

INTERVIEW

30 JAHRE VÉLOS-INITIATIV

„Ich habe noch tausend Ideen im Kopf“

Das Gespräch führte: Richard Graf

Am heutigen Freitagabend findet im Oekozenner die Jahresversammlung der Lëtzebuerg Vélos-Initiativ (LVI) statt. Der langjährige Präsident Gust Muller wird dabei seinen Rücktritt ankündigen, aber auch 30 Jahre LVI Revue passieren lassen.

woxx: Mit dreißig Jahren auf dem Buckel und einem grünen Verkehrsminister im Amt, geht die LVI da mit einem anderen Bauchgefühl in Verhandlungen mit offiziellen Stellen?

Gust Muller: Vor dreißig Jahren wurden wir mit unseren Forderungen nur belächelt mit der Bemerkung, Luxemburg sei fürs Radfahren nicht geeignet. Am Anfang gab es vielleicht einmal pro Jahr eine Unterredung, über die dann noch nicht einmal ein Bericht verfasst wurde. Das Verhältnis mit den Ministern hat sich nach und nach gebessert. Eine wesentliche Verbesserung ist auch, dass die langjährige Forderung der LVI nach einem Fahrrad-Beauftragten im Ministerium nun endlich erfüllt wurde.

Als in den 1990ern die „Milliounbréck“ abgerissen wurde und sich niemand um das Fahrrad scherte, muss das für die noch junge LVI ziemlich demotivierend gewesen sein.

Frustrierend war vor allem, dass von offizieller Seite nicht mit offenen Karten gespielt wurde. Hätten wir schon in der Planungsphase über die Intentionen der Bauherren Bescheid ge-

wusst, hätten wir eine für alle akzeptable Lösung vorgeschlagen. Aber als wir 1994 das erste Mal gegen das Vorhaben öffentlich vorgehen konnten, war die Brücke bereits eingeweiht worden. Mitten auf den Gehwegen platzierte riesige Blumenkübel machten es unmöglich, einen Fahrradweg anzulegen. Es hat dann ganze zwölf Jahre gedauert, bis wir die offizielle Antwort erhielten, die Kübel seien in der Struktur der Brücke verankert und könnten nicht entfernt werden. Allerdings wussten wir zu dem Zeitpunkt bereits, dass diese Behauptung jeder Grundlage entbehrte. Als im letzten Jahr die Kübel dann tatsächlich weggenommen wurden, reichte ein entsprechend solider Presselufthammer, um die Dinger zu lösen - sie waren mit keinem einzigen Metallstück verankert.

„Frustrierend war vor allem, dass von offizieller Seite nicht mit offenen Karten gespielt wurde.“

Im Falle der Renovierung der „Nei Bréck“ wurde wohl auch erst sehr spät an das Fahrrad gedacht?

Das ist richtig, allerdings mit dem feinen Unterschied, dass wir inzwischen doch angehört werden. Wir hatten schon vor acht Jahren interveniert, um dann 2013 die Auskunft zu bekommen, dass wir zu spät dran seien

und die geltende Planung keinen Platz für das Fahrrad vorsehe. Die zurückbehaltene Lösung einer Hängebrücke ist nicht unser Favorit, insbesondere, da es Zufahrten nur von einer Seite geben soll. Wir wollten eigentlich einen adäquaten Platz oben auf der Fahrbahn. Doch wurde uns beschieden, dass dies nicht möglich sei. Knackpunkt dürften die Bedenken des Denkmalschutzes gewesen sein, wobei eine Äußerung des Chefs der zuständigen Verwaltung sich anders liest, als es damals vermittelt wurde: Er sagte in einem Interview, dass die vorgeschlagene Verbreiterung bis zur Balkontiefe ihm als ausreichend erklärt wurde. Da gab es also mehr Handlungsspielraum als zugegeben. Als uns die Hängebrücke vorgestellt wurde, schien es aber besser, sich für diese auszusprechen, als einfach nur dagegen zu sein und am Ende eine noch schlechtere Lösung hinnehmen zu müssen.

