

## CITIZEN

25 JAHRE LVI

# „Mam Vëlo do!“

Richard Graf

**Die „Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ“ versucht seit einem Vierteljahrhundert, das Fahrrad im Alltag zu fördern. Welchen Stellenwert der „Drotiesel“ in unserer Gesellschaft schon einmal hatte, zeigt ein opulentes Jubiläumsbuch.**

Zugegeben, dem Fahrradmilitanten fällt der erste Griff zu „Mam Vëlo do!“ im wahrsten Sinne des Wortes ein wenig schwer: Das 276-seitige, großformatige Buch bringt einiges auf die Waage und läuft schon allein aus diesem Grund der täglich verfolgten Strategie der Gewichtsminderung entgegen. Aber auch das edle Papier, auf dem die mehr als 400 Illustrationen besonders gut zur Geltung kommen, erinnert kaum noch an die bescheidenen Anfänge einer Initiative, der es eigentlich immer an einem mangelte: dem nötigen Geld, um ihre Lobbyarbeit kontinuierlich auszubauen und ihre Vorstellungen bis in die letzten Amtstuben der Straßen- und Verkehrsverwaltungen zu tragen. Und dass auf dem Buchdeckel zwei Logos von Sponsoren prangen, die man seinerzeit wohl ohne zu zögern als Klassenfeind bezeichnet hätte, und nicht die der herausgebenden Initiative, macht den Zugang zu dem Oeuvre ebenfalls nicht leichter.

## Demokratisches Pferd

Wer diese, zum Teil ideologischen, Hürden aber überwindet und auch zwischen die Deckel schaut, der wird belohnt mit einem reichhaltigen Angebot von Abhandlungen, Zeitdokumenten, Analysen und auch belehtristischen Beiträgen, die deutlich machen, dass das Fahrrad in Luxemburg weit aus weniger exotisch war, als uns das so manche Skeptiker in den letzten 25 Jahren glauben machen wollten.

Das „demokratische Pferd“ spielte im späten 19. Jahrhundert eine ähnlich wichtige Rolle bei der Demokratisierung der Mobilität, wie nach dem Zweiten Weltkrieg für längere Zeit das Automobil. Und genau wie später das Auto blieb das gute Stück zunächst eine Art Spielzeug für das betuchte Bürgertum. Doch der industrielle Aufstieg des Landes führte zu einem ausufernden Massen-Radverkehr, der irgendwann auch besondere Verkehrsregeln verlangte.

Das Fahrrad wurde auch zum Wirtschaftsfaktor. Es gab einen regen

Handel, Reparaturwerkstätten in jedem mittelgroßen Ort und sogar eine richtige Fahrradfabrik (in Hollerich respektive Gasperich), die in ihren besten Jahren 3.800 Fahrradrahmen unter der Marke „Olympia“ herstellte und sogar nach Übersee exportierte. Doch 1963 war es damit vorbei, denn inzwischen ließ sich mit Automobilen besser Geld verdienen.

Auch wenn es der LVI und dem Jubiläumsbuch vor allem darum geht, die Rolle des Fahrrads im Alltag zu belegen, so kommt doch auch der Fahrradsport nicht zu kurz. Allerdings legen die AutorInnen das Augenmerk eher auf den Breitensport, der parallel zum Alltagsgebrauch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts regelrecht explodierte. Dass Luxemburg, etwa bei der Tour de France, international so gut mithalten konnte, lag wohl auch an der Popularität des Fahrrads an sich. Kein Wochenende, an dem nicht irgendein Fahrradsportverein die vielfach noch gepflasterten Straßen mit einem Rundrennen verunsicherte.

## Unweiblicher Radsport

Und auch die FeministInnen dürfen die Luxemburger Fahrradgeschichte für sich in Anspruch nehmen: Anfangs war es geradezu verpönt, dass Frauen sich auf den Drahtesel schwingen, wobei ihnen dies durch damals geltende Kleiderordnung ohnehin schwer gemacht wurde. Eine weitere emanzipatorische Revolution verkörpert der bisher einzige luxemburgische Radweltmeister - eigentlich eine Radweltmeisterin: Elsy Jacobs wäre fast an der Kleinkariertheit der Luxemburger Radsport-Föderation gescheitert, die Radfahren als reinen Männersport betrachtete und ihr erst nach langem Hin und Her eine luxemburger Lizenz ausstellte - das war 1955.

Doch die sportlichen Höchstleistungen einer Elsy Jacobs oder eines Charly Gaul fielen in eine Zeit, als das Fahrrad im Alltagsleben immer mehr an Bedeutung verlor. Mit der Restrukturierung der Stahlindustrie verschwand dann auch noch die spezielle Fahrradklientel, die in unmittelbarer Nähe ihres Arbeitsplatzes wohnte, und für die das Fahrrad das selbstverständlichste aller Verkehrsmittel war.

Die wirtschaftliche Besserstellung der Bevölkerung und die mit ihr ein-

Fahrradalltag 1954, hier in der Avenue de la Gare.

