

VERKEHR

Mobil ohne Auto



Nicht sehr beliebt in Luxemburg: zu Fuß gehen. Selbst für kurze Strecken bis zwei Kilometer nehmen viele lieber das Auto. (Foto: Christian Mosar)

Kurz nach den Wahlen setzten sich am Donnerstag erstmals Verantwortliche aus verschiedenen Bereichen zusammen, um über den nicht motorisierten Verkehr zu reden. Ein Novum in Luxemburg, das längst überfällig war.

Fahrrad- oder Gehwege, die plötzlich im Nichts enden, Ampeln, die in erster Linie autofreundlich geschaltet sind, oder der fehlende Fahrradständer vor der Behörde - in Luxemburg stehen die Uhren auch im 21. Jahrhundert eindeutig auf PS-starke Verkehrsmittel. Nicht nur bei Verkehrsplanungen - Velofahren oder zu Fuß gehen allgemein scheint nicht besonders beliebt zu sein: Für die Benutzung des Autos auf Strecken zwischen null und zwei Kilometern hält Luxemburg im europäischen Vergleich den absoluten Rekord. Das jedenfalls behauptet die Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme in ihrer Broschüre "Mobilité alternative", die gestern veröffentlicht wurde. Dort steht auch drin, wie uneffektiv es ist, eben solche kurzen Wege mit dem Auto zurückzulegen: Ist man doch in der Stadt zu Fuß auf einer Distanz bis zu 500 Metern, per Rad gar bis zu vier Kilometern schneller als mit dem PKW.

Negative Bilanz

"Traffic non motorisé" heißt das Kolloquium, bei dem gestern erstmals in Luxemburg die verschiedenen Akteure der Verkehrsplanung über alternative Mobilität sprachen oder besser gesagt darüber, wie man hierzulande die Voraussetzungen dafür schaffen kann. Über 150 Einladungen hat das Innenministerium an Vertreter der anderen betroffenen Ministerien, an alle Gemeinden, an öffentliche Bauträger sowie den Ordre des Architectes et Ingénieurs-Conseils verschickt.

Mit dabei auch die Letzeburger Velosinitiativ, die sich seit 1984 für die Interessen der RadlerInnen einsetzt - mit Betonung darauf, dass der Velo als Fortbewegungsmittel und nicht nur als Sportgerät dienen soll. Kurz vor den Wahlen blickte die Initiative auf die vergangene Legislaturperiode zurück. Die Bilanz in Sachen: 'Was wurde versprochen,

was wurde umgesetzt?' fällt eher negativ aus.

Was den Réseau national de pistes cyclables betrifft, so wurde in der Koalitionsvereinbarung festgehalten, dass "les réseaux seront coordonnés pour être raccordés au réseau national de sorte à ce que le Grand-Duché de Luxembourg dispose d'un réseau de pistes cyclables couvrant l'ensemble de son territoire". In dieser Richtung sei, so LVI-Präsident Gust Müller, "überhaupt nichts passiert". Zwar sei das nationale Radwegenetz ausgebaut worden, doch die Anschlüsse an die lokalen Wegenetze seien in den vergangenen Jahren nirgends realisiert worden. "Viele Gemeinden wissen gar nicht, dass sie dafür sogar finanzielle Unterstützung beantragen können", bedauert Müller.

Die nicht funktionierende Kommunikation zeigt in der Tat, wie notwendig es ist, die Beteiligten an einen Tisch zu bekommen. Im Februar 2001 veröffentlichte die "Commission de la circulation de l'Etat" ihren Avis "La Circulation cycliste sur la voie publique" und berücksichtigte darin "sämtliche Forderungen der LVI", freut sich Gust Müller. Ob extra Radweg, normale Straße, Busspur, Kreisverkehr oder Einbahnstraßen: auf 78 Seiten wird hier detailliert dargestellt, wie Luxemburgs Straßen, Dörfer und Städte fahrradfreundlich geplant werden können. Fahrradverkehr müsse fortan Bestandteil eines jeden plan d'aménagement sein, heißt es in der Einleitung. Staat und Gemeinden müssten dafür sorgen, "de créer un cadre conceptuel appelé à assurer une circulation des cyclistes confortable et sûre". "Ein sehr gutes Werk", lobt Müller, "fragt man allerdings in den Gemeinden nach, weiß niemand etwas davon." Auch die Vertreter der politischen Parteien, zu denen die LVI Kontakt aufnahm, wussten in der Regel nichts von der Kommissionsbroschüre. Was nutzt es, dass

