

Luxemburger Wort

Hauptstadt: „Eng déck Datz“ bei der Fußgängersicherheit (<https://wort.lu/de/lokales/hauptstadt-eng-deck-datz-bei-der-fussgaengersicherheit-60198f70de135b923606baef>)

Foto: Anouk Antony

(str) - Hinter vorgehaltener Hand hält sich bereits seit Jahren das Gespräch über ein Audit zur Sicherheit, Barrierefreiheit und Qualität der Fußgängerwege in der Stadt Luxemburg. Im Flüsterton kommt hinzu: „Do hu mer eng déck Datz kritt.“ Und: Der vernichtende Bericht sei schleunigst vom Schöffenrat in die Tiefen einer Schublade verbannt worden. Das war im Jahr 2015.

In die Finger bekam das Audit trotz aller Bemühungen seitdem niemand mehr. Nur einmal, ein Jahr nach der Fertigstellung, wird der Bericht auszugsweise im Gemeinderat thematisiert. Dem Vernehmen nach werden aber nur wenige Punkte angesprochen, die sich für eine schnelle Lösung anbieten. Davon, dass die Stadt in dem Gutachten irgendwie besonders schlecht abgeschnitten hat, ist keine Rede.

Sechs Jahre später ist das Audit über die Qualität der Fußgängerführung in der Stadt Luxemburg des Büros für Stadt und Verkehrsplanung (BSV) aus Aachen nun doch zugänglich. Es ist zwar nicht für jeden gleich sichtbar, aber wenn man weiß, wo man danach sucht, kann man es finden.

Audit verbirgt sich in Wettbewerbsausschreibung

Die Stadt Luxemburg hat nämlich jüngst die Ausarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) öffentlich ausgeschrieben – und **das Audit aus dem Jahr 2015 ist Teil der Dokumente, die den Kandidaten für den Wettbewerb zur Verfügung gestellt werden.**

[<https://pmp.b2g.etat.lu/index.php?page=entreprise.EntrepriseDemandeTelechargementDce&refConsultation=21557&orgAcronyme=t5y>] Bis zum 15. Februar können sich nun Experten aus ganz Europa um den Auftrag bewerben.



Das Audit vermittelt den Eindruck, dass es 2015 nicht gut um die Sicherheit der Fußgänger in der Hauptstadt stand.

Foto: Anouk Antony

Ziel ist es, wie es heißt, „eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in der Stadt Luxemburg zu entwickeln“. Der Verkehrsentwicklungsplan soll als langfristig angelegter Prozess und zentrales Instrument zur Entwicklung eines effizienten und zukunftsfähigen Verkehrssystems dienen, heißt es.

Das Vorgehen zur Erarbeitung des Plans soll sich an den Leitlinien des Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) orientieren und es sollen zukunftsfähige Mobilitätsmittel wie Carsharing, Bikesharing und autonomes Fahren einfließen. Die Fertigstellung des finalen Verkehrsentwicklungsplans soll im Oktober 2022 stattfinden. Der Leistungsbeginn sei im Juni 2021 geplant.

Audit erstellt eine ernüchternde Bilanz

Doch zurück zum Audit aus dem Jahr 2015, dessen 70 Seiten sich als durchaus interessante Lektüre erweisen. Zunächst einmal zeigt sich, dass es damals nicht außerordentlich gut um die Sicherheit der Fußgänger in der Hauptstadt stand. Die Ergebnisse sind ernüchternd.

Dass man sich dessen wohl auch im Schöffenrat bewusst war, dürfte dann auch der Grund gewesen sein, ein ebensolches Audit in Auftrag zu geben. Denn, ohne Zweifel, um richtige Entscheidungen treffen zu können, brauchen auch Gemeindevorstehende guten Rat von kompetenter Stelle.



An vielen Überquerstellen ist die Grünphase für Fußgänger auch mehr als fünf Jahre nach dem Audit noch zu kurz.

Foto: Anouk Antony

Wenn man nun das BSV-Audit unter die Lupe nimmt und die Anregungen und Empfehlungen mit dem vergleicht, was sich seitdem in der Hauptstadt in Verkehrssicherheitsfragen verändert hat, hinterlässt das allerdings einen bedrückenden Eindruck: Zwar gab es eine Reihe von Anpassungen, es entsteht aber dennoch durchaus der Eindruck, dass sich die Hauptstadtverantwortlichen schwer damit tun, die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen, sobald dies auf Kosten des Komforts der Autofahrer geschehen soll.

