

Visionen einer fahrradgerechten Stadt

Am 26. Mai hatte die "Letzeburger Velosinitiativ" - LVI in die Rotonde auf Limpertsberg zu einer Konferenz mit Professor Dr. Heiner Monheim eingeladen. Anschließend fand eine Podiumsdiskussion unter *forum*-Moderation statt, zu der Vertreter der Parteien aus dem hauptstädtischen Gemeinderat eingeladen waren.

Von den geladenen Vertretern der Parteien waren an diesem Abend Marc Angel (LSAP), Théo Peffer (DP) und Fränz Bausch (Déi Gréng) anwesend, der vorgesehene Stuhl für den CSV-Vertreter blieb leer. Hilda Rau-Scholtus (NOMP) ließ sich entschuldigen. Unter den etwa 50 Interessierten im Saal befand sich auch die Verkehrsministerin Madame Mady Delvaux-Stehres und Vertreter aus den staatlichen und kommunalen verkehrstechnischen Diensten, unter anderem dem Projekt BTB (Bus-Tram-Bahn).

Das Fahrrad ist heute nicht mehr das Armeleute-Auto, sondern wird fast nach den gleichen Kriterien vermarktet wie das Auto. Es zählen Sport und Chic und seine kulturelle und psychische Dimension. Monheim wies eingangs darauf hin, daß in Luxemburg, Deutschland und Frankreich, wo das Fahrrad vor allem zu Sport- und Freizeit-zwecken genutzt wird, es oft technisch nicht verkehrsgemäß ausgerüstet ist. Anders in Holland oder Dänemark, wo dem Zweck- und Alltagsrad im täglichen Verkehr, auf dem Schulweg, dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen eine andere Rolle zukommt.

In der modernen Wirtschaft hat das Fahrrad in größeren Betrieben an Bedeutung gewonnen, da es von der Belegschaft aus technischen und rein praktischen Gründen auf dem Betriebsgelände und dem Arbeitsweg genutzt wird. Auch in Lu-

xemburg könnten betriebliche Verkehrskonzepte helfen, neue Wege in der Verkehrsplanung zu finden.

In seinem spannenden und aufschlußreichen Vortrag wies Monheim mit einer Reihe von Dias zahlreiche Möglichkeiten auf, welchen Platz das Fahrrad im Personenverkehr unter welchen Bedingungen einnehmen kann; wie man im voraus planen muß oder wie man nachrüsten kann. Ver-zweifelte Versuche werden oft unternommen, um Fahrradspuren einzurichten, ohne Platz von der Fahrbahn für Autos wegzunehmen, und so führt das Kennzeichnen von Fahrradwegen oder -spuren oft zu einer noch größeren Verwirrung der Verkehrsteilnehmer.

Schnee und Scherben am Rand der Straße verderben die Stimmung und führen dazu, daß sich Fuß-

gänger und Fahrradfahrer emotional in die Wollkriegen.

Der Fahrradverkehr hat seinen festen Platz im Personenverkehr verdient. Dies sollte nach Monheim mit einer Aufklärungs- und Werbekampagne rund ums Fahrrad deutlich gemacht werden, die sich außer an die öffentliche Hand auch an die Medien richten sollte, um den Leuten Unfallverhütung und Mobilität auf dem Fahrrad aufzuzeigen. Es ist nicht mehr angebracht, mit dem erhobenen Zeigefinger alle Mängel aufzuweisen. Fahrradinitiativen müssen auf Probleme hinweisen, aber das richtige Maß im Umgang mit der Kritik finden. Auch die Geschäftswelt sollte für eine Kampagne zugunsten des Fahrrads gewonnen werden, denn mit dem Fahrrad kommt man bis an die Ladentür, und moderne Fahrräder sind mit Gepäckkörben ausgestattet.

Marc Angel zeigte sich erfreut über die vielseitigen Informationen zum Thema Fahrrad. Er meinte, daß wir in Luxemburg mehr Fahrräder wollen und dafür etwas tun müssen. Er bedauerte, daß in der Avenue de la Gare verpasst wurde, einen Fahrradweg zu planen. In der Rue Glesener ist eine Spur vorhanden, aber sie führt nirgendwo hin. Auf den Hauptverkehrsachsen in der Stadt wäre zu klären, ob die Busspuren nicht auch als Fahrradspuren mitzubedenken sind. Die Idee, das Fahrrad auch in Luxemburger Betrieben zu fördern, sollte aufgegriffen werden.

