

## **Mobilität im Alter: „Ich fahr' Rad“ -**

**- gibt es die typische Generation der Silver-Biker ?**

**Reflexionsarbeit • Fortbildung Senioren-Assistenz •  
Büchmann Seminare KG • Berlin • Frühjahr 2015**



**vorgelegt von Dr. Uta Schnell • aus Berlin • im Mai 2015**



*Ich danke meiner Freundin Judith und meinen Freunden Max und Klaus für Ihre Bereitschaft zum Interview. Ihr seid meine Vorbilder für praktische und genussvolle Mobilität per Fahrrad im Alter!*

## Inhaltsverzeichnis

### **1. Einleitung** (Begriffsdefinition und Sprache)

- 1.1. Mobilität im Alter ohne Auto
  - 1.1.1. Alternative: Öffentlicher Personennahverkehr?
  - 1.1.2. Fahrradfahren - die echte Alternative
- 1.2. Gesundheit und Fitness
  - 1.2.1. Wer sich nicht bewegt – ist tot
  - 1.2.2. Was sagen die Krankenkassen?

### **2. Vorteile des Radfahrens**

- 2.1. Physische und psychische Vorteile des Radfahrens
- 2.2. Finanzielle Vorteile
- 2.3. Alternative zum Auto

### **3. Nachteile und Gefahren des Radfahrens**

- 3.1. Die Berliner Verkehrsunfallstatistik des Radfahrverkehrs für das Jahr 2013
- 3.2. Warnung vor den Gefahren und die Unfallursachen
- 3.3. Nachschulungsmöglichkeiten

### **4. Die wichtigsten Voraussetzungen für Mobilität per Rad im Alter**

- 4.1. Physische und psychische Voraussetzungen
- 4.2. Technische und logistische Voraussetzungen
  - 4.2.1. Fahrradgarage
  - 4.2.2. Kleidung und Helm
  - 4.2.3. Welches Fahrrad passt zu mir?

### **5. Freizeitangebote für Rad fahrende Senioren**

- 5.1. seniorenradtouren.de

### **6. Interviews mit drei „go go Senioren“, die E-Bike fahren**

- 6.1. Auswertung der Interviews

### **7. Zusammenfassung und Thesen**

### **8. Anhang**

- 8.1. Literatur und Quellennachweise
- 8.2. Zur Autorin
- 8.3. Meine drei schönsten Fahrradwitze

# Mobilität im Alter: „Ich fahr’ Rad“ - – gibt es die typische Generation der Silver-Biker?

## 1. Einleitung

**Begriffsdefinition und Sprache:** Bevor ich mit meiner Reflexion über die Zweirad fahrenden Senioren beginne, möchte ich mich auf eine Definition des Begriffs „Senior“ festlegen. Bezüglich der Mobilität, die als wichtigste messbare Größe für das biologische Alter angesehen wird, halte ich eine Definition für sinnvoll, die vom kalendarischen Alter unabhängig ist. Im angelsächsischen Sprachraum wird eine Kategorisierung benutzt, die von den „go go“, also den beweglichen, gesunden Senioren, von den „slow go“, den bedächtigeren und langsameren Menschen, die vielleicht funktionale Beeinträchtigungen haben, und den „no go“, den älteren Menschen, die nicht mehr eigenständig mobil sein können, spricht. Für meine Betrachtung besitzen in erster Linie die „go go-Senioren“ eine Relevanz. Auf Grund des vorgefundenen Materials ist es kaum möglich, eine Unterscheidung zwischen Fahrrad fahrenden Männern oder Frauen im Seniorenalter zu machen. Daher verzichte ich im folgenden Text absichtlich aus Gründen der Lesbarkeit auf die jeweilige Mitnennung der weiblichen Form. Mit dem Senior meine ich auch die Seniorin, mit dem Radfahrer ebenso die Radfahrerin, mit dem Verkehrsteilnehmer auch die Verkehrsteilnehmerin.



W. Hecht, Tourenleiter beim ADFC, 80 Jahre

### 1.1. Mobilität im Alter ohne Auto

Mit dem Ruhestand setzt in der Regel eine Veränderung im Tagesablauf und in den Gewohnheiten ein. Soziale Kontakte werden oft weniger. Die Arbeitswege entfallen. Die Mobilität beschränkt sich bei vielen Rentnern auf die täglichen Besorgungen und Arztbesuche. Der Radius wird häufig kleiner. Die Reduzierung des Einkommens verändert das Freizeitverhalten und das teure Auto wird eventuell abgeschafft. Reisen finden aus Kostengründen oder gesundheitlichen Beeinträchtigungen seltener oder gar nicht mehr statt. Wenn noch gereist wird, werden oft Kreuzfahrten gebucht, wo man sich wenig bewegt, aber dafür mehrmals täglich beköstigt wird.

### 1.1.1. Alternative: Öffentlicher Personennahverkehr?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist nur in Ballungszentren eine echte Alternative zum Autofahren und erfordert für Rentner oft ein logistisches Umdenken. Viele ehemalige Autofahrer fühlen sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln extrem unsicher, haben das Umsteigen oder das Warten auf Anschlüsse nicht gelernt und vermissen den gewohnten Luxus des eigenen Pkws. Ältere Frauen empfinden den Kontakt mit Menschen, die sonst nicht zu ihrem sozialen Umfeld gehören, als Bedrohung (Obdachlose, Junkies, Bettler) und trauen sich im Dunklen, ohne Auto, kaum noch auf die Straße.

Im Berliner Nahverkehr wurde die wachsende Gruppe mobiler und aktiver „go go Senioren“ als Zielgruppe erkannt. Die BVG (Berliner Verkehrsgesellschaft) bietet gemeinsam mit dem VVB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) das „VBB-Abo 65plus“ an - ein Ticket, das für Senioren ab 65 für knapp 50,- €/Monat zu erwerben ist. Zu diesem Abo gehören Informationstage und Clubmitgliedschaften. Es beinhaltet Ausflugsvorschläge und Rabatte, die Kooperationspartner aus Kultur, Sport und Gastronomie anbieten. Bei einer einmaligen Abbuchung pro Jahr wird das Abo preiswerter, so dass Senioren für 1,59 € pro Tag mobil sein können.

Die Kombination aus Fahrrad und ÖPNV halte ich für Senioren eher für schwierig, da das Umsteigen und Mitfahren in den Zügen mit Rad und Gepäck hinderlich und anstrengend ist. Auf vielen Bahnhöfen, besonders in den Vororten und im Umland gibt es keine Rolltreppen oder Fahrstühle. Die Berliner S-Bahn wirbt damit, dass von 166 Bahnhöfen in Berlin und Brandenburg, 156 Bahnhöfe durch ihre ebenerdige Lage, Rampen- und/oder Aufzugsanlagen für Menschen mit Rad bequem nutzbar sind. Die Berliner U-Bahn spricht davon, dass die „meisten“ der 173 Bahnhöfe über Aufzüge verfügen. Die persönlichen Erfahrungen der Autorin lehren, dass diesbezüglich in Berlin und Umgebung noch Nachholbedarf besteht, und ein die Tür blockierendes Rad in den Zügen oft für Unmut bei den anderen Fahrgästen sorgt.

Fahrräder mit Motorunterstützung dürfen in Berlin nicht mit in die S- und U-Bahnen genommen werden. Dies gilt auch für Tandems, dreirädrige Fahrräder und Anhänger zum Lastentransport. Ein Anspruch auf Fahrradmitnahme besteht nicht. Wenn nicht genügend Platz vorhanden ist, haben Rollstuhlfahrer und Kinderwagen Vorrang.



Berliner Nahverkehr mit Fahrrad

### 1.1.2. Fahrradfahren - die echte Alternative

Eine sehr viel umweltschonende, unabhängiger und gesündere Methode mobil zu sein – nicht nur in den wärmeren Monaten, stellt - auch für Senioren - das Fahrrad als alleiniges Fortbewegungs- und Transportmittel dar. Nach Untersuchungen des Umweltamtes werden 40-50 Prozent der Kurzstrecken, d.h. unter 5 km, in den Großstädten per Auto zurückgelegt. Bei Entfernungen bis zu 5 km ist man erwiesenermaßen per Rad schneller als ein Auto und die zeitraubende und nervende Parkplatzsuche sowie die Parkgebühren entfallen. Das große verkehrspolitische Thema „fahrradfreundliche Stadt“ nach den Beispielen Münster und Kopenhagen soll bei dieser Betrachtung ausgeklammert werden (Quelle: Tagesspiegel, Magazin Radfahren in Berlin und Brandenburg, März 2015, S. 8 ff „Wieviel Kopenhagen steckt in Berlin?“). Fest steht: Fahren alle Radfahrer sicher und schnell (z.B. auf eigenen Fahrradspuren, die von Autos konsequent frei gehalten werden) durch die Stadt, geht es auch den radelnden Senioren besser. In Graz werden zum Beispiel 50 % des Anschaffungspreises für ein Lastenrad von der Stadt gefördert, wenn man damit im innerstädtischen Verkehr unterwegs ist. In Osnabrück versuchte man den Innenstadtverkehr durch den Bau von Parkhäusern am Stadtrand autofreier zu gestalten. An einem Parkhaus entdeckte die Autorin das Banner mit der Aufschrift „Das größte Dankeschön Osnabrücks. Für euch, Radfahrer!“.

Die Entscheidungsträger im Bundesverkehrsministerium und in den Verkehrsabteilungen der Bezirke und Gemeinden begreifen jedoch erst langsam, dass die Mobilität der Zukunft zwei Räder hat (Quelle: TAZ v. 18.03.2015, „Die Politik fährt immer hinterher“).



Parkhaus Osnabrück, gesehen Februar 2015

### 1.2. Gesundheit und Fitness

Die Altersstruktur der Bevölkerung Deutschlands ändert sich. Bis zum Jahre 2030 wird die Zahl älterer Menschen von knapp 16,9 Mill. im Jahre 1995 auf ca. 26,4 Mill. sowie ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung von rund 20 % auf rund 36 % ansteigen (Quelle: 2. Altenbericht von 1995 des Dt. Bundestages). Der demografische Wandel in Deutschland bewirkt daher einen jährlich steigenden Altersdurchschnitt, der eine steigende Fitness bis ins hohe Alter erstrebenswert macht. Somit erhöht sich stetig die Anzahl der älteren Menschen, die auf das Auto verzichten, fitter bleiben wollen und das Fahrrad nutzen.

Regelmäßige Bewegung (täglich 30 Minuten „mittlerer“ Intensität) sowie eine erhöhte Durchblutung der Gefäße im Alter ist die Grundvoraussetzung für die Prävention altersspezifischer Erkrankungen wie Herz-Kreislaufprobleme, Übergewicht, Bluthochdruck, Gelenkerkrankungen (z.B. Arthrose) erhöhter Cholesterinspiegel, Immunschwäche, Lungen- und Bronchialerkrankungen und Altersdepressionen, um nur einige zu nennen.

### **1.2.1. Wer sich nicht bewegt – ist tot \*)**

\*) Zitat: Dr. Frank-Timo Lange

Mehr als vier Millionen Menschen in Europa sterben jährlich an einem Herzinfarkt oder Schlaganfall. Herz-Kreislaufprobleme stellen 50 % der Todesursachen dar und sind damit weiterhin die Todesursache Nummer Eins, trotz eines leichten Rückgangs seit 2008. Das zeigt der aktuelle Bericht der European Society of Cardiology (ESC) und des European Heart Network (EHN). Durch einen Schlaganfall stirbt demnach eine von sieben Frauen und einer von zehn Männern in Europa. "Wir erwarten, dass sich die Probleme durch die alternde Bevölkerung und die ungesunde Lebensweise in den kommenden Jahren wieder verschärfen", sagt Panos Vardas, Präsident der European Society of Cardiology (ESC). Es müsse daher dringend mehr in Vorbeugungs- und Aufklärungsmaßnahmen investiert werden, um die Gesundheit der europäischen Bevölkerung zu verbessern, aber auch um die Belastung für die Gesundheitssysteme nicht noch weiter steigen zu lassen. Schon jetzt verursachten Herz-Kreislauf-Erkrankungen in Europa Ausgaben von geschätzt 196 Milliarden Euro jährlich. (Quelle: [www.sueddeutsche.de](http://www.sueddeutsche.de) v. 1.10.2012).

Die altersspezifische Häufigkeit von Herz-Kreislauserkrankungen nimmt ab dem Alter von 65 Jahren um das Fünffache zu. Erkrankten von den 15- bis 45jährigen 24 Menschen von 100.000 Personen, sind es bei den 45- bis 65jährigen 33 von 100.000. Bei den über 65jährigen sind es bereits 165 Erkrankte pro 100.000 Personen. (Quelle: GBE des Bundes (Diagnosedaten der Krankenhäuser).