Alle Nutzergruppen müssen berücksichtigt werden

Doch wie entsteht ein solches Audit? Für die Bemessung der Infrastruktur muss neben den Fußgängerverkehrsmengen auch den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen Rechnung getragen werden. So gibt es bei den Nutzern schnelle und langsamere Fußgänger, Kinder, Senioren und auch mobilitätseingeschränkte Menschen.

Für die Mängelanalyse werden dann sowohl relevante Fußgängerlängswege, also Bürgersteige und sonstige Gehwege, aber vor allem auch die Überquerungsstellen nach vorgegebenen Kriterien unter die Lupe genommen.

Oberstes Ziel ist es, die Konfliktzonen zwischen Autofahrern und Fußgängern ausfindig zu machen und diese so weit wie nur möglich einzugrenzen. Eine Mängelliste mitsamt Empfehlungen soll dem Auftraggeber dann bei der Entscheidungsfindung helfen.



In der Rue du Fossé wurde im November entschieden, eine Shared-Space-Begegnungszone einzurichten. Das Audit hatte hingegen ausdrücklich die Schaffung einer Fußgängerzone empfohlen.

Foto: Gerry Huberty

Die Bestandsanalyse aus dem Jahr 2015 stellt sehr viele Mängel in der Stadt Luxemburg fest: So wurden beispielsweise von 261 überprüften Überquerungsstellen mit Ampelanlage nur 92 als konfliktfrei eingestuft. Das entspricht 35,2 Prozent.

Hier war entweder die Aufstellfläche für Fußgänger zu klein, die Freigabezeit für eine Querung zu kurz im Vergleich zur Länge des Wegs oder der Versatz zwischen Grünphase für Fußgänger und Autofahrer zu kurz.

Auch bei der Barrierefreiheit scheint es bei den Überquerungsstellen mit Verkehrsampeln dramatischen Nachholbedarf zu geben. Hier waren bei der Erstellung des Audits die standardmäßigen Voraussetzungen nur bei 6,1 Prozent der Stellen vollständig gegeben. 16 von 261 Übergängen galten als sicher. An 22 Stellen gab es Vibrationstasten und/oder ein akustisches Signal. Barrierefrei waren demnach nur 8,4 Prozent dieser Übergänge.

Von 309 bewerteten Fußgängerüberwegen ohne Ampelanlage wurde die bauliche Barrierefreiheit indes nur bei 24 als gegeben angesehen – 7,8 Prozent.



Vierorts sind die Gehwege gefährlich eng, so auch in der Rue des Bains - nachdem die Stadt dort Umbaumaßnahmen ergriffen hat.
Foto: Anouk Antony

In Sachen Barrierefreiheit wurde seit 2015 zweifelsfrei punktuell nachgebessert. So wurden vor allem bei ohnehin anstehenden Bauarbeiten die Ampelanlagen durch neue Installationen mit Vibrationstaste und Akustiksignal ersetzt und stellenweise Bordsteinkanten abgesenkt, um Rollstuhlfahrern das Überqueren zu erleichtern sowie Bodenindikatoren angebracht, die Sehbehinderten bei der Orientierung helfen. Von einer flächendeckenden Barrierefreiheit bleibt die Hauptstadt noch weit entfernt.

Sicherheit ist auch eine Frage der Verkehrsqualität

Wichtig bei der Bewertung der Infrastruktur ist auch die Verkehrsqualität für Fußgänger. Dazu gehört die Wartezeit an den Verkehrsampeln. Die Richtzeit liegt außerhalb der Hauptverkehrsstunden bei maximal 50 Sekunden. Zu Spitzenzeiten sollen Fußgänger maximal 70 Sekunden auf eine Grünphase warten müssen. Das ist insoweit von Bedeutung, als Studien belegen, dass Fußgänger ab einer Wartezeit von 70 Sekunden dazu tendieren, die Fahrbahn auch bei Rot zu überqueren.



