz aner Geschäftsmodeller bei de Garagë komme mussen. D'Automobilhersteller sinn am Gaangen, iwwert Konzepter an déi Richtung nozedenken. Mir deelen eis am Fong all déi Saachen. Dat bréngt mat sech, dass mer all vun der Mobilitéit profitéieren, an dass mer méi rentabel funktionéieren, an et ass och méi bequem. Et wäert vläicht nach eng Minoritéit bleiwen, déi seet, ma ech wëll selwer fueren. Da setzen déi sech hannert d'Steier, mee dat ass awer d'Minoritéit. De Gros vun de Mënschen hätt gär e Fortbewegungsmëttel, si wëlle vun A no B kommen. Dat heescht, och wann ech mol en Auto brauch fir an d'Vekannenz ze fueren, dann hunn ech en Auto, dee mech dohinner féiert, mee deen hunn ech dann eben 3 Wochen. Mat deene Systemer ass dat alles méiglech. Dat wäert och ganz séier kommen. Ech hat selwer d'Chance, a Kalifornien an engem Auto

matzufuere, dee schonn ëmgerëscht war. Dat ass scho sensationell, do konnt een op engem Schierm kucken, wéi den Auto sech orientéiert. Dat eenzelt wat ass, de Chauffeur sëtzt nach hannendrun, an et ass och nach e Steier, mee de Chauffeur huet guer näischt gemaach, den Auto ass komplett eleng gefuere. Dee fiert esou präzis, mir sinn op enger Plaz laanscht e Camion gefuere, ech hu gemengt, dat do geet fir d'Spigel, mee duerch déi Sensoren ass deen op de Millimeter genau do laanscht gefuere. Mir géingen dat net fäerdegebréngen. Dat ass schonn impressionnant. Och wéi den Auto d'Foussgänger erkennt.

Wéi ass et dann do mam Führerschäin?

Also dee bleift bestoen. Ech denken, dass mer an 10 Joer autonom fuere, awer da sinn der jo nach vill, déi anescht fuere. Et wäert eng Phas vun 10 - 15 Joer ginn, dat hänkt dervun of, wéi séier dass d'Leit decidéieren ëmzeklappen. Ech denken, dass de Führerschäin ëmmer bestoe bleiwe wäert, well wann ech eng Kéier selwer decidéieren ze fuere, da muss ech meng Verkéiersregelung jo kennen. Mee et wäerten der awer ganz vill sinn, déi kee Führerschäin méi wäerte maachen, well se kee Sënn méi doranner gesinn. Haut ass bei de Jonke schonn d'Tendenz, de Führerschäin net méi sou séier ze maachen. Meng Generatioun, do war et esou, dass den Auto d'Fräiheet bedeit huet, an do hues de da mat 18 de Führerschäin gemaach. Haut kucken déi Jonk éischer duerno, dass se séier op eng Plaz kommen.



Wéi ass et dann do mat der Gesetzgebung?

Do gëtt et eng europäesch Directive, déi ass a Stufen agedeelt. Stuf 6, do fiert den Auto komplett eleng, an et ass och kee Steierrad méi do. Et ass awer esou, dass d'Stuf 6 nach net an der Directive virgesinn ass, do geet et nëmme bis 5. Dat heescht, automatescht Fuere ass schonn dran, awer nach mam Steierrad, esou dass de Chauffeur zu all Moment kann agräifen. Als Beispill den Tesla, déi Autoen hunn d'Stuf 5, do kann een op der Autobunn op automatesch schalten, da fiert deen. Et ginn och schonn europäesch Markenautoen, déi sinn hallef-automatesch. Déi fuere mam Tempomat an orientéieren sech an erkennen, wéi séier dee virun engem fiert an halen automatesch hire Bremswee an. Wann een da wëllt iwwerhuelen, dann

tippt ee just de Winker un, an den Auto iwwerhëlt da selwer. E kuckt mat Kameraen, ob ee kënnt a fiert da ganz präzis eraus, mee dat ass Semi-automatik. Déi ganz Wiener Konventioun muss iwwerduecht ginn, déi eenzeg, déi se net ënnerschriwwen hunn, sinn d'Amerikaner. Doduerch kënnen déi och haut schonn esou Tester maachen, wou kee méi hannert dem Steier sëtzt.

Wéi ass et da mat der Responsabilitéit? Wann elo awer en Accident geschitt, well de Chauffeur d'Situatioun aneschtters aschätzt wéi den Auto.

De Chauffeur muss säin Auto esouwäit am Grëff hunn, dass en normal fiert. Wa mer emol ganz ouni Steierrad fuere, da gëtt d'Diskussioun eng ganz aner, an dat ass dat, wat elo muss gekuckt ginn, well ee muss

d'Responsabilitéit hunn. Wa mer bis an engem System sinn, wou mir d'Autoen net méi besëtzen, mee eng Firma den Auto engem zur Verfügung stellt, dann ass dat déi Firma. Mee et ass haaptsächlech eng Fro vun der Programmation vum Computer. Dir kënnt jo e Computer programméieren mat egal wat. Dee mécht dat, wat dir him sot. Fir dem Computer d'Verkëiersreegele bäizebréngen, ass net schwéier, deen huet vill méi Verhalt wéi e Mënsch, an en hält sech och drun. De Mënsch hält sech meeschtens net drun, dat ass den Nodeel. Dir kritt awer Situatiounen, déi si méi komplizéiert. Huele mer als Beispill: Wann mer en Auto huelen, deen autonom fiert an op senger Pist steet lénks an Hond a riets e Mënsch, an en huet soss keng Auswäichméiglechkeet, da muss der de Computer esou programméieren, dass de Mënsch Prioritéit huet, dann hat den Hond Pech. Dat kritt der nach hin. Mee wann elo lénks a riets e Mënsch steet, da gëtt et natierlech scho méi komplizéiert. Do muss dann eng Léisung fonnt gi fir d'Sécherheet. De Computer muss esou programméiert ginn, dass en ni e Mënsch däerf iwwerrennen. Vlächent kënnt awer mol e Mënsch zu Schued, net well den Auto dofir kann, mee well de Mënsch einfach an d'Strooss gelaf ass, an da stellen sech déi nämmelecht Responsabilitéitsfroen.

An dat soll an 10 Joer iwwert Bühn goen?

Jo, well d'Technik haut schonn do ass. Dir musst wëssen, wirtschaftlech gesi si Google an all déi grouss ITC-Konzerner ganz staark dorun intresséiert. Google huet jo eng Autosmark opkaaft, an do kënnt elo en immensen Drock, esou dass d'Automobilindustrie elo am Gaangen ass ze erwächen, net dass si herno vun deene groussen Internetsfirmen opgefriess ginn. Autonom Fuere wäert en Impakt hunn op verschidde Beruffer, wéi Taxi- oder Buschauffer. Do stellen sech nach vill Froen, wéi mer an Zukunft Leit beschäftegen. Dat muss ganz gutt diskutéiert ginn, well soss gëtt dat sozial gesinn e grouse Problem.

Wann déi Techniken esou wäit sinn, fuere déi Autoen dann nach mat Bensin oder Diesel?

Egal wat elo lénks a riets gezielt gëtt, de Verbrennungsmotor verschwënnt a gëtt zum groussen Deel duerch Elektromotoren ersat. De Waasserstoff



ass dat Effizient de Moment. E klengen Auto kann zu 100% elektresch fueren, bei méi groussen Autoen oder Camionen, do gesäit dat aneschtens aus. Do wäerten nach gemëschte Systemer kommen, mee de Verbrennungsmotor dee verschwënnt, dat ass ganz kloer.

Dat ass e Modell fir, soen ech mol, Westeuropa, wéi gesäit et dann elo an Afrika aus?

Ech mengen, mir müssen als éischt deene Länner hëllef, fir dass déi net déiselwecht Feeler an der Mobilitéit- a Verkéiersentwécklung maache wéi mir se och gemaach hunn. An dat zweet ass, dass si d'Etapp vum Verbrennungsmotor iwwerspringen. Dat heescht, mir müssen elo oppassen, dass net an

Europa d'Autoe séier ersat ginn duerch Elektroautoen, an dass déi al dann nach zéng Joer an Afrika fueren. Dat ass d'Tendenz. Ech mengen, do ass déi international Kommunitéit gefuerdert. Do spillt jo och déi ganz Klimadiskussioun eng Roll. Wa mir wëllen de Klimawandel wierklech ophalen, da musse mir virun allem am Verkéier usetzen. De Verkéier mécht 40% vun den CO2-Emissiounen aus.

Wann een Europa kuckt, all Land huet eng aner Geschwindegkeetsbegrenzung, wéi soll dat dann do ausginn?

Dat ass awer kee Problem, well dat ass alles programmabel. Wann der haut de GPS kuckt, dee seet iech ganz genau, wéi vill der dierft op

wat fir enger Autobunn fueren. Ären Auto kann d'Verkéiserschëlde liesen, dat geet haut schonn. Iwwert säin Erkennungssystem erkennt den Auto genau, mat wéi vill een do dierf fueren.

Huet dann do nach ni een sech d'Fro gestallt, fir eng eenheetlech Begrenzung anzeféieren?

Dat ass natierlech net esou einfach. Obschonn de Gros haut scho begrenzt ass op 120 oder 130 km/h, et ass nach just Däitschland, wat theoretisch „freie Fahrt für freie Bürger“ huet. An trotzdeem sinn op bal 70% vun hirem Autobunnsreseau Vitesselimitatiounen. Dat mécht d'Fueren an Däitschland guer net flott, well dir wësst ni, ob der elo nach an engem Deel sidd, wou der fuere kënt, wéi der wëllt, oder schonn an enger Begrenzung,

Dir hutt vun enger Reform vum RGTR geschwat. Wéi soll déi ausginn?

Mir hunn am Fong en RGTRs-Reseau, dee ganz dicht ass, mee deen net onbedéngt op dat ausgeriicht ass, wat d'Leit brauchen. Et ass keng richtig Linn dran, en ass ze vill op d'Stad Lëtzebuerg bezunn. Zwëschen de Regiounen ginn et net genuch Verbindungen, de Bus ass net genuch op den Zuch ofgestëmmt, fir dass de Bus zum Zoubrénger vum Zuch gëtt, an all déi Saache solle geännert ginn. All dat soll an der Reform berücksichtegt ginn. Dofir sinn 9 Versammlungen am ganze Land geplangt, fir mat de Bierger ze diskutéieren. Et ginn och elo nach esou Aarbechtsgruppe fir déi Themen, déi bei deene Versammlungen erauskomm sinn ze diskutéieren. De Moment ass de Plang ze vill op de Beruffsverkéier fixéiert. De Fräizäitverkéier ass net genuch gekuckt ginn. All dat soll gekuckt ginn, an da soll 2019 e ganz neie Reseau kommen, deen och nei Méiglechkeete wäert bréngen, wéi de Bus op Ufro, wou eis Technik nach wäert Méiglechkeete bréngen.

Viru Joren ass scho vun engem Busleitsystem geschwat ginn. An der Stad funktionéiert e jo och, esou laang et Busse vun der Stad Lëtzebuerg sinn. Wéi ass dat méiglech, dass dat nach ëmmer net op dem ganze Busreseau am Land agefouert gouf?

Dat ass eng berechtigt Fro. Ech kann awer soen,

dass bis Enn vum Joer et iwwerall wäert lafen. Mir hunn elo 2/3 vum RGTR-Reseau installéiert, a bis Enn vum Joer si mer op 100%. Et ass awer richteg, dass ze laang gewaart ginn ass. 2006 hunn ech selwer als Schaffen an der Stad Lëtzebuerg de Busleitsystem agefouert, an ech hunn de Staat gefrot, ob et net méiglech wär, dass an der Stad e Pilotprojet géing gemaach ginn, an de Staat déi Erfarunge kéint notzen an et direkt op dat ganz Land ausdehnen. Deemools war awer kee Wëllen do, fir dat ze maachen, an et ass ze spéit ugefaange ginn.

CFL hunn enorm Problemer mat der Pénktlechkeet. Ass d'Ausland fir d'CFL haut méi wichteg wéi hir Clienten am eegene Land?

