

THEMA

PROVELO.LU

Orange a ronn

Richard Graf

Die LVI gibt sich einen neuen Namen und ein neues Logo und erhofft sich mehr Schlagkraft, damit Luxemburg radfreundlicher wird.

Als am vergangenen Mittwoch die Direktorin des Mudam in Anwesenheit des Ministers für Infrastruktur und Mobilität und der Ministerin für Kultur das Projekt einer Passerelle für sanften Verkehr zwischen der Hauptverkehrsachse des Kirchberg und dem Park Dräi Eechelen vorstellte, waren zwar zahlreiche Kunstinteressierte anwesend, aber Vertreter*innen etwa der Luxemburger Fahrradinitiative fehlten.

Der Pariser Architekt Marc Mimram, der zusammen mit seiner Luxemburger Kollegin Tatiana Fabek die geschwungene Konstruktion aus rostfreiem Stahl entworfen hat, sowie die polnische Künstlerin Monika Sosnowska, deren Skulpturengruppe „Concrete and Rebar“ den Zugang an der Avenue Kennedy markieren soll, erläuterten, wie die freie Natur und die „harte“ Mudam-Architektur zusammengeführt werden sollen.

Die verkehrstechnischen Aspekte des Projekts kamen dabei etwas zu kurz und kulminierten in der Frage eines Journalisten, ob denn die kühne, aber eben auch nicht eben geradlinige Linienführung der Passerelle nicht auch zu Konflikten zwischen den unterschiedlich schnellen Nutzer*innen führen könnte. Als Antwort wurde auf die großzügige Breite der Konstruktion verwiesen, die zwischen drei und dreieinhalb Metern betragen soll.

Fahrradexpertise einbeziehen

Symptomatisch für die vom Bauträger Fonds du Kirchberg verantwortete Passerelle ist also einmal mehr die nur halbherzige Einbeziehung der Fahrradinitiative, die keine Kenntnis über die öffentliche Vorstellung am Mittwoch hatte. Dabei begrüßt deren Präsidentin Monique Goldschmit, auf Nachfrage der woxx, die Idee einer solchen Anbindung und erinnert sich, dass ihre Organisation am Anfang der Planungen informiert wurde. Damals sei allerdings noch nicht klar gewesen, ob genügend Platz für das Fahrrad vorgesehen sei.

Tags zuvor hatte ihre Organisation ihrerseits die Presse zu einem allerdings virtuellen Termin eingeladen. Vor rund einem Jahr hatte die LVI – die Lëtzeburger Vélosinitiative – beschlossen, sich in Provelo.lu umzubenennen. Diese Entscheidung wurde dieser Tage konkretisiert mit der Schaffung einer neuen Corporate Identity in Form eines Logos – wie bislang in Orange, dafür aber rund wie ein Rad – und der Umbenennung der diversen Internetauftritte. Eine gänzliche Umgestaltung der alten Homepage wird noch folgen.

Vorausgegangen waren langjährige Diskussionen, wie die Sichtbarkeit, aber auch die Schlagkraft des Verbandes sich verbessern ließen. Der zungenbrecherische Name hatte dazu geführt, dass vor allem nur noch das einprägsame Kürzel „LVI“ zum Einsatz kam. Doch wer außer den Insider*innen weiß schon, wofür es eigentlich steht?



Seit ihrer Gründung im Jahre 1988 kennt die Organisation eine stetig steigende Mitgliederzahl (Ende 2020: 1.577). Dabei stießen zuletzt immer mehr Nicht-Luxemburger*innen dazu. Oftmals junge Berufstätige, die ihre Jugend- und Studienzeit in einem fahrradfreundlichen Umfeld verbracht haben und sich dann schockiert zeigen über den wenigen Respekt, der dem Fahrrad in Luxemburg entgegengebracht wird.

