



„Dag ouni Auto“

Vum „Event“ zum Symbol vun  
enger anerer Mobilitéit

September 2001

## „Dag ouni Auto“

# Vum „Event“ zum Symbol vun enger anerer Mobilitéit

An diesem Samstag, den 22. September findet der europaweite Aktions-Tag «An d’Stad ouni mäin Auto» statt. Dieser Tag, der erst vor 3 Jahren in Frankreich ins Leben gerufen wurde, kannte seither europaweit - und sogar über die Grenzen Europas hinaus - eine beeindruckende Entwicklung. Die Initiative des autofreien Tages ist aus der Sicht des Mouvement Ecologique somit äußerst begrüßenswert.

## 1. An d’Stad ouni mäin Auto - Der Anspruch

---

Ziel dieses Tages ist bekanntlich, durch konkrete Initiativen den BürgerInnen und Bürgern Formen einer umweltverträglichen Mobilität - besonders im städtischen Bereich - näher zu bringen, wobei jedes Land und jede Stadt ihren Schwerpunkt setzen kann. Folgende Beispiele illustrieren den Anspruch, der an den Tag gestellt wird:

Das Klimabündnis Österreich umschreibt den Aktionstag wie folgt:

«Unsere Städte neu«erfahren»

Der Aktionstag soll erlebbar machen, wie sich «eingefahrene» Alltagswege auch ohne Auto bequem bewältigen lassen. Mit Sonderermäßigungen oder zusätzlichen Linien locken die Teilnehmerstädte die Bevölkerung in Bus und Bahn – natürlich in der Hoffnung, daß aus den probeweisen Nutzern zukünftig Dauerkunden werden. Die Einweihung neuer Fahrradstationen und Straßenbahnhaltestellen, von Radwegen oder Tempo-30-Zonen setzt am Aktionstag dauerhaft Zeichen: für dauerhaft bessere Luft und mehr Lebensqualität in unseren Städten.»

oder aber, wie es seitens der EU-Koordination definiert wird:

„Europaweiter Autofreier Tag – Warum?“

Die Folgen des Autoverkehrs in unseren Städten beunruhigen die Einwohner in zunehmendem Masse: So sind Verkehr und Lärm die am häufigsten genannten Gründe für einen Umzug ins Umland! Obwohl die meisten Kommunen inzwischen Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel umsetzen, nehmen Fahrzeugbestand und Verkehrsaufkommen weiterhin zu – mit den entsprechenden Folgen für die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden (Lärm, Luftverschmutzung, Streß, Einschränkung des öffentlichen Raumes ...). Der Aktionstag soll einen Beitrag zur „Wiederentdeckung der Stadt“ darstellen: Er soll die Bevölkerung ermutigen, eine autounabhängige Mobilität zu entwickeln und ihnen ermöglichen, ihre Stadt oder Gemeinde in einer sauberen Umwelt zu genießen. Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel erhalten den Raum, der ihnen zusteht. Man bummelt sicherer beim Einkauf, genießt Sehenswürdigkeiten ohne Streß, macht in Ruhe Sightseeing ...“

Die Klimabündnisgemeinden Luxemburgs stellen zudem deutlich das Ziel der CO<sub>2</sub>-Einsparung in den Vordergrund:

„Im Transportbereich ist der Energieverbrauch – und damit auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen - jedoch seit 1990 um mehr als 50% gestiegen. Der Transportbereich ist somit zum höchsten Energieverbraucher Luxemburgs geworden (49%) und liegt deutlich vor der Industrie (27%) und den Haushalten (23%). Von der künftigen Entwicklung im Transportbereich wird es wesentlich abhängen, ob Luxemburg seine internationalen Klimaschutzverpflichtungen einhalten kann oder nicht. Die Klimabündnisgemeinden haben deutlich gemacht, dass sie bereit sind ihre Verantwortung auch im Bereich 'Verkehr' zu übernehmen und erwarten ähnliche Signale und die notwendigen Rahmenbedingungen von der nationalen Politik.

## 2. Der autofreie Tag in Luxemburg – (nur) ein Anfang!

---

In Luxemburg beteiligen sich dieses Jahr 32 Gemeinden am Aktionstag, während das Umweltministerium eine allgemeine Sensibilisierungsaktion durchführt.

Daß sich auch die Gemeinden Luxemburg und Esch an der Aktion beteiligen, ist angesichts ihrer herausragenden Bedeutung im Bereich der Verkehrspolitik von besonderer Bedeutung und begrüßenswert.