Nee. Mä fir dat ze verstoen, muss een d'Entwécklung vun der Eisebunn kucken. Mir hu bis 2007-2008, wéi d'Péitenger Streck verduebelt ginn ass, ni an d'Kapazität resp. an d'Netz investéiert. Am Contraire, mir haten an den 80er Joren eng Diskussioun, wou d'Nordstreck sollt zougemaach ginn. Nëmme well d'Gewerkschaften sech gewiert hunn, a mat Recht, ass déi Streck nach do. Stellt iech emol vir, d'Nordstreck géing et haut net méi ginn. Mir hunn do mol investéiert, mä dat war éischer e Réckstand, dee mer opgehall hunn. Mir hunn z.B. Techniken, déi vereelt waren, duerch neier ersat, mee d'Netz-Kapazität hu mir net ausgebaut. Mir hu vun 2009 - 2017 immens vill Zich bäigesat, esou dass mir op engem Punkt ukomm sinn, wou den CFLs-Reseau et net méi packt. Dat gesäit een och ganz gutt an den Zuelen. Mir haten zwëschen de Joren 1990 an 2010 eng Stagnatioun, do si keng Reesender bäikomm. Zwëschen 2010 an 2016 hu mer awer 60% méi Reesender bäikritt. Dat ass enorm, dat si Milliounen Leit d'Joer um Reseau, an dat duerch déi Zich, déi bäigesat goufen. Mee leider ass d'Kapazität vum Netz net ausgebaut ginn. E Beispill: D'Gare Lëtzebuerg ass komplett iwwerlaascht, dir kritt d'Zich net méi uerdentlech eran an eraus, wat da mat sech bréngt, dass, wa bis een Zuch Verspéidung huet, all déi aner hannendrun och Verspéidung hunn. An dann den Takt, dee mer aktuell fueren, z.B. op der Escher Streck fuere mer am Véierelstonnentakt, wann dann do een Zuch a Verspéidung geréit, huet dat Auswierkungen op

de ganze Reseau. Mir wäerte bis d'Joer 2023 3,8 Milliarden Euro an de Reseau investéieren; also vun 2013 bis 2022. Dat heescht, d'Beetebuerger Streck gëtt verduebelt, d'Gare Lëtzebuerg kritt e 5ten a 6te Quai mat 4 neie Gleiser, et kommen nei Garë bäi, wou der elo den 10. Dezember 2 ageweit ginn, wat Houwald a Pafendall ass, dat heescht, mir investéieren enorm vill Suen an de Reseau. D'Eisebunn huet eng Analyse vun engem Schwäizer Büro maache gelooss, fir de ganze Fuerplang iwverschaffen ze loossen, dofir kënnt e komplett neie Plang am Dezember, deen all deene Faktore Rechnung dréit, an dee soll och déi Verspéidungen eraushuelen. Vill besser wäert et scho goe vun 2018 resp. 2019 un, wann de 5ten a 6te Quai fäerdeg sinn. Op der Gare si jo déi ganz Halen ofgerappt ginn, an do kënnt e 5. a 6. Quai hin, mat neie Gleisanlagen, an dat erlaabt eis och, dass mer méi Zich kënnen duerchfuere loossen. Den Zukunftsreseau wäert net méi sinn, dass d'Gare Lëtzebuerg den Terminus vun den Zich ass. Da kann een Zuch vun Élwen op Esch fueren, ouni mussen ëmzeklammen, oder vu Péiteng op Ettelbréck, wat och e Virdeel ass fir d'Strecken, an natierlech och am Ballungsgebitt méi Méiglechkeeten huet. Z.B. déi Gare Pafendall, déi gëtt fir de Kierchbiereg, wou vill Aarbechtsplaze sinn, vun alle Säiten ugebonden. Mee mir hunn ze laang gewaart domadder. Dat hätt alles vill méi fréi musse gemaach ginn. Mir hunn ëmmer



gemengt, den Auto géif eis Problemer léisen. An ech stelle fest, dass vill ze vill spéit decidéiert ginn ass, dat ze maachen, mee mir schaffen elo mat 100% dorunner. Ech fannen dat gutt, wéi vill Chantiere mer de Moment hunn an déi och gutt weiderginn.

Huet d'CFL iwwerhaapt genuch Material, fir hir Aufgaben ze meescheren?

Am Moment jo. Mir hunn och vill nokaf. Eleng dëst Joer krute mir nach 11 nei Automotricë geliwwert, déi mir bestallt haten, an 2019 wäert d'CFL eng grouss Commande maache fir vill neit Material, dass si prett sinn, wann elo déi méi Kapazität kommen. Mir war et ebe wichteg, dass mer net, nodeems mer d'Infrastruktur ausgebaut hunn, ouni Material do stinn.

Op där enger Säit falen hei Zich aus, well kee Material do ass, gläichzäitig fiert awer eng CFLs-Ramm a Frankräich oder an Däitschland eriwwer. Da stellen ech mer natierlech d'Fro, wat ass mat de Leit hei am Land?

Wann hei Zich ausfalen, dann ass et ni wéinst dem Material. Dann ass et meeschtens, well d'Veerspéidungen sech esou kumuléiert hunn, dass op eemol eng Faart ewechgeholl gëtt, fir dass mer erëm an de Rhythmus kommen. Eis Pénktlechkeet, déi louch ënnert 90 %, dat ass fir eng Eisebunn net ze akzeptéieren. Dofir kommen all déi Ännerungen.

Wéi ass et dann herno mat de Verbindunge vu Bus an Zuch?

Also do hu mir och vill Neies wëlles. D'Eisebunn huet och elo de System agebaut, deen d'Busser jo och hunn. Da kënne mir d'Verbindunge besser plangen. Bis elo wouss de Chauffeur am Bus net, ob den Zuch schonn eran ass, oder ëmgedréint, an Zukunft sinn déi all matenee verknäppt, da weess deen een, wou deen aneren drun ass. De Schaffner am Zuch weess da ganz genau, de Bus, wou ech elo Korrespondenz hunn, huet 1 Minutt Verspéidung, da kann deen 1 Minutt waarden, an dofir wäerten d'Korrespondenze ganz staark ugepasst ginn. Dat ass och eng vun den Haaptiddie vun der Reform vun 2019. Mir wëlle jo méi op de Wee goen, dass de Bus Zoubrénger vum Zuch ass. Also d'Eisebunn huet dee System, den

Tram kritt e souwisou och, an déi sinn all matenee kompatibel. De Verkéiers-Verbond baut am ganze Land 5 esou Leitstellen, de Moment hu mer der 2, d'Stad Lëtzebuerg huet 1, déi mer deemools opgebaut hunn, an d'Stad Lëtzebuerg wäert dann och den Deel vun der Hauptstadt an de Randgemenge geréieren, da kommen der awer nach 4 bäi. Eng, dat ass den TICE, déi och scho besteet, dann nach jee eng am Norden, Westen an Osten. Do sëtzt dann een op enger Leitstell, deen iwwer Computeren de ganze Reseau virun sech huet, dee ka Messagë ginn, an dat souwuel an de Bus wéi op de Quai oder de Leit en Text schécken, deen ee kann op den Handy kréien. Do ginn déi ganz Verbindunge vill verbessert par rapport vun haut.

Mussen d'Busser dann op d'Zich waarden, oder ass dat fräiwëlleg?

Nee, dat muss ee plangen. Mir kënnen Busser an Zich definéieren, déi eng Korrespondenz hunn, dann ass och en Zäitraum virgesinn, wou de Bus resp. den Zuch muss waarden, mee dat kann jo awer och net onendlech sinn. Mee dat muss scho kloer openeen ofgestëmmt sinn. An dat ass dann och aprogramméiert, an déi 2 gesinn dann, ob d'Verbindung klappt oder net. Si wësse jo och da genau, wou deen aneren drun ass. Dat ass jo alles an Echtzäit. Dat gëtt eng wesentlech Verbesserung

Ech hunn nach eng Fro zum Norden. Do sinn Deeler, déi nach ëmmer 1 Gleis hunn, bleift dat esou bestoen, oder ass do och eppes virgesinn?

Et ass jo ëmmer 1 Stéck an der Diskussioun, dat ass uewen tëschent Klierf a Kautebaach. Am Moment bleift dat 1 Gleis, mir hunn awer d'Optioun, dass mir zu all Moment kënnen 2 Gleiser maachen. Mir hunn do elo keen Enkpass am Norden. De Problem läit net do, well d'Zich komme gutt laanschteneen, dat ass kee Problem. Mir hunn éischter de Problem hei an der Stad an der Gare, wou déi Enkpäss sinn. Et muss een awer och oppassen, et gouf laang näischt investéiert an elo investéiere mir enorm vill, a mir müssen déi Chantieren och geréiert kréien. Mir kënnen net den Eisebunnsreseau komplett an de Chantier leeën, well da geet iwwerhaupt näischt méi. Mir gi

schon etappeweis vir. Wann dat alles fäerdeg ass, kann een eng Kéier kucken, ob uewen eppes muss gemaach ginn, mee do ass den Drock de Moment net esou grouss.

Dir hutt och elo vum Duerchgangsverkéier an der Gare Lëtzebuerg geschwat, mee dat war jo awer scho virun e puer Joer, wisou ass dat dann deemools erëm ofgeschafft ginn, wann et elo erëm soll agefouert ginn?

Dat war déi Zäit probéiert ginn, mee do war nach eng ganz aner Situatioun wéi haut. Do war och de Reseau komplett aneschtens opgebaut. Haut mat deenen neie Garen, déi och nach geschaf ginn, mécht dat einfach Sënn. Houwald z.B. gëtt eng ganz wichteg Gare. Niewent dem Kierchbierg ass den Houwald resp. de Südweste vun der Stad deen Eck, wou déi meeschten Aarbechtsplazen entstinn. Um Ban de Gaasperech stinn déi meeschte Kranen am Land, an dat ass onwahrscheinlech, wat do gebaut gëtt. Beetebuerg huet och eng aner Roll, well am ganzen Eck Beetebuerg-Diddeleng sinn immens vill Aktivitéiten. Do sinn 8 grouss national Aktivitéitszonen, déi nach weider wäerte wuesse mat Multimodal, de Logistik Center asw. Mir hunn eng aner Viraussetzung wéi deemools, an de Reseau gëtt och elo ganz aneschtens opgebaut wéi déi Zäit.

Vun 2019 u wëll Däitschland eng Maut fir hir Stroossen aféieren. Denkt dir net och iwwert esou e System no?

Ech denke vill driwwer no, mee mir hunn et awer och méi schwéier wéi e Land wéi Däitschland, mir hunn e ganz klengen Autobunnsreseau an do e Mautsystem anzeféieren, dat muss ee ganz gutt ofweien. Et ass net emol d'Technik, mee et ass éischter de Problem, dass mer dann de Risiko lafen, dass de Verkéier vun der Autobunn op d'Landstroossen iwwergeet. Ech sinn awer och der Meenung, dass een och eng Kéier hei zu Lëtzebuerg muss driwwer nodenken, fir dat haaptsächlech am internationale Verkéier ze maachen. Ech hëllef awer léiwer un enger europäescher Léisung schaffen, an d'Kommissioun huet sech endlech der Saach ugeholl. Ech kämpfe scho säit 4 Joer am europäesche Ministerrot fir

d'Kommissioun dozouzebréngen, a si huet elo endlech en Text virgeluecht mat enger Rei Richtlinnen, déi och an der Rei sinn, mee mir müssen eng europäesch Léisung fannen. A wa mir esou eng fonnt hunn, da mengen ech, sollte mir eis un déi uschléissen.

Amsterdam plangt, fir bis 2020, mengen ech, d'Autoen aus der Stad erauszekréien. Wär dat net och eng Léisung fir Lëtzebuerg?

Ech mengen, dass eng Stad awer nach ëmmer accessibel muss bleiwen, mä trotzdem denken ech, dass den Trend dohinner geet. An d'Leit wëllen och ëmmer manner, dass d'Autoen an d'Stad kommen. An der Zäit war et och fir de Commerce ëmmer d'Diskussioun par rapport zu der grénger Wiss, den Atout waren d'Parkplazen. An der Stad selwer huet ee keen zouent Gebai, mee d'Leit kënnen gemittlech spadséiere goen oder sech op eng Terrass setzen, wou der vill méi eng grouss Offer hutt, dat flanéieren an der Stad, dat ass de Virdeel vun enger Stad. Et geet kee gären an eng Stad, wou alles voller Autoen ass, an do ass laang den Denkfeeler gemaach ginn. Dat Ëmdenken ass elo do, an den Tram wäert eis och do vill hëllef. Den Tram mécht d'Stad vill méi attraktiv a wäert d'Liewen an der Stad ganz vill veränneren. Dat ass an all Stad esou geschitt. Mam Tram gi jo och d'Plazen nei geplangt, d'Paräisser Plaz, do ass de Projet elo sou wäit fäerdeg. Déi kritt vun der Fläch hier bal dat 3facht vun deem, wat se haut huet, nëmmen, well dat aneschtens organiséiert gëtt.

Skippy

Dudelange

La ville de Dudelange a fait des améliorations importantes concernant la mobilité les 20 dernières années. En voici un aperçu :

LE BUS :

En 1998 le City Bus est né à Dudelange. 3 Bus exploités par la firme de bus TICE. Le City Bus permet aux gens de se déplacer plus facilement d'un bout à l'autre de la ville. Tous les quartiers sont desservis, partagés sur 3 lignes de bus, les lignes 8, 9 et 10. Pendant un certain temps la ligne dix a été supprimée, certains trajets répartis sur les lignes 8 et 9 et une extension de la ligne 4 a été créée. Quelques temps plus tard, la ligne 10 est réinsérée.

La Ligne 4 et ligne 5 sont des autobus régionaux de la firme de bus TICE. La ligne 4 fait l'aller retour Dudelange- Belval, en passant par Kayl, Schifflange, Esch -Alzette. La ligne 5 fait l'aller retour Dudelange-Esch Alzette en passant par Kayl, Tétange et Rumelange.

Vous trouverez les horaires et les trajets de ces 5 lignes de bus sur le site de la commune de Dudelange.

LE TRAIN :

Il y a aujourd'hui 2 gares, non exploitées, la gare ville et la gare usine mais avec abris ouverts aux passagers et des machines pour acheter son billet. La gare usine a un ascenseur qui a été fermé en 2016. Depuis 1999, il y a aussi 2 arrêts, les arrêts centre et Burange.

Les deux arrêts ont un abri et une machine pour prendre un billet. Les deux arrêts en plus facilitent l'accès aux voyageurs dans leur périmètre de la ville.

PLUS DE BUS :

Depuis le 15.09.2017, il y a une nouvelle ligne circulaire, RGTR, la ligne 305 qui dessert les arrêts : Bettembourg, Krakelshaff, Riedgen, Scheleck, Bettembourg via Dudelange. Le laboratoire national, le Cactus ainsi que le Globus sont desservis. Ce qui facilite l'accès à ces endroits aux gens n'ayant pas de voiture.

LE NIGHTLIFE BUS :

Le Nightlife Bus, fait gratuitement l'aller- retour Luxembourg Dudelange tous les vendredi soirs.

Le nightlife Bus fait aussi l'aller-retour, Luxembourg Dudelange la veille de la fête nationale et le veille du nouvel an.