Fränz Bausch beschrieb den Teufelskreis, in dem die Fahrradpolitik in Luxemburg steckt: die LVI fordert verbesserte Bedingungen, auf die die Politiker nicht eingehen, mit dem Argument, es sei kein weiteres Bedürfnis an fahrradgerechten Straßen da. Er berief sich auf Zahlenmaterial aus der gerade in *forum* veröffentlichten ILReS-Umfrage. Aus ihr geht hervor, daß mehr Leute das Rad nutzen würden, falls die äußeren Umstände sich verbesserten (cf. *forum* nr. 176 dossier: De Velo am Alldag).

Nach Fränz Bausch ist die Sicherheit der Radfahrer das eigentliche Problem. In Luxemburg besteht kein zusammenhängendes Konzept zum Thema Fahrradverkehrspolitik. Die Studie, *Dem Velo eng Chance*, die 1993 der Mouvement Ecologique und die LVI, mit ganz konkreten Vorschlägen, erstellen ließen, ist nie berücksichtigt worden. Auch eine defensive Geschäftswelt steht fahrradfreundlicheren Maßnahmen im Wege, meinte Fränz Bausch. Er ist pessimistisch, dass sich auf politischer Ebene im Hinblick auf das Fahrrad viel bewegen wird, denn die Blockade bestehe in den Köpfen.

Théo Pfeffer lobte die schönen Bilder, die Monheim gezeigt habe. Dass aber in Luxemburg nichts für das Fahrrad getan werde, ließ er nicht gelten. Er fand wenig Verständnis bei den Anwesenden als er auf die immerhin 13 km Fahrradwege in der Gemeinde Luxemburg hinwies. An die LVI richtete er den Appel, zu mehr Rücksichtnahme im Verkehr aufzurufen.

Monheim ging dann weiter konkret auf die Situation in der Stadt Luxemburg ein.

In Luxemburg muß man das gesamte Straßennetz und das Flächenpotential betrachten, und er stellt fest, daß die Straßen oft überdimensioniert sind. Auf den Hauptverkehrsstraßen kann man mindestens 20 km Fahrradwege oder -spuren sofort realisieren, weil viele dieser Straßen überbreit sind.

Eine Gemeinde muß sich klare Regeln geben sowie ein Minimum, das sie in jedem Fall für Radfahrer tun will. An erster Stelle denkt Monheim an eine durchgehende Fahrradverbindung zwischen den Schulzentren Limpertsberg und Geseknäppchen. Es darf auf keinen Fall mehr vorkommen, daß ein Fahrradstreifen mitten auf der Straße aufhört, wie Monheim am Beispiel der Situation hinter dem Hauptbahnhof auf der Rocade de Bonnevoie belegt. Konfliktsituationen an den Kreuzungen können mit einem straßenbegleitenden Radweg gelöst werden. Die Verantwortlichen müssen sich dem Problem der Beleuchtung von Fahrrad- und Fußgängerwegen stellen, die zur Sicherheit von Frauen, Kinder und Jugendlichen beiträgt.



R. Alf in: Publik-Forum

Monheim schlägt vor, Bedingungen zu akzeptieren, die zum Handeln zwingen. Man überprüfe die Einbahnstraßen: in manchen ist der Fahrradverkehr in beide Richtungen auf Grund des vorhandenen Platzes möglich, andere lassen das aus Sicherheitsgründen nicht zu oder sind als Einbahnstraße ganz abzuschaffen, weil die Ursache inzwischen weggefallen ist.

Anstatt über Grundsatzregeln zu streiten, ist es besser von Fall zu Fall pragmatisch vorzugehen. Die Diskussion muss aufklärerisch mit Bedacht auf Durchlässigkeit und Mobilität verlaufen.

Warum sollte man nicht beide historischen Brücken in Luxemburg "knacken" (den Pont Adolphe und den Viaduc)? Luxemburg, als die Stadt

der Brücken bekannt, kann seine Brücken mit langsamem Autoverkehr touristisch attraktiver gestalten, auf denen Fußgänger- und Radfahrer-verkehr möglich ist.

Fahrradabstellmöglichkeiten müssen geschaffen werden, und Radwege mindestens bis zu diesen Orten markiert werden.

Radverkehr ist nicht nur als Durchgangsverkehr oder als Verbindungsverkehr zu sehen, sondern alle Anwohner und Geschäfte wollen berücksichtigt werden, so daß ein Radweg in einer von mehreren parallelen Straßen in eine Richtung nicht genügt. Eine Netzdichte von Fahrradwegen mit einer untersten Maschenweite von 150-200 m ist anzustreben.

Tempo 30 ist zwar sicherer für Fußgänger und Radfahrer, aber es ist trotzdem sinnvoll hier Fahrradstreifen einzuzeichnen.

