

Eine Politikerin erfährt die Verkehrswende

von bb - Mittwoch, 13. September 2017

https://www.pd-f.de/2017/09/13/reportage-eine-politikerin-erfaehrt-die-verkehrswende_11816



Den Autoverkehr vermindern, den Radverkehr stärken: Nur so kann eine sinnvolle Verkehrswende geschaffen werden. Doch vielerorts hinkt die [Infrastruktur](#) den modernen Anforderungen hinterher. Die ehemalige Bundestagsabgeordnete und aktuelle Bundestagskandidatin für den „Wahlkreis Goslar–Northeim–Osterode“, Viola von Cramon, macht zusammen mit dem pressedienst-fahrrad den Alltags-Check: Wie gut schlägt sich ein Lasten-S-[Pedelec](#) im Stadtverkehr? Gunnar Fehlau und Thomas Geisler begleiteten sie auf einer gemeinsamen Tour durch Göttingen.

[pd-f/tg] Viola von Cramon schüttelt immer wieder verzweifelt den Kopf. Gerade ist eine ältere Dame mit ihrem SUV ca. zehn Meter von einem Parkplatz zum nächsten gefahren. „Das kann doch jetzt echt nicht wahr sein, dass die Dame für die wenigen Meter das Auto benutzt hat“, ärgert sich die Politikerin. Wir sind mit ihr vor einer Bäckerei in einem Industriegebiet im Süden von Göttingen verabredet. Es ist Montagvormittag, nebenan strömen die Kunden in zwei große Supermärkte. Auffällig: Kaum ein Einkäufer ist mit dem Rad unterwegs, obwohl es ein sonniger, warmer Spätsommertag ist. Dafür sind die Autoparkplätze fast schon komplett belegt. Für die Politikerin ein Zustand, der schnellstmöglich geändert werden sollte. „Wir müssen daran arbeiten, Lösungen bei der Infrastruktur zu schaffen, damit die Sonntagsradfahrer auch im Alltag mehr mit dem Rad unterwegs sind“, fordert sie. Lastenräder und S-Pedelegs, die definitiv Alternativen für das Auto sind, werden in der Verkehrsplanung jedoch kaum berücksichtigt. Wir haben uns deshalb mit Viola von Cramon zu einem Ortstermin in Göttingen verabredet, um die Alltagstauglichkeit der Infrastruktur zu untersuchen.

Vier Transporträder für ihr Team

Die Politikerin möchte dabei selbst mit gutem Beispiel vorangehen: Von Cramon hat sich ein Cargobike mit E-Antrieb gekauft,

mit dem sie nun ihre Termine absolviert, zusätzlich haben auch andere Politiker ihrer Partei, Bündnis 90/Die Grünen, Lastenräder angeschafft und auch das Büroteam in Göttingen wurde damit ausgestattet. „Seit rund einem Monat nutze ich täglich das Rad und lasse das Auto stehen. Nur einmal habe ich mich für eine lange Strecke bei Starkregen noch ins Auto gesetzt“, resümiert die leidenschaftliche Hobby-Radfahrerin. Da sie in ihrem Wahlkreis in einer ländlichen Region unterwegs ist und dort auch längere Strecken zurücklegen muss, hat sie sich für das Modell „Load“ von [Riese & Müller](#) in der S-Pedelec-Variante (ab 5.999 Euro) entschieden.

Die schnellen E-Bikes unterstützen den Fahrer bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h. Sie zählen deshalb rechtlich nicht als Fahrräder, sondern als Kleinkraftäder – mit allen dazugehörigen Pflichten. S-Pedelecs benötigen im Straßenverkehr ein Versicherungskennzeichen. Zudem besteht eine Helmpflicht. Offiziell müsste zwar ein Motorradhelm getragen werden, aber ein Fahrradhelm, der wie der neue „Pedelec +“ von [Abus](#) (139,90 Euro) den jüngst in den Niederlanden eingeführten [E-Bike-Standard NTA8776](#) erfüllt, werde von der Polizei meistens toleriert. Außerdem darf mit S-Pedelecs nicht auf einem Radweg bzw. Radschnellweg gefahren werden. Ein Zustand, der von Cramon besonders ärgert: „Wenn ich mich an die Spielregeln halte, bin ich mit dem S-Pedelec oft langsamer als alle anderen Verkehrsteilnehmer.“