Die Aktivitäten der Mehrzahl der Akteure im Jahre 2001 sind zum Teil noch als sehr zaghaft anzusehen. Vor allem die Tatsache, daß der Tag dieses Jahr auf einen Samstag fällt, hätte Anlaß zur Hoffnung geben können, daß weitergehende Initiativen in die Wege geleitet würden: so z.B. ein massiver Ausbau des Angebotes der öffentlichen Transportmittel über die Gemeindegrenzen hinaus; Schnuppertickets, um neue Kunden für diese Transportmittel zu gewinnen; Schliessung zentraler Straßen für den Verkehr – so wie es die Grundidee des Tages ist ...

Der Geist dieses Tages kommt, im Gegensatz zu anderen europäischen Städten (in Wien wird z.B. 4 Tage lang mit dem Motto „umdenken – umsteigen“ für autofreie Mobilität geworben), in Luxemburg erst ansatzweise zum Ausdruck. So manche Initiative in Luxemburg wird wohl (noch) nicht dem hohen Anspruch des Tages gerecht; „Fest- und Spaßcharakter“ stehen teilweise im Vordergrund. Dabei gehen die Ziele des Tages darüber hinaus, so wie es die Geschäftsführerin des europäischen Klima-Bündnisses Frau Alber definiert: „Dieser Aktionstag ist nicht nur als Spaß-Event gedacht: Er soll Anlaß sein, langfristige Maßnahmen zur umweltfreundlichen Verkehrsgestaltung in den Städten zu initiieren.“

Daß weitergehende verkehrspolitische Initiativen, die auch über den autofreien Tag Bestand haben, dieses Jahr nicht im wünschenswerten Ausmaß ergriffen werden, ist bedauernswert, sollte jedoch auch nicht überbewertet werden. Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, daß die Idee des 22. Septembers, wie auch diejenige von neuen Formen der Mobilität, Zeit brauchen, um ihren Weg zu machen.

Wenn dieser Tag auch nur ansatzweise dazu beitragen kann, Hemmschwellen abzubauen und Vertrauen in andere Mobilitätsformen zu schaffen, so ist dies sinnvoll.

### 3. Ein autofreier Tag – der nationale Rahmen muß stimmen!

---

Es macht keinen Sinn, einmal im Jahr einen autofreien Tag zu organisieren, wenn dieser Tag nicht ein Element bzw. eine Ausdrucksform einer allgemeinen Reorientierung der Politik in Sachen Mobilität ist.

Die staatlichen Rahmenbedingungen sind leider derart, daß die Organisation eines autofreien Tages nur unter unbefriedigenden Bedingungen möglich ist.

Wenn der Aktionstag in Zukunft von größerem Erfolg gekrönt sein soll, so müßten folgende Voraussetzungen geschaffen werden:

#### - Doppelstrategie der Regierung in der Transportpolitik beenden

Während das Umweltministerium eine nationale Kampagne „An d’Stad ouni mein Auto“ startet, plant das Bautenministerium und die Straßenbauverwaltung kilometerlange Straßentraßen oder zig-tausende neue Parkplätze wie z.B. auf Kirchberg. Diese Diskrepanz stellt selbstverständlich die Glaubwürdigkeit der Botschaft in Frage: Wie will man die BürgerInnen für neue Wege der Mobilität gewinnen können, wie will man als Regierung glaubhaft für den Aktionstag eintreten, wenn die an sich lobenswerten Initiativen des Aktionstages im Widerspruch zur nationalen Verkehrspolitik stehen?

Der im Koalitionsabkommen vorgesehene sektorielle Plan „Transport“ muß deshalb kurzfristig erstellt und umgesetzt werden - dies nach klaren Prioritäten, die in direktem Zusammenhang mit dem Aktionstag stehen. Die Federführung dafür muß das Landesplanungsministerium übernehmen, dies in Zusammenarbeit mit dem Transportministerium. Zur Zeit ist jedoch aus unverständlichen Gründen das Bautenministerium (!?) dafür zuständig, eine Vorgehensweise, die einer Reorientierung der Transportpolitik nicht zuträglich ist.

#### - Kohärente Verkehrspolitik setzt Schaffung des Verkehrsverbundes voraus!

Man stelle sich vor, wie erfolgreich ein autofreier Tag sein könnte, wenn Staat, Eisenbahn, TICE und private Busunternehmen sowie Gemeinden in einer Struktur - nämlich einem nationalen Verkehrsverbund - landesweit eine wirksame Koordinierung und einen Ausbau der öffentlichen Transportmittel gewährleisten würden. Denn gerade hier sind in diesem Jahr beim Aktionstag frappante Mängel festzustellen: über die Gemeindegrenzen hinaus sowie auch innerhalb zahlreicher Gemeinden wurden kaum substanzielle Verbesserungen im Bereich des öffentlichen Transportes durchgeführt. Hierzu bedarf es eines Verkehrsverbundes! Dieser wird zwar nunmehr seit zwei Regierungserklärungen immer wieder als prioritäre verkehrspolitische Maßnahme angekündigt – erfolgt ist bis dato nichts.

