



# Stämm

vun der Strooss

bimestriel  
avril 2006 / N° 41

La mobilité  
Mobilität

## Vorsicht Stau!

Die Hauptverkehrszeit ist die Zeit am Tag, an der der Verkehr still steht. Dieses Paradox spiegelt auch die Mobilität auf Luxemburgs Strassen wieder. Mobil sein ist ein Muss heutzutage. Fragt sich nur wie. Wie komme ich beispielsweise zur Arbeit? Diese Frage stellen sich auch unsere Redaktionsmitglieder. Wer ausreichend Geld hat, kauft sich ein Auto. Und damit die Illusion, sich in den eigenen vier Wänden zu bewegen. Manchen möchte man allerdings zurufen: fühlen sie sich ruhig wie zuhause, aber benehmen sie sich besser!

Wenige nehmen in Luxemburg den Zug oder Bus aus Passion. Meistens fällt die Wahl auf den öffentlichen Transport unfreiwillig. Ein Auto ist zu teuer. Es gibt keine Parkplätze. Man hat keinen Führerschein. Oder keinen mehr.

In einer ländlich geprägten Region wie Luxemburg gilt Autofahren als Standard. Kein Auto zu

besitzen bedeutet nicht normal zu sein. Der Anteil der Haushalte in Luxemburg, die sich kein Auto leisten können, ist der niedrigste in Europa. Nur Habenichtse haben kein Auto. Dass Bus und Bahn, oder Tram, aus rein praktischen Erwägungen als Fortbewegungsmittel gewählt werden könnten, ist ferne Zukunftsmusik. Noch stehen wir lieber mit 120 PS im Stau. Die Autos in der Werbung fahren immer schnell über leere Strassen und durch schöne Landschaften. So sieht der Traum vom Autofahren aus. Mancher Zeitgenosse lebt auch im zähflüssigen Feierabendverkehr in dieser Traumwelt und leidet lichthupend unter Realitätsverlust.

Wer fernab von den Hauptverkehrsstrecken wohnt, träumt auch von der Freiheit, die ein Auto verspricht. Denn an manchen Haltestellen kann man lange warten bis ein öffentliches Transportmittel vorbei-

kommt.

Die Gefühle und Einsichten der Redaktionsequipe der Stëmm bewegen sich zwischen "I love my car", "mon ami le train" und "ma mobilité, pas ma voiture, ma liberté."

Um das Bild von der Mobilität in Luxemburg zu vervollständigen haben wir uns mit Mitarbeitern der Eisenbahn unterhalten, waren im Kabarett von Cabarenert und haben Felix Braz von Déi Greng über das Radfahren in Esch und das Parken in Luxemburg befragt. Denn: "Die Endstufe der Motorisierung ist erreicht, wenn das Parken mehr kostet als das Autofahren." (Peter Sellers)

Wir wünschen viel Vergnügen beim Lesen - im Zug, bei Verspätungen auf dem Bahnsteig, im Stau auf der Autobahn oder zuhause in den Immobilien.

Susanne Wahl  
redaktion@stemmvunderstrooss.com



## Schwerpunkt : Mobilität

### Dossier spécial : La mobilité



Editorial	2
Cabarenert: Mobilitéitszentral	4
Un chemin, étape par étape	6
Eating up the road	8
Another Highway to Hell	10
Vandalismus, Verspätungen und Vagabunden	13
Felix Braz im Interview	14
Ma mobilité, ma liberté	16
Le voyage imprévu	18
Und eines Tages war der Führerschein weg	18
Mobilitéit am Kapp	20
Der alltägliche Wahnsinn	21
Hindernislauf	22
Wie komme ich zur Arbeit ?	23
Die Lawine rast	24
La mobilté comme droit de vie	26
Zahlen und Fakten	27
D’Konscht ass mäi Liewen	28
Leserbriefe	30
Fotoseite	31
Impressum	32





# „Dat mobilst hei am Land dat sinn eis Immobilien.“

Das Luxemburgische Kabarett-Ensemble Cabarenert hat in seinem aktuellen Programm „Schwamm driwwer“ eine Nummer mit dem Titel „Mobilitéitszentral“. Wir bedanken uns bei dem Autor Roland Gelhausen für den nachfolgenden Text, den er uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat.

rännerung wannechgelift. Nëmmen net iwwert den Tellerrand erauslussen. Op kee Fall iwwert seng Grenzen eraus goen. Soss gehéiert ee jo direkt zu denn Auslänner. Déi sech allerdengs och net bewegen. Déi gi bewegt. Mam Fliger. Dat nennt een dann erauskomplimentéieren. D'Charge fir dat ze maachen, déi gouf allerdengs

se da mol endlech déi zentral Plaz dofir fonnt hunn. Reng sproochlesch gesinn wierkt déi Mobilitéitszentral op mech wéi eent vun deene schwaarze Lächer aus dem Weltall, wou alles ugesaugt gëtt, an duerno verschwënnt oder implodéiert. Dofir gët d'Mobilitéit jo lo och net zentraliséiert. Et kënnst een Deel op d'Gare, an een Deel



Lëtzebuerg gëtt mobil. Lëtzebuerg kritt eng Mobilitéitszentral. D'Mobilitéit gët zentraliséiert. Schluss mam Outsourcing vun eiser Beweglechkeet. Keng Dézentraliséierung méi vun eisen Aktivitéitszonen. Mir wieren eis géint eise stack-lëtzebuurger Leetsproch: „Mir wëlle bleiwe wat mer sinn“. Wat jo gläichzäiteg heesche soll, mir wëlle bleiwe wou mer sinn a wéi mer sinn. Keng Beweglechkeet a keng Ver-

bewegt. Viru un en aneren. Dat war souzeseen eng Friedensbewegung un den Aselbuer. Den Här Juncker wollt allerdengs mol eng Kéier, an enger Regierungserklärung, e physikalescht Gesetz ad absurdum féieren, an deems e gemengt hat: „Bleiwe wat mer sinn, läit an der Verännerung“. Ech hunn allerdengs e Probleem mat deem Ausdrock „Mobilitéitszentral“. Mat der Zentraliséierung vun der Mobilitéit. Wann

an d'Uewerstad. An da steet se do, fest, wéi an der Zäit de Koloss vu Rhodos, mat engem Fouss déssäit, a mat engem Fouss déisäit vun der Péitrus. Ech weess och net op de Lëtzebuenger op ass fir eng nei Form vu Mobilitéit!? De Lëtzebuenger ass net gewinnt sech ze bewegen. Wann een elo mol ofgesäit vun deene sëllechen Cyclisten, déi während där Zäit wou den Tour de France leeft op eise

Stroossen hënneren. A vunn den Jogger natierlech. Déi fallen awer weider net an d'Gewiicht. Déi meescht Leefer lafe, bei schlechtem Wieder doheem um Laafband, a wann den Tour de France bis eriwwer ass, dann dréinen d'Velosfuerer och nees doheem, op de Rulloen hier Ronnen. Sou si mir Lëtzebuerger. Wa mer eis scho bewe-

schaft. Déi Zäit si mer tatsächlech ënnerwee. An dat war et dann. Da gi mer op d'Welt gesat, an da sëtze mer do. An da bleiwe mer normalerweis och do sëtzen. Verschiddener versichen allerdengs och nach am Sëtzen a Bewegung ze sinn, wat natierlech total absurd ass, obwuel et sech awer och schonn esou an eisem Sprooch-



gen, dann awer esou datt mer net vun der Plaz kommen. Dat nennt een dann, "op der Plaz trëppelen". De Lëtzebuerger ass éischer gewinnt roueg do ze sëtzen, ze leien oder ze stoen. Stoes Fouss mecht d'Fuesvolleek deenen do uewen, déi fir si d'Kar aus dem Dreck zéien sollen, hier Standing Ovations. Déi eenzeg Zäit wou mir a Bewegung sinn, dat sinn déi 9 Méint während der Schwanger-

gebrauch ageschlach, quasi festgesat huet. Kuckt mol nemmen dee Saz: Mir setzen eis a Bewegung. En totale Widdersproch. Wéi soll dat w.g.l. goen. Wann ech mech mueres an den Auto setzen fir op d'Aarbecht ze fieren, dat huet jo och net ganz vill mat Bewegung ze dinn. Duerfir rieschte mer eis am Auto jo och direkt sou richteg wunnlech an, fir datt et eis nëmmen un näischt feelt. Stere-

## An alle unsere Spender

► Wie viele Menschen daran denken, dass es ihnen besser geht als anderen, haben wir immer wieder im Laufe des Jahres festgestellt. Unzählige Personen, Gesellschaften und Vereine haben die Stëmm vun der Strooss durch Abonnements oder Spenden unterstützt. Die Höhe der Spenden reicht von 10 € bis zu 5.000 €.

Vous souhaitez soutenir plus concrètement les plus démunis de notre société? Par le parrainage, c'est possible: il vous suffit d'acheter des bons de consommation qui leur permettront de boire et de manger gratuitement chez nous, au Treffpunkt 105.

1 bon = 25 cents = 1 boisson chaude ou froide. 2 bons = 0,50 € = 1 repas chaud

Indiquez-nous le nombre de bons désirés et virez la somme correspondante sur le compte LU63 0019 2100 0888 3000 de la BCEE avec la communication "bons Treffpunkt".

► D'Stëmm vun der Strooss vient d'obtenir le statut d'utilité publique par arrêté grand-ducal du 29 août 2003. Vous pourrez désormais déduire des impôts les dons que vous nous aurez faits.

## Immo-Stëmm: Un toit pour toi

Depuis le 1er janvier 2001, la svds a réussi à retrouver un logement décent à 35 personnes. Vous pouvez nous aider à faire encore plus en versant vos dons sur le compte

**BCEE**

**LU63 0019 2100 0888 3000**

de la Stëmm vun der Strooss, avec la mention « Immo-Stëmm ». Si vous disposez d'un logement à petit prix, merci de bien vouloir nous contacter au Tél : 49 02 60.



osanlag wéi doheem, schéin Teppecher um Buedem an d'Kichelcher an d'Kamellen an der HäscheKëscht. Mir bewegen eis net fort vun doheem, mir huelen eis héichstens mat. Do duerf selbstverständlech och d'Foto vun der Famill vir um Tableau de Bord net feelen. Fir datt mer nach e läschte Bléck kënnen op eis Léifsten geheien, éiere mer nom Knuppert, vir mam Kapp opschloen. Haut mat den Airbagen geet dat jo net méi. Déi kommen engem jo entgéint. Déi Bewegung huet een alt nees gespuert. Mä mir kënnen numol net op eisen Auto verzichten, och wann en eis ëmmer manner mobil mécht. All Lëtzebuurger huet och dowéinst déi selwecht Auto-biographi: Kannerwonn, Firmewon, Krankewon, Läichewon, an dat war et dann.

Den Zuch wier natierlech och eng Méiglechkeet fir sech am sëtzen ze bewegen. Nei Zuchmaterial hu se jo lo mol endlech kritt bei der Bunn. An elo gëtt, wéi am Strategiepabeier "Mobilitéit.lu", deemols vum "Mobilitéits-Minister" Grehten, festgeschriwwen gouf, och nach um Schinnennetz geschafft. D'Streck Lëtzebuerg-Péiteng gët zweegleiseg ausgebaut. Bis 140 Stonnekilometer kann dann do gefuer ginn. 2004 sinn d'Aarbechten ugaang, an 2012 sinn se fäerdeg. 8 Joer fir déi 18 kilometer Schinnen, also 6m 16 den Dag, wou de 6. November 1900, d'Prince Heinrich Linn fir d'Éischt gefuer ass. Ech bezweifelen datt et deemols méi laang gedauert huet. Bis déi Streck dann endlech fäerdeg ass, huet de Präis vun eisen Häiser sech wahrscheinlech scho verduebelt. Dat ass jo dat paradox un der Saach. Dat mobilst hei am Land dat sinn eis Immobilien.

