

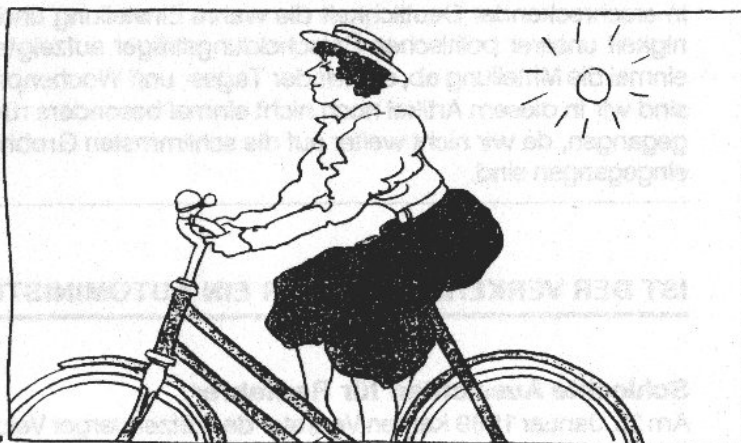


LVI

Lëtzebuurger Velos-Initiativ

Abrell '89

INFO 8



Léif Velosfrënn(dinnen),

den Info vun der Lëtzebuurger Velosinitiativ hat e laange Wanterschloof gehaalen, mä elo ass en erëm do.

Am Hierscht an am Wanter waren eis Matarbechter e bëßchen iwerlaascht, sou datt an där Zäit net vill geschitt ass. Wéi der awer vläicht aus der Press gewuer si gitt, haat den Här Schlechter eis am Januar eng Entrevue accordéiert, déi mer scho viru längerem ungefrot haaten. Mir kommen an dësem Info nach eng Kéier dorop zrëck.

Als groußt Radsport-Ereechnis steet dëst Joer den Départ vum Tour de France an d'Land. Déi ganz Entreprise huet awer recht wéineg mat Velofueren ze dinn. An der Haaptsaach geet et ëm Publizitéit an ëm vill Suen. Fir datt eis Stad an eist Ländchen dräi Deeg laang an der internationaler Sportpress opdauchen, musse jet Milliounen berappt gin, an no zwee Deeg ass erëm alles vergieß.

Mir hun awer nët vergieß, datt mer d'lescht Joer e puer Velostilr organiséiert haaten, a mer wëllen dat dëst Joer weiderféieren. En élschte Rendez-vous ass e Samschdeg, den 22. Abrell um 14.30 Auer op der Place d'Armes. Vun do aus maache mer en Tour vun ongeféier 3 Stonnen an der Emgéigend vun der Stad.

Bis dohin alles Gudds

Pol

Unterredung mit dem Verkehrsminister Marcel Schlechter

Weil die Unterredung zwischen der LVI und dem Verkehrsminister so weit von den üblichen Politiker-Versprechen und der gewohnten Hinhaltetaktik entfernt war, und in erschreckender Deutlichkeit die wahre Einstellung und gleichzeitig die Engstirnigkeit unserer politischen Entscheidungsträger aufzeigte, drucken wir hier noch einmal die Mitteilung ab, die wir der Tages- und Wochenpresse zuschickten. Dabei sind wir in diesem Artikel noch nicht einmal besonders rüde mit dem Minister umgegangen, da wir nicht weiter auf die schlimmsten Grobheiten und Beleidigungen eingegangen sind.

IST DER VERKEHRSMINISTER EIN AUTOMINISTER?

Schlechte Aussichten für Radfahrer

Am 25. Januar 1989 kamen Vertreter der Lëtzeburger Velos-Initiativ mit Transportminister Marcel Schlechter zusammen, um Probleme des Fahrradverkehrs zu erörtern. Bei dieser Gelegenheit machte der Minister ganz deutlich, daß er nichts für die Sicherheit der Radfahrer in der Stadt zu tun gedenkt, weil es seinen Überzeugungen widerspricht. Das Fahrrad als Verkehrsmittel hat nach seinen Worten keinen Platz mehr im 20. Jahrhundert, deshalb habe er sich in seiner Politik ganz eindeutig für das Auto entschieden. Außerdem gab Herr Schlechter an, daß der Unterhalt der bestehenden Freizeitspisten den Haushalt seines Ministeriums schon erheblich belastet.

Desweiteren gab uns der Minister den Rat, ganz auf das Radfahren in der Stadt zu verzichten oder es doch wenigstens auf den Sonntagvormittag zu beschränken. Seiner Meinung nach sind die Wege in der Stadt so kurz, daß man sie gut zu Fuß zurücklegen kann, wenn man das Auto nicht benutzt.

