

## THEMA

MOBILITÄT

# Besser voran- kommen?

Richard Graf

**„Sharing gets you further“ heisst der Leitspruch der diesjährigen europäischen Mobilitätswoche, die vom 16. bis 22. September stattfindet.**

Eine europaweite Verkehrswoche, weniger als einen Monat vor den Gemeindewahlen - das hätte doch eigentlich zu stürmischer Beteiligung der Gemeinden führen müssen, könnte man meinen. Doch tatsächlich hatten sich bis zum Montag dieser Woche nur 26 Kommunen mit ihrem Programm beim Verkehrsverbund gemeldet. Zwar wird Luxemburg auch damit wahrscheinlich Spitzenreiter unter den EU-Mitgliedsstaaten werden, weil in keinem anderen Land auch nur annähernd ein Viertel der Kommunen an dieser seit 2002 veranstalteten europaweiten Kampagne teilnimmt. Doch der Rekord von 2016 mit 42 teilnehmenden Gemeinden wird wohl nicht erreicht. Emile Eicher (CSV), Präsident des kommunalen Dachverbandes Syvicol, legte am Montag während der Pressevorstellung den Gemeindeverantwortlichen deshalb noch einmal ans Herz, ihre Vorhaben für die Mobilitätswoche noch in den letzten Tagen beim Verkehrsverbund zu melden und auf der speziell eingerichteten Homepage [mobilitatswoche.lu](http://mobilitatswoche.lu) online zu stellen.

Auch der vieldiskutierte hohe Anteil an Dieselaautos in der Luxemburger Verkehrsflotte (siehe S. 9) scheint die diesjährige Mobilitätswoche wenig dynamisiert zu haben. Camille Gira (Déi Gréng), Staatssekretär im Nachhaltigkeitsministerium, wies

zwar auf die Bedeutung der aktuellen Debatte hin, betonte aber auch, es sei nicht Sache der Regierung, die Leute bei ihrer Wahl eines Automodells mit Vorschlägen zu unterstützen. Statt dessen beschwor er das Ziel der diesjährigen Mobilitätswoche mit ihrer Maxime „Sharing gets you further“ - etwas unpräzise mit „Zusammen mobil, besser virukommen“ ins Luxemburgische übersetzt: „Wenn wir es schaffen, statt der statistisch erhobenen 1,1 Insassen in jedem Auto, zwei oder drei unterzubringen, dann haben wir den Großteil unserer Verkehrsprobleme mit einem Schlag gelöst“.

Schade nur, dass gerade über die im Aufbau befindliche überregionale Homepage zum „covoiturage“, also den Mitfahrgeheimenschaften, wenig zu erfahren war. Sie hätte ein Highlight der Mobilitätswoche werden können, wenn sie ordentlich beworben worden wäre. Aber stattdessen findet sich nun unter [covoit.lu](http://covoit.lu) ein Userinterface, das zwar alle Elemente enthält, um AutonutzerInnen zusammenzubringen, das aber nicht erklärt, wie das Ganze funktioniert und somit auch keine brauchbare Mitfahrgelegenheit anbieten kann. Aber vielleicht wird der Plattform ja noch bis zum Start der Woche Leben eingehaucht.

Ähnlich geheimnisvoll geben sich die CFL, die ihr Carsharing-Modell „Flex“ am 21. September um 10h30 im Hauptbahnhof vorstellen werden. Mag sein, dass die CFL-Verantwortlichen auf einen Überraschungseffekt hoffen, um ihr Event am vorletzten Tag sich ein wenig von den anderen abheben zu lassen, doch ein roter

