

FAHRRAD

Demos oder Dialog



Müssen Fahrradfreaks wieder kämpferischer auftreten, um ihre Forderungen durchzusetzen? Fahrrad-Demo in der Hauptstadt.

(Foto: Archiv)

20 Jahre musste die "Letzebuenger Velos-Initiativ" alt werden, um einen Minister auf ihrer Generalversammlung begrüßen zu können. Zeichen eines Aufbruchs in Sachen Fahrradpolitik.

(rw) - "Es ist das erste Mal, dass ein Minister den Weg zu uns findet", freute sich Gust Muller, Präsident der "Lëtzebuenger Velosinitiativ" (LVI) am vergangenen Freitag. Der Verein hatte zu seiner 20. Generalversammlung eingeladen. Lucien Lux, der neue sozialistische Transportminister stellte ein Sechs-Punkte-Programm vor, das er in dieser Legislaturperiode verwirklichen wolle. "Ich engagiere mich hier, mich für eine gezielte Fahrradpolitik einzusetzen. 2009 komme ich zurück, um Bilanz zu ziehen", versprach er.

Das ist Balsam auf die wunden Seelen der Luxemburger Fahrradfreaks, die sich seit Jahrzehnten für die Aufwertung des Velos als Transportmittel einsetzen. So auch die LVI: Als Gesprächspartnerin ernst genommen zu werden, dieses Gefühl kommt erst seit ein paar Jahren auf.

Später Erfolg also für die LVI? Auch wenn die Initiative einen langen Atem bewiesen hat - kaum einer der in den 80er entstandenen alternativen Vereine, hat eine vergleichbar intensive Aktivität aufzuweisen - so fällt doch auf, dass sich die Schwerpunkte etwas verlagert haben. Statt Fahrraddemos und spontanen Aktionen konzentriert sich die Initiative heute auf den konstruktiven Dialog mit Staat und Gemeinden. Und der Einsatz für das Fahrrad im Alltag scheint neben jenem für Fahrradwanderwege oder für die Organisation von Fahrradtouren manchmal etwas kurz zu kommen.

Jhemp Weydert, grüner Gemeinderat in Mamer und seit vielen Jahren aktives Mitglied der LVI, sieht das anders: "Die Initiati-

ve ist heute viel aktiver als früher. Und Aktionen gehören weiterhin auf unsere Agenda: Wir haben uns zum Beispiel kürzlich an der Demo gegen die Überführung beim Auchan beteiligt." Dennoch: Im Vorfeld der Nationalwahlen war die Fahrradlobby kaum präsent. Das soll bei den Gemeindewahlen anders werden. Präsident Gust Muller kündigte auf der Generalversammlung eine Debatte mit den politischen Parteien an. Und eine Fahrraddemo - ganz wie früher.

Fahrrad fehlt

Politischer Druck ist wohl auch noch immer nötig, denn nach wie vor scheint bei den Verantwortlichen der Reflex zu fehlen, alternative Mobilitätsformen in die verkehrspolitische Planung einzubeziehen. Beispiel Modal-Split: Gust Muller wies darauf hin, dass bei der Frage, welche Transportträger in Zukunft zu fördern sind, stets nur die Alternativen Auto versus öffentlicher Transport zur Diskussion stehen. Radfahren und Zufußgehen, Mobilitätsformen, die gerade im städtischen Bereich eine wichtige Rolle spielen könnten, werden erst gar nicht in die Berechnungen mit einbezogen. Forderung der LVI: Bis 2010 soll der Anteil des Fahrradverkehrs am Modal-Split fünf Prozent erreicht haben. Auch bei dem in Planung befindlichen "plan sectoriel transports", eines der Ausführungsinstrumente der Integrierten Verkehrs- und Landesplanung (IVL), wurde bislang gar nicht ans Fahrrad gedacht. Nun hat der Transportminister angeordnet, dass die zuständige interministerielle Arbeitsgruppe Abhilfe schafft. Auch das umstrittene Gesetz zum öffentlichen Transport von 2004 will Lux zumindest in der praktischen Umsetzung nachbessern. Die vorgesehene Mobilitätszentrale könnte zum Beispiel neben Rufbus und Carsharing auch "Bike & Ride" ein größeres Gewicht verschaffen. Davon hätte dann auch der Umweltminister Lux etwas, denn der gezieltere Einsatz des Fahrrads bietet auch CO₂-Reduktionspotenziale.