Bodenindikatoren, Vibrationstaster und Akustiksignale sind längst nicht an allen Übergängen der Standard.

Foto: Anouk Antony

Dem Audit zufolge sind die Wartezeiten für Fußgänger je nach Tageszeit bei 51 bis 54 Prozent der begutachteten Ampeln merklich spürbar und bei 26 bis 31 Prozent definitiv zu lang. Bei den im Bericht aufgeführten Knotenpunkten stellen die Verfasser im Übrigen fest, dass eine kürzere Wartezeit sich nicht negativ auf den Fahrzeugverkehrsfluss auswirken würde.

Die Stadt hat infolge des Audits am Boulevard Royal, der Avenue de la Liberté, der Avenue de la Gare und der Route de Thionville die maximalen Wartezeiten zu Spitzenzeiten auf 70 Sekunden gesenkt. Anstatt der darüber hinaus empfohlenen 50 Sekunden, verbleibt die Wartezeit aber auch hier während der restlichen Tages- und Nachtzeit zunächst bei 60 Sekunden. Auch in diesem Kontext hat es seit 2015 kaum flächendeckende Veränderungen gegeben.

Eingeschränkte Sicht kann tödlich sein

Als schwerwiegende Gefahr für Fußgänger gilt indes ein eingeschränktes Sichtfeld an Überquerungsstellen ohne Ampelanlage – also den normalen Fußgängerüberwegen. Eine freie Sicht muss fünf Meter vor und hinter jedem Zebrastreifen gewährt sein – und darf nicht durch abgestellte Autos, Schilder, Werbetafeln, Pflanzen oder Sonstiges behindert werden. Nur bei weniger als der Hälfte der 309 überprüften Fußgängerüberwege – genau 49,8 Prozent – wurde das maßgebende Sichtfeld als ausreichend eingestuft.



Überschreitet die Wartezeit an den Ampeln 70 Sekunden, neigen Fußgänger dazu, bei Rot zu überqueren.

Foto: Anouk Antony

Die Auditoren haben zudem auch 553 verschiedene Abschnitte von Gehwegen begutachtet, und das auf einer Gesamtlänge von 64,1 Kilometern. Die empfohlene Mindestbreite eines Gehwegs in Wohngebieten beträgt beispielsweise 2,5 Meter. Das Gleiche gilt bei einer Mischnutzung mit Büros, Verwaltungen und Wohnungen mit nur vereinzelter Geschäften und Gastronomie in den Erdgeschossen. 3,5 Meter beträgt die Mindestbreite bei einer Mischnutzung des Gehwegs mit Geschäften und Gastronomie in Erdgeschossen. Bei einer Mischnutzung mit durchgehendem Geschäftsbesatz sind es 4,5 Meter.

Von den 64,1 im Jahr 2015 überprüften Kilometern befanden die Auditoren die bauliche Breite nur auf 8,3 Kilometern als ausreichend. Bei der nutzbaren Breite sind es gar nur 8,2 Kilometer.

Fahrbahn verengen, Parkplätze abschaffen

BSV empfiehlt generell die Verengung der Fahrbahn, das Abschaffen von Parkplätzen und eine Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit, um die Bürgersteige verbreitern zu können und so die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen. Das hat die Stadt Luxemburg beispielsweise in der Rue des Bains teilweise umgesetzt. Es gibt aber hier, wie leicht festzustellen ist, noch viel Nachholbedarf.



Die Mindestbreite für Gehwege beträgt 2,5 Meter.

Foto: Anouk Antony

Trotz eines offensichtlich ausreichenden Angebots an Parkflächen in Parkhäusern im Stadtzentrum scheint sich die Stadtverwaltung noch immer sehr schwer damit zu tun, Parkplätze am Fahrbahnrand zugunsten von mehr Verkehrssicherheit abzubauen.

Doch nicht nur das scheint für die Stadtverwaltung tabu zu sein: BSV empfiehlt auch, an mehreren Stellen Fahrspuren abzubauen, so beispielsweise jeweils eine Abbiegespur vor der Kreuzung mit der Avenue de la Porte-Neuve am Boulevard Royal.



