

Von wegen armer Konrad

Es soll Menschen geben, die ausnahmslos jeden Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und darin auch noch die Erfüllung sehen. Ich gehöre zu dieser seltenen Spezies. Ansichten eines Ganzjahresradlers.

TEXT KONRAD WEYHMANN FOTOS REINER PFISTERER





Radfahren ist schön und macht Spaß – sagen Radfahrer wie ich. Andere Verkehrsteilnehmer, ob Autofahrer oder Benutzer von Bus und Bahn, mögen das anders sehen. Und sie haben sicher ihre Gründe dafür. Ich habe mich vor langem für das Fahrrad entschieden. Das war nicht immer so. Täglich zwischen Ludwigsburg und Stuttgart mit dem Rad pendeln? Schwitzen, frieren, duschen, Zeit verlieren? No way, dachte ich, das ist nichts für mich. Ganz zu schweigen von den respektablen Höhenunterschieden zwischen dem Neckartal und Ludwigsburg-Hoheneck. Und außerdem: Welchen Reiz sollte es haben, abends müde aus dem Büro in Bad Cannstatt zu kommen und anschließend strampelnderweise knapp 20 Kilometer den Neckarwindungen zu folgen?

Nun ja, es sollte anders kommen. Ich arbeite bei einer fahrradaffinen Firma. Fahrradverrückt trifft es wohl eher. Fast zwangsläufig setzte ich mich daher mit dem Thema „zur Arbeit radeln“ auseinander und lernte die Vorteile der Pendelei per Rad kennen – zunächst allerdings nur in der Theorie. Irgendwann probierte ich es selbst aus und komme seither nicht mehr davon los. Sommer wie Winter. Tag für Tag. 17.30 Uhr, Startpunkt Bad Cannstatt. Im firmeneigenen Umkleideraum packe ich meine Fahrradtasche aus und wähle je nach Temperatur die passende Bekleidung aus. Nicht erst seit der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) meinen Arbeitgeber, die Firma Paul Lange & Co., als „Fahrradfreundlichen Betrieb“ zertifiziert hat, haben wir Duschen, Spinde und teils überdachte Abstellplätze direkt neben der Eingangstür. 1:0 für das Fahrrad. Immer wieder ist zu hören, dass fehlende Umkleidekabinen und Trockenräume Haupthindernisse sind, mit dem Velo zur Arbeit zu radeln. Verständlich. Gerade im Winter ist der Grat zwischen Schwitzen und Frieren sehr schmal, zumal, wenn man wie ich abwechselnd schnell auf der Ebene fährt oder langsam anspruchsvolle Steigungen überwinden muss.

Klick, Klack, in die Pedale einrasten und los geht's. Über eine Brücke ans linke Neckarufer. Der Belag auf dem breiten Radweg ist super und wenn der Westwind weht, zeigt der Computer schnell 30 Stundenkilometer und mehr an. So macht Radeln Spaß. Warum noch immer gut ein Viertel der Radler den parallelen hubbeligen Dammweg benutzt, auf dem betagte Zweibeiner mit ihren Vierbeinern unterwegs sind, gehört zu den Mysterien, die ich nicht verstehen muss. Links Weinberge, rechts der Neckar und vor mir einige Jogger und Spaziergänger. Alles wunderbar – wenn nicht gerade Winter ist.

Ich habe den besten Scheinwerfer mit Nabendynamo, den man für Geld bekommen kann. Den sollte man auch haben, wenn im Scheinwerferkegel plötzlich unbeleuchtete Herrschaften im grau-braunen Mantel aus der Dunkelheit auftauchen, den Hund an einer vier Meter langen Flexileine, die sich diagonal über den Weg spannt. Apropos Fahrradfahrer und Hundehalter: Diesem Thema werde ich an anderer Stelle ein Buch widmen, eventuell einen Fortsetzungsband, der auch Begegnungen mit Spaziergängern beinhaltet – nebst eigenem Kapitel für die Kopfhörerträger. Die Quintessenz vorneweg: In diesem Leben werden Radfahrer und Hundehalter keine Freunde mehr. Eine Lösung ist nicht in Sicht. Ich maße mir an, das beurteilen zu können, weil ich beiden Parteien angehöre, mal mein Rad ausführe, mal meinen Hund. Selbstverständlich kann man Rücksicht nehmen, langsam fahren und autistisch wirkende Kopfhörerträger umfahren. Also umkurven. Doch bei der Dichte gemeinsam genutzter Wege ist irgendwann einmal Schluss mit Lustig.

