

## VERKEHR

# Langsam, aber unsicher



Zufußgehen und Radfahren sollen nicht weiter von der Verkehrsplanung ausgeschlossen werden. (Foto: Archiv)

**Fahrradfans für Ende Januar versprochen und jetzt schon ernannt: "Mister Langsamverkehr" kommt schneller, als so manche sich das erwartet haben.**

(ergué) - Vor zwei Wochen erst von seinem Minister ernannt, hat "Mister Langsamverkehr" Fernand Schiltz auch schon den Sprung ins kalte Wasser gewagt: Am vergangenen Donnerstag legte er die Politik seines Ministeriums in Sachen Fußgänger- und Fahrradverkehr auf einem öffentlichen Seminar dar. Schiltz ist im Transportministerium für die jährlich etwa 3.000 ausgesprochenen Fahrverbote verantwortlich. Insofern setzt er auf Kontinuität: Bislang verdonnerte er die Leute zum Zufußgehen - jetzt darf er sich um die rechtliche und infrastrukturelle Ausgestaltung dieser Verkehrsform kümmern.

"Ich fühle mich als Ansprechpartner für alle, die sich mit dem Thema Langsamverkehr befassen: die Ministerien, die Organisationen und vor allem die Gemeinden", sagt Fernand Schiltz gegenüber der woxx. Wie viel Zeit er in diese Arbeit investieren darf, ist noch unklar. Seinem Minister legte er diese Woche ein Konzept vor, wonach er wenigstens halbtags freigestellt werden soll. Der "premier commis principal" gibt zu, sich in die Materie einarbeiten zu müssen, doch dürften ihm seine Erfahrungen als Regionalvorsitzender des Mouvement écologique (Méco) und als Gemeinderat in Contern zu Hilfe kommen. Parteipolitisch ist das LSAP-Mitglied ohnehin "en phase" mit seinem Dienstherrn.

## Dünne Basis

Die politische Basis, auf die seine Arbeit aufbaut, scheint allerdings etwas dürrig. Im Koalitionsabkommen zwischen CSV und LSAP kommt das Wort "Langsamverkehr" nicht vor. Einziges Novum ist hier die Anerkennung, des Fahrrades, das auch als innerstädtisches Transportmittel gilt und nicht mehr nur einzig und allein unter dem Aspekt Freizeitaktivität betrachtet wird. Transportminister Lucien Lux hat das Defizit im Koalitionsprogramm bereits öffentlich, zuletzt anlässlich der Jahresversammlung der Lëtzebuurger Velosintiativ, eingestanden und Besserung versprochen (woxx Nr. 782). "Der Minister will eine neue Dynamik schaffen, um den Langsamverkehr zu fördern, erklärt

Schiltz, dem eine Art Runder Tisch zwischen den verschiedenen Akteuren vorschwebt. Zudem hätten internationale Studien ergeben, dass im Hinblick nachhaltiger Entwicklung Fahrrad und Zufußgehen auf kurzen Strecken unschlagbare Vorteile bieten.

Laure Simon, beim Méco für Verkehrspolitik zuständig, ist über die neue Dynamik erfreut: "Vor Monaten fand auf Initiative des früheren Innenministers ein Kolloquium zum Thema Langsamverkehr statt. Es gab so etwas wie eine Aufbruchstimmung, doch danach wurde es wieder sehr ruhig." Deshalb initiierte die Umweltgewerkschaft, zusammen mit der "association des victimes de la route" (AVR) und der Velosintiativ (LVI) das Seminar "Langsamverkehr: Eine Herausforderung für die Gemeinden", das diese Woche stattfand. Die VeranstalterInnen wollen damit erreichen, dass die verschiedenen Formen des Langsamverkehrs verstärkt in der planerischen Tätigkeiten der Verwaltungen aufgenommen werden.

Um die Möglichkeiten einer nachhaltigen Verkehrspolitik auszuloten, soll vor allem ausländische Beispiele zurückgegriffen werden. Da gibt es zum Beispiel die Stadt Troisdorf bei Bonn, die mit 70.000 EinwohnerInnen etwa so groß ist wie Luxemburg-Stadt. Seit Mitte der 1980er Jahre wird hier der Focus auf den Fahrradverkehr gesetzt. Anders als in Luxemburg gab es in Troisdorf zwar schon damals einen recht hohen Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehrsaufkommen, doch dieser konnte binnen zehn Jahren nochmals um ein Drittel erhöht werden: auf nunmehr über 20 Prozent. Und dies geschah nicht etwa auf Kosten des öffentlichen Transportes. Vielmehr reduzierte sich die Zahl der Autofahrten von 45 auf 41 Prozent.

