



WENIGER AUTO
MEHR MOBILITÄT

„Hier bitte, Herr Weber, Ihr 'Plan der kurzen Wege' mit dem Fußwegenetz, und die Fahrpläne. Die sind gültig bis Juli 2016. Möchten Sie auch eine Radwegkarte?“ „Nein danke, das Radfahren geht nicht mehr so gut. Aber zu Fuß bin ich noch fit.“

Dass er viel zu Fuß unterwegs ist, sagt Charel Weber mit Stolz in der Stimme – immerhin ist er 71. Er befindet sich in der Mobilitätszentrale am Bahnhof, um sich zu informieren.

Stadtverkehr im Jahr 2015

Wir schreiben das Jahr 2015, und Busfahren in der Stadt Luxemburg ist bequemer und praktischer als je zuvor. Bereits 1990 hatte die Modernisierung des Busdienstes begonnen. Zwar mussten sich damals die Einwohner an die von Professor Brändli ausgearbeitete Umorganisation der Linien gewöhnen. Dafür profitierten sie aber vom neuen Taktsystem: Statt komplizierte Fahrpläne zu entziffern, brauchten sie sich nur noch den Takt zu merken. 20-Minuten-Takt am Halt „Fischerhaff“ bedeutete zum Beispiel: 8h06, 8h26, 8h46, 9h06, usw. Außerdem wurden die Wartezeiten kürzer, denn das Liniennetz war besser strukturiert und nutzte spezielle Busspuren. Der Erfolg gab den Planern recht: Zwischen 1989 und 1992 stieg die jährliche Zahl von Fahrgästen um 50 Prozent auf 15 845 900. Mittlerweile hat sich diese Zahl mehr als verdoppelt: 2014 wurden 33 424 000 Personen befördert (Tram nicht eingerechnet). ►

Schnelligkeit und Komfort

Dass man für den Zug, den Überlandbus und den städtischen Bus jeweils eigene Fahrkarten einlösen musste, das kann sich kaum noch jemand vorstellen. Der 1991 eingeführte Tarifverbund mit den gelben und roten Fahrkarten ist längst zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Andere Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrgastkomforts brauchten länger. In Sachen Lärmbelastung gelang der Durchbruch erst durch die massive Einführung von Hybridbussen. Deren Elektroantrieb ist so leise, dass die Fahrgäste sich mehr vom Verkehrslärm der sie umgebenden Autos als vom Fahrgeräusch belästigt fühlen.

Doch Komfort ist nicht nur eine Frage von technischen Verbesserungen. Diese Ansicht setzte sich Mitte des vergangenen Jahrzehnts beim hauptstädtischen Busdienst durch. Ab 2007 wurde ein breites Fortbildungsprogramm für das Personal, insbesondere die über 400 Fahrer, in Angriff genommen. Dazu gehörten Kurse zur Kundenbetreuung, Konflikttraining und Fahrübungen. Trotz der hohen Kosten hat sich die Maßnahme gelohnt. Die Umfragen zeigen eine größere Kundenzufriedenheit, insbesondere der sanftere Fahrstil wird von den älteren Fahrgästen gelobt.

Auch an den Haltestellen hat sich manches geändert. Wenn heute Charel Weber in den Bus einsteigt, tut er das fast ohne Kraftanstrengung. Die Niederflerbusse beherrschen das „kneeling“, das „Niederknien“ des Fahrzeugs bis fast auf die Höhe des Bordsteins. Die Bushäuschen bieten einen effektiven Regenschutz, nur die Schrift auf den Fahrplänen ist klein geblieben – schwer zu entziffern für einen älteren Herrn. Doch den Fahrplan braucht Charel nicht mehr oft zu studieren: An vielen Haltestellen sind Bildschirme angebracht, die angeben, in wie viel Minuten und wohin die nächsten Busse fahren. Diese Fahrgastinformation ist ein interessantes Nebenprodukt des 2009

Je mehr Menschen ihr Rad als Verkehrsmittel statt als Sportgerät benutzen, umso größer wird die Akzeptanz bei den Autofahrern und bei den Politikern.

eingeführten Verkehrsleitsystems. In der Zentrale unter dem Aldringenplatz werden sämtliche Fahrbewegungen der Busse verfolgt und die Ampelschaltungen so angepasst, dass die Fahrzeuge möglichst viel von „grünen Wellen“ profitieren.