„Wie sehr die Zunahme des Radverkehrs von den Ausländer*innen getrieben wird, zeigen alleine die Cargobikes, die das Straßenbild in letzter Zeit bereichern. Nur die wenigsten Luxemburger erachten es als normal, dass man zusammen mit Kindern seine Einkäufe

REGARDS

Der POPDOWN- Radweg



G'S21

per Fahrrad erledigen kann", erläutert Monique Goldschmit. Obwohl die LVI die älteste und auch größte Organisation in Luxemburg ist, die sich dem Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel widmet, findet die motivierte und aktive Gruppe der „Expats“ nur über Umwege zum Verband. Auch hier soll der international verständliche Begriff „Velo“ im Namen Abhilfe schaffen.

Große Hoffnungen setzt Provelo.lu auf die Anfang der 2010er-Jahre begonnene Professionalisierung. Inzwischen arbeiten vier Hauptamtliche, die zusammen drei Vollzeitstellen ausfüllen, für die Organisation. Das erlaubt nicht nur eine umfangreiche Betreuung der Mitglieder, sondern bietet auch die Möglichkeit, sich vermehrt in wichtigen Gremien einzubinden. Durch die gesteigerte Präsenz soll sich auch die Gefahr des „Vergessenwerdens“ verringern. Es bleibt, wie das anfängliche Beispiel zeigt, allerdings noch ein weiter Weg, bis es zu einem Reflex wird, Provelo.lu bei allen Planungen einzubeziehen. Im Logo wurde vorsorglich das „V“ von Velo als Haken gestaltet – ein Haken der Planer*innen daran erinnern soll, dass auch die Meinung von Provelo.lu eingeholt und „abgehakt“ werden muss.

Abhängig unabhängig

Der Verein hat keine spezifische Konvention mit dem für Verkehrsfragen zuständigen Ministerium. Es gibt aber eine Art Grundfinanzierung in der Größenordnung von 30.000 Euro. Den größten Anteil der Finanzierung nimmt die projektbezogene Arbeit ein. Die Projekte, die Provelo.lu dem Mobilitätsministerium zur Finanzierung vorlegt, entstehen aus eigener Initiative, müssen aber natürlich den festgelegten Vergabekriterien entsprechen. Besonders wichtig ist für Monique Goldschmit, dass auf diese Weise die Unabhängigkeit der Organisation nicht unter Druck gerät, weshalb zumindest der Verwaltungsrat auch weiterhin ausschließlich aus ehrenamtlichen Mitgliedern besteht.

Etwas anders verhält es sich mit den Gemeinden, die Provelo.lu von sich aus kontaktieren, um sich etwa bei der Ausarbeitung eines Radwegkonzeptes

beraten zu lassen. Der Verein liefert vor allem die Konzepte, die auf jahrelangen Erfahrungen beruhen und die später von Fachbüros im Detail umgesetzt werden sollen. Auch hier ist Unabhängigkeit wichtig und es kann vorkommen, dass sich Provelo.lu am Ende eines Projektes weigert, sein Plazet auszusprechen. Allerdings übersteigt derzeit die Nachfrage seitens der Gemeinden die Kapazitäten von Provelo.lu, sodass im Falle eines Abbruchs eines Auftrags, schnell Ersatz zur Stelle wäre. Wichtig sind auch Leader-Projekte, wie derzeit das „Projekt Möllerdall“, was die Absicherung der Anfang des Jahres geschaffenen vierten Teilzeitstelle ermöglichte.

Die Professionalisierung soll aber kein Selbstzweck sein, um Arbeitsplätze zu schaffen oder zu erhalten. Vielmehr verspricht sich die Organisation, davon auch ihren Impact steigern zu können. Die tagesaktuelle Präsenz in den sozialen Medien bedeutet zeitnahe Information, etwa bei Missständen, wie unvorschriftsmäßig ausgeschilderten Baustellen, bei denen immer wieder die Radfahrer*innen „vergessen“ und damit enormen Risiken ausgesetzt werden.

Ein weiterer Quantensprung soll durch die bessere und schnellere Zusammenarbeit mit den anderen, oft lokal verankerten Organisationen erreicht werden. Es hat sich gezeigt, dass gemeinsame Aktionen und Stellungnahmen starke Wirkung zeigen, wie Anfang des Jahres der Aufruf „Connecting the Dots“.