Interessanter noch als die groben Eckdaten sind die einzelnen Maßnahmen, die in Troisdorf ergriffen wurden, um die Stadt für Fußgänger und Radfahrer attraktiver und vor allem sicherer zu machen. Anders als in Luxemburg-Stadt, wo Biker zu ständigen Umwegen gezwungen werden, hat Troisdorf regelrechte Fahrradschnellbahnen angelegt. Sie vernetzen die wichtigsten Ortsteile miteinander. Gleichzeitig wurde der Verkehrsraum, der sonst dem Autoverkehr zur Verfügung stand, zurückgebaut.

Tatsächlich schaffte es die luxemburgische Velosintiativ 1998, ein RTL-Team nach Troisdorf einzuladen. Einen halben Tag lang dokumentierten, filmten und interviewten die Reporter. Leider erreichte das Ergebnis nie das Luxemburger Publikum: Aus unerklärlichen Gründen wurde der Film nie gesendet. "Weil das fertig geschnittene Material nicht gesendet wurde, wurde es auch nicht im Archiv aufbewahrt", sagt der noch immer etwas frustrierte Vorsitzende der LVI, Gust Muller. "Wir hätten die Bilder gut bei unseren Aufklärungsveranstaltungen einsetzen können."

Der Fahrradlobbyist zeigt sich dennoch optimistisch, denn

nicht nur im Ministerium scheint sich jetzt einiges zu tun.

Auch die Eisenbahngesellschaft wird sich offenbar ihrer Verpflichtung hinsichtlich des Langsamverkehrs allmählich bewusst. Jedenfalls ist die LVI von der CFL beauftragt worden, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, wie das Fahrradwegenetz des Landes besser an die jeweiligen Bahnhöfe angebunden werden könnte. Erste Früchte trägt diese gemeinsame Initiative jetzt in der Minette-Metropole, wo die nationale Fahrradpiste PC8 von Belval an den Escher Bahnhof angebunden wird.

## Plattform im Herbst

Einen gemeinsamen Nenner zwischen dem Beauftragten für Langsamverkehr und den NGOs gibt es schon: Es gilt, die Gemeinden auf ihre Pflichten, aber auch auf die budgetären Möglichkeiten, etwas für den Langsamverkehr zu tun, hinzuweisen. "Es ist an der Zeit, dass das Ministerium Klartext redet, was nun unter welchen Voraussetzungen gefördert wird. Die Bestimmungen sind sehr kompliziert und kaum nachvollziehbar", sagt Muller.

Dies sieht auch der offizielle Mr. Langsamverkehr Schiltz so: "Wir wollen im Herbst ein Seminar mit allen Beteiligten veranstalten, aus dem sich dann eine Art Arbeitsplattform entwickeln soll." Die Spielräume, welche die geltende Gesetzgebung ermöglicht, seien längst nicht alle erschöpft. Vieles sei einfach nicht bekannt, so etwa die von der staatlichen Verkehrskommission herausgebrachte Broschüre. In Informationsarbeit und in der Beratung der Gemeindeverantwortlichen sieht Schiltz demnach seine Hauptaufgabe. Vieles was die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen direkt betrifft, wird schließlich auf Gemeindeebene beschlossen.

Auch neue Gesetzesinitiativen zugunsten des Langsamverkehrs sind für Schiltz nicht ausgeschlossen. So sei die bisher geltende Regelung, die Fußgänger dazu verpflichtet, einen Fußgängerübergang zu benutzen, sofern dieser nicht weiter als 50 Meter entfernt ist, wenig praxisnah - hier sollen künftig 30 Meter reichen. Besonders wichtig erscheint Schiltz eine Neuauflage des "code de la route populaire", also jenes Büchleins, das alle AutofahrerInnen auswendig lernen müssen, um den Führerschein zu bekommen. Dort ist der Langsamverkehr bislang ein Fremdwort.

Dass für dieses Programm eine halbe Stelle reichen wird, dürfte allerdings fraglich sein. Denn allein die Beratungstätigkeit gegenüber den Gemeinden dürfte, angesichts des enormen Nachholbedarfs, bald alle Energien des frisch gebackenen Verkehrsexperten aufzehren. Der Mouvement écologique und andere Organisationen warnen schon jetzt davor, wegen all der Kleinarbeit die eigentliche Zielsetzung bloß nicht aus den Augen zu verlieren. "Nachhaltige Entwicklung im Bereich Verkehr ist nur möglich, wenn dem öffentlichen Transport und dem Langsamverkehr erste Priorität eingeräumt wird", betont Laure Simon.

