

FUSSGÄNGER



Man spricht wieder vom Fußgänger! Nachdem er während Jahren, vor allem durch die Vorherrschaft des Automobils, aus unserm täglichen Wortschatz verdrängt worden war, tritt er nun wieder in den Vordergrund! Wer hätte in der Tat vermutet, daß halb Diekirch, die Brillstraße in Esch und schließlich die hauptstädtische Großstraße eines Tages nach ihm, dem Fußgänger benannt würden? „Fußgängerzonen“, das städteplanerische Schlüsselwort für die Zukunft? Noch beherrschen die Vierräder den hauptstädtischen Verkehr, doch haben die Fußgänger, mit Hilfe der lokalen Instanzen, in einigen Teilen der Oberstadt wieder Fuß gefaßt. Ob 1980 wohl das Jahr des Fußgängers wird?

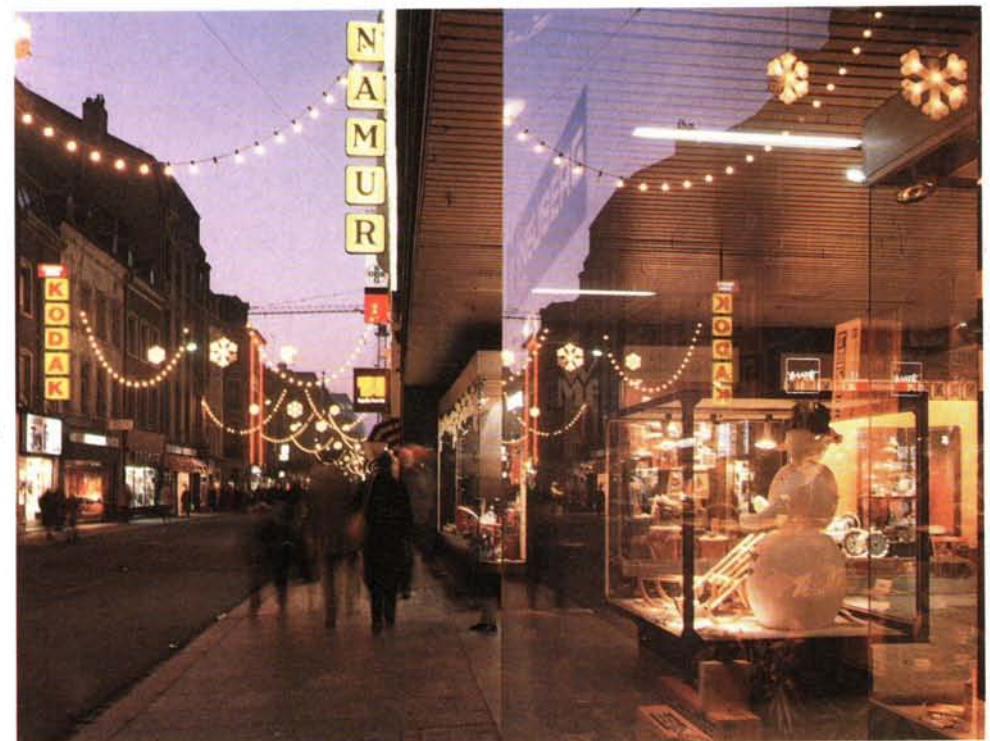
AUF DEM VORMARSCH

Luxemburgs routinierte „Trierer“ und „Metzer“ wissen sie längst zu schätzen: die Fußgängerbereiche inmitten der Einkaufsviertel, in denen man euphorisch von einer Straßenseite zur andern, von einem Kaufhof zum andern hasten kann, in denen der Fußgänger, vor allem aber der Konsument König ist. Dort hat das Auto ganz einfach draußen zu bleiben, und man hält sich daran. Dafür bleibt der Stadtkern attraktiv; ein Bummel durch solche Fußgängerzonen hat viele angenehme Seiten, denn auf diesem Pflaster ist immer was los, vom Straßenmusikanten bis zum Würstchenverkäufer, und wo sonst könnte man im Sommer unter freiem Himmel seinen Kaffee genießen ohne gleichzeitig mit Auspuffgasen beglückt zu werden?

