



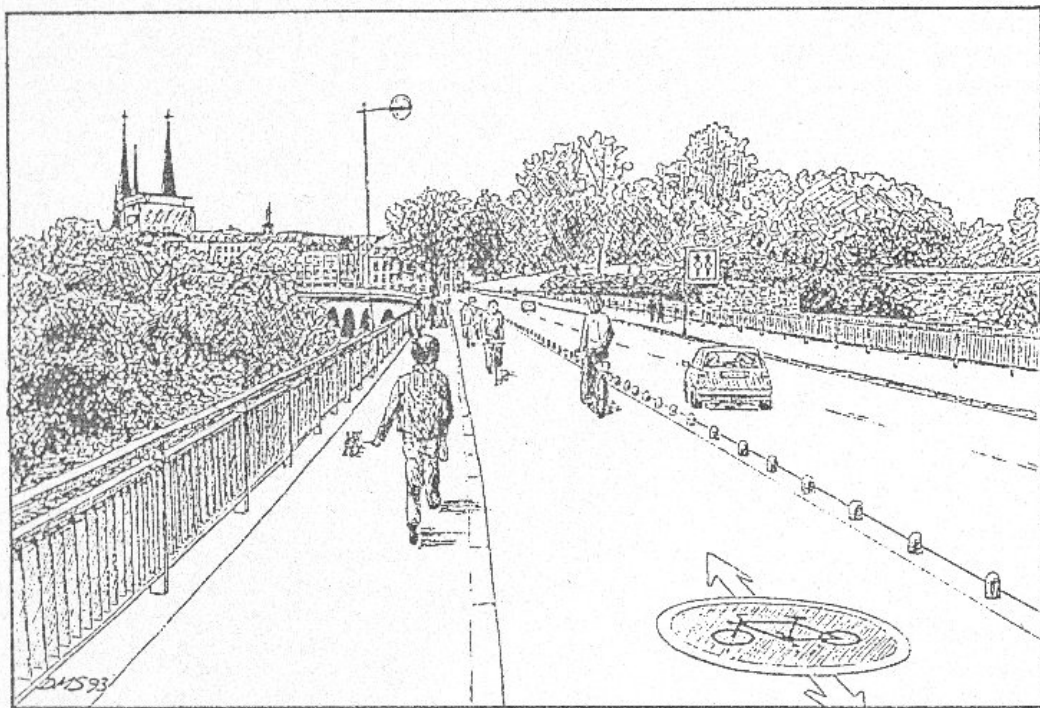
LVI-INFO

NR. 12

SEPTEMBER 1993

LÉTZEBUERGER
VELOS-INITIATIV

SCHWERPUNKTTHEMA: VELOS-ETUDE DER LVI



SONDERANGEBOT AUF DER OEKO-FOIRE:
GRATIS-ZUSAMMENFASSUNG DER ETUDE
FÜR UNSERE MITGLIEDER -> SEITE 8

Editorial

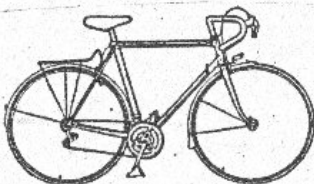
Nach dem kühlen Sommer ein heißer Herbst - vielleicht nicht vom Wetter her, aber zumindest vom Luxemburger Mikroklima. Im Oktober sind Gemeindewahlen; eine Chance, die Weichen für eine velofreundliche Politik zu stellen. Nach der erfolgreichen Vorstellung der Velos-Etude ist die LVI daher in Kontakt mit den Parteien, um die Möglichkeiten der Umsetzung des vorgeschlagenen Konzeptes zu diskutieren. Erste Ergebnisse finden sich auf den Seiten 10 und 11.

