



Ein Radwegenetz für die Stadt Esch - Teil des neuen Verkehrskonzepts, das die Lebensqualität in der Minette-Metropole verbessern soll.

(Ville d'Esch/Trafico)

## BIKE

## Velocity Esch?

**Von der Fahrradwüste zum Bikerparadies? Wenn das geplante Verkehrskonzept nicht am Widerstand der Autolobby scheitert, könnte Esch die Luxemburger Fahrradstadt par excellence werden.**

(rw) - Das Fahrrad hat in Esch schon einmal eine Blüte erlebt: Wie auf allen Standorten der Eisen- und Stahlindustrie fuhr ein Großteil der Arbeiter täglich mit dem Zweirad zur Schicht. Von diesen einstigen Fahrradheeren ist nicht viel übrig geblieben: Schuld daran war neben der Abwanderung der Industrie vor allem auch der Siegeszug des Automobils.

Dabei eignet sich die Minette-Metropole von der Topographie her eigentlich hervorragend fürs Fahrrad: Im Vergleich zur Stadt Luxemburg sind Steigungen seltener und vergleichsweise harmlos. Und es gibt auch jetzt schon viele Wohngebiete mit Tempo-30-Zonen, in denen es sich gut radeln lässt. Damit das Fahrrad jedoch eine reelle Chance hat, braucht's ein zusammenhängendes Netz von Fahrradpisten - und genau das ist Bestandteil des Verkehrskonzeptes, das die Gemeindeverantwortlichen im Oktober vorstellten (siehe woxx Nr. 610).

### 2.000 Escher auf dem Rad

Das Verkehrsplanungsbüro Trafico hat im Auftrag der Stadt Esch einen umfassenden Plan

Vor Jahrzehnten war das Fahrrad schon einmal Bestandteil des Escher Alltags.

In: Denis Scuto, *Industriekultur in Esch.*

ausgearbeitet, der neben Gehwegenetz und Neugestaltung der Linien des öffentlichen Transports auch ein Radverkehrskonzept vorlegt. Bereits Ende 2002 könnten erste Routen umgesetzt werden, so Verkehrsschöffe Felix Braz anlässlich der Generalversammlung der "Lëtzebuurger Velosinitiativ" am Freitag vor einer Woche. Der Verkehrsexperte Romain Molitor von Trafico stellte anschließend das ambitionierte Konzept vor, das sich an den Escher Stadtentwicklungsplan anlehnt und bis etwa 2010 vollständig umgesetzt sein soll.

Wie die Mobilitätsstudie von 1995 zeigt, sieht es in Esch in puncto Fahrrad nicht besonders toll aus: Die 50.000 Wege, die jeden Tag innerhalb Esch gemacht werden, werden zu 60 Prozent mit dem Auto zurückgelegt, zu vier Prozent per öffentlichen Transport (ÖT), der Fahrradverkehr liegt unter einem Prozent. Romain Molitor: "Die Kollegen von der Stadt Esch meinen immer: Wir kennen unsere Fahrradfahrer alle persönlich." Die restlichen Wege werden zu Fuß erledigt. Von den Transporten, die über die Gemeindegrenzen hinausführen, gehen 83 Prozent ans Auto und immerhin 17 Prozent an den ÖT. Angestrebt wird nun - nationaler Nachhaltigkeitsplan oblige - ein Fahrradanteil von sechs Prozent, das heißt 4.600 Fahrten pro Tag. Im Klartext bedeutet das, dass täglich 2.000 Escher Fahrrad fahren würden.

Für den Planer, meint Romain Molitor, sei die Ausgangslage günstig: "Es gibt einen recht kompakten Siedlungskern, ein relativ flaches Siedlungsgebiet und kurze Wege." Und dazu kommt: "Der Fahrradverkehr ist bislang äußerst gering, und es gibt kaum Infrastrukturen, wir können uns also ordentlich austoben." Das bedingt aber auch, dass grundlegende Konzepte erst einmal erstellt werden müssen. Und durch die geringe Zahl von aktiven BikerInnen gibt es auch keine Lobby, die Forderungen artikuliert und sich Fahrradwege politisch er-

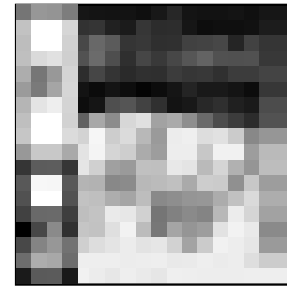
streitet. In Esch fehlt - jedenfalls zur Zeit noch - zum Beispiel die Gruppe der Studierenden.