Ein Fahrrad mehr ist ein Auto weniger

Wer verfolgt, wie in vielen ausländischen Städten das Fahrrad als Verkehrsmittel gefördert wird, wundert sich immer wieder über die fehlende Phantasie der luxemburgischen Politiker. Dieselben Leute, die krampfhaft, aber ohne Erfolg nach Wegen suchen, um das Verkehrschaos in der Stadt zu meistern, kommen nicht auf die naheliegende Idee, sich für das umweltfreundliche Rad einzusetzen. Dabei würde eine Zunahme des Fahrradverkehrs zur Minderung der Abgase und zur Behebung der Parkmisere beitragen. Allerdings müßte man sich etwas einfallen lassen, um das Radfahren attraktiver zu gestalten. Übrigens kostet nicht jeder Einfall Millionen. Wir

sind es leid, immer die gleichen Hinweise auf das Wetter, die Hügel, den fehlenden Raum und die Gefahren zu hören, wo doch ganz offensichtlich diese Probleme jenseits unserer engen Grenzen kein unüberwindliches Hindernis darstellen.

Provinziellen Politikern wie Herrn Schlechter aber ist Radfahren als ökologische Alternative zum Autoverkehr derart suspekt, daß sie es geradezu als Ziel ansehen, die Radfahrer von den Straßen der Stadt zu verdrängen. Herr Schlechter glaubt, solange er nicht aktiv werde in Sachen Fahrradverkehr, könne ihm nichts vorgeworfen werden. Als Verkehrsminister aber trägt er Verantwortung für alle Verkehrsteilnehmer. Weil während seiner Amtszeit das Befahren der Passerelle für Radfahrer sehr gefährlich wurde, fordern wir Herrn Schlechter auf, hier sofort Abhilfe zu schaffen. Wir sind gerne bereit, Vorschläge zu unterbreiten, wie die Sicherheit ohne große Kosten und ohne Beeinträchtigung der Autofahrer verbessert werden kann.

Jeder kann sich selbst ein Urteil darüber bilden, was von einem Verkehrsminister zu halten ist, der solche Aussagen macht. Und was soll man von einer Partei halten, die sich im Wahlkampf das ökologische Mäntelchen umwirft und in der Regierung einen Minister stellt, der diesem Anspruch voll entgegen wirkt. Bei den nächsten Wahlen hat jeder die Gelegenheit seine Meinung diesbezüglich auszudrücken.



Stichwort Ampeln:

Neben den üblichen, die mehr oder weniger regelmäßig zwischen rot und grün abwechseln, gibt es im Stadtgebiet eine ganze Reihe von Bedarfsampeln, die rot bleiben, solange kein Verkehrsteilnehmer wartet. Je nach ihrer Reaktion auf Radfahrer kann man diese einteilen in gute, mittlere und schlechte.

Beginnen wir mit den schlechten. Eine solche steht an der Einmündung der Rue de l'Abattoir in den Hollericher Kreisel. Radfahrer sind ihr völlig egal, sie bleibt rot, reagiert nur auf viel Blech. Deshalb sollte auch sie uns völlig egal bleiben. Wartet kein Vierrad vor ihr, bleibt nichts, als sie zu ignorieren und sich nach dem Verkehr auf der Hauptstraße zu richten.

Einen zweiten, "normalen" Typ von Bedarfsampeln finden wir an der Kreuzung der "Apfelsinen- und Dahlienstraße" mit der "Av. du 10.09." (Belair). Nach einer gewissen Zeit merkt sie, daß in der Querstraße jemand wartet, egal ob Zwei- oder Vierrad, und gibt den Weg frei.

Zum dritten, sehr lobenswerten Typ von Ampeln zählt eine neue erst im vorletzten Jahr aufgestellte an der Einmündung der Rue Henri VII in die Av. de la Falencerie (Limpertsberg). Nähert man sich langsam mit dem Fahrrad, springt sie häufig so schnell auf "Grün", daß man nicht einmal abzustiegen braucht!

Kennt Ihr weitere "gute" oder "schlechte" Ampeln? Bitte meldet uns insbesondere die schlechten, damit wir bei der Stadt gezielt protestieren können!

