

Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg – Papier ist geduldig

Letzte Woche wurde nach nunmehr 4 Jahren Entwicklungszeit der Mobilitätsplan der Stadt Luxemburg bis zum Jahr 2035 endlich publik gemacht. Er lehnt sich an die Empfehlung des „Sustainable Urban Mobility Plan“ der EU-Kommission an, bei dem unter anderem die Beteiligung der Bürger eine entscheidende Rolle spielen soll. Letzteres erklärt auch, warum die Bevölkerung der Stadt diesmal zum Teil eingebunden wurde – man gibt sich ja pro-europäisch auf dem *Knuedeler*!

Im Ergebnis kann man auf den ersten Blick von einem Paradigmenwechsel sprechen ; viele der Schlussfolgerungen könnten dem letzten kommunalen Wahlprogramm von déi Lénk entnommen sein. So liest man zum Beispiel : *„Die Straßen stoßen schon jetzt an ihre Grenzen und können nicht mehr Verkehr aufnehmen. Es fehlt das Potenzial für einen Ausbau des Straßennetzes.“* Und weiter : *„Um in etwa die gleichen Kfz-Fahrtanzahlen wie 2020 zu erreichen, muss sich der Anteil des Kfz am Gesamtverkehr um etwa 11 % reduzieren (von 60 % im Jahr 2020 auf 49 % im Jahr 2035).“* Oder : *„Das Vorzugs-/ Zielszenario zeigt, dass die für 2035 formulierte Zielmarke, das Aufkommen des Kfz-Verkehrs auf dem Niveau von 2020 ‚einzufrieren‘, erreicht werden kann. Dafür ist einerseits die nachhaltige Förderung der sanften Mobilität nötig. Voraussetzung ist außerdem eine umfassende Verbesserung der Angebote und Leistungsfähigkeit des ÖPNV,„.* Schließlich werden sogar sogenannte *„Push-Maßnahmen gegen die Kfz-Nutzung (Parkgebühren und weitere Abgaben)“*, sowie *„die Umverteilung des öffentlichen Raums zu Ungunsten des Autos“* ins Auge gefasst.

Doch der Teufel steckt im Detail ; in den beschönigenden Bemerkungen, wie : *„schon heute sind die Voraussetzungen für den Rad- und Fußverkehr in der Stadt Luxemburg gut,„* , in den Rücknahmen, wie : *„Dennoch wird der Straßenbau auch in Zukunft eine Rolle spielen (...). Die Erreichbarkeit der Stadt mittels Pkw wird somit natürlich bestehen bleiben“* Und besonders in dem, was nicht im Text steht, was aber aus den beigegefügt Karten hervorgeht :

- dass die derzeitigen Hauptdurchgangsstraßen, mit einigen wenigen Ausnahmen, auch im Jahre 2035 noch „routes principales“ sein sollen, also der Kfz-Verkehr weiter durchs Zentrum fahren soll;
- dass die Radwegenetzkarte augenscheinlich macht, dass das meiste in Richtung abgesicherte Radwege noch zu tun ist;
- dass die Tram nicht durch die avenue de la Porte Neuve fahren soll, damit dort der Autoverkehr in beide Richtungen aufrechterhalten werden kann. Somit wird das Fehlen eines 2. Stranges durch das Stadtzentrum sich gegen den Trambetrieb als Rückgrad des massiven Ausbaus des öffentlichen Transports auswirken. Einerseits wird nämlich bei einem Ausbau des Tram-Netzes die Überlastung der bisherigen Hauptachse zu einer Taktreduzierung führen und andererseits werden die Passagiere des zukünftigen Teilstücks CHL-Arloner Straße an dem Place de l'Étoile umsteigen müssen, was sie abschrecken wird. Lydie Polfer als Verteidigerin des Pkws in der Stadt hat sich also erneut durchgesetzt, wo sie ja bereits in der Vergangenheit dafür verantwortlich war, dass die erste Tramlinie mit 20 Jahren Verspätung in Betrieb genommen wurde.

Wir werden in den nächsten Jahren sehen, inwiefern die schönen Versprechungen des Mobilitätsplans tatsächlich umgesetzt werden. So zum Beispiel in Bezug auf die angesagte Breite der Fußgängerwege von 2,5 Meter (die nicht durch quer zur Straße parkende Autos reduziert werden darf), oder in Bezug auf die Wartezeit der Fußgänger bei den Ampelanlagen (wo erst gedrückt werden muss, damit die Ampel überhaupt auf Grün schaltet), ob die Fußgängerüberwege überschaubar werden und die Sicht nicht durch parkende Autos eingeschränkt wird (der unsägliche Streik mit der Vereinigung ZUG lässt grüßen!).