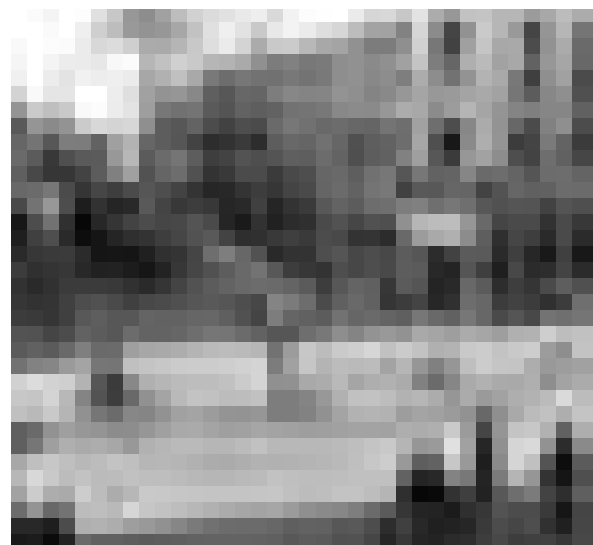
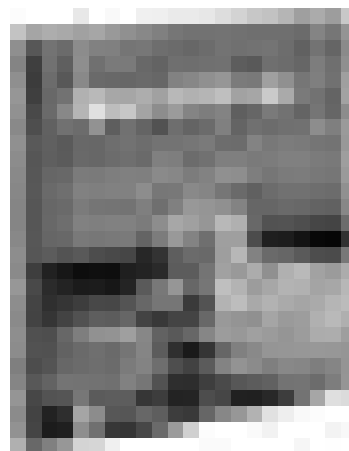


FOTO: THEO MEY © PHOTOTHÈQUE VILLE DE LUXEMBOURG

hergehende Zersiedlung des Landes hat die Rolle des Fahrrads zurückgedrängt - das zeigt auch die minutiös aufgestellte Liste der Fahrradläden in Luxemburg, von denen es 1990 knapp 20 gab, während es 1970 noch fast 90 waren.

Das Auto verdrängte das Fahrrad nicht nur als Wirtschaftsfaktor, es scheuchte auch die wenigen übrig gebliebenen Fahrradenthusiasten regelrecht von der Straße. Besonders in der Stadt Luxemburg, die sich Anfang der 70er Jahre mit einem großflächigen Einbahnsystem vollkommen dem Autoverkehr verschrieben hatte, verschwanden die Räder fast gänzlich aus dem Stadtbild. Die Stunde der LVI schlug, als ein selber rad(sport) begeisterter Verkehrsminister unumwunden kundtat, die Luxemburger und das Fahrrad im Alltag passten nicht zusammen. Auch sein Nachfolger fand gute Argumente fürs Nichtstun: Das Wetter und die Topographie der Stadt und des Landes seien halt nicht für das Fahrrad gemacht.

Dass parallel der allgemeine Sportboom auch zu einer Renaissance des Rad- und Freizeitsports führte, konnte die LVI nur in Maßen



Mam Vëlo do!, Eine Radtour durch die Luxemburger Zeitgeschichte, herausgegeben von der LVI, Editions Saint-Paul, November 2010, 35 Euro. Im Buchhandel oder per Bestellung an lvi@velo.lu, zzgl. Porto.

zufrieden stellen. Mit bescheidensten Mitteln, basierend vor allem auf den Beiträgen der Mitglieder, wurde zunächst mit eher militanten Aktionen versucht, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf Schwachpunkte des Verkehrssystems zu lenken. Neben den jährlich durchgeführten Fahrrademos und fiktiven Einweihungszeremonien, bei denen mit selbstgebastelten Schablonen aufgemalte Radwege ihrer Bestimmung übergeben wurden (die sie bis zum nächsten größeren Regen erfüllten), ließ die Initiative nicht locker, wenn es darum ging, durch beharrliches Nachbohren auch die fahrradresistentesten Verwaltungen langsam zur Einsicht zu bringen.

## Sechs Minister schreiben mit

Dass die lange Radtour durch die Institutionen nicht ganz vergeblich war, zeigt sich im vorliegenden Buch auf recht anschauliche Weise: Welche Organisation kann schon von sich behaupten, dass sich gleich sechs Minister mit einem Vorwort in ihrem Jubiläumsbuch verewigt sehen wollen. Auch wenn somit die LVI eine halbe Regierung hinter sich weiß und in den letzten zehn Jahren viel ums Radfahren herum passiert ist, so zeigt die Bestandsaufnahme - vorgenommen aus dem Blickwinkel eines fiktiven Jubiläumsredners des Jahres 2035 - doch, wie weit wir noch von einer fahrradgerechten Verkehrspolitik entfernt sind. Und auch die vom Nachhaltigkeitsminister anlässlich der Buchvorstellung ausgelobten 6.500 Euro Zuschuss, die die LVI jedes Jahr von seinem Ministerium bekommt, machen deutlich, welcher Stellenwert dem Fahrrad tatsächlich zugestanden wird. Die 35 Euro für das wirklich lesenswerte und umfangreiche Buch sind demnach auf jeden Fall eine nachhaltige Investition, deren wahrer Stellenwert sich erst in einen Vierteljahrhundert so richtig offenbaren wird.