

Straßburg:

Eine Stadt ist auf Tram und Velo umgestiegen

Auf den ersten Blick haben Luxemburg und Straßburg einiges gemeinsam: Europäische Institutionen, Einfluß von französischer und deutscher Kultur, eine lokale Sprache (Luxemburgisch bzw. Elsässisch), eine Küche mit Sauerkraut und Weißwein, eine Frau als Bürgermeister usw.

Was hat Straßburg verändert? War es die futuristische Tram mit ihren Panorama-Fenstern, die im November 1994 in Betrieb genommen wurde? Oder "Strass", der Verkehrsplan für die Stadt, der seit Februar 1992 dem motorisierten Verkehr die Durchfahrt durch die Innenstadt verbietet? Oder die Place Kléber, die zuvor von dreispurigem Autoverkehr umgeben war und jetzt autofrei ist? Oder die 217 km Radwege in der Stadt und Umgebung?

Das war nicht immer so in Straßburg. Laut verschiedener Quellen wurden die großen Veränderungen nach 1989 durchgeführt - nach der Wahl der (sozialistischen) Catherine Trautmann als Bürgermeisterin. In Ihrem Wahlkampfprogramm hatte sie 1989 u.a. angekündigt, eine Tram bauen zu lassen. Während der Bauarbeiten - vor allem in der Endphase (als es nur Baustellen und Behinderungen gab, aber noch keine sichtbaren Vorteile) - standen Ihre Chancen für eine Wiederwahl schlecht; doch seit der Einführung der Tram, greifbarster Vorteil Ihrer Amtszeit, hat sich das Bild gewandelt. Die Überraschungssiegerin von der Wahl von 1989 wurde souveräne Siegerin der Neuwahlen.

Was ist das "Geheimnis" von Straßburg? Warum klappt in Straßburg, was in Luxemburg nicht klappt? Kernpunkt ist vermutlich die Strategie der Gemeinde, den öffentlichen Raum gerecht für alle aufzuteilen - zwischen Fußgängern, Velos, Autos und öffentlichem Nahverkehr. Neben dem städtebaulichen Aspekt ist dabei auch das Klima ausschlaggebend: Im Rheintal zwischen Vogesen und Schwarzwald staut sich die Luft mit ihren Abgasen, was

eine umweltfreundliche Verlagerung des Verkehrs noch dringender macht als anderswo - laut Studien stammen 80% der Abgase aus den Auspuffen. Was wäre also naheliegender gewesen, als den Autoverkehr zu reduzieren?

Der Erfolg von Straßburg resultiert vor allem aus der Entschlossenheit, mit der Ziele definiert und erreicht wurden. Dazu mag ein Zitat von Roland Ries, dem "Premier Adjoint au Maire" dienen: "Nous avons procédé à un renversement complet de la logique traditionnelle, qui veut que l'on accorde toujours davantage d'espace à la voiture en centre-ville. Nous avons, au contraire, stabilisé l'offre de stationnement depuis 1989. Et mon ambition, à terme, est même de diminuer le nombre de places dans l'hypercentre."

"Nous avons procédé à un renversement complet de la logique traditionnelle, qui veut que l'on accorde toujours davantage d'espace à la voiture en centre-ville."

Roland Ries, Premier Adjoint au Maire

Während also in Luxemburg verschiedene neue Parkplatzprojekte diskutiert werden (Avenue Monterey, Glacis etc.), werden im Zentrum von Straßburg keine Parkplätze mehr gebaut. Jüngstes Beispiel: An der "Place de la République", etwa so weit vom Zentrum entfernt wie der Glacis in Luxemburg, war eine neue Tramlinie geplant - und unterirdisch ein Parkhaus. Während die Tram unumstritten kommt, ist das Projekt des unterirdischen Parkhauses kürzlich abgelehnt worden. Ausschlaggebend waren die Kosten, die in der Höhe von ca. 100.000 FF pro Stellplatz gelegen hätten - und die Erkenntnis, daß es wenig Sinn macht, eine

neue Tramlinie zu bauen, um die Stadt vom Autoverkehr zu entlasten, und gleichzeitig ein Parkhaus im Zentrum zu bauen, das unweigerlich Verkehr anziehen würde. Die Doppelstrategie, die in Luxemburg betrieben wird (Auto und öffentlichen Verkehr gleichzeitig fördern), ist also in Straßburg zugunsten von Tram & Co. aufgelöst worden.

Stichwort Strategie: Roland Ries meint dazu: "Augmenter la capacité de voirie ne sert à rien, car on ne fait qu'attirer de nouveaux véhicules." (In Luxemburg wird diese Ansicht von den meisten Entscheidungsträgern vehement bestritten!) Die Resultate seiner Strategie scheinen ihm recht zu geben: In den letzten 10 Jahren ist der Autoverkehr in den meisten Städten Europas stark gewachsen - aber in Straßburg um 17% gesunken.