Grüne Welle für das Bike

Von einer grünen Welle profitiert auch Tessy Garcia, wenn sie mit ihrem „Bike“ auf Kirchberg unterwegs ist. Bei der Neugestaltung des europäischen Stadtviertels wurde das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel eingeplant. An den Stellen, wo sich Kreuzungen mit dem Autoverkehr nicht vermeiden ließen, hat man die grüne Welle vorgesehen.



2010 wurde die „Passerelle“ eingeweiht, eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer, die vom Nordrand des Cents hinüber nach Weimershof führt. Am Anfang war es ein berauschendes Gefühl für Tessy Garcia, auf der schmalen Brücke 50 Meter über dem Neudorf tal dahinzugleiten. Mittlerweile ist die Überfahrt Teil ihres Alltags geworden. Den Blick über die Stadt gönnt sie sich aber noch jeden Morgen und jeden Nachmittag – und denkt dabei an ihre vielen Mitbürger, die zur gleichen Zeit im Stau stehen.

Das Viertel Kirchberg war geeignet, eine Vorreiterrolle in Sachen Fahrradverkehr zu spielen. Anders als die gewachsenen Viertel war es ursprünglich als Autostadt geplant worden, mit langen Anfahrten und weit gestreckten Gebäudekomplexen. Für Fußgänger ein Alptraum, für Radfahrer unproblematisch, sobald die richtigen Infrastrukturen angelegt worden waren. Dazu zählen neben Radwegen und Parkplätzen auch Duschräume in den Betrieben.

Wenn Tessy an dem ersten Übergang den Druckknopf betätigt und danach mit der mittleren Geschwindigkeit von 15 Stundenkilometern weiterradelt, hat sie an den folgenden drei Kreuzungen grünes Licht.

Tessy ist Informatikerin, arbeitet auf Kirchberg und wohnt mit ihrer Familie auf Cents. Vor zehn Jahren hätte die Fahrt zum Arbeitsplatz in jedem Fall einen Umweg bedeutet – die beiden Stadtviertel sind durch das tief eingeschnittene Neudorf-Tal getrennt. Statt sich mit dem Auto durch Schleichwege zu zwingen oder mit dem Bus die Strecke Cents-Aldringen-Kirchberg abzufahren, nimmt sie das Fahrrad. Denn



Sanfte Mobilität

Die massive Förderung des Radverkehrs ab 2006 durch die Stadt Luxemburg war anfangs belächelt worden. Am „Passerelle“-Projekt hatte es heftige Kritik gegeben – „ein teurer Luxus für ein paar Velo-Freaks“, hatte es geheißen. Dabei hatte die Brücke nur ein Bruchteil dessen gekostet, was die diversen Autotunnels und -brücken verschlingen. Und das „Luxus-Bauwerk“ hat sich mittlerweile als normale Verkehrsinfrastruktur entpuppt, die täglich von über 1 000 Personen benutzt wird.

Der vorhergesagte Lawineneffekt ist eingetreten. Wenn Tessy Garcia heute auf zwei Rädern im Stadtverkehr unterwegs ist, kommt sie sich nicht mehr wie eine Exotin vor. Je mehr Menschen ihr Rad als Verkehrsmittel statt als Sportgerät benutzen, umso größer wurde die Akzeptanz bei den Autofahrern ... und bei den Politikern. 2001 gab es in der Stadt 68 Kilometer Fahrradspuren und -wege. Das Netz war unzusammenhängend, und fast zwei Drittel der Wege – der „réseau périphérique“ – waren eher freizeitorientiert. Heute hat sich das Verhältnis umgekehrt: Den 85 Kilometern ausgewiesene Fahrradspuren und -wege im innerstädtischen Bereich stehen 53 Kilometer eines die Stadt umschließenden Fahrradweg-Ringes gegenüber. Dank der neuen Aufzüge in Bonneweg, Limpertsberg und Pfaffenthal lässt sich dieser Ring aber auch für den „normalen“ Radverkehr nutzen.