Aber zurück zu den positiven Aspekten des Radelns. In Mühlhausen trennen sich meine Wege. Im Sommer genieße ich „the long way home“ am Neckar entlang bis Althoheneck und bin nach einem Anstieg schon fast zu Hause. Meistens aber wähle ich die Anliegerstraße durch das schöne Naturschutzgebiet „Unteres Feuerbachtal“, die nach Zazenhausen führt. Welche Anliegen die (zu) vielen Autos auf dieser Straße haben, ist mir unklar. Anlieger sind es nicht. Das Rad kennt den Weg, der Kopf wird frei, die Automatismen beim Kurbeln greifen, alles geht und dreht sich wie von selbst. Das ist ein Gefühl, das meiner Meinung nach unterschätzt wird. Die meisten Gründe für das Radfahren sind ganz praktischer Natur. Auf der Kurzstrecke bis etwa sechs Kilometer spart man Zeit – in der morgendlichen Rush Hour liegen Fahrrad und Auto auf meiner Strecke fast gleichauf. Man muss zudem weder einen Parkplatz suchen, noch ihn bezahlen, hält sich fit und das Gewicht in Grenzen. Manche fahren aus ökologischen Gründen und sagen von sich, dass sie auf diese Weise das eigene Gewissen streicheln.

Für mich persönlich ist die Entspannung ein ganz wesentlicher Aspekt des Radfahrens. Morgens den Tag in Ruhe vorbereiten und ihn abends in Ruhe Revue passieren lassen. Dazu kommt noch ein positiver Effekt: Ich habe auf dem Rad die besten Ideen. Andere mögen dieses Erlebnis beim Laufen haben, ich genieße es auf dem Fahrrad. Ich bin kein Psychologe, bin aber überzeugt, dass durch die regelmäßige Bewegung in Verbindung mit dem intensiven



„Irgendwann probierte ich es aus – und komme seither nicht mehr davon los.“



„Ludwigsburg wurde vor kurzem zur Radkulturstadt gewählt – das lässt hoffen.“

Naturerlebnis so mancher Burnout vermieden werden könnte. Natürlich nur, das sei einschränkend angemerkt, wenn es die Radwege zulassen. Wer so „träumend“ wie ich im Großstadtdschungel unterwegs wäre, würde wohl schnell ein böses Erwachen erleben.

Zurück auf die Piste. Vom Ortseingang Zazenhausen geht es rechts ab, stetig den Feldweg hinauf bis nach Kornwestheim. Einige Minuten und ein paar Schweißtropfen später bin ich auch schon oben auf der Karlshöhe angelangt. Von hier hat man morgens häufig einen Traumblick Richtung Alb. Ob es an den nahen Villen liegt, dass die Rad- und Fußwege hier immer picobello von Laub und Schnee geräumt sind? Egal. Lohn für die Mühe, von nun an geht's bergab, immer die Königsallee hinunter. Manche Straßen können Dank superschnellem Umschalten der Fußgängerampel leicht gequert werden. Das Überfahren der Zebrastreifen in – wohlgemerkt erlaubter – Schrittgeschwindigkeit gestaltet sich schon schwieriger. Bisher haben die Autos immer freundlicherweise angehalten. Ein großes Ärgernis ist derweil die Ampelschaltung am Südeingang zum Blühenden Barock. Dürfte ich hier und an einigen anderen Übergängen einen Getränkeautomaten aufstellen, bräuchte ich nur noch halbtags arbeiten.

Auch wenn es, wie die Radinitiative Ludwigsburg vermerkt, an etlichen Stellen zweifellos noch klemmt, unternimmt Ludwigsburg einiges für die Radfahrer. So wurde eine Vielzahl sogenannter Abstellbügel angeschafft. Und es gibt seit einem Jahr einen prima Radweg, der als Teil der Achse Richtung Hoheneck entlang des Favoriteparks eingerichtet wurde – aber an sich nur stadteinwärts befahren werden darf. Warum

eigentlich? Noch ein paar Meter, dann bin ich zu Hause. Von wegen armer Konrad. Meine Familie kennt das abendliche Ritual, wenn ich mich „dampfend aber glücklich“ auf die Treppe setze und seufze: „Was für eine tolle Fahrt!“ Aber irgendwas bleibt doch hängen. Auch mein großer Sohn fährt mittlerweile statt mit dem Auto mit dem Bike zur Arbeit – den Berg runter nach Neckarweihiingen!