Am Boulevard Royal empfiehlt das Audit eine Fahrspur abzuschaffen, um so den Fußgängern größere Plattformen und kürzere Querwege zu ermöglichen.
Foto: Anouk Antony

Mit der Schaffung eines überbreiten Fahrstreifens mit 5,5 Metern Durchmesser anstatt von zwei mittigen Spuren, könnte der Gehweg um 50 bis 90 Zentimeter erweitert werden. Die Reduzierung der Fahrstreifenzahl würde die Überquerungslänge für Fußgänger verringern und deren Wartezeit verkürzen. Dadurch würden sich die Verkehrsqualitäten für den Fahrzeugverkehr kaum verändern.

Zu den 20 Knotenpunkten, zu denen BSV konkrete Verbesserungsmaßnahmen vorschlägt, und wo sich seit 2015 nichts geändert hat, zählt auch die Montée de Clausen – insbesondere der Fußgängerüberweg im Kurvenbereich im unteren Teil.

30er-Zone in der Montée de Clausen

Hier empfiehlt der Auditor eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, gegebenenfalls mit örtlicher Geschwindigkeitsüberwachung. Zudem soll eine Betonschutzwand entfernt werden, um so den nördlichen Seitenraum zu verbreitern.



Für die Montée de Clausen hatte der Auditor unter anderem eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h sowie mehrere bauliche Maßnahmen empfohlen.

Foto: Anouk Antony

Um auch den südlichen Seitenraum auszubauen, soll die Fahrbahnbreite im Kurvenbereich verengt werden. Wer hier als Fußgänger an der Ampel auf eine Grünphase wartet, kann Seitenspiegel von vorbeifahrenden Bussen aus nächster Nähe betrachten.

Bei vielen anderen konkreten Empfehlungen des Auditors lässt sich nur mit großem Aufwand feststellen, ob die Luxemburger Verkehrsplaner ihnen Beachtung geschenkt hat. Es wäre daher interessant, in einer Folgestudie zu sehen, wie der gleiche Auditor die Situation der Fußgängersicherheit nach Abschluss des nun ausgeschriebenen Wettbewerbs zur Schaffung eines neuen Verkehrsentwicklungsplans und dessen Umsetzung einstuft - und inwieweit die Stadtverwaltungen ihre Hausaufgaben erledigt hat.

Gelegenheit beim Bau der Tramstrecke verpasst

Eine Stelle aus dem Audit sticht darüber hinaus noch ins Auge: die Überquerungsstelle für Fußgänger in der Avenue Emile Reuter in Höhe des Altersheims Sainte Elisabeth im Stadtpark, die beim Bau der Tramstrecke neu gestaltet wurde. Hier hatte BSV geraten, zwischen dem Boulevard Prince Henri und dem Boulevard Joseph II nur eine statt zwei Fahrspuren für Fahrzeuge entlang der Tram einzurichten.



Zwischen Tramgleisen und Fahrbahn sollte in der Avenue Emile Reuter laut Audit eine zwei Meter breite Plattform für Fußgänger errichtet und im Gegenzug auf eine doppelte Fahrspur für Fahrzeuge verzichtet werden.

Foto: Anouk Antony

Laut Verkehrsprognose wäre hier eine Kadenz von 1.000 Fahrzeugen pro Stunde auf einem Fahrstreifen möglich. Dies würde es ermöglichen, eine zwei Meter breite Plattform für Fußgänger zwischen den Gleisanlagen und der Fahrbahn zu schaffen.

Darüber hinaus würde das dazu führen, dass auch an der Kreuzung der Avenue Emile Reuter mit dem Boulevard Prince Henri die zu schmale Aufstellfläche für Fußgänger auf 2,5 Meter ausgedehnt werden könnte. Und auch der örtliche Radweg könnte auf ausreichender Breite angelegt werden.

Auch das wurde bei der Umsetzung der Bauarbeiten nicht berücksichtigt. Ein Rückbau ist hier wohl kaum zu erwarten.

Folgen Sie uns auf [Facebook](https://www.facebook.com/wort.lu/de) [https://www.facebook.com/wort.lu/de] und [Twitter](https://twitter.com/Wort_LU) [https://twitter.com/Wort_LU] und [abonnieren Sie unseren Newsletter](https://www.wort.lu/de/newsletter) [https://www.wort.lu/de/newsletter].