Alles in Ordnung also? Mitnichten. Bisher ist in der Stadt der Wille "freie Fahrt für Pedaleure" schieres Lippenbekenntnis, der politische Weg noch weit und Radweg oft nicht vorhanden. Neben der Vorstellung der LVI-Velos-Etude entfachten nun die fast zeitgleich von der Stadt eröffneten Velowege die Diskussion. In einem ersten Anlauf werden das Viadukt (Al Bréck) mit Merl und Limpertsberg verbunden. Die Reaktionen reichten von "bedingt tauglich" (Télécran) über Kritik (LVI) bis zur Zustimmung (Anne Brasseur). Radio Ara übertrug eine interessante Diskussion (90 min.) mit Anne Brasseur (Verkehrsschöffin), Ed Zacharias (LVI & Mouvement Ecologique) und Lydie Gehlen (Velofahrerin) - hörensenswert!

Die Hauptkritik der LVI richtet sich gegen die Führung der Velospiste durch den Park und über den Bürgersteig. "Keng Velospisten op Käschten vum Foussgänger" war daher auch das Motto der diesjährigen Velosmanif am 3. Juli. Rund 250 Velos waren unterwegs, um für mehr Sicherheit zu demonstrieren. Transparente wurden dort entrollt, wo es für das Velo eng wird: In Merl, am Centre Convict und jenseits des Viaduktes.

"Es ist weniger die physische Steigung, die Velofahren in Luxemburg schwierig macht - das Hauptproblem ist vielmehr die Steigung im Kopf der Politiker", analysierte Jörg Thiemann, Co-Autor der LVI-Velos-Etude. Die LVI bleibt weiterhin am Ball, um die Steigung zu überwinden.

Patrick Müller



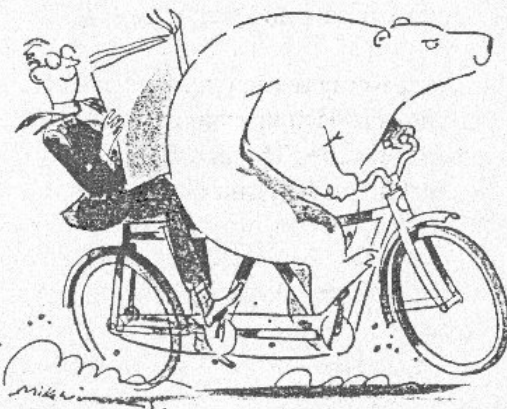
Nachrichten aus Luxemburg

Projet de loi concernant la création d'un réseau de pistes cyclables: Dieses Gesetzesprojekt, am 5.5.1993 unter der Nummer 3786 eingereicht, sieht einen staatlichen Rahmen für die einheitliche Realisierung von Velospisten vor. Das Projekt beschäftigt sich weniger mit den konkreten Pisten, sondern vielmehr mit den nötigen Rahmenbedingungen. So ist z.B. vorgeschlagen, daß Bau und ggfs. Reparaturarbeiten an den Velospisten vom Staat übernommen werden, während der laufende Unterhalt (z.B. Reinigung) von der jeweiligen Gemeinde getragen wird. Einer der Gründe für das Projet de loi ist: "...la nécessité d'une limitation de l'usage de l'auto ainsi que de la réduction subséquente des nuisances et dangers inhérents à la circulation automobile dans le but de maintenir, voir même améliorer, la qualité de vie des citoyens et d'indiguer une consommation excessive d'énergie". Freizeitfahren wird erst als weiterer Grund angeführt. Erkennt der Bau-/Transport-Minister jetzt die Bedeutung des Velos als Transportmittel an?

Radwege in Esch: Mehr als 2700 Escher Schüler und Lehrer haben eine Petition unterzeichnet, in der sie mehr Radwege für die Minettmetropole fordern. Jeder Schüler und Lehrer soll sicher zur Schule radeln dürfen und so zur Entlastung der Umwelt beitragen. Initiiert wurde die Aktion von der "Oekogrupp" des technischen Lyzeums.

Velo am Bahnhof Luxemburg: Wer mit dem Oeko-Pass reist, kann sein Velo für 120 F pro Monat / 40 F pro Woche am Gepäckschalter am Bahnhof Luxemburg einstellen. Ein sehr velofreundliches Angebot der CFL!

