

V.E.L.O - L.O.V.E

---

Mittwochs ist geschlossen. An einem Tag in der Woche muss man sich schließlich um andere Dinge kümmern. Fridolin Schubert ist trotzdem da. Seine beiden Mechaniker sind krank und seine Kunden zieht es aufs Rad. Also doch ein Tag in der Werkstatt. Seit 1990 ist Fridolin mit VELO Radsport in der Nürnberger Südstadt.

Für ein Foto geht's kurz vor die Tür: Ein Fahrradfreak drängelt ins Bild, kurze Schadensanalyse mit Vertröstung auf morgen. Fridolins Hände verlassen die Hosentaschen nicht ein einziges Mal: Tiefenentspannt, trotz werktätigem Ruhetag. Stadtverkehr schiebt sich am Laden vorbei.

Radfahren in der Metropolregion? Das bedeutet absolute Vielfaltigkeit. Je nachdem in welche Himmelsrichtungen man fährt, lassen sich ganz unterschiedliche Topografien abgrasen. Kombiniert mit einer Stunde Nahverkehr, dringt man unbemerkt in fremde kulturgeschichtliche Bereiche vor. Fast urlaubsmäßig. „Dann biste mal woanders als hier in deinem Gäu“, findet Fridolin. Den Südwesten findet er landschaftlich und touristisch eher verpennt, dafür aber meditativer zum Radfahren. Sportlich geht's aber auch zu: In Fürth und im Nürnberger Tiergarten locken klassische Trails für Mountainbiker. Wer aufs Rennrad und Höhenmeter steht, pedaliert Richtung Fränkische Schweiz, wer flach kurbeln will, fährt Richtung Süden oder Westen. Die Region ist variantenreich.

Aber zurück in die Südstadt: Dass das Fahrrad – abgesehen vom Sportaspekt – ein ernstzunehmendes Fortbewegungskonzept ist, weiß Fridolin natürlich schon seitdem er selbst im Sattel sitzt. „Ich hab's früher in meiner Öffentlichkeit nur nie so richtig vertreten.“ Beinahe wäre er zu einem alten verbissenen Rennfahrer geworden, erzählt er. Doch seit einigen Jahren beschäftigen ihn Openspace-Konzepte und Mobilität in urbanen Großstädten. Falträder sind schon lange ein Thema. Kurioserweise sind seine Faltradkunden alle Musiker, die „mit den Dingen zu Konzerten fahren“.

Der innere City-Ring zieht sich ein paar Ampelschaltungen entfernt durch Nürnberg. 160000 Arbeitsplätze versorgt er jeden morgen mit ausgeschlafener Arbeitskraft. Klar, dass Reglementierungen und Logistik dabei noch stark auf Autofahrer zugeschnitten sind. Die Förderung des Radverkehrs ist laut Stadt Nürnberg zwar „integraler Bestandteil der Stadt- und Verkehrsplanung“, aber eben nicht das Ziel an sich. Warum eigentlich nicht?

„Wenn du hier in die grüne Welle rein fahren willst, musst du echt Sprinter sein, sonst stehst du drei Mal richtig lange an der Ampel.“

Ansätze wie in Kopenhagen zeigen, dass es mit der richtigen Infrastruktur möglich ist, über dreißig Prozent des Verkehrs aufs Rad zu bringen. Hier wurden Ampelschaltungen zum Beispiel so angepasst, dass mit knapp 20 Stundenkilometern die grüne Welle gelingen kann. Dort stehen Autos jetzt noch länger – was den Switch aufs Bike nicht weniger attraktiv macht. Ihre guten Ideen exportieren die Dänen mittlerweile nicht ohne Stolz mit der Aufforderung „copenhagenize“.

Mit ihrer fränkischen Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ geht die Stadt in der Metropolregion ebenfalls mit guten Ideen voran. Auch wenn Fridolin das alles noch etwas zu zaghaft findet.