In Luxemburg haben derartige Überlegungen erst seit zwei Jahren Früchte getragen.

Im Mai 1978 machte Diekirch den Anfang mit einer konsequenten Schließung des Stadtkerns für den Autoverkehr. Damit war das Eis gebrochen und Fußgängerzonen waren auch bei uns kein Ding der Unmöglichkeit mehr. Im darauffolgenden Jahr wurden in der Minnettemetropole Brillstraße und Bahnhofsavenue feierlich dem Fußgänger übergeben. Und in der Hauptstadt? Zwar hat es in der Vergangenheit fußgängerfreundliche Ansätze gegeben: von Bretzelsonntag bis Weihnachten 1973 war die Großstraße für Personenverkehr gesperrt. Doch blieb es, teils auf Drängen der Geschäftswelt, teils aus anderen Überlegungen, bei diesem ersten Experiment.

Ein Fußgängerbereich in der Hauptstadt will allerdings auch auf lange Sicht hinaus durchdacht sein, soll er doch mit seinen mannigfaltigen Funktionen das Stadtbild in Zukunft wesentlich prägen. Während es sich in Diekirch und Esch um rein ökonomisch orientierte Fußgängerstraßen mit einem gesteigerten Dienstleistungsangebot und verbesserten Einkaufsmöglichkeiten handelt, welche zwar auch in gewisser Hinsicht zur Belebung des Ortskerns beitragen, darf nicht vergessen werden, daß die Fußgängerzone nicht ausschließlich geschäftliche Zwecke verfolgen soll. Darüberhinaus spielt die aus der Geschichte erwachsene Gestaltung des Stadtkerns eine wesentliche Rolle. Die Altstadt mit ihren Gassen um den Fischmarkt bietet dafür ein gutes



Beispiel. Dort sind schon seit längerer Zeit mehrere Straßen für den Kraftverkehr geschlossen, ohne daß sie zur Fußgängerzone erklärt wurden! Im Grunde genommen besitzt die Hauptstadt mit ihrer „Corniche“ die älteste Fußgängerzone des Landes schlechthin!

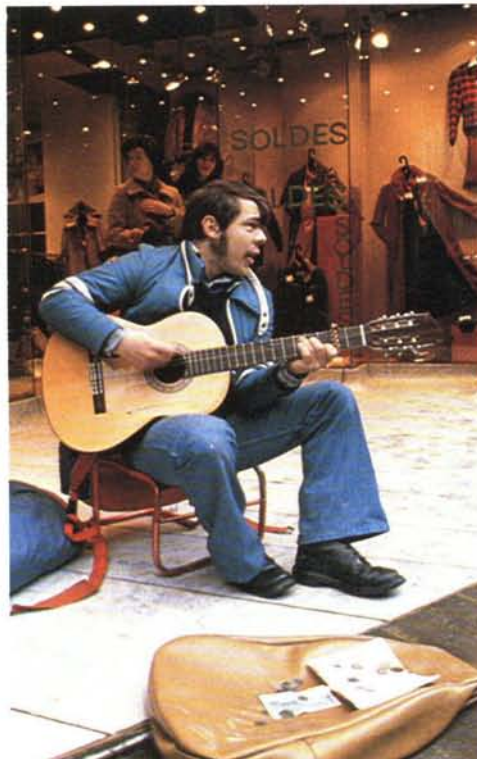
Am 4. August 1979 war es dann soweit. Gleichzeitig mit der Eröffnung des Parking Knuedler wurden Großgasse, Poststraße und Montereyavenue ab „Plessdarem“, sowie die rue Génistre für den Autoverkehr gesperrt. Antwort auf die geschwulstartige Ausdehnung der Einkaufszentren außerhalb der Stadt, letzte Rettungsaktion für eine an Verkehrskollaps und Auspuffgasen erstickende Stadt, oder schlichter Leistungsbeweis von Politikern, dies sei dahingestellt. Wie dem auch sei, die Fußgängerzone war für Presse und Bevölkerung eine willkommene Abwechslung in dieser ereignislosen Sommerzeit. Zwar blieb die Großgasse fürs erste das was sie immer war, nämlich eine graue Straße mit Fahrbahn und Bürgersteig, und auch die Fußgänger konnten sich bis dato noch nicht so recht auf die neuen Gegebenheiten einstellen, schauen die meisten doch immer noch ängstlich nach rechts und nach links, bevor sie die Fahrbahn überqueren, aber es sollte ja auch nur ein kleiner, gutgemeinter Anfang sein. Erstes Ziel war, das Auto welches sich auf derart unverschämte Art und Weise in unserer Stadt breit gemacht hatte, zunächst aus einem bestimmten Teil zu entfernen. Mit der gleichzeitigen Eröffnung eines zweiten

