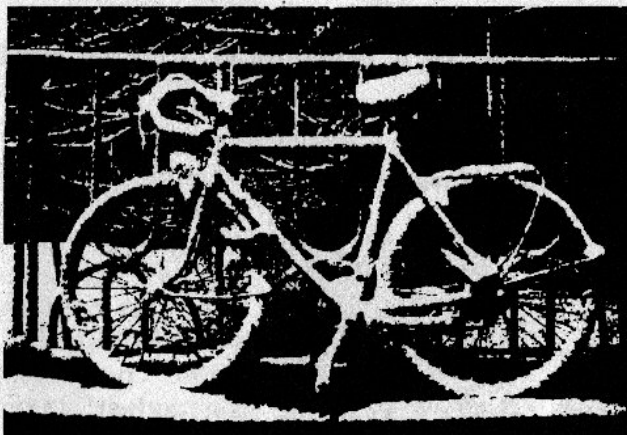




LVI

INFO 10

LËTZEBUERGER VELOS-INITIATIV



Léif Velostrënn(dinnen),

no engem Joorhonnert-Summer, wou vill Leit vum schéine Wieder profitéiert hun, fir de Velo erëm ze entdecken, ass erëm eng Kéier de Wanter am Umarsch. D'Veloen, déi am Tour-de-France-Féiwër kaaft goufen, an zënterhiir e puer Familljenausflich bei schéinem Wieder matgemaach hun, si schon eng Zäit am Keller verschwonnen.

Wee wees, op se nach eng Kéier do eraus kommen? Muench Leit hu sëcher schon d'Fleem mam Velofueren.

Daat kann awer dës Kéier nët um Wieder leien, mä un de Gefooren vum Verkéier an um Behuelen vun den Automobilisten. Esouguer laangjäreg Velofuerer gin duerch d'Drangsäléierungen veronsëchert.

Trotz enger neier Regierung an engem neien Transportminister sin nach keng grondleend Verännerungen ze erwaarden.

Pol

Was können die Radfahrer vom neuen Verkehrsminister erwarten?

Zu einem Streitgespräch mit R. Goebbels im "Gréngespoun" vom 3.11.89

1. Endlich ein neuer Verkehrsminister! Endlich auch eine neue Politik?

Der neue Mann im Verkehrsministerium tritt sachlich auf und ist offen für Argumente. Anders als sein schlechter Vorgänger scheint



er weitgehend auf leere Versprechen und demagogische Sprüche zu verzichten. Das Schlüsselwort von Robert Goebbels heißt: "politische Durchsetzbarkeit". Durchsetzbar aber ist, was von der EG vorgegeben ist und was den Autofahrern gefällt. Da wir fast alle Autofahrer sind - wie sich Herr Goebbels auf Versammlungen mit der Aufforderung zum Handheben vergewissert, ist es politisches Ziel unseres Ministers, daß wir schnell im Auto zwischen Wohn- und Arbeitsstätte zirkulieren.

So wenig seltsamerweise Treibhauseffekt und drohende Klimakatastrophe auf das Verhalten der autofahrenden Luxemburger Einfluß haben, so wenig bestimmen sie die Ziele des Ministers. Voraussetzende, bewußtseinsverändernde Politik scheint in Luxemburg noch nicht durchsetzbar. Perestrojka bei uns, das wird nicht als unausweichlich angesehen, sondern gilt als belächelnswerte Utopie.

3. Verkehrsordnung - maßgeschneidert?

Wie verhalten sich in diesem Fall unsere Ordnungshüter?

Die Polizei und die Gendarmerie rekrutieren ihre Beamten aus dem (autofahrenden) Volk - und diese benehmen sich denn auch entsprechend. Mehr als einmal wurden Radfahrer von Ordnungshütern hinter dem Viaduc angehalten und darüber "aufgeklärt", daß sie auf der Brücke auf dem äußerst linken Rand zu fahren hätten. Sie gingen sogar so weit, zu behaupten, der Code de la route sei in dieser Hinsicht geändert worden.

