

Ein neuer Frühling für das Fahrrad?

Verkehrs- und Stadtplaner setzen auf den Langsamverkehr

Stephanie Majerus

Wer heutzutage gegen 8 Uhr morgens 30 Minuten mit dem Auto braucht, um in der Stadt Luxemburg von der Route de Longwy zur Place de Paris zu gelangen, weiß, dass der Traum vom individuellen, autonomen Fahrvergnügen ausgeträumt ist.

Kein Wunder, dass es in Luxemburgs Hauptstadt tagtäglich zu stauähnlichem Berufsverkehr kommt, denn zum einen weist die Stadt eine hohe Arbeitsplatzdichte auf – auf 3 800 Arbeitsplätze kommen 1 000 berufstätige Einwohner, in Frankfurt am Main sind es 1 380 – und zum anderen ein ziemlich dünnes öffentliches Verkehrsnetz. Der stiefmütterlich behandelte öffentliche Transport ist das Resultat der Nachwehen der 60er Jahre.

Damals kam es in Mitteleuropa zu einem regelrechten Autoboom. Der private Personenwagen sollte in der Nachkriegszeit den Alltag erleichtern, in einer Welt, in dem umgekehrt Städteplanung und Transportnetzwerke sich immer stärker auf Autos ausrichteten – große Warenkaufhäuser öffneten ihre Türen in Gewerbebezonen, Vorstädte wurden ausgebaut, der öffentliche Transport jedoch abgebaut. Zudem symbolisierte, neben Möbeln und Haushaltsgeräten, vor allem das Auto den gesellschaftlichen Aufstieg der Mittelschicht. Bereits 1962 kamen in Luxemburg auf je 1 000 Einwohner 200 Pkws, mittlerweile sind es 660.¹

Doch nicht nur wegen nervenaufreibender Stausituationen büßt das Auto derzeit an Attraktivität ein, der motorisierte Verkehr ist für die in Luxemburg Stadt hohe Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) verantwortlich. Eine europäische Richtlinie legte 2008 den Grenzwert auf 40 Mikrogramm pro Kubikmeter

fest, im Stadtzentrum Luxemburgs wird dieser Wert jedoch regelmäßig überschritten. Spätestens seit dem Ende der 80er Jahre ist außerdem bekannt, dass der CO₂ Ausstoß der Verbrennungsmotoren maßgeblich zum Klimawandel beiträgt. In Luxemburg sind 52 % der CO₂-Emissionen durch den motorisierten Verkehr bedingt. Das ist nicht überraschend für ein Land, in dem sogar 60 % aller Fahrten unter 1 km mit dem Privatauto vollzogen werden.

Bei null anfangen

Nun könnte sich das Blatt wenden. Die Förderung des Langsamverkehrs, von Rad- und Fußgängerwegen, soll zu einer Entlastung der überfüllten Straßen führen und zu einer Verbesserung der Gesundheitssituation. Seit 2006 hat sich einiges getan „doch vor 7 Jahren mussten die Verkehrsplaner quasi bei null anfangen, was die Förderung von Radwegen in Luxemburg-Stadt und Umgebung betrifft“, erinnert sich der Verkehrsplaner Frank Vansteenkiste vom Ministère du Développement Durable et des Infrastructures. Ihm zufolge bietet die Stadt Luxemburg durch ihre topografischen Gegebenheiten zwar einige Hindernisse für Radfahrer, doch durch den Bau von Aufzügen und weiteren Brücken kann diese Problematik behoben werden. Die von der Stadt Luxemburg geplanten Brücken sollen beispielsweise die Stadtviertel Cents, Weimershof und Hamm miteinander verbinden. Im Pfaffenthal ist ein weiterer Aufzug im Bau. Momentan ist ebenfalls ein Gesetz auf dem Instanzenweg, das den Ausbau der nationalen Fahrradwege von aktuell 600 auf 1 150 km vorsieht. Der Bau der bisherigen 600 km vollzog sich innerhalb von 30 Jahren. Wie schnell die Verdoppelung der Radwegeninfrastruktur vorangehen

wird, hängt von diversen Genehmigungsprozeduren und den budgetären Mitteln ab. „Letztlich ist es also auch eine politische Entscheidung, wie schnell der Bau von Radwegen vorangetrieben wird. Das Gesetz bietet nur den Rahmen für den geplanten Ausbau“, bemerkt Frank Vansteenkiste.