unterirdischen Parkhauses in der Oberstadt sollte der akute Mangel an Parkraum ausgeglichen werden. Daß es trotzdem nicht langt, und dies trotz der zusätzlichen Instandsetzung des gesamten Glacisfeldes, hat sich, ein halbes Jahr danach, schnell herausgestellt. Es muß nach zusätzlichen Parkmöglichkeiten gesucht werden. So sollen durch den auf dem Heilig-Geist-Plateau geplanten Bau des Kammergebäudes weitere 500 Parkplätze geschaffen werden. Andere Parkvorgaben im Bahnhofsviertel und auf dem Theaterplatz sind im Gespräch. Darüberhinaus müßte ernsthaft auf eine verantwortungsbewußtere Haltung der Verkehrsteilnehmer hingewiesen werden: nicht jeder kann seinen Pkw dicht an der Fußgängerzone abstellen. Die öffentlichen Verkehrsmittel müßten im Stadtkern mehr in Anspruch genommen werden. Insgesamt wäre eine etwas abgewogenere Haltung dem Pkw gegenüber am Platze!

Verkehrstechnisch gesehen hat die Absperrung der Großgasse oder besser gesagt des unteren Teils der Großgasse ebenfalls eine ganze Reihe von Problemen heraufbeschworen, galt es doch eine Umverteilung des Verkehrsvolumens vorzunehmen, die notgedrungen zu Lasten einiger Nebenstraßen gehen mußte. So hat sich beispielsweise die Einbahnstrecke Enneschtgaass-rue du Fossé-rue du Curé-rue Chimay als wahrer Teufelskreis erwiesen. An Spitzenstunden bilden hier die Autos

eine einzige geschlossene Schlange; wer in diese Falle hineingerät, muß Geduld haben . . . Hier müßte durch eine noch bessere Beschilderung Abhilfe geschaffen werden, ansonsten die Fußgängerzone ihr Ziel, nämlich eine gewisse Verkehrsberuhigung im Stadtkern, verfehlt. Fraglich wird dann auch, wie jemals die restlichen Etappen des gesamten Fußgängerprojektes zustandekommen, denn daß ein Fahrverbot in einigen Teilen der Großgasse noch lange keine Fußgängerzone schafft, dürfte wohl jedem einleuchten. Ziel der verantwortlichen Instanzen, die sich in einer spezifischen Arbeitsgruppe zwecks Ausbau der Fußgängerzone zusammengefunden haben, ist es vielmehr, den gesamten inneren Stadtkern dem Fußgänger zu erschließen.