Zum Schluss bleibt zu bemerken, dass der Beirat zum Mobilitätsplan einen Anteil des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehr von 45% für 2035 vorgeschlagen hatte. Das ging dem Schöffenrat offensichtlich dann doch zu weit!

Plan de mobilité de la Ville de Luxembourg – Promesses et réalité

La semaine dernière, après 4 ans d'études, le Plan de mobilité de la Ville de Luxembourg à l'horizon 2035 a enfin été rendu public. Il s'appuie sur le concept du « Sustainable Urban Mobility Plan » de la Commission européenne, où notamment la participation des citoyens doit jouer un rôle décisif. Cette condition explique, pourquoi la population de la ville a cette fois-ci été en partie impliquée - on veut s'afficher pro-européen au *Knuedeler* !

À première vue, un changement de paradigme semble à portée de main : de nombreuses conclusions pourraient être tirées du dernier programme électoral communal de déi Lénk. On lit par exemple : « *Les routes atteignent déjà leurs limites et ne peuvent pas absorber plus de trafic. Le potentiel d'extension du réseau routier fait défaut* ». Et encore : « *Pour atteindre à peu près le même nombre de trajets en voiture qu'en 2020, la part de la voiture dans le trafic total doit être réduite d'environ 11 % (de 60 % en 2020 à 49 % en 2035)* ». Ou encore : « *Le scénario préférentiel/cible montre que l'objectif formulé pour 2035, à savoir <geler> le volume du trafic automobile au niveau de 2020, peut être atteint. Pour cela, il est nécessaire de promouvoir durablement la mobilité douce* ». Comme cerise sur le gâteau, le rapport envisage même des « *mesures à l'encontre de l'utilisation de la voiture (taxes de stationnement et autres redevances)* » ainsi qu'une « *redistribution de l'espace public au détriment de la voiture* ».

Mais le diable se cache dans les détails, dans les remarques lénifiantes, du genre « *aujourd'hui déjà, les conditions pour le trafic cycliste et piéton dans la ville de Luxembourg sont bonnes* », dans les rétractations, comme : « *Néanmoins, la construction de routes continuera à jouer un rôle à l'avenir, (...). L'accessibilité de la ville par la voiture restera donc bien sûr d'actualité* », et en particulier dans ce qui ne se trouve pas mentionné dans le texte, mais qui ressort des cartes jointes.

- Ainsi, les « routes principales » actuelles, à quelques exceptions près, y sont maintenues.
- Ainsi, la carte du réseau cyclable fait apparaître que le plus gros reste à faire pour sécuriser les pistes cyclables.
- Ainsi, afin de pouvoir maintenir la circulation automobile dans les deux sens dans l'avenue de la Porte Neuve, le tram ne passera pas par là. Or cette décision jouera pleinement contre le tram en tant que cheville ouvrière du développement massif souhaité du transport en commun. En effet à défaut d'une deuxième voie par le centre-ville, l'extension du réseau de tram entraînera un engorgement du tronçon existant et nécessitera une réduction de la cadence. Aussi les voyageurs sur le futur tronçon CHL-route d'Arlon devront-ils alors changer de tram à la place de l'Étoile, ce qui les découragera. Lydie Polfer, dans son combat pour le trafic motorisé individuel en ville a donc une nouvelle fois obtenu gain de cause, alors qu'elle avait déjà retardé de 20 ans l'installation de la première ligne de tram.

Nous verrons dans les années à venir dans quelle mesure les belles promesses du plan de mobilité seront mises en œuvre. Par exemple, en ce qui concerne la largeur annoncée des trottoirs de 2,5 mètres (qui ne doit pas être entamée par des voitures garées en travers de la route), ou en ce qui concerne le temps d'attente des piétons aux feux de signalisation (où il faut actuellement d'abord appuyer pour que le feu passe au vert), ou encore concernant les passages piétons dont la visibilité ne doit être réduite par des voitures en stationnement (vive la controverse avec l'association ZUG à ce sujet !).

Il reste à noter pour finir que le Comité d'accompagnement pour l'établissement du plan de mobilité avait proposé pour 2035 une part de trafic automobile de 45% du trafic total. Les responsables du collège échevinal DP-CSV ont probablement trouvé que cela allait quand-même trop loin !