Ob sich das Fahrrad als Verkehrsmittel in ländlichen Gegenden durchsetzen kann, muss sich in Zukunft zeigen. Das Rad kann sich hier, anders als im urbanen Raum, nicht als schnellster Verkehrsteilnehmer für kürzere Strecken rühmen. Auch die lästige und teure Suche nach freien Parkplätzen, bleibt als Argument im ländlichen Raum aus. „Doch die allgemeinen Argumente – positive Auswirkungen auf Gesundheit, eigenes Portemonnaie und Umweltschutz – haben ebenfalls in ländlichen Gebieten Geltung“, gibt Vansteenkiste zu bedenken.

Pedelecs für die Nordstadt

Um den Langsamverkehr für Kleinstädte attraktiv zu gestalten, haben die Verkehrsplaner der Nordstadt ein Pedelec- und Carsharing Modell entworfen. Damit hat die Nordstadt als einzige Region Luxemburgs ein kohärentes Konzept, um die Elektromobilität zu fördern, und sie könnte für ländliche Gebiete als Vorbild dienen. Die Einwohner der Nordstadt können bereits heute Elektroautos im Sharing-Modus benutzen und Pedelecs (elektrische Fahrräder) können ab Frühjahr 2014 zusätzlich ausgeliehen werden. „Nur im Winter sind die Pedelecs nicht betriebsfähig, da es bei Minusgraden zu Beschädigungen an den Batterien kommen kann“, erklärt der gelernte Urbanist und Nordstadt-Projektmanager Jean-Marc Frederici. „Aber wir sind der festen Überzeugung, dass Pedelecs nun im Frühling die Popularität fürs Radeln im Alltag, auch bei Luxemburgern, die eher Fahrräder in ihrer Freizeit fahren, steigern werden.“

Romain Molitor vom Verkehrsplanungsbüro Komobile ist ebenfalls zuversichtlich. Während der Bedarfsanalyse für den Langsamverkehr (zu Fuß gehen und Radfahren) konnte er festhalten, dass die Nordstadt prinzipiell gute Voraussetzungen aufweist: das Sauer- und Alzettetal zeigen keine prägnanten Höhen und Tiefen auf, die Täler eignen sich hervorragend für Radwege. „Nun wollen wir direktere, breitere und sicherere Radwege für den Alltag planen, und diese mit den bestehenden Pisten vernetzen, denn nur so kann sich das Fahrrad als alternatives Transportmittel etablieren“, führt Romain Molitor aus. Bedauerlich findet Jean-Marc Frederici vor allem, dass noch nicht klar ist, was mit der Zugstrecke zwischen Ettelbruck und Diekirch passiert. Die Verkehrsplaner geraten bezüglich des Mobilitätskonzeptes der Nordstadt in Verzug, da eine Entscheidung von Seiten der



(Foto: Moyan Brenn, Flickr.com, CC BY 2.0)

zuständigen Ministerien noch aussteht. „Mit dieser Entscheidung geht auch der künftige Umgang mit dem Langsamverkehr auf der zentralen Achse einher“, so Jean-Marc Frederici.

Einstellungs- oder Strukturfrage

Aus der „MoDu“-Analyse² des MDDI geht hervor, dass landesweit lediglich 13 % der täglichen Fortbewegungen zu Fuß oder mit dem Rad vollzogen werden, während jedoch 17 % der Einwohner nicht mehr als 2 km von ihrem Arbeitsplatz entfernt wohnen. Mit u. a. dem Ausbau der Radwege könnten es im Jahre 2020 rund 25 % sein.