Schriftliche Rückfragen bei Polizei- und Gendarmeriedirektion erbrachten für den Fall eines Radfahrers, der vom Bahnhofsviertel über den Viaduc in die Oberstadt fahren will, folgende Antworten:

Direction de la police:

... Il s'ensuit que, en ce qui concerne l'exemple que vous décrivez Dans votre lettre (viaduc), les cyclistes voulant se rendre au centre-ville doivent emprunter la **piste de gauche** et circuler sur le **côté droit** de cette voie. ...

gez. Colonel M. Reiter

Gendarmerie Grand-Ducale, Commandement:

... Ceci étant, j'estime que dans le cas qui nous occupe, vous n'avez commis aucune faute de comportement, vu que la file de gauche est la seule file qui existe pour les conducteurs qui se rendent au centre de la Ville et que dès lors, cette file est à considérer à cet endroit comme une chaussée à sens unique. Etant donné que vous n'aviez pas l'intention de changer de direction vous aviez le droit et même le devoir de circuler sur le bord droit de cette chaussée. (art 118 1) ...

gez. Colonel F. Diederich

Mit diesen Aussagen ist zumindest die rechtliche Seite geklärt und ein Radfahrer, der sich entsprechend verhält, weiß sich somit im Recht gegenüber den Gängeleien, Anrempelungen, Beschimpfungen und Hupkonzerten besserwisserischer Autofahrer. Er kann sich also ruhigen Gewissens anpöbeln und den letzten Nerv rauben lassen, denn das Problem an sich bleibt weiterhin bestehen.

Wenn nur noch die Vorfahrtsstraßen mit der alten Geschwindigkeit befahren werden dürfen, und alle anderen Straßen als verkehrsberuhigt gelten und allmählich baulich umgestaltet werden, ist bereits viel für uns Radfahrer erreicht. Wege im Viertel können problemlos mit dem Rad zurückgelegt werden, spezifische Maßnahmen für das Fahrrad sind nur noch an wenigen Straßen notwendig. Auch deshalb sollten wir für verkehrsberuhigte Zonen eintreten.

Jean Spielmann

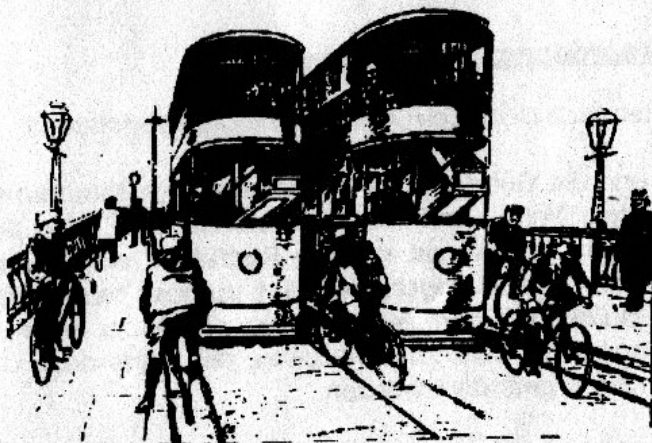
Streitfall Viaduc

Eine Geschichte über Recht, Rechthaben und Sicherheit

1. Von den Gefahren, mit dem Rad über eine Brücke zu fahren

Der Viaduc war schon länger ein gefährliches Pflaster für die Radfahrer, die diese dreispurige Rennstrecke als einzige Verbindung zwischen Bahnhofsviertel und Oberstadt notgedrungen benutzen mußten. Die sicherste Art, das Petrußtal mit dem Rad zu überqueren war es, sich auf der rechten Spur ganz rechts zu halten.

Durch den Bau des Heilig-Geist-Tunnels ist diese Möglichkeit den Radfahrern genommen worden, da sie nun die linke Fahrspur, als einzige auf den Boulevard Roosevelt führende Spur (und als einzige für die Radfahrer zugelassene Spur) benutzen müssen. Folge dieser engstirnigen Verkehrsplanung ist nun, daß man sich gemäß dem Code de la route auf der rechten Seite der linken Spur bewegen muß, quasi mitten auf der Fahrbahn: links und rechts rauschen die Autos vorbei.



