Potentielle Radfahrer en masse

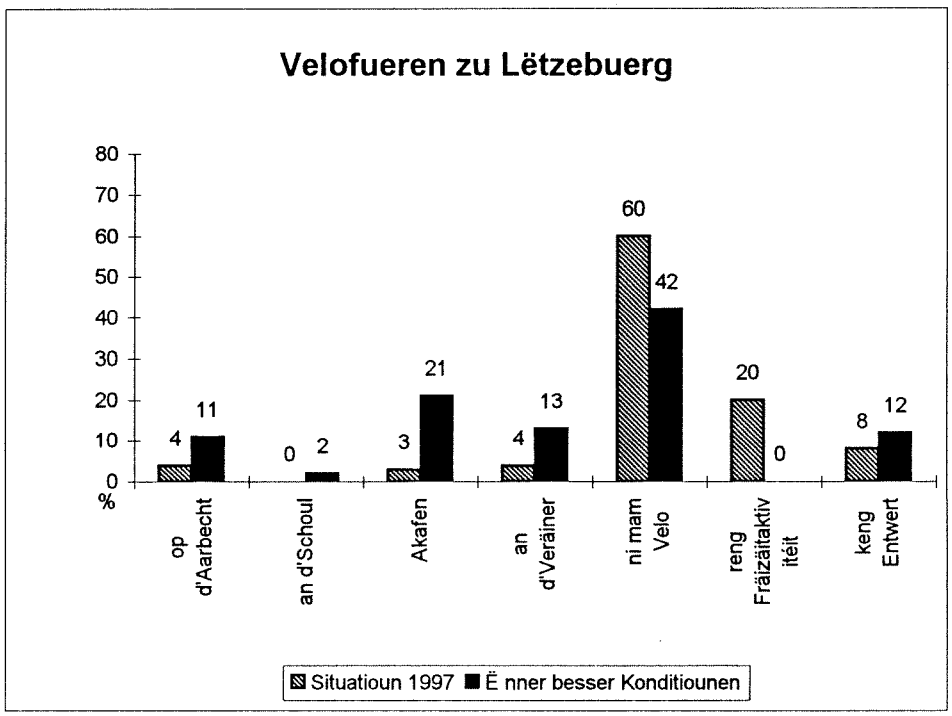
Die im Oktober 1995 durchgeführte Erhebung der Transportgewohnheiten der Luxemburger ergab, daß nur 1% der im öffentlichen Verkehr per Fahrrad geschah. Nicht gefragt wurde damals, warum die Leute das Rad so selten nehmen bzw. das Auto bevorzugen. Alain Groff liefert im folgenden Interview als eine Erklärung, daß in Luxemburg die Distanzen zum Zielort länger sind als im Ausland. Das gelte insbesondere vom Schulweg und vom Gang zum Laden. Daher seien die Fahrten von Schülern mittels öffentlichen Transport (Bus, Zug) höher als im Ausland, wo das Fahrrad gerade von dieser Alterskategorie häufiger benutzt werde.

Die LVI wollte es genauer wissen. Sie beauftragte die ILReS, die Gründe zu erforschen, warum die Luxemburger anscheinend Fahrradmuffel sind. Das geschah in einer Umfrage, die per Telefon vom 22.-29. April 1997 bei 1002 Luxemburgern von über 18 Jahren durchgeführt wurde.