Ist denn Straßburg überhaupt noch für Autos zugänglich? Ja! Ausschlaggebend war eine Studie, die aufzeigte, daß rund 50% des Verkehrs, der mitten durch die Innenstadt rollte, gar nicht ins Zentrum wollte, sondern nur Transit fuhr. Heute gibt es vier sogenannte "boucles de desserte" - Einbahnstraßen, mit denen man in einer Schleife ins Zentrum hinein und wieder hinausfahren kann. In Luxemburg wäre das so, als ob der Boulevard Royal komplett Fußgängerzone wäre - und Autos z.B. auf der Avenue Monterey bis zum Zentrum fahren könnten und über die Avenue Marie-Thérèse wieder herausfahren würden. Der Transitverkehr wird um die Stadt herumgeleitet, und mit attraktiven Tramparkings (12FF Parkgebühr - inklusive einer Hin- und Rückfahrt für alle Insassen per Tram ins Zentrum) werden Autofahrer zum Umsteigen ermutigt.

Und das Velo? "La petite reine", wie man in Frankreich liebevoll sagt, verfügt derzeit über 217 Kilometer Radwege in der CUS ("Communauté Urbaine de Strasbourg" - Gemeinde Straßburg und Umlandgemeinden, insgesamt 400 000 Einwohner). Derzeit werden rund

De Velo am Alldag

13% aller Fahrten mit dem Velo durchgeführt - das ist über doppelt soviel wie in Nantes, das in Frankreich an zweiter Stelle liegt.

Doch dies ist erst ein erster Schritt. Roland Ries: *“L'idéal serait d'atteindre 25% de déplacements à vélo, 25% pour les transports en commun et 50% pour les voitures. Pour cela, il faudrait passer du vélo loisir au vélo utilitaire. C'est-à-dire qu'il y ait davantage de gens qui se rendent au travail à deux roues.”* Bis zum Jahr 2004 soll das Radwegenetz daher auf 500 Kilometer verdoppelt werden.

Wie hoch ist die Nutzung des Veloverkehrs in Straßburg wirklich? Dazu einige Fakten:

3600: Soviele Radfahrer durchfahren täglich die Straßburger “Place de l'Étoile”, um von den südlichen Vororten ins Zentrum zu gelangen. Ausnahme: Sonntags sind es erheblich weniger - ein Beweis, daß es sich nicht um Freizeitverkehr handelt.

152: Soviele Diensträder gibt es für die Angestellten bei der Gemeinde Straßburg - dafür weniger Dienstautos.

100%: So hoch ist die Auslastung der “Veloboxen”, in denen man Velos einschließen kann, um Diebstahl vorzubeu-

gen. Der Preis von 150 FF pro Trimester scheint es den Kunden wert zu sein. Neue Veloboxen sind bereits geplant.

12 000: So viele Velos wurden 1996 bei den drei Velomietstellen der Gemeinde Straßburg ausgeliehen. Der Erfolg ermutigte die Stadt, 1997 eine vierte Verleihstation in Betrieb zu nehmen.

15 000 000: Soviele FF investiert die CUS (Gemeinde Straßburg und Umgebung) pro Jahr in die Einrichtung und Unterhalt der Radwege.

Interessant ist auch die Komplementarität der Verkehrsmittel: Für 1997 wurde mit der SNCF eine Möglichkeit ausgehandelt, daß Kunden, die mit der Bahn nach Straßburg pendeln, ihr Velo im Bahnhofsgebäude abstellen könne. Jean-Luc Marchal, Velobeauftragter, sagt dazu: *“L'état d'esprit à la direction de la SNCF a changé et les négociations sont bien engagées pour libérer un espace au sous-sol (de la gare).”* Während bei der bisherigen Tramlinie das Velo nicht speziell berücksichtigt wurde, sind bei der jetzt geplanten zweiten Tramlinie zwei (bewachte) Abstellplätze vorgesehen. Ein spezieller Tarif “Velo & Tram” soll das Umsteigen versüßen. Strategisch gesehen ist diese Initiative zweifellos sinnvoll, da Velofahrer der Tram ein höheres Kun-

denpotential erschließen als Fußgänger es können.

Ist das Verkehrskonzept von Straßburg auf Luxemburg übertragbar? Ja. Der Bau der Tram in Luxemburg bietet die einmalige Gelegenheit, den Verkehr neu zu ordnen. Zentrale Straßen von der Bedeutung des Boulevard Royal, Avenue de la Liberté und Avenue de la Gare sind in Straßburg Fußgängerzonen (Durchfahrt für Velos bzw. Tram erlaubt). Durch attraktive Umsteigemöglichkeiten würde Autoverkehr auf Bahn, Bus, Tram und Velo verlegt. Durch stetigen Ausbau der Radwegeinfrastruktur wird Velofahren gefördert - zwar fehlt das in Straßburg präsen- studentische Publikum, das sich besonders leicht zum Velofahren ermuntern läßt, doch ist das Entwicklungspotential Luxemburgs vom heutigen Niveau aus gesehen enorm.

Was Luxemburg vor allem braucht, sind eindeutige politische Leitlinien - zugunsten der Neuverteilung des Straßenraums.

Patrick Müller
Strasbourg, 23. März 1997

Der Autor wohnt seit Juli 1996 in Straßburg. Zuvor lebte er seit 1991 in Luxemburg.