"Sech a Bewegung setzen" funktionnéiert eigentlech nëmme bei den Staatsbeamten. Déi sëtzen e Liewe laang op hierem Hënner, a kommen awer virun. No ouwen natierlech. Se falen Trap erop, wéi een sou schéi seet. Dat geet zum Gléck vum sel-

wen, soss missten se se d'Trap erop goen, an da missten se sech jo selwer bewegen. Spéiderhinn gi se jo och net vum selwen, mä si ginn gebieden ze goen. Fréizäiteg, aus Käschtegrënn. An der Privatindustrie ass et ähnlech: do bewegen d'Leit sech och net selwer, do mussen se eraus gehäit ginn. Och aus Käschtegrënn.

Stéllstand ass well laang och schonn an eiser Beschäftigungspolitik ze verzechen. Ee vun eise fréieren Wirtschaftsminister hat sech jo mol eng Kéier un der däitscher Sprooch vergraff, a Lëtzebuerg als "Wirtschafts-Standuert" bezechent. "Mediastanduert" wann ech mech gutt errënneren. An ech fannen et gët wierklech kee bessert Wuert fir, souwuel an Däitschland wéi och hei zu Lëtzebuerg de Stéllstand an der Wirtschaftspolitik ze ëmschreiw. Mir stiechen also fest um séchere Wee mat der CSV, an d'LSAP suert dofir dat mer net of kommen vum Pad, vun der Dugend.

Dat schlëmmst ass awer, wann sech näischt an de Käpp bewegt. Dee Stéllstand ass jo mat der PISA Etude beschttens beluegt ginn. Dobäi wier eist Gehier dach beschttens konzipéiert fir déi fortschrëtlechste Théorien ze entwécklen. Et misst just richtig gefiddert ginn. Dat Gehier, déi gro Zellen, dee Schwamm, fir datt en sech vollsuckele kann? Nujee, Schwamm driwwer. Et ass op jidde Fall do wou den Impuls fortgeet, bis an d'Féiss, fir datt déi sech a Bewegung setzen. An da gi mer virun! Oder bei engem aneren geet den Impuls do uewe fort, och bis an d'Féiss. An da kréie mer e Fouss hannebäi.

*Das Programm wird noch bis zum 21. Mai 2006 aufgeführt. Es ist leider vollständig ausverkauft. Die DVD von "Schwamm driwwer" kann bestellt werden. Überweisen Sie 25 Euro mit der Angabe ihrer Adresse auf das Konto von Cabarenert bei der BCEELULL LU90 0019 1355 0157 6000.*

Vous avez peut-être déjà lu mon article précédent où je parlais de mon arrivé à Luxembourg, je me permets de vous en raconter un peu plus sur moi, et sur ma mobilité. Ma vie fut extrêmement mobile, et ma mobilité se divise en sept étapes.

La première étape est celle du temps



où j'avais une voiture, elle a duré onze ans, et comme tout jeune homme, j'ai toujours eu une attirance pour les belles voitures, j'adorais y écouter de la musique et je vous l'avoue, j'aimais assez les sensations que la vitesse pouvait me procurer. L'insouciance de la jeunesse m'a fait emprunter la voiture de mon père sans son autorisation, cette même insouciance m'a fait conduire une canette de bière à la main... J'ai été imprudent et même non respectueux vis-à-vis des autres usagers. Mais

# Un chemin, étape par étape

un jour, alors que j'accompagnais mon père, j'ai rencontré un groupe de jeunes qui se comportaient comme moi je le faisais habituellement. A ce moment là j'ai pris conscience de mon attitude et progressivement j'ai changé ma façon d'agir.

La deuxième étape est celle où je pos-

est un chemin de danger pour ceux qui l'emprunte. C'est dommage de voir le nombre de familles, de jeunes brisés par cette folie, et la facture de cette folie est très très chère.

La troisième étape est liée aux problèmes personnels que j'ai eus sur la route. Je n'oublierais jamais le jour où j'ai par-

gagnés, ne m'avaient servi à rien. La fatigue et l'énerverment m'ont fait sourire et prendre conscience de ma stupidité. Je me suis fait dépanner, je me suis sagement reposé et j'ai repris le chemin calmement, l'esprit serein.

La quatrième étape représente mes souvenirs de la route en tant que citoyen



édais ma propre voiture, j'avais un travail et j'ai commencé à comprendre le stress que pouvait procurer la route. Lors de cette étape, je me suis énervé sur les kamikaze de la route, vous les connaissez certainement, ceux qui sont en permanence agressifs au volant et très égoïstes, s'appropriant comme si elle leur était entièrement réservée. Et j'ai eu honte car je sais que j'ai fait la même chose, mais j'ai compris que la route était pour tout le monde, la route est un respect mutuel permanent et la route

coure des kilomètres et des kilomètres. J'ai pris le risque de conduire sur une longue distance malgré ma connaissance des dangers qu'une voiture mal entretenue sur un long trajet pouvait apporter. J'y ai rencontrée la fatigue et elle m'a fait commettre des erreurs, j'ai voulu vaincre cette fatigue et parcourir le plus grand nombre de kilomètres sans me reposer, en plus dans une voiture en mauvais état. Mais ce qui devait arriver arriva, la voiture est tombée en panne. Et donc, la vitesse et le temps que j'avais

modèle, j'ai été un conducteur contentieux, respectueux des autres et aimables. Bref je prenais la route avec délicatesse et doigtée.

La cinquième étape a été celle de ma vie sans voiture dans un pays qui n'était pas le mien. Et cette approche de la mobilité m'a donné une autre vision du terme « mobilité ». Et là, j'ai commencé à me déplacer avec mon ami le train. Ce fut une découverte pour moi, les deux premiers mois furent stressants car je ne savais pas à quoi m'attendre, en effet



j'avais toujours été autonome. Mais par la suite, j'ai remarqué le plaisir que pouvait procurer ce mode de déplacement, je n'avais ni le stress, ni la responsabilité de la route. Chaque jour, pendant que j'étais dans mon ami le train, je me reposais et j'arrivais à mon travail sans le poids d'un trajet angoissant.

La sixième étape est ma rencontre avec les autres usagers dans les transports publics. Durant les premiers mois, j'étais seul, et je regardais la nature défilier sous mon regard et j'observais mes voisins de compartiment, ce fut une observation globale de ce qui m'entourait. Un jour, j'ai franchi le pas et j'ai commencé à discuter avec mes voisins et avec le temps une complicité s'est créée. Certains jours, j'étais presque déçu de devoir descendre à mon arrêt tellement j'étais pris dans la conversation que nous avions.

Et la septième étape va être ma conclusion sur les transports et la circulation grand-ducale. Moi, qui ai beaucoup voyagé dans différents pays d'Europe, je peux dire qu'ici à Luxembourg, l'organisation est impeccable, il n'y a jamais de retard ou vraiment minime, les autoroutes sont dégagées et la circulation y est fluide, il y a un nombre impressionnant de bus et de train. Bref, toute cette jolie organisation vient du respect des habitants, et des bonnes infrastructures mises en place. De plus, la police contribue également à la bonne marche du trafic routier par son efficacité.

Alors attachez votre ceinture, baissez la musique, éteignez votre cigarette, gardez vos distances, contrôlez votre instinct de chauffard et soyez souriant. Pas de folie au volant et tout ira bien. Bonne route !

NassimK avec le soutien Benoît  
redaktion@stemmvunderstrooss.com

Mobility, that's a measureless concept! We could talk weeks about it. «The ability and willingness to move or change». If you just read this definition, you'll say: OK, let the philosophers deal with it. I also have more things on my mind when I hear this word mobility. I could think of the vehicles, roads (uncongested, if that is possible), public transport, aeroplanes; then to the mobility with regard to one's job or home, to the academic mobility for students and teachers and not to forget about the mobile computing and the mobile phone. Going farther with the imagination, why not try to think of all the movement going on inside our body, inside a molecule, inside an atom, etc... Think also about the infinity (in space) and endlessness (in time), movement of the universe and of the stars. All is connected to mobility, even a stone or a mountain, it is only a matter of relativity to the reference.

Did you know that 2006 has been designated «European Year of Workers' Mobility»? The aim is to persuade all members to develop new initiatives to strengthen European mobility and to expand knowledge of mobility, flows and removes obstacles to workers' mobility in Europe. Speaking about uncongested roads, the necessity and possibility of reducing the use of the vehicles is recognised and even applied in some European cities. We all know that we are a permanent source of environmental pollution and at the same time we support the effects of these pollution.

But the first image, the moment I hear the word «mobility» is about a car... me and my car! It's more than mobility to me, it's freedom. I'm not speaking only about the need of a car, which is very important, too, but I'm speaking about the pleasure to drive a car. When I have

a problem, when I'm nervous or just disappointed and sick at heart, I jump in the car and go to eat up the roads. Really! Don't think that I'm irresponsible. It's not the speed that attracts me, it's only the running about. It's also important to have good music. I'm not choosing an itinerary, but all the time I'm discovering



new and wonderful things on the way. It could be a statue; it could be a building or a garden, it can be a child doing a funny thing or a dog with an amusing look. Another time, it's a rainbow, a river, or a forest. Even on the highway, the simple sensation that I'm eating up the kilometres in harmony with the adequate music makes me feel better. I love the car, it's a part of me when I'm



# Eating up the road

driving it. Or I'm a part of it, why not? The second image could be of me and my two mobile phones. Three days ago I had closed the door of the apartment and only then did I realise that I don't have my mobiles in my handbag. First reaction: panic. Then as I was thinking, let's see if I'll die without my phones for

already so used to it, that it has become natural. I think the invention of the internet is as important as the invention of the wheel.

OK, we could go on to the infinity of my album of images. There are so many things, which inspire the mobility. There is another aspect though; you could

could we do? There always is another side of the coin, that's normal as light and dark, day and night, ying and yang. Just take the best and take care of the bad side of things.

Even globalisation essentially means mobility. To go for a better job, to move in a new home, to let your child to study



five hours. I didn't die, but I had in my mind, the ringing of the phone and the horror and despair that my daughter, my husband, my friends, my boss could call, chased me all day. I cannot be separated from my phones.

The third image is of my computer and myself. It's so nice and easy to find anything I want. The Internet is such a great achievement for the world. Now we are

accuse me of being drugged with technology but I'm not the only one. The other side of all these benefits: the car could also mean: traffic jam, pollution, accidents; the mobile phone produces harmful microwaves to the human body. The Internet could be a danger with a lot of violent, disgusting or immoral things. Hey guys, this is the real world. It happened to be born in this time, what

overseas... that's mobility. Let your mind free, keep it open and you'll have also... mobility. We can not go to the stars (yet), but we have enough mobility to benefit from it and to take a delight in it. So go mobile and eat up the road of life!

Liliana  
redaktion@stemmvunderstrooss.com



# Another

What would I be doing now if the possibility of travelling was not available to me. I wouldn't have been able to go around the world before I was 21 and I surely wouldn't have been able to set foot in Europe, let alone Luxembourg.

The access and diversity of the transport today is nothing to be compared with the options that all transport ministers had to deal with. Every military has built and used highways to in their warfare. An example of an efficient highway system is when Russia happily offered to develop and build highways for Afghanistan in the early 1980's. This resulted in only allowing the surging military to quickly invade that country, with little or no resistance. For some reason though, their departure took longer than their arrival. Newspapers and history are my witness when I say, it probably took them 2 days to come, but had to go through the living hell for 10 years or more to go back. Not only that, but who said they really have left, using the highway to hell they built.

Here in Luxembourg, those that cannot afford their own private transport, the state is not obligated to supply personalized transport, but it does try hard to cater to the needs of the majority and public demand. Having traveled around the world by almost every means and way, one can be proud of Luxembourg when you take an unbiased look at it. As a Canadian who has lived in Luxembourg for 26 years, I can tell you that there is not any corner of this country that cannot supply me with transport by using the public system to get me to where I have to go. That I don't get it when I want, is another problem, but I

always can get it when I need it. Where there is the will, there is always a way; all one has to do is adapt and not in reverse. Just remember that the socially dependent people are just another minority of the people who have to travel. The majority of the 100,000 people who need transport to go to work in the city, mostly use their own transport. For some, their vehicle is something they adore and is their main materialistic prize or hobby. For others, a vehicle is just a means to get from place A, to place B, and back again.