Die Förderung alternativer Verkehrsmittel war überfällig gewesen. In den ersten Jahren des neuen Jahrtausends waren die Luxemburger Europameister gewesen, was den Gebrauch des Privatwagens auf Strecken unter zwei Kilometern angeht. Verkehrsexperten hatten vorgerechnet, dass im Stadtverkehr bei Strecken bis zu vier Kilometern das

Fahrrad schneller ist als das Auto, von den ökologischen und gesundheitlichen Aspekten ganz zu schweigen. Damit die Menschen aber umstiegen, müsse ihnen eine sinnvolle Alternative angeboten werden.

Seither wurden Rad- und Fußverkehr von der Stadt Luxemburg konsequent gefördert. Beim Bau neuer Straßen plante man breite Bürgersteige ein, und im Winter kümmerte sich der Streudienst genauso darum, die Fußwege offen zu halten, wie um die Fahrbahnen. Als Fußgänger war man nicht länger ein Fremdkörper in einer autogerechten Stadt. Tessy Garcia erinnert sich noch daran, wie sie als junges Mädchen versucht hatte, von ihrer Tante in Gasperich zu Fuß zur großen Buchhandlung in der Industriezone zu gelangen. Nachdem an mehreren Stellen der direkte Weg von einem Drahtzaun versperrt wurde, marschierte sie schließlich die Escher Straße entlang, und wäre an der Stelle, wo der Bürgersteig aufhörte, fast überfahren worden.

Heute ist die Gaspericher „Shopping Meile“ gut in das Fuß- und Radwegenetz eingebunden. Der städtische Verkehrsdienst hat für jedes Stadtviertel einen „Plan piétonnier“ erstellt, in dem die Bedürfnisse der Bevölkerung mit den vorhandenen Wegen

und Zebrastreifen verglichen werden. Daraufhin werden zusätzliche Verbindungen geschaffen und die bestehenden gegebenenfalls sicherer gemacht. Das Ergebnis ist ein „Plan der kurzen Wege“, der an alle Haushalte verteilt wird.

Tempo 30

Eine weitere Maßnahme, die sowohl Fußgängern als auch Radfahrern zugute kommt, sind die Tempo-30-Zonen. Den Anfang machten 2004 unter anderem die Viertel Dommeldingen, Gasperich und Limpertsberg, seit 2007 umfasst die Regelung das gesamte Stadtgebiet. Zwar ist weiterhin eine Geschwindigkeit von 50 Stundenkilometern auf den Hauptachsen erlaubt. Sobald der Autofahrer aber in eine Nebenstraße einbiegt, weiß er, dass er langsam fahren muss, dass an jeder Stelle Fußgänger die Straße überqueren können, dass er besondere Rücksicht auf Radfahrer nehmen soll. Noch weiter ging man in den „Zones de rencontre“, von denen die erste 2005 im Bereich Rue Notre-Dame und Rue du Fossé eingeführt wurde. Hier „begegnen“ sich die einzelnen Fortbewegungsarten: Fußgänger



LVI

Bis 2010 dürfte die Trambahn wieder einen Platz in Luxemburgs Straßenbild gefunden haben. Die erste Linie wird vom Bahnhof über Findel und Kirchberg bis Dommeldingen führen. Ob später eine Tram durch die Oberstadt und die Nei Avenue fährt, wird weiterhin heftig diskutiert. Hauptvorteil des neuen Verkehrsmittels ist, dass auf engstem Raum viele Passagiere transportiert werden können. In Luxemburg werden Bahnhybrid-Züge zirkulieren, die sowohl auf den Tramschienen wie auf den Zuggleisen fahren können. Geplant ist ein Anschluss des Tramnetzes an die Nordstrecke in Dommeldingen und an die Bahnstrecke nach Bettemburg am Hauptbahnhof.



imedia

können den gesamten Straßenraum benutzen, Autos müssen ihre Fahrweise anpassen und höchstens Tempo 20 fahren.

