

Photo: Théo Mey, 1954
© Photothèque VdL



De Velo - den Hond am Keelespill

Radfahrer haben's schwer. Das bezeugen eine ganze Reihe Beispiele im vorliegenden *forum*-Dossier. Radfahrer verärgern auch viele andere Verkehrsteilnehmer, vom Autofahrer bis zum Fußgänger, neuerdings auch immer häufiger Waldspaziergänger. Das mußte nicht so sein. Prof. Dr. Heiner Monheim zeigt am Beispiel Nordrhein-Westfalen, wie sehr der Fahrradverkehr dort in den letzten Jahren zugenommen hat und die allgemeine Beweglichkeit sich trotzdem verbessert hat. Ähnliche Erfahrungen hat Straßburg gemacht, wo laut Patrick Müller seit 1994 nicht nur die Straßenbahn wieder fährt, sondern auch zahlreiche Bewohner auf das Fahrrad umgestiegen sind. Aus solchen Erfahrungen leitet Monheim eine Reihe von konkreten Vorschlägen ab, wie die Verkehrsinfrastruktur derart modifiziert werden kann, daß Radfahrer sicherer und bequemer ihr Transportmittel benutzen können, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu belästigen. Voraus-

setzung ist aber eine prinzipielle politische Debatte über eine Neuverteilung des Straßenraums unter die verschiedenen Verkehrsteilnehmer, zu denen demnächst auch in Luxemburg die Trambahn gehören wird.

Diese Debatte in Luxemburg anzukurbeln, ist das Anliegen des Dossiers der *forum*-Nummer, die Sie in Händen halten. Ausgearbeitet wurde es von der Lëtzebuerger Velosinitiativ (LVI). Die *forum*-Redaktion stellt ihre Spalten dazu gerne zur Verfügung, nicht nur weil wir seit jeher ein Sprachrohr der schwächeren Glieder in unserer Gesellschaft sein wollen, in diesem Fall der schwächeren Verkehrsteilnehmer, sondern weil wir auch überzeugt sind, daß ein größerer Anteil von Radfahrern im Straßenverkehr zur Verbesserung der Lebensqualität dieser Personen sowie, aber auch der gesamten Gesellschaft beitragen würde.

Daß man in Luxemburg noch weit davon entfernt ist, zeigen sowohl die Karte des bestehenden Radwegenetzes in der Stadt Luxemburg, die die Inkohärenz der Planung bestens unter Beweis stellt, als auch die vom Bauenministerium geplanten Radwege: Das Fahrrad wird höchstens als Freizeitbeschäftigung ernst genommen, nicht als Transportmittel, um täglich zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufszentrum zu gelangen. Am Beispiel Esch weist Fränz Hengen nach, daß es nicht genügt, Tempo 30 einzuführen - so löblich die Maßnahme an sich auch ist -, wenn nicht gleichzeitig in den 50-km-Straßen Radfahrerspuren eingezeichnet, eigene Aufstellflächen an Kreuzungen vorgesehen, Abstellanlagen aufgestellt werden, kurzum ein Gesamtkonzept ausgearbeitet wird. Warum wird in der Avenue Guillaume eine Radfahrerspur eingerichtet und nicht auch in der Rue Glesener, die zu exakt demselben Zeitpunkt von Grund auf erneuert wird?

De Velo am Alldag

Warum läßt die Stadtverwaltung eine steile Treppe von der Bonneweger Brücke zum Bahnsteig am Hauptbahnhof bauen, ohne gleichzeitig eine Rampe für Radfahrer und Kinderwagenschieber(innen) einzuplanen? Warum muß die LVI bei jedem Kilometer Straßenneubau oder -erneuerung erneut bei Verwaltung und Politiker vorstellig werden, um an die Interessen der Radfahrer zu erinnern, mal mit, mal ohne Erfolg? Dabei soll nicht verschwiegen werden, daß sich auch einiges getan hat: Abstellplätze für Fahrräder haben sich in der Hauptstadt vermehrt, auch wenn es immer noch keine Radboxen gibt, in die man das Rad mitsamt Gepäck einsperren könnte. Radfahrerpisten über Land durchqueren seit etlicher Zeit herrliche Landschaften, doch Rundwege sind noch selten und die Busse am Pistenende sind nicht für den Radtransport eingerichtet. Und auch in Sachen Fahrradtourismus bleibt noch einiges zu tun: Man darf z. B. gespannt sein, welche Haltung Luxemburg zum geplanten Moselradwanderweg von der Quelle bis zur Mündung einnehmen wird, den Thomas Wagner im Dossier vorstellt.

Die LVI hat auch bei der Stadtverwaltung mit Plänen vorgesprochen, wie die Al Avenue radfahrgerecht umgestaltet werden könnte - Pläne, die von der Union commerciale mitgetragen werden -, doch eine Antwort steht auch nach Beginn der dortigen Arbeiten noch aus. Die Vorschläge kamen wohl zu spät ... Als wir mit Alain Groff über eine fahradgerechte Trambahn sprachen (siehe Interview), hatte man fast den Eindruck, es sei zu früh für derartige Forderungen. Politiker finden immer Ausreden, wenn ihnen bestimmte Vorstellungen nicht ins Konzept passen. Sachzwänge sind dann oft nur Vorwand, um eine wahlpolitisch uninteressante Klientel abzuwimmeln. Daß die Radfahrer zur Zeit weniger als 1% der Transportbewegungen ausmachen, ist eine Tatsache. Doch wer hat schon gefragt, warum viele Autofahrer und Fußgänger nicht aufs Fahrrad umsteigen? Die LVI ließ die Frage von der ILReS mittels Meinungsumfrage erforschen: Es stellt sich heraus, daß auch in Luxemburg das Radfahrerpotential viel größer ist als erwartet und als fahradfeindlichen Stadtplanern lieb sein dürfte.

Man darf also gespannt sein auf das Rundtischgespräch am kommenden Montag, 26. Mai 1997 in der Halle Victor Hugo auf Limpertsberg (Buslinie 4), wo unter *forum*-Moderation Prof. Dr. Heiner Monheim mit Vertretern der Parteien aus dem hauptstädtischen Gemeinderat über Visionen einer fahradgerechten Stadt diskutieren sollen. Am Samstag, 7. Juni 1997, wollen die engagierten Radfahrer dann mittels Straßendemonstration zeigen, wie sie sich Radverleih und -abstellplätze an den Verkehrsknotenpunkten Hauptbahnhof und Parking Glacis vorstellen.

Es entzieht sich natürlich unserer Kenntnis, ob viele *forum*-Leser Rad fahren oder Rad fahren möchten, aber unter den gegebenen Umständen das lieber sein lassen. Die Ziele der LVI verdienen aber unseres Erachtens auch die Unterstützung besonnener Autofahrer und Fußgänger, denn letzten Endes geht es nicht um mehr Rechte für Radfahrer, sondern um ein besseres Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer, um weniger Energieverbrauch und eine gesündere Umwelt. Und das kommt allen zugute.

m.p.