Die Schaffung eines solchen Umweltverbundes kann erst die notwendigen Rahmenbedingungen für einen attraktiven öffentlichen Transport (auch im Rahmen des Aktionstages) schaffen, mit u.a. folgenden Elementen:

Gemeinsame, koordinierte Planung des Angebotes der öffentlichen Transportmittel, Vereinheitlichung und Vereinfachung der unterschiedlichen Tarife, Verbesserung der öffentlichen Transportmittel ländlichen Gebieten durch spezifische Angebote (Rufbus, Bürgerbus ...), Verlängerung und Ausbau des Angebotes zu den sogenannten Schwachverkehrszeiten, Weiterentwicklung differenzierter Angebote für bestimmte Zielgruppen...

## - Auf die BürgerInnen zugehen – eine Mobilitätszentrale schaffen!

Alleinige Appelle an das Bewußtsein der BürgerInnen, die öffentlichen Transportmittel zu nutzen, so wie es das Umweltministerium in Zusammenhang mit dem autofreien Tag macht, reichen nicht aus. Die umweltsychologischen Erkenntnisse sind eindeutig: BürgerInnen ändern u.a. auch nur dann ihr Verkehrsverhalten, wenn nutzerfreundliche Angebote und die entsprechende konkrete Information stimmen:

Nach wie vor verfügt Luxemburg über keine übergreifende Auskunftstelle, geschweige denn über eine elektronische Verkehrsauskunft, die über das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs informiert. Der Bürger, der sich am 22. September beteiligen will, muß sich demnach weiterhin durch ein Wirrwarr an – z.T. nicht einmal bestehenden – Auskunftsstellen hindurchquälen.

Die umgehende Schaffung einer Mobilitätszentrale macht deshalb Sinn.

## - In neue Schienenwege und attraktives Roll-Material der Eisenbahngesellschaft investieren!

Zu Stoßzeiten sind die Züge der Eisenbahngesellschaft zu mehr denn 100% ausgelastet. Man darf sich in der Tat die Frage stellen, ob die Eisenbahngesellschaft überhaupt fähig wäre – falls der Aktionstag auf einen normalen Wochentag fallen würde – das Angebot substanziell auszubauen. Weder erscheint es in ausreichendem Ausmaß möglich zusätzliche Züge einzusetzen (angesichts der Kapazitätsgrenzen der Schienenwege), noch lädt das Rollmaterial zu einer komfortablen Fahrt ein.

Zwingend ist deshalb - auch als bessere Voraussetzung eines Aktionstages - der Bau neuer Schienenwege besonders zwischen Luxemburg und Esch/Alzette sowie in Zusammenhang mit der Grenzregion (u.a. mit Deutschland) – ebenso wie der Ersatz von veraltetem CFL-Material. Der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, daß Staat und Eisenbahngesellschaft kurzfristig eine Entscheidung betreffend den Kauf von neuem dringend benötigten Rollmaterials treffen. Der Ankauf einer größeren Anzahl an modernem doppelstöckigem Material u.a. als Ersatz von aktuellem, nicht mehr den modernen Anforderungen entsprechendem, Material ist auf nationaler bzw. grenzüberschreitender Ebene notwendig.

Darüber hinaus gilt es auch dafür zu sorgen, den heutigen Engpass zu beheben sowie vorausschauend (siehe Bevölkerungsentwicklung, siehe Ziel eines erhöhten „Modal-Split“ zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel) neues Material zu kaufen. Zudem ist auch der Kauf von neuem modernen elektrischen bzw. Diesel-Material unumgänglich (u.a. leichtes modernes Zugmaterial für ein Mehr an Komfort zum Einsatz auf Strecken wie Wasserbillig-Luxemburg bzw. auf regionaler Ebene). Im Hinblick auf die Schaffung einer Regionalbahn zur Erschließung des Plateau Kirchberg bzw. der Industriebrachen im Süden des Landes drängt sich ebenfalls umgehend der Ankauf von leichtem Rollmaterial („train-tram“) auf.