Keine Fahrt ohne Fazit. „Huch – ein Fahrrad!“ Nicht nur im internationalen Vergleich ist man als Radfahrer in Stuttgart und Ludwigsburg nach wie vor ein Exot, unter anderem dokumentiert durch den unterirdisch niedrigen Radfahreranteil von etwa sechs Prozent in der Landeshauptstadt. Ein Silberstreif in Gestalt eines Paradigmenwechsels pro Fahrrad ist nicht in Sicht. Stuttgart hat gerade die Haushaltsmittel für den Radverkehr, die ohnehin auf vergleichsweise niedrigem Niveau angesetzt waren, von 2,1 Millionen auf 1,8 Millionen Euro gesenkt. Da frage ich mich schon, ob die Stuttgarter Gemeinderäte keine Kinder haben oder keine Zeitung lesen. Vielleicht trifft auch beides zu. Die Zeichen der Zeit sehen jedenfalls anders aus. Ludwigsburg wurde vor kurzem zur Radkulturstadt gewählt. Prima, das lässt fürs Fahrradklima hoffen.

Viel wäre gewonnen, wenn Kurzstrecken vermehrt mit dem Fahrrad zurückgelegt würden. Es ist nicht mehr zeitgemäß, mit dem Auto 250 Meter zum Bäcker zu fahren. Jeder Radfahrer ist ein Auto weniger in der Ampelschlange. Das Auto hat als Statussymbol bei jungen Menschen weitgehend ausgedient. Fahrradfreundliche Städte sind kinder- und seniorenfreundliche Städte, schlichtweg lebenswerte Städte mit hoher Aufenthaltsqualität. Jeder Euro, der die Bedingungen für Radfahrer verbessert, kommt doppelt und dreifach als Gewinn für Verkehr, Umwelt und Gesundheit zurück. Fahrradfreundlichkeit wird zunehmend zum Standortfaktor für die Ansiedlung junger Familien und damit zum Wirtschaftsfaktor. Ich bin heilfroh, das Radfahren in meinen Alltag integrieren zu können, dabei Zeit und Geld zu sparen, entspannt zu pendeln und obendrein noch das gute Gefühl zu haben, einen ganz persönlichen, winzigen Beitrag zur Rettung der Welt leisten zu können. [·]

Gesunde Mobilität

Der Unternehmer Bernhard Lange findet, dass die Politik mehr fürs Rad tun sollte.

Herr Lange, wie viele Fahrräder haben Sie denn in Ihrer Garage stehen?

Momentan stehen sechs Fahrräder in meiner Garage. Aber ich freue mich schon jetzt auf mein siebtes. Das wird ein E-Bike sein.

Was für eine Beziehung haben Sie zu Ihrem Rad?

Ich denke, die stärkste Beziehung habe ich zu meinem vor Jahrzehnten in Japan selbst produzierten Rennrad. Wenn man mal an seinen Muffen selbst gefeilt hat, an einem Rahmen mit Silberlot feingelötet hat, die Teile selbst montiert hat, bekommt man eine ganz spezielle Hochachtung für den Fahrradbau. Und natürlich für dieses ganz besondere Fahrrad.

Ihr Unternehmen unterstützt Initiativen, Verbände und Organisationen, die das Ziel haben, das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel im Alltag zu fördern. Fühlen Sie sich bei dieser Mission nicht manchmal wie Don Quichotte, der gegen Windmühlen kämpft?

Don Quichotte wird ja auch als Ritter von der traurigen Gestalt bezeichnet, das trifft mit Blick auf das Fahrrad natürlich nicht zu. Im Gegenteil. Aber in der Tat erleben wir immer wieder, dass die Fahrradförderung in der Politik zwar als Thema angekommen ist, aber noch nicht mit letzter Konsequenz verfolgt wird. Allzu oft und zu leicht gerät das Fahrrad im Wettstreit mit anderen Interessen ins Hintertreffen und wir müssen wieder mühsam von Neuem beginnen. Manchmal komme ich mir deshalb eher vor wie Sisyphos. Mit dem Unterschied, dass unser Stein mittelfristig auf dem Berggipfel liegen bleiben wird.

Was macht Sie da so sicher? Welche Rolle wird das Fahrrad bei der Mobilität von Morgen spielen?