Laurent Ley, Ingenieur bei der Gemeinde Luxemburg ist optimistisch: „Seit Einführung des Leihfahrrädersystem Vel’oh 2008 ist die Anzahl der Abonnements Jahr für Jahr gestiegen, und wir konnten unsere Leihstationen über die Jahre von 25 auf 72 erweitern“. Auch die gezählten Fahrradbewegungen sprechen für sich: von April 2008 – Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Zähler auf dem Stadtgebiet – bis zum Jahresende 2008 wurden 92 000 Fahrradbewegungen auf dem Viaduc gezählt. 2012 waren es bereits insgesamt 142 000 (390 pro Tag). Zudem ist Ley zuversichtlich, dass das Carsharing Projekt, das demnächst anlaufen wird, und Wohnprojekte wie „Vivre sans voiture“ auf dem Limpertsberg den individuellen Autogebrauch begrenzen werden.

Auf die Frage, ob das im Vergleich zu anderen europäischen Ländern noch geringe Interesse für den alltäglichen Gebrauch des Rades auch auf eine noch nicht ausgeprägte Fahrradkultur zurückzuführen sei, antwortet Vansteenkiste: „Manche Einwohner bemängeln, dass das Wetter in Luxemburg zu regnerisch sei, es sei demnach nicht möglich mit dem Fahrrad zu fahren. In Kopenhagen liegt der Anteil

„Letztlich ist es also auch eine politische Entscheidung, wie schnell der Bau von Radwegen vorangetrieben wird. Das Gesetz bietet nur den Rahmen für den geplanten Ausbau“

Anders also als in der Nachkriegszeit, wird das Fahrrad heute in Europa keineswegs mehr als Verkehrsmittel ökonomisch benachteiligter Schichten abgetan...

der Strecken, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, bei 50 %. Radfahren ist also auch eine Frage der Mentalität.“ Rein statistisch gesehen müssen in Luxemburg Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, sogar nur an 20 bis 30 Tagen pro Jahr mit Regen rechnen. Auch Gust Muller, Präsident der Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ, stimmt zu: „Es bleibt auch eine Einstellungsfrage. Neben den Studenten popularisieren bei uns vor allem Arbeitnehmer aus dem Osten Europas, Norddeutschland, Dänemark und den Niederlanden das Fahrrad, denn in diesen Gegenden herrscht eine richtige Fahrradkultur.“ In vielen Gegenden Europas mit vergleichbaren klimatischen Bedingungen wird das zweirädrige Gefährt bereits als richtige Alternative zum Auto, ganz unabhängig von der Jahreszeit, genutzt.

Für die Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ steht zudem fest, dass die Optimierung des Radwegnetzes nur dann gelingt, wenn die Hauptachsen befahrbar sind – dringend notwendig sei beispielsweise ein breiterer und sicherer Radweg von der Place de Paris Richtung Bahnhof. „Umständlich ist auch, dass man vom Viaduc nicht direkt zum Bahnhof weiterfahren kann, sondern auf die Avenue de la Liberté ausweichen muss“, beklagt sich Gust Muller. Zudem sollten alle Pisten durchgehend sein und nicht wie in der Bouneweegerstroos plötzlich aufhören. Bedauerlich sei außerdem die Benachteiligung von Fußgängern und Radfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr, wie dies besonders beim Kreisverkehr Schuman durch ungünstig geschaltete Ampeln zum Tragen kommt.

Flexibilität, Umweltschutz, Fitness

Vielleicht wird das Radfahren allerdings auch masentauglicher, weil sich das Rad zunehmend als Prestigeobjekt durchsetzt. Während das Auto heute eher für das Feststecken im Feierabendverkehr steht, steht das neue Statussymbol Fahrrad fürs Vorankommen, Flexibilität, Ungebundenheit und Jugendlichkeit. Und Personen, die sich nicht so gerne anstrengen, jedoch die Freiheiten der Fahrradfahrer genießen wollen, können sich ein Pedelec zulegen (E-Bikes sind auf Radpisten nicht erlaubt). Diese sind, wie viele andere Fahrradmodelle auch, um die 2 500 Euro zu haben. Anders also als in der Nachkriegszeit, wird das Fahrrad heute in Europa keineswegs mehr als Verkehrsmittel ökonomisch benachteiligter Schichten abgetan sondern mit Menschen mit einem gefüllten Geldbeutel und unternehmerischem Geist in Verbindung gebracht. Doch diese Werteverknüpfung ist keineswegs erstmalig. Im 19. Jahrhundert stand das Fahrrad bereits für eine dynamische, dandyhafte Bürgerklasse und wurde allerdings anders als heute eher in der Freizeit gefahren. Sicherlich