NIGHTRIDER :

Le Nightrider est un bus proposé par la ville de Dudelange qui travaille depuis des années avec Pro Sud. Le Nightrider fonctionne les vendredi et samedi en soirée, entre 18h00 et 5h00. Les courses ne peuvent dépasser 40 km à l'aller, donc 80 km aller retour. La night card pour les habitants de Dudelange est disponible à l'administration communale.

ADAPTO :

Le ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) offre un service de transport spécifique aux personnes handicapées qui ne peuvent pas se déplacer par les transports publics, et indépendamment en voiture. Ces transports, appelés Adapto, complètent les transports publics en offrant un service de transport avec des véhicules spécifiquement équipés. Un formulaire de demande avec certificat médical doit être envoyé au MDDI afin d'obtenir une carte d'accès. Le service est destiné aux déplacements occasionnels, une limite d'utilisation est fixée à maximum 15 utilisations par mois. Les transports sont effectués sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, 7/7 entre 7h00 et 22h00. Les vendredis et samedis, ils fonctionnent jusqu'à minuit. Le 24 décembre, les transports s'arrêtent à 20h00. Un trajet simple coûte 5€/personne, l'aller-retour (même jour) 8€/personne.

Pour les horaires et autres infos concernant les bus et les trains à Dudelange, consultez la page <http://www.dudelange.lu/fr/résidents/mobilité>.

LE VÉLO :

Vél'ok est un projet régional de mise à la disposition de vélos gratuits. Il faut aller à la commune et déposer une caution de 150 Euros, qui sera retenue, si le vélo n'est pas rendu.

Vous trouverez plus d'infos sur le Vél'ok sur la même page que pour les bus et trains. (voir plus haut)

M-BOX :

La M-Box facilite aux gens qui viennent à la gare ville en vélo, le dépôt en toute sécurité de leur vélos. (!!!La M-Box abrite en toute sécurité les vélos des gens qui viennent à la gare à vélo)

LE FUTUR :

Un projet de bus à la demande est en cours.

La ville de Dudelange propose un large réseau mobile pour les gens qui n'ont pas de voiture. Dans le cadre de mon travail et aussi en privé, j'ai eu le plaisir



de l'utiliser. Il est excellent. Je suis une fière citoyenne de Dudelange depuis de longues années déjà et j'ai vu les changements qui ont été faits. Et je me réjouis que la commune travaille pertinemment à améliorer la mobilité à Dudelange.

Mon amie Sandra Duschène, de Dudelange, qui m'a permis de la citer, m'a parlé de la mobilité des personnes handicapées à Dudelange et certains autres endroits.

Elle trouve que beaucoup de choses ont déjà été faites. Il y a maintenant des rampes pour les chaises roulantes dans les bus et, depuis quelques années, le bus Adapto existe. Elle dit aussi qu'à Dudelange beaucoup de magasins ne sont pas accessibles en chaise roulante, ce qui est dommage, que les restaurants ont tous des escaliers, que ce soit à l'entrée ou pour accéder aux toilettes et qu'en hiver les toilettes communales ferment déjà à 19h00. Cela devrait être changé. Elle ne voyage pas en train.

Elle dit que les trottoirs et les passages pour piétons à Dudelange sont accessibles et que les transformations au centre de Dudelange vont faciliter l'accès à celui-ci. Chez elle, elle arrive à monter sur le trottoir.

Elle est très satisfaite du bus spécialement adapté aux personnes handicapées Adapto. Il y a moyen sur demande préalable de rallonger la course après 22h00. Le Tarif est correct. Elle prends ce bus souvent pour se déplacer. Depuis l'existence du bus Adapto, elle n'est plus obligée de prendre un taxi ambulance.

Elle dit que toutes les institutions importantes devraient être munies d'un grand ascenseur pour les chaises roulantes. Beaucoup de docteurs et de coiffeurs ne sont pas accessibles en chaise roulante, par exemple.

Elle ne va pas beaucoup au cinéma, mais elle dit que le CNA à Dudelange et le Kinépolis sont accessibles. Elle va beaucoup à des concerts à la Rockhal à Esch-Belval et celle-ci est bien accessible aussi.

Elle utilise aussi le Night Rider, dont le tarif de 60 Euros par année n'est pas trop cher.

Merci Sandra, pour cette très intéressante conversation.

Angel

TABA



TABA ist ein tagesstrukturierendes Beschäftigungsangebot für ältere Menschen aus der Drogenszene oder solche die jünger sind, aber einen Entzug planen, aus der Szene raus wollen und eine Beschäftigung brauchen. Überwiegend Leute, die irgendwo einsam in ihrem Zimmer sitzen, nicht mehr in der Szene

sein wollen, nach einem neuen Sinn in ihrem Leben suchen. Diese Menschen können bei TABA einer geregelten Beschäftigung nachgehen.

VON WEM KAM DIE IDEE?

Von den Klienten selbst und teilweise von Sylvie und von mir. Wir waren auf einer Fachtagung in Deutschland und kamen auf das Thema „ Beschäftigung älterer Drogenkonsumenten“. Drogenkonsumenten werden immer älter und es gibt keine entsprechenden Strukturen.

DAS ANGEBOT?

Für die Öffentlichkeit und vor allem für Familien mit geringem Einkommen, bieten wir von uns restaurierte Spielsachen an. Das Hauptangebot ist die Beschäftigung unserer freiwilligen Mitarbeiter. Daneben bieten wir aber auch eine pädagogische Betreuung an. Des Weiteren besteht die Möglichkeit bei uns regelmäßig und gemeinsam zu essen, was ganz wichtig ist, weil viele Leute, die in ihrem Zimmerchen sitzen, nicht die Möglichkeit haben sich selbst was zu kochen. Ein weiterer wichtiger Aspekt in unserem Angebot, ist die Gesundheit. Wir schauen auf den allgemeinen gesundheitlichen Zustand unserer Klienten und intervenieren wenn nötig.

REGELMÄSSIGE GESPRÄCHSSITZUNGEN?

Nein, wir haben eine Vertrauensbasis, da wir die Leute schon lange kennen, kommen sie von sich aus auf uns zu. Die Gespräche handeln über Drogenkonsum, Rückfälle und Depressionen, da viele von ihnen alleine sind, sich einsam fühlen, was dann mit Depressionen und Angstgefühlen verbunden ist. Die Gruppendynamik ist auch ein wesentlicher therapeutischer Bestandteil.

ARBEITSVERTRAG?

Ganz niedrigschwellig : Die Leute die hier arbeiten, können kommen und gehen wann sie wollen. Einige kommen schon um 8 Uhr andere erst um 10 Uhr. Die Basis ist, dass die Personen wegen sich selbst kommen, deshalb haben wir keine Kontrakte. Wenn wir mit Kontrakten arbeiten, sind wir wieder in einer Kontrollfunktion und dann kommt vielleicht ein Tag, wo sie sich nicht trauen uns anzurufen und dann den Kontakt abbrechen.

DEMENTSPRECHEND BEKOMMEN SIE KEINE ENTLOHNUNG?

Die Leute erhalten kein Geld. Der Lohn für ihre Arbeit ist das, was sie selber aus ihrer Beschäftigung herausziehen. In der Gemeinschaft essen, zusammen lachen, zusammen weinen. Es ist ein bisschen wie eine kleine Familie. Und ich



denke wenn sie das verstehen, dann bringt es ihnen auch Etwas.

WELCHE VORAUSSETZUNGEN BRAUCHEN SIE UM HIER ZU ARBEITEN? WIE IST ES MIT DEM DROGENKONSUM?

Keinerlei Konsum in unseren Räumlichkeiten und sich nicht vor der Arbeit zu gedröhnt haben ist Grundvoraussetzung die Werkstätten zu besuchen.

Unser Altersdurchschnitt ist 45+. Hin und wieder haben wir aber auch Personen die jünger sind.

EINE SUCHT MUSS ABER BESTANDEN HABEN?

Ja, denn wir wollen nicht, dass Leute, die hier wegen einer Depression sind, noch in eine Sucht rutschen. Der Schwerpunkt liegt im Konsum, die Leute tauschen sich ja untereinander aus und da wird es dann schwierig wenn man Leute hat die gar nix damit zu tun haben. Ich denke mal, da gibt es andere Institutionen.

ZUKUNFTSPLÄNE?


Geplant ist auf jeden Fall, die tägliche Öffnung. Dies würde uns erlauben weitere Personen zu beschäftigen die von der Szene weg wollen.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT


Unsere Öffentlichkeitsarbeit ist vor allem in Zusammenarbeit mit anderen Institutionen entstanden; so unter anderem die „Cent-Butteks“ Beggen und Bettembourg, die „épicerie sociale“, die „offices sociaux“ von verschiedenen Gemeinden, Stëmm vun der Strooss, . Unsere Flyer werden dort überall verteilt. Letztens gibt es dann auch noch die Mund zu Mund Propaganda. Seit vier Jahren organisieren wir zusammen mit JDH Parentalité, Stëmm vun der Strooss, Spillmobil von Caritas und der Fondation Thierry van Verwecke ein Nikolausfest in Esch-sur-Alzette. Seit zwei Jahren nehmen wir an den Walfer Bicherdeeg mit einem Infostand teil. Dieses Jahr haben wir auch auf dem grossen Scoutscamp (Go Urban) mit einem Atelier für Kinder teilgenommen. Wir haben dieses Projekt gerne klein angefangen weil wir nicht überrannt werden wollten. Wir wollten nicht dass jedermann her kommt um billig an Spielsachen zu kommen. Wir wollen vor allem, dass dieses Projekt sozial bleibt. Die Spielsachen sollen schon für Familien sein die sie auch wirklich brauchen. Finanzierung Der CNDS (Comité National de Défense Sociale) übernimmt momentan den Löwenanteil der Finanzierung. Die Personalkosten werden vom Gesundheitsministerium getragen. Ansonsten sind wir auf Spenden angewiesen. Eine grosse Unterstützung für unser Projekt war die Spende welche der CNDS 2016 über die Oeuvre Nationale de Secours Grande-Duchesse Charlotte Luxembourg erhielt.

WAS GEFÄLLT EUCH AN TABA UND WAS NICHT?

Ändern würden wir nix wollen. Was uns gut gefällt ist, wie sich das Projekt über die Jahre hinweg entwickelt hat. Taba wird immer populärer. Was wir gerne



Mir sammelen an
verdeelen Spillsaachen
(ausser Petzien an Kleeder)
fir en gudden Zweck.



Eis TABA-Buttek ass op:
Dënschden,
Donneschden an Freiden
vun 10 bis 15 Auer.



34 r. Josy Welter
7256 Walferdange
Tel.: 691 770 914
taba@cnds.lu

Méi Infoen ënner
www.cnds.lu



staba

Spillsaachen fir jiddereen!

Gutt fir d'Kanner!

Gutt fir d'Ëmwelt!

Gutt fir de Mënsch!

machen
würden, ist das
Angebot noch erweitern um eben
noch mehr Menschen zu beschäftigen. Des Weiteren
würden wir unseren Leuten manchmal gerne was Besonderes anbieten
können wie zum Beispiel einen Ausflug. Was mir besonders gefällt, ist die
Tatsache, dass die Familien die Spielsachen bringen, oft aus gut bürgerlichen
Verhältnissen stammen und dass diese die Möglichkeit haben, unsere Leute
aus einer anderen Sicht zu sehen. Eben nicht den Junkie mit der Nadel im
Arm. Taba trägt viel dazu bei, dass dieses Bild anders wahrgenommen wird.
Für die Zukunft des Projektes ist die tägliche Öffnung. 5 Tage in der Woche
sowohl für unsere Beschäftigten als auch für die Familien ist oberste Priorität.
Ein kleines Zukunftsprojekt für nächstes Jahr wäre die Finanzierung eines
Fahrzeuges. Wir suchen einen Kleintransporter, um Spielsachen abzuholen,
aber auch um mit den Leuten irgendwo hinzufahren, um Einkäufe zu erledigen,
um flexibler zu sein. Und der sollte dann natürlich auch mit dem Logo TABA
zu Werbezweck dienen.

Flanter

Méi wäit denke wéi nëmmen vun haut op muer.

Interview mam Roland Fox, Direkter vun der Lëtzebuerger Stroossebauverwaltung

Op ons Ufro fir dësen Interview krute mir zimlech séier eng Zouso, an esou si mir am spéiden Nomëtteg vum 14. September ganz gespaant op de Boulevard de la Foire op onse Rendez-vous gefuer, un deem och de Pressesprecher vun de Ponts et Chaussées deelgeholl huet.

Eng zwanzeg Froen hate mir um Ziedel, dat virop zur Persoun vum Roland Fox a senger Aschätzung vu senger Tätigkeet nom Oflaf vu sengen éischten

honnert Deeg als Direkter, mee awer och iwwer Zukunft a Struktur vun där Verwaltung, där hien elo virsteet, a selbstverständlech och zur Aktualitéit an de Kriticken, deenen d'Ponts et Chaussées ausgesetzt sinn.

Schonns unhand vun onser éischter Fro gouf däitlech, datt onsen Interviewpartner ganz offen an doriwwer eraus och ganz ausféierlech geäntwert huet, an datt dëst Gespréich kéint daueren, mä, nichts desto trotz, interessant a kuerzweilich sollt ausfalen.

D'Héiflechkeet gebitt an esou engem Fall, dat ee säi Gaaschtgeber freet, wéi vill Zäit hien sech insgesamt kann huelen, zemoos, wa vill Froen engem ënnert den Neel brennen.

Schlussendlech huet onst Gespréich mam Här Fox zwou Stonne gedauert, während deenen den Direkter vun der Stroossebauverwaltung ëmmer nees bewisen huet, datt hie bis an dee klengsten Detail zu all Sujet informéiert ass, dat mat zum Deel bestiechender Präzisioun fir, nitt zulescht, enger richteger Leidenschaft, seng Verwaltung an hir Projete kompetent a mat vill Courtoisie duerstellen.