The City of Luxembourg has a public transport system, which caters to the needs of these people, which later has developed into

10



# Highway to Hell

«Park and Ride's» as a solution to the congested streets. When one looks at the number of buses that are constantly in the eye of the pedestrian, one quickly realizes that if the number of people working in the city increases, that the streets are already over-loaded and more buses would not be the solution. Kirchberg is developing quickly, preparing for the expansion of the European Communities and so are the prospering companies that are attracted or needed in the city.

For years, there has always been the demand for the tram to return to the streets of Luxembourg and surrounding areas. Lucien Lux, the Transport Minister, has been brave enough to tackle this approach-

ching problem for the last couple of years. Hell or high-water, he is attempting to convince the government to support and quickly start this project before the influx of new workers arrive in the future. He, myself and many others believe that a tramway system will solve the problem of having blocked streets and nervous drivers, which can and will be blocked with the simplest of accidents causing chaos for the private and public transport. Expanding the public transport will make the system more efficient and reliable. Careful planning and a good study of the existing systems can unite into a good system that can cope with the influx of the needs of Kirchberg and





## Ambulanz-Spidol op Rieder

► Consultations médicales gratuites deux fois par mois le mercredi à partir de 18h30 devant l'entrée du Centre Ulysse 3, dernier Sol L-2543 Luxembourg.

► Gratis medizinische Behandlungen jeweils mittwochs zweimal im Monat ab 18.30 Uhr vor dem Haupteingang des Centre Ulysse 3, dernier Sol L-2543 Luxembourg. Für weitere Auskünfte: Tel : 49 02 60

► Jeden zweiten Do kommt im Wechsel ein Arzt von 14-15h in die Stëmm vun der Strooss, 105, rue du cimétiere, 1338 Luxembourg.

► Jeden Di von 14-15h kommt ein Arzt in die Stëmm vun der Strooss in Esch 32, Grand-Rue, L-4132 Esch/Alzette, Tel. 26 54 22



the problems that most frontaliers have anyway, which is to get to work and back again.

Luxembourg is not a city that can be changed over-night and Rome was not built in a day but when there is a will, there is a way, so one should support Marcel Lux and not delay the development and realization of a Tram-system. Of course, returning the tram to the streets of Luxembourg will be a bit of a chaos at the beginning while it is under construction, but like all diseases, things have to get worse before they can get better, and better now than later.

Ask any frontalier that cannot afford the gasoline anymore, no matter what nationality of our neighboring countries. They will agree that a tramway system would be safer, faster and more reliable. Their number and outcries for assistance are increasing daily. Buses are not the answer because the street system has enough traffic on it as it is. The joint efforts of building a new route for the tram and combining it with the existing rail systems could be the answer. Do not make the mistake of comparing our pretty little city of Luxembourg with other capitals and their public systems. An underground system like in Paris or New York is

not practical or beneficial here and at an extreme cost that would take too long to establish anyway.

Being mobile does not have to be only about transport, it could also mean efficient communication. Handy's and satellite-transponders have replaced the ancient and almost non-existent mobile telephone and have made communication available to anyone at anytime at a reasonable price that even a child can afford. There is a generation out there today that could not conceive of life without a handy at hand.

Communication also aids mobility for the police, fire departments, emergency services and a big help in combating criminality. With just a short and normally free call, the required service can be on the required spot quickly and communication can also warn them of obstacles that could be met on their way. This reduces their delay and increases their mobility as well as their efficiency. Come to think of it, man has come a long way in the last 150 years, especially when we only used to wave flags at each other as a means of long-distance communication.

gen  
redaktion@stemmaunderstrooss.com



# Vandalismus, Verspätungen und Vagabunden

Das Thema Mobilität bot die Gelegenheit alte Freunde wieder zu sehen, die bei der CFL arbeiten und zur gleichen Zeit die eine oder andere Fragen zu stellen zu den neuen Zügen und über ihren Job als Schaffner.

Wenn man die alten Züge oder Busse betrachtet muss man leider feststellen, dass es immer wieder Leute gibt, die sich sehr gerne an toten Gegenständen austoben, wenn sie glauben nicht beobachtet zu werden. Seit 2005 fahren neue Doppeldeckerzüge, um die Kapazität, die Gemütlichkeit und die Behindertengerechtigkeit zu erhöhen. Es gibt im Zug über der Tür die kleine Aufschrift: „Dieser Wagen ist videoüberwacht“. Wie sieht es mit dem Vandalismus in den neuen Zügen aus? Mein Bekannter erzählte mir mit Freude, dass dieser Hinweis eine grosse Wirkung habe und dass lange nicht mehr soviel kaputt gemacht würde wie früher. Die neuen Züge seien auch behindertengerechter als die alten. Sie haben eine spezielle Rampe, die per Knopfdruck vom Schaffner höher oder tiefer gestellt werden kann, so dass man mit dem Rollstuhl ohne Problem vom Bahnsteig in den Zug kommt. Ein viel besseres System als das vorherige.

Ich bat um Aufschluss über die Verspätungen und wie der Kunde reagiert. Er versuchte mir zu erklären, dass die Verspätungen entstehen, wenn ein Zug den anderen vorbei lassen muss, bevor er in den Bahnhof hinein kann. Der Bahnhof sei nicht gross genug für die vielen Züge. Oft spielen auch die Wetterverhältnisse eine grosse Rolle. Obwohl an dem Tag, als so viel Schnee fiel und keine Busse und Autos mehr vorankamen, der Zug immer noch fuhr und das sehr zuverlässig und pünktlich. Die Kunden seien nicht immer sehr erfreut über die Verspätungen. Sie würden aber gerne informiert werden und dann hätten sie auch eher Verständnis dafür.

Meine nächste Erkundigung bezog sich auf Konfliktsituationen und ob sie besondere Kurse dafür belegen würden. Konflikte riskiere man immer, wenn man mit Kunden arbeiten müsse. Man müsse oft sehr viel Geduld haben, das sei die Grundvoraussetzung und ein bisschen Menschenkenntnis gehöre auch dazu. Er erklärte mir, dass sie spezielle Kurse bei einer Psychologin belegen würden, wo sie durch Rollenspiele lernen dem Konflikt aus dem Weg zu gehen. Oft helfe aber auch nur ein nettes Wort, um die Laune des Kunden zu besänftigen. Und wenn



alles gute Zureden nichts helfe, was dann, wollte ich wissen. Es kam schon vor, dass Kollegen von ihm mit Messern oder sogar mit einer Einwegspritze bedroht wurden oder eine Tracht Prügel einstecken mussten, obwohl sie sich bemüht hätten. Andere Kunden kamen glücklicherweise zu Hilfe. Darum fordert das Personal in den Doppeldeckerzügen unbedingt zwei Schaffner. Angst dürfe man bei diesem Job nicht haben sonst sei man verloren. Aber Leute von einem Sicherheitsdienst fahren mit, wenn sie es verlangten und seien immer in der Gegend. Die allerletzte Möglichkeit sei, die Polizei einzuschalten die dann auf dem nächsten Bahnhof die

Missetäter aus dem Zug zu holen.

Dann wollte ich die Auskunft haben, wie sicher es ist mit dem Zug zu fahren, ob es viele Unfälle gibt. Er sagte mir, dass die Züge seit langem einen sehr hohen Sicherheitsstandard haben und meist computergesteuert werden, so dass Unfälle sehr gering geworden seien, abgesehen von menschlichem Versagen, was in jedem Job vorkomme.

Wie oft die Züge gereinigt werden wollte ich wissen. Die Züge werden innen zweimal am Tag gereinigt und wenn Bedarf besteht dann werden sie auf Wunsch auch während der Fahrt nochmals gereinigt. Fremde Firmen seien dafür zuständig.

Während unserer Unterhaltung kamen wir auf die Leute zu sprechen, die am Bahnhof lungern, seit Jahren, seit Jahrzehnten. Ich erfuhr, dass die Mitarbeiter der CFL froh waren als es diese Bude gab, diesen Container von Abrigado gleich beim Bahnhof für die Junkies und Obdachlosen, so hatten diese Menschen am Tag eine Alternative, wo sie sich aufhalten konnten und der Bahnhof war einigermaßen sauber. Seit Abrigado mit dem Container zusammen mit der Notübernachtung für Drogenabhängige jenseits der Eisenbahnbrücke untergebracht sind gibt es direkt am Bahnhof keine Alternative mehr, so dass wieder mehr Menschen den ganzen Tag am Bahnhof herum lungern. Das Personal des CFL fordere eine weitere Auffangstelle für die Obdachlosen direkt am Bahnhof, eine Stelle wo sie sich am Tag aufhalten können, wo sie machen können was sie wollen, damit der Bahnhof sauberer wird. Der Schaffner mit dem ich mich unterhielt, wird sich in nächster Zukunft sehr stark dafür einsetzen. Er sagt, dass man immer menschlich bleiben soll und jeder das Recht hat sein Leben so zu führen wie er es will.

Suzy P.  
redaktion@stemmvunderstrooss.com

# “Datt d’Leit den Auto brauch et Angeboter”

Seit August 2004 gibt es in Esch-sur-Alzette einen kostenlosen Fahrradverleih. 120 Fahrräder können an 240 verschiedenen Standorten im Stadtgebiet ausgeliehen werden. Das Projekt „Äre Velo, eise Velo“ ist Teil eines neuen Verkehrskonzepts der Stadt Esch.

Die Stämm vun der Strooss führte mit Felix Braz von Déi Gréng, Mobilitätsschöffe der Stadt Esch-sur-Alzette und Député im Luxemburger Parlament, ein Gespräch über die Erfahrungen mit dem Fahrradverleih und die Mobilität im Land.

**Stämm:** „Äre Velo, eise Velo“ wéi koum d’ Iddi?

**Félix Braz:** “Am Joer 2000 hate mir ais virgeholl, dat de Velo generell an Esch erem zu engem normalt benotzten Transportmittel soll ginn. De Velo an Esch an iwverall am Land war um Nullpunkt. Mir wellen dass de Velo soll erem en Transportmittel ginn, well et einfach ganz vill Avantagen huet besonnesch am innerstätteschem Beraich op kuerzen Distanzen. Mir hun e Konzept op d’Been gesat fir de Velo generell ze ennerstetzen. Dunn as den C.I.G.L. vun Esch un ais eru gerdueden an huet gesot dir sidd ja am Gaang elo relativ vill fir de Velo ze maachen, mir hunn eng Idee, wéi wär et dann wann mir géifen un de System goen vun engem Velosverleih. Mir hunn ais dun zesumme gesat an hun déi Iddi verdéiwt. Mir sin ais eenz ginn, esou datt mir konnten ufänken am August 2004.”

**Stämm:** Ginn Veloe vill benotzt?

**Félix Braz:** “Se ginn ganz vill benotzt. Bei deen doten Sorten Projeen huet e jo zwou Méiglechkeeten. Entweder et stellt een d’Veloe an den öffentleche Raum matt der Verpflichtung, datt déi wou se wëlle benotzen sech umelle mussen, Carte d’Identité ginn, bezuelen usw.. Wéi z.B. an Däitschland dee System vun der Eisenbunn, dee funktionéiert ganz gudd, dat sin Hightech-Veloen, mais di sin deier. Dat anert as dat wat mir gemaach hunn. E System deen gratis ass an dee jiddereen kann benotzen ouni sech unzwouch mussen ze mellen,

wat natierlech e ganz openen System as. Den huet natierlech och dann de Nodeel, datt och Leit domadder fueren, déi keng Rücksicht op d’Material huelen an sech scheinbar eng Freed doraus maachen et futti ze maan. Mir wellen awer en oppene System behalen. Eis gréisste Suerg war, mir stellen d’Veloen am öffentleche Raum zur Verfügung an et benotzt keen se. Et klappt awer ganz gudd, di Veloen gi wierklech vill



benotzt. Si sin am Ufank leider och falsch benotzt, mir hate vill Vandalismus, mais dat huet sech awer berouegt a mir hun et an de Greff kritt.”