## Saint-Paul: Der Herr gibt's den Seinen

Man kann die konservativen Positionen kritisieren - doch mit seiner neuen Aufmachung ist das "Luxemburger Wort" geradezu revolutionär in puncto Medienentwicklung. Auch wenn etliche StammleserInnen sich sogar mit Farbleitsystem nach Aussagen von Saint-Paul-Verlagschef Charles Ruppert nicht auf Anheib im neuen Format zurechtfinden, Tabloid ist in. Das zeigen der spanische El País, die englische Times, die deutsche Welt, die alle in dem handlichen Kleinformat erscheinen. Ob das den Abwärtstrend der Zeitung(en) allerdings aufhalten kann, muss aber erst noch bewiesen werden. Immerhin ein Prozent NeukundInnen will der luxemburgische Medienriese dank Tabloid im vergangenen Monat hinzugewonnen haben, teilte Ruppert auf der Jahresbilanzkonferenz am vergangenen Donnerstag zufrieden mit. Und er hatte noch mehr gute Nachrichten: "Wir sind aus den Turbulenzen raus." Der Konzern, der 2001 und 2002 noch Millionenverluste gemacht hatte, befindet sich wieder in der Gewinnzone: über vier Millionen Euro - und das ohne Kündigungen aussprechen zu müssen. Grund für die positive Bilanz sind laut Konzernleitung vor allem Optimierungen im Betriebsablauf, die zu verbesserten Synergieeffekten geführt haben, sowie eine verstärkte Konzentration auf das Kerngeschäft Zeitung.

## Keine Daten, gute Daten?

Gegen die Politik des Umweltministers in Sachen Luftverschmutzung gibt es derzeit wenig zu sagen. Das liegt nicht daran, dass die Luft sauber wäre, sondern daran, dass zu wenig Messungen erhoben werden. In Bezug auf die Feinstaubproblematik kritisierten die Grünen am vergangenen Freitag, dass eine der als Referenz benutzten Messstationen in Bonneweg in einer verkehrsberuhigten Zone liege. Sie rechneten vor, dass bei Messungen am Centre Aldringen die EU-Grenzwerte wahrscheinlich überschritten würden. Außerdem bemängelten sie, dass die Ergebnisse der Messungen, im Widerspruch zum Text der Feinstaub-Richtlinie, nicht veröffentlicht würden.

Auch bei der Datenerhebung zu den Treibhausgasemissionen scheint es Probleme zu geben. Die EU-Kommission hat beschlossen, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Luxemburg, Malta und Polen einzuleiten, weil die Zahlen über die Emissionen von 2003 nicht fristgerecht übermittelt wurden. Dadurch kann die Kommission ihrerseits den fälligen Bericht an das Sekretariat der UN-Klimarahmenkonvention nicht fertigstellen.

## Nächste Woche:

### Ökologisierung schafft Arbeit

Das Vorurteil, Umweltschutz sei ein Jobkiller, hat sich im Ausland als falsch erwiesen. In Luxemburg ist die Diskussion über Umwelttechnologien und Ökosteuern überfällig.



## Von Arbeits- und Essgewohnheiten

Was rappelt, klappert und schnauft da? Es ist unsere Sekretärin im Aufmerksamkeitswahn. Dabei findet sie seltsame Dinge. Alte Bücher, leere Kisten, und ab und zu mal eine volle: mit hässlich geblühtem Campinggeschirr. Sie fragen sich, wozu das? Wir uns ehrlich gesagt auch. Schließlich verfügt die woxx über eine komplett ausgerüstete Miniküche für MitarbeiterInnen.

Aber mit dem Geschirr in der Redaktion ist das offensichtlich so eine Sache. Als unsere Langzeit-Außenmitarbeiterin vorübergehend in die Redaktionsräume zog, da räumte sie ebenfalls fleißig auf - um dann ins leer geräumte Aktenregal liebevoll einen Teller, eine Suppenschüssel und eine Tasse zu stellen. Verdutzten KollegInnen erklärte die Redakteurin kurzerhand, das sei eine "Frage der Prioritäten". Also geht - zumindest bei JournalistInnen - wohl nicht nur die Liebe durch den Magen.