Velo-Infos am Mouvement:
Die LVI hat am Mouvement Ecologique (6 rue Vauban) ein Regal mit Informationsmaterial zum Thema Velo allgemein sowie diverse Velozeitschriften. Interessenten können sich beim Mouvement melden und die Materialien einsehen.



Vorstellung der Velos-Etude

Knapp 200 Interessenten hatten sich am 17. Juni im Lycée Technique du Centre eingefunden, um sich von Jörg Thiemann und Ute Neumann die Velos-Etude vorstellen zu lassen. Mit einem Diavortrag stellten die beiden Vertreter des Kölner BiS ("Büro für integrierte Stadtplanung") generelle Aspekte der Veloplanung sowie praktische Konzepte für Luxemburg vor. In der anschließenden Diskussion hatten die Zuhörer Gelegenheit zu weiterführenden Fragen.



Bereits am Nachmittag hatten die LVI zusammen mit den beiden Vertretern des Kölner BiS in einer Pressekonferenz die Studie präsentiert. Die Zeitungen veröffentlichten Artikel - von kurz und sachlich (Luxemburger Wort) bis zu einer kompletten Seite (d'Lëtzebuerger Land).

Auch der Télécraan hat sich des Themas Velo neu angenommen: Nachdem vergangenes Jahr ein längerer Artikel sich dem Velofahren in der Stadt widmete, testete Télécraan nun die neuen Velowege der Stadt. Urteil: bedingt praxistauglich. Sogar das "Wort" berichtete ungewohnt kritisch über die neue Velospiste mit der Überschrift "Kritik an der neuen Radpsite der Stadt Luxemburg". Die LVI hatte anlässlich der Eröffnung der Velospiste mit dem Transparent "Nët op Käschte vun de Foussgänger" auf den Hauptmangel der Velospiste hingewiesen - Die Velospiste wurde vorwiegend auf den Bürgersteig und in den Park gelegt; auf der Strasse verläuft sie nur dort, wo der Autoverkehr nicht behindert wurde (Positive Ausnahme am Boulevard Prince Henri).

Velosetude der LVI:

Dem Velo eng Chance

Sicheres Velofahren in Luxemburg ist möglich - dies beweist die von der LVI beim Kölner Büro für integrierte Stadtplanung in Auftrag gegebene Studie. Dieses Büro verfügt über Erfahrung mit umweltfreundlichen Verkehrskonzepten in verschiedenen Städten. Die Studie wurde von der LVI, dem Mouvement Ecologique und der Stiftung Oeko-Fonds finanziert und nun kurz vor den Sommerferien vorgestellt.

Das Velo wird bisher noch eher selten als Transportmittel zur Arbeit, in der Freizeit oder zum Einkauf eingesetzt. Dabei wäre es vor allem auch in diesen Bereichen ausbaufähig: mehr als 50% der Autofahrten im städtischen Bereich betragen weniger als 5 km - Distanzen, auf denen das Velo oft schneller ist als das Auto!

Die geringe Nutzung des Velos im Alltag liegt aber sicherlich weniger daran, daß die Bereitschaft der Leute hierzu fehlen würde. Vielmehr ist sie auf eine fehlgeleitete Verkehrspolitik zurückzuführen. In der Tat wartet eine Vielzahl von potentiellen Velofahrern lediglich auf konkrete Maßnahmen der verantwortlichen Stellen, damit das Velofahren im Alltag überhaupt erst möglich wird: Nach wie vor mangelt es erheblich an der Sicherheit und an kohärenten Fahrradwegen. Es ist nur verständlich, daß ein Velofahrer sich nicht auf den Boulevard Royal wagt, in Spitzenstunden auch nicht auf die Hauptstraße im Alzette-Tal oder auf die "rue de Luxembourg" in Esch-Alzette.

An den wenigen Stellen, wo im städtischen Bereich Fahrradpisten eingerichtet wurden, geschah dies dann in der Regel auf Kosten der Fußgänger. Isolierte positive Ansätze, dem Fahrrad ein eigenes Statut in der Verkehrspolitik einzuräumen, sind an sehr wenigen Stellen erkennbar; es fehlt gänzlich an einer kohärenten Planung, an konkreten Maßnahmen und an regelrechten Fahrradnetzen; vor allem im städtischen Bereich.