Souguer op eng spontan Zousazfro vu menger Redaktiounskolleegin no engem Chantier op der

A13, Tunnel Aessen, Sortie Éilereng, wouss den Här Fox direkt ze äntweren, datt do eng Aarbecht, déi engem bessere Brandschutz géif déngen, Ulass vun deem Chantier wär.

Mee alles vun Ufank un. Onst Uleies war, nitt déiselwecht Froen ze stelle wéi déi, déi ons Dagespress beschäftegen a virun allem, kee Prejugé ze hu vis-à-vis vun enger Verwaltung, déi quasi dagdeeglech am Kräizfeier vun der Kritik steet. Ween näischt mécht, dee bekanntlech och näischt brécht.

Gemäss rezenter Auskunft vum Här Ralph Di Marco, dee genau wéi 4 Membere vun onser Redaktioun um Gespréich deelgeholl huet, schaffen aktuell ëmmerhin 1.148 Leit bei der Stroossebauverwaltung, dovun 628 Employéen an Aarbechter. 74 Frae schaffe fir dës Administratioun.

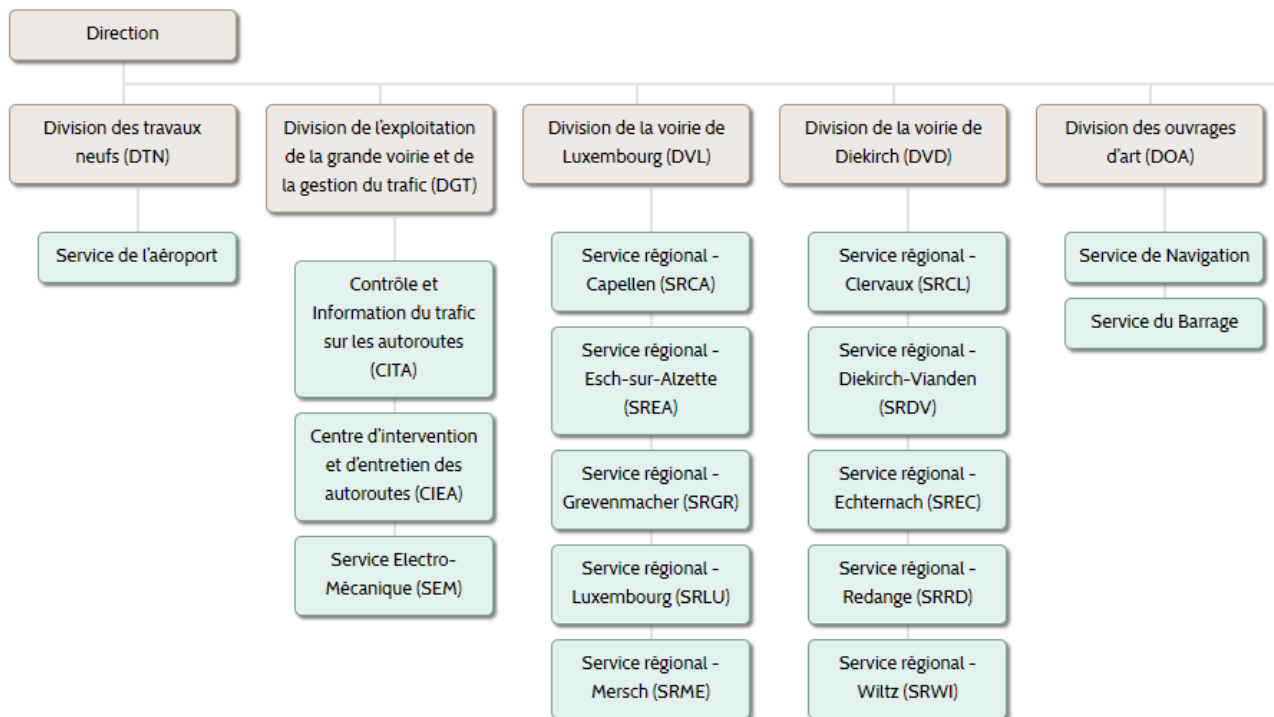
Wann een sech wëll e gudden Iwwerbléck verschafen iwwer déi ganz breetgefächert Aktivitéiten, déi dës Verwaltung och ausmaachen, inklusiv eng ganz Rei vun Servicer, déi vläicht ni am Fokus vun der Ëffentlechkeet stinn, mee dagdeeglech eng wichteg Aarbecht leeschten, dann ass den Onglet Organigramme op der Internetsäit vun de Ponts et Chaussées eng richteg Minn vun Informatiounen.



ORGANIGRAMME



Vous pouvez accéder aux différents services et divisions par l'organigramme ci-dessous.



Roland Fox:

Momentan si mir ganz effizient opgestallt, mee an Domainer wéi der Maintenance vun Tunnellen, mee och beim CITA, betreffend d'Iwwerwachung vum Trafic op den Autobunnen a speziell och den Tunnellen, do schaffe mir 7 Deeg d'Woch. Soss war vläicht an der Nuecht manner lass, mee d'Ufuerderunge vum Verkéier maachen, datt och ëmmer méi Chantieren an der Nuecht sinn. A bei engem méi grouse Bedarf u Präsenz gétt och méi Personal gebraucht. Och nei Kompetenze wéi d'Charge vun de roude Luuchten am Beruffstrafic géng éischer zukünfteg an d'Kompetenz vun der Stroossebauverwaltung

geholl ginn, an och do ass Knowhow erfuerdert an Entretien-Maintenance.

Et mussen déi Domainer, déi mir classesch ofdecken, mat genuch Leit besat sinn, mee och déi nei Domainer mussen mir bestécken. Meng Wonschvirstellung wär dowéinst, datt mir personalméisseg kënne wuessen.

Den Tram ass eng Strassenbahn, an ouni Stroosse keen Tram. Aktuell ass d'Stroossebauverwaltung mat agebonnen, fir datt do och déi néideg Stroosseninfrastrukturen op der Gare, zu Bouneweg, um Ban de Gasperich bis op den Houwald an d'Rue

des Scillas kënnen entstoën. E Gesetzprojet vun där neier N3 gouf schonns op de Wee bruecht, an en zweeten ass an der Maach, datt weider Stroosseninfrastrukturen, notamment Richtung Cloche d'Or, kënne gebaut ginn.

Richtung Findel ass den Tram en 'Site Propre', wou d'Ponts et Chaussées just autorisationsméisseg eppes ze dinn hunn, mee soubal wéi den Tram um Sennengerbiërg den Echangeur kräizt, do ass d'Ponts et Chaussées nees am Spill. Do plange mir e sougenannten 'Pôle d'Echange', e groussen Interface, wou d'Voyageure vum Auto op den Tram oder op de Bus kënne wiesselen, mat 4.000 Parkplazen, a vun do aus geet d'Planung weider bis op de Fluchhafen.

Dat si Projeten, déi plangen, decidéieren a realiséieren sech nitt an zéng Minutten, esou wéi wann ech eppes an e Supermarché kafe ginn, si sinn a kengem Regal fäerdeg ze gräifen. All Projet ass e PROTOTYP, d'Responsabilitéit ass ganz grouss, och dofir, datt d'Suen nitt ausginn.

En aneren aktuellen an dréngenden Dossier ass, datt mir dem Fluchhafen hëllef bei der Zertifizéierung, dat ass ee ganz anert Feld, a kuerz nodeems ech am Amt als Direkter war, ass de Projet vun der Dräispuregkeet vun der A3 an der Chamber presentéiert ginn. Mee nient grouse Projeten, déi am deegleche Gespréich sinn, mussen och ons normal Missiounen weiderlafen an duerfen nitt stoebleiwen.

Mir mierken, datt de Rekrutement relativ schwierig ass, notamment am technesche Beräich, mee dat ass nitt nëmmen zu Lëtzebuerg esou. Eist Berufsbild ass, datt mir eng technesch Verwaltung sinn, och d'Ingenieursverwaltung. Mir zéie vir, onsen hoheitlechen Aufgabe gerechtzeginn, zwar och administratiivt Personal hunn, mee haaptsächlech technescht Personal an alle Carriären, vum Stroossenaarbechter, an och do ass dat classescht Bild, wat emol war, am Gaangen ze evoluéieren. Déi am Schichtbetrib schaffe manner mat Piosch a Schépp, mee zum Beispill fir Signalisatiounen opzestellen. Doriwwer eraus schaffe bei ons och eng ganz Rei Aarbechter an de regionale Servicer,



zum Beispill a Botzaarbechten oder Entretiens-Aarbechten, wéi datt Beem geschnidde ginn, awer och klassesch Entrepreneurs-Aarbechten, wéi Grief opmaachen.

Deelweis gräife mir och op Initiativen zeréck, wou mir aus dem soziale Secteur Soumissioun maachen, wou nitt eiser Leit schaffen, mee ënnert eiser Opsicht a Responsabilitéit, an ënnert deene selwechte Sécherheetsstandarden.

Den Encadrement, d'Chef d'Equippen, dat sinn d'Cantonniere, déi gi rekrutéiert op Concours. Si sinn da Fonctionnaire, hunn awer e spezielle Statut, dofir gëtt et keng Schoul, an dee Métier à part gëtt bei ons an der Verwaltung geléiert. Doniewent schaffe bei ons Expeditionnairen an Expéditionnaires-techniques, déi en Ofschloss an der Bautechnik resp. eng Onzième oder eng Treizième hunn, dann déi fréier Ingenieur techniciens, haut Bacheloren,

woumat mir da schonns méi am akademesche Beräich an am mëttlere Management ukomm si bei Leit, déi dann éischer Projete maachen oder betrieien oder och d'Responsabilitéit vun engem Service hunn, kënne mat Entrepreneuren ëmgoen, Autorisatioun maachen asw.

Fir d'Responsabilitéit vum Bauhär kënnen ze iwuerhuelen a gewärleeschten, besonnesch och an ëmmer méi Tunnellen (Stéchwuert zum Beispill Brandschutz oder Fluchtweeër), beschäftege mir och Elektrotechniker. An der ieweschter Carrière sinn dann Ingenieuren, dat meescht si Bauingenieuren, déi di technesch Responsabilitéit hunn, y compris fir déi grouss Projeten.

Parallel huet ons Verwaltung awer och Spezialisten, wéi an onsem Service Géologique de l'État fir d'Erstellung vu geologesche Kaarten an onsem Laboratoire oder an onser Division de la Photogrammétrie, wou de

Beruff vum Geometer gefrot ass. Last but not least beschäftege mir awer och Informatiker, fir engersäits eis Bureautique an onse ganze Fonctionnement sécherzestellen, mee doriwwer eraus och beim CITA zu Bartreng, éischer semi-industriell, fir dofir ze suergen, datt dee ganze System leeft an och evoluéiert.

Wär an deem Kontext vu Rekrutement eng eege Formatiouns- oder Ausbildungs-Akademie e Wunsch, oder ass dat eng Utopie?

Dat ass duerchaus eng Virstellung. Mir sinn elo eng relativ nei oder jonk Direktiounsequipe, a mir hunn ons effektiv gefrot, wéi mir déi Leit, déi nei erakommen, geziilt op ons Erfuerdernesser ausbilden? Och wann ech en Diplom hunn, muss ech de Metier kennen a beherrsche léieren an do als Berufssufänger vun enger erfuerener Equipe mat weidergeholl ginn.

De Moment geschitt dat während dem Schaffen. Mir sinn am Gaangen, um engem Plan de Formatioun ze schaffen, fir déi Jonk nach méi ze interesséieren an, wann se bei eis kommen, nach besser ze betrieien an ze begleeden, besonnesch, fir datt mir ons Virstellung, wat ee muss an all Berufsbild kënnen, och thematiséieren. Mir gesinn, datt mir ons musse ganz intensiv ëm onsen Nowuess këmmere, well an der Schoul léieren si gewässermoosse Rezepten, mee nitt spezifesch ons Rezepten, an doriwwer eraus ginn d'Ufuerderungen ëmmer méi breet a komplex. Fir de Moment ass et en Dram, mee ech hoffen 't ass keng Utopie, an ech hoffen, datt mir do e gutt Stéck méi wäit sinn, wann ech iergendwann eng Kéier a Pensioun ginn.

Dir selwer sidd Absolvent vun der RWTH, der Rheinisch Westfälischer Technischen Hochschule zu Oochen. Wat huet deemools den Ausschlag ginn, do ze studéieren?

Ufänglech hat ech nitt d'Ambitioun Ingenieur ze ginn, mee ech war bei deenen éischen Absolventen, déi nitt vun engem classesche Lycée koumen, mee vun engem Régime Secondaire Technique. Dat war Ugangs den 80er Joren, an dee Wee wär programmiert gewiescht fir op dee sougenannten Technikum.

Ech wollt awer eppes Konstruktives maachen, ech hat e Bac Technique an och d'Méiglechkeet méi wäit ze goe wéi nëmmen op 20 oder 30 Kilometer, an Aachen ass nitt wäit ewech. Schonns als Kand hat ech Spaass dorun, Stroossen ze bauen, Tunnellen an ähnlech, an ech wollt ëmmer och eppes fir d'Leit maachen, fir d'Gesellschaft, an deem Sënn konstruktiv, datt déi Tätigkeet eng Sënnhaftegkeet hätt.

Deemools hunn ech fir mech decidéiert, datt et fir mech dat bescht wär, wann ech géif eppes am Bauwiese maachen. Do sinn ech zwar konfrontéiert mat Maschinnen, mee meng Diagnos war, datt de Mënsch onheemlech beaflosst ass vun där gebauter Ëmwelt, an dat wär dat Richtegt fir mech, fir déi Ëmwelt matzegestalten.