Erste Priorität einer fahrradfreundlichen Politik bleibt aber die Pisten-Infrastruktur. Luxemburgs Radwegenetz ist zwar in den vergangenen Jahren ordentlich gewachsen, doch wurde dabei in erster Linie auf Tourismus gesetzt. Zweckgerechte Wege zur Arbeit, in die Schule oder zum Einkauf sind immer noch Mangelware. Daran ist nicht nur der Staat schuld: Innerhalb der Ortschaften ist es Sache der Gemeinden, ob sie sich für diese Form alternativer Mobilität einsetzen oder nicht. Die Stadt Esch, die "Nordstad", Bascharage und Diferdingen gehören zu den wenigen Gemeinden, die beim Thema Fahrrad Akzente setzen.

Häufiger geht es indes zu wie in der Hauptstadt: Wer auf der Homepage der Stadt Luxemburg das Stichwort "Fahrradwegenetz" anklickt, findet nur gähnende Leere. Verkehrsschöffe Paul-Henri Meyers (CSV) weist darauf hin, dass vor allem bei Arbeiten am Straßennetz versucht werde,

neue Fahrradpisten einzuplanen. Etwa jene über die "Passerelle", die im Rahmen der Errichtung der "Cité judiciaire" für beide Fahrtrichtungen nutzbar gemacht werden soll. Er gibt allerdings auch zu, dass das in der Hauptstadt noch gängige Modell, Fahrradpisten auf Bürgersteigen einzuzeichnen, "immer nur ein Provisorium sein kann". Und dass derzeit nicht alle Dienststellen einen "Fahrrad-Reflex" haben. So erklärt sich dann, dass Fahrradwege und -parkplätze systematisch zugesperrt werden, oder dass bei Baustellen die Radpisten einfach verschwinden.

Aufbruchstimmung

Dass es trotzdem in Luxemburg langsam zu einem Umdenken kommt, zeigt der Erfolg des Kolloquiums "Pour une mobilité alternative", das im Juli 2004 auf Einladung des damaligen Innenministers Michel Wolter (CSV) stattfand. Rund 170 Verantwortliche aus Verwaltung, Gemeinden, Architektur- und Planungsbüros diskutierten eifrig über die Integration sanfter Transportformen in bestehende und geplante Verkehrsinfrastrukturen. Eine permanente Diskussionsplattform wurde gewünscht. Die könnte, so Alex Simonis, Architekt beim Innenministerium, in Form eines Open-Source-Systems auf Internet die Grundlage für den Austausch von Ideen und "Best Practices" liefern.

Auf Austausch und Dialog scheint Transportminister Lux jedenfalls bauen zu wollen. Erster Punkt seines Programms: Die Organisation eines runden Tisches im Herbst, an dem alle betroffenen Akteure teilnehmen sollen. Dieser soll die Grundlage zu einem Aktionsprogramm liefern, das etwa den Ausbau des Fahrradwegenetzes oder die Integration des Fahrrads in neue Transport- und Landesplanungskonzepte vorsieht. Ebenso die Schaffung eines Postens oder eines Komitees, das innerhalb der Verwaltung Ansprechpartner in Sachen Fahrrad werden soll. Das alles kostet aber Geld. Das mickrige Budget, das derzeit im Staatshaushalt für die Förderung des Radverkehrs vorgesehen ist, will Lux ebenfalls aufstocken.

Wie konkret der Wille tatsächlich ist, den Drahtesel aufzuwerten, können sowohl Gemeinden wie auch der Transportminister schon am 22. September beweisen. Drei Wochen vor den Kommunalwahlen steht der europaweite "Tag ohne Auto" an.