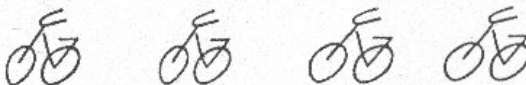
Wie eine solche velofreundliche Planung aussehen kann, zeigt die Studie exemplarisch an der Strecke Limpertsberg - Oberstadt - Bahnhof. Interessant ist dabei die fast direkte Linienführung - unter weitgehender Vermeidung der Hauptverkehrsachsen Avenue de la liberté und Boulevard Royal.

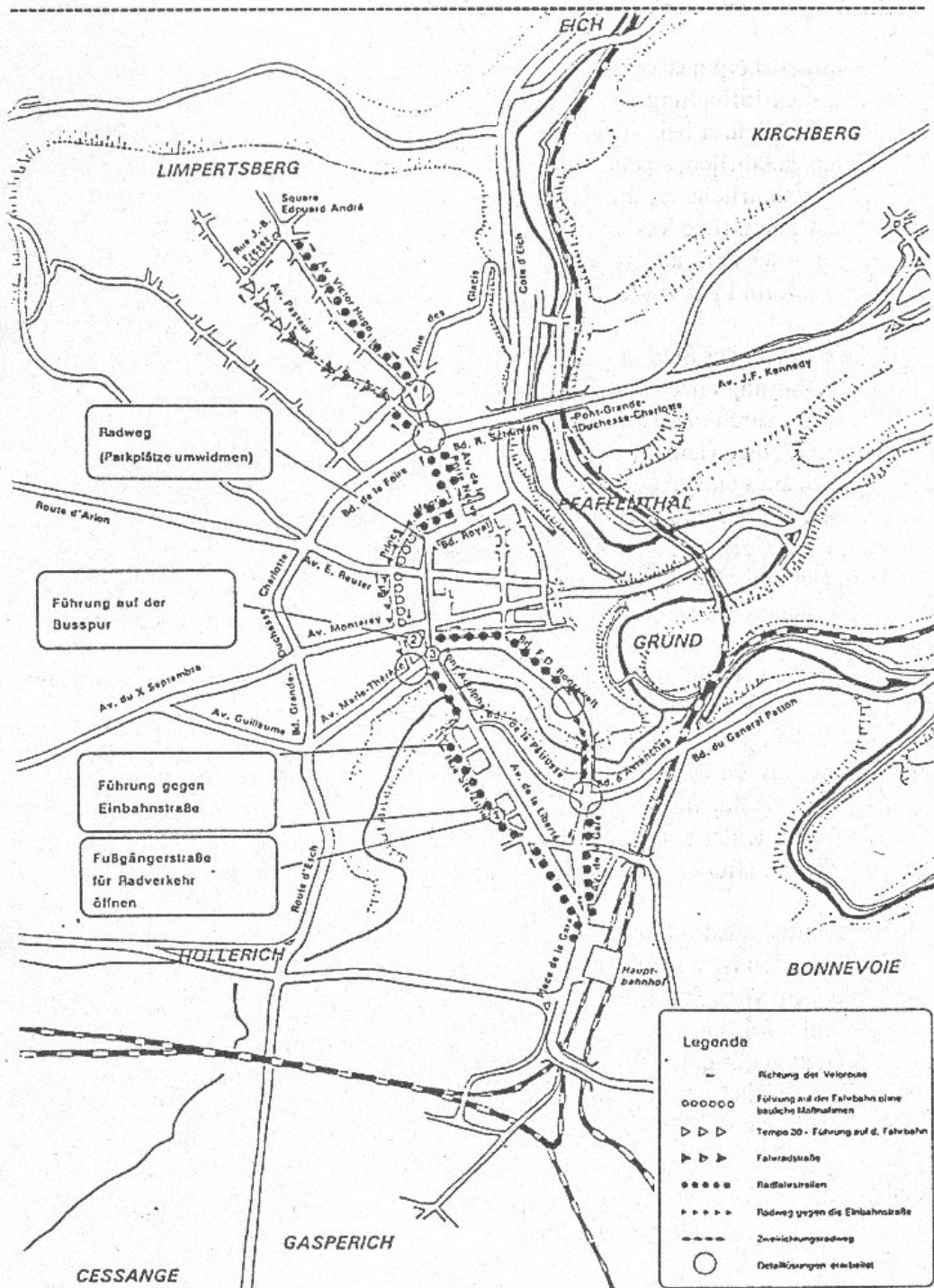
Von Limpertsberg aus kann der Veloverkehr zunächst auf der Straße geführt werden; die Einrichtung von Tempo-30-Zonen trägt dabei zur Sicherheit (nicht nur) der Velofahrer bei. Spätestens vor dem Rond-point Schuman wird es allerdings gefährlich, so daß ein Radfahrstreifen unumgänglich ist. Die kurze, aber ebenfalls gefährliche Avenue de la Porte Neuve erfordert ebenso einen separaten Fahrradstreifen. (Die Verkehrsführung durch den Park wird von der Studie abgelehnt - der Park ist Erholungsraum und keine Velo-Durchgangsstrecke. Zudem fehlt im Park besonders abends die "soziale Kontrolle".)