Eine dänische Langzeitstudie zu den Zusammenhängen zwischen körperlicher Tätigkeit und Sterblichkeitsrate wurde im „Bicycle Research Report“ des Europäischen Radfahrer-Verbandes (ECF) veröffentlicht. Wer drei Stunden pro Woche mit dem Fahrrad fährt, besitzt eine um 40 Prozent niedrigere Sterberate als diejenigen, die sich nicht oder nur in ihrer Freizeit aktiv bewegen (Quelle: ADFC).

### **1.2.2. Was sagen die Krankenkassen?**

Die Auswertung der Internetpräsenz von drei großen, beliebig ausgewählten, deutschen Krankenkassen (Barmer GEK, Techniker Krankenkasse, AOK) ergab folgendes Bild zum Thema:

- a) Alle ausgewerteten Kassen empfehlen im Allgemeinen Radfahren als wichtigen und auch im Alltag leicht einzubauenden Ausdauersport. Er ist vergleichbar mit Schwimmen, Laufen und Wandern.
- b) Alle drei Kassen betonen die gesundheitlichen, d.h. die physischen und psychischen Vorteile des Radfahrens. Nur eine Kasse warnt vor den Folgen eines möglichen Unfalls.
- c) Alle Kassen heben zusätzlich den sozialen Aspekt hervor.
- d) Die Kassen gehen nicht auf die spezifischen Belange der Rad fahrenden Senioren ein.

## **2. Vorteile des Radfahrens**

### **2.1. Physische und psychische Vorteile des Radfahrens**

Die Auswertung der Krankenkasseninformationen ergab folgendes Bild: Radfahren zählt zu den gesündesten Ausdauersportarten in jedem Alter, verfügt über ein geringes Verletzungspotential und halbiert das Risiko vieler Zivilisationskrankheiten. Radfahren mit leichten Handicaps ist möglich. Die AOK erwähnt einen Mann mit leichter Gehbehinderung, für den das Radfahren im Vergleich zum Laufen eine große Entlastung darstellt. Dies wird von einem meiner Interviewpartner bestätigt, der Radfahren nicht so anstrengend empfindet, wie das Zuzußgehen (s. Angang: Fragebogen Max).

#### **Muskeln**

Radfahren stärkt große Muskelgruppen und deren Zusammenspiel. Dazu zählen besonders die Beuger und Strecker der Beinmuskulatur, Rumpf-, Nacken-, Schulter-, Arm- und Rückenmuskulatur. Die Wirbelsäule – besonders der untere Teil, die Lendenwirbelsäule, wird entlastet und gestärkt. Auch kleine Muskeln an den Wirbelkörpern erfahren eine Stimulation. Ab dem 30. Lebensjahr schrumpfen, biologisch bedingt, die Muskeln – rund ein Pfund Muskelmasse verwandelt sich dann pro Jahr in Fett (Quelle: ADFC).

#### **Herz-Kreislauf**

Einer der größten Muskeln in unserem Körper, das Herz, wird trainiert und steigert die Herz-Kreislauffunktionen. Die Durchblutung der Gefäße verbessert sich, die Sauerstoffzufuhr steigt, bisher ungenutzte Blutgefäße werden aktiviert. Hoher Blutdruck sinkt und das Herzinfarktrisiko verringert sich. Bei Radlern sinkt das Risiko von Herz-Kreislaufferkrankungen um bis zu 50 Prozent (Quelle: ADFC). Um den gleichen Wert sinkt das Herzinfarktrisiko. Die Wirkung des „guten“ HDL-Cholesterins auf die Gefäße steigt und das „schlechte“ LDL-Cholesterin sinkt. Parallel dazu verringert sich die Gefahr an Arteriosklerose (Arterienverkalkung) zu erkranken.

#### **Gelenke**

Radfahren schont die Gelenke, da 70 bis 80% des Körpergewichts auf dem Sattel lasten. Knie-, Hüft- und Schultergelenke werden „geschmiert“. Die Knochensubstanz und –rinde sowie die Gelenkknorpel sind vor dem Verschleiß (Arthrose) geschützt und regenerieren sich. Die Versorgung des Knorpels mit Nährstoffen funktioniert nur über Bewegung. Ob ein Gelenkknorpel durch Radfahren wieder aufgebaut werden kann, ist inzwischen nicht mehr strittig (Quelle: [www.ihrsportarzt.de](http://www.ihrsportarzt.de)).

#### **Atemwege**

Des Weiteren stärkt Radfahren die Lunge und die Atemwege. Selbst Asthmatikern wird Radfahren als Ausdauersport empfohlen (Quelle: [www.luft-zum-leben.de](http://www.luft-zum-leben.de)). Die „Kraftwerke der Zellen“, die Mitochondrien vergrößern und vermehren sich. Die Forschung hat das Absterben und Veränderungen der Mitochondrien im Alter festgestellt, die unter Umständen Auslöser für Parkinson sein können.

#### **Fettabbau**

Das vegetative Nervensystem wird positiv beeinflusst. Unsere Vitalfunktionen - wie Herzschlag, Atmung, Verdauung und Stoffwechsel - profitieren von der regelmäßigen



Bewegung. Fett wird abgebaut. Wer eine Stunde in „mittlerer“ Anstrengung Fahrrad fährt, baut 600-800 Kilokalorien ab.

### **Immunsystem**

Das Immunsystem wird stimuliert und erfährt bei regelmäßigem Training eine langfristige Stabilität. Menschen, die regelmäßig Radfahren haben laut Information der Krankenkassen gestärkte Abwehrkräfte, weniger Krankentage im Jahr und eine längere Lebenserwartung. Die saisonbedingten Erkältungskrankheiten fallen weg. Bei Frauen, die angaben, mehr als drei Stunden pro Woche bei „mittlerem“ Tempo zu radeln, verringerte sich das Brustkrebsrisiko um 34 Prozent (Quelle: Deutsches Krebsforschungszentrum (DKFZ), Studie von 2003).

### **Wahrnehmung**

Alle kognitiven Fähigkeiten werden beim Radfahren trainiert. Dazu gehören die wichtigsten Sinneseindrücke wie Hören, Sehen (besonders das periphere Sehen), der Orientierungssinn, der Gleichgewichtssinn, das Erinnern und Lernen, die Kreativität und die Problemlösung. Radfahren hält nicht nur den Körper, sondern auch den Geist fit und stimuliert die Bildung neuer Nervenzellen im Gehirn. „Im menschlichen Gehirn entstehen bis ins hohe Alter hinein täglich neue Nervenzellen. Mehrere Tausend Neurone entstehen Tag für Tag aus neuronalen Stammzellen, die sich zu neuen Netzen verbinden.“ (Quelle: Christina Hohmann, Sport lässt neue Gehirnzellen sprießen, in: Pharmazeutische Zeitung, 24/2006.)

### **Psyche**

Radfahren wirkt durch die Bewegung an der frischen Luft und im (Sonnen-) Licht stimmungsaufhellend, stärkt das Selbstbewusstsein und trägt zu Stressabbau bei. Den Altersdepressionen kann mittels Radfahren entgegen gewirkt werden. Durch schöne Erlebnisse in der Natur, dem Spüren von Fahrtwind und Freiheit, die Freude am Entdecken neuer Wege und Ziele, den Spaß an der Geschwindigkeit oder an dem Austausch über gemeinsame Erlebnisse auf Radtouren in der Gruppe, werden die Stresshormone Adrenalin und Cortisol abgebaut. Bereits nach 30-40 Minuten Radfahren gelangen körpereigene Glückshormone zur Ausschüttung, die die Stimmung heben. Radfahren in der Gruppe verstärkt die sozialen Kontakte. Eine erhöhte Mobilität im Alltag erweitert im doppelten Sinne den eigenen Radius und ist „Balsam für die Seele“.

## **2.2. Finanzielle Vorteile**

Das tägliche Radfahren kann in die Abläufe des Alltags eingebaut werden und spart Zeit und Kosten für Sportvereine oder Fitnesscenter und macht die lästige Überwindung des „inneren Schweinehundes“, in ein Sportstudio zu gehen, überflüssig. Außerdem können Einkäufe und Lastentransporte mit dem Rad schnell und bequem erledigt werden. Die Kosten für einen Lieferservice und eine Jahreskarte für den ÖPNV können ebenfalls vollständig eingespart werden.

## **2.3. Alternative zum Auto**

Immer wieder wird darauf hingewiesen, dass das Radfahren eine gute Alternative zum Autofahren darstellt. Hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten entfallen. Fahrradfahrer im Rentenalter haben noch Geld übrig für ein Ticket des ÖPNV oder für ein Taxi, sollte die

Strecke zu weit oder das Wetter zu schlecht sein. Viele aktive Senioren leben bewusst und gerne in der Stadt und wollen am urbanen Leben stressfrei teilnehmen können. Der Trend, Seniorenresidenzen ins Grüne, möglichst an den Stadtrand zu bauen, ist zum Glück vorbei. Die Umwelt wird geschont. Ein Auto stößt 90 – 300 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus. Ein Fahrrad ist ein Null-Liter-Fahrzeug, fährt absolut schadstofffrei, macht keinen Lärm, keinen Dreck und ist Platz sparend. Auf die Stellfläche eines Autoparkplatzes passen 8 Räder! Viele Radfahrer erzählen, dass sie sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln unwohl und eingezwängt fühlen. Im Winter sind die Verkehrsmittel oft überheizt und mit „Bazillen schleudernden“ Fahrgästen besetzt. Sicherlich muss hier genau zwischen städtischen Ballungsräumen und ländlichen Gegenden unterschieden werden, wo öffentlicher Nahverkehr als Alternative auf Grund der Einsparungen im ÖPNV fast wegfällt.



Quellen:

<https://magazin.barmer-gek.de/2013-2/fahrradfahren.html>

<http://www.tk.de/tk/r/radfahren/vor-und-nachteile/19802>

<http://www.aok.de/bundesweit/gesundheit/deutschland-faehrt-rad-137453.php>

<http://www.adfc.de/gesundheit/gesund-bleiben/die-effekte-regelmaessigen-radfahrens/seite-1-die-effekte-regelmaessigen-radfahrens-8211-uebersicht>

Auf der Seite [www.berlin.de](http://www.berlin.de) fand ich diesen ernst gemeinten Hinweis:

„Wenn die Sehkraft oder das Reaktionsvermögen nachlassen, beeinträchtigt das die Mobilität von Senioren. Es gibt aber genug Alternativen. Mit dem Fahrrad bleiben Senioren mobil und es hält auch noch fit.“

◆ **Ich halte eine tägliche Mobilität per Fahrrad für Senioren bis ins hohe Alter aus gesundheitsspezifischen Aspekten für absolut ratsam. Das Fahrrad stellt eine sinnvolle Alternative zu Auto und ÖPNV dar. Wer sich jedoch nicht mehr hinter das Lenkrad eines Autos traut, sollte auch nicht aufs Rad „Umsatteln“, d.h. eine Nachschulung ist überflüssig.**

### 3. Nachteile und Gefahren des Radfahrens

Glaubt man den Internetauftritten der Krankenkassen und des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) ist Radfahren die absolute Wunderwaffe gegen alle Zivilisationskrankheiten. Könnten Ärzte auf Kassenrezept - statt der Medikamente - Fahrräder verschreiben, sie würden es tun. Ein Elektrodreiradanbieter verspricht auf der Internetseite seinen Kunden, beim Kauf eines Rades, Unterstützung bei der Beantragung von Zuschüssen durch die Krankenkassen. Die dort aufgeführten Beispiele beziehen sich auf Menschen mit Handicaps und könnten auch durch „slow go-Senioren“, mit leichten körperlichen Beeinträchtigungen, genutzt werden (Quelle: [www.dreirad-zentrum.de](http://www.dreirad-zentrum.de)). Nur die Techniker Krankenkasse warnt vor Unfällen und deren Folgen, wie z.B. Brüchen, Prellungen, Schürfwunden und Kopfverletzungen. Das Thema Sicherheit wird oft mit der Helmfrage oder der intakten Lichtanlage abgehandelt.

### 3.1. Die Berliner Verkehrsunfallstatistik des Radfahrverkehrs für das Jahr 2013

Der Polizeipräsident von Berlin veröffentlicht jährlich eine Verkehrsunfallstatistik. Dort heißt es, dass das Verkehrsunfallgeschehen im Jahr 2013 in Berlin unter Beteiligung von Radfahrern im Gegensatz zur Gesamtunfallentwicklung leicht rückläufig war.

- Entsprechend der Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle in Berlin entsprach 2013 der Anteil der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung 5,31% (im Vergleich 2012: 5,61%; 2011: 5,65%; 2010: 4,73%; 2009: 5,64%; 2008 6,19 %).

- Im Jahr 2013 wurden in Berlin 6.952 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung registriert. Im Vorjahreszeitraum waren es 7.342. Es konnte ein Rückgang um 5,31% verzeichnet werden.

