

Interview mit Jens Ott vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club

# Fahrradfreundlich ist Nürnberg noch nicht

Wir haben einen Winter hinter uns, in dem es ausnahmsweise einmal ordentlich Eis und Schnee gab. Abgehärtete radelten trotzdem, die meisten jedoch nicht. Nun aber haben viele ihr Rad wieder aus dem Keller geholt. Rund ums Rad haben wir Jens Ott befragt – er ist der Vorsitzende der Nürnberger Sektion des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC.

NZ: Das Hamburger Weltwirtschaftsinstitut hat vorausgesagt, dass der derzeit noch niedrige Ölpreis im Lauf des Jahres wieder steigen wird. Entsprechend wird auch der Benzinpreis steigen. Dann überlegt sich mancher, ob er nicht vom Auto auf das Rad umsteigen soll. Was muss ein neues Fahrrad kosten, damit man diesen Entschluss nicht nach einem halben Jahr bereut?



Jens Ott: Es ist schwierig, da einen Pauschalpreis zu nennen und es kommt auch auf die gewünschte Ausstattung an. Aber ab 500 Euro kann man ein qualitativ gutes Fahrrad bekommen. Bei billigen Fahrrädern muss man einfach Abstriche bei der Qualität der Fahrradkomponenten hinnehmen und man wird bald den Spaß beim Radfahren verlieren.

NZ: Wer ein neues Auto kauft und das alte verschrotten lässt, erhält eine Abwrackprämie von 2500 Euro. Sollte nicht derjenige, der sein altes Auto aufgibt, aber kein neues kauft, sondern ein Fahrrad, mindestens genau so viel bekommen? Oder zumindest das Geld für ein neues Rad?

Ott: Das wäre sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung. Dann würde aus der Abwrackprämie wirklich eine Umweltprämie. Auf seiner letzten Bundeshauptversammlung hat der ADFC vorgeschlagen, den Kauf von neuen und sicheren Fahrrädern staatlich zu fördern.

NZ: Auf das Auto zu verzichten und Rad zu fahren, das ist zweifellos der größte Beitrag, den der einzelne zum Klimaschutz leisten kann. Warum glauben Sie, sind so wenige Menschen dazu bereit, diesen Beitrag zu leisten?



Ott: Aktuell werden es ja immer mehr Leute, die das Fahrrad im Alltag oder in der Freizeit nutzen. Aber es können noch viel mehr sein! Für viele ist es einfach nicht vorstellbar, dass es auch ohne Auto geht. Es ist zur Gewohnheit geworden, die täglichen Wege mit dem Auto zurück zu legen. Da wird dann überhaupt nicht über Alternativen nachgedacht. Und wenn

doch, hat man Ausreden parat. Da setzt sich dann doch die Bequemlichkeit durch. Das Umsteigen auf's Fahrrad fällt vielen dann leichter, wenn sie direkt mit negativen Auswirkungen des Autofahrens konfrontiert werden: siehe höhere Benzinpreise. Und negative Auswirkungen wird man künftig wohl noch mehr spüren: sei es durch den Klimawandel oder durch gesundheitliche Beeinträchtigungen aufgrund fehlender Bewegung.

NZ: Ist das Radfahren gesund, oder ist es eine einseitige Belastung, die man ausgleichen muss?

Ott: Wenn man die Studien so liest, wundert man sich, welche vielfältigen positiven Wirkungen das Radfahren auf die Gesundheit hat. Von der Optimierung des Herzrhythmus über Blutdrucksenkung und Cholesterin-Abbau bis zur Bekämpfung von Rückenleiden reicht die Palette der positiven Wirkungen regelmäßigen Radelns. Ob Fettleibigkeit, Herzkrankheiten oder Diabetes – regelmäßige Bewegung reduziert diese Risiken um die Hälfte. Auch das seelische Wohlbefinden profitiert von Radfahren: Bei Ausdauer-Aktivitäten werden nach einer halben Stunde Glückshormone – Endorphin und Adrenalin – ausgeschüttet. Depressiven Zuständen oder anderen psychischen Problemen wird so entgegengewirkt.

NZ: Ist es sinnvoll, in der Stadt ein Mountainbike mit 28 Gängen zu benutzen?