## - BTB – aktueller denn je

Auch Initiativen wie der 22. September rücken die Notwendigkeit einer modernen Regionalbahn wieder in den Vordergrund. Urbanität erhöhen – Bessere Verbindung zwischen den verschiedenen Regionen des Landes – Schnellerer und komfortabler Zugang des Stadtkerns ohne Umsteigen! – Förderung der Dezentralisierung – Verbesserte Einbindung der Grenzregionen ... sind einige der Ziele, die die Einsetzung eines performanten neuen öffentlichen Transportmittels, sprich der Stadtbahn, voraussetzen. Der Bau einer regionalen Stadtbahn in das Zentrum der Stadt-Luxemburg, aber auch in die Industriebrachen im Süden des Landes ... bleibt nach wie

vor die prioritäre Forderung, wenn man den öffentlichen Transport attraktiver gestalten will. Eine Verbindung, wie sie derzeit zur Diskussion steht – dh. eine Umfahrung der Stadt – kann diesen Zielen – und ebenso denjenigen des 22. Septembers - nicht gerecht werden. Im Gegenteil : eine Devalorisierung des Stadtkerns, ein Weniger an Urbanität ... wären die Folge.

Alle angeführten Maßnahmen, müßten an sich tragende Elemente einer nationalen Verkehrspolitik sein und somit Voraussetzungen für einen wirklich erfolgreichen autofreien Tag.

#### 4. „Reconquérir les villes – Im Rahmen des Aktionstages aber auch darüber hinaus

---

Ziel des 22. Septembers ist es wie schon erwähnt, die Attraktivität der Städte verstärkt in den Vordergrund zu stellen, dies im Interesse deren BesucherInnen - aber auch der dort lebenden Menschen. Im Gegensatz zur autogerechten Stadt geht es darum, die Bedürfnisse der Menschen wieder stärker in den Vordergrund zu rücken und eine neue „Urbanität“ - d.h. auch ein neues Miteinander von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Sport, Kultur ... - zu gewährleisten.

Ein hoher Grad an Urbanität stellt nicht nur ein Stück Lebensqualität für die EinwohnerInnen dar, sondern gewährleistet auch die notwendige Attraktivität der Geschäftszentren in der Stadt, die im Wettbewerb mit den Supermärkten auf der grünen Wiese stehen.

Der Aktionstag sollte deshalb als zusätzlicher Impuls genutzt werden, sich grundsätzliche Gedanken über die Verbesserung der Urbanität zu machen – und entsprechende Initiativen im Laufe des Jahres im allgemeinen sowie im Rahmen des Aktionstages im spezifischen in die Wege zu leiten.

Zu den kurzfristigen Maßnahmen in diesem Zusammenhang zählt der Mouvement Ecologique u.a. folgende - wobei an dieser Stelle vor allem die Gemeinden Esch und Stadt Luxemburg hervorgehoben seien:

##### - Urbane Verkehrskonzepte in ihren regionalen Zusammenhang erstellen

Die heutige Verkehrssituation läßt sich nicht durch punktuelle Maßnahmen in den Griff bekommen. Eine neue Mobilität bedarf einer kohärenten Vorgehensweise. Deshalb drängt sich grundsätzlich die Erstellung von Verkehrskonzepten - jeweils in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden - auf, in dem nach klaren Hierarchien Strategien für die zukünftige Verkehrspolitik erstellt werden.

- \* den Verkehr soweit wie möglich durch entsprechende Strategien vermeiden
- \* Verkehr, der nicht vermieden kann, auf öffentliche Transportmittel verlagern
- \* den verbleibenden, unvermeidbaren Autoverkehr, so umweltschonend wie möglich gestalten (z.B. durch Förderung von Fahrgemeinschaften).

Verkehrspolitische Konzepte brauchen somit klare Zielsetzungen, die im Alltag nicht durch gegensätzliche Vorgehensweisen unterlaufen werden dürfen.

## Fallbeispiel: Luxemburg-Stadt

Auf der Ebene der innerstädtischen Busverbindungen ist in Luxemburg-Stadt in den letzten Jahren sehr viel geschehen. Ein Problembereich besteht jedoch ohne Zweifel noch im Fehlen eines regionalen Verkehrskonzeptes über die Gemeindegrenzen der Stadt Luxemburg hinaus. So war es nicht möglich, die Fahrplanänderungen im April 2001 mit RGTR zu koordinieren, auch zwischen AVL und CFL scheint es nur eine unzureichende Kooperation und Koordination zu geben, wie die Abschaffung der Buslinie Bahnhof – Dommeldingen – Kirchberg zeigt.

Die Politik an der Peripherie (bzw. sogar im Zentrum) neue Parkingmöglichkeiten (u.a. P + R) zu schaffen ist zudem im Rahmen einer nationalen Transportpolitik nicht vertretbar. Hier wird das Verkehrsproblem der Stadt Luxemburg auf Kosten des Umlandes gelöst – richtig wäre es, den Individualverkehr so früh wie möglich auf den öffentlichen Transport zu verlagern.