- Die Folgen dieser Verkehrsunfälle waren ebenso mit durchgängig rückläufigen Ergebnissen gekennzeichnet. Die Anzahl der Schwerverletzten, am Unfall beteiligter Radfahrer, sank 2013 in Berlin auf 631 Schwerverletzte im Vergleich zu 684 im Jahre 2012.

- Bei der Anzahl der leichtverletzten Unfallbeteiligten unter den Radfahrern gab es ebenfalls einen Rückgang von 5,29% (2013: 4.759 Leichtverletzte; 2012: 5.025).

- Bei der Betrachtung der Verkehrstoten unter den Radfahrern konnte glücklicherweise auch eine rückläufige Bilanz gezogen werden. So wurden 6 Verkehrstote weniger registriert (2013: 9 Tote; 2012: 15 Tote; 2011: 11 Tote). 2014 starben jedoch 10 Radfahrer auf Berliner Straßen (Quelle: Tagesspiegel, Magazin Radfahren in Berlin und Brandenburg, März 2015, S. 15).

Die Unterscheidung zwischen den Unfallverursachern und den insgesamt an Unfällen beteiligten Radfahrern im Seniorenalter (über 65), ergab ein interessantes Ergebnis im Vergleich zu den anderen Altersgruppen: Die Fahrradsenioren, die als stark gefährdete Gruppe im Verkehr erkannt wurde, gehört in Berlin nicht zu den Hauptverursachern der Unfälle und schneidet hierbei sehr gut ab.

Die zwei größten Gruppen der Unfallverursacher sind die Erwachsenen zwischen 25 und 45 und zwischen 45 und 65 Jahren. Diese beiden Altersgruppen sind 2013 insgesamt 4.958 Mal als Radfahrer an Unfällen beteiligt gewesen. Davon waren 2.184 Personen die Unfallverursacher. Bei den Senioren sieht es sehr viel besser aus. Insgesamt 476 Radfahrende Senioren waren 2013 insgesamt an Unfällen beteiligt. Davon waren 244 Personen die Unfallverursacher. D.h. nur 6,5 % der am Unfall beteiligten Radfahrer waren 2013 in Berlin über 65 und nur 6,47 % der über 65jährigen waren die Unfallverursacher.

**→ Wäre hier die These zulässig, dass Senioren langsamer, eher passiver und vorsichtiger und nicht im „dicksten Verkehr“ fahren?**

Die Hauptursachen für die Unfälle mit dem Rad waren in Berlin 2013:

- Falsche oder verbotswidrige Fahrbahnbenutzung, ungenügender Sicherheitsabstand, Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr.

- Die meisten Unfälle in Berlin passierten in der Rushhour zwischen 16 und 17 Uhr, wo vielleicht die Senioren vermutlich schon wieder zu Hause sind und bevorzugt an den Wochentagen Dienstag und Mittwoch.

- Die größte Unfalldichte der Radfahrer besitzen die Berliner Innenstadtbezirke Mitte, Kreuzberg, Neukölln und Friedrichshain (wo eher die jüngeren Menschen leben), und die wenigsten Fahrradunfälle geschehen in den Randbezirken Weißensee, Marzahn, Hellersdorf, Wilmersdorf, Steglitz, Zehlendorf (traditionelle Seniorenbezirke, geringere Verkehrsdichte?) (Quelle: Polizeipräsident Berlin, Sonderuntersuchung, Radfahrerverkehrsunfälle in Berlin, 2013, S. 2 und Seite 16/17, 24, 27/28).

### **3.2. Warnung vor den Gefahren und die Unfallursachen**

Für das Jahr 2012 spricht die „Unfallforschung der Versicherer“ (GDV) deutschlandweit von 74.961 Unfällen mit Radfahrern und Personenschäden. Dabei wurden 417 Menschen getötet, 14.496 schwer verletzt und 64.835 leicht verletzt. Jeder fünfte Schwerverletzte ist ein Radfahrer gewesen. Jeder vierte getötet und jeder dritte schwerverletzte Radfahrer verunglückte alleine. 54 Prozent der getöteten Radfahrer waren in Deutschland über 65 Jahre alt. Die Altersgruppe ab 65 ist die am meisten gefährdete. An den Unfällen tragen oft andere Verkehrsteilnehmer Schuld, aber die Tatsache, dass alte Menschen auf dem Rad zunehmend Probleme mit dem Schulterblick, dem reaktionsschnellen Bremsen und plötzlichen Anhalten und Absteigen bekommen lässt sich nicht leugnen. Ältere Menschen leiden oft länger an den Unfallfolgen als jüngere. Die „Unfallforschung der Versicherer“ (GDV) weist auch hier wieder ausführlich auf die Veränderung in der Beweglichkeit, in der Wahrnehmung, in der Motorik und in den kognitiven Funktionen mit zunehmendem Alter hin.

Die E-Bikes erfreuen sich bei den Senioren immer größerer Beliebtheit. Im Jahre 2014 wurden in Deutschland 480.000 E-Bikes verkauft. Das sind 10 % aller deutschlandweit verkauften Räder – 70.000 Räder mehr als 2013. Die Steigerung zum Vorjahr betrug 2014 beim Kauf von E-Bikes 17 Prozent. Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) teilte mit, dass es nun 72 Millionen Räder in Deutschland gäbe, davon 2,1 Millionen E-Bikes (Quelle: TAZ v. 19.3.2015, S. 8). Dies birgt jedoch neue Gefahren, die durch die erhöhte Geschwindigkeit bedingt sind. Die Universitäten Dresden und Leipzig haben sich dieser Thematik angenommen. Sportwissenschaftler der Uni Leipzig arbeiten zurzeit an einem Trainingsplan für ältere Radfahrer. Das Unfallrisiko soll gesenkt werden. Wahrnehmung und koordinative Fähigkeiten müssen geschult werden. Ist das Programm ausgereift, wird es bundesweit zum Einsatz kommen (Quelle: [www.verkehrsverhalten.de](http://www.verkehrsverhalten.de)).

Die Stimmen der Kritiker, die vor den Gefahren des Radfahrens im Alter ernsthaft warnen, kommen eher aus den Reihen der Medien. Ein Sendebbeitrag in der ARD vom 22.09.2013 behandelt das Thema „Risikofaktor – Radfahren im Alter“. Dort wird darauf hingewiesen, dass 2012 in Deutschland allein 12.000 Senioren mit dem Rad verunglückt sind – 221 davon tödlich.

Bereits am 11.05.2011 gibt der TV-Sender n-tv „Tipps für ältere Radfahrer“. Auch hier wird auf die naturgemäß nachlassende körperliche Beweglichkeit und Fitness im Alter hingewiesen. Immer mehr ältere Menschen verzichten auf das Auto und besonders E-Bikes sind im Trend, um sich per Hilfsmotor bequem fortbewegen zu können. In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) werden praktische Tipps zu den

unterschiedlichen Fahrradtypen, der Technik, der Kleidung und dem Fahrradhelm gegeben. Besonders gewarnt wird vor dem ungewohnten hohen Tempo der E-Bikes, die bis Tempo 25 km/h in brenzlichen Situationen schwer zu handhaben sind, und auch die Autofahrer erst umlernen müssen. Dort heißt es: „Denn für Autofahrer sei es oft schwierig zu erkennen, wie schnell ein Radler tatsächlich unterwegs ist. Ein Senior auf einem Pedelec kann jetzt wegen der Elektrounterstützung viel schneller auftauchen als aus der Erfahrung gelernt. (...) Kraftfahrer müssen ihre gewohnten Wahrnehmungsmuster verändern und davon ausgehen, dass auch ältere Radler ungewohnt flott unterwegs sind.“

Am 17.05.2010 erörterte Helmut Dachale in der online-Ausgabe der Süddeutschen Zeitung das „Radeln ohne Altersgrenze“ und stellte unterschiedliche seniorentaugliche Fahrradtypen vor. Hüftprobleme, das riskante Runterhüpfen an der Ampel, die Angst vor dem Hinfallen und die daraus folgende unsichere Fahrweise, werden hier thematisiert. Aber auch die Lust auf Bewegung, ohne die Umwelt zu belasten, spielt eine Rolle. Interessant ist bei Dachale der Hinweis darauf, dass der Begriff „Senioren-Rad“ bei den Älteren verpönt sei. Er behauptet: „Um Dreiräder machen die Senioren anfangs einen großen Bogen“. Die Generation 65 plus ist zwar als stark gefährdeter Verkehrsteilnehmer bekannt, möchte aber selbst nicht so gesehen werden und auch nicht an einem speziellen „Senioren-Rad“ erkannt werden. Diese Behauptung konnte durch die Aussagen meiner drei Interviewpartner untermauert werden.

Die Internetplattform „Familie und Tipps“ gibt unter der Überschrift „Das Fahrrad macht Senioren aktiv“ praktische Tipps, die Technik und Ausstattung betreffen und empfiehlt Neu- und Wiedereinsteigern vorab einen Gesundheitscheck beim Arzt, der die Seh- und Hörfähigkeit und die Ausdauer mit einem Belastungs-EKG testen soll. Aber auch der unvermeidliche Ratschlag, sich für ein Senioren-Dreirad zu interessieren bleibt nicht aus.



Andrea Reidl veröffentlichte in „Zeit online“ am 03.03.2015 folgende Fakten: 11 Prozent der über 65jährigen steigen regelmäßig aufs Fahrrad - dabei immer häufiger auf Pedelecs. Die steigende Unfallrate radelnder Rentner beunruhigt die Experten. Auch Reidl weist darauf hin, dass jeder zweite, tödlich verunglückte Radfahrer in Deutschland über 65 Jahre alt war, und erwähnt ebenfalls die Untersuchungen der Unis Dresden (Institut für Diagnostik und Intervention) und Leipzig (Institut für Gesundheitssport und Public Health). Nachlassende Beweglichkeit, Muskelkraft sowie schwindendes Seh- und Hörvermögen sind die Hauptunfallrisiken. Hierzu zählen: das Abrutschen von den Pedalen, das schlechte Spurhalten, Stürze beim Fahren durch Schlaglöcher oder an Bordsteinkanten, das Linksabbiegen, das nicht punktgerechte Bremsen, das Gleichgewichtthalten beim Abwinken und das Wackeln beim Auf- und Absteigen. Senioren reagieren bei Gefahren oft langsamer und können sich bei Stürzen schlechter abfangen. Frauen nehmen zwar häufiger Schwierigkeiten im Übungsparcours wahr, sie machen aber auch mehr Fehler und fühlen

sich unsicherer als Männer. Mit Hilfe eines fahrradbezogenen Sportprogramms soll nun in Turnhallen Kraft, Ausdauer, Beweglichkeit und Reaktionsfähigkeit auf einem alltagsgerechten Parcours trainiert werden.

Die Stadt Hennef gibt in Zusammenarbeit mit der Polizei des Rhein-Sieg-Kreises einen Senioren-Flyer mit dem Titel „65 plus...mit Sicherheit unterwegs“ heraus. 2008 verunglückten in Hennef 23 Senioren im Straßenverkehr. Davon wurden 6 Senioren als Radfahrer und 2 als Fußgänger verletzt. Auch hier werden als Maßnahme zur Prävention die intakte Technik am Rad, die gut sichtbare Kleidung und der Helm sowie auf den Typus des seniorengerechten Rades verwiesen (Rahmen mit tiefem Einstieg, Dreirad). Zum Schluss heißt es: „Unser Ziel ist es daher, die Gefährdung im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer zu reduzieren und Fußgänger, Radfahrer und die Kraftfahrzeugführer hinsichtlich altersspezifischer Probleme zu sensibilisieren.“

Quellen:

[www.gdv.de/2013/08/fahrradunfaelle-sind-haeufig-schwer-und-oft-vermeidbar-abbiegende-pkw-besondere-gefahr](http://www.gdv.de/2013/08/fahrradunfaelle-sind-haeufig-schwer-und-oft-vermeidbar-abbiegende-pkw-besondere-gefahr)

[www.verkehrsverhalten.de](http://www.verkehrsverhalten.de) (mit ausführlicher Literaturliste)

[www.tagesspiegel.de/berlin/verkehrssicherheit-senioren-und-frauen-radeln-gefaehrlich/](http://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehrssicherheit-senioren-und-frauen-radeln-gefaehrlich/)

Literaturhinweis: Hagemeister, C.; Tegen-Klebingat, A.,

Fahrgewohnheiten älterer Radfahrerinnen und Radfahrer, Eugen-Butz-Stiftung (Hg.), Bd. 5, Köln: TÜV Media GmbH, 2011, ISBN: 978-3-8249-1465-4

### **3.3. Nachschulungsmöglichkeiten**

Wer sich auf dem Fahrrad unsicher fühlt, erhält Hilfe in Form von Nachschulungskursen, die vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) oder der Deutschen Verkehrswacht angeboten werden. Der ADFC bietet sogar Fahrsicherheitskurse für „ältere Erwachsene“ an. Theorie und Praxis sollen aufgefrischt werden. Dabei geht es um Neueinsteiger oder um Personen, die lange nicht gefahren sind. Heute ist es selbstverständlich, dass jedes Kind recht bald dem Alter und der Größe entsprechend immer wieder ein neues Fahrrad bekommt. Früher war ein Rad eine kostbare Anschaffung. So ist es nicht erstaunlich, dass viele Senioren, die heute über 70 sind, das Radfahren nicht gelernt haben. Mit Hilfe der Fahrradkurse soll die Kontrolle über das Rad neu erlernt oder vollständig zurückerlangt werden. „Familie und Tipps“ verweist im Internet auf Sicherheitstrainings, die man beim Straßenverkehrsamt oder der Polizei erfragen soll.