REGARDS

**support your  
local dealer**

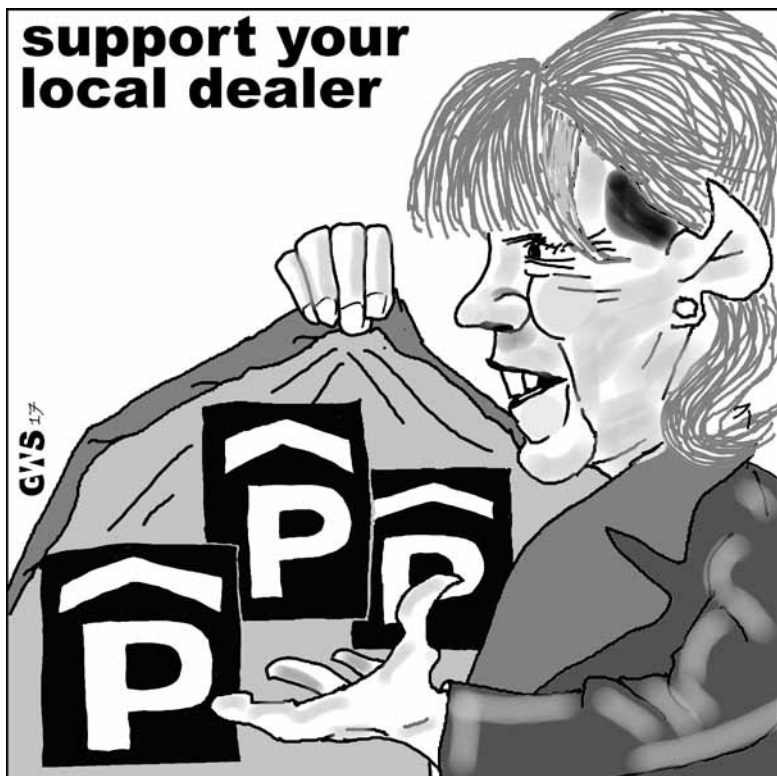




FOTO: WOXX

Parkplätze zu Fahrradständern - im Londoner Stadtteil Hackney erobert sich die sanfte Mobilität nach und nach ihren Raum zurück.

Faden, der die ganze Woche durchziehen könnte, kommt so wohl nicht zustande.

Der Verkehrsverbund, als nationaler Koordinator der Verkehrswoche, setzt vor allem auf moderne Kommunikationsformen. Die Information auf [mobilität.lu](http://mobilität.lu) wird erweitert. Quasi als Generalprobe zu den mit Einführung der Tram nach und nach eingerichteten „Pôles d'échange“, die ja auf ein Miteinander der verschiedenen Mobilitätsformen und damit auf Umsteigen setzen, werden jetzt neben den An- und Abfahrtszeiten der verschiedenen Busse und Bahnen auch genaue Angaben zum Umsteigen gemacht. Das wäre auch schon während der Provisorien der letzten Jahre von Nutzen gewesen, denn wer zu dieser Zeit etwa am Boulevard Royal in der Oberstadt seinen Bus wechseln musste, war ziemlich verloren, wenn er zwischen all den Gräben und Pfützen den genauen Abfahrtsort seines Anschlussbusses herausfinden musste.

### Mehr Kommunikation

Die seit Anfang des Jahres emsig beworbene Vereinheitlichung der direkten Kommunikation an den Haltestellen und in den Bussen läuft noch immer nicht rund. So prall die Information auf der Internetseite des Verkehrsverbundes auch sein mag, an den Haltestellen und in den Bussen herrscht all zu oft noch Verwirrung. So gilt weiterhin: wer nicht emsig vom Smartphone Gebrauch machen kann, muss herumfragen bis sie oder

er den richtigen Bus findet, wenn der dann nicht gerade abgefahren ist.

Es ist zwar schön, wenn die immer zahlreicher werdenden RadfahrerInnen während der Mobilitätswoche beschenkt und die Leute zu Fahrgemeinschaften animiert werden, doch die, die eigentlich auch alles richtig machen, nämlich von vorneherein auf den öffentlichen Verkehr setzen, wurden in den letzten Jahren nicht verwöhnt, sondern durch die endlosen Provisoriums-Serien verunsichert wenn nicht sogar vergrault (siehe citizen S. 4).