sich die Kommission die Mühe macht, eine solch ausführliche Broschüre zu verfassen, wenn sie anschließend nicht an die Betroffenen verschickt wird? fragt sich der LVI-Präsident.

Dennoch wird das Kommissionspapier mancherorts bereits in die Tat umgesetzt. "Unser Beratungsbüro hat dies als Grundlage bei der Entwicklung unseres Verkehrskonzeptes benutzt", sagt Felix Braz (Déi Gréng), Schöffe in Esch. Besonders wichtig sei es, bereits in der Planung alle Verkehrselemente aufeinander abzustimmen. "In Luxemburg wird viel zu sehr sektoriell gedacht", findet auch Braz. Neben dem Avis der Verkehrskommission gab es aber in Esch eine weitere wichtige Grundlage, ein brauchbares Konzept für RadlerInnen und FußgängerInnen auszuarbeiten: Seit 1996 ist Esch flächendeckend verkehrsberuhigt, bis auf die größeren Staatsstraßen gilt überall Tempo 30. "Auf dieser Basis lässt sich arbeiten", sagt Braz, auch im Hinblick auf das am 18. August startende "Äre Velo, eise Velo"-Programm. Hier stellt das "Centre d'Initiative et de Gestion Local" (CIGL) zusammen mit der Gemeinde Esch Stadträder zur Verfügung, die wie Einkaufswagen gegen zwei Euro Pfand kostenlos im gesamten Stadtgebiet benutzt werden können.

Wissen, was passieren muss

Ein Seminar wie es nun das Innenministerium organisiert hat, hält auch der Schöffe der Vorzeigegemeinde Esch für unbedingt notwendig. "Es ist wichtig, nicht nur den lokalen, sondern auch den regionalen Aspekt zu berücksichtigen", meint Felix Braz. Gerade für die Realisierung einer landesweiten Vernetzung sei es wichtig, sich abzusprechen.

Vor den Wahlen hatte die LVI auch die Programme der verschiedenen Parteien unter die Lupe genommen. Daraus geht eindeutig hervor, dass sich eigentlich nur die Grünen detailliertere Gedanken über konkrete Planungen des nicht motorisierten Verkehrs gemacht haben. Das gibt wenig Anlass zu hoffen, dass in den kommenden fünf Jahren allzu viel versprechende Vorhaben umgesetzt werden. Von der neuen Regierung fordert die LVI konkret, dass innerhalb des Transportministeriums ein Posten eigens für den nicht motorisierten Verkehr geschaffen wird. "Wir brauchen eine Bestandsaufnahme und einen Plan dafür, was in den kommenden zehn Jahren passieren muss", sagt LVI-Präsident Müller.

Da wird es zweifellos mehr als einer groß angelegten PR-Kampagne bedürfen, bis der Velo hierzulande nicht nur seinen festen Platz auf dem Dachgepäckträger des PKWs hat, sondern wirklich zum alltäglichen Fortbewegungsmittel wird. Im Jahr 2004 ist jedenfalls auch das Kräfteverhältnis der Interessenverbände klar: Der Automobil Club Luxembourg zählt 155.000 Mitglieder, die LVI bringt es immerhin auf 700. Eine Fußgängervertretung, wie sie beispielsweise in der Schweiz existiert, gibt es in Luxemburg bislang nicht.

Danièle Weber

Friesinger Skandalbetrieb: The show goes on

Überlastet, aber nicht unfähig, so schätzt die Veterinärinspektion die Betreiber des in die Schlagzeilen geratenen Hofes in Friesingen ein. Vergangene Woche hatte der Zoll eine Reihe von Tierkadavern dort ausgegraben und RTL Bilder von den schlimmen Zuständen auf dem Hof gesendet. Unter Beschuss geraten, reagierten der Agrarminister Fernand Boden und der Direktor der Veterinärinspektion Arthur Besch mit einer Pressekonferenz am vergangenen Donnerstag.