Die Radfirma Paul Lange in Stuttgart

Die Paul Lange & Co. OHG ist eines der führenden Unternehmen in der europäischen Fahrradbranche. Im April 1949 gegründet, ist die Stuttgart Firma mit Sitz in Bad Cannstatt seit 1967 deutscher Generalvertreter für die Weltfirma Shimano. Mittlerweile vertritt das Unternehmen 27 renommierte Fahrrad-Marken. Zudem hat sich der Fahrradspezialist mit Tochterunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures in Tschechien, der Slowakei, der Ukraine, Österreich, Ungarn, der Schweiz und Frankreich etabliert. Europaweit beschäftigt die Paul Lange Group 440 Mitarbeiter in acht Ländern. Die Firma unterhält und unterstützt seit vielen Jahren verschiedene Teams, Amateure, Profis und Sportler, auch mit Handicap. Außerdem unterstützt Paul Lange & Co. viele Initiativen, Verbände und Organisationen, die das Ziel haben, das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel im Alltag zu fördern.

Das Rad wird eine ganz entscheidende Rolle spielen. Als individuelles, flexibles, raumsparendes Null-Emissions-Verkehrsmittel bietet es wie kein zweites die Lösung für viele Herausforderungen, die sich modernen, nachhaltigen urbanen Mobilitätskonzepten stellen. Dafür sind natürlich entsprechende Voraussetzungen zu schaffen. Infrastruktureller und verkehrsrechtlicher Art, aber auch bezüglich der Akzeptanz des Fahrrades. Doch ohne das Fahrrad als Verkehrsträger drohen letztlich viele urbane Ballungszentren schon bald dem Mobilitätsinfarkt zu erliegen.

Sind uns andere Länder bei diesem Thema voraus?

Manche Länder auf jeden Fall. Ein herausragendes Beispiel ist Dänemark mit der Vorzeige-Radmetropole Kopenhagen. Aber auch in den Niederlanden beispielsweise ist das Fahrrad flächendeckend als Verkehrsmittel für kürzere und mittlere Distanzen akzeptiert. Natürlich gibt es viele Länder, die hinsichtlich der Fahrradförderung noch weit hinter uns zurückhängen. Doch wir sollten uns auf jeden Fall an den Besten orientieren und in diese Richtung weiter voran gehen.

Sie sind zudem auch Präsident des Zweirad-Industrie-Verbandes, der sich als Interessenvertretung gegenüber der Politik versteht. Im vergangenen Jahr hat Bundeskanzlerin Angela Merkel die Eurobike in Friedrichshafen eröffnet. Ist das als Zeichen zu verstehen?

Der Besuch der Bundeskanzlerin auf der Welt-Leitmesse der Fahrradbranche hat ein ganz entscheidendes Signal gegeben. Sie hat das Fahrrad auf die Agenda gesetzt und so dafür gesorgt, dass auch die nachgeordneten politischen Ebenen an diesem Thema zukünftig



nicht einfach vorbeimanövrieren können. Daher war ihr Eurobike-Besuch auf jeden Fall eine sehr wichtige Initialzündung.

Das Bundesverkehrsministerium will einerseits das Radfahren fördern und beispielsweise mehr Radwege bauen – andererseits soll der Radverkehrsetat nahezu halbiert werden. Wie geht das zusammen?

Offenkundig gar nicht. Und hier zeigt sich deutlich, wie viel wir noch zu tun haben, um das Fahrrad mit seiner ganzen Bedeutung und seinen Möglichkeiten in den Köpfen der politischen Entscheider zu verankern. Zugegeben, die öffentlichen Kassen quellen nicht gerade über und Sparzwänge ergeben sich überall. Aber wer das Potential des Fahrrades für nachhaltige, umweltfreundliche, gesunde Mobilität auch nur ansatzweise erkannt hat, wird den Rotstift definitiv an anderer Stelle ansetzen.

Welche Erwartungen haben Sie an die Politik?

Die Alternativlosigkeit des Fahrrades in vielen Bereichen urbaner Mobilität muss selbst in so genannten Autostädten wie Stuttgart endlich akzeptiert und offen anerkannt werden. Dazu bedarf es eigentlich nicht viel – ein von politischem Kalkül und Lobbyismus unverbundener Blick auf die Realität sollte genügen, um hier parteiübergreifend und unabhängig von Legislaturperioden die längst überfälligen Entscheidungen zu treffen.

Können Sie eine Prognose stellen? Wie viele Fahrräder wird es 2025 in Deutschland geben?

Mit rund 70 Millionen Stück ist der Fahrradbestand in Deutschland schon heute extrem hoch. Ich glaube nicht, dass sich diese Zahl im Jahr 2025 wesentlich verändert haben wird. Aber es wird neuere, modernere und viel mehr elektrisch unterstützte Räder geben. Vor allem aber werden wir 2025 einen ungleich größeren Anteil dieser 70 Millionen Räder tatsächlich auf den Straßen und Radwegen sehen. [•]