D'RWTH hat e gudden Numm, ech war zouversichtlech, do nach weider kënnen ze léieren, nitt nëmmen d'Schoulzäit ze verlängeren, ech hu meng 13e direkt gepackt gehat an d'Erausfuerderung gesicht, déi Schoul do ze maachen. Ech sinn nitt schrecklech gären an d'Coursë gaangen, mee ech wollt awer nach méi léieren a war zouversichtlech op der RWTH, en Ofschluss op enger Schoul mat Renommée ze maachen, wou ech och méi géing léiere wéi wann ech zum Beispill einfach hei am Land géing nach Schoul drunhänken oder verlängeren.

Haut ass d'RWTH eng Exzellenzhéichschoul, se steet aktuell am Ranking 2016-2017 vun den Héichschoulen op der 5.Plaz vun allen däitschen Unien, déi 1. reng technesch Héichschoul an deem Klassement, mee sidd Dir elo nitt e bëssi bescheiden an deem, wat Dir ons gesot hutt, well Dir krut nämlech zousätzlech (1993) de Friedrich-Wilhelm-Preis vun der gläichnameger Stëftung, déi säit 1986 existéiert, mat deem déi beschten Ofschlossaarbechten (Diplom- Masteraarbechten, Dissertatiounen oder och nach Habilitatiounen) ausgezechent ginn. Wat war de Sujet vun Ärer Aarbecht?

't war eng theoretesch Aarbecht, de Sujet war ganz einfach: Statesch an dynamesch Ënnersichunge vu Seelbunnen, eng Aarbecht, déi e bëssi an d'Fuerschung gaangen ass, mir hunn deemools mat



Computermodeller dat dynamescht Verhale vu Seeler duergestallt an hunn et fäerdeg bruecht, ähnlech wéi bei enger Gittaresäit deenen hir Schwéngungen duerstellen, um Computer, obwuel se nitt grad esou ugereege gi sinn.

't war ganz theoretesch, mee ech war houfreg op déi Aarbecht, a mäi Proff war beandrockt, wéi ech meng Aarbecht virgestallt hunn, an esou huet dat sech erginn. Mäin Diplom krut ech op der RWTH 1992, besote Präis 1993.

Fortsetzung? Alles mee nitt ausgeschloss, schliisslech sinn 2018 Walen, an:

D'Stroossebauverwaltung misst hiren 175. Anniversaire

feieren, mee vläicht huet den Här Fox, ëmmerhin en exzellenten Trompettist a BÜgelist, guer nitt wëlles, dat grouss erauszeposaunen, well bei him d'Aarbecht am Zentrum steet.

Fir den Ament awer muss ech och menge Kolleginnen a Kollegen vun der Redaktioun vun der Stëmm vun der Strooss nach e bëssi Plaz loossen, fir aner Bäitrag zum Thema vun der Mobilitéit.

PLp

De nouvelles perspectives pour les cyclistes et les piétons.



Qu'aurait-il pensé le vieux Adolphe, s'il avait pu participer à l'inauguration de la nouvelle passerelle accrochée sous le tablier du pont fraîchement rénové qui porte son nom?

La construction aérée donnant une nouvelle modernité au pont est le fruit d'une idée de génie d'une part, à savoir de Monsieur Jo Simon, ancien ingénieur et cycliste passionné, et de l'autre du constat pur et dur que le fait de faire passer non seulement les voitures et bus mais aussi le nouveau Tram sur le tablier, ne permettait plus d'aménager un couloir pour les cyclistes.

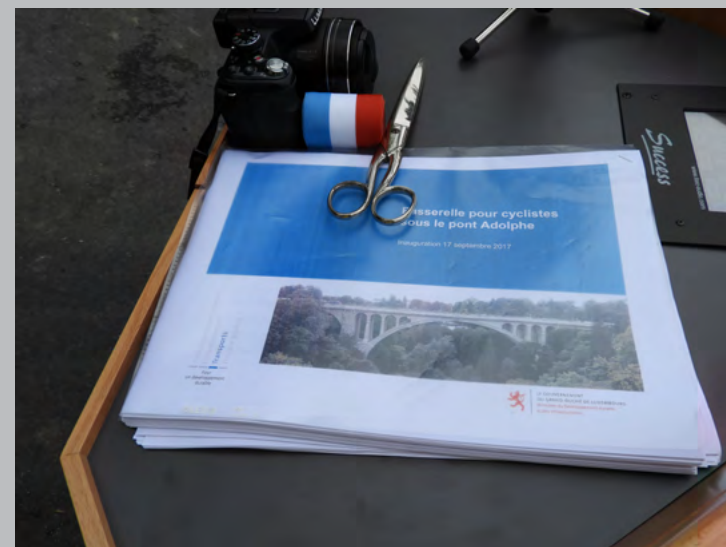
Le pont, inauguré une première fois en 1903, reçoit (ou devient??) ainsi une vraie attraction permettant aux cyclistes et aux piétons de traverser 154 mètres sous le tablier et quelque 33 mètres sous

la place de Metz et de rejoindre ainsi le Plateau Bourbon à partir de l'accès Avenue Marie-Thérèse en Ville Haute.

Mieux encore, à partir de l'ouvrage réalisé par l'administration des Ponts et Chaussées, il est possible de flâner sous les voûtes du pont et de découvrir de nouveaux points de vue et perspectives photo tant sur la vallée de la Pétrusse que sur le Boulevard Roosevelt avec la Place de la Constitution, la Gëlle Fra et la Cathédrale.

Et la meilleure pour la fin : en cas de drache nationale, l'on est également à l'abri pour quelques instants.

PLp



Abgeschafft



Der Karikaturist, Kabarettist, Schauspieler und Regisseur Vicco von Bülow vertrat die Meinung, ein Leben ohne Mops sei möglich, aber sinnlos.

Und ein Leben ohne eigenes Auto?

„Des Luxemburgers liebstes Kind“, so nannte der Ende letzten Jahres verstorbene Zeichner Roger Leiner das eigene Auto und seine gleichnamige Zeichnung zeigte denn auch einen PKW gebettet in einem Kinderwagen.

Auch ich selbst war, kaum 18 geworden, darauf erpicht endlich ein erstes eigenes Fahrzeug besitzen und steuern zu dürfen.

Damals war ich davon überzeugt, dies bedeute Freiheit, Autonomie, wenn Ich es wollte und überall hinfahren zu können, nicht mehr angewiesen auf meine Mutter, die als einzige unsere Familienkutsche bewegen konnte, da mein Vater keinen Autoführerschein besaß.

Keine eigene Mühle, und sei es ein Hutschefidel, zu besitzen, einfach undenkbar, ja total uncool.

Allmählich wandelte sich diese Überzeugung, nicht zuletzt durch den frühen Tod eines Schulkameraden und Jugendfreundes, der bereits früh mit Mopeds unterwegs war und, selbstredend, auch der Erste unserer Klasse war, der einen eigenen fahrbaren Untersatz auf vier Rädern besaß.

Marco, so sein Vorname, war dann auch der Erste, der Unfälle baute und, -Noblesse oblige -, der Erste, der sein Auto zu Schrott fuhr.

Zunächst verliefen seine Unfälle noch einigermaßen glimpflich, was sich jedoch an einem Wochenende schlagartig ändern sollte:

Ich war heftig erkältet und konnte nicht mit, zu einem Fastnachtsball nach Doeningen.

Früh am darauffolgenden Sonntagmorgen bekam ich einen furchtbaren Schreck, als der Dirigent der Musikkapelle bei uns zuhause anrief und nach mir verlangte.

Er klang sehr erschüttert und bestätigte mir gleichzeitig, er sei erleichtert meine Stimme zu hören.

Auf dem Rückweg vom Faschingsball war Marco von der Straße abgekommen, sein Wagen hatte sich mehrmals überschlagen, er selbst kam mit Schrammen und blauen Flecken davon, die anderen drei Insassen jedoch ganz und gar nicht.

Die Beifahrerin des Unglückswagens sowie eine Insassin im Fond waren ihren schweren Verletzungen erlegen und der verbleibende Mitfahrer war, schwer verletzt, ins Krankenhaus transportiert worden und die Ärzte kämpften um ihn.

Da die vier Insassen des verunglückten PKW allesamt Mitglieder des Jugendorchesters waren, hatte der Vorstand beschlossen, die Wochenprobe abzusagen.

Auch die folgenden Proben, sowohl des Blasorchesters als auch der Jugendkapelle waren sehr mühselig und Nichts war mehr wie vorher, denn mehrere Stühle blieben leer, darunter der einer jungen Frau und talentierten Flötistin.

Auch Marco, der Unfallverursacher und exzellenter Saxophonist, erschien wochenlang zu keiner Probe, aus welchen Gründen auch immer.

Als ich ein halbes Jahr später zur UNI ging verloren Marco und Ich uns für einige Zeit aus den Augen. Dies blieb zunächst auch so, als ich bereits beruflich mit KFZ zu tun hatte.

1986 schließlich verstarb mein Schulkamerad, er verbrannte bei lebendigem Leibe in einem Fahrzeug das vorher gegen einen massiven Baum gesteuert worden war. Ich habe das Wrack beim Autoverwerter betrachten können und mir fuhr es eiskalt den Rücken herunter. Die Zerstörung der Fahrgastzelle war derart, dass der Aufprall von extremer Heftigkeit gewesen sein musste.

Der angefahrene Baum, ein wahrer Koloss, steht

heute noch, Marco jedoch und der zweite Insasse des Unfallwagens, dessen Identität ich später erfahren sollte, waren sofort tot.

Drei Jahre später bearbeitete ich Gerichtsakten und auf meinem Pult landete ein dickes Aktenbündel zu einer Verkehrssache. „Akte T... gegen SCH... „

Eigentlich hatte ich mit dem Tod meines Klassenkameraden und „Musik-Mitstreiters“ abgeschlossen. Nun aber musste ich mir sämtliche Details einer Akte betreffend einen sehr ernsten, rauen und erbitterten Rechtsstreit ansehen und einprägen.

Wer war damals den Unfallwagen gefahren? Eine Exhumierung beider Leichname war in erster Instanz angeordnet worden. Dagegen lief ein Berufungsverfahren.

Die These der Kläger: Marco, mein Schulkamerad, war nicht etwa Beifahrer im Wagen von T, sondern hatte den Unfallwagen gesteuert. Eine beeindruckende Indizienkette hatte zum Rechtsspruch in erster Instanz geführt.

Marco war nur 23 Jahre alt geworden, er war ein Geschwindigkeits-Junkie und war zuvor mehrmals dem Tod von der Schippe gesprungen oder hatte einfach nur unverschämtes Glück.

Wie ich der Prozessakte entnehmen konnte, hatte dieser schreckliche Unfall nicht nur zwei jungen und befreundeten Menschen das Leben gekostet, nein er hatte zwei zuvor befreundete Familien in erbitterte und unversöhnliche Gegner verwandelt, die sich bis aufs Äußerste befehdeten.

Längst hatten beide Parteien jede Menschlichkeit abgeschafft und aus Ihrem Schmerz war eine klaffende und eiternde Wunde geworden. Zwei renommierte Anwaltskanzleien führten den Stellvertreterkrieg und fuhren schwere Geschütze auf.

Die Berufsrichter bestätigten das erste Urteil, die Ausgrabung der sterblichen Überreste beider Insassen des ausgebrannten Wagens wurde angeordnet und schließlich, fast fünf Jahre nach dem eigentlichen Geschehen, vollzogen.

Das anschließende Gutachten der Rechtsmedizin ergab an Hand der Zahnüberreste, dass die

Mutmaßungen der Familie T... zutrafen und Marco den Unfallwagen gesteuert hatte.

Nun bestand zwar in diesem Punkt Gewissheit, doch die Angelegenheit war damit längst nicht erledigt. Nicht nur die Umbettung der Körperreste musste erfolgen, viele zivilrechtliche Streitereien folgten.

Viel wichtiger und gleichzeitig trauriger war jedoch, dass Marcos Mutter diese ganzen Auseinandersetzungen nicht mehr verkraftete. Marco war Ihr einziges Kind gewesen, Ihr Ein und Alles. Entsprechend war nun für Sie eine Welt zusammengebrochen und man konnte zusehen, wie Sie litt und sich nach und nach selber abschaffte indem Sie nur noch höchst selten Ihr Haus verließ und kaum noch etwas aß.

Es war wieder früh an einem Sonntagmorgen als mich Marcos Vater anrief, um mir die unausweichliche Nachricht zu übermitteln.

Wenige Tage zuvor war ich mit einem PS-starken Fahrzeug eines italienischen Herstellers nach Frankfurt zur Musikmesse gedüst. Die Tacho-Anzeige dieses Geschosses reichte bis

300 km/h, wogegen ich es nicht schaffte die Nadel über 290 km/h hinaus zu jagen.

Ja, auch ich war ein Geschwindigkeits-Junkie und lebte diesen Rausch auch ab und an aus.

Nicht zuletzt deshalb habe ich im Februar 1999, an einem Fastnachtsdienstag, mein letztes eigenes Fahrzeug abgeschafft. Anfänglich tat es mir ein wenig Leid, denn ich hatte viel Zeit und auch Kohle in die Instandsetzung dieses Wagens investiert und dessen TXE-Motor kräftig aufmotzen lassen.

An diesem Morgen im Februar 1999 war ich auf dem Weg zu meiner Arbeitsstelle, hier in Luxemburg, und ich merkte schon nach wenigen Metern dass mein Auto keinerlei Bremswirkung zeigte.

Die Diagnose des Mechanikers der seit Jahren mein absolutes Vertrauen genoss, bestätigte meine Vermutung: Hauptbremszylinder muss ersetzt werden.

Ich entschied mich gegen die Reparatur und verkaufte stattdessen den Wagen, einen creme-weißen R11, an den Auto Schrauber meines Vertrauens.