Fahrradrechte in Fahrprüfungen integrieren

Während sie sich durch den morgendlichen Berufsverkehr in Göttingen quält, fahren die Radfahrer entspannt auf dem Radschnellweg an ihr vorbei. Dabei basieren die Radschnellwege eigentlich auf der Idee, schnelle Verbindungen für schnelle Radfahrer zu schaffen. Das S-Pedelec ist das prädestinierte Rad dafür, darf aber diese Wege nicht befahren. „Auf der anderen Seite ist der Straßenverkehr ebenfalls gefährlich, weil meine Geschwindigkeit von den anderen Verkehrsteilnehmern falsch eingeschätzt wird und sie nicht wissen, dass ich mit dem S-Pedelec auf der Straße fahren muss“, verweist von Cramon auf die verzwickte Situation. Deshalb hat sie die Idee, in die Führerscheinprüfung mindestens fünf Fragen zum Thema Fahrrad mit aufzunehmen. So sollen Autofahrer den richtigen Umgang mit Radfahrern lernen: „Das Fahrrad muss in die inhaltliche Arbeit der Fahrschulen integriert werden, um als gleichwertiges Verkehrsmittel wahrgenommen zu werden.“

Das S-Pedelec fällt zurück

Die ersten Meter unserer Tour zeigen bereits die unterschiedlichen Rahmenbedingungen. Wir sind mit einem Cargobike „Packster 80“ von [Riese & Müller](#) (ab 4.599 Euro) und einem City-Rad „Sinus Tria N8“ von [Winora](#) (2.299 Euro), beide in der normalen Pedelec-Version bis 25 km/h, unterwegs. Auf dem Radweg geht es für uns problemlos und schnell dahin. Viola von Cramon kämpft sich hingegen durch den Autoverkehr. Sie fährt vorausschauend und nimmt Rücksicht auf die Autofahrer. Rücksichtnahme auf sie? Eher selten. Enges, gefährliches Überholen kommt immer wieder vor. Ans Angehuptwerden hat sie sich schon gewöhnt. Trotz der schnelleren Unterstützung kann sie auf rund zwei Kilometern kaum einen Vorsprung herausfahren. Im Gegenteil: Zwei Fußgängerampeln, die wir auf dem Radweg ohne Stopp passieren dürfen, zwingen die Politikerin auf der Straße zum Anhalten. „So ist der Zeitvorteil schnell dahin“, stellt sie resigniert fest.

Sie sieht deshalb vor dem Hintergrund der derzeitigen Infrastruktur das S-Pedelec als Mobilitätslösung eher im ländlichen Raum. Rund 80 Prozent der Autofahrten könnten außerorts ihrer Ansicht nach durch Radfahrten ersetzt werden. Leider hätten sich viele Autofahrer trotz drohendem Verkehrskollaps bereits aus Bequemlichkeit an die Vorzüge des Automobils gewöhnt, ohne an Alternativen zu denken. Doch gerade bei jüngeren Leuten finde heutzutage ein Umdenken statt und das Auto sei nicht mehr deren Statussymbol. „Vielleicht können die neuen Lasten-Bikes von heute in Kürze die Autos als Statussymbole sogar ablösen, denn das Fahrgefühl ist mindestens so großartig wie in einem Sportwagen. Bei dieser Art der Fortbewegung kommt echt ein Gefühl von Freiheit auf“, so von Cramon über die schnellen Räder. Wir sehen es ihr direkt an, mit welcher Freude sie sich auf ihr Rad schwingt. Die Bewegung an der frischen Luft mache ihr besonders viel Spaß und sie ist gesund. Und wenn mehr Leute das Rad

im Alltag benutzen, dann steigt auch der Fahrradspaß für jeden Einzelnen.

Fahrrad abstellen? Hier nicht!