Soweit zur Realpolitik. Die LVI hat im letzten Jahr allerdings durchaus auch radikalere „Visionen“ zur Diskussion gestellt. Ein verkehrsfreier Boulevard Royal, zum Beispiel, da macht die Politik noch nicht mit?

Von politischer Seite kamen keinerlei Reaktionen. Aber das Publikum, das sich die Riesenplakatwände vor Ort angeschaut hat, reagierte durchaus positiv. Auch wenn es einige als unrealistisch ansehen, dass es irgendwann am Boulevard Royal nur noch öffentlichen Verkehr geben soll, finden sie die Darstellung doch span-

nend. 1993 hat uns ja auch kaum jemand abgenommen, dass es einmal eine eigene Radpiste auf der Passerelle geben wird. Die „Vision“, die als erste verwirklicht werden dürfte, ist die „Al Avenue“ die mit der Trameinführung ausschließlich Bussen - dann aber in beide Richtungen - zur Verfügung stehen und damit neue Möglichkeiten für die sanfte Mobilität bieten wird.

„Spannend wird sein, ob in der Nei Avenue eine akzeptable Lösung für das Fahrrad eingeplant wird.“

Die Trambahn bringt tatsächlich viele Veränderungen; wird hier genug Rücksicht auf das Fahrrad genommen?

Mit der Einführung der Tram werden die Busse aus der Nei Avenue verbannt. Sie sollen dann über die Passerelle Richtung Bahnhof fahren. Deshalb wird aus der jetzt bestehenden Radpiste eine Busspur, weshalb wir gefordert haben, dass mit der Umleitung der Busse auch zugleich eine Lösung für die Räder geschaffen werden muss. Eine entsprechende Studie wurde vom Ministerium in Auftrag gegeben. Spannend wird sein, ob bei der Amenagierung der Tram in der Nei Avenue eine akzeptable Lösung für das Fahrrad eingeplant wird - und nicht die halbherzige, die jetzt

10 REGARDS

worxx | 22.01.2016 | Nr. 1042

worxx | 22.01.2009 | Nr. 1042

REGARDS 11

LVI-PRÄSIDENT GUST MULLER

„Der Radverkehr nimmt zu, und damit seine Sichtbarkeit“

Alle (fünf) Jahre wieder: LVI und worxx sind Kinder der 1980er und so kreuzen sich die Wege regelmäßig zur Bestandsaufnahme an „runden“ Geburtstagen wie hier zum 25. Geburtstag der Vëlos-Initiative.



ZUM FORTS: Gust Muller ist Vorsitzender der „Lëtzeburger Vëlos-Initiative“ (LVI). Der Verein wurde im März 1981 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 Lampenberg statt. Gegen 20 Uhr wird bei dieser Gelegenheit der Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur, Claude Wisker, den „plus national pour la promotion de la mobilité douce“ vorstellen.