Seither ist bei mir keinesfalls „Autofasten“ angesagt,

denn ab und an miete ich mir ein Leihfahrzeug, lebe jedoch ohne eigenes Auto zu besitzen.

Ich habe das eigene Auto als Fortbewegungsmittel, Statussymbol und gleichzeitig auch nicht unerheblichen Kostenfaktor ... ABGESCHAFFT.

Überraschung: Wir schreiben nunmehr Ende 2017 und Ich lebe noch.

Über den öffentlichen Transport, dem ich nun ausgeliefert bin, und dessen Unzulänglichkeiten und Unwägbarkeiten ärgere ich mich tagtäglich.

Gelegentliche Mitfahrgelegenheiten bei Autobesitzern schlage ich nicht aus. Ob man mich deshalb für einen mehr oder minder dreisten Profiteur hält, ist mir schnuppe.

Ein Öko oder ein Fundi bin ich deshalb noch lange nicht aber ich bin dennoch froh dass meine persönliche CO2-Bilanz bestimmt nicht wesentlich zum Kippen des Weltklimas beiträgt.

Bleibe die Frage nach dem Mops: Ich mag Hunde im Allgemeinen, auch Möpfe, aber Möpfe wurden lange Zeit überzüchtet und viele von diesen Tieren quälen sich mit akuten Atemproblemen herum. Diese Möpfe führen buchstäblich ein erbärmliches Hundeleben.

Auch was Hunde betrifft, steht bei mir nicht der Besitz eines eigenen Tieres im Vordergrund, sondern die Liebe und der Respekt zur Kreatur.

Die Besitzerin von Gibbs, einem stolzen Beagle-Mann treffe ich öfters und Jason, den besten Kumpel der verspielten Boxerhündin Daisy, sowieso.

Jason und Daisy, da war doch was, oder? Ach ja, Beide hatte ich in unserer Zeitung Nummer 89, - Déieren an Ëmwelt- portraitiert.

PLp

La mobilité est plus qu'un gadget !

C'est plutôt une nécessité absolue, mais, toujours en quête d'idées, notre Rédaction n'a pas laissé passer l'occasion de collectionner durant les dernières semaines plein de gadgets ayant trait à la mobilité.

Pire, nous avons désormais les poches pleines de stylos, bics et crayons... et ce ne sera peut-être pas de trop pour noter les changements de lignes et d'horaires ou dessiner l'un ou l'autre croquis de l'itinéraire bis à emprunter pour rejoindre notre lieu de destination.

Petit conseil : Armez-vous aussi de quelques gadgets du genre et d'un grand paquet de ... PATIENCE !!!

PLp



Angels

Kinokritik



CRITIQUE JUSTICE LEAGUE

Gotham City, Batman et Superman combattent ensemble des monstres. Superman meurt durant le combat. Plus tard, Batman essaiera de rassembler les superhéros, dont Victor, Aquaman, Flash et Wonder Woman pour combattre Steppenwolf, un dieu maléfique qui veut détruire la terre.

Vont-ils éliminer Steppenwolf ? Superman est-il définitivement mort ? Vous le verrez au cinéma.

Pour tous les fans de Marvel, ce film est un must. Personnellement, je n'ai pas vu tous les films de Marvel et je n'ai pas compris toute l'histoire, mais j'ai bien aimé et je vais pour sûr regarder les autres films pour avoir les informations qui me manquent. Ce film m' a rendu curieuse (!!!!m'a rendu curieux ou m'a rendue curieuse). Ben Affleck joue excellentement Batman. J'ai découvert un Flash qui m'a beaucoup fait rire, rien à voir avec la série. Je vous conseille ce film, même si, comme moi, vous n'êtes pas absolument fan du genre, car, comme moi, vous pourriez le devenir.

ATD Quart monde



ATD AGIR TOUS POUR LA DIGNITÉ (ALL ZESUMME FIR D'DIGNITÉIT).

Den Internationale Mouvement ATD Quart Monde feiert 2017 verschidde Gebuertsdeeg. De Joseph Wresinski, de Grënner vum ATD Quart Monde, feiert säin 100. Gebuertsdag. Als Kand huet hie selwer d'Aarmut missen duerchliewen.

Viru 60 Joer huet de Joseph Wresinski no bei Paräis am Camp de sans-logis zu Noisy-le Gand mat den Awunner, déi a Wellblechhütte gewunnt hunn, d'Bewegung vum ATD Quart Monde gegrënnt.

Virun 30 Joer dunn huet de Joseph Wresinski fir d'éischte Kéier d'Initiativ ergraff, fir déi Leit, déi an der Prekaritéit liewen, zu Paräis um Trocadero ze versammelen. D'Zil vun der Initiativ war et, fir dëse Mënschen eng Stëmm ze ginn. Iwwer 100.000 Leit hunn sech bedeelegt, fir géint d'Aarmut ze kämpfen.

De 17. Oktober viru 25 Joer huet d'UNO offiziell den Internationalen Dag fir d'Eliminéiere vun der Aarmut unerkannt.

Dat sinn all déi Gebuertsdeeg, déi op der ganzer Welt mat der Campagne « stop pauvreté » vun ATD Quart Monde gefeiert ginn. D'Zil vun dëser Campagne ass, e weltwäiten « Opruff fir ze handelen » ze starten.

Eng vun deenen éischte Persounen, déi den Opruff ënnerschriwwen huet, war Son Altesse Royale la Grande-Duchesse. E weidere wichtegen Aspekt vum Projet « stop pauvreté » ass, dass jonk Leit aus Lëtzebuerg um europäesche Jugendtreffen an Holland am Summer deelgeholl hunn. De 17. Oktober, de Welttag géint d'Aarmut, gëtt zu Lëtzebuerg mat verschidde Manifestatiounen zum Thema « fir eng Welt, déi keen op der Säit léisst » gefeiert.

WAT ASS DEN ATD QUART MONDE ?

Seng Wuerzelen huet de Quart Monde aus der Franséischer Revolutioun. Déi ärmste Leit hunn sech am « quatrième Ordre » zesummefonnt. Dem ATD Quart Monde säin Zil ass et, sech fir

eng besser Welt anzusetzen. Eng Welt mat Respekt, Wäertschätzung a Gläichberechtigung, ouni Viruerteeler. De Motto ass: all Mënsch ass e Mënsch. All Mënsch huet dat Recht, dass em nogelauschtert gëtt. D'Zil ass och, aner Leit ze mobiliséieren, sech mat ons fir déi Welt anzusetzen. Am ATD Quart Monde treffen sech Leit, déi an der Prekaritéit liewe mussen. Do ka jidderee weise wat e kann, an et léiert ee vun deem aneren. Et gëtt een esou geholl, wéi een ass, egal ween s de bass oder wat s de méchs.

Et kann een sech austauschen an iwwert seng Suerge schwätzen, duerch Rotschléi vun aneren entwéckelt sech Vertrauen.

WAT VERSTEET EEN ËNNER AARMUT ?

D'Liewen an der Dignitéit ass méi wéi just iwwerliewen an drun denken, wéi kommen ech aus menge Suergen eraus. Wat kann ech maachen, meng Kanner bis Enn dës Mounts ernieren ze kënnen? An net ëmmer an engem Tunnel ouni

Enn ze sätzen.

Duerch Aarbechtslosegkeet oder Krankheet fänken oft an engem Liewensberäich d'Problemer un. Et geréit een an en Däiwelskrees. E klenkt Akommes, Wunnen, lessen, Erzéiung, Zougang zur Kultur, Gesondheet, Internet, Miwwelen an Iwwerscheldung, et hänkt alles zesummen. Oder et verléiert een den RMG fir kuerz Zäit, well mat de Pabeieren eppes schifgaangen ass. De Loyer muss awer bezuelt ginn, et mécht ee Scholden...

D'Aarmut ass och, Virwërf gemaach ze kréien. D'Ausgrenzung vun der Gesellschaft spillt eng Roll, onofhängeg ze si vun anere Leit. Et ass eng verstoppten Aarmut, wou déi meeschte Leit sech dofir schummen. Wann een an der Aarmut bis dran ass, ass et schwéier do erauszekommen, an et gëtt een se weider un déi nächste Generatiounen.

WAT WËLL DEN ATD QUART MONDE ZU LËTZEBUERG ERREECHEN ?

D'Zil ass et, op d'Aarmut opmierksam ze

maachen a vum Uschäin ewechkommen, dass Lëtzebuerg aus enger glécklecher Gesellschaft besteet. D'Realitéit soll bei de Politiker an de verantwortleche Leit en Ëmdenken erbäiruffen an de Leit, déi ganz ënne stinn, hiert Leed unerkennen. Et soll jidderee gläich behandelt ginn an zu senger Rechter kommen. z.B. müssen de Familljen hir Kompetenze eeschtgeholl ginn, a si müssen eng ugepassten Ënnerstëtzung kréien. D'Gesellschaft soll iwwer hir Matbierger nodenken an hinnen nolauschteren, fir méi Rücksicht, Akzeptanz, Respekt, Friden a Solidaritéit ze kréien.

Jidderee ka bei den Aktivitéiten an den Aktiounen deelhuefen, ouni ausgegrenzt ze ginn. Eng vun deenen Aktivitéite si kreativ Atelierer. Do kënnen d'Leit bitzen a mat Holz a Faarwe schaffen. An der momentaner Aktivitéit ass d'Thema Ëmwelt, wou d'Leit hir Iddien an hirem Wierk, an engem Mosaik, ausdrécken.

ATD bitt och nach Schreif- a Gesangsatelierer un. Ënner anerem organiséiert ATD och vill Sortië wéi z.B. eng Ausstellung an e Musée kucken oder e Concert lauschtere goen.

WIEN ASS DE JOSEPH WRESINSKI, A WÉI HUET ATD QUART MONDE AN DER WELT UGEFAANGEN?

De Joseph Wresinski ass de Grënner vun ATD Quart Monde. Hie gouf 1917 zu Angers a Frankräich gebuer.

Seng Mamm war aus Spuenien a säi Papp aus Polen. Si waren zu 5 Kanner. Si waren aarm, an hien huet vu klengem un erlieft, datt d'Liewen e Kampf ass.

Vu senger Mamm huet hie geléiert, sech net ënnerkréien ze loossen a sech géint d'Ausgrenzung ze wieren.

De Joseph Wresinski war vu klengem un net averstanen, wann eppes Ongerechtes geschitt ass. Spéider ass hie Paschtouer ginn, a mat 40 Joer gouf hie vu sengem Bëschof op Noisy-le-Grand bei Paräis an e Bidonville mat Wellblechhütte geschéckt. Do hunn 250 Familljen a ganz schlëmme Zoustänn misse liewen, esou wéi seng Famill 30-40 Joer virdrun.

Hie war iwwerzeegt dovun, datt d'Zopp ausdeelen an all aner « Noutfallhëllef » de Leit net richteg hëlleft, mee am Konträr, se ofhängeg mécht an hir Dignitéit zerstéiert. Zesumme mat Leit aus dem Bidonville a Leit, déi hien ënnerstëtzt hunn, huet de Joseph Wresinski am Joer 1957 dunn ATD Quart Monde gegrënnt.

Hie wollt déi Aarm aneschteren erreechen, an zwar, andeems hien un hir Fäegkeete gegleeft huet, fir hiert d'Liewe selwer an d'Hand ze huelen. Hien huet och vun Ufank u gesot, datt d'Léiere wichteg ass. Léieren ze schwätzen, sech gutt ausdrécken ze kënnen, seng Rechter a Flichte kennen a verstoen. All dat ass wichteg, fir datt de Mënsch respektéiert gëtt an onofhängeg ka liewen.

WÉI HUET ATD QUART MONDE ZU LËTZEBOURG UGEFAANGEN, A WÉI ASS ET WEIDERSGAANGEN ?

Ugefaangen huet alles am Pafendall, wou an de 70er Joere vill Immigranten ënnert onmënschleche Konditiounen gelieft hunn. Op Initiativ vun de

Schwësteren Edith Jacobs a Véronique Hutsch vun der Doctrine Chrétienne, zesumme mat Schüler aus dem Lycée, ass eng Hausaufgabenhëllef op d'Been gesat ginn, vun där zanter 1978 och d'Lëtzebuurger Kanner aus dem Quartier profitéiert hunn.

Datselwecht Joer huet de Joseph Wresinski hei zu Lëtzebuerg eng Konferenz zum Thema « L'Europe, 10 millions d'exclus » gehalten.

Doropshin huet e kleng Grupp Leit am Pafendall eng Stroossebibliothék fir all Kanner aus dem Quartier gegrënnt. Vun Ufank u war et dem Véronique an dem Edith wichteg, och deenen hir Famillje mat anzebezéien.

Zesumme mat Sozialaarbechter am Gronn hunn si dunn Interactions Faubourg gegrënnt, an 1981 gouf den Atelier Zeralda am Pafendall opgemaach. Dëse kulturellen Treffpunkt war eng Plaz, wou d'Leit sech mat Stolz a Courage begéint sinn.

JOSEPH WRESINSKI

De Georges-Paul Cuny huet e Buch iwwer de Père Joseph Wresinski geschriwwen. Dëst engagéiert Buch ass méi wéi eng einfach Biographie. Mat deem Buch kritt een en Abléck vun der Spiritualitéit vum Joseph Wresinski.

De Joseph Wresinski huet vu Gebuert un am extremem Misär gelieft, deen zu Schwierigkeeten an zu Erniddregungen op vill Manéiere gefouert huet. Also selwer aus dem Quart Monde kommend, huet hien dat Konzept erfonden a seng Rechter verdeedegt.