Unsere Tour führt uns in die Innenstadt von Göttingen. Bei einem großen Supermarkt am Rand der Altstadt kommt gleich das Dilemma einer autofixierten Infrastruktur zu tragen. Obwohl Göttingen als Studentenstadt einen Radverkehrsanteil von rund 27 Prozent aufweist, sind kaum passende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, geschweige denn Lastenräder, vorhanden. Der Eingangsbereich des Supermarkts wirkt dadurch äußerst chaotisch. Als wir unsere Räder parken, stellt ein Anwohner mit deutlichem Nachdruck klar, dass vor seiner Haustüre kein Rad abgestellt werden dürfe. „Hier wohnen Familien mit Kindern. Wie sollen die mit Kinderwagen sonst noch raus kommen?“, begründet er seinen scharfen Ton. Er wirkt, als ob er diese Diskussion jeden Tag führe und es leid sei. Seine Akzeptanz gegenüber Radfahrern scheint aufgebraucht. Dabei trifft diese am wenigsten Schuld. Das Problem ist ein Planungsfehler von Stadt und Marktbetreiber: Beim Bau des Supermarktes wurde zwar ein riesiges Parkhaus für Autos gebaut, das steht aber einen Großteil der Zeit weitgehend leer. Die Fahrradparkplätze wurden hingegen schlichtweg vergessen. Nachbesserungen nach dem Bau und der Eröffnung waren zwar nett gemeint, tragen aber kaum zur Entspannung der Lage bei. Sogar das Gegenteil ist der Fall: Die Räder verdichten den ohnehin problematischen Verkehr auf der engen Straße.

Das richtige Parken der Transporträder erweist sich deshalb als äußerst schwierig. Entweder ragen die Hinterräder auf die Straße oder der Gehweg wird zu stark verengt. Um das ungefragt zu unterstreichen, kämpft sich eine Frau mit Kinderwagen an den geparkten Rädern vorbei. „Man muss ehrlich sagen: Wir stören hier“, beurteilt von Cramon. Gerade für urbane Familien, die freiwillig gerne das Auto stehen lassen und lieber mit dem Rad unterwegs sind, werde eine vertrackte Situation geschaffen. Auch das Abstellen eines Rades mit [Kinderanhänger](#) ist hier schlecht möglich. „Es kann nicht sein, dass sich eine junge Familie damit beschäftigen muss, wo sie beim Einkaufen das Rad abstellt“, urteilt die Politikerin. Autoparkplätze würden für SUVs schließlich auch verbreitert.

Es tut auch die zweite Reihe

Eine Straße weiter das gleiche Bild. Vor einem Bio-Supermarkt ist kaum Platz für Fahrräder. Autos, Lieferwagen und Handwerkerfahrzeuge blockieren die freien Parkmöglichkeiten. Um kurz etwas beim Bäcker zu holen, müssen wir in zweiter Reihe parken. Das hochwertige Fahrrad irgendwo anschließen? Unmöglich. Eine Situation, die Josh Schenk nur zu gut kennt. Wir treffen den jungen Zweiradmechaniker an seinem Arbeitsplatz im Fahrradladen „Velo Voss“. Schenk besitzt selbst ein Transportrad und ist damit gerne im Alltag unterwegs. „Für mich ist das [Lastenrad](#) ein Autoersatz“, bekräftigt er. Doch gerade das korrekte Abstellen stellt ihn immer wieder vor Probleme. Einfach auf der Straße stehen lassen kommt für ihn nicht in Frage. Über Nacht wäre ihm das viel zu unsicher. „Zum sicheren Abstellen muss es schon mindestens ein Hinterhof sein“, meint Schenk.

Ohne Abstellanlagen geht es nicht

Sichere Abstellanlagen für Fahrräder und Lastenräder sind für ihn deshalb ein wesentlicher Bestandteil für eine erfolgreiche Verkehrswende. „Fehlende sichere Parkmöglichkeiten für Lastenräder sind ein Hemmnis für deren weitere Verbreitung“, unterstützt Arne Behrens, Betreiber des Blogs www.cargobike.jetzt. Der Journalist möchte das Thema Verkehrswende weiter vorantreiben und beschäftigt sich ausschließlich mit den Sparten Transportrad und passender Infrastruktur. Wie es funktionieren kann, beweist z. B. die Stadt Osnabrück. Dort wurden im Juni 32 neue Fahrradbügel eingeweiht, die durch einen breiteren Abstand auch das Anschließen von Lastenrädern ermöglichen. Eine weitere, aber bislang leider unpopuläre Möglichkeit ist die Umwandlung von Autoparkplätzen. Autos stehen die meiste Zeit, was viel Platz wegnimmt. Dieser könnte jedoch besser und effektiver genutzt

werden. Vier Lastenräder würden auf einem Autoparkplatz Platz finden. Für das sichere Abstellen in der Nacht bietet sich zudem eine überdachte, abschließbare Abstellanlage wie die „Bike Box 2 Maxi“ von [WSM](#) (ab 2.657 Euro) an. „So ein Abstellplatz ist perfekt“, bekräftigt Schenk. Die Stadt Göttingen scheint die Kritik der Radfahrer zur Kenntnis genommen zu haben: Eine Verbindungsstraße in der Innenstadt wird aktuell umgestaltet. Die Idee: Mehr Abstellplätze für Radfahrer, weniger Parkplätze für Autos. Laut von Cramon soll das Studentenwerk, das dort ein Wohnheim unterhält, sogar den Vorschlag eingebracht haben, auch Abstellplätze für Lastenräder mit einzubeziehen. Die Stadt Göttingen spricht bei der Umgestaltung von einer „attraktiven, zeitgemäßen Gestaltung“.