Das Fahrrad muss seinen verdienten Platz im Verkehrsverbund BTB in Luxemburg erhalten und gerade auf dem Plateau Kirchberg kann für Banker und Angestellte der Weg zur Arbeit in Kombination von Bus, Tram und Fahrrad kürzer und schneller werden.

Als Monheim die Situation in Gasperich ansprach, wo beim Bau einer Neusiedlung viele Chancen für menschenfreundlicheres Wohnen verpasst wurden, wehrte sich Théo Pfeffer ener-

gisch gegen diese Vorwürfe. Er meinte, die Luxemburger brauchten so viele Garagen und breite Straßen, weil sie eben alle ein Auto haben wollten. Tempo 30 könne man ja immer noch einführen. Die DP war sich allerdings nicht ganz einig über ihre Haltung zu Monheims Konzept. Peffers Parteikollege, der DP-Abgeordnete und Bartringer Bürgermeister Niki Bettendorf, widersprach dem Luxemburger Gemeinderat und lobte Monheims Vorschläge; er wolle sich für ihre praktische Umsetzung einsetzen, in seiner Gemeinde und falls nötig auch durch gesetzliche Initiativen im Parlament.

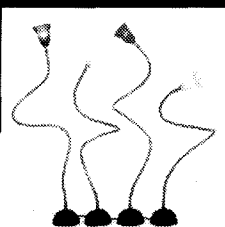
Marc Angel meinte, daß die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr eine Maßnahme sei, die schnell durchzuführen ist. Er beklagte sich weiter über die nicht sehr kooperative Haltung des Geschäftsverbandes der Stadt Luxemburg, der übrigens einer Einladung zu dieser Konferenz nicht gefolgt war.

Fränz Bausch betonte, er wolle nicht mit Schuldzuweisungen operieren, man müsse aber dahin gelangen, in Zukunft fahrradfreundlichere Maßnahmen aufweisen zu können. Aus der Verkehrsbefragung 1995/96 - einer Umfrage, die im Auftrag des Transportministeriums von der ILReS durchgeführt wurde - geht hervor, daß 40 % der täglichen Verkehrswege, die in der Stadt Luxemburg zurückgelegt werden, weniger als 5 km lang

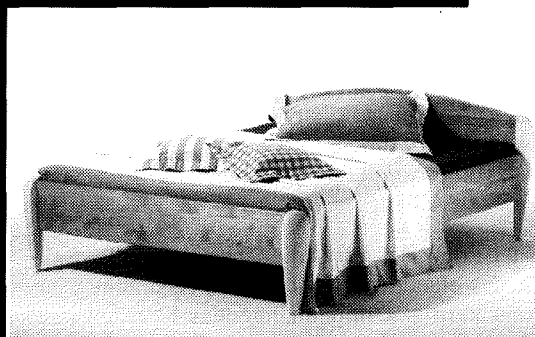
Design und Natur

Rein natürliche
Materialien verleihen
unseren Möbeln eine
hohe Qualität, Haltbarkeit
und Schönheit.

Natur in Verbindung mit
Design, für alle Wohn-
und Haushaltsbereiche.



Öffnungszeiten:
Dienstag bis Freitag
von 9.00 bis 12.00 und
von 14.00 bis 18.00
Samstag von
9.00 bis 12.00 und
von 14.00 bis 17.00



DOMIZIL

umweltbewußtes design by Biotop

möbel / stoffe / lampen / accessoires

100, rue de Bonnevoie L-1260 Luxembourg Téléphone 49 98 82 Fax 49 98 83

sind: Wege also, die leicht mit dem Rad zu bewältigen sind.

Ministerin Mady Delvaux-Stehres wies darauf hin, daß die staatliche Verkehrskommission Richtlinien ausgearbeitet hat zum Thema Tempo 30 auf den Straßen. Es habe keinen Sinn in einer Straße Tempo 30 einzuführen, ohne die umliegenden Straßen zu berücksichtigen. Es müsse ein zusammenhängendes System geschaffen werden. Voreilige Entscheidungen könnten sonst teuer werden. Sie bekannte freimütig, daß ihre

Verwaltung über kein Konzept für den Radverkehr verfüge, und kündigte ihre Bereitschaft an, sich mit Experten wie Prof. Dr. Heiner Monheim und den Verantwortlichen der LVI an einen Tisch zu setzen. Nach Auffassung der Ministerin sollten die Vorschläge überprüft werden, dann könnten auch Änderungen im Code de la Route vorgenommen werden, die mehr Mobilität und Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger versprechen.

Anne Jungblut