

„Wonniges Dahingleiten, geschwind wie ein Pfeil“

Die Deutschen steigen wieder aufs Rad. Die einen radeln, weil es Muskeln macht, andere strampeln sich für eine gesündere Umwelt ab, mancher will nur Sprit sparen. Ob als Trimmgerät oder für den Nahverkehr — nie waren Fahrräder in der Bundesrepublik seit den Nachkriegsjahren so gefragt wie jetzt.

Die Stadt hat noch nicht einmal hunderttausend Einwohner, doch sie hat alles, was sie so braucht, um als „Mittelzentrum“ zu gelten. Kaufhäuser und ein paar Fachschulen, Industrie und jede Menge Verwaltung.

Aber ganz normal ist diese Stadt nicht. Auf den Dächern der Busse fahren Fahrräder mit, huckepack. Am Bahnhof steigen die Leute nicht ins Taxi, sondern aufs Rad, das es dort zu leihen gibt. Und angekommen im Kaufhaus, schieben sie das Vehikel in ein bereitstehendes Schließfach.

Auf dem Radwegenetz, das die Stadt überzieht, strampeln Polizisten ihre Streife wie einst der Landgendarm, unbehelligt von den paar Autos, deren Fahrer es noch immer nicht lassen möchten. Da kann einfach, wie Konrad Otto vom Referat „Räumliche und städtische Entwicklungsplanung“ beim Umweltbundesamt sagt, „jeder radfahren, der radfahren will“, und fast alle wollen schon deshalb, weil es ja gesund ist.

Die Zahl der Kreislaufanfälligen, die sich sonst schon immer nach der dritten Treppenstufe ans Herz fassen, ist tief gesunken. Gut gelaunt sind sie sowieso. Denn „vom Fahrrad aus“, weiß Otto, „da ruft man dem Nachbarn doch schon mal was Nettes zu oder freut sich über einen schönen Vorgarten, an dem man gerade vorüberredelt“.

Die Stadt gibt es natürlich nicht, aber lange soll es damit nicht mehr dauern. Unter 125 Städten will die Bundesbehörde voraussichtlich im Juni eine Kommune auswählen, die, finanziell unterstützt vom Amt, mit sich radfahren läßt — und so etwas und noch mehr auf den Weg bringt zum Vorbild für den Rest des Landes.

Im Umweltbundesamt liegen dann noch Pläne für eine „Fahrradstiftung“, die sich unter anderem mit „Fahrradforschung“ beschäftigen soll. Eine „Bundesgeschäftsstelle Fahrrad“ ist im Gespräch; schon fest umrissen ist das Aufgabenfeld eines „Fahrradbeauftragten“ bei Gemeinde- und Länderbehörden. Es geht einfach darum, sagt Otto: „Für den Radfahrer soll nun der

große Zug in der Zeit erkennbar werden.“

Dieser Zug ist gehörig in Fahrt. Seit Jahren geht ein Trend zum Velo, das 1816, als der Wiener Kongreß ausgetanzt hatte, der Forstmeister Karl Friedrich Freiherr Drais von Saurbrunn zum erstenmal vorführte und das offenbar nun erst, im Zenit des Industriezeitalters, seinen Segen entfaltet.

60 von 100 Bundesbürgern, 85 Prozent aller Haushalte besitzen ein Fahrrad — mitgerechnet allerdings solche, die in der Garage mit einem Plattfuß dahinrosten. Nur 29 von 100 Westdeutschen, vergleichsweise nicht mal die Hälfte, haben ein Auto.

Nach dem Absatztiefstand von rund einer Million Stück in den fünfziger und den frühen sechziger Jahren, da die arbeitende Bevölkerung sich die Hosenklammern von den zerknautschten Beinkleidern streifte und es sich unter dem Wagendach bequem machte, setzte die Branche schon 1972 wieder gut drei, letztes Jahr sogar 3,85 Millionen Fahrräder um.

Dieses Jahr wird nun wohl die Vier-Millionen-Grenze überschritten werden, aber wie schon 1979 ergeht es Fahrradkäufern auch jetzt wieder fast wie Mercedes-Kundschaft. Auf viele Wochen müssen manche Hersteller vertragen, weil sie bei der starken Nachfrage mit der Produktion nicht nachkommen.