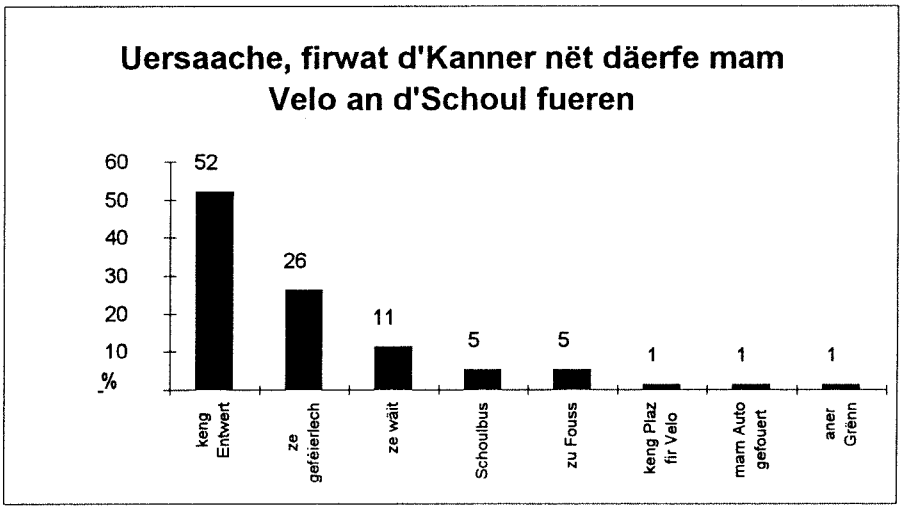
Das Ergebnis überraschte. Immerhin gaben 31% der Befragten zu Protokoll, daß sie zumindest gelegentlich das Fahrrad benutzen. Ihre Bewegungen machen nach Bahnhybrid-Erhebung allerdings nur 1% aller Bewegungen aus. Bei den unter 50-Jährigen steigt die Anzahl der Gelegenheitsradfahrer sogar auf 40%. Zwei Drittel dieser Radfahrer benutzen ihr Vehikel allerdings nur zum Freizeitsport (1). Nur 4% der Befragten fährt mit dem Rad zur Arbeit. Auffallend ist hier nur, daß es gerade bei den Unabhängigen und Freischaffenden bzw. höheren Kaderbeamten doppelt soviele sind (8% bzw. 9%). Letztere fahren auch deutlich öfters als der Durchschnitt per Rad zum Einkaufen (7%) oder zu ihren Vereinen (9%).

Da die Umfrage sich nur an Personen von 18 Jahren und mehr wandte, fehlen die Schüler, die das Rad eventuell auf dem Schulweg benutzen. Daher ist die weitere Frage interessant, ob die Eltern ihren Kindern erlauben, per Rad zur Schule zu fahren (immerhin noch 370 der Befragten): Nur 18% der Eltern genehmigen das. Ihre Gründe geben sie allerdings zu über der Hälfte nicht an. 26% sagen, es sei zu gefährlich.

Neben dem Ist-Zustand fragte die ILReS auch nach den Absichten, falls die äußeren Umstände sich verbesserten.



Der Fragesteller wies auf größere Sicherheit im Straßenverkehr, sicherere Abstellmöglichkeiten für das Rad u. ä. hin. Die Antworten auf diese Frage sind vielsagend: Statt 60%, die heute sagen, sie würden das Rad nie nehmen, antworten nur mehr 42% mit nie. Zum Einkaufen würden 21% (statt heute nur 3%) fahren, zur Arbeit 11% (statt 4%), zu Vereinsveranstaltungen 13% (statt 4%). Das Ergebnis ist eindeutig: Der Innerortsverkehr würde wesentlich entlastet, wenn den Radfahrern eine faire Chance geboten würde. Das Fahrrad würde zum echten Nutzvehikel avancieren und nicht mehr nur im Freizeitbereich eingesetzt werden. Auch hier steigt gerade bei den höheren Beamten und Freischaffenden der Anteil derjenigen, die sich vorgenommen haben, sich unter besseren Umständen per Rad zur Arbeit zu begeben, am höchsten, nämlich auf 25%! Bei den konsumfreudigen 25-49-Jährigen steigt der Anteil derjenigen, die bereit wären per Rad zum Einkaufen zu fahren, auf über 25%. Auch der Hauptgrund der Eltern, warum sie ihren Kindern den Schulweg per Rad nicht erlauben, läßt erwarten, daß im Falle substantieller Verbesserungen der Verkehrssicherheit für Radfahrer, mehr Kinder das Fahrrad auf der Straße benutzen würden und ein Teil der elterlichen Autotransporte wegfiele.

m.p.

(1) Die ILReS hatte die Antwort 'nur zum Freizeitsport' nicht vorgesehen. Bei der Frage, ob sie das Fahrrad bei den vier genannten Fahrten nutzen würden, antworteten 20% der Befragten spontan, sie würden es nur in der Freizeit benutzen. Bei der Frage, in welchem der vier Fälle sie das Fahrrad unter besseren Bedingungen nutzen würden, fielen diese spontanen Antworten weg. Mehrfachantworten waren komischerweise nicht zugelassen.