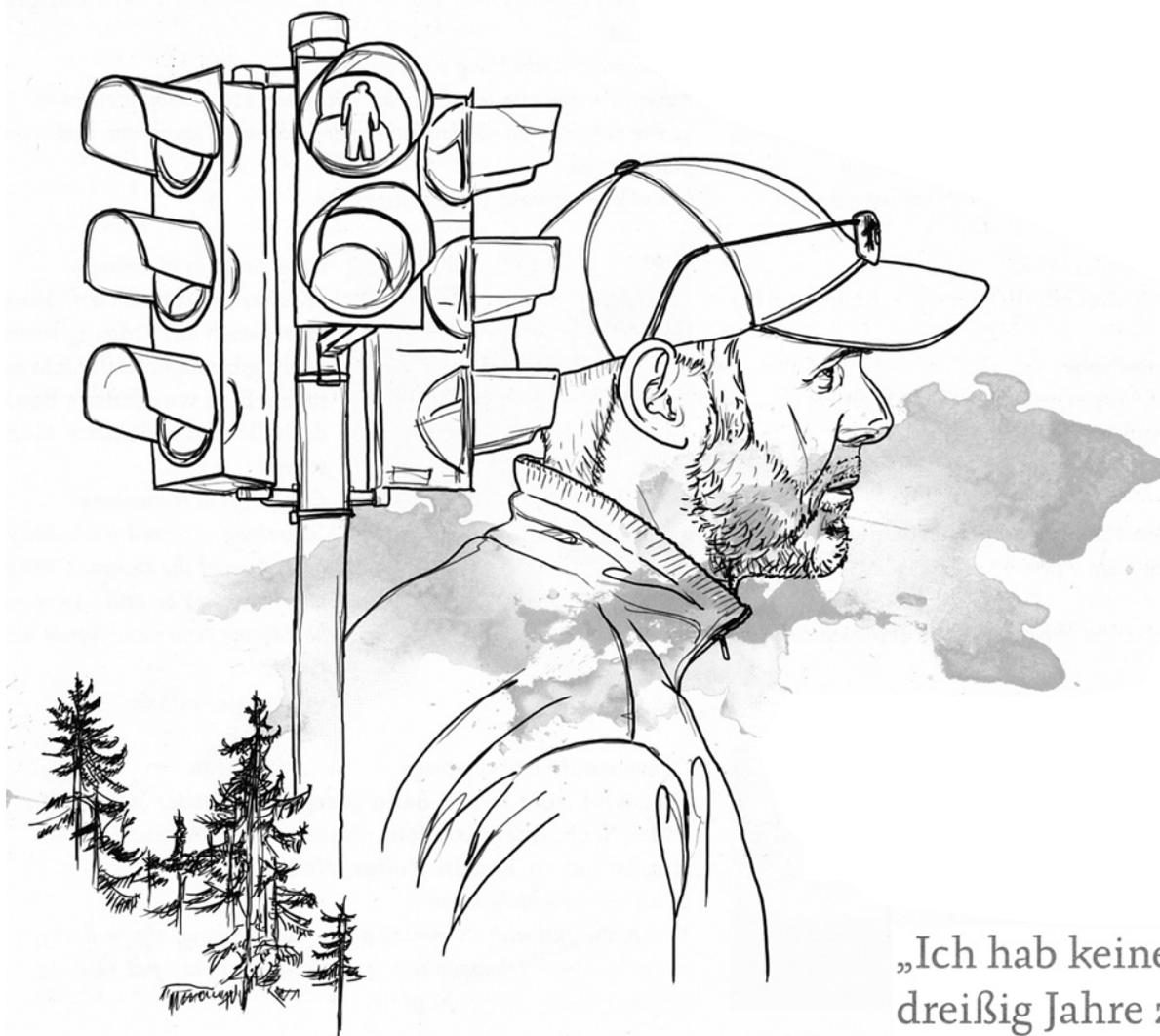
„Wenn ich manchmal über 'ne rote Ampel fahr, mich sozusagen nicht regelkonform mit dem Fahrrad beweg, dann denk ich mir, wenn mich jetzt einer anhält und anmacht, dann sag ich dem, ich hab keine Zeit mehr, nochmal dreißig Jahre drauf zu warten, bis es normal ist, dass wir uns mit den Rädern hier einfach frei bewegen.“

Damit die knapp 30000 Nürnberger Südstädter öfter ihr Auto stehen lassen, hat die Stadt ein Pilotprojekt gestartet. Der Lösungsansatz: Radparkflächen. Und zwar maximal 200 bis 250 Meter vom Klingelschild der Stadtteilbewohner entfernt. Damit man sein Rad nicht aus dem Keller oder der Wohnung schleppen muss. Ob der sichtbare Parkplatz vor der Tür die Nutzung steigert, wird sich zeigen. Einen solchen Eindruck hinterlässt zumindest ein weiteres Nürnberger Projekt in Sachen Drahtesel: Beim Verleihsystem NorisBike kann man seit Mai 2011 auf einem Leihrad zwischen mehr als 60 Stationen hin- und herradeln. Die ersten 30 Minuten sogar kostenlos. Im Monat August 2011 freute man sich im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (dem Finanzier des Projekts) über 5500 Ausleihen. Bei 230000

Einwohnern im Innenstadtbereich überschaubar. In Anbetracht von 700 Leihrädern schon eine gute Tendenz.

Auch Fridolin merkt, dass sich zu diesem Thema etwas verändert hat. Seine Kunden denken um. Sie wollen auch im Alltag ein richtig gutes Rad haben. Auffällig dabei: die hohe Frauenquote. „Die schaffen schneller den Switch vom Auto aufs Rad. Bei den Jungs muss es schon noch ein Speed- oder Crossrad sein.“ Kunden steigen ganz bewusst um aufs Rad. Entfernungen lernen sie spätestens dann einzuschätzen. Fridolin fragt, wie viele Kilometer sie bis zum Job haben. 10 bis 12 Kilometer kann man als Arbeitsweg locker machen. Ob man die grünen Wellen dann bekommt, hängt von Trainingszustand und Stadtentwicklung ab.

Text: rf / Illustrationen: cr



„Ich hab keine Zeit, nochmal dreißig Jahre zu warten!“