Auch t-online.de empfiehlt im Internetauftritt vom 07.02.2012 Verkehrsübungsplätze, die mit speziellen Programmen für Koordination, Konzentration und den Umgang mit der Straßenverkehrsordnung werben.

Der Verband der Fahrradlehrer „moveo ergo sum“ <ich bewege mich - also bin ich> bietet speziell in Hamburg und Völklingen Kurse mit zertifizierten Radfahrlehrern an, die vom Ansatz des spielerischen Lernens ausgehen – auch bei Senioren, für die sich spezielle Kurse im Programm befinden. Für jeden Bedarf gibt es verschiedene Angebote, die vom Kompaktkurs bis zum Wochenendangebot und Urlaubskurs reichen. Deutschlandweit ist dieser Verband jedoch noch nicht aufgestellt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Krankenkassen und Fahrrad-Lobbyisten eher zaghaft oder gar nicht auf die Gefahren des Radfahrens im Alter hinweisen. Der ADFC gibt

zwar Tipps, was nach einem Unfall zu tun sei, erläutert verkehrspolitische Themen, analysiert die „Abbiegeunfälle“ mit Lkws oder beschäftigt sich mit den Gefahren von innerstädtischen Radwegen, schreibt jedoch zum Thema Fahrradunfall: „Zum Glück gehen die meisten Fahrradunfälle nur mit leichten Verletzungen aus. Statistisch kommt – ohne bloße Sachschäden und ohne aufgenommene Unfälle durch die Polizei – auf 435.000 gefahrene Kilometer ein verunglückter Radfahrer.“ (Quelle: ADFC, 03.12.2010, Fahrradunfall – was tun?) Man erfährt leider nicht, wie der ADFC zu dieser Zahl gekommen ist.

Die Medienanalyse ergab, dass bereits seit 2010 „Radfahren im Alter“ und die damit zusammenhängenden Sicherheitsrisiken verstärkt thematisiert wurden. Der Tenor ist jedoch sehr reißerisch. Man spielt mit den angeblich hohen Opferzahlen unter den Radfahrern über 65 Jahre. Es findet keine Analyse im Vergleich zu den anderen Altersgruppen statt. Die Verminderung der Unfallursachen, die sich naturgemäß durch körperliche und geistige Schwächen der „Generation 65 plus“ ergeben, sollen durch seniorenrechtliche Fahrradtypen, eine intakte Fahrradtechnik, eine schützende Kleidung und durch präventiv eingesetzte Nachschul- und Übungskurse herbeigeführt werden.

Quellen:

<http://www.adfc-radfahrerschule.de/>

<http://www.adfc-berlin.de/radfahrkurse>

<http://www.landesverkehrswacht->

[brandenburg.de/home/angebote/senioren/fahradsicherheit-und-sicheres-radfahren-im-alter-fit-mit-dem-fahrrad.html](http://www.landesverkehrswacht-brandenburg.de/home/angebote/senioren/fahradsicherheit-und-sicheres-radfahren-im-alter-fit-mit-dem-fahrrad.html)

<http://bildung-ab-50.de/versaemtes-nachholen/fahrradfahren/>

<http://www.senioren-sicher-mobil.de/seniorensichermobil/senioren.html>

◆ **Das Thema Mobilität per Fahrrad von Senioren wurde in den Medien als Gefahrenpotential im Straßenverkehr erkannt. Die Aufarbeitung geschieht oft unsachlich.**

◆ **Senioren leiden länger unter den Unfallfolgen sind jedoch im Vergleich zu den anderen Altersgruppen nicht die hauptsächlichsten Unfallverursacher.**

## **4. Die wichtigsten Voraussetzungen für die Mobilität per Rad im Alter**

### **4.1. Physische und psychische Voraussetzungen**

Eine physische und psychische Fitness der Rad fahrenden Senioren ist Grundvoraussetzung. Mangelnde Ausdauer kann nach und nach mit täglich sich steigenden Strecken trainiert werden. Ernst gemeinte Vorschläge, die Ausdauer vorher auf dem Hometrainer zu stärken, finden sich nicht selten im Netz!

Senioren fallen Bewegungen leichter, die sie bereits in ihrer Jugend erlernt haben. Darauf weist das Kuratorium Deutsche Altershilfe (KDA) hin. Physiotherapeuten nutzen das motorische Gedächtnis für Bewegungsangebote für ältere Menschen.

Auf dem Rad wird ein hohes Maß an Beweglichkeit benötigt. Der Blick über die Schulter beim Abbiegen und Spurwechseln – besser noch das Drehen der Lendenwirbel und Hüfte auf dem Sattel beim Überblicken des rückwärtig herannahenden Verkehrs, ersetzt die lebenswichtigen Rückspiegel des Autos. Beim Spurwechsel sollte man sich grundsätzlich

nicht auf das Gehör verlassen - wie es leider viele Radfahrer tun. Das Kollidieren mit lautlos nahenden Radfahrern oder plötzlich aus dem Nichts heranrasenden PKW-Fahrern bleibt nicht aus.

Beim Auf- und Absteigen sollte man sich sicher fühlen. Das Rad darf dabei nicht wackeln. Dies setzt genügend Kraft in den Händen und Armen und einen intakten Gleichgewichtssinn voraus, um den Lenker unter Kontrolle zu halten. Das Punktgenaue Bremsen setzt ebenfalls körperliche Kraft aber auch Reaktionsschnelligkeit und permanente Aufmerksamkeit im Straßenverkehr voraus.

Die Augen müssen ständig überall – der Geist hellwach - sein. Besonders das periphere Sehen ist im Straßenverkehr gefragt. Aus den Seitenstraßen herausschießende Autos, zwischen den parkenden Autos plötzlich hervortretende Fußgänger (kleine Kinder), die Seitentür aufreißende Autofahrer rechts parkender Wagen, aus- und einparkende Pkws, auf der Fahrradspur oder der zweiten Spur haltende Autos, stellen die Haupthindernisse im Straßenverkehr dar. Bei rechts abbiegenden Lkws sollte man grundsätzlich passiv fahren und dem Stärkeren den Vortritt lassen. Beim Verlassen des Radweges und Einfädeln in den Fließverkehr ist ebenfalls höchste Vorsicht geboten.

Die körperliche Fitness beinhaltet auch die kognitiven Wahrnehmungen. Nachlassende Seh- und Hörfähigkeit bei Senioren, die in diesem Zusammenhang ständig erwähnt werden, sind mit den üblichen Hilfsmitteln schnell zu bewältigen. Wer schwer hört und sich ohne Hörgerät auf ein Rad setzt oder die Eitelkeit sogar soweit geht, dass man auf Brille oder Kontaktlinse verzichtet, hat im Straßenverkehr nichts zu suchen. Die Erfahrung lehrt, dass Senioren viel zu lange die Anschaffung eines Hörgerätes hinauszögern oder Brillenträger klagen, dass sie bei Regen nicht Radeln können. Eine 72jährige Kontaktlinsenträgerin kam nach einem Frühjahrsausflug nur schiebend mit dem Rad nach Hause, da der Blütenstaub im Wald die Linsen verklebte. Aber auch der Orientierungssinn, der bereits erwähnte Gleichgewichtssinn, das Erinnern und Lernen, die blitzschnelle kreative Problemlösung in Gefahrensituationen gehören zu den kognitiven Fähigkeiten, die im Straßenverkehr überlebenswichtig sind.

Zu den psychischen Voraussetzungen gehören ein gewisses Maß an Furchtlosigkeit, Mut und Selbstbewusstsein auf dem Rad, was nicht zu einem rowdyhaften Fahrstil verleiten soll. Auch die Radfahrer müssen im Straßenverkehr sich behaupten und durch ein sicheres Auftreten Signale aussenden, die den anderen Verkehrsteilnehmern klar und deutlich machen, dass hier ein gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer kommt. Zitat einer älteren Dame: „Immer, wenn ich an den parkenden Autos vorbeifahre, muss ich an die aufgerissenen Autotüren denken.“ Wer über derartige Ängste verfügt, gehört nicht aufs Rad.

Außerdem ist es wichtig einen erhöhten Lust- und Spaßfaktor am Radfahren zu haben. Wer nicht begriffen hat, dass Radfahren Lebensqualität und „Balsam für die Seele“ bedeutet und vielleicht nur dem Partner zu Liebe am Wochenende, gezwungenermaßen, sich in den Sattel schwingt, ist auf dem Rad deplatziert.

**◆ Ich halte daher eine lebenslange Praxis auf dem Zweirad und eine große Affinität zu diesem Ausdauersport für überlebenswichtig. Die Senioren, die regelmäßig seit ihrer Kindheit auf dem Bike sitzen und am besten auch über einen Führerschein verfügen, d.h. parallel Übung im Straßenverkehr sammeln können, sind hier am besten aufgestellt.**

Die auch hier wieder gut gemeinten Ratschläge für Neu- oder Wiedereinsteiger, das Anbieten von Fahrradkursen in Praxis und Theorie, durch die Fahrradlobbyisten („Immer mehr Senioren satteln um!“), Krankenkassen und Fahrsicherheitstrainings der



Verkehrspolizei, halte ich persönlich für absolut unsinnig (Quelle: Claudia Lippert, Senioren Mobil, in „Radzeit“- ADFC vom 04.03.2015).

Ich glaube: „Was Lieschen nicht gelernt hat, lernt Liese nimmer mehr!“ Natürlich ist es richtig, dass nach einer langen Pause die Technik des Radfahrens – ähnlich wie Schwimmen – nicht so schnell verlernt wird, aber der Umgang mit dem Rad im Straßenverkehr – besonders die Verkehrstüchtigkeit in den Großstädten sollte jahrelang trainiert worden sein.

Die drei von mir befragten Senioren fahren alle seit ihrer Kindheit mit viel Spaß Fahrrad, besitzen alle einen Führerschein und nutzen das Auto parallel für bestimmte Zwecke und Strecken (s. Auswertung der Interviews Punkt 6.1.).

#### **4.2. Technische und logistische Voraussetzungen**

Ein intaktes Fahrrad, das zu den persönlichen Ansprüchen und Fähigkeiten passt, ist Grundvoraussetzung für die Teilnahme am Straßenverkehr. Man sollte sich also ehrlich fragen, welches Rad passt zu mir? So wie es keinen typischen Rad fahrenden Senior oder Seniorin gibt, gibt es auch kein typisches „Seniorenrad“.

„Fad sahen sie früher aus, die Velos für fortgeschrittene Semester, fast schon bieder. Das typische Seniorenrad in Form eines trägen City-Bikes mit tiefem Einstieg und wenig Innovation gibt es so kaum mehr auf dem Markt“, bestätigt Fachbuchautor Gunnar Fehlau.

„Im gleichen Maße, wie sich Lebensstil und Lebensgefühl der Senioren verändert haben, hat sich auch die Radtechnik diversifiziert. Die klassische Dreigangnabe muss es schon lange nicht mehr sein. Quelle: [www.tagesspiegel.de/mobil/fahrrad/das-richtige-fahrrad-fuer-senioren-antrieb-fuer-die-gesundheit/10036546.htm](http://www.tagesspiegel.de/mobil/fahrrad/das-richtige-fahrrad-fuer-senioren-antrieb-fuer-die-gesundheit/10036546.htm)

Zu den technischen Voraussetzungen eines jedes Zweirades gehören gut aufgepumpte Reifen, funktionierende Bremsen, eine geölte Kette, eine intakte Lichtanlage vorne und hinten, Leuchtreфлекoren, so dass man auch von der Seite im Dunkeln gesehen wird sowie die richtige Rahmengröße und die passende Sattel- und Lenkerhöhe. Wer sich hierbei unsicher fühlt, kann die Hilfe des Fahrradfachhandels oder falls vorhanden, eine selbstverwaltete Stadtteilwerkstatt, wie die „Fahrbar“ des „Moabiter Ratschlags e.V.“ in Berlin, bzw. eine Verkehrssicherheitsberatung der Polizei, in Anspruch nehmen ([www.moabiter-ratschlag.de](http://www.moabiter-ratschlag.de)).