Es waren solche Veränderungen, die Familie Garcia dazu gebracht haben, den Zweitwagen abzuschaffen, als sie vor drei Jahren in die Stadt umzogen. Darauf angesprochen, wie sie nur so viel Geld für ein Drahtgestell ausgeben könne – gemeint ist ihr maßgefertigtes „Bike“ aus Suffolk in England – erwidert Tessy: „Das hat weit weniger gekostet als unser alter Clio, von Benzin und Unterhalt ganz zu schweigen.“ Hauptgrund, auf den Wagen zu verzichten, war allerdings bei Tessy wie bei vielen Autobesitzern das Parkplatzproblem gewesen.

Bereits 1991 hatte die Stadt Luxemburg mit der gezielten Verknappung von Parkraum begonnen. Auf Limpertsberg war das Anwohnerparken eingeführt worden. Parallel dazu wurde das Angebot des Öffentlichen Transportes, vor allem das Park & Ride verbessert und ausgeweitet. Weil Nicht-Anwohner nur noch höchstens zwei Stunden am Stück umsonst parken durften, stiegen viele Berufspendler auf Bus und Zug um. Das System wurde auf andere Stadtviertel erweitert bis nur noch in den Randvierteln uneingeschränktes Parken möglich war. Das 2003 eingeführte Parkzonensystem schaffte das Gratisparken ganz ab – eine Stunde Parkzeit kostete je nach Zone zwischen 0,40 und 1,20

Euro. Auch die maximale Parkdauer wurde stark eingeschränkt. Die Anwohner erhalten allerdings „Vignetten“, mit denen sie jeweils ein Jahr lang frei parken dürfen.

Durch diese seinerzeit sehr umstrittene Maßnahme ging die Anzahl der Pendlerautos weiter zurück. Dadurch wurden Parkplätze frei für die Anwohner und den Freizeitverkehr. Parallel dazu wurde das Angebot bei den Bussen erweitert: Ausdehnung des Taktverkehrs auf die Zeit von 6 bis 7 Uhr morgens und von 19 bis 20 Uhr abends, verbesserte Anbindung der Industriezonen. Das Ergebnis ließ sich sehen. Statt dass, wie bisher, der Pendlerverkehr in der Stadt Luxemburg jedes Jahr anstieg, ging er zwischen 2002 und 2004 um zehn Prozent zurück. Über die folgenden zehn Jahren hat sich der Verkehr in der Stadt stabilisiert – der in den 90ern prophezeite Infarkt blieb aus. Möglich war das nur, weil die Verkehrspolitik nicht mehr nur einseitig auf das Auto ausgerichtet war, sondern den öffentlichen Verkehr konsequent förderte.

Tessy Garcia erinnert sich noch, wie sie damals als Schülerin häufig mit dem Bus im Stau stand. Heute fährt ihre Tochter Jeannie mit der Tram auf das *Geesseknäppchen*. Für die anderen Gymnasien wurden Busspuren

Seit 1990 auf der Überholspur: Der städtische Busdienst hat sein Angebot stetig verbessert und erweitert.

und Vorfahrtsampeln angelegt, und heute brausen die busfahrenden Schüler an ihren auto-„mobilen“ Kameraden vorbei. Anders als seinerzeit Tessy, träumt die 16-jährige Jeannie Garcia nicht von einem eigenen Auto als Sprungbrett in die große Freiheit. Der öffentliche Transport deckt den größten Teil ihrer Mobilitätsbedürfnisse ab: Für den Abendkurs auf *Geesseknäppchen* die Tram, für die Disco der Late-Night-Bus und für Partys oder Konzerte, die auswärts stattfinden, die Sonderbusse. Den Führerschein soll sie trotzdem machen, findet ihre Mutter. „Wenn du mal für eine besondere Gelegenheit ein Auto brauchst, leihen wir dir unseres“, sagt Tessy augenzwinkernd zu ihrer Tochter.