### Verbündete finden

In der Minette-Metropole gilt deshalb das Prinzip der Angebotsplanung: Es muss erst einmal eine Infrastruktur aufgebaut werden, die Fahrradfahren nicht nur möglich, sondern auch attraktiv macht. Ausgehend von einer Matrix, welche die gewünschten Verbindungen zwischen Wohnvierteln, Schul- und Arbeitsplätzen und Einkaufs- und Freizeitinfrastrukturen erfasst, wurde vom Planungsbüro ein Wegenetz erstellt. Hauptachse wird dabei die R1, die von der Luxemburger Straße an der Kulturfabrik vorbei zum Bahnhof führt und in den Bd. Kennedy mündet. Hier soll beidseitig "schwere Infrastruktur", also ein klassischer, getrennter Radweg von luxuriösen 1,60 Metern Breite angelegt werden. Gleiches gilt für den R8, der über den Bd. Grande-Duchesse Charlotte führt. Eine weitere wichtige Strecke führt durch das Stadtzentrum. Eine der Querstraßen, die "Grand-Rue", soll im Zentrum gänzlich für Bus und Fahrrad reserviert werden.

Dieses "Stadtnetz" von großen Routen wird ergänzt durch ein "Nachbarschaftsnetz", zum Beispiel für die Transporte innerhalb eines Viertels. Wo das Sicherheitsproblem geringer - oder die Strecken weniger befahren oder die Straßen weniger breit sind, werden Fahrradstreifen markiert. Daneben sind stellenweise auch Mehrzweckfahrstreifen beziehungsweise die Öffnung der Einbahnstraßen für Fahrräder vorgesehen. Natürlich ist das Stadtnetz, das zehn Routen von insgesamt 20 Kilometern umfasst, auch verbunden mit den entsprechenden Pisten des nationalen Fahrradnetzes, und der Anschluss an die Belvaler Industriebrachen ist ebenfalls mitgeplant. Wichtig ist neben der Verkehrsinfrastruktur aber auch das Zubehör: Abstellplätze an strategischen Stellen sowie ein Bike & Ride-System am Bahnhof sind in der Diskussion.

Inwieweit diese Vorstellungen Realität werden, hängt sehr stark auch von den Reaktionen der Geschäftsleute und der Autoklientel ab. Bislang, so stellte Felix Braz fest, war das Fahrradwegenetz noch kein Konfliktthema, während die geplanten Maßnahmen im Bereich des ÖT bereits für Polemik sorgten. Das dürfte anders werden, wenn deutlich wird, dass verschiedene Eingriffe stattfinden müssen, die zum Beispiel auf Kosten von Parkplätzen gehen. Die Sache ist also "noch nicht gegessen", so Romain Molitor. Deshalb, so der Verkehrsexperte, spiele das Marketing eine wichtige Rolle. Nicht nur die Attraktivität des Radfahrens an sich müsse dabei vermittelt werden, sondern, "wir müssen Verbündete gewinnen, Leute, die Interesse an einer Steigerung des Radverkehrs haben könnten: Fahrradhändler, Betriebe, auch Geschäftsleute."