auch, weil die meisten Straßen keine gemütliche Fahrt garantieren konnten. Außerdem waren die ersten Fahrräder alle äußerst kostspielig, da es sich um Einzelanfertigungen handelte. Um 1890 dann entwickelte sich die industrielle Herstellung und das Rad wurde unter Lohnarbeitern populär. Bereits 1910 reichte ein Arbeiterwochenlohn für den Kauf eines Fahrrads. Während es für die Arbeiterschicht ein praktisches und unabdingbares Verkehrsmittel darstellt, wurde es in gehobenen Schichten vor allem in Kreisen der europäischen Lebensreformbewegung mit einem naturverbundenen und gesunden Lebensgefühl und -stil verbunden. Auch heute noch wird Radfahren von der ökokreativen Klasse, neben dem Argument des Umweltschutzes, auch als besonders gesundheitsfördernd propagiert.³

75 000 Mal umrunden die in Luxemburg insgesamt angemeldeten Autos die Erde innerhalb eines Jahres. Vielleicht sind es in einigen Jahren ein paar Umrundungen weniger, wenn die Verkehrsinfrastruktur die Entfaltung des Langsamverkehrs weiterhin fördert. Der Ausbau der nationalen und städtischen Radwege sowie von radgerechten Aufzügen, das Angebot von Vel'ohs und die Planung von Vierteln, in denen kein Platz für Autos vorgesehen ist, zeigt den politischen Willen zur Durchsetzung des Langsamverkehrs. Trotz der zahlreichen und zum Teil berechtigten Kontroversen, die der Ausbau der Radwege in Luxemburg-Stadt auslöste und auslöst, oder nun der geplante „Verger Ermesinde“ (siehe Kasten) fällt dieser Wille auf fruchtbaren Boden. Das Rad wird nämlich von seinen Nutzern als effizienter Verkehrsteilnehmer im urbanen Raum gefeiert, es steht zunehmend für Flexibilität und Umweltschutz und verspricht seinen Nutzern ganz nebenbei Fitness. Angebot und Nachfrage bedingen sich gegenseitig. Politische Entscheidungen und urbane Umgestaltungen einhergehend mit dem Aufblühen einer Fahrradkultur treiben einen zweiten Fahrrad-Frühling voran. ♦

1 <http://www.statistiques.public.lu/catalogue-publications/luxembourg/2012/PDF-17-12.pdf>.

2 http://www.dat.public.lu/actualites/2012/04/1904_MODU/1904_Strategie_pour_une_mobilite_durable_Version_integrale_MODU.pdf.

3 Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ, *Mam Vélo do !* Editions Sant-Paul, Luxembourg. 2010.

Kontroverse um Vorzeigeprojekt

Das auf dem Limpertsberg geplante Viertel „Le Verger Ermesinde“ vertritt den Anspruch, durch ein autoloses Wohnen eine hohe Lebensqualität für seine Einwohner zu garantieren – in der Nähe ihres Arbeitsplatzes und des Stadtzentrums. Es handelt sich um das ursprünglich „Vivre sans voiture“ genannte Wohnprojekt der Stadt Luxemburg. Diese rief Ende 2010 Teams von Investoren, Bauträger und Architekten auf, Projekte einzureichen. Im Juli 2011 wurde der Auftrag an Tracol Immobilier und das Architekturbüro Tatiana Fabeck vergeben. Zwischen der Avenue Pasteur und der Rue Ermesinde (in der Nähe des Café des Tramways) soll nun eine „Oase der Ruhe“ entstehen – so verspricht es zumindest die Internetseite der Architektin.