imedia

LVI

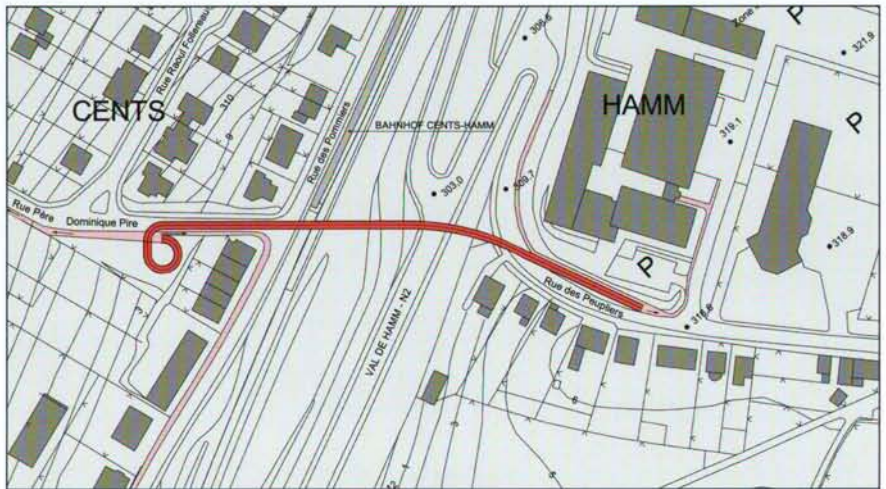


Grüne Welle für das Bike in der kanadischen Stadt Maisonneuve: Umgestaltung einer traditionellen Verkehrsader in eine begrünte Straße, in der die Radfahrer volle Gleichberechtigung mit den motorisierten Verkehrsteilnehmern genießen.

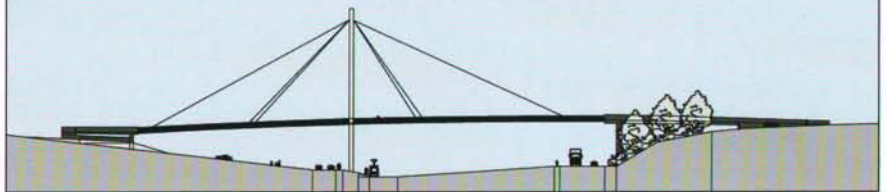
Prioritäten für den öffentlichen Verkehr

Die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des öffentlichen Verkehrs begann im Juli 1981, als in der Beggener Straße die erste Busspur eingerichtet wurde. 1984 entstand das erste Auffang-Parking an der Arloner Straße. Bis 1990 wurde das Angebot an solchen Parkings vervollständigt. Für die Park-and-Ride-Busse wurden in der Regel zusätzliche Busspuren angelegt. Das Passagieraufkommen entwickelte sich dementsprechend: Nach einem historischen Tiefpunkt bei 11 Millionen Passagieren im Jahr 1987 stieg die Zahl rasant auf 21 Millionen 1996. Seit Inbetriebnahme der Tram 2009 hat sich der Zuwachs bei den Bussen verlangsamt.

Vor 60 Jahren war die Entwicklung umgekehrt verlaufen: 1950 bewältigte die alte Trambahn noch neun Zehntel des öffentlichen Verkehrs, bis 1962 hatte der Busverkehr fast neun Zehntel übernommen. So eine totale Umschichtung wird es aber nicht geben. Anders als damals, als die Trambahn gezielt abgebaut wurde, wird der Busverkehr ein wichtiges Standbein des öffentlichen Transportes bleiben. Den Vorteil, dass der Bus von einem Schienennetz unabhängig ist, kann er in einem Siedlungsraum wie Luxemburg voll ausspielen. Noch immer sind viele Wohngebiete über weite Flächen ver-