Wie in den von der Stadt angelegten Velowegen schlägt auch die Studie die Verkehrsführung durch den Boulevard Prince Henri vor - allerdings nicht größtenteils durch den Park, sondern stets auf der Straße. Dabei wird der Boulevard Prince Henri für beide Richtung für den Veloverkehr geöffnet; einige Parkplätze sind entsprechend umzuwidmen. An weniger gefährlichen Abschnitten favorisiert die Studie sogar die Verkehrsführung auf der Straße. Grund: Generell hat die Praxis gezeigt, daß Velos im Blickfeld des Autoverkehrs erheblich sicherer fahren. Bei einer Verkehrsführung durch den Park wiegen sich Velos wie Autos in falscher Sicherheit, so daß an den Kreuzungen das Unfallrisiko um so höher ist.

Nach der Pont Adolphe (Radfahrstreifen unerlässlich!) wird der Radverkehr sofort wieder aus dem Verkehrsfluss herausgenommen. Die Studie hat hier die rue St. Zithe als Geheimtip entdeckt: Fast umwegfrei, aber erheblich sicherer kommt der Velofahrer bis zur Place de Paris; dabei werden das Stück Fußgängerzone bei der Clinique sowie die anschließende Einbahnstraße für Velos geöffnet. Ab der Place de Paris fehlt leider ein geeigneter "Schleichweg" - der Veloverkehr sollte dort auf einem Radfahrstreifen bis zum Bahnhof geführt werden.

Vom Bahnhof aus Richtung Zentrum geht es die Avenue de la Gare entlang - ein Radfahrstreifen ist wegen der gefährlichen Abbiegespuren unumgänglich. Ab dem Viadukt wird vorgeschlagen, die linke der drei Autospuren in eine breite, abgetrennte Velospur umzuwandeln. Vorteil: Die Velospur könnte hier in beide Richtungen geöffnet werden; so daß auch Velofahrer vom Lift her kommend schnell und sicher zum Bahnhof gelangen können, ohne den Umweg über die Pont Adolphe (doppelte Entfernung!) machen zu müssen.





Entlang dem Boulevard Roosevelt führt ein Fahrradstreifen zurück zum Boulevard Prince Henri (entsprechend der derzeitigen realisierten Linienführung). Von dort geht es über Boulevard Prince Henri und Avenue de la Porte Neuve wieder zurück zum Limpertsberg - auf der Avenue Victor Hugo wird wegen des relativ starken Verkehrs ebenfalls ein Radfahrstreifen empfohlen.

