

INTERVIEW

LVI-PRÄSIDENT GUST MULLER

„Der Radverkehr nimmt zu, und damit seine Sichtbarkeit“

Anfang des Monats hatte die LVI eine Unterredung mit Verkehrs- und Bautenminister Claude Wiseler zum Thema „mobilité douce“. Gibt es nun Bewegung bei der Umsetzung des Aktionsplans?

Ich will nicht zu viel verraten, da der Minister auf unserer Jahresversammlung heute Abend zu der Sache Stellung nehmen wird. Nur soviel: Ein Knackpunkt ist weiterhin die Frage nach einer übergeordneten Koordination bei der Umsetzung des nationalen Aktionsplans. Wir waren und sind der Meinung, dass der Aktionsplan nur dann funktionieren kann, wenn eine Art „cellule“ über seine Umsetzung wacht. Es gibt 54 Einzelaktionen, die von den unterschiedlichsten Akteuren durchgeführt werden sollen. Wir fürchten, dass ohne eine übergeordnete Stelle, die den Durchblick behält, vieles Gefahr läuft, zu versanden. Letztendlich brauchen wir auch eine Art Anlaufstelle für Gemeinden, die zwar gewillt sind, etwas im Bereich sanfte Mobilität zu tun, aber nicht über die notwendigen Ressourcen verfügen. Der Minister will dagegen die einzelnen Dienststellen in die Pflicht nehmen und darauf hinwirken, dass auf allen Ebenen und jedes Mal, wenn Dinge in Angriff genommen werden, die Frage nach der sanften Mobilität gestellt wird. Einen speziellen Posten will er demnach nicht schaffen.

Ist das aber eigentlich nicht seit Jahren die Kernforderung der LVI?

Das ist überhaupt keine neue Diskussion, aber zumindest hat die Regierung ihre Position jetzt einmal klar und deutlich ausformuliert. Wir bleiben dabei: Es ist ein frommer Wunsch, dass jede Dienststelle bei jedem Vorhaben die Bedürfnisse von FußgängerInnen und RadfahrerInnen mitbedenken sollte. Zwei Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit: Die Straße durch die Millebach wurde kürzlich grunderneuert. Die Anlage eines Radwegs hätte hier keinerlei Problem dargestellt. Dennoch hat die staatliche Straßenbauverwaltung hier das Fahrrad erneut vollkommen ausgeklammert. Oder der Kirchberg: Hier hatte der Direktor der Entwicklungsgesellschaft vor zwei Jahren die Initiative ergriffen und alle Akteure - darunter auch die LVI - zusammengerufen, um ein einheitliches Fußgänger- und Radwegenetz zu realisieren. In der Folge wurden an sämtlichen neuralgischen Punkten die Bürgersteige auf Null-Erhebung abgesenkt. Kaum waren diese umfangreichen und kostspieligen Umbauten abgeschlossen, entstand hinter der „Roud Bréck“ eine neue große Ausfahrt, bei der Bürgersteige und die Insel erneut eine Bordkante von fünf Zentimetern aufweisen. Ein automatischer Reflex, Fahrräder in die Planung einzubeziehen, fehlt immer noch.

Auch die langfristige Planung scheint nicht gerade von hoher Dy-

namik geprägt. Wieso weist das nationale Radwegenetz noch immer so große Lücken auf?

Es stimmt, dass wichtige Teile des „réseau national des pistes cyclables“, dessen gesetzliche Grundlage auf 1999 zurückgeht, immer noch nicht verwirklicht wurden. So gibt es zum Beispiel keine durchgehende Streckenführung im „Uelzechtall“ zwischen Lintgen und Lorentzweiler. Unsere Kritik am „réseau national“ betrifft in erster Linie dessen Unverbindlichkeit. Es gibt weder eine zeitliche Vorgabe, bis wann die einzelnen Routen fertig gestellt werden sollen, noch eine verbindliche Zusage für die nötigen budgetären Mittel.

Einen automatischen Reflex, Fahrräder in die Planung einzubeziehen, gibt es eben immer noch nicht.

Wo hakt es denn, da sich die Minister doch anscheinend einig sind?