Gleis 1 ist die Erfüllung

Von Chancengleichheit bei der Verkehrsplanung zu sprechen, ist aber immer noch vermessen. „Der Radverkehr braucht definitiv mehr Fläche als bisher. Wir müssen für unseren Raum kämpfen“, weiß Viola von Cramon. Wir sind mittlerweile auf dem Weg zum Bahnhof. Die Politikerin nimmt ihr Transportrad gerne für längere Touren im Zug mit. Was sie dabei ärgert: Viele Bahnhöfe sind für Radfahrer, speziell für Cargo- und E-Biker, nicht ausgerichtet. Keine Rampen bei den Treppen und die Aufzüge sind zu eng und klein, um ein Lastenrad aufzunehmen. Das erfordere eine außergewöhnliche Planung. „Ich fahre mitunter auch mal zum nächsten Bahnhof, wenn ich dort ebenerdig an Gleis 1 einsteigen kann“, schildert von Cramon ihre Routenwahl. Zudem vermisst sie an vielen Bahnhöfen hochwertige Abstellanlagen mit Lademöglichkeiten für E-Bikes: „Oft möchte ich mein Rad am Bahnhof stehen lassen und aufladen, finde aber keine Möglichkeit.“ Gerade kleinere Kommunen sollten ihrer Ansicht nach nicht nur an Autoparkplätze denken, sondern auch an Fahrräder. Eine hochwertige Lösung mag zwar auf den ersten Blick teuer erscheinen, rechne sich aber sicherlich mit der Zeit, da durch den Wegfall der Autoparkplätze mehr öffentlicher Raum z. B. für Grünanlagen zur Verfügung steht. Städte werden dadurch lebenswerter, wie Beispiele aus den Niederlanden zeigen.

Fazit: Mehr Politiker aufs Rad!

Nach knapp drei Stunden ist unsere Tour durch Göttingen beendet. Viola von Cramon wirkt zufrieden, aber allen Beteiligten ist klar: Es ist noch viel zu tun. „Es müssen einfach mehr politische Anreize für das Fahrrad und E-Bike geschaffen werden“, fasst die Politikerin zusammen. Von Subventionen für E-Bike-Käufe hält sie wenig. Wichtiger sei das Umdenken in den Köpfen – und mehr Investitionen in die Infrastruktur. Dazu zählten in erster Linie passende Abstellmöglichkeiten. Doch auch Modelle wie Fahrrad-Leasing unterstützt die Politikerin: „Das Rad über eine monatliche Gehaltsumwandlung zu beziehen finde ich eine tolle Sache und es bringt mehr Leute auf das Rad.“ Ob sie in der nächsten Legislaturperiode im Bundestag sitzen und sich für die Belange der Radfahrer einsetzen wird, entscheidet sich bekanntlich erst am 24. September. Trotzdem hat von Cramon für ihre Kollegen parteiübergreifend einen Ratschlag: „Als Politiker müssen wir die Verkehrswende vorleben. Man muss sie selbst erfahren – im wahrsten Sinne des Wortes.“ Denn: Die Fahrradbranche bietet bereits die Fahrzeuglösungen für die Verkehrswende, jetzt ist es an der Politik, die Infrastruktur dafür zu schaffen.

[Express-Bildauswahl \(14 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(58 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Fahrradland Deutschland?!](#)

[Zehn Wünsche an die Politik](#)

[Leas' das mal!](#)

[Kommentar: Karl und ich vermissen Dich](#)

[Das ökologische Fahrrad](#)

[Infrastruktur: „Einfach nur ein paar Radwege helfen nicht weiter“](#)

[Der Radfahrer als Wähler: Stimmen fürs Fahrrad](#)

[Ein Plädoyer fürs Thema Fahrrad](#)

[Das Fahrrad – der urbane Champion](#)

Passendes Bildmaterial