Dieser landwirtschaftliche Betrieb sei der Behörde als Problemfall bekannt gewesen, so Arthur Besch. Seit Jahren helfe man den Betreibern, ihre Probleme in Sachen Hygiene und Kennzeichnung der Rinder in den Griff zu bekommen - teilweise mit Erfolg. Im April 2003 sei der Hof in einem ordentlichen Zustand gewesen. Anfang dieses Jahres informierte die Meldebehörde Sanitel die Veterinärinspektion darüber, dass von dem Friesinger Betrieb keine Rinder mehr angemeldet und gekennzeichnet würden. Anfang Juni habe der zuständige Inspektor einen Hofbesuch gemacht, dabei aber die Betreiber nicht angetroffen. Er habe ihnen daraufhin telefonisch ein Ultimatum für die Regularisierung seines Rinderbestandes gesetzt.

Die Veterinärinspektion sei davon ausgegangen, erklärte Arthur Besch, dass alles in Ordnung sei. Das jedenfalls hätten die Berichte des für diesen Hof zuständigen Tierarztes angegeben. Der Direktor der Veterinärinspektion ließ durchblicken, dass dieser Tierarzt Gefälligkeitsberichte geschrieben habe. "Die hygienischen Zustände und das Einscharren von Tierkadavern sind inakzeptabel", sagte Arthur Besch. Er betonte allerdings, um das "bien-être" der Tiere habe es nicht so schlimm gestanden, und die Sterblichkeit sei auch im normalen Rahmen geblieben. Konsequenzen für den Betrieb: Die Subventionen für nachhaltige Wirtschaftsweise werden gekürzt und der Viehbestand von 211 auf 200 Rinder gesenkt - die Schafzucht soll immerhin ganz eingestellt werden.

Auch wenn die Veterinärinspektion für manches plausible Erklärungen liefern konnte, bleiben dennoch Fragen: Warum kommen die Betreiber so glimpflich davon? Wie effizient sind die Kontrollmechanismen der Behörde? Und: Wie genau hat der Inspektor, dem beim Hofbesuch nichts aufgefallen ist, überhaupt hingeschaut?

woxx immobil

Luxemburg liegt am Arsch der Welt. Diesen Eindruck bekommt man zumindest, wenn man das Großherzogtum vom Ausland aus per Eisenbahn, am besten noch mit der deutschen Bundesbahn, ansteuert. Ein Eindruck im Übrigen, der sich in den vergangenen zehn Jahren erheblich steigern konnte. Nicht nur, dass die Anzahl der Umsteige-Vergnügen sich auf manchen Strecken verdoppelt hat. Auch der "Auf-Kohlen-Sitzen"-Effekt nahm extrem zu: Hat bereits der erste Zug Verspätung, bleibt es bis zum Schluss spannend, ob's diesmal klappen wird.

Zuweilen muss auch die woxx darunter leiden. Zum Beispiel, wenn die in Deutschland residierende Redakteurin zur 12-Uhr-Konferenz erwartet wird, die dann auf 14 Uhr verschoben und schließlich doch unter schwierigen Funkbedingungen per Handy aus dem immer noch (oder wieder) fahrenden Zug geführt wird. Punkt 15.10 Uhr erscheint dann die woxx-Mitarbeiterin, die statt den geplanten vier geschlagene siebeneinhalb Stunden Bahn fahren durfte. Doch sie kam immerhin an. Was nicht immer der Fall war. Der letzte Versuch, nach Redaktionsschluss zurückzufahren, stockte schon in Metz - und endete schließlich wieder in Luxemburg. Ein Erreichen des Zielortes war wegen der Verspätung des Zuges aus Luxemburg am Abend nicht mehr möglich. Das Gute bei der Bahn: Man bekommt (fast) jeden Tag eine neue Chance.