Nicht nur die Großstraße und die unmittelbaren Nebenstraßen, sondern auch andere Teile der Oberstadt sind in diesem Globalkonzept einbegriffen. Dazu gehört beispielsweise die fußgängerfreundliche Instandsetzung des gesamten Regierungsviertels. Kongregationsgasse und Maximilianplatz sind die ersten Etappen dieses Projektes. In gleichem Maße wie eine Stadt wächst und sich stufenweise ausdehnt, kann auch eine Fußgängerzone nur langsam, Schritt für Schritt, gelingen. Viel wurde denn auch bereits über das neue Gewand und die definitive Bestimmung des „Knuedler“ gerätselt. Das wilde Parken auf dem unfertigen Belag an den vorweihnachtlichen

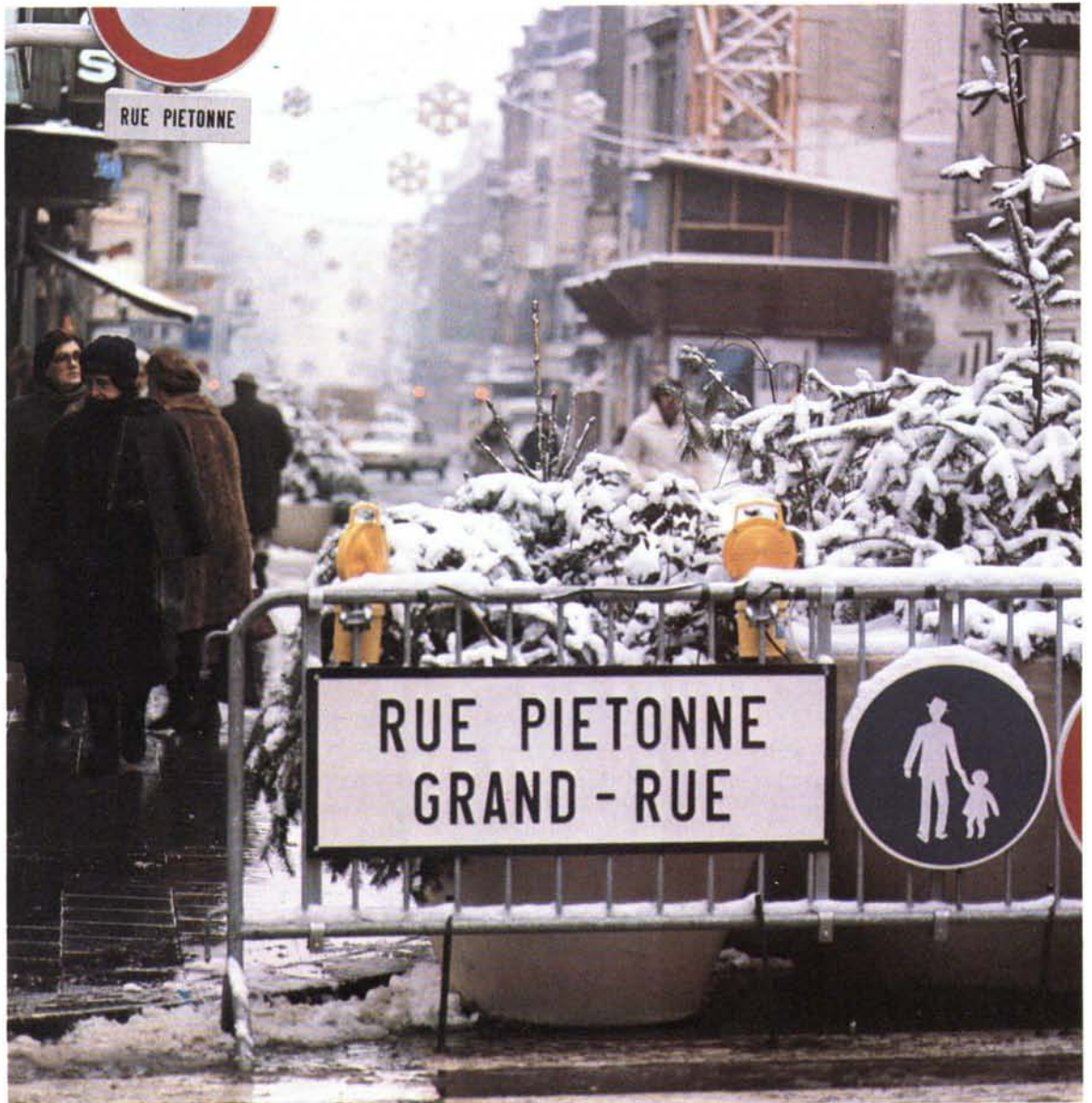
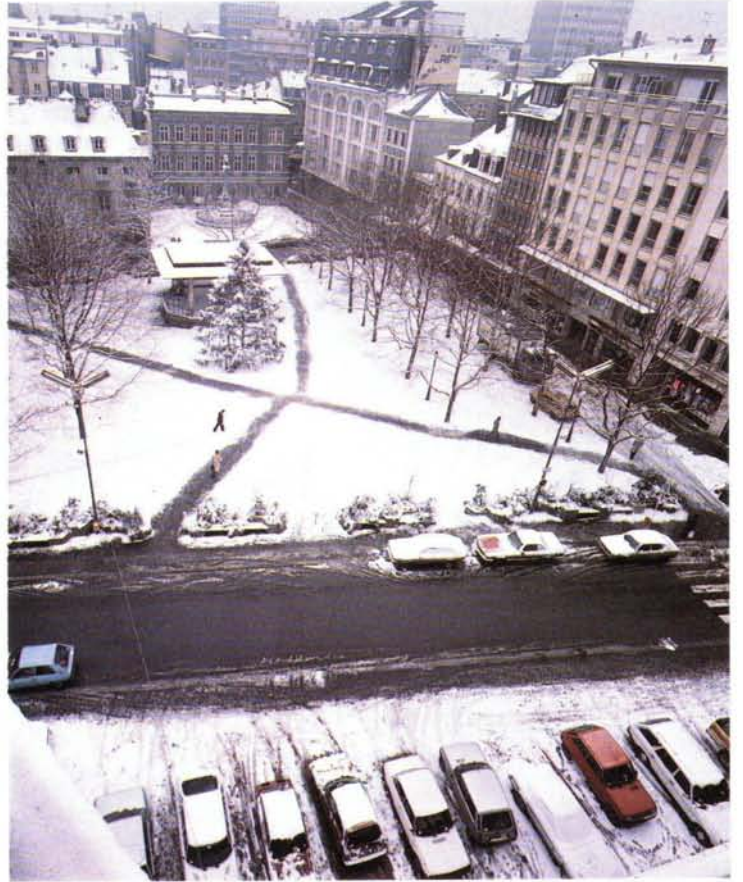