Ziel der Studie ist es nicht, ein komplettes Velonetz für die Stadt aufzuzeigen. Vielmehr ist es wichtig, anhand einer beispielhaften Lösung zu zeigen, wie mit wenig baulichen Mitteln eine sichere Veloführung gewährleistet werden kann. Die Studie enthält darüber hinaus Vorschläge für weitere ausbaufähige Strecken sowie flankierende Maßnahmen (z.B. Abstellanlagen).

Die komplette Studie ist beim Mouvement Ecologique zum Preis von 510 F bestellbar. (Nichtmitglieder von LVI oder Mouvement Ecologique 560 FLux). In dem Preis ist Porto inbegriffen. Bestellung durch Überweisung auf CCP 73418-86 der Stiftung Oeko-Fonds. Vermerk "Velos-Etude".

Darüber hinaus hat der Mouvement Ecologique eine Zusammenfassung der wichtigsten Aussagen der Studie erstellt worden. Sie wird zum Preis von 120 FLux verkauft. Mitglieder des Mouvement Ecologique erhalten eine Kopie gratis zugeschickt.

Wenn Sie Mitglied der LVI sind, aber nicht des Mouvement Ecologique, können Sie trotzdem gratis eine Zusammenfassung erhalten: Kommen Sie einfach zum LVI-Stand auf der diesjährigen Oeko-Foire (17. - 19- September 1993); Sie erhalten dort Ihr Gratis-Exemplar.

Das Projekt der Velos-Studie (das bisher rund 550.000 FLux kostete) konnte nur dank privater Spendenmittel realisiert werden. Einige Spenden sind schon zusammengekommen, viele sind noch dringend nötig. Wir bitten daher alle (LVI-Memberen, interessierte Velofahrer, potentielle Velofahrer, Eltern etc.) dringend, den Oeko-Fonds mit Spenden zur Finanzierung der Studie zu unterstützen. Wir freuen uns über jede Spende! Überweisung auf CCP 73418-86 der Stiftung Oeko-Fonds, Vermerk "Spende Velos-Etude". Spenden an den Oeko-Fonds sind von der Steuer absetzbar.

Zum Thema: **Das Velo in der Verkehrsplanung**

Auch in anderen europäischen Städten ist das Velo wieder im Kommen. Nicht nur in velotypischen Ländern wie Deutschland und der Schweiz, sondern auch in Frankreich und Italien gibt es wichtige Initiativen. Hier ein paar Beispiele:



Colmar fait le choix du vélo: Colmar, une ville française d'une taille comparable à Luxembourg, est en train de développer un réseau de pistes cyclables, basé sur trois principes:

- a) création d'un réseau de radiales
 - b) amélioration des relations inter-quartiers
 - c) raccordement du réseau urbain avec les itinéraires touristiques du département.
- Derrière ce choix, l'ambition est de "décongestionner la ville par une réduction de la circulation automobile et une réduction correspondante de la pollution par le gaz d'échappement." Luxembourg, quand feras-tu aussi le choix du vélo?

Viva Italia: 19 villes italiennes ont constitué "Bici Città", association italienne des villes cyclables. On y trouve entre autre Venezia, Verona, Napoli, Bologna et Torino. Sur le plan général une quarantaine de villes italiennes ont décidé de limiter l'accès de leur centre aux voitures. Un budget a été mis à disposition des villes qui souhaiteraient engager une politique en faveur des déplacements à bicyclette.

Stellplatzpflicht für Fahrräder: Vermutlich als erste Stadt verlangt Ingolstadt (Deutschland) künftig von Bauherren, in ausreichender Zahl Fahrradabstellplätze zu schaffen. Die Abstellanlagen sind auf dem Grundstück; ausnahmsweise in dessen Nähe zu errichten. Geht das nicht, kann sich der Bauherr an den Kosten einer nahegelegenen städtischen Abstellanlage beteiligen.

Contre-sens: A Bâle, les rues à sens unique sont étudiées au cas par cas pour instaurer une bande cyclable à contre sens. Résultats convaincants: Plus de 30% des voies à sens unique sont déjà épuisées; et il n'y a pas d'accidents dus à ce contre sens. Les techniciens estiment que plus la rue est étroite, plus la circulation est lente, ce qui favorise cette convivialité, d'autant plus que la vision réciproque conducteur-cycliste est meilleure que dans le cas où ils sont dans le même sens.