2. Der (Sünden-)Bock wird zur Sau gemacht!

Da eine Fahrspur aber nur eine gewisse Breite hat, und gerade die linke Fahrspur durch den Bürgersteig begrenzt ist, kommt es vor, daß die Autofahrer nicht immer überholen können und hinter dem Fahrrad hertuckeln müssen. Dadurch verlieren die Autofahrer sicher mindestens fünfzehn Sekunden und sehr oft auch die Geduld: es wird gehupt, geschimpft und geschrien. Manche gebremsten Raser führen halsbrecherische Überholmanöver auf der rechten Seite durch und scheren gefährlich nahe am Radfahrer wieder nach links hinüber, um ihm zu zeigen, wie sehr man ihn genervt hat. Für eine Viertelminute würde man über Leichen gehen!

Was wollen diese Leute und was sollen diese Nötigungen?

Dem Radfahrer bleibt nur diese eine Möglichkeit um seinen Weg zurückzulegen und für die stümperhafte Verkehrsführung ist er auch nicht zuständig. Es ist also völlig unverständlich, was diese Autofahrer mit ihrem Gebahren bezwecken - oder etwa nicht?

Einige Autofahrer wissen es als geprüfte Verkehrsteilnehmer mit Diplom (Führerscheininhaber) besser und schreien den Radfahrer an, doch gefälligst links zu fahren, damit man vorbei kann. Diese besserwisserischen Autofahrer sind nicht nur der Jenny und der Menni, deren Engstirnigkeit eigentlich niemanden mehr aufzuregen braucht, sondern auch Busfahrer fühlen sich in Ihrer Berufsausübung behindert und fordern die Radfahrer zu verkehrswidrigem Verhalten auf.

2. Welche Maßnahmen für das Rad?

Daß das Rad als Ersatz fürs Auto eine solche Utopie ist, scheint sicher. Trivial aber wird's, wenn der Minister schon wieder unsere Hügel als Argument gegen das Radfahren bemüht. Immerhin aber gesteht Herr Goebbels ein, daß das Fahrrad "bis jetzt bei allen städtebaulichen Maßnahmen (...) zu kurz gekommen ist".

Kann man deshalb auf Veränderungen hoffen? Herr Goebbels verspricht in Koordination mit den Gemeinden einen "Mehrjahresplan für das Anlegen von Fahrradpisten". Es wird jedoch nicht deutlich, ob hier vor allem an (touristische) Überlandverbindungen oder an innerörtliche (städtebauliche) Verbesserungen gedacht ist.

Die Radfahrer müssen in den nächsten Jahren öffentlich die Realisierung dieses Versprechens überprüfen. Denn die großen Straßenverbindungen (Ostumgehung, Rocade) stehen derart im Vordergrund der ministeriellen Pläne, daß unser Anliegen trotz guten Willens schnell in Vergessenheit geraten kann.

3. Verkehrsberuhigte Zonen sind auch im Interesse der Radfahrer!

Neben Fußgängern und spielenden Kindern haben Radfahrer ein lebenswichtiges Interesse an der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen. Es ist an der Zeit, daß auf nationalem Niveau die Geschwindigkeit in den Wohngebieten konsequent beschränkt wird. Der Verkehrsminister aber scheint zur Zeit weder besonders sachkundig noch besonders überzeugt von dieser Veränderung. Seiner Behauptung, Tempo 40 sei genau so sicher wie Tempo 30, müßte jeder Führerscheinprüfling, der die Berechnung von Reaktions- und Bremsweg beherrscht, widersprechen.

Herr Goebbels aber befürchtet vor allem, daß verkehrsberuhigte Zonen von den Autofahrern nicht akzeptiert werden, also nicht durchsetzbar seien. Es mag sein, daß die Disziplinierung verschleudener Fahrer, die er anspricht, unausweichlich ist; Untersuchungen des ADAC zeigen jedoch, daß verkehrsberuhigte Zonen im nachhinein mit der Zustimmung der weitaus meisten Autofahrer rechnen können. Der Rückgang an schweren Verletzungen und die gesteigerte Lebensqualität kommen nämlich auch den Automobilisten zugute.