2005, als Lucien Lux als Verkehrsminister ein erstes Mal bei einer LVI-Versammlung anwesend war, sprach er von 22 Dossiers, bei denen es gelte, bei der Realisierung des Radwegenetzes Naturschutzbedenken zu berücksichtigen. Wie viele von diesen noch der Entscheidung harren, wissen wir nicht. Klar ist aber, dass

seither sehr wenig umgesetzt worden ist. Deshalb verlangen wir Einsicht in diese Dokumente, um eventuell vertretbare Kompromisse vorzuschlagen. Die Mitglieder der LVI sind sicherlich die letzten, die Naturschutzbelange als Nebensache abtun wollen. Aber es muss einen Weg geben, das Radwegenetz als Ganzes abzuschließen. Lassen sich Beeinträchtigungen nicht vermeiden, müssen eben Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden. Was bei Autobahnen möglich ist, sollte sich bei drei Metern Radweg auch realisieren lassen. Auch übertreibt die Straßenbauverwaltung mancherorts mit ihrer Entschlossenheit, unbedingt grundsolide zu bauen. Der Anspruch, überall die gleiche hohe Pistenqualität anzubieten, geht manchmal zu weit. RadfahrerInnen die vorher gewarnt werden, dass Einzelabschnitte nicht unbedingt asphaltiert sind, können sich der Situation anpassen und auch mal ein Stück zu Fuß absolvieren. Das ist immer noch besser, als ganze Strecken wegen einiger Schwachstellen abzusperren oder die Routen gar nicht erst auszuweisen.

Aber es gab in letzter Zeit auch gute Nachrichten. Das „vel'oh!“-Konzept in der Hauptstadt ist sehr erfolgreich. Ein Lichtblick auch für die LVI?

Es ist genau das eingetreten, was wir erwartet hatten. Das System wurde von den unterschiedlichsten Leuten angenommen: TouristInnen, Jugendlichen, selbst Bankern im Anzug. Der Ausbau, jetzt sogar bis in Nachbargeme-

ZUR PERSON:

Gust Muller ist Vorsitzender der „Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ“ (LVI). Der Verein wurde im März 1985 gegründet und feiert somit dieses Jahr sein 25-jähriges Bestehen. Die Jahreshauptversammlung findet am heutigen Freitag ab 19 Uhr in der Hall Victor Hugo auf Limpertsberg statt. Gegen 20 Uhr wird bei dieser Gelegenheit der Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen, Claude Wiseler, den „plan national pour la promotion de la mobilité douce“ vorstellen.



meinden wie Strassen, macht deutlich, wie sehr hier einem Bedürfnis entsprochen wurde. Der Vandalismus, der andernorts das Konzept gefährdet, hält sich in Grenzen. Für uns als LVI ist besonders positiv, dass es durch die Nutzung der Vel'ohs immer mehr Alteingesessene gibt, die sich trauen, ihr eigenes Fahrrad aus der Garage zu holen. Auch die Zählungen beweisen: Der Radverkehr nimmt zu, und damit seine Sichtbarkeit. Zum Beispiel auf dem Viaduc: Dort wurden im Mai 2006 im Schnitt 208 Fahrräder pro Tag gezählt. Im Mai 2008 waren es bereits 429 und im Juli 2009 sogar 567.

Wie sieht denn die Bilanz für die „normalen“ RadfahrerInnen in der Hauptstadt aus?

13 Jahre nach der Vorstellung der Broschüre „Dem Velo eng Chance“ wurde endlich eine Grundforderung der LVI erfüllt und ein Fahrradkonzept für die Stadt Luxemburg ausgearbeitet. Das allein ist für uns schon ein wichtiges Ergebnis. Natürlich mussten wir in der Folge auch einige Kompromisse eingehen. Nicht überall in der Stadt sind die Straßen so breit, dass allen Verkehrsteilnehmern eine eigene Spur eingerichtet werden kann. Das Feedback der Öffentlichkeit ist aber jedenfalls positiv. Viele begrüßen, dass etwas passiert, und fühlen sich sicherer. Die Sichtbarkeit der Radfahrer, auch dann wenn eigentlich kein Radfahrer unterwegs ist, wurde sehr verbessert. Die Radpiste entlang des Hauptbahnhofs hat zwar für heftige

Diskussion gesorgt - und es ist ja auch tatsächlich nicht angenehm, sich zwischen fahrenden und stehenden Bussen durchquetschen zu müssen - aber die Achtsamkeit der Busfahrer im Sinne von „Hoppla, hier könnte auch ein Radfahrer unterwegs sein“, hat sich verbessert. Auch ist die von einigen Leuten befürchtete Katastrophe durch Radfahrer im Gegenverkehr von Einbahnstrassen oder auf Busspuren, nicht eingetreten. Im Gegenteil, wir stellen fest, dass der gegenseitige Respekt sich verbessert hat. Ich will nicht alles in Rosa malen, aber in den letzten drei Jahren wurde eine ganze Reihe von Sachen verwirklicht, die wir vorher jahrzehntelang ohne Erfolg eingeklagt hatten.