Entrevuen mit den Parteien

So schwer es die LVI im täglichen Leben hat, so einfach hat sie es vor den Wahlen: Sämtliche Parteien waren gerne bereit, mit der LVI über die Velos-Etude zu diskutieren - und plötzlich ist niemand mehr gegen Velowege! Doch Papier ist geduldig; nach den Wahlen wissen wir mehr. Leider haben einige Parteien jede Position für das Velo als Argument gegen eine andere Partei genutzt, so daß viele Aussagen in einem weniger selbstlosen Licht erscheinen. Hier die Ergebnisse:

Entrevue LVI - CSV

Auch wenn die Teilnehmer der Entrevue auf CSV-Seite nicht in der Stadt wohnten (die Velos-Etude bezog sich hauptsächlich auf die Stadt), zeigten sie sich doch interessiert, allgemein über das Thema Velo zu diskutieren. Das neue "Projet de loi" über Velospisten stellt nach Meinung der CSV eine gute Möglichkeit dar, Änderungen und weitere Vorschläge einzubauen.

Die Diskussion über Tempo 30 lief dagegen eher zurückhaltend - allenfalls in Wohnvierteln will die CSV ggfs. Tempo 30 einführen, ansonsten wird Tempo 30 eher als Provokation dem Autofahrer gegenüber empfunden (Freie Fahrt für freie Bürger?).

Es wurde festgehalten, noch einen weiteren Termin mit CSV-Mitgliedern aus der Stadt zu vereinbaren, um über konkretere Probleme in der Stadt zu diskutieren.

Entrevue LVI - GAP & GLEI

In Bezug auf die Velos-Etude der LVI sind sich GAP/GLEI und die LVI einig, daß besonders im verkehrspolitischen Rahmen Änderungen kommen müssen: Der "Umweltverbund" (Bahn, Bus, Velo) muß auf Kosten des Individualverkehrs besonders in der Hauptstadt gefördert werden. Das Programm der GAP/GLEI beinhaltet daher auch die Forderung, den Velosverkehr zu fördern.

GAP/GLEI haben der LVI geraten, einen schriftlichen Vorschlag betreffend den "projet de loi concernant les pistes cyclables" an die Commission des Travaux einzureichen und die Diskussion zu beginnen. Die GAP/GLEI sind im Rahmen einer Zusammenarbeit bereit, die Forderungen der LVI auf Parlaments- und Gemeindeebene weiterzugeben.

Ein Mitglied der GAP fragte, ob die Gründung einer LVI-Sektion in Esch nicht von Bedeutung sein könnte. Avis aux amateurs...

Entrevue LVI - KPL

Nach Ansicht der KPL sind ein zusammenhängendes Radwegenetz auf dem gesamten Stadtgebiet, eine gute Beschilderung sowie überdachte diebstahlsichere Abstellanlagen zur Förderung des Velos nötig. Auch die Reduzierung der Geschwindigkeit (z.B. Tempo 30) wird als unfallvermindernde Mittel gesehen. Allgemein ist das Velo als vollwertiges Verkehrsmittel im Nahverkehr zu fördern (inklusive Bereitstellung des gebührenden Stücks vom Strassenraum). KPL und LVI sind sich einig, daß die im Juli in der Stadt eingezeichneten Velowege bis auf wenige Ausnahmen keine Lösung darstellen. Der Schöfferrat wird aufgefordert, sich mit den Forderungen aus der LVI-Velos-Etude auseinanderzusetzen. Viele davon können sofort realisiert werden; andere sollten bei zukünftigen baulichen Maßnahmen berücksichtigt werden.