**Stämm:** Wéi hut dir de Vandalismus an de Greff kritt?

Félix Braz: “Déi Leit déi um Terrain geschafft hunn, déi hun einfach dofir gesuecht datt immens séier erem gefléckt get. Well wann Veloen bis generell e futtisen Aspet hunn dann geet d’Hemmschwell erof, do muss ee wierklech probéieren mat immensem Asatz dofir ze suergen datt Veloen méiglechst séier nees an engem gudden Zoustand sin. Do hunn sech der e puer ofreagéiert, déi e bessen Eefalt gespilt hunn, dat huet sech elo berouegt, d’Saach as elo an der Reih. Et as emmer esou, matt enger „Spillsaach“ déi nei as get emmer gereibert. Elo, get et eng gewesse Normaliséierung.

Mir hunn et awer nach emmer net ganz an de Greff kritt, well et get der nach emmer déi et futti maachen. Notamment hunn se elo e System entdeckt, wéi e kann de Velo aus dem Schlass huelen ouni eng Menz dran ze geheien. An esou laang wéinstens di zwee Euro nach ze huele waren hunn awer di meescht de Velo erembruecht. Mir hun och elo eng Léisung fonnt mat engem aneren Chip. Dat geet dann net méi mat enger Menz, mais do muss een elo en extraen Chip kréien, a fir den Chip ze kréien, muss een sech awer wéinstens eng Kéier op der Gemeng gemellt an identifiziéiert hun. Da kritt en och sain Chip géint en Dépot vu 15 oder 20 euro, dat as jo wierklech kee grouse Montant, mais wéinstens e Montant wou mir wesse, ieschendwouas net méi esou komplett anonym. An et hellt en awer déi Lait aus dem circuit deenen alles komplett egal ass. Déi Lait déi daat

# ofstellen, dofir

serieux wellen benotzen, fir déi as et awer kee Problem, sech mat der neier Spillregel unzufrennen. Déi Lait soen „ech fannen dat eng gudd Saach et as fir mech nämlech eng gratis Mobilitéit, ech brauch kee Benzin, ech brauch net ze flécken, ech brauch net no de Pneuen ze kucken“.

Déi Veloen wou mir elo nach hunn, ginn och geschwenn erneiert, well déi hunn no zwee Joer méi oder wéineger hiren Dingscht geleescht. An mir wesen och elo duerch all di Problemer wou mir haten, wéi di nei Veloen missten ausgesinn. An dat mat der Publizitéit leeft och ganz gudd. Mir maache jo Publizitéit op de Veloe fir Suen eran



ze kréien. All Veloen sin verlount, Privatpartner maache mat, an dat brengt ais Geld eran. Domadden bezuelen mir den Ennerhalt vun de Veloen.“

**Stëmm:** Sin och schon Veloen geklaut ginn?

**Félix Braz:** „Jein, et si schon Veloen verschwonnen, mir hun och permanent e puer di feelen, mais di verschwannen an deenen allermeeschte Fäll net definitiv. Klauen mecht jo kee Senn, well wanns een e Velo bei sech doheem an de Keller stellt, dann kritt een e just net fir naischt gebotzt a gefleckt. Et huet keen en Interet de Velo ze klauen well et huet een naischt dovun.“

**Stëmm:** Vu weem ginn Veloen dann meeschtendeels benotzt?

**Félix Braz:** „Et gouf eng Etude dorivwer. Et as eigentlech équilibréiert hallef an hallef. Hallef Lait déi den Velo bannent Esch benotzen, déi zu Esch ufänken e Mobilitéitsbesoin ze hun. Dat sin dat ganz oft di Jugendlech. Di aner Halschent dat si Lait, di den Velo complémentair zu engem anerem Transportmittel benotzen. Dat war eng vun den Hoffnungen, déi mir haten. De System ass ideal fir Lait, déi mam Bus oder mam Zuch op Esch kommen, datt déi wann se bis am Zentrum ukomm sin och a ganz kuerzen Ofstänn e puer Déplacements kenne maachen ouni datt en se am Noodeel sin par Rapport zu Leit déi mam Auto do sin. An dat sin gréisstendeels Erwuessener. Dat heescht contrairement zu daer Meenung vun de Lait, datt de Velo nëmme vun Jonke benotzt gët, dat as net esou.“

**Stëmm:** Fuert dir selwer mam Velo?

**Félix Braz:** „Ech fuere selwer domat awer net esouvill, well ech dat meescht zu Fouss maachen zu Esch. Ech gi vu doheem aus zu Fouss op d’Gemeng an dat ass all Daag eng 10 Minuten bis eng Véirelstënnchen vir dohinner a fir zréck. Ech fannen et ass e pure Luxus wann een zu Fouss ka schaffe goen. Wann ech awer elo vum Büro aus muss unzwouch hin wat méi wäit an Esch läit dann huelle ech de Velo awer schonn.“

**Stëmm:** Wéi gesidd dir d’Mobilitéit a Letzebuerg?

**Félix Braz:** „Verbesserungswierdeg. Wat den öffentlechen Transport ugeet hunn mir zwou Saachen ze bewältechen. Mir mussen engersaits déi Lait mam öffentlechen Transport bis op d’Arbeitsplaatz kréien, an dann wann

mir se bis do hun, musse mir se och nach do verdeelt kréien. Den Tram as mat deem Konzept, wat elo um Desch lait, haaptsächlech en Verdeelungsinstrument, an dofir brauchen mir och déi Projeeen vun deenen manner geschwat get, wéi Verduebelung vun den Zich, di nei Direktlinn Luxembourg-Esch, Luxembourg-Bettembourg, Pétange-Luxembourg. Mir brauche och fir classesch Zuchmaterial eng Verduebelung vun den Kapazitéiten op de Schinnen. Véier vu fennef Parteien am Parlament stinn och elo endlech hannert deem Projet Tram, dann hu mir Chance datt mer soen mer am Joer 2010-2012 schon kennen ganz solid viru komm.“

**Stëmm:** Dat gréisste Problem, vun der Letzebuurger Mobilitéit, sinn dat Pendler?

**Félix Braz:** „Mir hunn an der Staat Letzebuerg an der Mobilitéit de Problem, datt mer eng massiv Affluence hunn, déi daags iwwee statt fend, well mir an der Stad am Moment den Zentrum vun der Economie vun der groussregioun duerstellen. Déi Lait, déi an der Staat schaffen, déi hunn all Quartieren zougesaat. Mais hei wunnen awer och Menschen, an fir déi Lait ass déi résidentiell agefouert ginn. D’Gemeng huet sech décidéiert, fir hier Awunner. Well se sech huet missten décidéieren, well wann se déi Décisioun net geholl hätt, hätt se sech de fait och décidéiert, fir den Pendler a géint den Awunner. Déi eenzeg richtig Léisung as natierlech, déi Lait déi schaffen kommen, déi all Daag déi selwescht Bewegung maachen, datt déi mam öffentlechen Transport kommen. Datt déi den Auto dofir ofstellen, dofir brauch et natierlech Angeboter, an di Angeboter mussen gudd sinn, an daat hu mir nach net. Mir sinn nach net esou gudd, an mir hunn



# Ma mobilité, ma liberté

virunallem de Problem datt di Angeboter och deelwais di aner Sait vun der Grenz mussen organiséiert ginn, mais do hunn mir awer net vill ze soen. Et geet net duer datt mir den öffentlechen Transport op aisem Territoir gudd organiséiert kréien, mais déi Lait, déi vun rondërem kommen, mussen och nach bis bei ais Angeboter kommen. Wat mir kennen maachen, datt ass daat mir ais eegen Kapazitéiten op aisem Territoir drastesch verbessern. Du muss einfach deng eegen Kapazitéiten verbessern fir datt d'Lait en Interêt hunn, den Auto méiglechst fréih ofzestellen. Deen Trend wou mir elo hunn, deen Wuesstum vun der Mobilitéit hier op deene selweschte Bunnan bleiwt, prozentual mam Auto, dann hunn mir den Kollaps."

**Stëmm:** Kollabéiert den Verkéier also bevier d'Problemer kennen geléist ginn?

**Félix Braz:** "Et get mat Secherheet net manner mais méi, bis mir déi dooden Konzepter emgesaat hunn, déi wierklech eng Erliichterung bréngen. Déi Lait, déi vun dobaussen eran kommen, mussen domadder rechnen, datt et kéint méi schwéier gin bis dat neit Tramkonzept emgesat ass."

SuzyP, Susanne Wahl

**Mobilité :** Un petit mot pour une grande ambition de l'Homme en vue d'améliorer sa qualité de vie, aussi bien privée que professionnelle. Je ne peux, évidemment pas, entrer dans tous les détails des plans stratégiques mis ou à mettre en place pour améliorer la mobilité des biens et des personnes, mais les initiatives des grandes Entreprises – qui n'ont pas attendu les Pouvoirs Publics pour développer des structures de mobilité – sont des exemples qui peuvent nous amener à trouver des nouvelles idées. Mais d'emblée, il nous faut parler de la courtoisie des automobilistes. Piètre attitude de certains qui ne cèdent pas le passage aux automobilistes montant sur les autoroutes, ou bien ceux qui freinent au dernier moment et qui ne respectent pas les distances de sécurité. Autant de risques d'accident potentiel, alors que conduire un véhicule doit rimer avec sourire et courtoisie. Cela ne coûte pas cher, mon frère. Moins de Stress et plus de fluidité.

Voiture, train, tram, bus, vélo: voilà une des clefs d'un système pouvant amener tout un chacun à améliorer la mobilité nécessaire au développement d'un Pays. Vous prenez votre voiture, si nécessaire, pour vous rendre à la gare de chemin de fer la plus proche ; vous profitez du parking de la gare mis à votre disposition gratuitement dès apposition d'un talon de ticket de transport visible pour les contrôleurs du parking ; vous prenez le train pour effectuer la plus grande partie du trajet. Dès votre arrivée dans la gare de destination, plusieurs choix pourraient se présenter à vous: soit la disposition du bus urbain avec ticket de transport gratuit pendant certaines heures de la journée. Soit pouvoir disposer d'un vélo d'entreprise parké dans un endroit de la gare pour vous rendre vers votre lieu de travail, et le soir faire le trajet inverse. Soit pouvoir monter dans un « taxi collectif » qui vous amènera à votre bureau ou

dans un endroit proche de celui-ci, avec pour conséquence le partage de la course effectuée et une plus grande rapidité de déplacement par l'emprunt des bandes prioritaires de circulation attribuées aux taxis. La mise en place de ces systèmes ne coûterait pas très cher et des incitants fiscaux pourraient être octroyés aux entreprises qui fonctionneraient de la sorte. Pour parfaire cette mobilité, il suffit



d'instaurer, au sein de l'Entreprise, la flexibilité dans les horaires de travail. Par exemple, la prestation obligatoire journalière de huit heures avec présence impérative du travailleur entre 9 heures et midi et entre 14 heures et 17 heures. Pour ce faire vous pouvez commencer votre travail à 8 jusque midi et de 13 à 17 ou de 9 à midi et de 13 à 18, si cela vous convient, et notamment en raison de l'affluence importante de la circulation routière, à certaines heures de pointe. C'est une mesure toute simple à prendre dans l'entreprise et qui ne coûte pas cher si ce n'est que la volonté de la prendre. On peut aussi envisager,



dans l'entreprise, la mise en place d'un site Intranet pour permettre aux employés de se regrouper par régions et d'organiser le co-voiturage.

Ceci dit, toutes les composantes de la mobilité doivent être réunies pour inciter les gens à changer leur comportement : des trains spacieux rigoureusement à l'heure, des parkings sécurisés pour voitures et vélos, des routes aménagées pour



chaque type de véhicule.

Venons-en aux camions ! Dualité voiture/camion est tout à fait possible par l'harmonisation de certaines mesures à prendre par les pouvoirs politiques et économiques de notre société. Des mesures doivent être prises dans ce contexte et notamment l'idée de prévoir des corridors de trafic des marchandises le long des grands axes routiers avec mixité des transports rail/camion et, ou transbordement des biens transportés en améliorant l'infrastructure des terminaux de transport multimodaux. Tout un programme de longue haleine à envisager même au

niveau de la Communauté Européenne par des investissements adaptés au besoin des régions concernées.