Es fragt sich, nebenbei bemerkt, ob der gemeinschaftliche Charakter der Aktion überhaupt von allen Seiten erwünscht ist. Wer sich auf Internet das gesamte Programm der Verkehrswoche anschauen will, wird auf der entsprechenden „Programm“-Seite auf die Pressekonferenz vom vergangenen Montag verwiesen. Es bleibt nur

das mühsame Studium der einzelnen von den Kommunen online gestellten Vorhaben, die allerdings unterschiedlich aufgebaut sind und daher nicht auf einen Blick erkennen lassen, was an einem bestimmten Tag zu einer bestimmten Zeit veranstaltet wird.

Das größte Highlight in diesem Jahr dürften wohl die Aktivitäten im Rahmen der Aktion „La ville est belle“ der Stadt Luxemburg sein. Immerhin werden an diesem Sonntag, dem 17. September zwischen 11 und 18 Uhr große Teile der Oberstadt und des Bahnhofsviertels für autofrei erklärt und (fast) integral der sanften Mobilität überlassen. Doch auch hier wird ein bisschen „band à part“ gespielt, denn eigentlich gilt Freitag der 22. September europaweit als autofreier Tag. Zudem war, auf einer gesonderten Pressekonferenz, das hauptstadtspezifische Programm einen Tag später als das der nationalen Mobili-

tätswoche präsentiert worden. Für die MedienvertreterInnen wäre es sicherlich dankbarer, würden so wichtige Aktionen früher und vor allem „in einem Guss“ präsentiert - schließlich fällt die europaweite Verkehrswoche nicht vom Himmel, und die Eckdaten sind lange im Voraus bekannt.

In der Vergangenheit hat die woxx immer wieder moniert, dass die Umsetzung des autofreien Tages nur halbherzig betrieben wurde. Nun gut, auch in Brüssel fehlt der Mut, die Innenstadt oder sogar die anderen Stadtviertel an einem normalen Wochentag von Autos zu befreien. Dafür passiert es dort aber flächendeckend und den ganzen Sonntag über.

Der blau-grüne SchöffInnenrat tastet sich langsam an den Idealzustand heran und schließt immerhin die Hauptachsen zwischen Bahnhof und Oberstadt in die autofreie Zone mit ein. Allerdings scheint eine gewisse



Einen autofreien Boulevard Royal - hier als „Vision“ der LVI - wird es auch in diesem Jahr nicht geben - soweit reichte der Mut der Hauptstadtverantwortlichen dann doch nicht.



## THEMA

Angst vor der eigenen Courage doch nicht ganz überwunden zu sein: Mit ebenso großen Lettern wie denen, die auf die Sperrung der Straßen aufmerksam machen, weist das Veranstaltungsplakat auf den Umstand hin, dass der Zugang zu sämtlichen Parkhäusern während der neunstündigen Aktion gewahrt bleibt.

Gegenüber Anrainern, die sich in ein Parkhaus eingemietet haben, ist eine solche Regelung - dies als Fußnote - sicherlich gerechtfertigt, doch im Rahmen des Aktion des „autofreien Tages“ führt der Hinweis zu der absurden Schlussfolgerung, dass man sich getrost mit dem Auto in die Stadt begeben kann ... um sie dann per Fuß oder mit Rad weiter zu erkunden.