Ott: In einer Stadt wie Nürnberg benötigt man sicherlich keine 28 Gänge und auch kein Mountainbike. Ich selbst fahre ein Rad mit einer 8-Gang-Nabenschaltung und die taugt auch für den Burgberg. Die Frage ist halt, ob ich mir ein Fahrrad für die Stadt und eines für den sportlichen Ausflug leiste – oder ein Fahrrad für beide Zwecke.



NZ: Als Alltagsradfahrer steige ich in meiner Alltagskleidung, die ich auch im Büro trage, aufs Rad. Radle ich durch den Volkspark Marienberg, dann fallen mir die Sonntagsradfahrer auf, die keineswegs alltäglich gekleidet sind, sondern quietschbunt. Welche Kleidung empfehlen Sie?

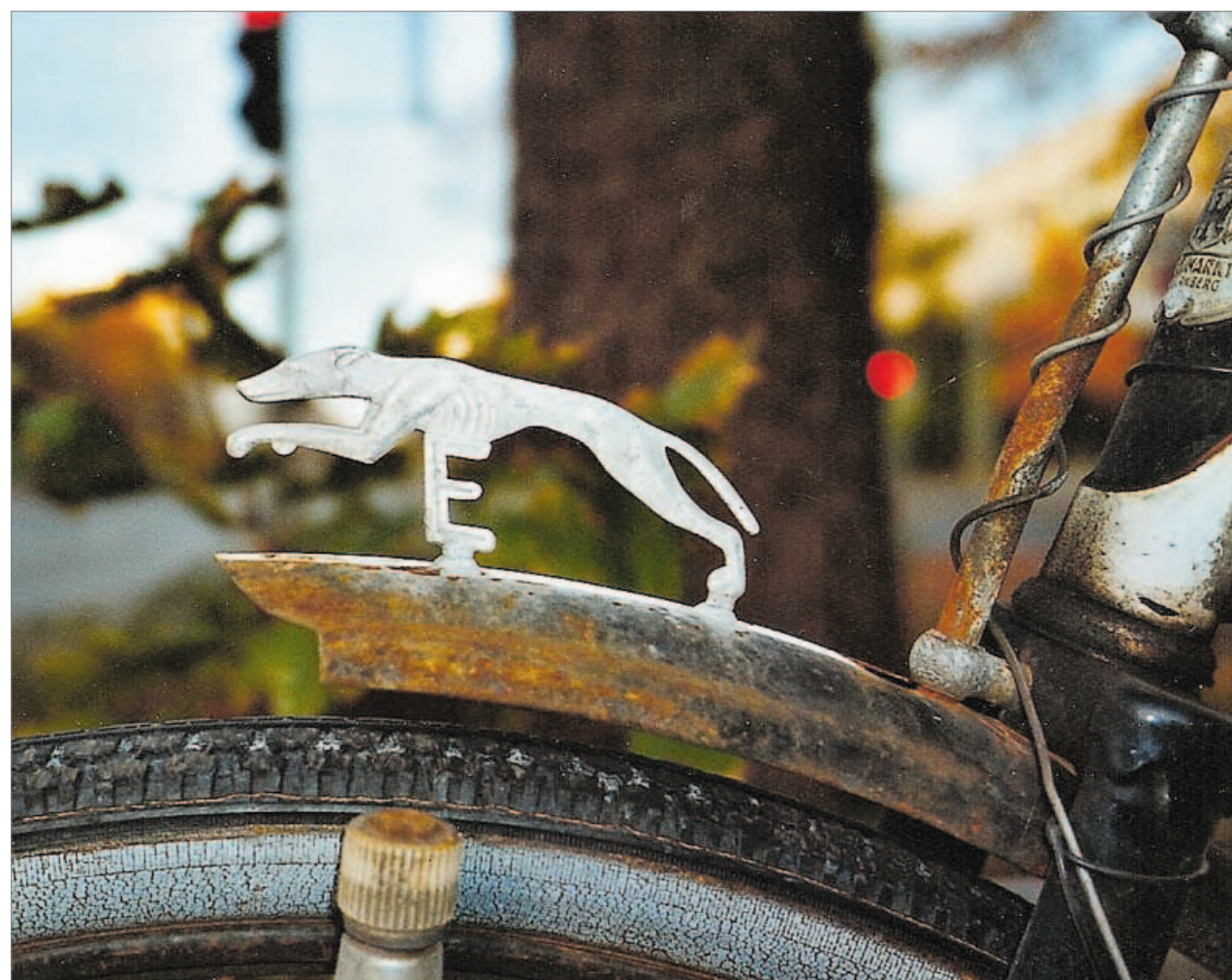
Ott: Das kommt darauf an. Bei einer sportlichen Tour ist andere Kleidung erforderlich als bei einer gemütlichen kurzen Fahrt. Während man letztere in Alltagskleidung zurücklegen kann, empfiehlt sich bei der schnelleren Fahrweise spezielle Radbekleidung, hauptsächlich eine Fahrrad Hose mit gepolstertem Einsatz. Wichtig ist, dass die Materialien Feuchtigkeit nach außen durchlassen, damit der Schweiß „abtransportiert“ werden kann.