4. Jeder schützt sich, wie er kann.

Umfragen bei Radfahrern, die diese Strecke öfter fahren, haben ergeben, daß einige sich gegen die Autogefährde zu schützen suchen, indem sie in der Mitte der Piste fahren. Damit vermeiden sie, daß links und rechts Autos vorbeisaußen und sie von einer Piste in die andere hinundhergescheucht werden.

Andere bevorzugen die Verhaltensweise, wie sie von den hupenden Autofahrern gefordert wird, nämlich äußerst links zu fahren. Dadurch fahren sie zwar sicherer, weil nur auf ihrer rechten Seite Autos vorbeifahren, jedoch besteht das Problem darin, daß sie hinter dem Viaduc wieder auf die rechte Seite überschwenken müssen. Außerdem befinden sie sich nicht im Einklang mit dem Code de la route und dies wird ihnen bei einem Unfall sicher angelastet werden.

5. Wie es anders ginge.

Eine bauliche Lösung ist verschlafen worden, als die Einfahrt zum Tunnel gebaut wurde. Man hätte die Radfahrer weiter auf der rechten Piste fahren lassen können und sie dann parallel zum rechten Fußgängerweg auf einer getrennten Trasse bis zur Parkingeinfahrt leiten können.

Eine andere Möglichkeit wäre, den Viaduc für Radfahrer zu sperren und dafür die Busspur auf dem Pont Adolphe für Radfahrer zu öffnen, was für die Gemeindeverantwortlichen völlig außer Frage steht.

6. Zwischen Hammer und Amboß.

Damit sind wir bei einer anderen Problematik angelangt, die hier ebenfalls kurz angesprochen werden soll: die Benutzung der Busspuren.

Die meisten Radfahrer sind sich der Probleme des motorisierten Individualverkehrs bewußt, was sie schließlich durch die Benutzung des Fahrrads zum Ausdruck bringen. Somit sind Radfahrer sicher keine Gegner des öffentlichen Transports, sondern begrüßen es, die Busse durch spezielle Spuren gefördert werden.

Auf der anderen Seite bringen Busspuren jedoch auch Gefahren mit sich, die ähnlich gelagert sind, wie diejenigen auf dem Viaduc: die Busspuren dürfen nicht von den Radfahrern benutzt werden, wodurch diese gezwungen sind, wieder in der Gefahrenzone zwischen Auto- und Busspur zu fahren - mit entsprechenden Reaktionen von Seiten der Autofahrer. Die Probleme werden sich bei einem weiteren (und leider notwendigen) Ausbau der Busspuren noch verschärfen.

Hinsichtlich der generellen oder abschnittsweisen Mitbenutzung von Busspuren durch Radfahrer ist die Reglementierung im Ausland sehr unterschiedlich: in einigen Städten ist die Mitbenutzung verboten, in anderen Städten ist sie erlaubt - eine reine politische Entscheidung.

Da sich in Luxemburg bisher niemand in den Planungs- und Entscheidungsgremien überhaupt um das Fahrrad als Transportmittel gekümmert hat, haben sich solche Situationen ergeben, wie wir sie nun auf dem Viaduc vorfinden: das individuelle Recht des Stärkeren will sich durchsetzen, selbst wenn allgemeine Verkehrsregeln zu diesem Zweck umgebogen werden müssen.

7. Sicherheit hat ihren Preis!

Für den Radfahrer stellt sich die Alternative, die Verkehrsregeln zu befolgen und sich in Gefahr zu begeben, oder sich verkehrswidrig auf der sicheren Seite zu bewegen. Dies gilt sowohl für den Viaduc, als auch für die Busspuren. Zum Schluß stellt sich dann die Frage, wieviel ist dem Radfahrer seine Sicherheit wert - ganz hart in Franken ausgedrückt, denn die Ordnungshüter halten schnell die Hand auf, wenn man sich nicht an die Regeln hält. Sie sind schließlich nicht da, um die Sicherheit zu gewährleisten, sondern um die Ordnung aufrecht zu erhalten.

Paul Faber

Lëtzebuurger Velosinitiativ

c/o

Paul FABER
134, rue Adolphe Fischer
1521 LUXEMBOURG
tél.: 48 63 91