Teurer Umweltleitfaden

Abfall, Energie, Wasser, Verkehr sowie Stadt- und Gemeindeentwicklung - der "Leitfaden für den Umweltschutz auf Gemeindeebene" bietet eine Fülle von Informationen. Allerdings erst einmal für die Gemeinden, denn vor allem diese erhalten das umfangreiche Machwerk in Ringbuchformat, das die Umweltberodung mit Unterstützung von zahlreichen Organisationen und Institutionen aus der Region erarbeitet hat. Am vergangenen Montag hat sie - zusammen mit Lucien Lux, dessen Umweltministerium das Projekt zur Hälfte unterstützt - den zweiten Band des Leitfadens der Presse vorgestellt. Dieser soll nützliche Tipps für "Aktivitäten im Umweltbereich" geben und "ein verstärktes Umweltbewusstsein" schaffen, so die Umweltberodung. Für Privatpersonen ein teures Unterfangen, denn der zweite Band kostet 40 Euro. Wer sich darüber informieren will, ob die jeweilige Gemeinde die ökologischen Richtlinien der lokalen Agenda 21 erfüllt, kann den Leitfaden im jeweiligen Rathaus einsehen. Oder man schaut im Internet unter www.luxnatur.lu nach. Dort soll, so kündigte "Hëllef fir d'Natur" an, der Inhalt ab 3. Februar zugänglich sein. Auf der Site der Umweltberodung gibt es dagegen nur ein paar Informationen und ein Bestellformular.

Lernen im Container

Unterricht im Container ist in Luxemburg keine Besonderheit. In einem Provisorium aus Blech pauken auch die SchülerInnen der Europaschule. Schließlich soll die geplante Dauerlösung, ein Neubau in Mamer, erst frühestens 2008 stehen. Bis dahin müssen die EuropaschülerInnen mit dem Container Vorlieb nehmen. Doch das provisorische Gebäude auf Kirchberg steht in der Kritik. Eltern beklagen nicht nur den schlechten Zustand der Schule und deren fehlende Ausrüstung. Sie bezweifeln auch, dass die Büffel-Container den Sicherheitsstandards entsprechen und es zudem keine Brandschutzbestimmungen gebe. Ihren Unmut äußerten sie in einem Protestschreiben an die Regierung.

Alles bereits kein Problem mehr, versucht Paul Schiltz zu entwarnen. Die Sicherheit der SchülerInnen sei gewährleistet, sagt der Direktor der Europaschule 2. Zudem seien bisherige Mängel mittlerweile behoben worden. Bestätigt wird dies auch von Seiten der Eltern. Also alles nur falscher Alarm? Allein schon die Tatsache, dass in einem Container unterrichtet wird, gibt Anlass zur Unzufriedenheit. Dieser muss immerhin noch drei Jahre lang als Provisorium erhalten.

w maxx light(s)

Kein Staubkorn, kein Hundehaar, kein Kaffeefleck bleibt mehr verborgen: In der w maxx-Redaktion ist es so hell wie noch nie, seit in den Räumen neue Lampen hängen. Die in den vergangenen Tagen installierten Neonlampen sollen den w maxxies gehörig einleuchten. Von wegen ein zweites Nickerchen nach dem Frühstück oder ein sanftes Entschlummern vor dem Feierabend - Schlafen ist unter diesem Flutlicht nicht mehr möglich. Damit es überhaupt so weit kommen konnte, war ein zweitägiger Ausnahmezustand notwendig: Die Elektriker verursachten einen Tag lang einen gehörigen Lärm und zwangen einige w maxxies zu verstärkten Freiluft-Recherchen. Ganz schön hart bei dieser Kälte. Aber als Lohn dafür gibt es wenigstens den Eintritt in die erlauchte Gemeinschaft der "Illuminaten". Noch häufiger als bislang schon wird den w maxxies ein Licht aufgehen.