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

Ich will nicht zu viel versprechen, da der Minister auf unserer Jahresversammlung heute Abend an der Sache Stellung nehmen wird. Nur soviel: Ein Hauptpunkt ist weiterhin die Frage nach einer übergeordneten Koordination bei der Umsetzung des nationalen Aktionsplans. Wir wissen und sind der Meinung, dass der Aktionsplan nur dann funktionieren kann, wenn eine Art „cellule“ über die Umsetzung wacht. Es gibt 54 Einzelaktionen, die von den unterschiedlichsten Akteuren durchgeführt werden sollen. Wir möchten, dass diese eine übergeordnete Stelle, die den Durchblick behält, vieles Gelernte in verschiedenen Lernfeldern zusammenfasst und auch eine Art Anlaufstelle für Gemeinden, die zwar gewillt sind, etwas im Bereich sanfter Mobilität zu tun, aber nicht über die notwendigen Ressourcen verfügen. Der Minister will dagegen die einzelnen Dienstleistungen in die Pflicht nehmen und darauf bestehen, 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 überstrapaziert, keine Diskussion, aber zumindest hat die Regierung über Positionen jetzt einmal klar und deutlich aufgestellt. Wir bleiben dabei: Es ist ein fortwährender Wunsch, dass jede Dienststelle bei jedem Verfahren die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Radfahrerinnen mitdenken sollte. Zwei Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit: Die Kritik am „assez national“ betrifft immer jene Dienststellen, die bei der Errichtung von Radwegen eine zentrale Vorbildrolle spielen. Auch über die städtische Straßenverwaltung hier das Fahrrad einen vollkommenen ausgleichenden Anteil. Oder der Kirchberg: Hier hatte der Direktor der Entwicklungsgesellschaft vor zwei Jahren die Initiative ergriffen und alle Akteure darunter auch die LVI – zusammengefordert, um ein einheitliches Fußgänger- und Radwegnetz zu realisieren. In der Folge wurden an sämtlichen neuartigen Punkten die Bürgersteige mit Rollstuhlfahrer abgedeckt. Kann man diese umfangreichen und komplexen Umbauten abschließen, entstand hinter der „Grand Bock“ eine neue große Ausfahrt, bei der Bürgersteige und die Insel erneut eine Rolle spielen für fünf Zehntelminuten aufzuweisen. Ein automatischer Reflektor, Fahrdienste in die Planung einbeziehen, fehlt immer noch.

Auch die langfristige Planung scheint nicht gerade von hoher Dringlichkeit zu sein?

Wir haben es denn, da sich die Minister doch annehmen einige sind? 2008, als Lucien Lux als Verkehrsminister ein erstes Mal bei einer LVI-Versammlung anwesend war, sprach er von 22 Diensten, bei denen es geht, bei der Realisierung des Radwegnetzes Naturschutzbedenken zu berücksichtigen. Wir wissen von diesen noch die Entscheidung kamen, wissen wir nicht. Klar ist aber, dass

seiner sehr weit umgesetzt worden sei. Deshalb verfolgen wir Einzeln in diese Dokumente, um eventuell verteilbar Kompromisse vorzuschlagen. Die Mitglieder der LVI sind sich bewusst, die letzten, die Naturschutzbedenken abzuwehren wollen. Aber es muss einen Weg geben, das Radwegnetz als Ganzes abzurufen. Lassen sich Bauzustandungen nicht vermeiden, müssen eben Kompromisslösungen ergriffen werden. Was bei Autobahnen möglich ist, sollte bei den Radwegen auch möglich sein. Es gibt wieder eine zentrale Vorbildrolle, wenn die einzelnen Routen fertig gestellt werden sollen, noch eine verbindliche Zusage für die zünftigen bodentypischen Mittel.

Einem automatisierten Reflex, Fahrräder in die Planung einzubeziehen, gibt es eben immer noch nicht.

Das ist immer noch besser, als ganze Straßen wegen einiger Schwachstellen abzuschließen oder die Routen gar nicht erst auszuweisen.

Aber es gibt in letzter Zeit auch gute Nachrichten. Der „vo“-Konzept in der Hauptstadt ist sehr erfolgreich. Die Städte sind auch die LVI?

Es ist genau das eingetreten, was wir erwarten konnten. Die Systeme werden von den unterschiedlichsten Leuten angenommen: Touristiker, Jugendliche, selbst Bankern im Anzug. Der Ausbau, seit sogar bis in Nachbarge-

meinden wie Stassen, 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 „vo“s immer mehr Akteure gibt, die sich trauen, ihr eigenes Fahrrad mit der Garage zu holen. Auch die Zahlungen bewiesen: 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 „automatisierten“ 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 alles 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 allein Verkehrsbedenken eine eigene Spur eingerichtet werden kann. Das sind die wichtigsten Verkehrsbedenken, die unbedingt positiv gelöst werden müssen. Dem wurde damals nicht Rechnung getragen, mit der Konsequenz, dass gerade die Abbiegung der Oberstadt an der Bahnhofsstraße nicht zufrieden stellend gelöst werden konnte. Ähnliches gilt für die Ver-

bindung des Bahnhofs mit Bönneweg. Beim Bau des Pont Bahner 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 anlässlichigen Zeit aus einer „parteilichen“ Phase begonnen, in der die LVI direkt an der Ausarbeitung der Lössungs beteiligt wurde?