verkaufsoffenen Sonntagen ließ bereits düstere Vorahnungen aufkommen. Sollte der Traum von einer zweiten „Stuff“ der Hauptstadt vorbei sein, die Autofahrer wieder die Oberhand gewonnen haben? Dem soll nicht so sein! Bis Ende Oktober wird der Knuedler mit Pflastersteinen belegt sein; Ruhebänke und Pergolas über den unästhetischen Entlüftungsschächten des unterirdischen Parkinghauses sowie Kettensperren werden den Gesamteindruck positiv ergänzen und die Vierräder endgültig verbannen. Die Tatsache, daß nur noch drei Luxemburger die uralte handwerkliche Kunst der Straßenpflasterung beherrschen und diese zusammen pro Tag nicht mehr als 90 qm schaffen können, erklärt, warum erst im Spätherbst mit der endgültigen Fertigstellung zu rechnen ist. Immerhin aber wird bis dahin auch der neu gegossene „Fiischen“ in frischem Glanz erstrahlen und der Zwist um seinen verschwundenen Interim-Bruder sicherlich beigelegt sein . . . Wo aber im kommenden Mai der Oktavmärkten abgehalten werden soll, steht bislang noch in den Sternen; da die Zwischenlösung vom vergangenen Jahr diesmal aufgrund der Infrastrukturarbeiten auf dem Knuedler schwer denkbar ist, bleibt das Schicksal dieser alten Tradition nach wie vor ungewiß. Nächste Station ist dann die „Pléssdarem“. Dort wo heute noch täglich Dutzende von Autos heillos durcheinander parken und den