Der massive Bau neuer Parkplätze (u.a. P+R Hollerich, P. Monterey, P Neues Theater, P Kirchberg, P+R Cargocenter...) wird unweigerlich die Attraktivität des Individualverkehrs erhöhen und sich negativ auf eine wünschenswerte Änderung des Modal-Split auswirken!

## Fallbeispiel: Esch

In der nächsten Woche wird die neue Verkehrsstudie für die Stadt Esch der Öffentlichkeit vorgestellt. Hier gilt es nach einer breiten zeitlich begrenzten Konsultationsphase (jeder Mitbürger, Verein, Organisation... sollten einbezogen werden) die Prioritäten der Umsetzung festzulegen. Da aufgrund der Erfahrungen bereits jetzt gewußt ist, daß sich die große Mehrheit der Escher Einwohner für die sofortige Einführung eines City-Busnetzes ausspricht, sollte kurzfristig ein Planungsbüro mit dessen Umsetzung beauftragt werden.

In Bezug auf die Parkplatzgestaltung gilt es prioritär Verbesserungen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs und zur Förderung des Radverkehrs umzusetzen. Erst nach dem Ergreifen dieser Maßnahmen sollte geprüft werden, ob evtl. tatsächlich weitere Parkplatzangebote notwendig sind.

Der Mouvement Ecologique begrüßt die Entscheidung der Regierung, ein regionales Verkehrskonzept Süden zu erstellen. Die Neunutzung der Industriebrachen, aber auch die Aufstellung eines Regionalplanes für die Südregion, bietet die einmalige Gelegenheit neue, zukunftsweisende Projekte in der Stadt- und Siedlungsentwicklung, in der Wirtschafts- und Energiepolitik sowie in der Verkehrspolitik auf nachhaltige Weise umzusetzen. Folgende Maßnahmen würden eine qualitative Verbesserung der Verkehrssituation in der Minette herbeiführen:

- flächendeckende Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Ortschaften
- Erstellung eines modernen Regionalbahnsystems, das auch die früheren ARBED-Linien nutzt
- Einführung von City-Bus-Linien in den Ortschaften
- teilweises Umfunktionieren des TICE-Fahrplanes als Zubringer für die Regionalbahn.
- Einrichtung eines Bahnhofs im Zentrum der Brache Belval (nicht an deren Peripherie!)
- Bau einer direkten Eisenbahnanbindung zwischen Esch und Luxemburg entlang der Autobahn (der von der Regierung grundsätzlich befürwortet wird).

## - Angebote der öffentlichen Transportmittel verbessern

In den vergangenen Jahren wurden zweifellos wichtige Verbesserungen im Bereich des öffentlichen Transportes durchgeführt. Doch die Erfolge sollten anspornen, noch weitere Akzente zu setzen.

Fallbeispiel: Luxemburg-Stadt

Am 22. September wird Wochentagtakt gefahren, was als positiv zu werten ist. Diese Initiative sollte generalisiert werden, d.h. Samstags sollten die Fahrtzeiten denjenigen des Wochentagtaktes entsprechen. Dies mit dem Ziel, die Attraktivität der öffentlichen Transportmittel für die BesucherInnen zu gewährleisten.

Fallbeispiel:\_Esch

Am 22. September verkehren die TICE-Busse am Nachmittag alle 15 Minuten, dies im Gegensatz zu dem sonst üblichen Halbstundentakt (Linie 3 alle 30 Minuten).

Nach Meinung des Mouvement Ecologique sollten die TICE-Verantwortlichen diesen erhöhten Takt generell auf allen Linien einführen, um somit die Attraktivität des öffentlichen Transportes gegenüber dem Individualverkehr zu erhöhen. Ein solcher Takt hat z.B. in Luxemburg-Stadt bzw. in deren Umfeld (siehe Linie 10 Luxemburg-Steinsel) einen sehr großen Anklang gefunden.

## - Bahnhöfe und Haltestellen attraktiver gestalten und in die urbane Struktur einbinden

Busbahnhöfe, Bahnhöfe und manche Bushaltestellen fristen in Luxemburg z.T. ein trauriges Schicksal. Die urbanistische Einbindung läßt vielfach zu wünschen übrig und ihre Kundenfreundlichkeit ist nur begrenzt gegeben. Wer eine Förderung der öffentlichen Transportmittel auf seinen Banner schreibt, muß auch primär an der besseren Gestaltung deren zentralen Orte arbeiten, dies von der kleinsten Bushaltestelle bis hin zu den größten Bahnhöfen.

Fallbeispiel: Luxemburg-Stadt

Entsprechende Verbesserungen drängen sich auch auf der Ebene der Stadt Luxemburg auf. So u.a.