Et kann een also duerch seng Roserei verstoen, fir sech fir d'Dignitéit vun den

ärmste Leit anzesetzen. Doropshin huet hien sech mam groussen Talent Georges-Paul Cuny zesumme gesat, fir op d'Ëmstänn an d'Mësstänn vum Misär an der Veruechtung vun de Leit, déi an der Aarmut liewen, an déi hie selwer erlieft huet, opmierksam ze maachen.

A sengem Wierk wëll de Joseph Wresinski, deen herno Paschtouer ginn ass, net nëmme op d'Exklusivitéit vun de Mënschen an d'Aarmut hiweisen, mee hien entscheet sech, een Dag mat den Ausgeschlossenen ze verbréngen. Domadder konnt de Joseph Wresinski erreechen, deenen aarme Leit eng Stëmm ze ginn. Déi Stëmm ass bis bei déi héchste republikanesch an international Instanzen virgedrongen.

Hien huet sech verdéift an d'Lektür vum Evangelismus, wou et net nëmme drëms geet, dem Nächsten ze hëllefen, mee och mat dem Mënsch ze sinn. Déi Visioun vum Mënsch huet d'Gesellschaft vu ville Länner opgewullt. De fransésche sozialistesche Politiker Michel Rocard huet an enger Ried temoignéiert:

« Mënschen, déi wëlle géint de Misär kämpfen, där hunn ech kannt, an net grad wéineg. Mënschen, déi, wéi hien d'Aarmut erlieft hunn an se wëllen zerstéieren, sou een hunn ech just ee kannt: Hien. »

Marco



The Storm

L'origine

THE STORM est une entreprise qui organise des salons d'exposition à grande échelle. Le Groupe est déjà bien connu dans le monde du tatouage par son International Tattoo Convention. Cet événement organisé chaque année à la Luxexpo attire de plus en plus de fans, ce qui était impensable encore en 2012 quand The Storm Group s'est installé au Luxembourg.

À l'époque, peu de gens dans le pays s'intéressaient au tatouage et finalement personne n'a cru au succès d'une entreprise qui voulait organiser des grands événements à ce sujet. The Storm s'est donc construite sans partenaires financiers ni publicitaires et est restée indépendante. Vu le nombre croissant de visiteurs qui viennent chaque année à la Tattoo Convention, l'entreprise a de quoi être fière.

« J'AI ÉTÉ TOUJOURS PASSIONNÉ PAR LES RELATIONS HUMAINES... »

Depuis juin 2017, The Storm a un nouveau directeur - Scylla Pierce - qui a apporté un regain d'énergie à la stratégie de l'entreprise. La sincérité dans les relations humaines ainsi qu'une grande volonté d'aide et du partage étant ses valeurs primordiales, Scylla s'est entouré des collaborateurs qui partagent son concept de vie et de travail. Puisque l'équipe The Storm est jeune et dynamique, elle monte déjà des projets allant au-delà du tatouage pour pouvoir accéder au plus grand public. De cette façon innovante elle a pour le but non seulement d'agrandir sa zone d'activité, mais surtout de pouvoir organiser plus d'événements et en même temps d'aider un plus grand nombre d'associations.

C'est justement cette idée qui est exceptionnelle : présenter à chaque événement une autre association et la soutenir dans la collecte des fonds, pour aider les gens dans le besoin.



« Il faut sensibiliser le genre humain et sortir de son petit égoïsme. Il faut se rendre compte qu'il y a des gens qui ont des réels besoins, loin de nos petits caprices » - estime Scylla Pierce -

« Je pense que tout le monde devrait vivre cette expérience un jour, ça pousserait le monde à aller mieux... »

Sur chaque ticket vendu, 1€ est versé à l'association. En outre, des appels aux dons et d'autres activités sont organisés pour rapporter encore plus de bénéfices à l'organisation choisie.

Pendant le week-end du 28 octobre 2017, The Storm a organisé sa première Ladies Tattoo Convention. Pour cet

événement le choix du bénéficiaire s'est porté sur l'association Europa Donna Luxembourg qui accompagne les femmes atteintes du cancer du sein. Quel choix idéal pour ce mois « d'Octobre Rose » !

En faisant des recherches sur les organisations que The Storm veut

aider et aussi faire connaître au plus grand public, Scylla est tombé sur un témoignage parlant de la Stëmm vun der Stross. Ce témoignage lui a donné envie d'aller à la découverte de notre association. Après avoir tout visité, Scylla Pierce et sa collègue Vanessa Deiskes ont été bouleversés de se rendre compte qu'il y a encore tant de besoins à couvrir. En conséquence, ils ont décidé de mettre la « Stëmm » en avant pendant leur plus grande manifestation - International Tattoo Convention qui se déroulera pour la septième fois pendant le week-end du 18 au 20 mai 2018. Durant toute l'année, pendant la période de promotion, ils feront connaître notre association à leurs partenaires, leurs exposants et visiteurs.

Un grand MERCI pour cela !

L'ORGANISATION D'UN ÉVÉNEMENT

Pour préparer un grand événement The Storm a besoin d'un an au minimum. Un an de recherches, de voyages pour visiter d'autres conventions et pour trouver des nouveaux partenaires. Un an aussi pour faire la promotion de son propre événement. Un travail énorme pour faire connaître un grand événement dans un petit pays qui n'est pas trop connu dans le monde. Il faut donc faire aussi la promotion du pays pour donner envie aux tatoueurs et exposants d'y venir.

The Storm veut présenter au public le monde du tatouage au sens large. Pour cela on n'invite pas seulement les tatoueurs, mais aussi des artistes et des artisans qui représentent le mode de consommation des gens tatoués. Pour organiser un événement de qualité il faut inviter des gens de qualité, mais aussi créer l'opportunité aux jeunes artistes de se faire connaître. Car de nos jours le tatouage est considéré comme un art, tout comme les autres genres de peinture et dessin.

Pour admirer ces œuvres d'art rendez-vous le 18 mai 2018 à la septième INTERNATIONAL TATTOO CONVENTION!

eLKa



Nur eine Metastase

Egal ob im tiefen Westen bis in den hohen Norden, an der Grenze zu Belgien, im tiefen Süden zu Frankreich, oder im Osten zu Deutschland, das Phänomen ist das gleiche.

Blechschnagen quälen sich durch Ortskerne wie in Wasserbillig um an der Peripherie knallfarbige Architekturgebilde der hässlichsten Art anzusteuern. Wozu das Ganze?

Aber erst einmal Alles auf Anfang: Wozu bedarf es überhaupt Mobilität, und was ist dem Grunde nach Mobilität?

Ausgangspunkt für die Betrachtung der Ursachen von Mobilität ist der Mensch mit seinen individuellen Wünschen sowie Bedürfnissen und der Möglichkeit, selbst über seine Handlungen entscheiden zu können. Verlockende Theorie oder?

Einige Bedürfnisse können ohne Ortsveränderungen befriedigt werden, andere nicht. Ist eine Bedürfnisbefriedigung ohne Ortsveränderung einer Person, eines Gutes oder auch einer Information nicht möglich, entsteht ein sogenanntes Mobilitätsbedürfnis.

Anforderungen nach Ortsveränderungen ergeben sich durch die räumliche Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholung, Bildung im Personenverkehr, und der Trennung von Rohstoffgewinnung, Verarbeitung, Weiterverarbeitung, Lagerung, Konsum im Güterverkehr.

Alltagsmobilität bezeichnet die individuelle

Möglichkeit oder Notwendigkeit einer Person zur Raumüberwindung. Daraus allein resultiert jedoch noch keine Entscheidung zur Umsetzung.

Es handelt sich um eine "potentielle Mobilität". Fällt die Entscheidung zur Durchführung einer Aktivität, wie beispielsweise. Arbeiten, Einkaufen, Lernen, das Erledigen von Besorgungen, oder einfach nur der Besuch eines Verwandten oder Bekannten, wird aus der 'potentiellen Mobilität' eine 'realisierte Mobilität' Diese realisierte Mobilität kann nun erstmals gemessen werden, also die Anzahl der ausgeführten Aktivitäten kann gezählt werden.

Ebenso kann sie menschlichen Bedürfnissen und Zwängen zugeordnet werden. Ausgangspunkt für die Betrachtung der Ursachen von Mobilität ist der Mensch mit seinen individuellen Wünschen sowie Bedürfnissen und der Möglichkeit, selbst über seine Handlungen entscheiden zu können, oder dem Zwang handeln zu müssen.

Zur Umsetzung der verwirklichten oder effektiven Mobilität wird ein Verkehrsmittel, ein Verkehrsweg, ein Verkehrssystem bzw. eine Verbindung benötigt Wird ein Bedürfnis an anderen Orten befriedigt, entsteht Verkehr. Verkehr ist die physische Ortsveränderung, die beobachtbar, zählbar und messbar ist. Verkehr als realisiertes Mobilitätsbedürfnis ist entsprechend kein Selbstzweck, sondern vielmehr Mittel zum Zweck.

Die Ursachen für die Entstehung von Mobilitätsbedürfnissen und Verkehr sind sehr komplex.

Mögliche Einflussfaktoren sind beispielsweise:

- Objektive Merkmale der betreffenden Person, wie Transportbedürfnisse, Haushaltszwänge, Finanzielle Möglichkeiten, Alter, Geschlecht und soziale Stellung

- Subjektive Merkmale, Motive und Einstellungen der betreffenden Person, wie Gewohnheiten, Lebensstil, Geltung, Prestige, Geiz, Bequemlichkeit oder aber Risikofreude, soziales Umfeld und Kontakte oder auch Informiertheit und Abwägung des Zeitaufwandes.

- Systemische und Umwelt- Einflüsse, wie Ausbau der Infrastruktur, wie Zentralität, Grad der Zersiedlung, Topographie, Wetter Auslastung der Wegenetze, Breite und Qualität der Angebote aller Art vor Ort, von Konsum bis Kultur, Beschränkungen aller Art, wie zum Beispiel Umweltzonen oder Verfügbarkeit und Kosten von Parkraum.

Mobilität bedeutet darüber hinaus aber auch Beweglichkeit, Veränderung, Wandlungsfähigkeit. Die meines Erachtens entscheidende Frage ist: „Zu wessen Nutzen wird Mobilität erzeugt, verlangt, verändert, gesteuert und welche Interessen und Lobbys stehen dahinter“?

Nur zu lange wurde uns Allen vorgegaukelt, Mobilität bedeute Freiheit, Slogans wie „Freie Fahrt für freie Bürger“ oder Phänomene wie der automobilen Massenexodus aus der ehemaligen DDR nach dem Fall der Mauer belegen dies eindrucksvoll.

Die Frage stellt sich mehr und mehr, ob Mobilität in unserer Gesellschaft noch mit Freiheit assoziiert werden kann. Freiheit ist immer noch unser höchstes Gut und für viele Menschen ein erstrebenswertes Ziel, nicht jedoch Mobilität, jedenfalls nicht, so wie diese sich entwickelt hat.

Haben wir etwa Interesse immer öfter im Stau zu stehen, oder vor immer mehr Baustellen? Wie steht

es mit der Freiheit vieler Menschen, die immer mehr Zeit aufwenden müssen um Ihren Alltag zu bewältigen und, last but not least ihre Arbeitsstätte zu erreichen.

Liegt Mobilität noch in unserem eigenen und steuerbaren Interesse, oder längst in dem Interesse anderer Menschen, die mit unserer vermeintlichen Freiheit mobil zu sein, Geld verdienen oder viel Geld sparen wollen, oder noch ganz andere Interessen verfolgen, selbst solche die uns nicht im Geringsten bekannt sind.

Eine entscheidende Rolle spielt hierbei die Verfügbarkeit von Ressourcen, ganz besonders der Ressource MENSCH und im Besonderen seiner Arbeits'kraft'.

Wir müssen keineswegs nach China schauen, wo abertausende Menschen aus ärmeren und entlegenen Provinzen in Metropolen oder Sonderwirtschaftszonen umsiedeln, um dem Phänomen auf die Spur zu kommen.

Mehr als 203.000 Arbeitsplätze konzentrieren sich alleine auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg, dies sind etwas mehr als 47% der Arbeitsplätze im Großherzogtum. Zählt man die umliegenden Gemeinden dazu erreicht man über 60%. Zudem entsteht augenblicklich in Gasperich am südlichen Zipfel unserer Hauptstadt ein weiteres Business Viertel, das Anziehungspunkt für weitere 20.000 mobile Arbeitskräfte werden soll.

Ein Blick auf die Zahlen der Arbeitsmobilität und die Pendlerströme hinein in unser kleines Luxemburg reicht. Mehr als 225.000 Grenzgänger sind unterwegs, Tendenz steigend.

Nur allzu logisch, wenn man pendeln, sprich mobil sein muss, wird dieser Zwang etwas angenehmer dadurch, dass man ein Bedürfnis wie sparen bzw. billig einkaufen diesem Zwang gegenüberstellen kann.

Schnell noch in Luxemburg den Wagen vollgetankt, und den Reservekanister gleich mit. Im angekoppelten Shop rasch noch eine erhebliche Anzahl an Tabakprodukten, Alkohol, Kaffee und anderen realen oder vermeintlichen Sonderangeboten draufgesattelt.



Die Geiz ist geil Mentalität reicht längst nicht aus, um eine Entwicklung wie den Tanktourismus zu erklären. Tanktourismus ist nur eine Metastase und das Geschwür oder der Basistumor ist ganz wo anders angesiedelt.

Warum braucht es überhaupt immer größere Mobilitätsströme in der Großregion? Was taugt überhaupt das derzeitige, wenn überhaupt vorhandene Konzept „Großregion“ wenn man sich länderübergreifend und nach Jahrzehnten immer noch nicht auf gemeinsame Standards verständigt hat? Warum braucht es unterschiedliche Steuersätze auf Mineralöl- oder Tabakprodukte?