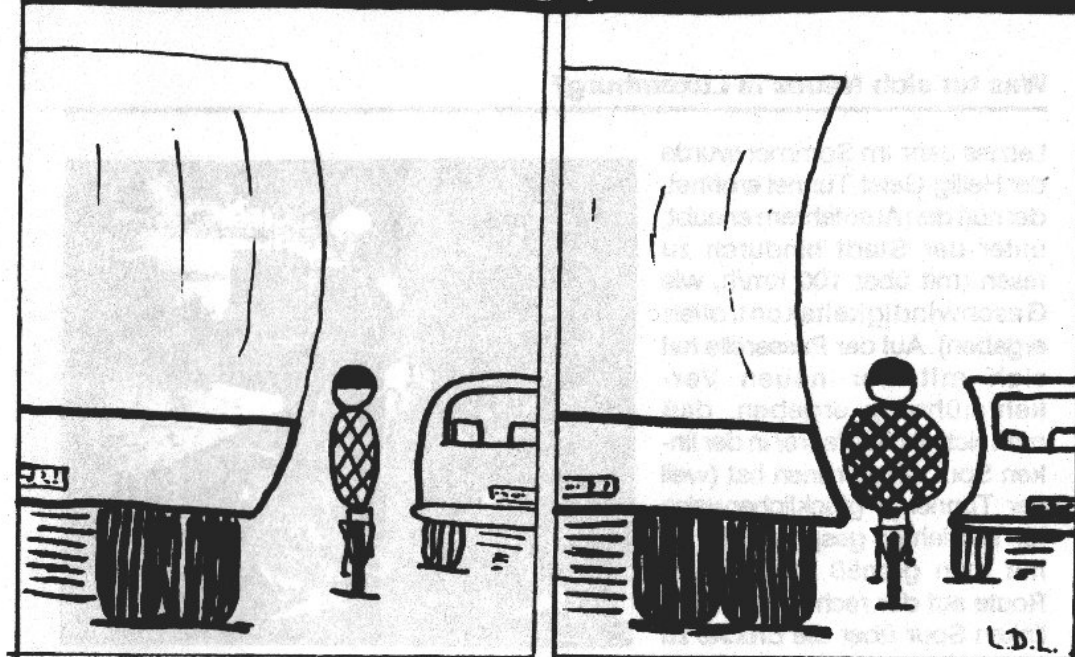
Nachtrag Tunnel:

Der Schuman-Tunnel scheint eine endgültige Form gefunden zu haben, er ist jetzt einfacher zu befahren. Wenn man (Richtung Kirchberg) oben ankommt, ist man sofort in der rechten Spur. Man muß sich allerdings beim Beginn der ebenen Strecke (kurzer Linksschlenker) genügend zur Mitte halten, damit einen aus dem Tunnel kommende Fahrzeuge nicht schneiden.

Stefan



Eis Velofuerer



EIN WÖRTERBUCH FÜR RADFAHRER

Fahrrad

Trotz der Erfindung von Ottomotor und Düsenantrieb noch immer nicht verschwundenes archaisches Verkehrsmittel.

Auto

Vierrädrige Landplage, die stinkt, Lärm erzeugt, zuviel Platz beansprucht und eine permanente Bedrohung der an den Straßenrand gedrängten Radfahrer darstellt. Sitzt man dagegen selbst am Steuer, sind merkwürdigerweise ganz andere Radler unterwegs: undiszipliniert, sich an keine Verkehrsregeln haltend, im Zickzack zwischen den Autos herumkurvend. Kurz: eine wahre Landplage.

Was tut sich Neues in Luxemburg?

Letztes Jahr im Sommer wurde der Heilig-Geist-Tunnel eröffnet, der nun den Autofahrern erlaubt, unter der Stadt hindurch zu rasen (mit über 100 km/h, wie Geschwindigkeitskontrollen ergaben). Auf der Passerelle hat sich mit der neuen Verkehrsführung ergeben, daß man sich als Radfahrer in der linken Spur einzuordnen hat (weil der Tunnel ja glücklicherweise für Radfahrer gesperrt ist). So hat man gemäß Code de la Route auf der rechten Seite der linken Spur über die Brücke zu fahren. Das bringt mit sich, daß



man eine Kolonne von entnervten Autofahrern hinter sich herführt, die manchmal versuchen, sich trotz der Enge noch links vorbeizudrücken oder sich durch Hupen Platz zu verschaffen. Manchmal wird man sogar von wütenden Führerscheinhabern zu verkehrswidrigem Linksfahren aufgefordert. Die verantwortlichen Politiker lachen sich sicher ins Fäustchen über diese Gängeleien, die die Radfahrer zermürben und die Straßen endlich für die Alleinherrschaft des Autos reservieren sollen.

Aber auch gute Nachrichten gibt es für die Radfahrer. Die standhafte Forderung des wackeren Politikers und Fahrradlobbyisten Hary Ackermann nach einem Velodrom in Luxemburg ist nun endlich erhört worden. Am Rond-point Schuman ist in den letzten Monaten ein solcher Rundkurs gebaut worden. Dabei hat man besonders an die neue Mode der Mountain-Bikes gedacht und mehrere Zentimeter hohe Bordsteine quer zur Piste gebaut, die jedem Leichtrad einen kräftigen Achter reinschlagen. Damit aber nicht zu schnell gefahren wird, hat man auf dem Rundkurs alle paar Meter eine Ampel mit beispielhaftem Betätigungsknopf aufgestellt. Wozu das Ganze dienen soll, muß noch geklärt werden, denn bisher ist weder eine Zufahrt noch eine Abfahrt zu erkennen, und wenn die Fahrradprojekte der Stadt sich in ähnlichem Tempo verwirklichen, wie in der Vergangenheit, muß man sich noch eine ganze Weile im Kreis bewegen, bevor man eine Möglichkeit findet, um weiterzufahren.