Hochziele wie der Schutz der Umwelt, der Trimmgedanke oder die Mißlichkeiten im Nahverkehr, schließlich wohl auch Flucht vor dem elektronisch gesteuerten Alltag zwischen Rationalität und Irrationalem ein ganzes Bund von Beweggründen, das den Deutschen schon seit langem zusetzt — davon etwas muß ihnen wieder in den Sattel geholfen haben.

Als hätten sie erst jetzt ihre Beine wahrgenommen, juckeln Hunderttausende, die zuletzt in Schul- und Notzeiten aufs Rad gezwungen waren, an den Wochenenden freiwillig übers Land — und viele sogar schon tagtäglich. Die einen wie der Monsieur Hulot, locker in den Gelenken und im Gefühl; die

anderen so stramm wie die Hose um Eddy Merckx' Hintern.

Kaum eine Reisebeilage der Tagespresse mehr, die nicht Tips für eine Trettour brächte. An fast 300 Stationen ihres Streckennetzes hält die Bundesbahn in diesem Jahr Leih-Räder bereit für Passagiere mit unerfülltem Bewegungsdrang. Reisebüros bieten Radwanderern „Fertigpakete“ an mit vorbereiteter Route, vorgebuchten Quartieren und einer Liste der Sehenswürdigkeiten, die am Radwege liegen.

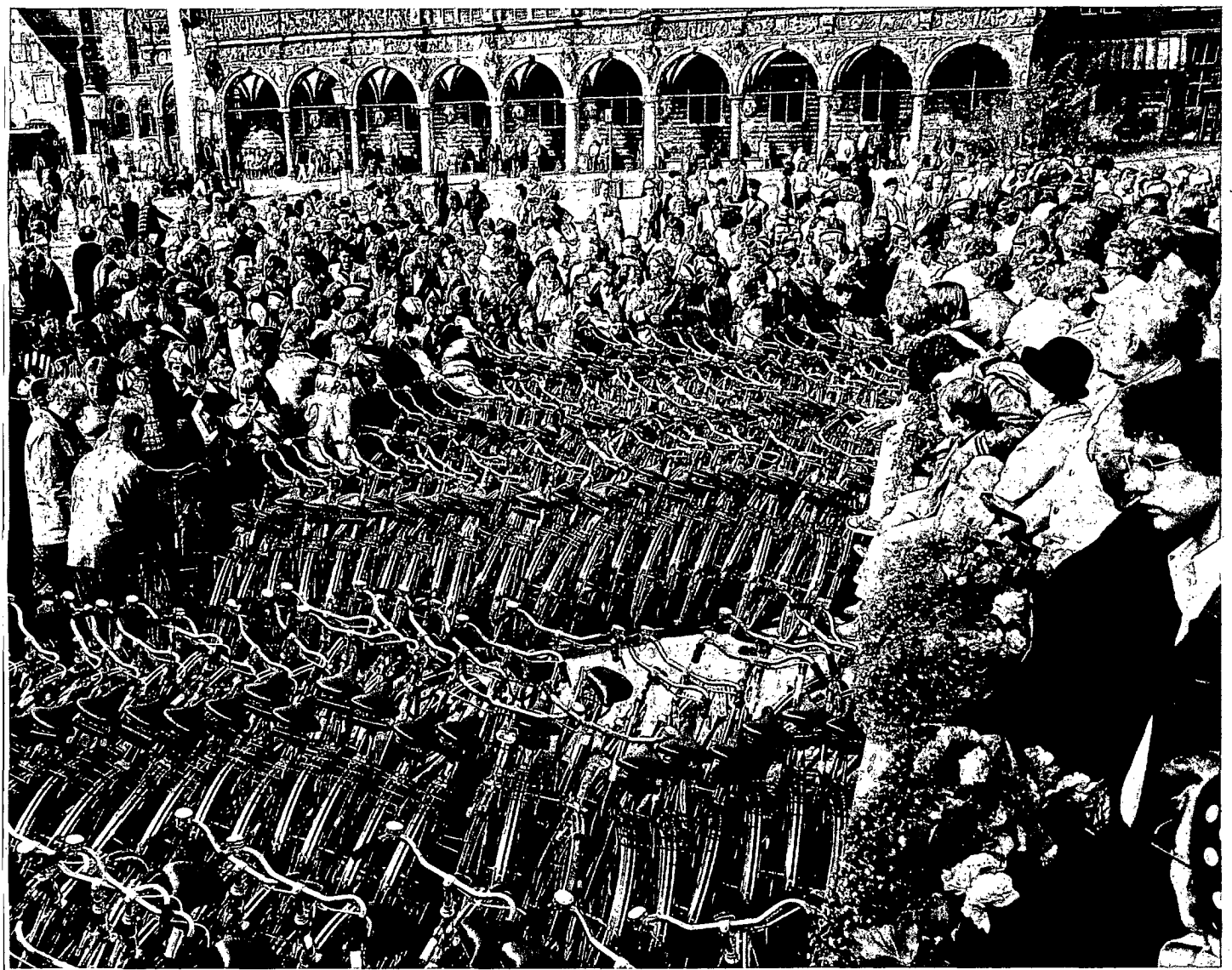
Wer nicht allein radeln mag, kann es auch gruppenweise, beispielsweise sieben Tage durchs westliche Münsterland für 399 Mark inklusive „Bereitstellung der Räder“, Verzehrbon für den „gemeinsamen Kegelabend“ sowie fachkundiger „Reisebegleitung“ samt Ersatzschläuchen, Verbandszeug und auch reichlich westfälischem Korn.