Das ist ein, und diese Mitarbeiter und Kompromissgeschichten hat nicht nur Vorteile. Hat man an einen Konzept mitgearbeitet und es abgelehnt, kann man es im Nachhinein schlecht kritisieren. Die Lösung hat jedoch einen Namen: der „Gespätsche Bier“ gefunden wurde, macht uns nicht glücklich, aber wir haben kein Recht, sich keine bessere vorstellen können. Aber es liegt auf der Hand: Unsere Anliegen werden immer genommen als Fehler. Wir müssen deshalb auch immer mehr Bereitschaft zeigen, an Beratungen und Sitzungen teilzunehmen – auch zu Zeiten, wo unserem eigentlich seinen Beruf nachgeht.

Insbesondere die Avenue de la Gare bleibt ein Problem. Anlässlich der Fahrradwoche 1996 hatten wir darauf aufmerksam gemacht, dass beim Ubau dieser wichtigen Verkehrsader unbedingt für das Fahrrad ermöglicht werden müsse. Dem wurde damals nicht Rechnung getragen, mit der Konsequenz, dass gerade die Abbiegung der Oberstadt an der Bahnhofsstraße nicht zufrieden stellend gelöst werden konnte. Ähnliches gilt für die Ver-

existiert. Ebenfalls sehr wichtig ist der Platz, der dem Fahrrad auf dem Plateau Kirchberg zugestanden werden soll. Vor einigen Jahren wurde bereits einmal ein Radwegenetz angelegt. Nach anfänglich sehr fruchtbaren Diskussionen mit dem Fonds du Kirchberg wurde aber letztendlich die schlechteste Lösung, die wir uns überhaupt hätten vorstellen können, gewählt: Obwohl hier kein Platzmangel herrscht, verlaufen die Radwege doch auf den Bürgersteigen, vorbei an den Bushäuschen ... da sind Konflikte kaum zu vermeiden. Für den Berufsverkehr braucht es in Zukunft eine breite, beidseitige und durchgehende Radpiste am Boulevard Kennedy in beide Richtungen!

Also scheint auch nach 30 Jahren LVI die Bereitschaft, das Fahrrad von vornherein miteinzubeziehen, noch immer nicht vorhanden zu sein?

Leider nein. Insbesondere wenn es zu Umleitungen kommt. Da haben wir dann regelmäßig mit Reklamationen unserer Mitglieder zu tun, weil die Beschilderung nicht funktioniert oder bestehende Radwege während der Bauphase ersatzlos abgeschafft werden. In Ellange-Gare haben wir über zwei Jahre lang darauf gedrängt, am nationalen Radweg PC7 an einer bestimmten Stelle den Bürgersteig auf Null abzusenken, was dann auch geschah. Doch dann wurde hundert Meter weiter ein neuer Kreisverkehr gebaut, und der angrenzende Bürgersteig wieder auf maximale Höhe erneuert.

Im Falle der Überquerung von Neudorf kommt der Widerstand von privater Seite. Wie geht die LVI damit um?

Wir werden uns in diesem Jahr mit einer Aktion zur Brückenverbindung zwischen Cents und Kirchberg zu Wort melden. Viele, der von den 256-Petitionsunterschriftlern gegen die Brücke vorgebrachten Argumente, sind einfach nicht haltbar. Die vorgeschlagenen Alternativstandorte sind unrealistisch oder widersprüchlich. So wurde jetzt vom lokalen Syndikat die alte Brauerei ins Spiel gebracht, also genau jener Standort, der von denselben Leuten vor sieben Jahren glatt abgelehnt worden war. Interessant ist es natürlich zu beobachten, wie die Lobbyarbeit der Gegenseite funktioniert. So wurde die Aussage der Bürgermeisterin, die Brücke werde erst gebaut, wenn der Kindergarten, wie ohnehin geplant, umzieht, im Tageblatt zu der Schlagzeile verfälscht: „Kindergarten muss Fahrradbrücke weichen“.