Une autre mesure est de supprimer, ce que l'on appelle, les « chaînons manquants » dans le réseau routier principal, et principalement aux abords des ports maritimes, des gares de triage et des aéroports, cela pour assurer la plus grande mobilité possible : par exemple relier deux routes par un rond-point afin d'assurer une plus grande fluidité de la circulation. La livraison des marchandises, pendant la nuit, est aussi une mesure encourageant la mobilité, tout comme l'interdiction de livraison par camion, pendant certaines heures de la journée, dans les grandes villes.

A cela s'ajoute, bien évidemment, un plus grand développement de l'information routière. Actuellement le secteur de l'industrie automobile travaille sur des systèmes de télématique embarqués dans les véhicules ou à placer en bordure des axes routiers : l'info routière plus soutenue, les itinéraires de délestage mieux signalés, une assistance plus grande lors de la panne d'un véhicule et le développement progressif des centres de guidage du trafic.

On peut envisager des avantages fiscaux pour les « car-poolers » afin de les inciter à doter leurs véhicules d'appareils de guidage plus sophistiqués. Voilà, je me bornerai à ces quelques réflexions, bien qu'il y ait encore beaucoup de choses à dire et à faire dans ce domaine : le télétravail, le travail à domicile avec contact Internet avec l'entreprise, et autres mesures à explorer. Mais cela, je les laisse pour mes collègues qui, eux aussi, ont pas mal d'idées à vous exposer.

Le mot de la fin : Ne plus dire « Ma voiture, ma liberté », mais bien « Ma mobilité, ma liberté ».

Daniel F.  
redaktion@stemmvunderstrooss.com

## Die Stämm vun der Strooss hat eine neue Internetseite!

[www.stemmvunderstrooss.com](http://www.stemmvunderstrooss.com)



# Le voyage imprévu

18

Le bec en l'air, je descendais en flânant l'avenue de la Liberté quand j'aperçus devant moi une jeune femme, toute petite, mignonne comme tout, avec des frisettes folles plein le front, mais surtout une taille - invraisemblable, la taille! Elle aurait certainement pu, la petite blonde, sans se gêner beaucoup, employer comme ceinture son porte-bonheur en or massif. Et elle descendait l'avenue de la Liberté, trotinant allègrement, portant haut sa petite tête effrontée. Complètement médusé par l'exiguïté phénoménale de cette taille, je murmurais à part moi: «Ça doit être postiche.» Réflexion ridicule, pour quiconque a fait tant soit peu de l'anatomie. On peut avoir, en effet des fausses dents, des nattes artificielles, des hanches et des seins rajoutés, mais on conçoit qu'on ne peut avoir, d'aucune façon une taille postiche. Mais j'étais aussi peu au courant de l'anatomie que des artifices de toilette, et je continuais à murmurer, très ahuri: «Ça doit être postiche.»

Je la suivis. Elle se dirigeait vers la gare, entra et prenait un billet aux guichets, puis elle s'élançait vers les quais et montait dans le train en partance pour Paris. En me disant qu'elle allait sûrement descendre à Thionville, je montais également et m'installais non loin d'elle pour ne pas la perdre de vue. A Thionville, elle ne faisait pas mine de descendre. Je patienterais jusqu'à Metz. Le train repartait de Metz avec à son bord, parmi une foule de voyageurs quelconques, la jolie guêpe et votre serviteur. Une voix monocorde annonçait dans le haut-parleur que ce train était sans arrêt entre Metz et Paris. Comme ça, j'étais au moins fixé sur la destination provisoire de mon voyage. La guêpe feuilletait distraitement un magazine. Je

sortais de ma poche La fleur bleue, un très beau roman sentimental d' Anatole Tartampiou, et je me plongeais dans la lecture. Quand je levai les yeux, le train venait de dépasser sans s'arrêter le fameux arrêt de Châlons, qui me fit penser à une mémorable tournée des grands-ducs copieusement arrosée de champagne. J'y descendrais au retour. Et je me replongeais dans La fleur bleue. Cette passionnante lecture ne ralentissait pas la marche du train et nous arrivâmes à Paris. En jetant un œil par la fenêtre, j'aperçus le Sacré-Coeur à l'horizon. Dans la voiture, les voyageurs se levaient de leur siège, les uns fébrilement, les autres avec nonchalance, mais tous semblaient venir à Paname pour une raison déterminée. Je me levais à mon tour, bien décidé à en avoir le coeur net pour ce qu'il en était de cette taille - (passage interdit par la censure) - A la descente du train, je ramassai l'œil que je venais de jeter par la fenêtre et en même temps une paire de claques de la belle inconnue à la taille de guêpe. Depuis lors, quand je vois une dame à la taille trop fine entrer dans une gare, je me méfie.

Claude R.  
redaktion@stemmvunderstrooss.com

P.S.: L'écrivain bourlingueur, Blaise Cendrars, a dit que nos plus beaux voyages sont intérieurs.

Alle, die einen Führerschein besitzen, können sich das miserable Gefühl vorstellen bei dem Gedanken daran, vielleicht nie mehr ein Auto steuern zu dürfen. Diese Unabhängigkeit aufgeben zu müssen ist ein sehr schwerer Zustand für mich. Unerträglich war die Vorstellung: nie mehr Auto fahren. Schon im jungen Alter lehrte mein Vater mich alles zu steuern was steuerbar war: das Auto meiner Eltern in die Garage, den Traktor meines Vaters auf dem Feld. Vielleicht ein grosser Fehler mich so früh fahren zu lehren, denn mit 16 Jahren schleuderte ich dann mit dem Wagen eines Freundes in eine Mauer in unserer Strasse. Die Reparatur eines ein halbes Jahr alten Autos war auch damals schon recht teuer. Ich bekam also meine erste Verwarnung von der allgemein bekannten Jugendrichterin Luxemburgs. Es sollte dann ruhig bleiben bis ich 18 Jahre wurde. 19 Tage später hatte ich dann meinen Führerschein und meinen ersten Wagen. Einen Golf 1, den ich selbst durch kleine Ferienjobs bezahlen konnte. Mein Führerschein sollte nicht von langer Dauer sein, da ich zwei Jahre später hinter schwedischen Gardinen kam wegen Import, Besitz, und Kon-



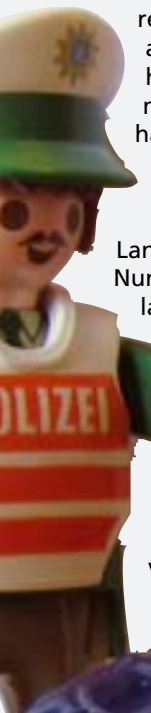
# Und eines Tages war der Führerschein weg

sum von Drogen. Ich hatte im Delirium natürlich auch einiges angestellt. Unfälle mit Fahrerflucht, wenn der Wagen nicht mehr fahrbar war, machte ich mich zu Fuss von dannen und andere im Suff von der Strasse rempeln und so. Dass das natürlich nicht geht, wird einem immer zu spät bewusst, und heute tut es mich sch... . Man nahm mir dann den Führerschein einfach per Gerichtsurteil ab, und ich hatte keine Gelegenheit mich zu verteidigen, da man mich in Schrässig einfach vergessen hatte. Und als ich entlassen wurde sagte man mir es sei eben dumm gelaufen und dass es jetzt zu spät sei. Kaum zu glauben für ein Land wie Luxemburg. Ich meine so. Nun, dass ich mir dass nicht gefallen lassen wollte war klar, aber ich kam nicht an. Ich solle die zwei Jahre Führerscheinenzug abwarten, und fertig. Ich konnte mir ein Leben ohne Auto gar nicht vorstellen, also fuhr ich des öfteren ohne Führerschein. Man

staunt immer, wenn man in der Zeitung liest, schon wieder einer angehalten worden ohne Führerschein, oder ohne Versicherung. Dabei sind hier in Luxemburg die Strafen viel härter als z.B. in Deutschland, da geht es um ein paar Monate, aber hier in Luxemburg, geht es gleich um Jahre. Drei Monate bevor ich den Führerschein zurück bekommen sollte wurde ich dann mit Grossaufgebot von der Polizei verfolgt. Ich wurde verdächtigt in einem Haus eingebrochen zu haben, genau in derselben Strasse mussten meine Freunde das Fahrzeug anscheiben, da die Batterie leer war, durch anlassen der Scheinwerfer, na ja und das sah ziemlich verdächtig aus für die Gesetzeshüter. Und so sperrten sie ein paar Kilometer weiter mit mehreren Wagen den Weg ab und nahmen uns wie die Schwerverbrecher aus dem Auto. Als sie kein Diebesgut fanden, da waren sie halt froh, dass ich wenigstens keinen Führerschein besaß. Vor Gericht nahmen sie mir als Wiederholungstäterin dann fünf Jahre den Führerschein weg und ich konnte froh sein, dass sie mich

nicht noch eingelocht haben für drei Monate. Mein jetziger Freund hat zum Glück noch seinen Führerschein und er sagte mir mal, dass ich im Grunde nie hätte einen Führerschein bekommen dürfen, denn ich sei viel zu nervös und „een Déier am Verkéier“. Er hatte auch noch nie Gerichtsverfahren oder dicke Strafzettel, also ein richtiger Engel, was das Gesetz angeht. Nur durch ihn und mit ihm habe ich mich sehr beruhigt, was das Gesetz überhaupt angeht. Noch fährt er mich so oft es geht wohin und er und ich können eigentlich damit leben. Denn wenn es nach ihm ginge hätten wir überhaupt keinen Wagen, denn ihm ist es eher egal ob Bus oder Auto, aber mir nicht. Bequemlichkeit ist eine schlimme Krankheit von der ich nicht heilbar bin.

Suzy P



# Mobilitééit am Kapp

D'Mobilitééit ass eng Saach déi ganz schwéier ze erklären ass ! Et geet dorems, fir esou séier a sécher wéi méiglech vun engem Punkt op deem aneren ze kommen.

Wéi kënnst een z.B. am séierste vun Esch/Sauer op Esch/Uelzecht? Wéi kënnst een am schnellste vum Portier bei de Patron? Wéi kënnst een am séiersten op ee Rendez-vous mat engem Frënd oder enger Frëndin? Wéi kritt een iwverhaapt säi Liewe gemeeschtert, ouni Logistik?

Wann ee moies opsteet soll ee sech ee gewësse Programm machen. Wat ass haut ganz wichteg? Wat muss du deemnächst nach an d'Rei bréngen? Wat wëlls du iwverhaapt haut errechen? Wat ass fir dech wichteg? Ween ass fir dech wichteg deens de haut an och an Zukunft brauchst? Wee kéint dir haut eventuel ee Fouss setzen? Wat hues du iwverhaapt haut wëlles ze leeschten? An iwverhaapt? Hei e puer Äntwerten:

Trajét de route : Hues du een Auto, da bass de onofhängeg. Du kënnst iwverall hin, z.B. vun Esch/Uelzecht op Esch/Sauer. Egal ob moies, mëttes oder nuets, du bass an +/- enger Stonn do, ausser däin Tank ass eidel oder d'Flicke maachen eng Vitesse- oder Schlippikontroll. Mam Taxi kascht dee Spaass ongeféier 100€, mam Bus an Zuch ongeféier 4 Stonnen. Nuets a sonndes geet een zu Fouss.

Trajét vum Geld: D'Mobilitééit muss och am Portmonni klappen. Vill Leit hunn een décke Bank-Konto, eng Sëlwer, Gold oder Bronze-Visakaart. Mä si stinn och heiansdo a ganz rouden Zuelen. D'Leit am System RMG, ATI, ADEM, Immigrant, asw. kréie keng esou eng Kaart. Och gutt, well da kënnen se net an de „Keller“ goen. Traureg ass et awer, an do hunn ech Beweiser, dass

een, deen net minimum 1.400 Euro Akommes huet vun der Post oder de Banken eng Bankomatskaart refüséiert kritt! Hie muss also an de Guichet goen a laang waarden. Also hieft hie säi ganz Geld zesummen op am plaz déi 20 oder 50€ déi e brauch. Zevill Sue bei sech ze hunn ass geféierlech, entweder gëtt ee se zevill séier aus oder et kritt ee se geklaut. Also wat soll dat? Et fillt ee sech als „Drëtt-Klass-Muppis-Bierger“. Ausserdeem bréngt dat vill Problemer fir vill Leit.