Wir stellen fest dass der gegenseitige Respekt sich verbessert hat.

Trotzdem bleiben neuralgische Punkte?

Insbesondere die Avenue de la Gare bleibt ein Problem. Anlässlich der Fahrraddemo 1996 hatten wir darauf aufmerksam gemacht, dass beim Umbau dieser wichtigen Verkehrsader unbedingt für das Fahrrad mitgedacht werden müsse. Dem wurde damals nicht Rechnung getragen, mit der Konsequenz, dass gerade die Anbindung der Oberstadt an den Bahnhof nicht zufrieden stellend gelöst werden konnte. Ähnliches gilt für die Verbin-

dung des Bahnhofs mit Bonneweg: Beim Bau des Pont Buchler wurde ebenfalls kein Raum für die Fahrräder vorgesehen, obwohl genug Platz da gewesen wäre.

Die LVI feiert dieses Jahr ihr 25-jähriges Bestehen. Hat nach der militanten Zeit nun eine eher „partizipative“ Phase begonnen, in der die LVI direkt an der Ausarbeitung der Lösungen beteiligt wird?

Das ist so, und dieses Mitmachen und Kompromisseschieden hat nicht nur Vorteile. Hat man an einem Konzept mitgearbeitet und es abgesegnet, kann man es im Nachhinein schlecht kritisieren. Die Lösung beispielsweise, die für den „Gasperecher Bierg“ gefunden wurde, macht uns nicht glücklich, aber wir haben kurzfristig auch keine bessere vorlegen können. Aber es liegt auf der Hand: Unsere Anliegen werden ernster genommen als früher. Wir müssen deshalb auch immer mehr Bereitschaft zeigen, an Beratungen und Sitzungen teilzunehmen - auch zu Zeiten, wo unsereins eigentlich seinem Beruf nachgeht.

Vor einigen Monaten hat die LVI ja in diesem Sinne bei den Mitgliedern die Möglichkeiten einer Professionalisierung ausgelotet. Wird es demnächst einen hauptamtlichen LVI-Verantwortlichen geben?

Das Prinzip ist jedenfalls beschlossene Sache. Die Rückmeldungen der Mitglieder sind so positiv verlaufen,

dass wir eine halbe Stelle über die nächsten drei Jahre verlässlich absichern können. Langfristig geht es natürlich darum, diese Stelle über öffentliche Träger - kommunale oder nationale - finanzieren zu lassen. Bislang erhält die LVI alles in allem jährliche Subsidien in Höhe von sage und schreibe 1.500 Euro. Damit allein macht man so gut wie nichts. Es geht auch darum, Arbeiten die die LVI im öffentlichen Interesse verrichtet, endlich zu honorieren. Ich denke zum Beispiel an den Tourismus: Es ist die LVI, die seit Jahren den „réseau national“ mit bescheidenen Mitteln vermarktet. Das nationale Tourismusbüro ONT geht unseres Erachtens zu zaghaft mit diesem Thema um. Überall in Europa nimmt der Radtourismus zu - nur in Luxemburg ist das immer noch nicht Chefsache. Positives zu einer nennenswerten finanziellen Unterstützung gibt es noch nicht zu vermelden, eher im Gegenteil: Die Idee einer Konvention mit dem Transportministerium wurde vom früheren Minister abgelehnt, da, wie er fand, die Zeit der Konventionen vorbei sei und wir eher eine Zuwendung in Form eines etwas substantielleren Subsidiums beantragen sollten. Unsere Anträge hatten dann aber keinen Erfolg. Allerdings riet der Minister uns am Ende seiner Amtszeit, es doch einmal bei seinem Nachfolger zu versuchen - und zwar mit einer Konvention.