### Fahrradbrücke als Highlight

Während der Verkehrsverbund sich mit „nur“ einem Staatssekretär zufrieden geben musste, durfte die Stadt Luxemburg bei der Vorstellung ihres Programms immerhin den Nachhaltigkeitsminister persönlich begrüßen. Zugegeben, François Bausch hat als Verkehrsschöffe der Hauptstadt einiges ins Rollen gebracht und kann als Minister auf zahlreiche Vorhaben verweisen, die ebenfalls vor allem der Hauptstadt zugute kamen. Das herausragende unter diesen ist sicherlich die Fahrradbrücke unterhalb der renovierten Adolphe-Brücke, die eine nicht unbewegte Geschichte hinter sich hat und bereits im Frühsommer der Presse vorgestellt worden war (siehe nebenstehenden Artikel und woxx 1432). Die letzten Tage wurde intensiv an ihrer Fertigstellung gearbeitet, und zwar insbesondere an den beiden Ausfahrten, die ja radfahrerecht angelegt werden müssen. Das scheint, so weit einsehbar, gelungen zu sein. So werden am Sonntag sicherlich viele Menschen - per Rad oder zu Fuß - einen Blick von unterhalb der Brücke ins Petrusstal wagen.

Während unterhalb des runderneuten „Pont Adolphe“ die TeilnehmerInnen sich sogar regengeschützt der sanften Mobilität hingeben dürfen, symbolisieren die bereits auf der oberen Fahrbahn verlegten Schienen für die Tram die nächste Etappe der neuen Mobilität für die Hauptstadt. Zwar wird die erste Ausbaustufe der Trambahn erst im Dezember eröffnet und vorerst noch nicht das Stadtzentrum erreichen, dafür aber soll im Anschluss an die Verkehrswoche, am Wochenende des 23. und 24. September, ein Tag der offenen Tür im neuen „Tramsschapp“ stattfinden - samt Probefahrt im Rangierhof - und für richtige Vorfreude sorgen.

PONT ADOLPHE

## Ten Years After

Als im Februar 2014 nach längerer Zeit wieder eine Fahrraddemo der Lëtzeburger Vélos Initiativ (LVI) stattfand, nahm an ihr auch der damals noch recht neue Verkehrsminister François Bausch (Déi Gréng) mit seinem Faltrad teil. Besondere Aufmerksamkeit wurde damals dem „Pont Adolphe“ zuteil, der kurz vor seiner Renovierung stand. Schon seit einiger Zeit war der LVI bekannt, dass die Straßenbauverwaltung keine Möglichkeit sah, neben den Streifen für die Tram, die Autos und die FußgängerInnen auch noch einen weiteren für die RadfahrerInnen zu reservieren - dazu sei der Platz auf der Fahrdecke zu knapp.

Eine zu der Zeit vieldiskutierte Lösung hätte in einer gesonderten, nur für den sanften Verkehr zugelassenen Brücke zwischen der „Gëlle Fra“ und dem damaligen Repräsentationssitz von Arcelor-Mittal (heute Sparkasse) bestanden.

Eine solche „Passerelle“ stieß aber sowohl bei der LVI als auch bei den DenkmalschützerInnen auf wenig Gegenliebe. Die Stimmung bei der Demo auf der Brücke verleitete den Minister zu dem Versprechen, eine für alle zufriedenstellende Lösung zu finden.

### Eine Idee für die Schublade

Ein Sprung zurück ins Jahr 2007: Damals hieß der Verkehrs- und Bautenminister Claude Wiseler (CSV). In diesem Jahr wurde die bevorstehende Renovierung



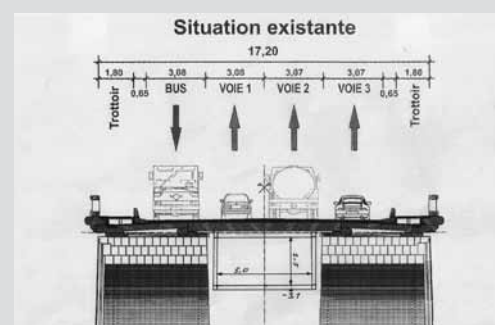
Vor zehn Jahren hatte er die Idee einer „Brücke unter der Brücke“ - Jo Simon, ehemaliger Direktor von Sudgaz.