Warum gibt es nicht die gleichen fiskalischen Anreize oder Hürden in Metz, Saarbrücken, Arlon und Luxemburg.

In wessen Interesse liegt es, dass in Luxemburg immer mehr Pendler benötigt werden um in der immer mehr zersiedelten Peripherie unserer Hauptstadt immer waghalsigere oder gar zwielichtige Geschäftspraktiken inklusive Jonglieren mit Finanzen oder Steuervorteilen oder anderen juristischen

Spitzfindigkeiten durchzuführen?

Gehört es nicht längst zu diesen Geschäftszweigen und Geschäftsmodellen dazu, möglichst mobile Massen zu erzeugen und dies gleich zu einem doppelten Zweck: Wer lange und/oder beschwerliche Anfahrtswege in Kauf nehmen muss, hält keinesfalls 40 oder 45 Jahre durch; Er oder Sie gibt spätestens nach 5 oder 10 Jahren auf, und kann ausgetauscht werden. So erspart man sich gleichzeitig Karrieren fördern zu müssen, denn das kostet, und mindert obendrein das Risiko, dass die angestellten Personen zu viel Durchblick in das Geschäftsgebaren erhalten oder gar ganze Tätigkeitskomplexe überblicken.

Im Gegenteil: nur schnell den Arbeitstag hinter sich lassen lautet die Devise, es wartet ja noch die auf erzwungene Mobilität, sprich der Heimweg und hoffentlich kommt das nächste Wochenende bald, um all das, was unter der Woche liegen geblieben ist, aufzuarbeiten oder nachzuholen, inklusive der Freiheit, nicht mobil sein zu müssen und einfach nur... die Füße hoch zu legen.

PLp



Mein Engel für immer.

Luxemburg-Stadt, Mitte Dezember. Tannenbäume, Krippchen und hunderttausende Weihnachtslämpchen. Eine gute Zeit für die, die in ihren Palästen hocken und denen, die immer mehr Probleme haben ihre Miete zu bezahlen, im Namen des Jesus-Kindes sagen, dass sie mit ihnen teilen müssten. Eine schöne Zeit auch für die, die zu uns kommen, um nie etwas anderes hier zu tun, als von morgens bis abends "Donne-moi! Donne-moi!" zu rufen und die während dieser festlichen Wochen noch mehr von unserem Sozial-System verwöhnt werden als sonst.

Nichts dergleichen für den alten Mann, der mit seinem Bettelbecher auf der "Plëss" sitzt. Bitterkalt, die Füße gefroren, die Finger wie Eis. Und in dieser Zeit der Bratwürste und des Glühwein-Gottes sind die Leute in diesem Land noch egoistischer, spöttischer und hasserfüllter als im Rest vom Jahr. Verzweiflung und Hoffnungslosigkeit. Haben Menschen, die hier geboren sind und hier gearbeitet haben, nichts besseres verdient als in der Straße zu krepieren? Die ersten Schneeflocken erfreuen die Kinder, zumindest einige von ihnen und beginnen den Bettler in einen Schneemann zu verwandeln. Seine Augen werden immer schwerer. Gleich wird er einschlafen. Ist das das Ende?

Es ist schon fast dunkel, als der alte Mann aufschreckt. Ein nicht zu erklärendes Geräusch, kraftvoll wie das Rauschen einer schweren Dampflokomotive und gleichzeitig melodisch wie eine Beethoven-

Symphonie. Irritiert blickt er sich um, nichts zu sehen, schließlich sein Blick nach oben - da sieht er sie! Eine wunderschöne Engelsfrau, mit glänzendem schwarzen Haar, Augen die funkeln wie 1000 Sterne und die mit einem geheimnisvollen, magischen Mona-Lisa-Lächeln auf ihn nieder schwebt. Ungläubig sieht er zu, wie sie ihre mächtigen Flügel ausbreitet und schützend über ihn legt. Kein Wind und kein Schnee, keine von der Caritas durchgefütterten Drogenverkäufer und keine vom Gemeinderat angeheuerten Privatmilizen, nichts von aller menschlicher Bosheit, die ihm mehr etwas anhaben können. Warm, sicher und geborgen. Und sein Herz fängt an zu leuchten, wie damals E.T.

Da wacht der alte Mann auf. Er merkt dass er in seinem Schlafsack liegt und dass er nur geträumt hat. Zufrieden zündet er sich ein Zigarillo an. Alles nur ein Traum, ja, aber die wunderschöne Engelsfrau mit dem Lächeln, das mehr Kraft verstrahlt als die Sonne, die gibt es wirklich. Natürlich, sie hat sehr wenig Zeit für ihn, lässt ihn oft lange Wochen auf ein Wort von ihr warten, aber irgendwann meldet sie sich immer wieder in sein Leben zurück. Erfüllt sein Herz mit Wärme, Freude und Glück. Mit dem Wissen niemals allein zu sein. Gibt ihm neue Kraft, neuen Willen, neue Hoffnung. Stärker als der kälteste Winter, stärker als die perversesten Menschen. Mein Engel für immer - danke, dass es dich gibt!

ALLU



LÉIFT SIBYLLA

E klengt Gedicht zum Abschied schreibe mir dir,
en trauregen Abschied, et ass schonns 1 Joer hier.

Dat Joer ass eriwwer, du hues vill mat ons gemaach
a mir soen dir gäre MERCI mat dëser grousser Kaart.

Jidderee vun ons wousst, du bass voll bei der Saach,
an deng Aarbecht, déi hues du mat vill Gefill gemaach.

Net jäizen an net streiden, net granzen an net schnell rose
sinn,
deen Anere respektéieren, dat hues du ons ze verstoe
ginn.

Duerch deng Hëllef fille mir ons all wäertgeschätzt,
du hues ons dirigéiert, a kee Gefill dobäi verletzt.

An Zukunft wäerte mir alleguerten dech ganz vill mëssen
a kënnen nëmmen hoffen, dass d'Schoulkanner dech ze
schätze wëssen.

Well onsen „normalen“ Chef, de Misch, de
ee Joer Congé sans solde geholl huet,
ass d'Sibylla Mayer als Responsabel
fir d'Redaktioun mat engem
Joreskontrakt agestallt ginn.

Elo ass hatt schonns erëm fort, dat
Joer war sou schnell eriwwer. A mir
wollten him nach eng Kéier MERCI
soen. Hatt huet sech voll engagéiert,
vill nei Iddie bruecht. Frësche Wand
ass duerch d'Redaktioun geblosen.

4 Zeitungen hu mir mat him
zesumme realiséiert. Eleng schonns
fir d'Déierenzeitung si mir vill
erausgangen.
Mir hunn hatt kennen a schätze
geléiert.

Seng Häerzlechkeet wäerte mir
vermëssen.

Am Numm vun der Redaktioun
Flanter

Electromobilité : Panacée ou voie de garage ?



Ces dernières semaines, nous n'avons guère laissé passer une occasion de nous intéresser à la mobilité sous tous ses aspects, y compris l'électromobilité et les modes de déplacements nouveaux et/ou alternatifs.

Si les bus à propulsion électrique sont déjà familiers à Luxembourg-Ville mais aussi à Differdange, d'autres engins restent plutôt encore rares voire exotiques, mais quelques-uns ont été présentés au premier salon « Mobility Reloaded » qui s'est tenu le 16 septembre dernier sur l'aréal de l'ACL

Nous y avons pu découvrir des véhicules électroniques, des motos, mobylettes, vélos et trottinettes à moteur (!!!à assistance) d'assistance électrique ainsi que des Overboard, Segway et autres Minipros.

Il va de soi que nous avons succombé à la tentation de l'essai.

Reste à savoir si le tout électrique sera la voie du futur ou si cette technologie n'assurera que le transit en attendant la propulsion à l'hydrogène, ceci d'autant plus que d'ores et déjà les producteurs de batteries ne savent plus suivre et que le lithium indispensable n'est pas du tout disponible en abondance.

PLp





TRAM

Samedi, le 23 septembre nous avons eu le plaisir d'assister à la journée portes ouvertes au « Neien Tramsschapp » et faire un tout petit tour avec le nouveau tramway.

Les rames du tram, fabriquées en Espagne, font une très bonne impression, même si les sièges ne sont pas trop confortables.

Le premier tracé du tram, qui comptera huit stations (Pont Rouge-Luxexpo), sera mis en service le 10 décembre 2017, simultanément avec l'ouverture de nouvelles gares CFL de Howald et Kirchberg-Pfaffenthal, ainsi que du funiculaire qui reliera Pfaffenthal avec Kirchberg. À partir du lundi 11.12.2017, tout passager pourra profiter de ce nouveau moyen de transport.

La ligne tramway à Luxembourg-ville n'aura que 16 km de longueur. Mais avec une capacité de transporter jusqu'à 420 personnes à la fois et une fréquence de passage de 3 à 5 minutes elle va sûrement désencombrer les bus de la capitale. Dommage qu'il faudra attendre encore quelque 3-4 années jusqu'à la fin de travaux. Le tram reliera alors la Cloche d'Or au Findel en passant par la gare, le Pont Rouge et la Luxexpo.

eLka



Klick



**JEDEN MONTAG WERDEN
IN DER STÄMM HOLLERICH
HAARE GESCHNITTEN**



**DAS RESTAURANT « COME
À LA MAISON » HAT DIE BE-
SUCHER DER STÄMM VUN
DER STROOSS ZUM MITTA-
GESSEN EINGELADEN**



AUF EINLADUNG DER JEUNESSE ESCH HAT DIE SCHWEESDRËPS EIN FUSSBALLSPIEL BESUCHT



LA FIRME VECTIS OFFRE 8 ORDINATEURS PORTABLES À LA RÉDACTION DE LA STËMM VUN DER STROOSS

La rédaction de la Stëmm vun der Strooss remercie de tout cœur la firme Vectis Luxembourg pour les ordinateurs portables qu'elle nous a offerts.

Nous pouvons désormais travailler avec des ordinateurs beaucoup plus performants, ce qui nous facilitera beaucoup nos tâches et nous en sommes très heureux.

La firme Vectis se concentre sur le secteur financier Luxembourgeois et accompagne régulièrement de nombreuses entreprises par le biais de mission de conseil portant sur la gouvernance, la conformité à valeur ajoutée, l'audit interne et les formations.

ÉQUIPE RÉDACTIONNELLE

Michel Hoffmann, Angel, eLKa, Flanter,
Marco, PLp, Skippy, Zeckie, Allu.

PHOTOS

Stëmm vun der Strooss, pixaboy.de

CORRECTION

Lëtzebuergesch Sprooch an Orthographie:
Christiane Ehlinger an Sonia Thewes
langue et orthographie française: Michel Petit

LAYOUT

Stëmm vun der Strooss, unterstützt von The Loupe.
www.the-loupe.com
5, rue de la Frontière, 9412 Vianden, Luxembourg

ABONNEMENT ET SOUTIEN

Vous pouvez soutenir nos actions en choisissant
l'une de ces formules:

Abonnement journal + carte de membre :

Abonnement journal: **20 €**

Carte de membre: **15 €**

10 €

en versant la somme correspondante sur le compte
LU63 0019 2100 0888 3000 auprès de la BCEE

L'asbl Stëmm vun der Strooss disposant du statut d'utilité publique, les dons en notre faveur sont fiscalement déductibles des revenus nets, comme dépenses spéciales, si leur cumul est au moins égal à 120 euros par année d'imposition et dans la limite de 1.000.000 euros ou 20% du revenu imposable (loi modifiée du 4 décembre 1967).

RÉDACTION

7, Rue de la Fonderie
L-1531 Luxembourg
Tél. (00352) 49 02 60
Fax (00352) 49 02 63

redaktion@stemm.lu
www.stemm.lu

Stëmm vun der Strooss asbl est conventionnée avec le Ministère de la Santé et travaille en étroite collaboration avec la Croix Rouge luxembourgeoise.

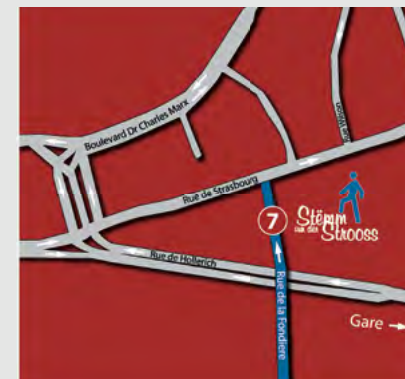
Les articles signés ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'association.

Parution cinq fois par an.
Tirage 6000 exemplaires.

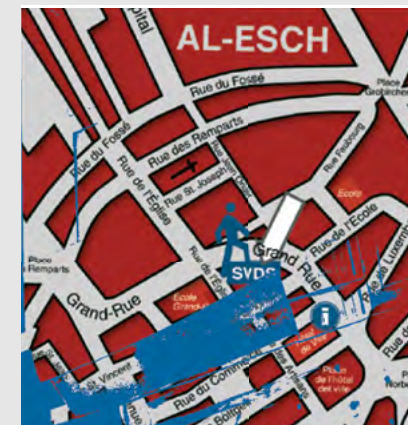


Stëmm vun der Strooss asbl

7, Rue de la Fonderie
L-1531 Luxembourg
Tél. (00352) 49 02 60
Fax (00352) 49 02 63
stemm@stemm.lu
www.stemm.lu



32, Grand-Rue
L-4132 Esch-sur-Alzette
Tél. (00352) 26 54 22
Fax (00352) 26 54 22 27
esch@stemmvunderstrooss.com
www.stemmvunderstrooss.com



www.digicash.lu

#1 Scannez ce QR
Code DIGICASH

#2 Validez le montant
de 15 €

#3 Validez avec votre
empreinte digitale
ou votre code PIN

Abonnez-vous en 6 secondes grâce
à votre app mobile DIGICASH

DIGICASH
MOBILE PAYMENTS