Trajét fir d'Geld sënnvoll auszeginn: D'Mobilitééit besteet fir mech doranner d'Geld proportionnel zum Akommes sënnvoll auszeginn. Ech priedegen dat schonns zënter laangem. Mä leider huet nach net jiddereen et begraff. Den 1. vum Mount ass d'Geld do, juppi, trallalla, eng grouss Feier ass ugesot. An nom 10. gëtt schonn de Mastik aus de Fënstere gekraatz. Ech si kee Paschtouer, mä ech priedegen trotzdem: Wann s du nëmmen 1000€ zur Verfügung hues da bezuel fir d'éischt däi Loyer an d'Chargen, deng Buskaart, d'Unitéiten um Handy (haut net méi ewech ze denken, virun 10 Joer nach unbekannt). Denk drun de Frigo an d'Tiefkühltruh opzefüllen, minimum 100 Euro Reserv ze halen an de Rescht op 30 Deeg opzedeelen. Dono weess du (z.B.) wat s du dem Wiert kanns bezuelen. Dee muss jo och kënnen liewen!

Trajét vum Kredit: Oppassen! Ganz geféierlech! Wann deng Bank „nee“ seet, da léint de belschen Noper dir Geld. A meeschtens hält säi Kolleg, de lëtzebuerger Dierwiechter et erëm zeréck!! (+/- legal) Am Noutfall gëtt et och nach een Iwwerschëldungsbüro beim Stat, allerdéngs muss een do vill Geduld an Optimismus hunn.

Trajét vun der Réussite : Wann ee séier wëll räich ginn muss ee kalbliddeg a

stuer sinn an iwver Läiche goen. Op all Fro muss ee kënnen ruck-zuck eng Äntwert ginn. Ech denken haut léiwer e bësse méi laang no, well meng fréier Ruck-Zuck-Entscheidungen hu mech ëmmer nëmmen an d'Faillite bruecht an ech stéing haut (ouni meng Mamm) ganz plakeg do.

Trajét vun der Technik: Ech si 1959 gebuer. An der Primärschoul hu mer mat de Fangere gerechent, am Lycée mam Rechenschieber (dat kann ech haut nach ëmmer net). Ech wor deemools up to date an hat eng elektro-nesch Rechemaschinn an eng mechanesch Schreifmaschinn. Luxus-well deier 1975! 1979 am IST (Institut Supérieur de Technologie) hat ech deen éischte Kontakt mam Computer. Dee wor immens, aleng den Hauptcomputer huet esou vill Plaz ageholl wéi déi 2 Gebeier vun der „Stëmm“ zesummen, a mir hunn hie mat zig Lachkaarte gefiddert fir 1x1 ze rechnen.

1980-1990: Responsabel oder Patron vun enger Firma. Kommunikatioun mam Büro iwver Tëlefong. Aus der Tëlefongskabinn oder aus dem Bistro, well een Handy gouf et nach net.

Haut trauen ech kengem méi. Ech hunn zwar een Handy, mä mäi Büro ass ëmmer an der Mantelstäsch. Et ass wichteg ëmmer bereet ze sinn, fir kënnen eng Äntwert ze ginn.

P.S.: Mein Artikel ist wie immer chaotisch, wenn er nicht verstanden wird kann man nachfragen. Aber die Redaktion wird Ihnen sagen: Wenden Sie sich direkt an Paul.

Paul L.  
redaktion@stemmvunderstrooss.com

# Der alltägliche Wahnsinn

Meldungen wie diese bestimmen unseren Alltag: Stau auf der Autobahn Luxemburg-Trier aufgrund Bauarbeiten in Münsbach, Bitte langsam fahren wegen Glatteisgefahr - Aquaplaning - Verschmutzter Fahrbahn, Unfall auf der Strecke Luxemburg - Junglinster auf der Höhe Waldhof zwischen drei Fahrzeugen - der Bau der Nordstrasse ist teurer als geplant, usw....

Nicht verwunderlich bei über 366.480 zugelassenen Fahrzeugen für 2005 auf 455.000 Einwohner laut Statoc (privat zugelassene Autos: 299.759). Diese Tendenz wird nicht rückläufig, sondern noch ansteigen. Jeden Januar ist das Autofestival fester Bestandteil der Aktualität und es wird die Werbetrommel für neue Automodelle kräftig gerührt. Ein guter Teil aus der Staatskasse ist für den Bau und Erhalt unserer Strassen bestimmt. Bestes Beispiel hierfür ist der Bau der Nordstrasse von Luxemburg Stadt in den Norden des Landes, gegenwärtig eine der grössten und teuersten Strassenbaustellen Europas. Eine solche Baustelle sorgt natürlich für eine grosse Polemik in der Bevölkerung. Die negative Seite einer solchen Baustelle ist das Abholzen grosser Teile des «Grengewald», die Belästigung der Anwohner durch den Lärm und die Umweltbelastung durch die Abgase.

Zeitweise wurde auf Stadtebene geplant den öffentlichen Transport im Nahverkehr kostenlos anzubieten. Aber es kommt das Gegenteil, ab dem 1. März 2006 wird der öffentliche Transport teurer. Hinzu kommt eine schlechte Fahrplaneinteilung auf verschiedenen Strecken oder mangelnde Anpassung an weitere Verbindungen, hauptsächlich auf Überlandstrecken. So ist man fast gezwungen das Privatauto zu benutzen.

Ich glaube schon dass die Verkehrsproblematik nicht richtig bearbeitet wird. Die Fahrpläne für Bus und Zug sind haupt-

sächlich am Wochenende nicht flexibel aufeinander abgestimmt oder verschiedene Busse und Züge fahren überhaupt nicht. So ist man gezwungen das Privatauto zu benutzen.

Daneben wird sich über den Umweltschutz beklagt, der aber nicht vorhanden ist. Bis zum Jahr 2060 soll sich der Meeresspiegel um 60 Meter heben, wenn in der Antarktis das Eis weiter hin so schmilzt wie bisher. Dann helfen die Warnungen der Umweltschützer auch nicht mehr. Bekannterweise wird erst etwas getan, wenn es schon zu spät ist. Die Natur hat sich bis jetzt immer am Menschen gerächt.

Ein dunkles Kapitel der Mobilität sind die Unfälle. Abgesehen von Krankheiten sterben die meisten Menschen bei Verkehrsunfällen. Jedes Jahr sterben auf Luxemburgs Strassen zwischen 50 und 70 Menschen (im Jahr 2000: 77 Tote). Ich selbst war fast drei Jahre bei der Protection Civile als freiwilliger Rettungssanitäter tätig. Die schlimmsten Einsätze waren Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder wo Schwerverletzte zu beklagen waren. Es ist nicht schön, wenn die Polizei den Angehörigen den Tod eines geliebten Menschen mitteilen muss. Solche Einsätze gehen auch nicht spurlos an den Einsatzkräften vorbei. Deshalb gibt es bei der Polizei und der Protection Civile die «Unité de Support Psychologique», die den Einsatzkräften und betroffenen Familien psychologischen und moralischen Beistand bei besonders schweren Unfällen bietet.

Persönlich will ich an den Verstand eines jeden appellieren, den Mobilitätswahn auf seine Art und Weise zu verringern. Jeder einzelne kann dazu etwas beitragen. Wie und was ist jedem selbst überlassen.

DanielM  
redaktion@stemmvunderstrooss.com



# Hindernislauf

Ich wohne im Süden des Landes und muß jeden Tag zuerst den Bus zum Escher Bahnhof nehmen dann den Zug nach Luxemburg, dann nochmal den Bus, um zu meiner Arbeit zu kommen. Es fängt damit an, daß ich eine Stunde früher den Bus nehmen muss und dann stehe ich am Bahnhof und beide haben Verspätung und das jeden Tag. Was mich noch ungemein stört ist, daß sich mit den neuen Zügen nichts geändert hat. Leute

mit Kinderwagen und Behinderte haben die gleichen Probleme wie früher. Dazu kommt daß der Lift im Luxemburger Bahnhof defekt ist und die Leute blöd da stehen, denn die Hilfsbereitschaft ist bekanntlich sehr fragwürdig. Aber das ist ein anderes Problem.

Warum, frage ich mich, werden teure Züge gebaut, die jeden Tag Verspätung haben und die eigentlich verbessert werden müssten. OK, sie sehen super mo-

dern aus, schön hilft aber dem Rollstuhlfahrer nichts, und den Müttern nichts. Wenn sie mit fahren wollen, müssen extra Leute vom Personal gerufen werden, um sie in den Zug zu bringen. Bei den Bussen das gleiche. Sie sind zwar beide nach unten verstellbar, aber es reicht ohne fremde Hilfe nicht. Ein Rollstuhlfahrer hat einfach lässig gewartet bis das Personal kam und ihn in den Zug gestellt hat. Ich will aber nicht wissen wie lange er in Luxemburg gewartet hat. Dort wird noch immer am Lift gearbeitet und ich frage mich, was die überhaupt so lange arbeiten. Am Hauptaussgang, wo normalerweise die Schnellzüge abfahren, sieht alles wie eine Baustelle aus. Andererseits verstehe ich natürlich auch, daß die Leute arbeiten müssen, aber so viele Sachen laufen einfach schief und sind schlecht organisiert.,

Viele Busfahrer sind sehr unfreundlich. Wenn man Verspätung hat und sie sehen, daß du dir Mühe gibst, um noch rechtzeitig einzusteigen, fahren sie trotzdem einfach ab. Heute morgen war ich ein wenig in Verspätung und da fährt doch tatsächlich der Bus an mir vorbei, obwohl er mich kennt, weil ich immer mit dem gleichen Bus den gleichen Weg fahre, natürlich war dann auch wieder mein Zug weg und ich kam zu spät zur Arbeit. Wenn du mal nicht sofort Geld oder Buskarte parat hast, kriegst du eine dumme Bemerkung. Dasselbe gilt, wenn du luxemburgisch redest es fahren nämlich zur Zeit viele Ausländer Bus und natürlich erwarten dann die meisten, daß du sie mit französisch anredest. Sonntags fährt in den kleinen Ortschaften nur morgens und abends ein Bus. Meine Tante aus Weiswambach muß manchmal von Troisvierges aus laufen.

Fabienne  
redaktion@stemmvunderstrooss.com



# Wie komme ich zur Arbeit?

Der Stress fängt schon morgens an. Entweder kommt der Bus zu früh oder zu spät. Mit dem Zug ist es nicht viel anders, doch man wird wenigstens über Lautsprecher gewarnt. Beim Bus bleibt man verloren an der Haltestelle stehen. Und man bekommt bei der CFL eine schriftliche Bestätigung für den Arbeitgeber, so steht man nicht als Drückeberger da. Als ich es einmal gewagt habe einen Busfahrer nach dieser Bestätigung zu fragen, hat der mich nach Esch geschickt. Dann wäre meine Verspätung noch grösser geworden. Man müsste auch von Busfahrern diese Bestätigung bekommen können. Ab und an denke ich wie praktisch doch ein Führerschein wäre. Doch mit dem Auto wäre das Problem nicht gelöst, die Problematik wäre dann nur eine andere: Stau auf den Autobahnen wegen den vielen Grenzgängern, keine Parkplätze in der Stadt und überbeuerte Preise in den Parkhäusern. Ein besseres System wären billigere Parkplätze ausserhalb der Stadt, von wo aus man dann mit gratis Navetten zur Arbeitsstelle gefahren wird. Oder wie in allen Metropolen könnte man auch in den grösseren Städten Luxemburgs Trams oder Metros bauen. Das Budget dafür hätten wir ja.