Terrassenbesuchern im Sommer den Aufenthalt vermiesen, soll es in naher Zukunft ebenfalls ruhiger werden, da man zusätzlich zu den in diesem Sinne bereits beschilderten, sämtliche, die Place d'Armes umgebenden Straßen für den Kraftverkehr sperren will. Ein neuer Kiosk wird der guten Stube der Hauptstadt schließlich den letzten Schliff geben. Geplant, aber leider nicht realisiert, wurde ein Autoverbot in der Poststraße und auf dem Bäderplatz. Die äußerst enge rue de la Poste hätte sich schon allein deswegen vorzüglich als Fußgängerbereich geeignet, weil man hierdurch von der Place d'Armes quer zum zentralen Aldringenplatz hätte schlendern können. Wer jetzt diesen Weg nehmen will, um seinen Bus zu erreichen, schlängelt sich am besten mit dem Rücken zur Wand auf dem winzigen Bürgersteig bis zum Aldringenplatz, denn mehr Platz wird ihm vom Fahrverkehr kaum zugestanden. Was den Bäderplatz anbelangt, so hätte hier – sogar mit dem Einverständnis der Geschäftswelt – eine angenehme Ruhezone entstehen können, trotz des Durchgangsverkehrs in der Bädergasse. Bedauerlicherweise aber entschloß sich der Schöffenrat dann doch kurzfristig, 16 Parkplätze zuzugestehen. Von dem ursprünglichen Projekt, das die zuständigen Verwaltungen ausgearbeitet hatten, sind sieben Bäume, eine Terrasse und einige Blumenkübel übriggeblieben. Schade! Die Pläne für die Großstraße selbst sollen dagegen umso ansprechender sein. In einer ersten Etappe soll der Teil

vom „Roude Pötz“ bis zur rue Philippe II sowie die rue Génistre (Lantergässelchen) endgültig für die Fußgänger eingerichtet werden. Beide Straßen werden ihrer Bürgersteige entledigt, ein psychologischer Schachzug, um die Fußgänger dazubringen, die ganze Breite der Straße zu benutzen. Anschließend wird ein in ausländischen Fußgängerzonen übliches Zierpflaster gelegt. Der „Roude Pötz“ selbst soll seinem Namen durch die Errichtung eines Brunnens gerecht werden. In einem Künstlerwettbewerb soll das beste Projekt herausgesucht werden. Auf besonderen Wunsch des Großherzogs wird der neue Brunnen ein Motiv des „Hämmelsmarsches“ tragen. Wenn das kein Wunschbrunnen wird . . . Wer allerdings nun glaubt, nie mehr ein Auto in der Großgasse zu Gesicht zu bekommen, der irrt gewaltig. Die totale Fußgängerzone wäre insofern eine Illusion, als die dort ansässigen Geschäfte beliefert werden müssen, und den Notdiensten der Zutritt schließlich auch nicht verwehrt werden darf. Darüber hinaus hat die Gemeindeverwaltung noch zirka 100 Vignetten an Anrainer, Bauunternehmer und sonstige Privatpersonen verteilt. Die viereckigen Autoschildchen gewähren ihren Besitzern, je nach Farbe, diese oder jene Zufahrtsrechte. Bleibt zu hoffen, daß diese Sondergenehmigungen sich nicht vermehren. *Was nützt die schönste Fußgängerzone, wenn nichts auf diesem*