NZ: Radfahrer missachten gerne rote Ampeln, sie fahren falsch in Einbahnstraßen und nachts ohne Licht, sie sausen auf Gehwegen oder in Fußgängerzonen haarscharf an Fußgängern vorbei. Was sagen Sie dazu?



Jens Ott fährt immer mit dem Rad, auf das Auto hat er verzichtet.

Foto: Niklas



Gefräßig hat der Zahn der Zeit an diesem Rad genagt – nur der Windhund blieb verschont, weil Aluminium nicht rostet. Der Buchstabe „E“ steht für die Express-Werke. Diese Neumarkter Fabrik produzierte seit 1884 Fahrräder und Motorräder, es war die erste Fahrradfabrik auf dem europäischen Festland.

Ott: Autofahrer parken ständig auf Radwegen und nehmen den Radfahrern die Vorfahrt. Und Fußgänger laufen ständig auf dem Radweg. Nein! Genauso wenig wie diese pauschalen Vorwürfe auf alle zutreffen, kann man alle Radfahrer über einen Kamm scheren. Fakt ist, dass zu viele Radfahrer gegen die Verkehrsregeln verstoßen. Fakt ist aber auch, dass hierdurch meist keine schwerwiegenden Unfälle verursacht werden. Trotzdem ist es auch unser Anliegen, dass Radfahrer sich an die geltenden Regeln halten. In Zusammenarbeit mit dem „Nürnberger Stadtanzeiger“ haben wir vor zwei Jahren hierzu die Kampagne „Radfahren – sicher & fair“ gestartet und eine Artikelserie sowie eine Broschüre produziert. Letztendlich müssen aber wir alle, egal ob Radfahrer, Fußgänger oder Autofahrer, zu einem verträglichen Miteinander im Verkehr zurückfinden.



NZ: Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle sinkt, die Zahl der verunglückten Radfahrer steigt. Daran sind nicht immer die Radfahrer schuld. Was sind die häufigsten Fehler und Regelverstöße von Autofahrern im Umgang mit Radfahrern?

Ott: Die steigende Zahl an verunglückten Radfahrern liegt einfach auch daran, dass mehr Radfahrer unterwegs sind. Kommt es zu einem Unfall mit einem Auto, liegt es oftmals daran, dass den Radfahrern die Vorfahrt genommen wurde. Das zeigt der Unfallbericht der Stadt Nürnberg. Besonders unfallträchtig sind leider die Radwege, die auf Gehsteigen abmarkiert sind. Oftmals sind hier die Sichtbeziehungen schlecht, so dass querende Autofahrer die Radfahrer zu spät erkennen. Oder es wird nur auf den Verkehr auf der Fahrbahn geachtet und der Radfahrer auf dem Radweg dann übersehen. Sicherer für den Radfahrer ist es, wenn er auf der Fahrbahn geführt wird, auch wenn ihm das unangenehm vorkommt.

NZ: Immer wieder wird die Helmpflicht für Radfahrer diskutiert. Ein Helm wird aber oft als lästig empfunden. Die wenigsten Radler tragen einen. Was ist ihre Meinung?

Ott: Ein Helm kann bei einem Unfall den Kopf vor Verletzungen schützen. Von daher ist er zu empfehlen. Er kann aber keinen hundertprozentigen Schutz bieten, was einem auch einleuchtet, wenn man ihn mit einem Integralhelm eines Motorradfahrers vergleicht. Zudem gibt es einfach persönliche Gründe, wie zum Beispiel die Frisur, die ein Helmtragen nicht ermöglicht. Von daher würde eine

1958 fusionierten die Express-Werke mit DKW und Victoria zur Zweirad-Union mit Sitz in Nürnberg. Schutzblechfiguren wie der Windhund waren früher an fast jedem Fahrrad zu sehen. Heute sind sie selten geworden – aber ein paar gibt es noch, und die zeigen wir.