Auch die LVI hat sich professionalisiert, nicht zuletzt weil ihre Aufgaben umfangreicher geworden sind. Hat dabei nicht die Militanz gelitten?

Als wir unseren ersten hauptamtlichen Posten ausschrieben, gab es viele Warnungen, dass die ehrenamtlichen Aktiven aussteigen könnten, weil es ja nun jemanden gebe, „der die Arbeit macht“. Dieses Risiko gibt es immer. Was die Militanz an sich angeht, bin ich wohl nicht ganz unschuldig, weil ich eher versuche, in Besprechungen

oder Arbeitsgruppen Sachen spruchreif werden zu lassen. Vor allem habe ich dabei unermüdlich nach. Andere lassen sich eher für Aktionen begeistern, wie im letzten Jahr auf dem Pont Adolphe, wo wir relativ kurzfristig in der Mittagsstunde eine große Zahl von Menschen zusammentrommeln konnten und am Ende auch eine Lösung erreichten. Ich bin keineswegs gegen solche Aktionen, aber irgendwann ist ihr Reiz natürlich auch verbraucht. Es gab auch Vorwürfe an unsere Adresse, das Nachhaltigkeitsministerium habe uns „gekauft“, wir stünden ja offensichtlich ihm zu Diensten. Ich kann dazu nur sagen, dass wir noch nie so viele Forderungen gestellt haben wie in den letzten Jahren. Nicht zuletzt, weil immer öfter Erfolge erzielt werden und wir uns dann anderen Problemen widmen können.

„Wir haben noch nie so viele Forderungen gestellt wie in den letzten Jahren.“

30 Jahre, das kommt auch einem Generationswechsel gleich ...

Zumindest in unserem Komitee wird es zu einer Verjüngung kommen ... allein durch die Tatsache, dass ich aufhören werde. Es wird drei neue Leute im Komitee geben, die allesamt jünger sind als die anderen. Auch die Zahl der Mitglieder hat zugenommen: 1.430 Beitragszahlende, ganze 77 mehr

als im Vorjahr. Der Zuwachs im Zeitraum von 15 Jahren beläuft sich auf 1.000 Mitglieder und speist sich aus allen Schichten und Nationalitäten.

Man wird also heute Abend eine Rücktrittserklärung erleben. Machen 30 Jahre müde?

Solange es vorangeht, verspüre ich keine Müdigkeit. Wenn aber Zeit sinnlos vertan wird und Ideen bei den Verantwortlichen ganz tief in einer Schublade verschwinden, damit sie dort vergessen werden können, nach etlichen Jahren aber doch wieder hervorgeholt und stolz als eigene Idee herungereicht werden, dann stellt sich auch bei mir ein gewisser Frust ein. Oder wenn man einige der Akteure in die Diskussionen einzubeziehen vergisst, mit der Folge, dass die sich dann aus Prinzip querlegen. So etwas hat immer wieder Nerven gekostet, da die Sachen an sich ja konsensfähig waren. Rücktrittserklärung ist ein großes Wort, es ist eine Amtsübergabe innerhalb eines Teams, welches gut zusammenarbeitet. Ich habe noch tausend Ideen im Kopf und dafür brauche ich Zeit, die ich als LVI-Präsident einfach nicht hatte. Ich höre aber auch auf, weil der Moment der richtige ist: Dem Verein geht es möglichst gut und es gibt eine Eigendynamik - und natürlich einen Nachfolger, der willens ist, weiterzumachen.

Jahreshauptversammlung der LVI: an diesem Freitag, dem 29. Januar um 19h im Oeko-zenter Pfaffenthal; ab 20h: „Les 30 ans de la LVI, une retrospective décontractée“.