\*Urbanistische Aufwertung des Bahnhofplatzes im Rahmen eines Gesamtkonzeptes, das eine organische Verbindung mit dem Bonneweger Viertel herstellt (z.B. auch verkehrsberuhigende Maßnahmen in den angrenzenden Vierteln, ggf. Einführung von Fußgängerzonen, systematische Verbesserung der Infrastrukturen für Radfahrer). Die Durchführung eines Urbanisten- und Architekten-Wettbewerbes wäre hierzu geboten.

\* Kundenfreundlichere Gestaltung der Bahnsteige von AVL und RGTR im Bahnhofsbereich mit u.a. Einbeziehung modernster Informationstechnologien.

\* Urbanistische Aufwertung und kundenfreundlichere Gestaltung des Busbahnhofes Aldringen (so wie in der Schöffenratserklärung vorgesehen) sowie der „Charlys-Gaar“

Fallbeispiel: Esch

\* Die Verbesserung der Infrastrukturen des Bahnhofes und des Umfeldes sollten systematisch vorangetrieben werden, ebenso die Gestaltung der diversen Bushaltestellen.

\* Beim Projekt des neuen Busbahnhofes soll unbedingt die Überdeckung der Bahnsteige vorgesehen werden. Ebenso sollte angesichts der regionalen Bedeutung des Bahnhofs- bzw. Busbahnhofs gewährleistet werden,



daß durch elektronische Anzeigen die Abfahrtszeiten der verschiedenen Verkehrsträger deutlich an einer zentralen Stelle dargelegt werden.

## - Flächenhafte Verkehrsberuhigung in den einzelnen Vierteln

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erhöhen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Trotzdem gibt es kaum bzw. nur unzureichende Initiativen im Sinne einer systematischen Verkehrsberuhigung.

Fallbeispiel: Luxemburg-Stadt

Die Stadt Luxemburg hat in diesem Bereich sonder Zweifel bereits zahlreiche positive Initiativen ergriffen, die jedoch weiter ausgebaut werden sollten. Zwingend wäre es, in allen Wohnvierteln flächendeckend verkehrsberuhigte Tempo-30-Zonen resp. Spielstraßen einzuführen. Das könnte auch verhindern, daß der Autoverkehr sich zu Stoßzeiten Schleichwege durch Wohnviertel sucht, z.B. im Neudorf, auf Belair, Limpertsberg oder Merl.

Fallbeispiel: Esch-Alzette

In Esch wurden seit längerem Tempo30-Zonen auf dem gesamten Stadtgebiet eingerichtet. In verschiedenen Straßen fehlen jedoch die baulichen Maßnahmen, wie z.B. in der rue J.-P. Michels, route de Belvaux ... - hier drängen sich konsequente Umgestaltungen auf. Auch sollten öfters Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

## - Erweiterung der Fußgängerbereiche

Fußgängerbereiche und -zonen erhöhen – und dies zeigt die Erfahrung eindeutig auf – die Attraktivität der Städte sowohl für die Menschen, die dort leben, als auch für das Geschäftsleben. Grundsätzlich gilt es landesweit gezielt die Fußgängerareale auszubauen. Losgelöst von einigen wenigen Initiativen, wie z.B. Ettelbrück, muß in der Tat leider festgestellt werden, daß in den vergangenen Jahren kaum weitere Zonen ausgewiesen wurden.

Fallbeispiel: Luxemburg

Zwingend ist nach Meinung die Erweiterung der Fußgängerzone in der Oberstadt bis zum bd. Royal, sowie bis zum Bd. Roosevelt im Norden und Westen. Dies bedingt u.a., daß die „Biedergaass“, die „rue Goergen“, die „Beaumontsgaass“, die „Enneschtgaass“ sowie die „rue du Fossé“ aber auch die Altstadt mit der „Fléeschiergaass“ für den individuellen Autoverkehr gesperrt werden müßten.

Auch die Attraktivität des Bahnhofviertels als Wohn- und Geschäftsviertel würde sicher durch die Einführung von Fußgängerzonen gesteigert. Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist zu überdenken, ob nicht die „rue de Strasbourg“, die „rue d'Epéray“ usw. verkehrsberuhigt werden sollten.

Fallbeispiel: Esch-Alzette

In Esch-Alzette beschränkt sich die Fußgängerzone auf die „Uelzechtstrooss“ sowie die „Brillstrooss“. Warum nicht dieses Areal auf Nebenstraßen ausdehnen, um somit den Stadtkern noch attraktiver zu gestalten? Auf jeden Fall sollte kurzfristig die Querung der Alzettestraße durch Autos verboten werden.