Fußgänger auf dem Vormarsch










neugewonnenen Stück Bepflasterung geboten wird, möchte man fragen. „Animation“ heißt das Schlagwort, auf das alle warten, und man denkt unwillkürlich an die Handwerkskünstler von Paris, die ihre Ware auf der Straße feilbieten, an Straßenmusikanten, Straßenmaler, an Pantomimen, Feuerschlucker und Schlangenbeschwörer, an Tanztruppen, Popcorn-Verkäufer und die Heilsarmee. Dies alles in der Großgasse aufziehen zu wollen, wäre wohl glatter Unsinn, doch ein Bruchteil davon würde eigentlich auch schon reichen. Daß wir, sowohl von der Mentalität als auch vom Gesetz her, noch weit davon entfernt sind, beweist der Fall jenes jungen Mannes, der unlängst in der Großgasse ein paar Takte auf seiner Gitarre spielen wollte, bis dann zwei schwerbewaffnete Ordnungshüter auftauchten, um ihn blitzschnell eines Besseren zu belehren. Kein Wunder auch, daß sich keine Straßenverkäufer blicken lassen, denn laut unserem Marktgesetz müssen Künstler, ähnlich wie die Flohmarktverkäufer, die ihre Waren an den Mann bringen wollen, sich zuvor eine entsprechende Genehmigung im Mittelstandsministerium besorgen. Hier wäre doch wohl etwas mehr Toleranz und Taktgefühl angebracht, damit das, was sich spontan vollziehen soll, nicht an bürokratischen Barrieren verödet. Aber bis zum Sommer vergehen ja noch einige Monate, während denen man sich hierüber den Kopf zerbrechen kann. Neue Initiativen und Impulse sollten indes nicht nur von der Gemeindeverwaltung ausgehen, sondern auch und besonders von den betroffenen Anrainern, die sich ja immerhin nicht, wie dies im Ausland gang und gäbe ist, zu 50% an den Realisierungskosten der Fußgängerzone beteiligen müssen. So kann man nur hoffen, daß bis zur Touristensaison neue Impulse festzustellen sind, z. B. daß Terrassen eingerichtet werden. Praktisch wäre auch eine Art Schließfächer, in denen die Kunden ihre Pakete abstellen könnten; diese letzte Maßnahme könnte einige dazu verleiten, ihr Auto zu Hause zu lassen. Eines sollte man indes nicht versuchen: aus unserer immer noch kleinen Hauptstadt eine City mit Großstadtatmosphäre basteln zu wollen.



Die Fußgängerzone in der Altstadt: wie sie heute ist und was sie morgen werden soll. Lediglich die Großgasse, die rue Génistre, die an die Place d'Armes grenzenden Teile der rue de la Poste und der Monterey-Avenue sowie verschiedene kleinere Gassen der Altstadt sind heute für den Autoverkehr gesperrt. Doch das soll einmal anders werden, dann nämlich wenn progressiv der gesamte innere Stadtkern bis zum Heiliggeistplateau und zur Schloßbrücke – laut Plan ersichtlich – dem Fußgänger erschlossen werden. Dem privaten Autofahrer bleiben dann lediglich die hier orangefarben und gelb eingezeichneten Anfahrstraßen. In welchen Zeitabständen die einzelnen Phasen indessen realisiert werden, steht auf einem andern Blatt, hängt aber auch zu einem großen Teil von der Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten ab. So sind beispielsweise auf diesem Plan 3, teils geplante, teils aufs Eis gelegte unterirdische Parkhäuser eingezeichnet (Heiliggeistplateau, Theaterplatz, Park-Monterey). Daneben steht die Realisierung des sich mittlerweile auf der Prioritätenliste befindenden Tunnels bis zum Eicherberg noch im Raume, eine conditio sine qua non zur Bewältigung der mit der Schaffung eines solchen Fußgängerbereiches verbundenen Probleme.

VILLE DE LUXEMBOURG centre ville-haute

LÉGENDE:

-  zone piétonne projetée
-  rue/place piétonne projetée
-  rue/place interdite à la circulation automobile au 1.1.80
-  ceinture de desserte
-  rues et routes ouvertes à la circulation automobile
-  quartier à stationnement réglementé
-  parking souterrain
-  parking en surface
-  parc de la ville