Sie wollen die Autos aus der Stadt haben, aber sie bieten uns keine vernünftige Alternative. Und die Preise werden dazu noch erhöht anstatt dass sie billiger werden. Unsere Minister, die so grossartig vom öffentlichen Transport schwärmen, könnten ja mal mit gutem Beispiel vorgehen und ihre dicken BMWs zuhause stehen lassen und selbst mit dem Zug fahren. Solange keine besseren Alternativen geboten werden, werden die Menschen weiter mit dem Auto fahren und die Luft mit ihren Abgasen verpesten. Esch ist der Stadt Luxemburg schon einen Schritt voraus. Das Fahrradsystem, das sie aufgebaut haben ist ein Schritt in die Zukunft der Mobilität.

Roby  
redaktion@stemmvunderstrooss.com



# Die Lawine rast

Unsere Ururahnen wanderten zu Fuss über Kontinente, was Jahrtausende in Anspruch nahm. Später kam das Reiten dazu und in dieser Dimension eroberte man die Welt und machte sie sich anscheinend untertan. So nahm die Geschichte ihren Lauf und führte uns in die Evolution des heutigen modernen Verkehrschaos. Wir sind der Zukunft einiges schuldig, d.h. die Moderne wirft ihre Schatten weit voraus. Die Fehler der Vergangenheit werden von der Politik wortgewand und mit Augenschwätzer salonfähig gemacht und beruhigte Querschwätzer wandern daher mit Kopfschütteln, Augenzwinkern und Schulterzucken. Die Klimakatastrophe ist längst kein Tabuthema, und doch wird so getan, als hätte man noch Zeit, ehe uns, wie man den Galliern glauben darf, der Himmel auf den Kopf fällt. Die Mobilität ist ein Unding geworden, das in alle Richtungen der Gesellschaft sprießt, und irgendwann das Fundament der Gesellschaft erschüttern wird. Die Illusion des ewigen Wachstums wird dann ausgeträumt sein.

Die Haare stehen einem mondän zu Berge, sieht man sich das heutige Verkehrschaos auf der ganzen Welt einmal nüchtern und sachlich an. Es gab eine Zeit, da war der Verkehr nur eine Unterhaltung im Fernsehen, mehr aus dem Angebot der Nachrichten, die immer weit ab von Luxemburg stattfanden. Mit dem Bau der ersten eigenen Autobahn trat auch hier das Gesetz des stetig steigenden Verkehrs in Kraft. Die Planung hinkt immer hinterher. Wer hätte gedacht, daß abgesehen vom eigenen Verkehrsaufkommen die Mobilität der ausländische Arbeitnehmer solche gewaltige Ströme aus drei Richtungen annehmen würde? Dazu kommt noch



die gewaltige LKW-Lawine, die sich quer durch Europa wälzt im Glanze des Wohlstands.

Der Verkehrswahn spiegelt sich auch in der Fahrweise wieder. Der Stil, wie hier gefahren wird, ähnelt allgemein den Rambomethoden aus dem Fernsehen. Leute mit PS-Koller, mit Ellbogenmanie, die einen Krampf oder Gaswahn im Fuss ihr eigen nennen, benutzen die Autobahn zum Abreagieren ihrer Frusttemperatur. Sie stehen entweder mit einem Fuss im Grab oder im Gefängnis. Diese Autorennner, die weder vor Gott noch Gesetz halt machen, rasen im Schlaf noch mit Volldampf durch die Traumwelt. Sie merken die Tageszeit nur am Licht ihres Autos. Man wird den Eindruck nicht los, diese Leute scheren sich um nichts. Da wird überholt, ob links oder rechts, da wird schon weit vor dem eigentlichen Überholvorgang auf Teufelkommraus die Lichthupe betätigt und auf dem Gaspedal gebrummt. Da werden schwächere Verkehrsteilnehmer als Verlierer mit Stinkefinger noch nachträglich gegrüßt, um auch diesen Leuten Adrenalinschübe zu verpassen. Die Impertinenz, mit dem LKW-Fahrer in diesem Lande auftreten, sucht ihresgleichen in Europa. Anstatt dass ein rigoroses Überholverbot, Abstandhalten angesagt wäre wie im Ausland, gehört hier das Überholen zum morgentlichen Staugeflecht, und es gibt welche, die sich einen Sport daraus machen, das Überholen auf ein oder zwei Kilometer auszudehnen.

Eines können wir uns hier in Luxemburg auch auf die Fahne kleben und das ist die Auffahrt zur Autobahn. Dies ist sonst nirgendwo so gefährlich wie hier im Lande. Selbst Hartgesottene weichen lieber auf die Überholspur der



Autobahn aus, denn bei der Auffahrt ist die Vorfahrt außer Kraft, die Raser kommen voll auf ihre Kosten. Mit einem spöttlichen Grinsen wird man gezwungen abzubremsen, da der auffahrende Raser sich einordnen möchte und wie eine Furie des Weges weiter rasen möchte. Wer auf die Bremse tritt, hat verloren. Was wie eine weitere Volkskrankheit aussieht, ist, dass man das Gefühl hat, der Blinker wäre in Luxemburg extra ausgebaut worden, um die Leute zu schonen, oder um noch mehr Spannung auf der Strasse zu erzeugen. Man könnte fast meinen, alle diese Drängler hätten in der Schule immer den letzten Platz im Gesamtergebnis belegt und hätten das Bedürfnis, sich zu profilieren und wenn es nur im Verkehr ist. Diese Raser, die den Kick brauchen, um ein bißchen normal zu funktionieren, scheren sich einen Deut darum, was hinter ihnen vorgeht.

Dem Segen sei dank, daß nicht alle ihre Stärke im Bleifuss haben. Die Freiheit, die uns die Mobilität als eine Errungenschaft bietet, sollte uns über Alternativen im Sinne des Fortschrittes und den Gedanken an künftige Generationen nicht ganz ausser acht lassen. Denn ist es schon genug, was wir hinterlassen werden an Umweltschäden, Müll, Luftverschmutzung, Treibhauseffekt, Abholzung, usw. Möge der böse Geist dem Auspuffentfliehen, um die Vernunft richtig flügge werden zu lassen. Der Mensch hatte immer Alternativen, die zukunftsweisend waren und in keinem schlaun Buch stehen.

pawe  
redaktion@stemmvunderstrooss.com



# La mobilité comme droit de vie

La mobilité est un droit que tout le monde possède. Qu'une personne soit blanche, noire, rouge ou jaune, brunnette ou blonde. Pour moi mobilité veut dire liberté, qui n'a pas de mobilité se fait mal traiter. La personne qui peut aller où elle veut quand elle veut, est mobile et libre elle peut maintenir son équilibre. La mobilité est aussi le droit

leurs mobilités envers les sans abris, même s'ils ont pas beaucoup d'aide du gouvernement. Ils montrent une vraie mobilité.

On est des terriens et on devrait être mobile pour chaque personne sur cette terre. Mais ce n'est pas le cas parce que l'Etat ne pense pas ça. On n'a pas que besoin des transports publiques. Je ne



d'aider quelqu'un qui en a vraiment besoin. Si c'est de soins ou le besoin de trouver la paix en lui-même. La mobilité est aussi être mobile en face de quelqu'un. Par exemple la Stëmm vun der Strooss est mobile pour tous les sans-abris. Continuez, je vous en prie. Il faut pas les jeter mais les aider. Envers cette association j'ai beaucoup de respect. Toutes ses actions, toutes

comprends pas leur politique. Si chacun se donnait la peine d'être cinq minutes mobile le monde deviendrait beaucoup moins immobile. Pensez pas débile je suis pas fan de l'automobile. Mobilité égal aider les gens de la rue. Ouvrez vos yeux et vous verrez ceux qui sont nécessiteux.

Caligan

# Zahlen



2005 in Luxemburg zugelassene Kraftfahrzeuge		366 480
	PKWs	299 759
	Motorräder	13 901
Neuzulassungen Kraftfahrzeuge	(2004)	52 613
GSM in Luxemburg	LuxGSM (2004)	375 190
	VOXmobile (eigene Angaben, 2006)	86 000
	tango (keine Angaben möglich)	
Luxemburger Strassennetz	in Kilometer davon Autobahnen	2 894 147

(Quelle : statec, Firmenangaben)

**Adressen:**

wie komme ich mit Zug und Bus von A nach B:  
[www.mobiliteitszentral.lu](http://www.mobiliteitszentral.lu)

**wie komme ich nachts mit dem Bus nach Hause:**

[www.citynightbus.lu](http://www.citynightbus.lu)  
[www.nordstad.org](http://www.nordstad.org)  
[www.musel-leader.lu](http://www.musel-leader.lu)  
[www.mu.leader.lu](http://www.mu.leader.lu)

# D'Konscht ass mäi Liewen



28

Ech kommen aus enger Usträicherfamill a si scho fréi, als Kand, mat mengem Papp schaffe gaangen. Ech denken, dass ech vun dohir ee gewëssen „Don“ hunn, fir mat Faarwen ëmzegoen. Als Kand hunn ech schonn ëmmer gär gemoolt. Am Alter vun 10 Joer hunn ech ugefaange Fantasibiller mat Bläistëftsfaarwen ze molen. Meng Mamm huet verschidener agerummt an am Haus opgehaangen. Si huet séier gemierkt, dass ech kënschtlersch begaabt wär an huet

mir eng grouss Këscht mat Uelechfaarwe kaaft. Allerdengs krut ech mäi Kado eréischt fir mäi 14. Gebuertsdag, well si sech bewusst war, dass déi Faarwen net immens gutt fir d'Gesondheet wären, wéinst der Verdënnung mat White-Spirit an och wéinst dem Vernis. Bis dohin hunn ech Fiederzeechnunge mat chinesischer Tënt gemaacht. Meng Begeescherung fir d'Molen ass ëmmer méi grouss ginn an ech wor net méi ze bremsen. Wéi ech endlech meng Këscht mat den

Uelechfaarwe krut an dobäi och nach ee Bloc mat groussen Zeecheblieder wor et perfekt. Ech hu bal all Dag gemoolt, ech wor komplett vum Molf-éiwer gepaakt.

Leider hunn ech scho vun 12 Joer u mat den Drogen ugefaangen. Doduerch sinn ech vun der Schoul geflunn, krut Problemer mat der Police an hu lues a lues d'Molerei un de Nol gehaangen a mech just nëmme nach drogéiert. Mat 16 Joer sinn ech zu Dräibuer gelant. Do

krut ech Gott sei Dank eng Aarbecht als Usträicher a konnt sou erëm mat Faarwen a mat Molerei a Kontakt kommen. Trotz dem Agespaartsinn wor ech rëm a mengem Element.

No Dräibuer gouf et eng laang Phase wou ech, bedéngt duerch meng Toxicomanie, net méi gemoolt hunn. Ech wor dauernd ënnerwee, mol am Ausland, mol an der Psychiatrie, an der Therapie, op der Strooss oder och am Prisong, wou ech rëm nees als Usträicher geschafft hunn. Am Prisong hunn ech och heiansdo gemoolt, awer nëmme mat Bläistëft op Pabeier. Kuerz nodeem ech entlooss gouf sinn ech rëm direkt an d'Droge gefall.

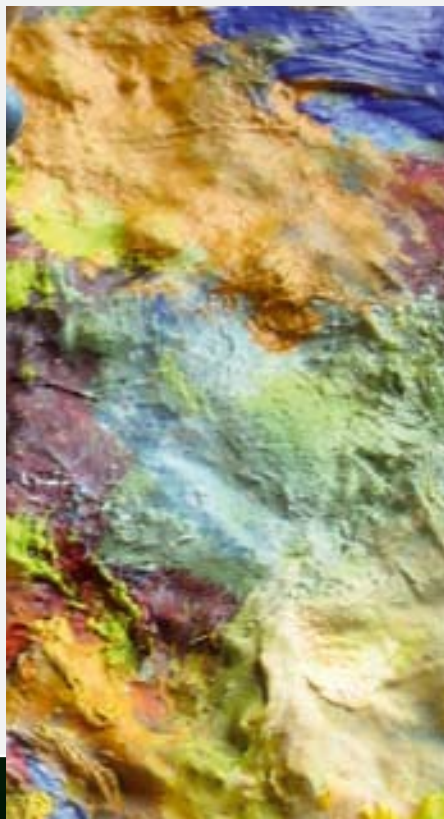
Wéi ech endlech an de Méthadonprogramm opgeholl gouf krut ech vu mengen Elteren d'Chance an engem Haus dat meng Grousseltere gehéiert wunnen ze kënnen. Allerdéngs wor eng vun de Konditioune clean ze sinn. Mat der Ënnerstëtzung vun engem Therapeut an duerch de Méthadon huet dat och super geklappt.