Fotos: Zawodsky



Helmpflicht nur dazu führen, dass weniger Leute mit dem Rad fahren. Und das kann ja wohl nicht gewollt sein. Wenn man die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten senken will, muss man an die Ursachen (überhöhte Geschwindigkeit) ansetzen.

NZ: Lohnt es sich, eine Fahrradversicherung abzuschließen?

Ott: Das kommt auf den Wert des Fahrrads an. Wichtiger ist ein guter Schutz vor Diebstahl. Ein Fahrrad Schloss, das nicht leicht zu knacken ist, ist ein unbedingtes Muss. Zudem sollte das Rad immer an einem festen Gegenstand angeschlossen sein. Hilfreich ist auch eine Fahrradcodierung. Die kann Fahrraddiebe abschrecken und ermöglicht die Zuordnung eines wiedergefundenen Rads zu seinem Eigentümer. Bei der Codierung wird ein persönlicher Code, der sich aus der Adresse des Eigentümers ableitet, in den Fahrradrahmen eingraviert oder auf einem Klebe-Etikett angebracht. Die Codierung gibt's unter anderem bei uns im ADFC.

NZ: In Nürnberg sollen allein für den Ausbau des Frankenschnellwegs in diesem Jahr 210 Millionen Euro ausgegeben werden, für den Ausbau neuer Radwege gibt es gerade mal 400.000 Euro. Und das bedeutet: Der Frankenschnellweg kostet 500 Mal so viel. Was sagen Sie zu diesem Missverhältnis?

Ott: Tja. Was soll man dazu sagen. Es gibt für uns als ADFC noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Erste Erfolge konnten wir bereits verbuchen: der Etat für den Radverkehr



wurde im Rahmen der letzten Haushaltsberatungen erhöht. Von 2009 bis 2011 stehen jährlich 500.000 und von 2012 bis 2014 jährlich eine Million Euro zur Verfügung. Doch das Missverhältnis besteht weiterhin. Wenn wir so weit kommen, dass auch die Radverkehrsförderung als Prestigeobjekt gilt und nicht nur die großen Straßenbaumaßnahmen, sieht das vielleicht anders aus.

NZ: Ist Nürnberg eine fahrradfreundliche Stadt? Ich persönlich habe den Eindruck: eher nicht. Was fehlt?

Ott: Beim letzten Fahrradklimatext des ADFC im Jahre 2005 belegte Nürnberg mit der Note 3,8 einen Mittelplatz. Das deckte sich mit unserer Einschätzung. Man muss zugestehen, dass Nürnberg in letzter Zeit einige Anstrengungen unternimmt, um das Radfahren zu fördern, was auch durch steigende Radverkehrszahlen belohnt wird. Fahrradfreundlich ist Nürnberg damit sicherlich noch nicht. Doch wenn der eingeschlagene Weg weiter verfolgt wird, kann man dieses Ziel erreichen. Mit einer verbesserten Infrastruktur kann man weitaus mehr Bürger aufs Rad bringen, als es zur Zeit der Fall ist. Vor allem, wenn man bedenkt, dass 58 Prozent aller Autofahrten im Stadtgebiet kürzer als fünf Kilometer sind.



Aus unserer Sicht wären folgende Maßnahmen sinnvoll:

- Bessere Erreichbarkeit der Altstadt
- Überdachte Abstellanlagen
- Querung des Hauptmarktes
- Mehr und bessere Fahrradparkmöglichkeiten am Hauptbahnhof
- Ausbau der Fahrradwegweisung
- Schließung der Radwegelücken
- Sanierung bestehender Radwege
- Schaffung neuer Grünrouten
- Bessere Berücksichtigung bei Ampelschaltungen

NZ: Viele möchten nur am Wochenende oder im Urlaub Rad fahren. Was für Angebote gibt es da vom ADFC?

Ott: Wir bieten fast 140 geführte Radtouren an: Eine breite Palette von gemütlichen bis sportlichen allgemeinen Touren sowie Mountainbike- und Rennradtouren. Das Programm liegt bei Fahrradhändlern und im ADFC-Infoladen aus und findet sich im Internet unter: [www.adfc-nuernberg.de/fourprog.htm](http://www.adfc-nuernberg.de/fourprog.htm)

Fragen: Magnus Zawodsky