Nur 11 Prozent der Neuanschaffungen wurden 2014 im Internet getätigt.

Unverändert beliebt ist der Kauf beim Fachhändler mit 70 Prozent. Ich halte einen Fahrradhändler - am besten direkt um die Ecke -, bei dem das Rad gekauft wurde, für sinnvoll. Der Fachhändler ist für diesen Typ Zweirad oft Markenspezialist und beschäftigt Fahrradtechniker, die die Reparaturen übernehmen. Es nützt nichts, wenn man ein vermeidlich preiswerteres Rad im Internet oder in der kilometerweit entfernten Großstadt bestellt, wenn keine schnelle Hilfe direkt vor Ort vorhanden ist. Dies reicht bis zum vernünftigen Luftaufpumpen. Es fällt Senioren schwer, dabei in die Hocke zu gehen, und für die kleine Handpumpe fehlt oft die Kraft im Arm und Händen. Sollte ein Defekt am Rad aufgetreten sein, kann man es notfalls auf kurzen Wegen zur Reparatur schieben.

Auch für die Frage der Diebstahlversicherung ist der Fahrradhändler inzwischen Fachmann. Hier gilt die Faustregel: Man soll 10 % des Anschaffungspreises in ein Schloss investieren. Eine Untersuchung des „pressedienstes-fahrrad“ und der Deutschen Senioren Liga im April 2006 ergab, dass die Generation 50+ den aktuellen Stand der Fahrradtechnik nicht

kennt. Man sei zwar technisch sehr interessiert, die Vorzüge moderner Schalt-, Brems- und Beleuchtungstechniken sind jedoch weithin unbekannt. Man interessiert sich meist für möglichst wartungsfreie Technik und pannenfreie Reifen (Quelle: "Radeln über 50", [www.seniorenradtouren.de](http://www.seniorenradtouren.de)).



Die seniorengerechte Einstellung von Sattel- und Lenkerhöhe ist ebenfalls ein Thema, das mit dem Fahrradhändler gelöst werden kann und generell auf den Websites der Krankenkassen und Fahrradlobbyisten abgehandelt wird. Seniorenspezifische Hinweise gibt es dort kaum. Wichtig ist die richtige Sitzhaltung auf dem Sattel – mit leicht nach vorn gebeugtem Oberkörper. Empfohlen für alle Altersklassen werden 15 bis 20 Grad Oberkörperneigung, um die Spannkraft im Rücken zu erhalten und den Schwerpunkt des Fahrers über die Pedalposition zu verlagern. Die Tretbewegung kräftigt dann vor allem die untere Rückenmuskulatur und den Bereich der unteren Wirbelsäule. Je stärker der Rücken geneigt wird, desto mehr Kraft kann auf die Pedale gebracht werden – und desto stärker muss die Rückenmuskulatur ausgebildet sein. Sollten jedoch Rückenprobleme vorhanden sein, ist es für viele Senioren bequemer in aufrechter Haltung, ähnlich der Sitzhaltung beim Hollandfahrrad, auf dem Sattel Platz zu nehmen. In dieser Haltung können Senioren auch das Verkehrsgeschehen besser wahrnehmen und beobachten. Der Sattel für Senioren sollte einen gewissen Sitzkomfort garantieren (s. im Anhang Interview mit Max). Weiter wird allen Radfahrern empfohlen, den Sattel so einzustellen, dass die Ferse, bei nach unten gestellter Kurbel und gestrecktem Bein das Pedal berührt. Diese Richtlinie halte ich auch für Senioren für angebracht, vorausgesetzt, dass Sattel- und Lenkerhöhe so eingestellt werden, dass die Füße beim Stoppen bequem den Boden erreichen, um Stürze zu vermeiden. Für besonders große Menschen ist auch ein großes Rahmenmaß unerlässlich. Im Fachhandel können Übergrößen und Zwischengrößen bestellt werden. Der Abstand zwischen Sattel und Lenker in der Waagerechten darf nicht zu dicht sein. Die Arme müssen ausgestreckt auf den Haltegriffen am Lenker liegen. Die Fragen nach dem Typ der Gangschaltung, der Anzahl der Gänge und ob ein Rücktritt notwendig ist, hängt von den

bisherigen Fahrgewohnheiten des Seniors ab. Die Autorin benötigt im Stadtverkehr nicht mehr als 7 Gänge und bevorzuge die Rücktrittbremse. Betätigt man im Notfall Rücktritt und Handbremsen gleichzeitig ist ein sofortiger Stillstand bei mittelmäßigem Tempo und trockener Straße garantiert.

#### **4.2.1. Die Fahrradgarage**

Eine nicht zu unterschätzende logistische Voraussetzung für Senioren mit Rad ist eine möglichst ebenerdige und trockene Unterstellmöglichkeit des Fahrrades. Das tägliche Heruntertragen auf schmalen, steilen Kellertreppen können Senioren nicht mehr leisten und vermiest ganz schnell den Spaß am Radeln. Viele Senioren sind neuerdings Besitzer eines E-Bikes, das bis zu 28 kg wiegen kann, je nach technischer Ausstattung. Dieser Typ Fahrrad ist überhaupt nicht zum Treppentragen und Überwinden von Hindernissen geeignet. Ein von mir befragter Senior schilderte, dass es keine sinnvollen Möglichkeiten zum Anfassen am E-Bike gäbe, da der Rahmen zu breit ist.

#### **4.2.2. Kleidung und Helm**

Zum Schluss möchte ich noch auf die Kleidungs- und Helmfrage hinweisen. Ein Helm ist für Senioren absolut Pflicht, auch wenn viele aus Eitelkeit oder Gewohnheit protestieren. Der bereits zitierte Senioren-Flyer der Stadt Hennef bildet auf drastische Art einen Fahrradhelm mit dem dazugehörigen Text ab: „Dieser Helm hat einer Radfahrerin das Leben gerettet. Sie wurde von einem LKW erfasst, 5 m durch die Luft geschleudert und schlug mit dem Kopf auf die Fahrbahn auf. Mit einem passenden Fahrradhelm beweisen Sie Vernunft und sind für andere ein Vorbild.“ Wichtig für den Kauf des Helms ist das TÜV- und CE-Siegel, welches die gesetzlichen Sicherheitsstandards (EN-Norm 1078) garantiert. Der Kauf des Helms ist eine Wissenschaft für sich und sollte ebenfalls im Fachhandel erledigt werden. Ein falsch oder gar nicht eingestellter Helm nützt nichts und kann sogar bei einem Sturz noch mehr schaden. Hier ein abschließender Hinweis: Nach einem Sturz bietet ein Fahrradhelm keine ausreichende Sicherheit mehr und sollte ausgetauscht werden. Auch wenn man äußerlich keine Bruchspuren sieht, können sich Haarrisse gebildet haben, die die Festigkeit des Helms beeinträchtigen.

Zusätzlich wird das Tragen heller Kleidung, möglichst mit reflektierenden Materialien oder Streifen, um von anderen Verkehrsteilnehmern schneller wahrgenommen zu werden, empfohlen. Eine dünne, neonfarbige Fahrradleuchtweste, für nur 5,- €, sollten alle Senioren, auf jeder Strecke und zu allen Tageszeiten tragen.

#### **4.2.3. Welches Fahrrad passt zu mir?**

Beim Fahrradkauf sind die Deutschen die Nummer Eins in Europa. 2014 wurden 4,1 Millionen Räder verkauft. Das waren pro Stunde 468 Stück. Wie eingangs erwähnt, muss das Fahrrad zu den persönlichen Bedürfnissen und Fähigkeiten passen. Es sollte die Frage nach dem Zweck, dem Einsatzgebiet und der Häufigkeit der Nutzung gestellt werden. Natürlich schließt es sich nicht aus, dass fahrradaffine Senioren auch mehrere Räder besitzen. Mein Interviewpartner Max aus Berlin-Zehlendorf verfügt über 5 verschiedene Bikes in seinem Fahrradhaus.

Für Männer stehen eher technische Fragen im Vordergrund, sind aber aus Bequemlichkeit immer mehr bereit, auf ein klassisches Herrenrad mit Querstange zu verzichten. Frauen

kaufen eher nach Bequemlichkeit, Farbe und Design (Quelle: mein Fahrradhändler Otto Neumann, Inh. E. Büttner, „um die Ecke“, in Berlin-Steglitz).

Alle Fahrradtypen sind inzwischen auch mit Motorunterstützung ausbaufähig und im Handel erhältlich. Für meine Untersuchung beschränke ich mich auf die gängigen Typen, die ich im Einsatz für Senioren für sinnvoll halte. **Die meist gefragten Fahrradtypen in Deutschland sind mit 54,5 Prozent Marktanteil immer noch die Trekking- und Tourenräder bzw. die Citybikes.**

### **Trekkingrad**

Trekkingräder sind Reiseräder mit Vollausrüstung, die in der Regel über Gepäckträger für die Packtaschen und eine stabile, breite Bereifung verfügen, die auch Schotter- und Waldwege aushalten. Sie besitzen die Rahmengenometrie des Rennrades (Diamantrahmen), sind jedoch umfangreicher als diese ausgerüstet und verfügen z.B. über Schutzbleche.

### **Tourenrad**

Ein Tourenrad, auch **Citybike** genannt, wird von täglich fahrenden Alltagsradlern bevorzugt. Es darf nicht mit dem Reiserad (engl. touring bicycle) verwechselt werden. Die Sitzposition ist eher aufrecht. Der Sattel ist gepolstert und gefedert. Der geschlossene Kettenkasten verhindert das Hochspritzen von Dreck und Öl und schont die Kleidung. Es verfügt über breite Reifen und einen Gepäckträger, der für den Einkaufskorb tauglich ist. Es besitzt in der Regel einen Trapez- oder Waverahmen. Das **Hollandfahrrad** ist ein typisches Tourenrad. Die Hersteller von Touren- bzw. Cityrädern haben sich seit längerer Zeit auf die Bedürfnisse von Rad fahrenden Senioren oder Personen mit leichten Handicaps eingestellt, indem sie Räder mit Wave-Rahmen konzipierten. Inzwischen gibt es auf dem Markt auch die Easy-Boarding-Rahmen. Entscheidend ist hier die Möglichkeit des tiefen Einstiegs - auch „Tiefdurchstieg“ - genannt.



Easy-Boarding- und Waverahmen

### **Hollandrad**

Laut Berichten von der Messe „VELOBerlin 2015“ erlebt das Hollandfahrrad zurzeit eine große Renaissance und gilt als Gegenmodell zu den hochgezüchteten Produkten der Wegwerfgesellschaft. Es ist wartungsarm und langlebig und befindet sich voll im Trend der puristischen Eingangsräder (Singlespeeds). Das Motto lautet: „Wo nicht viel dran ist, kann nicht viel kaputt gehen.“ Das klassische Hollandrad besitzt eine Sattel- und Lenkereinstellung, die eine aufrechte und den Rücken schonende Sitzhaltung ermöglicht. Der Klassiker verfügt über eine Dreigangschaltung (bis 7/8-Gang-Schaltung ausbaufähig), eine Vollverkleidung von Kette und Hinterrad (Mantelschoner) und den bequemen Damenrahmen mit „Schwanenhals“ (tiefer Einstieg). Der unverwüstliche Stahlrahmen verursacht jedoch 21 kg Gesamtgewicht auf der Waage. Für flaches Gelände und kurze, tägliche Strecken halte ich das Hollandfahrrad auch für Senioren für geeignet. Wer jedoch mit seinem Hollandfahrrad einen Tagesausflug machen möchte, sollte lieber auf ein Trekking- oder Tourenrad, eventuell mit Motorunterstützung, umsteigen (Quelle: TAZ v. 21./22.03.2015, S. 30., „Einfach nicht kaputt zu kriegen“).

## **Reiserad**

Das Reiserad ist ein Spezialrad und wiegt nicht mehr als 16-19 kg. Es ist so konzipiert, dass es auf längeren Radreisen bis zu 75 kg Gepäck zusätzlich zum Gewicht des Fahrers ohne Schaden transportieren kann sowie sicher fährt und bremst. Senioren, die auch im Urlaub nicht auf ihr Rad verzichten wollen, sei dieser Typus Rad empfohlen.

## **Sporträder**

Rennräder, Geländeräder, Mountainbikes (MTB) sind in der Regel als Sportgeräte nicht voll ausgestattet. Ihnen fehlen, die nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) notwendigen Ausstattungsmerkmale wie Beleuchtung, Klingel, Rückstrahler und finden in meiner Reflexion weiter keine Beachtung. Fahrradsport treibende Senioren bis ins hohe Alter sind auch auf diesen Rädern keine Seltenheit mehr! Der Marktanteil für Mountainbikes lag 2014 bei 10 Prozent und folgte damit an dritter Stelle den Trekkingrädern und E-Bikes.