Séier hat ech eng fest Aarbechtsplaz an eng léif Frëndin dat keng Drogeproblemer hat. Alles ass gutt gelaf an ech hunn erëm ugefaange mat Molen. Ech hat 25 Joer an hu meng Molerei ëmmer méi sérieux geholl. Wann ech virun der Staffel stinn vergiessen ech d'ganz Welt ronderëm mech. Mam Pinsel a mat de Faarwe kann ech meng Gefiller, ob positif oder negativ, ausdrécken. A meng Biller spigelt sech mäi Gemittszoustand erëm. Deemno wéi ech drop sinn kommen mol hell, lëschtteg Biller, mol däischter, traureg Biller zustan.

Direkt no der Aarbecht hunn ech direkt ugefaange mat Molen, dacks bis spéit an d'Nuecht eran. Meng Frëndin huet mir fir mäi Gebuertsdag eng gutt Staffelei kaf, well meng éischt net vill gedaacht huet. Ech wor stolz wéi Oskar iwwer

meng Konschtwierker, déi ëmmer besser gi sinn, an hunn all Su a Faarwen, Toilen a Pinsele gestach. Meng Frëndin, meng Famill a meng Kollegen hu mir Courage gemat. Si hu fonnt ech misst mol onbedéngt eng Ausstellung maachen. Meng éischt Expo wor een totalen Erfolleg, ech hat bal all meng Biller verkaf.

Mä leider hunn ech erëm lues a lues mat den Drogen ugefaangen. Op eemol wor ech rëm mëttendran. Ech sinn op der Aarbecht entlooss ginn an ons Beziehung ass och a Bréch gaangen. Ech hat alles verluer,- ausser meng Molerei! Dat wor lo dat Eenzege an dat Wichtigst a mengem Liewen. Ech hu mir eng Galerie am Haus ageriicht wou ech meng Biller verkaf hunn. Obwuel et gutt gelaf ass hat ech ëmmer erëm Depressiounen well ech mech sou aleng gefillt hunn. Nodeems ech mam Christiane Ehlinger d'Buch „Ee feine Jong“ iwwert mäi Liewenswee publizéiert hat hunn ech probéiert mech ëmzebréngen. No dësem



Suizidversuch sinn ech aus dem Haus geflunn a wor alt nees op der Strooss.

„D'Stëmm vun der Strooss“ huet ons erméiglecht bei hinnen am Haus eng Pressekonferenz ze maachen, fir onst Buch virzustellen. D'Buch ass gutt vun der Presse opgeholl ginn an et goufe vill Zeitungsartikelen driwwer geschriwwen a Reportagen um Radio an op der Tëlee gesent. Ech krut eng Plaz op der „Stëmm vun der Strooss“ fir meng Sozialstonnen, déi ech vum Geriicht opgedrummt kritt hat, ofzeschaffen. Ech konnt mer och bei hinnen ee klengen Eck organiséieren fir meng Staffelei opzeriichten a fir ze molen. De Moment preparéieren ech eng Ausstellung vu meng Biller. D' Hesper Gemeng huet mir déi fantastesch Geleeënheet ginn an hirer Mairie auszustellen an an engems d'Buch „Ee feine Jong“ ze presentéieren. Mam Erléis vun de Biller déi ech do verkafen hoffen ech eng kleng Wunneng kënnen ze lounen.

D'Molerei wäert ech ni opginn, well dat einfach ee ganz groussen Deel vu mengem Liewen a mëttlerweil eng richtig Sucht ginn ass. Ouni d'Molerei wär ech nëmme een hallwe Mënsch. Meng grouss Hoffnung wär et enges Daags vu menger Konscht kënnen ze liewen. Mä dat ass nach ee wäite Wee an hei am Land ganz schwéier. Awer hoffen an dreemen ass jo erlaabt!

Ech hu ni ee Konschtstudium gemat, ech hu mech d'Mole selwer geléiert a mäin eegene Stil fonnt. Et ass een Talent mat deem ee gebuer gëtt. Dass d'Konscht mer souvill géif bedeuten hätt ech ni geduecht. Awer ech brauch se haut wéi aner Leit hir Musek oder hire Sport. Ech mengen an all Mënsch stécht eppes Besonnesches, et brauch een et nëmme ze entdecken.

ChristianH

## *An eine fremde Lady*

*Es war Mitte Sommer, jedenfalls war warmes Wetter und so wie es war, warum ich mir dieses Etablissement von Café ausgesucht, na ja, fremdes Element, fremde Leute, gute Ambiance, jedenfalls war ich schon etwas beschwipst. Nach dem Rotwein beim Essen, danach noch einige Jack Daniels hie und da, ich kann mich noch erinnern, dass ich zuerst mal schaute, was diese fremde Gesellschaft in diesem alten Café, das erste Mal, das ich mir vorgenommen hatte, da einmal reinzuschauen. Die Leute sangen, tranken Weißwein, die Frau am Klavier, die Lied nach Lied sang, dass ich glaubte, ich wäre in einem Jahrhundert vor dieser Zeit, als alle Tavernen diese alten Lieder aus dem schönen Luxemburger, wo Luxemburg noch Luxemburg war, Lieder, die schon mein Vater auf seinem Accordeon auf jeder Fête und Kirmes spielte, wo meine Mutter dazu sang, wenn ich heute noch daran denke, welch schöne Stimme sie hatte und auch so schön hoch singen konnte. Ja, jedenfalls waren auch Leute dabei, die zu der Klaviermusik tanzten, mit sangen und ihre Frauen dazu im Takt drehten. Es war lustig, und es gefiel mir dermaßen gut, diese überhaupt fremde Welt in meiner eigenen, dass ich die nächstbeste Frau fragte, ob sie wohl mit mir tanzen möchte und umso erstaunter war ich, als sie bejahte, obwohl ich ein fremder Dandy war. Und der Wein, ein gut temperierter luxemburger Pinot blanc, mit der schönen Musik dazu, die Zeit um uns herum verging. Ich glaube, wir tanzten noch über den Feierabend hinaus, bis wir merkten, dass die Frau es schon müde war, ich weiss nicht, wie oft sie an diesem Abend die Lieder wiederholt gespielt hatte. Ein wirklich origineller, gelungener Abend, Nacht und als ich die Lady dann noch bis in die Nähe ihres Hauses gebracht und mich dann dankend verabschiedet habe. Ich hatte noch nie einen schöneren Abend wie diesen verbracht und erlebt.*

*Es ist heute schon Jahre her, doch bis heute war ich nie mehr zurück in diese Taverne im alten Grund, in dieses einzigartige luxemburger Café, wo diese Frau am Freitag abends Piano spielte. Doch versprochen ist versprochen, dass sobald ich dazu die Gelegenheit aufbringen kann, und es noch besteht, dann werde ich mich wieder einmal im Sommer an einem Freitag dahin ziehen lassen. Es gibt auch wirklich noch schöne Momente im Leben und man sollte nicht immer so schwarz sehen. Man vergisst auch schnell.*

Jean-Claude Martin

## Gegen die Kälte

*In Deutschland tourt ein Cellist durchs Land, um Geld für Obdachlose zu sammeln. "Gemeinsam gegen die Kälte" heißt seine Initiative, die er 1996 gegründet hat. Viele Oberbürgermeister haben die Schirmherrschaft übernommen. Er sammelt Geld für Menschen, die selbst im Winter kein Dach über dem Kopf haben. Viele wenden sich von denen ab, auch aus "Kälte". Viele Wohnungen stehen leer und es wird nichts dagegen unternommen, dabei ist die Wohnungsnot so groß und die Mieten überaus teuer. Hier will ich eine Klammer auf tun: A propos Sondersteuer, Bsp. Benzin, warum den Gemeinden das Recht nicht einräumen, eine Sondersteuer auf leer stehende Wohnungen zu erheben, und zwar progressiv von Jahr zu Jahr. Klammer zu.*

*"Obdachlos kann jeder werden." Auch er habe Angst, so sagt er. "Vielleicht trifft die Gicht meine Hände, und ich kann nicht mehr spielen. Und dann?" Vielen geht es ähnlich, zwar andere Berufe, doch eine dementsprechende Krankheit, Arbeitsverlust, Wohnung gekündigt, und dann?*

Pierre Moos

# Klick



Wie jedes Jahr war die Stëmm vun der Strooss beim "Festival des migrations, des cultures et de la citoyenneté" mit einem Stand in den Messehallen Kirchberg vertreten.

Christiane Ehlinger ("Ee feine Jong") mit Christian H. bei der Eröffnung der Ausstellung mit Bildern von Christian H. in der Gemeinde Hesperange.



Foto: Patrick Galbats



## Fréijoersbotz

Vom 13. März bis zum 7. April war eine Equipe der Stëmm vun der Strooss in Zusammenarbeit mit dem SCAS beim Fréijoersbotz der Stadt Luxemburg engagiert.






# Stëmm vun der Strooss

▶ Stëmm vun der Strooss asbl

105, rue du Cimetière  
L-1338 Luxembourg  
Tél. (00352) 49 02 60  
Fax (00352) 49 02 63  
stemm@stemmvunderstrooss.com  
www.stemmvunderstrooss.com

## Vous désirez vous abonner au journal? Rien de plus facile!

Il vous suffit de virer 15 Euro sur le compte n° LU63 0019 2100 0888 3000 de la BCEEL avec la communication "abonnement". Vous recevrez alors tous les deux mois le nouveau numéro de la Stëmm vun der Strooss.

### Equipe rédactionnelle:

Susanne Wahl, KarimN, ClaudeR, Pawe. SuzyP, LilianaS, gen, DanielF, PolL, DanielM, FabienneG, Roby, ChristianH, Alexandra Oxacelay

### Photos:

Patrick Galbats, Susanne Wahl, SuzyP, Roby

### Layout:

www.modelldesign-trier.de

### Impression:

Imprimerie Faber

D'Stëmm vun der Strooss vient d'obtenir le statut d'utilité publique par arrêté grand-ducal du 29 août 2003. Vous pourrez désormais déduire des impôts les dons que vous nous aurez faits.

Stëmm vun der Strooss a.s.b.l. est conventionnée avec le Ministère de la Santé. Vous pouvez soutenir

nos actions par des dons (compte n° LU63 0019 2100 0888 3000 de la BCEEL) ou nous aider bénévolement. L'association travaille en étroite collaboration avec la Croix Rouge luxembourgeoise.

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

### Rédaction:

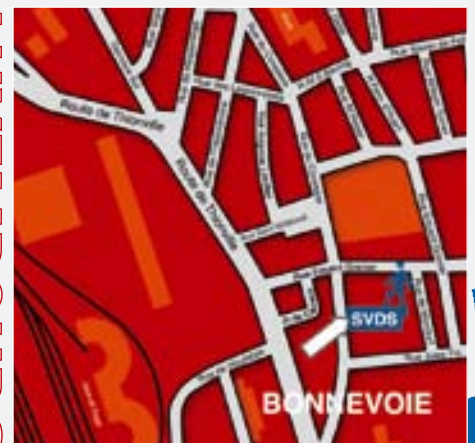
105, rue du cimetière  
L-1338 Luxembourg/ Bonnevoie  
Tél: 49 02 60 Fax: 49 02 63

### Stëmm vun der Strooss in Esch:

32, Grand-Rue  
L-4132 Esch/Alzette  
Tel. 26 54 22

redaktion@stemmvunderstrooss.com  
www.stemmvunderstrooss.com

LUXEMBOURG



ESCH SUR ALZETTE