## - Fahrradfreundliche Städte schaffen

Dem Fahrrad muß im städtischen Bereich endlich der Stellenwert zuerkannt werden, der ihm zusteht. Hierzu gehört u.a.:

- ein zusammenhängendes und sicheres Radwegenetz auf dem gesamten Stadtgebiet (in Luxemburg-Stadt gilt es besonders akute Sicherheitsprobleme auf Brücken (nei Bréck, al Bréck, Verbindungsbrücke Bahnhof – rte de Thionville... zu lösen )
- Einführung eines Systems von Leihfahrrädern des „Rent-a-Bike“ über das gesamte Stadtgebiet verteilt und vor allem an zentralen Stellen dies sowohl in Esch wie in Luxemburg-Stadt.

## - Schaffung von Einkaufshilfen

Angesichts der Tatsache, daß der 22. September in diesem Jahre auf einen Samstag fällt, versuchen eine ganze Reihe von Städten vor allem Initiative im Bereich des „Einkaufens“ zu treffen.

Dies sind nach Ansicht des Mouvement Ecologique sehr sinnvolle Initiativen. Die Einrichtung z.B. einer Einkaufs-Consigne sowie eines Lieferdienstes sollten auch nach dem 22.September Realität werden.

## - Landesweite Car-Sharing-Initiative gewährleisten!

Luxemburg ist wohl fast das einzige Land der EU, in dem es (noch) keine Car-Sharing-Initiative gibt. Der Mouvement Ecologique sieht das Transport- oder das Umweltministerium bzw. die großen Städte durchaus in der Verpflichtung, die Grundvoraussetzungen für eine derartige Initiative zu schaffen, sei es die Erstellung der erforderlichen Logistik zu unterstützen oder aber private Akteure bei der Konzeption finanziell und organisatorisch zu unterstützen. Doch auch die Gemeinden haben in diesem Bereich eine wichtige Rolle inne. Insofern ist es zu begrüßen, daß die Stadt Luxemburg eine Initiative ergreifen möchte. Ein autofreier Tag wäre ein guter Anlaß Bürgern die Chance gegeben, dieses Konzept kennen zu lernen.

## Zu Rolle des hauptstädtischen Geschäftsverbandes

Die Tatsache, daß der hauptstädtische Geschäftsverband sich einer Teilnahme verweigert und sogar eine Gegenaktion in die Wege geleitet hat, zeugt von dem zunehmenden Wirklichkeitsverlust der Verantwortlichen dieser Verbandes.

Es ist zu bezweifeln, daß alle Geschäftsleute der Stadt Luxemburg diese Einstellung teilen. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an eine Studie, die von der Consulting Gruppe Deloitte & Touch über die Wettbewerbsfähigkeit der Innenstädte durchgeführt wurde. Daraus sei eine zentrale Aussage zitiert, die in erster Linie auf die Verantwortlichen des hauptstädtischen Geschäftsverbandes zutreffen dürfte:

- „Les commerçants ne sont pas toujours satisfaits des services et des actions de leurs associations

Suite aux entretiens réalisés auprès des commerçants luxembourgeois, il est apparu que:

- 91% des commerçants adhèrent au moins à une association commerciale, mais seulement 43% d'entre eux sont satisfaits des activités de cette association.

Les principales raisons de non-satisfaction sont les suivantes (réponses spontanées):

- - manque de dynamisme (20%)
- cercles trop politisés (19%)
- il est nécessaire d'avoir un professionnel, un city-manager (19%)
- les associations ne fournissent pas l'information, il faut aller la chercher (11%)
- trop cher pour le service rendu (10%)
- 9% des commerces n'adhèrent à aucune association, car:
  - „les associations commerciales n'abordent pas nos véritables problèmes
  - par manque de temps
  - les associations ne sont pas dynamiques
  - „dépassés“
  - ne font pas assez de publicité.“

Es ist an der Zeit, daß die Geschäftsleute der Stadt Luxemburg, die nicht mehr mit Politik der aktuellen Verantwortlichen des Geschäftsverbandes einverstanden sind, dies zum Ausdruck bringen. Denn: die Politik einer „autogerechten“ Stadt wird kurz- und mittelfristig der Attraktivität der Stadt Luxemburg im Wettbewerb mit der „grünen Wiese“ bzw. mit Einkaufsstädten in der Großregion einen hohen Schaden zufügen.

Die Entscheidung der Stadt Luxemburg sich am autofreien Tag zu beteiligen, stellt ein politisches Signal in die richtige Richtung dar, auch wenn der Rahmen sicher noch bescheiden ausfällt.

Der Mouvement Ecologique begrüßt daher ausdrücklich diesen Schritt und geht davon aus, daß die Stadt Luxemburg in den nächsten Jahren progressiv den autofreien Tag im Sinne einer „reconquête de la Ville“ nutzen wird.