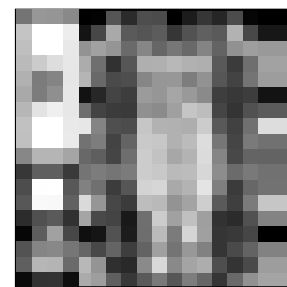


### Mosel Gourmets

(rg) - Alle klagen über Absatzprobleme des Luxemburger Weins, die Menschen jenseits der Mosel tun was. Zum 4. Mal wird das große **Wein & Gourmet Festival** an der Mosel mit

immer zahlreicheren Highlights organisiert. Nicht weniger als 125 Veranstaltungen rund um Wein und Gastronomie an Mosel, Saar und Ruwer werden angeboten. Der Fächer reicht von der Auftakt-Gala "Schäumendes Rokoko" über die große Weinpräsentation mit 70 WinzerInnen bis zu kulinarischen Entdeckungstouren, die "Riesling meets sushi" oder "crosscultural Amuse-Gueule Menu mit Moselwein" begreifen. Zwar spielen sich die Höhepunkte zwischen Trier und Koblenz ab, doch Luxemburg ist nicht völlig abwesend: Spargelabende im Casino Mondorf, Küche und Wein mit Mathes und Krier, Schlemmerdiner mit einheimischen Produkten im Restaurant La Forêt in Remich und eine Weinprobe im "Kulturhuf". Wir werden darauf zurückkommen.

**Wein & Gourmet Festival Mosel Saar Ruwer: 11. April bis 5. Mai 2002. [www.wein-gourmetfestival.de](http://www.wein-gourmetfestival.de)**



### Ökologisches Hochland

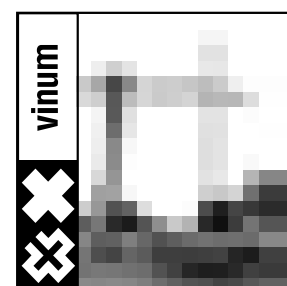
(fs/rg) - Dass mittlerweile Kaffee aus fairem Handel zu den absoluten Spitzenkaffees gehört, zeigt u. a. der hochwertige Hochland-Arabica aus Nicaragua. Dieser **Nicaragua Öko**

stammt nicht nur aus anerkannt ökologischem Landbau, sondern bietet die "SHG strictly high grown" Qualität der edlen Hochlandgewächse.

Die "Asociación cooperativa Productores de Café Orgánico" wurde 1993 von einigen Kleinbauernkooperativen in der Region San Juan de Rio Coco im nördlichen Departement Madriz gegründet. Bis 1990 gehörte dieses Gebiet zu den am härtesten betroffenen Kriegszonen. Durch die gemeinsame Vermarktung an den fairen Handel wollen die Mitglieder vor allem dringend notwendige Investitionen für die Kaffeeverarbeitung finanzieren. Mit großem Engagement haben sie den ökologischen Anbau vorangetrieben. Unterstützt wird die Kooperative durch den Bio-Verband MAN.

Ein Spitzenkaffee ohne den bitteren Beigeschmack von Ausbeutung, gesund für ProduzentInnen und, bei vernünftigem Konsum, für KonsumentInnen.

**Nicaragua Öko Kaffee: in Weltläden erhältlich**



### Quel gabarit!

(rg) - Kürzlich fand im Rahmen der drögen "Vakanz"-Messe eine Verkostung österreichischer Weine statt, zu der unsere Redaktion wieder nicht eingeladen war. Wir wollen

nicht nachtragend sein und stellen an dieser Stelle den Spitzenwein eines Spitzenwinzers aus der Region Neusiedlersee im Burgenland vor. Ferne Reminiszenzen legen nahe, dass vor einigen Jahren im "Gréngespon" bereits der Kultwein "Pannobile" vorgestellt wurde, den **Gernot Heinrich** zusammen mit sieben anderen Winzern kreiert. Auch der rote Grand Cru **Gabarinza** ist bemerkenswert. Die Trauben der Sorten Zweigelt, Blaufränkisch und Syrah stammen aus der Lage oder "Ried" Gabarinza. Der 1998er besticht zuerst durch seine unerhörte Eleganz und Geschmeidigkeit. Doch die Struktur ist nicht oberflächlich beeindruckend, sondern zeigt auch in allen Stadien der Degustierung die Charakteristika eines großen europäischen Weines mit globalisiertem Habitus. **Gabarinza 1998: Gernot Heinrich, Baumgarten 60, A-7122 Gois. Preis ca. 20-25 €.**