Entrevue LVI - LSAP

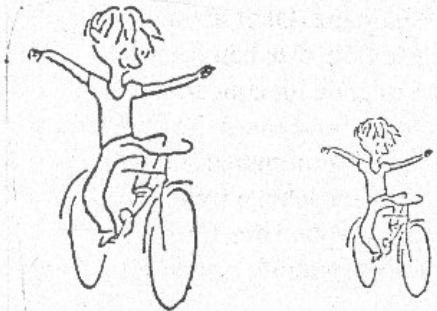
Gemeinsam mit der LVI lehnt auch die LSAP ab, daß Velospisten auf Kosten der Fußgänger angelegt werden. Die Velospiste am Convicts-Gaart ist denn auch von der LSAP auf Ablehnung gestoßen.

Das Wahlprogramm der LSAP nennt als Ziel, daß die Stadt Luxemburg ein kohärentes Fahrradwegenetz benötigt. Ein Modell für die Integration von Fahrradwegen soll mit den interessierten Radfahrern erstellt werden. Zusammen mit Veloswegen soll dabei auch auf gute Veloständer geachtet werden. Die LSAP sieht die LVI-Etude in diesem Zusammenhang als gute Basis für eine weitere Diskussion an.

Eher skeptisch ist die LSAP, ob der Nicht-Ausbau von Straßen zur Reduzierung des Verkehrs führen kann - nach ihrer Ansicht kann dies eher durch weniger Parkplätze erfolgen. (Der Durchgangsverkehr, der keinen Parkplatz benötigt, aber trotzdem für das Velo eine Gefahrenquelle darstellt, wurde hier offenbar außer acht gelassen.)

Entrevue LVI - DP

Diese Entrevue ist zwar vereinbart, findet jedoch erst nach Veröffentlichung des LVI-Info statt.



Termine - Dates - Termine - Dates:

17.09.93 - 19.09.93

Oeko-Foire zu Lëtzebuerg. Umweltfreundlich Produkter, Projeeen, Aktiounen an Organisatiounen. D'LVI as och mam Stand do - kommt laanscht! (siehe auch S. 8)

18.09.93 - 19.09.93 Intercycle-Messe in Köln. Velos aller Art, Velomode und Zubehör. Infos: Köln Messe, Tel. 00 49 -221 - 82 10.

19.09.93 Mountain-Bike-Meeting in Steinsel, veranstaltet von der freiwilligen Feuerwehr Steinsel. Rennen über 25 km (Vormittag), Rundfahrt über 20 km (Nachmittag), Mountainbike-Occasionsmarkt. Infos + Anmeldung: Tel. 33 04 28.

18.10.93 - 24.10.93 Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung in Milano. (18. und 19. nur Fachbesucher.) Laut Organisator die größte Zweiradausstellung der Welt (2000 Aussteller aus 30 Ländern). Infos: EICMA, via Mauro Macchi, 1 - 20124 Milano, Tel. 00 39 -2 -66 98 20 72, fax -66 98 18 18. Von Luxemburg durchgehende Züge von/nach Milano!

Devenir membre / Côtisation:

Chaque intéressé peut devenir membre de la LVI. Il suffit de verser 300 LFux (minimum) sur notre CCP 82564-17 avec la mention "nouveau membre LVI". Les membres soutiennent les activités de la LVI et reçoivent quatre fois par an le "LVI-Info".

Versammlungen:

Eis Versammlungen fir d'Aktiounen fannen 1-2 mol pro Mount am Mouvement Ecologique statt. Wann Dir interéssiert sidd matzuschaffen kommt laanscht! Fir d'Terminer rufft d'Fabiana un (Tel. 44 15 07 nomëttes).

Impressum:

Das LVI-Info erscheint (mindestens) viermal im Jahr und wird Mitgliedern des LVI gratis zugesandt. Artikel werden in der Regel auf Luxemburgisch, Französisch oder Deutsch veröffentlicht.

Die Redaktion freut sich über jede Form der Mitarbeit am LVI-Info. Informationen zum Thema Velo, Artikel, Berichte etc. können an folgende Adresse geschickt werden: *Redaktion LVI-Info, Patrick Muller, 21 côte d'Eich, L - 1450 Luxembourg, Tel. 46 27 74.*