Vor einigen Jahren war nämlich schon ein Plan für einen "Contournement" für Radfahrer vorgestellt worden. Um die Stadt herum sollten Fahrradpisten für Freizeitradler gebaut werden. In der Presse wurde dieses Projekt von über 40 km Radwegen und seine baldige Realisierung angekündigt. Dabei blieb es! Bei Nachfragen wird zwar immer versichert, daß die Arbeiten auf Seiten der Stadt weitergehen, die am Projekt beteiligten Nachbargemeinden jedoch das Interesse an diesem Vorhaben verloren hätten. An diesem Beispiel sieht man, mit welcher Entschlossenheit die Gemeinde sich für ihre Radfahrer einsetzt, die sie ja durch solche Anlagen aus dem normalen Straßenverkehr verbannen will. Um größtenteils bestehende Wege etwas herzurichten und eine entsprechende Beschilderung anzubringen werden noch Jahre vergehen. Neue Ausreden finden sich immer: mal waren es die Arbeiten am Tunnel, mal das Desinteresse der Nachbargemeinden, jetzt werden sicher die Radsportler der Tour de France herhalten müssen.

Kürzlich hatte doch wirklich ein Autofahrer die Vision von überall aus der Erde sprießenden Fahrradpisten, die ihn sogleich dazu veranlaßte, in einem Leserbrief in der Zeitschrift des Automobil-Clubs über die schlechte Erziehung der luxemburger Radfahrer herzufallen, die diese Pisten nicht benutzen, sondern weiterhin fröhlich auf der Straße fahren. Da kam sofort der Gedanke an die Fahrradwege-Benutzungspflicht in Belgien und den Niederlanden auf (die übrigens auch in Luxemburg besteht) und die Forderung nach Sanktionen bei Nichtbenutzung der mit Steuergeldern gebauten Pisten. Dazu folgende kurze Bemerkungen: Nicht ohne Grund ist die Fahrradwege-Benutzungspflicht in vielen Ländern umstritten, da sie zu einer (teilweisen) Trennung der Verkehrsmittel führt, anstatt zu einer Integration und somit in der vermeintlichen Sicherheit neue Gefahrenpunkte herbeiführt (Kreuzungen, Einmündungen der Fahrradpiste in die Straße). Oft sind Fahrradpisten schlecht hergerichtet und haben als einzigen Zweck, den Autoverkehr von "Behinderungen" zu befreien. Die in Luxemburg bestehenden Freizeitpisten sollen meiner Meinung nach für die Gelegenheitsradfahrer d.h. auch für ganze Familien mit Kindern reserviert sein, die einen gemütlichen Ausflug in Sicherheit vor dem Autoverkehr machen wollen. Radsportler, vor allem in Rudeln auftretend, sollen deshalb lieber weiterhin die Straße benutzen. Andererseits glaube ich an die Möglichkeit einer Koexistenz von Radfahrern und Fußgängern auf den Freizeitpisten und fordere keineswegs die Verbannung der Fußgänger auf die ebenfalls mit Steuermitteln angelgten Wanderwege, geschweige denn fordere ich eine Wanderwege-Benutzungspflicht für Spaziergänger.

Pol

Termine

ECF-Meeting

Das diesjährige Meeting der ECF (European Cyclists' Federation), wo Vertreter aller europäischen Fahrradinitiativen sich treffen, wird dieses Jahr vom ADFC organisiert und findet vom 15. bis 18. Juni in Bremen statt. Damit beendet dieses Treffen eine einwöchige Feler zum 10-jährigen Bestehen des ADFC.

VeloCity

Vom 21. bis 23. August 1989 findet in Kopenhagen die internationale VeloCity-Konferenz statt, auf der von Verkehrsplanern, Städtebauern und Radfahrern die Probleme, Planungen und Erfahrungen des Radfahrverkehrs vorgestellt und diskutiert werden.

Velostour

Den 22. Abrëll maache mer erëm e Velostour an der Emgëigend vun der Stad.

Treffpunkt: 14.30 Auer op der Place d'Armes.

Mountain-Bike

Den MBLL (Mountain-Bike Loisir Luxembourg) invitéiert den 23. Abrëll op eng gemittlech Sortie zu Perlé (Martelange).

Treffpunkt 11.00 Auer um Parking bel der Kirch.

Renseignement bei: Guy Van Hulle, tel. 545591

Christian Flesch, tel. 509860

Lëtzebuurger Velosinitiativ

c/o Paul FABER

134, rue Adolphe Fischer

1521 LUXEMBOURG

tél.: 48 63 91