In einer Art angelegtem Obstgarten sollen 10 Passivwohnhäuser entstehen mit Wohnungen für junge Familien, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, alleinstehende Menschen und Berufsanfänger, die in einer Wohngemeinschaft leben möchten. Diese Kleindidylle des Langsamverkehrs soll neben Geschäftsflächen, wie einem Fahrradladen, auch eine Kinderkrippe, einen soziokulturellen Raum und Arbeitsräume für paramedizinische Berufe bieten. Der Außenbereich soll durch eine vielfältige Bepflanzung zu „einem magischen Ort für Vögel“ und durch Trockenmauern zu einem „Refugium für Insekten und Salamander“ werden. Und die Einwohner des Viertels im Viertel können auch ihre grünen Hände betätigen, denn der Garten soll Raum für „green guerilla“ bieten. Autolos soll das Viertel dadurch bleiben, dass keine Stellplätze für Autos eingeplant sind und die Einwohner zudem keine

Parkvignette erhalten. Realistischerweise werden die Anwohner womöglich dennoch nicht alle auf ein Auto verzichten, da es bei der Anzahl an privat vermieteten Stellplätzen auf Limpertsberg genügend Ausweichmöglichkeiten gibt. Trotzdem könnte der soziale Druck dazu führen, dass einem der Weg zum Privatauto enorm erschwert wird. Schließlich wird man von umweltbewussten Nachbarn umgeben sein, die sich aufgefordert fühlen eine Vorbildfunktion zu erfüllen, wohnen sie doch in einem Vorbildviertel.

Doch das Projekt hat nicht nur Befürworter. Die „Lampertsbierger Geschichtsfrënn“ bedauern, dass das Büro Fabeck ein altes Haus in der Avenue Pasteur, in dem bis 2006 ein Kindergarten untergebracht war (eine Schenkung der Fondation Melchior Bourg-Gemen von 1938 an die Stadt Luxemburg), nicht in ihre Pläne integriert hat. Für viele Limpertsberger, die diesen Kindergarten besucht haben, besitzt dieses Haus einen hohen emotionalen und architektonischen Wert. Das Ensemble von der Ecke Rue Ermesinde, Avenue Pasteur (Tramways) bis zum alten Kindergarten bietet zurzeit noch eine interessante Einheit, die aber jetzt durch ein städtisches Projekt zerstört wird. Um die notwendige Dichte zu erhalten, die das Projekt im Inneren des Areals nicht bietet, wird der öffentliche Raum durch die Residenz an der Avenue Pasteur auf fünf Stockwerke hoch zugebaut. Die zukünftigen Bewohner dürfen hingegen um pavillonartige Häuschen in einer Art Gartenstadt flanieren.

Seit dem 12. Oktober ist eine Petition im Umlauf, und wenige Tage zuvor beantragten die „Lampertsbierger Geschichtsfrënn“ das Haus Melchior unter Denkmalschutz zu stellen. Wegen des Regierungswechsels ist allerdings noch ungewiss, wann diese Anfrage bearbeitet werden kann. Frau Fabeck hingegen betont, dass bei der Ausschreibung die Erhaltung dieses Gebäudes nicht vorgegeben war und das Gebäude kaum als schützenswert anzusehen sei. „Außerdem ist seit 3 Jahren bekannt, dass dieses Wohnprojekt geplant wird, warum hören wir erst jetzt diese kritischen Stimmen?“, wundert sich die Architektin. Ob die Gemeinde jedoch von Beginn an die Einwohner des Viertels eingebunden hat, ist fraglich. Das Gemeinderatsmitglied Justin Turpel jedenfalls bedauert, dass das Projekt in einem top-down-Prozess ausgearbeitet wurde: „Über die Ausgestaltung des Projekts wurde innerhalb des Gemeinderates nie wirklich diskutiert. Das Projekt wurde von einer Jury ausgewählt und vom Schöffenrat 2011 abgesegnet. Wie fast immer wurde nicht über eine Bürgerbeteiligung nachgedacht“.

© Fabeck Architects



Stephanie Majerus