des Pont Adolphe intensiv diskutiert, und auch die LVI wollte die Begehren der RadfahrerInnen einbringen, weshalb im Herbst eine Entrevue des Komitees mit dem Minister stattfand. Schon damals versicherte dieser, es gebe keine Chance, gesonderte Radwege anzulegen. Unter den LVI-Komitee-Mitgliedern war auch Jo Simon, der schon Monate zuvor beim Minister einen Termin erbeten hatte, weil er ihm einen Alternativvorschlag unterbreiten wollte. Er hatte nie eine Antwort erhalten, weshalb er die genannte Entrevue als Chance nutzte, dem Minister seine Idee vorzustellen. Sie beruhte auf diesem eigentlich simplen Gedanken: Statt die Brückenfahrbahn zu benutzen, könnten die Fahrräder auf einer unter der Brücke aufgehängten Stahltrasse verkehren. Simon hatte die Pläne des Pont Adolphe genau unter die Lupe genommen und festgestellt, dass sich zwischen den charakteristischen Bögen über die ganze Länge der Brücke ein Leerraum von fast fünf Metern befand. Mehr als genug also, um eine bidirektionale Fahrradpiste anzulegen. Am Ende der Brücke sollten

schneckenförmige Rampen es den RadfahrerInnen erlauben, ohne eine allzu steile Steigung an die Fahrbahnoberfläche zu gelangen.

Der Minister nahm die Skizzen eher kommentarlos entgegen und leitete sie an die Straßenbauverwaltung weiter, wo sie, wie so viele gute Ideen, in irgendeiner Schublade verschwanden.

Die LVI hatte das von ihrem Komiteemitglied erarbeitete Konzept zuvor beraten, vertrat aber offiziell weiterhin die Position, dass eine Lösung auf der Oberfläche der Brücke gefunden werden müsse. Tatsächlich hatte die Denkmalschutzverwaltung sich zwischenzeitlich einverstanden erklärt, die Fahrbahn um die Breite der



Aussichtsbalkons auf jeder Seite auszuweiten. Doch diese Idee wurde offenbar nicht weiter verfolgt. Ein Sprung nach vorn ins Jahr 2014: Anlässlich der Vorstellung der bevorstehenden Renovierungsarbeiten am Pont Adolphe, für die eigens ein Infopavillon am Boulevard Roosevelt errichtet worden war, machte François Bausch seinen Vorschlag zur Lösung des Problems bekannt: Die RadfahrerInnen sollten unterhalb der Brücke über eine Hängevorrichtung zirkulieren. Seine Dienststellen hätten einen solchen Vorschlag gefunden, als sie von ihm gedrängt wurden, noch einmal alle Alternativen durchzuspielen.

Der Fund kam gerade noch zur rechten Zeit, denn die Fahrbahnplatten, die vorgefertigt angeliefert werden würden, sollten gerade bestellt werden. So konnten die Hängevorrichtungen noch fristgerecht geplant und mit eingegossen werden, was nachträglich wohl gar nicht mehr möglich gewesen wäre.

Und zur Freude des Ministers wurde die Brückenrenovierung insgesamt billiger als geplant, was es erlaubte, die zusätzlichen Ausgaben für die Hängebrücke von etwas mehr als 6 Millionen Euro ohne „rallonge budgétaire“ durch das Parlament zu finanzieren und somit auch jede Verzögerung der Renovierungsarbeiten zu vermeiden.

Die nun realisierte Lösung ist der von Jo Simon skizzierten so ähnlich, dass dessen Autorenschaft auch vom Minister nicht bestritten wurde. Lediglich die Lösung im Bereich der Auffahrten ist eine andere.

Mittlerweile war auch die LVI mit der Hängebrücke als brauchbarer Alternative einverstanden, hatte aber vor, die Geschichte dieser Idee bis kurz vor der Eröffnung für sich zu behalten und die Erklärung ihrer teilweisen und nicht ganz freiwilligen Vaterschaft bis Freitag „aufzuheben“. Doch am Dienstag, auf der Pressekonferenz zum Programm der Mobilitätswoche in der Hauptstadt, ließ der Minister die Katze aus dem Sack ... und die woxx war um eine Exklusivstory ärmer.