## **Elektrofahrräder (Pedelects 25 und S-Pedelects 45)**

Bis vor kurzem herrschte in der Definition noch Unklarheit. Beinahe jeden Zweiradtyp - sogar Mountainbikes - gibt es inzwischen als E-Bike. Bei 95 % aller E-Bike-Modelle handelt es sich streng genommen um Pedelects. Diese Wortschöpfung setzt sich zusammen aus den Begriffen *Pedal, Electric und Cycle*. Der Motor mit maximal 250 Watt unterstützt das Treten, schaltet sich aber bei Tempo 25 km/h ab. Ihr Marktanteil lag 2014 bei 12 Prozent.

Die schnelleren S-Pedelects sind mit einem Motor von 350-500 Watt ausgestattet und unterstützen den Fahrer bis zu 45 km/h. Diese Zweiräder gelten jedoch als zulassungspflichtige Kleinkrafträder. Sie benötigen ein Versicherungskennzeichen und eine Betriebserlaubnis. Der Fahrer muss mindestens im Besitz des Führerscheins Klasse M sein. Sie sind im verkehrsrechtlichen Sinne keine Fahrräder mehr.

Die eigentlichen E-Bikes findet man im Fachhandel eher selten. Sie fahren bei Bedarf auch ohne, dass der Fahrer in die Pedalen tritt. Die Bezeichnung E-Bike hat sich jedoch als Oberbegriff durchgesetzt. Über die steigende Beliebtheit der E-Bikes habe ich bereits an anderer Stelle hingewiesen. Viele E-Bikes werden inzwischen als Alternative zum Auto, für längere Strecken oder für den Lastentransport genutzt. Außerdem bietet sich die Nutzung eines E-Bikes in (hügeligen) Regionen an, wo der ÖPNV nicht so gut ausgebaut ist wie in Ballungsräumen. Dies bestätigte mir meine Interviewpartnerin aus Bayern.

Die Pedelects liegen im Anschaffungspreis zwischen rund 2.000,- und 6.000,- €.

„Stiftung Warentest“ weist daraufhin, dass bei den preiswerteren E-Bikes am Rahmen gespart wird. Schnelle Rahmenbrüche auf Grund des höheren Gewichts, durch Motor und Akku verursacht, sind die Folgen. Unterhalt- und Treibstoffkosten für E-Bikes sind im Vergleich zum Auto jedoch lächerlich gering. Wird der Akku mit Strom voll aufgeladen, besitzt er eine Reichweite von ca. 100 km und verbraucht dabei eine Kilowattstunde. Diese kostet zur Zeit durchschnittlich, je nach Anbieter, etwa 28 Cents oder „50 Kilometer E-Biken verbraucht etwa soviel Strom wie drei Minuten warmes Duschen“ (Quelle: Gunnar Fehlau, „pressediens-fahrrad“, 2009). Getankt wird an jeder Steckdose. Die Wirtschaftswoche schreibt am 18.03.2015: „E-Bikes haben das Senioren-Image abgelegt und sich zu rollenden Hightech-Maschinen entwickelt.“

Die Barmer GEK ist die einzige von den drei untersuchten Krankenkassen, die im Zusammenhang mit Senioren auf E-Bikes hinweist. Die Barmer führt aus, dass die E-Bikes Wiedereinsteigern, Senioren und Untrainierten die Angst vor steilen, langen Strecken und Gegenwind nehmen! In Anbetracht der Tatsache, dass E-Bikes, also Pedelects, bis zu 25 km/h

schnell fahren, ist dies eine Empfehlung, die ich für den größten Unsinn halte. Besonders die Nennung der Senioren im Zusammenhang mit Wiedereinsteigern und Untrainierten halte ich für sehr gefährlich. Auf die Gefahren, der ungewohnten Geschwindigkeit, wurden an anderer Stelle bereits hingewiesen.



Lastenrad als E-Bike

### **Klappräder**

Klappräder mit einem kleinen Raddurchmesser, auch als E-Bikes möglich, sind ideal für die Kombination aus Auto und Fahrrad oder für Menschen, die auf Reisen auf ihr Fahrrad nicht verzichten wollen. Leider sind Klappräder mit ca. 23 kg nur geringfügig leichter auf Grund des kleineren Rahmens als die normalen E-Bikes (ca. 28 kg) (Quelle: „Radeln ab der Lebensmitte“, [www.seniorenradtouren.de](http://www.seniorenradtouren.de)).

### **Dreiräder und Tandems**

Oft wird im Zusammenhang mit Senioren nicht nur über das unterstützende E-Bike und einen bequemen Rahmen mit Tiefdurchstieg gesprochen, sondern auch über das Dreirad, das eine „besonders bei Senioren beliebte Stabilität“ haben soll und alle vorher genannten Eigenschaften in sich vereinen. Auch zweisitzige Modelle sind im Angebot, so dass eine Begleitperson mitfahren kann. Dies entspricht dem Tandemprinzip. Senioren mit unterschiedlicher Fitness können sich fitte Senioren-Assistenten mit „ins Boot“ holen oder aber Menschen mit Handicap, wie z.B. Blinde, müssen mit Unterstützung einer Assistenzperson nicht auf einen Fahrradausflug oder eine Einkaufsfahrt verzichten. Den vierten Vorteil, den das Dreirad mitbringt, ist die größere Lastenauffläche zwischen den beiden Hinterrädern.

Der Anbieter [dreirad-zentrum.de](http://dreirad-zentrum.de) (17 x in Deutschland vertreten) wirbt mit folgenden seniorengerechten Punkten, die ich für äußerst sinnvoll und durchdacht halte:

- Kompetente Beratung am Telefon oder in unseren „Dreirad-Zentren“
- Individuelle Zusammenstellung Ihres Wunschkreisrads
- Kostenlose Probefahrten, auch bei Ihnen zu Hause
- Unterstützung bei Finanzierung durch die Krankenkasse
- Versand bis vor Ihre Haustür
- Dreiradschulung und Einweisung
- Mobiler Reparaturservice



Tandem mit Tiefdurchstieg

Die meisten Dreirad-Modelle bewegen sich je nach Ausstattung preislich im Rahmen von ca. 1.200,- bis 6.800,- €. Fast alle Modelle sind mit einem Elektromotor lieferbar. Spezial-Dreiräder, die mit einem Rollstuhl kombiniert werden können, halte ich für nicht praktikabel. Hier empfehle ich eher gleich auf einen Elektro-Rollstuhl umzusteigen.



Front-Dreirad mit Elektromotor und Tiefdurchstieg

Für slow go-Senioren empfehle ich Shopping-Dreiräder, Front-Dreiradmodelle, bequeme Sessel-Dreiräder (Scooter-Bikes) oder auch Halbliegeräder. Fast alle Modelle verfügen über einen „Wave- oder Easy-Boarding-Rahmen“ und sind mit Elektromotor lieferbar. Wer mit der Senioren-Assistentin fahren möchte, denkt am besten über ein Tandem oder über ein Tandem-Dreirad mit tiefem Einstieg nach. Halbliegeräder gibt es ebenfalls in der Tandemversion und werden unter Umständen als „**Reha- oder Therapieräder**“ bezeichnet. Die lenkende Person sitzt beim Radeln aufrecht und überblickt den Verkehr. Die zweite Person liegt beim Treten vorne in halber Aufrichtung und lässt sich bequem fahren.

Für no go-Senioren gibt es sogenannte Therapie-Räder, die zur Bewältigung bestimmter Handicaps beitragen. Diese waren hier nicht Gegenstand meiner Untersuchung.

**Gunda Kraus** fuhr mit 70 Jahren (trotz irreparabler Hüftprobleme) 1000 km von München nach Rügen mit einem Easy-Rider-Dreirad in 50 Tagen. Begleitet wurde sie von ihrem 15 Jahre alten Rauhaardackel, namens Sauser, der im Gepäckkorbchen saß (Quelle: [www.dreirad-zentrum.de](http://www.dreirad-zentrum.de)).



Gunda, 70 Jahre, mit Dackel auf Tour

◆ **Fazit:** So wie es keinen typischen Senior oder Seniorin gibt - gibt es kein typisches Seniorenrad. E-Bikes haben das Rentnerimage abgelegt und Dreiräder werden als unsportliches „Behindertenrad“ angesehen. Der Fahrradkauf geschieht nach den ganz individuellen Bedürfnissen und Fähigkeiten – oft aus dem Bauch heraus und ist von Frau zu Mann verschieden!

◆ Die „Deutschen Senioren Liga“ und der „pressedienst-fahrrad“ veranstalteten im April 2006 einen Workshop zum Thema „Radeln ab der Lebensmitte“. Senioren diskutierten und probierten verschiedene Fahrräder unterschiedlicher Bauart aus. Sie konnten sich dabei nicht auf das ideale Fahrrad einigen. Die Ansichten zu bestimmten Fahrradtypen oder Merkmalen waren sehr ambivalent.

◆ Einig war man sich, dass im Alter der Komfort und die Sicherheit gegenüber sportlichen Aspekten in den Vordergrund rücken.

◆ Die marktführenden Trekking- oder Tourenräder mit Tiefdurchstieg und Elektrounterstützung sind die idealen „go go-Seniorenräder“!



## 5. Freizeitangebote für Rad fahrende Senioren

Wer sein Fahrrad nicht nur täglich als Allwetterfahrer in den Alltag einbaut, sondern auch in seiner Freizeit und im Urlaub sein Rad dabei haben möchte, der findet eine Flut an Tourenangeboten. Das Radfahren ist seit längerer Zeit als Wirtschafts- und Tourismusfaktor erkannt worden und die entsprechenden Regionen und Reiseveranstalter bieten gekennzeichnete Radwanderwege, geführte Radtouren, Radreisen, fahrradfreundliche Restaurants mit „Radler-Menü“ und „Biker-Schorle“, Übernachtungs- und Gepäcktransportmöglichkeiten (Bett & Bike) an. Eine große Anzahl von Verlagen haben sich auf Radführer und spezielles Fahrradkartenmaterial spezialisiert. Viele Gemeinden stellen sich auf die ständig zunehmende Zahl der E-Bikefahrer ein und locken bereits mit Akku-Aufladestationen oder Elektrorädern im Verleih. E-Bikefahren gilt schon lange nicht mehr als unspornlich!



Wer dies alles nicht alleine machen möchte, findet bei den großen Fahrradvereinen, wie z.B. beim ADFC oder auf der Seite [www.radfahrer-community.de](http://www.radfahrer-community.de), auch für Senioren, ein nach eigenen Fähigkeiten und Ansprüchen maßgeschneidertes Angebot. Interessant ist hier zu erwähnen, dass oft der Hinweis auf spezielle „Seniorentouren“ fehlt. Einige Ortsgruppen des ADFC bilden hier die Ausnahmen. Wer sich mit dem Internet auskennt, kann auf der Seite des ADFC passende Suchkriterien anklicken, die das übergroße Angebot nach Kilometerzahl, Fahrgeschwindigkeit, Startpunkt, Datum und Art der Tour filtern. „Entdeckertouren“ kombinieren z.B. Kultur und Natur. Es werden Besichtigungen, das Sammeln von Kräutern oder Vogelbeobachtungen eingeplant. Bei den „Tagestouren“ liegt der Schwerpunkt eher auf dem Fahren und dem Vorankommen. Eine Symbolleiste erläutert, was den Teilnehmer erwartet. Dies können Hinweise auf die Beschaffenheit der Strecke sein, ob eine Einkehr im Gasthaus oder ein Museumsbesuch geplant sind, ob es eine Badepause gibt oder ob Hin- und Rückfahrt mit der Bahn notwendig sind. Eine Stichprobe für den Monat Mai mit dem Startpunkt Berlin ergab beim ADFC ein Angebot von ca. 50 Radtouren. Beim Studium der genauen Tourenbeschreibung entdeckt man „rentnergerechte“ Termine, die mitten in der Woche liegen. Oder es stellen sich Tourenleiter vor, die sich bereits lange im Rentenalter befinden (so z.B. Wolfgang Hecht, 80 J.). Für die meisten Touren ist eine

Anmeldung nicht notwendig. Man kann jeweils am Tage selbst - je nach Tageskondition und Wetter - entscheiden, ob man teilnehmen möchte oder nicht.