## 5. Die Idee des autofreien Tages glaubhaft ausbauen

---

Der 22. September 2001 ist wohl ein erster positiver Schritt. Jedoch gilt es sowohl staatlicherseits als auch in der Mehrzahl der Gemeinden in den nächsten Jahren im Rahmen des Aktionstages - zusätzlich zu den erforderlichen grundsätzlichen Rahmenbedingungen in der Verkehrspolitik - deutliche darüber hinausgehende Akzente zu setzen.

### - Nationale Koordination auf staatlicher Ebene verbessern

Das Umweltministerium begrenzte dieses Jahr seine Rolle auf die Organisation einer diffusen Werbekampagne - das Transportministerium war schlichtweg inexistent in der Vorbereitung und Durchführung des Tages (!).

Unerlässlich ist es, daß diese Ministerien in Zukunft eine pro-aktivere Rolle in der Vorbereitung des Aktionstages übernehmen. Koordination mit den Trägern der öffentlichen Transportmittel, Angebot zusätzlicher Angebote von Bus und Zug, Sondertarife ... sind Maßnahmen, die staatlicherseits zwingend ausgehandelt werden müssen. Auch Beratungsarbeit und offensive Unterstützung von verkehrspolitischen Initiativen sind zentrale staatliche Aufgaben.

### - „Europäische Charta“ zum Aktionstag auch in Luxemburg berücksichtigen – „An d’ Stad ouni mäin Auto“ mus mehr sein als nur eine Eintagsfliege in der Verkehrspolitik

Für den Aktionstag wurde eine europäische Charta ausgearbeitet. Im Jahre 2001 wurden drei neue Kriterien aufgenommen, von denen mindestens einer von den Gemeinden erfüllt werden sollte. Hierzu gehören:

- „1. Anlässlich des Tages sollte eine dauerhafte Maßnahme, die zu einer nachhaltigeren Verkehrsgestaltung in der Kommune beiträgt, eingerichtet bzw. eingeweiht werden.
2. Anlässlich des Tages soll jede teilnehmende Kommune die Chance nutzen, ihre Planungen und Konzepte der Bevölkerung vorzustellen und zu diskutieren.
3. Wenn die Kommune in diesem Jahr zum zweiten Mal teilnimmt, soll der für den Autoverkehr gesperrte Bereich im Vergleich zum Vorjahr vergrößert werden.

Mit diesen Kriterien soll auf die beiden Hauptkritikpunkte („Ein Tag und dann geht alles weiter wie vorher“ und „Von autofrei war nichts zu spüren“), die sowohl von der Bevölkerung als auch von der Presse aufgeführt wurden, reagiert und damit den Aktionstag eine qualitative Weiterentwicklung verliehen werden.“

Auf diese Weise können verkehrspolitische Maßnahmen im Sinne einer anderen Mobilität auch einen autofreien Tag hinaus stärkeren Eingang in die Kommunalpolitik finden.

### - Die Wirkung des Aktionstages “messen”

Daß sich es sich lohnt, eine Bilanz des Aktionstages zu ziehen, zeigt die Bilanz der französischen Klimabündniskoordination auf.

„Die Aktion „In die Stadt – ohne mein Auto!“ hatte keine negativen wirtschaftlichen Konsequenzen für die

Geschäfte und Unternehmen in den beteiligten Kommunen. Zählungen in vier französischen Städten während der Aktion ergaben sogar eine leichte Zunahme der Kundenfrequenz in den autofreien Bereichen im Vergleich zu einem normalen Werktag. (...)

Halbierung der Lärmbelastung: Analog zur Aktion 1998 registrierten die Einwohner die geringere Lärmbelastung auch diesmal als größten Vorteil. In den reservierten Bereichen wurde eine durchschnittliche Lärminderung um 6 Dezibel im Vergleich zu einem normalen Werktag gemessen, was einer Reduktion um mehr als 50 Prozent entspricht.

Eine signifikante Reduktion der verkehrsbedingten Luftverschmutzung: Direkt in den autofreien Bereichen konnte die größte Reduktion von den durch den Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffen verzeichnet werden: Die Messungen ergaben Minderungen von 20 bis 50 Prozent.“

In Luxemburg gibt es keine Tradition im Bereich der Evaluation von politischen Maßnahmen. Doch an sich müßte es eine Selbstverständlichkeit sein, den Erfolg von solchen Aktionen zu messen: konnten die gesteckten Ziele erreicht werden oder nicht? Auf diese Art und Weise können nicht nur Verbesserungen weitaus wirksamer durchgeführt werden, sondern Ziele können auch konkreter formuliert werden.