Der Bau einer Fußgänger-/ Radfahrerbrücke würde eine direkte und gefahrlose Verbindung zwischen den Vierteln Cents und Hamm schaffen. Zudem würde auch das Bahnangebot, das in Zukunft erweitert werden soll, für die Bewohner von Hamm attraktiver. Zieht man ebenfalls den Bau weiterer Brücken, so etwa Cents-Weimershof und Weimershof-Kirchberg in Betracht, würde eine schnelle und direkte Verbindung zwischen den im Osten liegenden Stadtteilen entstehen. Die direkte Anbindung dieser Wohngebiete an den Kirchberg mit seinem Angebot an Arbeitsplätzen, Schulen, Einkaufs- und Sportmöglichkeiten würde diese Wohnviertel noch anziehender machen.



Ville de Luxembourg

streut, obwohl manches getan wird, um eine dichtere Besiedlung zu fördern. Erklärtes politisches Ziel des Schöffenrats und der Regierung ist seit den 90er Jahren, das Missverhältnis von Wohnen und Arbeiten in der Stadt Luxemburg zu beheben.

Dazu, das Wohnen in der Stadt wieder attraktiv zu machen, trägt die neue Verkehrspolitik natürlich bei. Viele Menschen genießen es, ihre Einkäufe zu Fuß zu erledigen, sei es in ihrem Wohnviertel, sei es in einem der Stadtzentren Oberstadt, Kirchberg oder Gare. In der Oberstadt gibt es seit Jahrzehnten autofreie Zonen, die Gemütlichkeit ausstrahlen und zum Bummeln verlocken. Das Bahnhofsviertel hingegen hat erst mit der Umgestaltung des Schienen- und Busbahnhofs ein fußgängerfreundliches Gesicht bekommen.

„Die haben alles umgebaut“, stellt Charel Weber fest. Er steht mit seiner Enkelin am Südrand des Bahnhofsplatzes, wo man das gesamte Areal überblickt. „Aber es ist schön geworden“, sagt Jeannie. „Schau mal, da wo der kleine Park ist, da war früher ein Parkplatz.“ Anders als beim früheren Busbahnhof Aldringen, wurden beim Projekt „Op der Gare“ nicht die Fußgänger unter den Boden verbannt, sondern die Autos und Busse. Zwischen dem Pariser Platz, Bonneweg und der „Porte de Hollerich“ entstand ein neues Zentrum, ähnlich attraktiv wie der Bereich Knuedler-Pléss-Groussgaass in der Oberstadt. Wer hier beim Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf das andere warten muss, kann sich auf einer Terrasse oder in einer Kneipe die Zeit verkürzen. Oder schnell noch ein paar Einkäufe erledigen, denn als Ge-

schäftsviertel erlebt die „Gare“ einen regelrechten Boom.

Als Verkehrsknotenpunkt hat der Bahnhof auch Radfahrern etwas zu bieten: Ein überdachter und überwachter Abstellplatz, ein Reparaturatelier und problemloses Ein- und Ausladen der Fahrräder in Zügen, Tram und Bussen. Auch ein praktisches „Call a bike“-System wird angeboten. Dabei schaltet man per SMS eines der Leihfahrräder frei und gibt es an einer der sieben über die Stadt verteilten Stationen wieder ab – bezahlt wird über die Handy-Rechnung. „Jetzt fahr' ich gerne Rad“, sagt Jeannie, „aber früher, zwischen den Autos und ihren Abgasen, das war gefährlich und ungesund.“ Charel schlägt vor, sich an der Ecke der neuen und alten Avenue auf die Terrasse zu setzen. „Hier ist früher die alte Tram durchgefahren“, erzählt er. Danach war es eine der ungemütlichsten Ecken der Stadt, zu viel Verkehrslärm und Abgase. Bis der Autoverkehr in seine Schranken verwiesen wurde. „Jetzt kann man hier so richtig durchatmen“, sagt Charel und lehnt sich zurück.

Raymond Klein

imedia