### **5.1. seniorenradtouren.de**

Eine besonders interessante Interplattform stellt die Seite [www.seniorenradtouren.de](http://www.seniorenradtouren.de) dar, die sich im Untertitel „Das Radel-Portal für alle Aktiven über 50“ nennt. Der Autor dieser Seite ist Jg. 1949 (66 Jahre alt) und fährt seit 2011 Pedelec. Auf der verlinkten Seite [www.radtouren.net](http://www.radtouren.net) berichtet er über alle von ihm erprobten Touren aus erster Hand. Er gibt Tipps rund ums Fahrrad aller Art, die sich mit den Themen Gesundheit, der richtigen Ausrüstung, dem Bahnfahren mit Rad, mit Reparaturtipps, mit einer Kauf- und Tauschbörse, mit Fahrradvermietern und einer Kontaktbörse beschäftigen. Sogar vom Radeln mit Hund und Fahrradwitzen wird berichtet. Hier können Radfahrer nach Mitfahrern suchen, eigene Termine und Touren ins Netz stellen.

Sicherlich ist man auch in dieser Frage, ob es sinnvoll ist, sich im Alter geführten Fahrradtouren anzuschließen, unterschiedlicher Meinung. Dies ist wieder eine echte Charakterfrage. Der eine hasst das „Rudelradeln“ – die andere fühlt sich nur in der Gruppe wohl und liebt den Austausch über das Erlebte. Das Radeln in der Gruppe hat den Vorteil, dass man bei Pannen oder Stürzen nicht alleine ist und der Ehrgeiz gesteigert wird, nicht zurückzubleiben oder gar aufzugeben. Dabei muss unbedingt auf die Wahrung des Abstandes zwischen den Rädern geachtet werden. Leider sind Gruppenausflüge auch für Massenkarambolagen prädestiniert. Singleradler lieben dagegen Ruhe und Einsamkeit, die freie Entscheidung über Startzeit, Tagespensum, Pausen, die Art der Einkehr und Übernachtung. Auch die Frage nach der Notwendigkeit einer Mitgliedschaft im Fahrradclub wird ambivalent beantwortet.

## **6. Interviews mit drei „go go Senioren“, die E-Bike fahren**

### **Interview 1**

**Judith W. (72 Jahre) aus Bayern/Chiemgau fährt ein „additive bike“ aus Prien a. Chiemsee**

**„Auf dem Fahrrad fühle ich mich frei!“**

**1) Wie lange fährst Du schon Rad?** *Seit meiner Kindheit.*

**2) Was gefällt Dir am Radfahren und welchen Nutzen ziehst Du daraus?**  
*Frische Luft, die Bewegung tut meinem Gesamtorganismus gut. Ich konnte feststellen, dass meine arthrotischen Beschwerden fast verschwinden, wenn ich mich in Bewegung halte.*

**3) Wie oft in der Woche fährst Du?**  
*Je nach Wetterlage zwischen 3 und 7 mal. In den Wintermonaten – bei Glätte und Kälte fahre ich nicht.*

**4) Wann hast Du Dir das E-Bike zugelegt?** *Vor einem Jahr mit 71 Jahren.*

**5) Warum hast Du Dir das E-Bike zugelegt?**  
*Ich hatte Probleme mit den Gelenken. Ich wohne am Berg und war deswegen lange nicht mehr Rad gefahren. Es fehlte mir.*

**6) Wozu nutzt Du das Rad?**  
*Ich entdecke immer wieder neue Wege, verbinde das Radfahren mit Wandern und nutze es viel in meiner Freizeit. An den Tagen, an denen ich Rad gefahren bin, fühle ich mich leicht und der Kopf ist frei.*

**7) Welche Erfahrungen hast Du mit dem E-Bike gemacht?**

*Nur gute Erfahrungen, keine einzige schlechte Erfahrung.*

**8) Hast Du körperlich bedingte Einschränkungen? Nein, seitdem ich Rad fahre, habe ich keine Knieprobleme mehr.**

**9) Besitzt Du einen Führerschein? Ja.**

**10) Würdest Du an einer Verkehrstauglichkeitsprüfung teilnehmen?**

*Wenn man es mir raten würde - ja. Die Sicherheit im Straßenverkehr ist mir wichtig.*

**11) Fährst Du noch Auto? Ja.**

**12) Wo stellst Du das Rad unter?**

*Eine Nachbarin hat mir einen Platz in ihrer verschließbaren Garage freigemacht.*

**13) Hast Du in der Nähe einen Fahrradhändler mit Reparaturdienst?**

*In 3 km Entfernung gibt es 3 verschiedene Möglichkeiten. In 5 km Entfernung ist auch der E-Bike-Fachhändler, bei dem ich nach langer Informationszeit das E-Bike schließlich gekauft habe.*

**14) Woher hast Du die Informationen zum Kauf eines E-Bikes?**

*Mein Hausarzt gab mir die Empfehlung wegen meiner Knie. Habe mich dann intensivst bei verschiedenen Händlern informiert und auch mit den Informationen aus dem Internet verglichen.*

**15) Trägst Du einen Helm beim Radfahren? Ja. Unbedingt.**

**16) Könntest Du Dir vorstellen bis ins hohe Alter Rad zu fahren? Na, klar.**

**17) Wärest Du bereit, später mit einem Elektro-Dreirad zu fahren?**

*Das kann ich mir heute überhaupt nicht vorstellen. Doch weiß ich nicht, was kommt...*

**18) Was hat Dein Rad gekostet?**

*Neupreis 2.600,-€ Da es eine Sommersaison im Verleih war, zahlte ich nach einer Generalüberholung 1.600,- €. Es ist ein robustes, stabiles Fahrrad. Hat allerdings auch ein Gewicht von 24 kg.*

## **Interview 2**

**Max B. (77 Jahre) aus Berlin-Zehlendorf fährt eine „Riese & Müller cultur“ aus dem Mehringhof in Kreuzberg**

**„Ich möchte gerne den Fortschritt in der Technik nutzen.“**

**1) Wie lange fährst Du schon Rad? Seit meinem 8. Lebensjahr**

**2) Was gefällt Dir am Radfahren und welchen Nutzen ziehst Du daraus?**

*Für mich ist das die einzige Art Sport zu treiben. Ich will nicht in die „Mucki-Bude“. Ich bin an der frischen Luft und kann mir abwechselnd je nach Tageskondition meine Strecken zusammenstellen. Auf mich wirkt das Radfahren wie ein Stimmungsaufheller.*

**3) Wie oft in der Woche fährst Du?**

*Täglich, außer bei Regen, ich fahre den Winter durch, außer bei Glätteis. Ich besitze jetzt mein E-Bike 7 Monate und bin in der Zeit per Rad 2000 km gefahren -und mit dem Auto nur 500 km.*

**4) Wann hast Du Dir das E-Bike zugelegt? im letzten Herbst - mit 76 Jahren**

**5) Warum hast Du Dir das E-Bike zugelegt?**

*Es hat große Vorteile zum Auto. Ich muss keine Parkplätze suchen. Ich will nicht einrostet, genieße die Bewegung und das Tempo. Ich mag es im Sitzen mobil zu sein. Radfahren empfinde ich nicht so anstrengend wie zu Fuß gehen. Ich möchte gerne den Fortschritt in der Technik nutzen, verhalte mich umweltschonend, das Radfahren wird durch den Motor erleichtert und man scheut keine längeren Touren, d.h. man fährt wie früher und ist nicht so schnell erschöpft und ist auch im Alter zu längeren Touren wieder fähig! Da ich am Stadtrand wohne, bin ich mit dem Rad schnell im Umland und fahre nach Potsdam und Werder an die Havel. Das ist Lebensqualität.*

**6) Wozu nutzt Du das Rad?**

*Für alle Wege im Alltag und in der Freizeit, zum Einkaufen*

**7) Welche Erfahrungen hast Du mit dem E-Bike gemacht?**

*Fast nur positive Erfahrungen, das E-Bike stellt einen gewissen Luxus dar. Leider kann man es nicht über Treppen tragen, dafür ist es zu schwer, es besitzt keine Möglichkeit zum sinnvollen Anfassen, man kann es nur schieben. Die Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr ist aus diesen Gründen nicht möglich.*

**8) Hast Du körperlich bedingte Einschränkungen?**

*Nein. Die Kniegelenke tun mir beim Laufen und Stehen weh, aber nicht beim Radfahren. Beim E-Bike werden die Gelenke nicht belastet.*

**9) Besitzt Du einen Führerschein? Ja.**

**10) Würdest Du an einer Verkehrstauglichkeitsprüfung teilnehmen?**

*Ja. Im Moment habe ich aber keine Bedenken. Ich habe gehört, dass es in Vorbereitung ist, die alten Leute, die noch am Straßenverkehr teilnehmen, zu überprüfen. In Portugal bekommt man immer nur für 15 Jahre den Führerschein. Das würde ich unterstützen.*

**11) Fährst Du noch Auto?**

*Ja, aber eher selten, nur für weite Touren (Urlaubsreisen) oder größere Transporte wie z.B. mein Holz für den Kamin oder bei richtigen Sauwetter.*

**12) Wo stellst Du das Rad unter?**

*Ich habe mir hinten im Garten ein extra Radhaus gebaut. Dort stehen jetzt 5 Räder von mir. Der Unterstellplatz muss zu ebener Erde sein, trocken und abschließbar. Die Elektronik und Elektrik des E-Bikes ist empfindlich. Der Akku darf nur bei + 20 Grad aufgeladen werden z.B.*

**13) Hast Du in der Nähe einen Fahrradhändler mit Reparaturdienst?**

*Ich wohne am Stadtrand in Zehlendorf und muss dann immer nach Kreuzberg, wo ich das Rad im Mehringhof gekauft habe. Die Fahrradhändler sind inzwischen spezialisierte Markenhändler geworden. Ich weiß nicht, ob das mein Fahrradhändler um die Ecke abdecken würde?*

**14) Woher hast Du die Informationen zum Kauf eines E-Bikes?**

*Ein Freund hat mir bei der Internetrecherche geholfen. Wir haben Adressen von Berliner Fahrradhändlern zusammengestellt, wo man für mich ein passendes E-Bike kaufen könnte. Dann haben wie die Läden abgeklappert, persönliche Beratung im Fachhandel war mir wichtig. Ich besitze berufsbedingte, langjährige Vorkenntnisse im Ingenieurwesen und habe mir dann ein Rad ausgesucht, was an meiner früheren Hochschule in Darmstadt entwickelt wurde. Das erfuhr ich aber erst später. Außerdem habe ich mich über Stiftung Warentest informiert.*

**15) Trägst Du einen Helm beim Radfahren?**

*Nein. Das sieht blöd aus. Ich trage auch sonst keine Kopfbedeckungen. Ich bin bei meinen Stürzen noch nie auf den Kopf gefallen.*

**16) Könntest Du Dir vorstellen bis ins hohe Alter Rad zu fahren? Na klar!**

**17) Wärest Du bereit, später mit einem Elektro-Dreirad zu fahren?**

*Er lacht: Ohne Grund nicht, ich würde sagen: eher NEIN!, vielleicht wäre es sinnvoll nach einem Schlaganfall sich ein Dreirad zuzulegen - wegen der Gleichgewichtsproblemen?, für mich bedeutet Dreirad eher „Behindertenrad“, man kann mit den Dreirad nicht scharf um die Ecke fahren, nicht schnell Hindernissen ausweichen, man kippt schneller um*

**18) Was hat Dein Rad gekostet?**

*Mein Rad hätte ursprünglich 4.200,- € gekostet. Da es sich um das Vorjahresmodell handelte bekam ich es für 3.400,- € Ich habe viel Geld für den Sattel ausgegeben, weil ich bei längeren Touren bequem sitzen möchte. Außerdem habe ich mir eine Hinterradfederung zur Rückenschonung gekauft. Bei der erhöhten Geschwindigkeit sind die Stöße auf die Wirbelsäule nicht zu unterschätzen. Preiswertere Räder taugen nichts. Sie brechen schneller im Rahmen durch das zusätzliche Gewicht des Akkus und des Motors. Man darf auch nicht vergessen, dass ein E-Bike in der Anschaffung und im Unterhalt (Reparaturen, Strom) teurer ist als ein normales Rad.*

### **Interview 3**

**Klaus W. (74 Jahre) aus Berlin-Reinickendorf fährt ein „Rabeneick“ aus den Hallen am Borsigturm in Reinickendorf**

**„Ich liebe den Rückenschiebewind beim E-Bike.“**

**1) Wie lange fährst Du schon Rad?**

*Seit meiner Kindheit. Mit 12 Jahren habe ich mir das Rad vom Schrottplatz geholt und zusammengebaut.*

**2) Was gefällt Dir am Radfahren und welchen Nutzen ziehst Du daraus?**

*Ich mag die Bewegung, kann es oft besser einsetzen als ein Auto, liebe es, draußen zu sein, die Gegend anzuschauen, fahre gerne verschiedene Strecken, liebe die Abwechslung und es macht Spaß.*

**3) Wie oft in der Woche fährst Du?**

*Das ist wetterabhängig. Im Sommer fahre ich jeden Tag zum Schwimmen an den See.*

