

„Die Spur belegen“

Gespräch mit Gust Muller, Präsident der Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ (LVI)

Herr Muller, die LVI ist aus der Umweltbewegung heraus entstanden.

Gust Muller: Ja, aus dem Umkreis des Mouvement écologique. Den meisten hat damals ein Auslandsaufenthalt die Augen geöffnet. Sie haben erlebt, dass man sich in einer Stadt auch anders fortbewegen kann. Bei ihrer Rückkehr haben sie sich dann für mehr Fahrräder in ihren Heimatstädten eingesetzt und versucht, sich die autofreundlich umgebauten luxemburgischen Städte Meter für Meter zurückzuerkämpfen.

Der Durchbruch kam jedoch erst zwei Jahrzehnte später mit der Frage des Klimawandels?

G. M.: Zum Teil nur ... Ich würde den Beginn des Umdenkens bei den politisch Verantwortlichen auf Anfang der 1990er Jahre datieren. 1993 hat die vom Mouvement und der LVI in Auftrag gegebene Studie Knoflacher zum ersten Mal ein Radkonzept für die Stadt Luxemburg gefordert. 2006 hat dann die Stadt Luxemburg eine offizielle Studie in Auftrag gegeben.

2006 wurde auch der Fahrradweg über die Al Bréck eingerichtet ...

G. M.: Das war eine der Hauptforderungen der Knoflacher-Studie. Diese Fahrradbahn hat die innerstädtische Mobilität eigentlich erst ermöglicht. Die nächste Herausforderung ist die Née Bréck ... Heute sind wir, wenigstens in der Stadt Luxemburg, bei ca. 3 % Radverkehr. Ein mittelfristiges Ziel könnten 10 % Radverkehr sein.

Wie schätzen Sie die allgemeine Entwicklung der „mobilité douce“ ein?

G. M.: Eher positiv. Das Verkehrsbild wird heute vom Fahrrad geprägt. Von den roten Fahrradpisten über die blaue Vel'ohs bis hin zu geparkten oder fahrenden Rädern. Vor sechs Jahren noch war der Radfahrer für den Autofahrer eine Überraschung.

Sind getrennte Radpisten eine Lösung oder verstopfen sie zu sehr die Verkehrsadern?

G. M.: Viele Leute, auch Radfahrer, finden getrennte Infrastrukturen unsinnig. Dass in einer alten Stadt eine getrennte Aufteilung der Straßen zwischen Autos und Fahrrädern nicht überall möglich ist, scheint mir klar. Das Fahrrad gehört in den Verkehr und der Verkehr hat sich dem Fahrrad anzupassen! In Amsterdam etwa gibt das Rad den Rhythmus vor ... und die Autos haben in der Masse der Fahrräder überhaupt keine Chance.

Wie sehen Sie den Zusammenhang zwischen Radsporteuphorie und alternativer Mobilität? Wenn Radfahrer heute eher im Verkehr respektiert werden, hat das auch mit den Schleichs zu tun?

G. M.: Einen Zusammenhang zwischen Radsport und alternativer Mobilität gibt es schon. Die Tour de France begeistert – viele kaufen sich ein Fahrrad und beginnen an den Wochenenden damit herumzufahren. Demnach haben sie eine erste Chance, sich abseits des Verkehrs auf einer Radpiste wieder an das Radfahren zu gewöhnen. Zwangsläufig fahren diese Freizeitsportler auch irgendwann über Straßen. Und wer sonntags auf dem Rad und montags im Auto sitzt, wird eine andere Perspektive auf die Radfahrer im Verkehr haben. Er weiß dann in etwa, wie sich ein Rad im Verkehr verhält, dass es beim Losfahren beispielsweise immer ein wenig schwankt. Und irgendwann einmal – wer weiß? – wird der Freizeitsportler vielleicht zum Alltagsradler.

Das Tourismusministerium will den Fahrradtourismus dieses Jahr stärker vermarkten und setzt u. a. auf die Werbekaravane der Tour de France. Wie sehen Sie diese Strategie?

G. M.: Das ist ein zweiseitiges Schwert. Was sieht nämlich der Fernsehzuschauer, wenn er sich den Prolog der Tour de France in Luxemburg anschaut? Schwitzende Fahrer! Und von oben filmt der Helikopter die Eislécker Hügellandschaften und die Rennfahrer fahren eine hauptstädtische Steigung nach der anderen hoch. Der gemütliche Radwanderer sieht das zuhause und denkt sich: Das ist ja schwieriges Terrain! Da habe ich nichts zu suchen, da geh ich lieber nicht hin ... Dabei haben wir ein qualitativ hochwertiges Netz an Fahrradwegen, von denen die meisten über alte Eisenbahnstrecken oder durch Flusstäler laufen. Für den Radwanderer eigentlich durchaus gut zu fahren.

Warum steigen nicht mehr Leute auf das Fahrrad um?

G. M.: Es gibt die zwei klassischen Argumente: Topographie und Klima. Die gelten meiner Meinung nach aber nicht. In Holland scheint ja bekanntlich das ganze Jahr über die Sonne! Was die Topographie angeht, verwundert es schon, dass die Infrastruktur, welche die Topographie für den Verkehr ebnet, ich spreche hier von Brücken und Tunnel, zu oft für motorisierte Gefährte reserviert ist. Da ist das Geld auf einmal da! Dabei ist es ja nicht das Auto, das bei einer Steigung Probleme hat ...

Welche Rolle spielt der Angstfaktor? Und wie berechtigt ist er?

G. M.: Viele Menschen fahren tatsächlich wegen des Angstfaktors nicht im Alltag mit dem Rad. Dabei ist Radfahren in der Stadt weniger gefährlich, als es aussieht! Man muss bewusst fahren: nicht nur schauen, sondern auch hören, sich auf der Straße durchsetzen, nicht zu defensiv fahren. Der Radler sollte nicht 10 cm neben dem Bürgersteig fahren, um ja nicht zu stören – denn dann versucht das Auto naturgemäß zu überholen. Nein, der Radfahrer soll seine Spur voll belegen. Wenn man zum Unsicherheitsfaktor für sich selbst wird, dann wird es kritisch. ♦