Auf jeden Fall soll der Druck auf die Entscheidungsträger*innen erhöht werden. Inwieweit sich diese dadurch beeinflussen lassen, will Monique Goldschmit allerdings nicht voraussagen. Mit Blick auf die Stadt Luxemburg, wo

immer noch vieles im Argen liegt und schon die frühere LVI eigentlich gut aufgestellt und präsent war, kann sie eine gewisse Skepsis nicht verbergen.

Überhaupt die Stadt Luxemburg. Weshalb hier die Zusammenarbeit so gar nicht klappen will, dafür hat Monique Goldschmit keine Erklärung: „Früher hatten wir jedes Jahr ohne Probleme ein oder zwei Unterredungen mit der Stadt, bei denen alles diskutiert wurde. 2020 gab es keine einzige. Wir haben jetzt den Brief vom letzten Jahr, auf den wir nicht einmal eine Antwort bekommen haben, noch einmal abgeschickt.“

Kein Spielball der Behörden

Der schnellere Zugriff auf Informationen und die sich daraus ergebende erhöhte Kompetenz der Fahrradaktivist*innen soll auch der oft vorgeschobenen, gegenseitigen Schuldzuweisung von staatlichen und städtischen Verantwortlichen entgegenwirken. Als Beispiel zitiert Monique Goldschmit den Boulevard Prince Henri, der nach Fertigstellung der Tram und der sich daraus ergebenden Verkehrsberuhigung durch weniger Busse eigentlich zu einer Fahrradverbindung umgewandelt werden sollte. Doch scheint sich daran niemand mehr zu erinnern.

Andersherum hat die Gestaltung des Straßenraums an der Kreuzung mit dem Boulevard Royal gezeigt, dass die Avenue Monterey sich als prioritäre Fahrradtrasse ins Stadtzentrum nicht mehr eignet. Solche Sünden dürften eigentlich nicht mehr passieren, so Monique Goldschmit.

Im Zusammenhang mit der Tram ist einiges nicht optimal gelaufen und

die jetzt zurückbehaltene Lösung einer durchgängigen, geradeauslaufenden Piste für den Radverkehr im oberen Teil der Avenue de la Liberté, sei auch nur das Ergebnis einer laustarken Intervention seitens der LVI gewesen. Dafür hat es an anderen Stellen nicht gereicht: Ab der Place de Paris werden die Radfahrer*innen in die Origerstraße abgedrängt, statt sie geradeaus bis zum Bahnhof fahren zu lassen. Das obwohl wegen des einbahnigen Autoverkehrs genügend Raum für Räder und Fußgänger*innen neben der Tram übrig geblieben wäre. Nicht gelungen ist auch die Lösung an der Stäreplatz in Richtung des Radwegs, der durch den Park führt, wo sich die Radfahrer*innen mit einem Auf und Ab zwischen Bürgersteig und Straßenraum plagen müssen.

Durchwachsen sind die Erfahrungen, die Provelo.lu mit den Auswirkungen der Covid-Krise gemacht hat. Als sich herausstellte, dass in Luxemburg, genau wie anderswo in Europa, die Leute wieder vermehrt auf das Fahrrad umstiegen, schlug Provelo.lu die Schaffung von Pop-up-Radwegen vor, die auch nach der Pandemie, dort wo sie sich als nützlich erwiesen hätten, hätten fort dauern können. Doch stieß der Vorschlag auf taube Ohren.

Lediglich der Aufruf des Mobilitätsministeriums an die Kommunen, im Sommer Straßen zumindest am Wochenende für Radfahrer*innen zu reservieren, kannte einen relativen Erfolg. Die Initiative soll auch 2021 wiederholt werden, es sei deshalb wichtig, schon jetzt mehr Platz für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen in der Tourismussaison vorzusehen. Doch die Stadt Luxemburg hat bereits im Vorfeld Pop-up-Radwegen erneut eine Absage erteilt.

Ob die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen auf der für 2023 geplanten Passerelle zum Mudam so friedfertig harmonisieren werden, wie von den Planer*innen angenommen?