**4) Wann hast Du Dir das E-Bike zugelegt?** mit 69 Jahren, vor 5 Jahren

**5) Warum hast Du Dir das E-Bike zugelegt?**

*Ich bin einfach mal Probe gefahren. Es hat Spaß gemacht, ich habe festgestellt, dass man sich auch auf dem E-Bike bewegen muss, finde es effektiver als ein normales Rad, kann lange Strecken von mind. 60 km fahren, ohne schnell erschöpft zu sein, ich liebe den „Rückenschiebewind“ beim E-Bike.*

**6) Wozu nutzt Du das Rad?**

*Für Radtouren von 15-20 km in der Freizeit und für kleinere Einkäufe und Besorgungen, die in meine beiden Radtaschen passen.*

**7) Welche Erfahrungen hast Du mit dem E-Bike gemacht?**

*Ich war enttäuscht, dass der Akku so schnell kaputt war. Ich sollte mir dann für 350,- € einen neuen Akku kaufen, laut Aussage des Fahrradhändlers. Ein Bastler half mir bei der Reparatur, die nur geringfügig war. Der Fahrradhändler verkaufte mir daraufhin einen Akku für 200,- €.*

**8) Hast Du körperlich bedingte Einschränkungen?** Nein.

**9) Besitzt Du einen Führerschein?** Ja.

**10) Würdest Du an einer Verkehrstauglichkeitsprüfung teilnehmen?**

*Nein. Ich bin ein guter Auto- und Radfahrer und finde es unmöglich, wenn sich Radfahrer nicht an die Verkehrsregeln halten.*

**11) Fährst Du noch Auto?** Ja.

**12) Wo stellst Du das Rad unter?**

*Im Winter im Keller. Obwohl es sehr schwer ist, schaffe ich das. Es hat eine Möglichkeit, es am Rahmen gut anzufassen. Im Sommer steht es draußen. Es ist abgeschlossen, und es steht unter einer Abdeckplane. Den Akku nehme ich natürlich mit in die Wohnung.*

**13) Hast Du in der Nähe einen Fahrradhändler mit Reparaturdienst?**

*Im Prinzip ja. Ich mache jedoch fast alle Reparaturen alleine.*

**14) Woher hast Du die Informationen zum Kauf eines E-Bikes?**

*Ich habe mir hier in der Nähe bei einem größeren Fahrradhändler alle Räder angeguckt und ausprobiert und habe mich ausführlich beraten lassen.*

**15) Trägst Du einen Helm beim Radfahren?** Ja. Selbstverständlich!

**16) Könntest Du Dir vorstellen bis ins hohe Alter Rad zu fahren?**

*So lange es geht, ja!*

**17) Wärest Du bereit, später mit einem Elektro-Dreirad zu fahren?**

*Auf keinen Fall. Das kommt gleich nach Rollator! Das finde ich extrem unsportlich. Wer unter Gleichgewichtsstörungen leidet, sollte gar nicht mehr Radfahren!*

**18) Was hat Dein Rad gekostet?** 1.200,- €

## 6.1. Auswertung der Interviews

Alle drei, zufällig ausgewählten Interviewpartner, stammen entweder aus der Großstadt (Stadttrand) oder aus dem ländlichen Bereich und fahren mehr oder weniger ununterbrochen, seit Ihrer Kindheit, Rad. Alle drei Fahrradfahrer besitzen einen Führerschein und nutzen gelegentlich für bestimmte Zwecke das Auto. Die Kombination Rad und ÖPNV schließt sich bei allen aus, da ein E-Bike nach geltenden Beförderungsbedingungen nicht mit in die Züge oder Busse genommen werden darf. Alle Drei betonen die physischen, psychischen, logistischen und technischen Vorteile des Radfahrens bzw. des schnelleren E-Bikefahrens. Sie fahren der Wetterlage entsprechend mehrfach in der Woche mit dem Zweirad und nutzen es sowohl für die Freizeit als auch im Alltag für Besorgungen und sonstige Wege. Die Helmfrage (dafür oder dagegen) wird unterschiedlich im Verhältnis 2:1 beantwortet.

Alle Drei haben sich vor dem Kauf beim Fachhändler beraten lassen und besitzen einen Fahrradhändler bzw. –techniker in ihrer Nähe, der für Reparaturen zur Verfügung steht. Alle lehnen die Nutzung eines Dreirades im fortgeschrittenen Alter ab und halten diese für unsportlich und vergleichen sie mit Rollatoren oder Therapierädern. Klaus W. sagt zu Recht: „Wer unter Gleichgewichtsstörungen leidet, sollte gar nicht mehr Radfahren!“ Jeder sagt, dass er/sie solange wie möglich, bis ins hohe Alter Radfahren möchte und hat mit seinem E-Bike beinahe nur gute Erfahrungen gemacht. Sie haben eine individuelle Unterstellmöglichkeit für das Rad gefunden und konnten beim Kauf der Räder Preisnachlässe nutzen.

◆ **Die Auswertung der Fragebögen bestätigt, dass das Fahren eines E-Bikes für Senioren ab 70 Jahren empfehlenswert ist, wenn eine lebenslange Fahrpraxis nicht nur als Radfahrer, sondern auch als Autofahrer vorhanden ist. So könnte die typische Generation der Silver-Biker aussehen.**

## 7. Zusammenfassung und Thesen

Den typischen Fahrradsenior, das typische Seniorenrad und die typische Generation der Silver-Biker gibt es nicht. Die Definition „Senior oder Seniorin“ in Bezug auf Alter und Mobilität ist unscharf. Das tägliche Radfahren als Ausdauersport wird aus gesundheitlichen Aspekten bis ins hohe Alter überall empfohlen. Die Vorteile, gerade im Hinblick auf Prävention altersspezifischer Krankheiten, und die physische und psychische Fitness, überwiegen. Trotzdem sollte man sich der Unfallfolgen – auch hinsichtlich der auf den Markt flutenden schnellen Pedelects - bewusst sein und nicht aus Selbstüberschätzung das falsche Rad kaufen sowie die Sicherheitsvorschriften und Empfehlungen in Bezug auf Technik, Kleidung und Helm nicht unbeachtet lassen.

Viele „Best-Ager“ sind vernünftig und passen sich in ihrer Fahrweise den eigenen altersbedingten körperlichen und geistigen Fähigkeiten an. Ein passiver Fahrstil gegenüber einem abbiegenden Lkw kann das Leben retten. Die Unfallstatistik für Berlin 2013 zeigt, dass von den verunglückten Radfahrern nur ca. 6,5 % über 65 Jahre alt sind. Die sichersten Radfahrer sind vermutlich diejenigen, die seit ihrer Kindheit mit dem Zweirad vertraut sind und mit den Anforderungen des Straßenverkehrs mitgewachsen sind. Ideal sind die Radler, die nebenbei (partiell) mit dem Auto unterwegs sind. Hier fehlt eine genaue statistische

Auswertung der in Unfälle verwickelten Radfahrer. Ein nachträgliches Training in Praxis und Theorie ist zwar nicht schlecht, ersetzt die jahrelange Erfahrung im Straßenverkehr jedoch nicht. Ein „Umsatteln“ auf das Rad im höheren Alter, ohne vorherige Fahrraderfahrung, halte ich auf keinen Fall für ratsam.

Lobbyisten für Senioren auf dem Rad gibt es nicht. Selbst beim ADFC wird das Thema bis jetzt beinahe ausgeklammert.

Niemand aus der „Generation 65 plus“ möchte gerne zu den Senioren abgestempelt werden oder will ein spezielles Seniorenrad kaufen oder sucht nach seniorenrechten Freizeitangeboten. Praktische und standsichere Dreiräder gelten abwertend als „Behindertenfahrzeuge“. Die Messe „VELOBerlin 2015“ oder auch die „Berlin bicycle-week 2015“ am Gleisdreieck, im März dieses Jahres, thematisierten Senioren und ihr Fahrrad nicht. Denn auch in der Fahrradbranche wollen alle bis ins hohe Alter fit und gesund sein oder täuschen es zumindest gerne vor. Die Autorin war empört, als der weitblickende Fahrradhändler ihr vor kurzem dezent einen Wave-Rahmen vorschlug. Alle drei Interviewpartner sind im Alter um die 70 auf ein E-Bike umgestiegen. Das halte ich durchaus für empfehlenswert, wenn eine lebenslange Fahrpraxis nicht nur als Radfahrer, sondern auch als Autofahrer vorhanden ist.

Das Image der „Schönwetter-Radler“, die jedes Jahr erneut im Frühjahr die Straßen bevölkern, ist unter den täglich fahrenden „Allwetterradlern“ kein gutes. An der Ampel beim Anfahren und Aufsteigen wackelnde Silver-Biker sorgen bei den dahinter wartenden Radlern für Unmut und Ungeduld und sind eine Gefahr für den gesamten Straßenverkehr. Diesen Senioren sei trotzdem ein Dreirad oder ein Tandem empfohlen. Jedoch angesichts der vielen flott und sicher daher kommenden Best-Ager-Radfahrer im Straßenverkehr – oft mit E-Bike, sollte das Image dieser Generation durch entsprechende PR-Maßnahmen und Medienberichte mehr positive Beachtung finden, sensibilisiert und gefördert werden. Denn Radfahren ist nicht nur in jeder Hinsicht ein preiswerter „Gesundbrunnen“, sondern gehört mit seinen sozialen Aspekten zur schönsten Nebensache der Welt und ist ein wahres Lebenselixier! Jede Anschaffung eines Rades müsste von der Krankenkasse gefördert werden! Wo sind die bewachten Fahrradplätze und das autofreie Leitsystem durch die Stadt? „Die Zukunft der Moderne hat zwei Räder – auch für Senioren!“ Sobald das die verkehrspolitischen Entscheidungsträger begriffen haben, werden die Unfälle per Rad – auch unter den über 65jährigen, auf ein Minimum zurückgehen.



## **8. Anhang**

### **8.1. Literatur und Quellennachweise**

Meine Recherche stützte sich in den Monaten März/April 2015 ausschließlich auf das Internet und auf die Feldforschung. Eine Befragung von radelnden Senioren in meinem Umfeld, den Besuch der beiden Berliner Fahrradmessen und zweier Fahrradfachhändler, wovon sich der eine auf den Verkauf von Dreirädern spezialisiert hat, hielt ich für spannender und aktueller, als die Lektüre trockener, sportwissenschaftlicher Abhandlungen. Dazu speisen sich die eigenen, langjährigen Erfahrungen im Berliner „Großstadtdschungel“ als tägliche Allwetterfahlerin.

Quellennachweise, die mir besonders bemerkenswert erschienen, habe ich direkt in den Fließtext gestellt. Wenn man von den ausführlichen wissenschaftlichen Literaturhinweisen auf der Seite [www.verkehrsverhalten.de](http://www.verkehrsverhalten.de) absieht, führte das Bibliographieren von Monografien über das Thema „Radfahren von Senioren“ zu keinen nennenswerten Ergebnissen. Über Hinweise diesbezüglich bin ich immer dankbar.

### **8.2. Die Autorin**

Die Autorin ist 55, noch nicht reif für ein Pedelec, fährt seit ihrer Kindheit täglich Rad, besitzt einen Führerschein und ein anthrazitfarbiges Tourenrad der Marke „Raleigh Devon 7“ mit Wave-Rahmen. Sie macht seit über 15 Jahren Yoga, fühlt sich daher sicher und beweglich auf dem Rad und fährt leider immer ohne Helm. Drei massive Stürze wurden bisher ohne Kopfverletzung und Knochenbrüche überlebt (Schuld waren mit 15 der Versuch auf dem Rad Schularbeiten zu machen, mit 35 Liebeskummer im Zusammenspiel mit Alkohol und mit 51 eine fast durchsichtige, straff gespannte Hunderollleine im Park). Bei Vollmond ist sie besonders aufmerksam im Straßenverkehr.

### **8.3. Meine drei schönsten Fahrradwitze**

→Ein Radfahrer fährt ganz genüsslich Schlangenlinien genau vor der Straßenbahn. Der Straßenbahnfahrer flucht und ärgert sich. Schließlich lehnt er sich heraus und brüllt: "Du hirnloser Depp, du! Kannst denn nicht woanders fahren?" Darauf der Radfahrer, mit mildem Lächeln: "Ich schon."

→Zwei Kollegen: Wie geht es deinem neuen Fahrrad? Es geht nicht, es fährt.  
Na gut, wie fährt dein Fahrrad? Es geht!

→Opa, wo willst Du mit dem Fahrrad hin? –  
Auf den Friedhof! – Und wer holt dann das Fahrrad ab?





© Nicht frei sind die Rechte der Nutzung oder Vervielfältigung – egal in welcher Form. Vorher muss immer die Genehmigung der Autorin eingeholt werden: Dr. Uta Schnell/Berlin - u.u.schnell@t-online.de