Mit teuren Rennmaschinen, 22 Millimeter Reifenbreite, steigen Deutsche feierabends vom Auto auf „eine der“,

* Eröffnung der Aktion „Kommunales Fahrrad“, 1979.



Fahrräder auf dem Bremer Marktplatz*



„Da ruft man dem Nachbarn schon mal was Nettes zu oder freut sich über einen schönen Garten“

wie der Freiburger Herzspezialist und Sportarzt Professor Josef Keul das Radeln einschätzt, „gesündesten Sportarten“ um. Wie auf den Wanderwegen wurden auch im Berufsverkehr die Radfahrer-Kolonnen wieder länger.

Eine Befragung unter Besuchern der letzten Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Köln ergab, daß zwar 83,1 Prozent der Radfahrer ihr Fahrzeug für Fitness und Freizeit gekauft haben, 61,9 Prozent das Rad aber auch für Fahrten zur Arbeit, zur Schule und zum Einkauf benutzen. „Spaß am Radfahren“, „Zeitlich schneller“, „Geld sparen“, „Gesund“ hieß die Reihenfolge der Motive bei Bremer Verkehrsteilnehmern, die das Rad „als das häufigste Verkehrsmittel zur Erreichung eines Zieles“ angegeben hatten. Im radlerfreundlichen Bremen waren das immerhin 20,5 Prozent gewesen.

„Weil das Fahrrad bei Kurzstrecken schneller, gesünder und bequemer als jedes andere Verkehrsmittel ist“, fährt beispielsweise der Kaufmann Werner

Schmidhuber aus München-Bogenhausen zu Rade ins Büro. Ebenso der hannoversche Anwalt und Präside der Rechtsanwaltskammer in Celle Johann Friedrich Henschel; wenn es das Wetter eben zuläßt, rollt er mit seinem Sportrad bei seiner Kanzlei oder auch schon mal bei Gericht vor. Der Offenbacher Verkaufsingenieur Dieter Grzybowski leiht sich zumindest sonnenabends das Rad seiner Ehefrau für Einkäufe in der Stadt, „weil das schneller geht, es sich nicht lohnt, wegen ein paar Schrauben mit dem Wagen ins Parkhaus zu fahren, das ja doch meistens besetzt ist“.

In der Zeit sind die Radler allemal voraus. Fünf Lebensjahre mehr, zumindest statistisch gesehen, gibt der amerikanische Mediziner Paul White den Leuten, die tüchtig die Pedale treten — geringere Anfälligkeit für Schlagfluß und Herzinfarkt, höhere Widerstandsfähigkeit gegenüber Infektionskrankheiten.

Radfahrer sind, das behaupten die Autoren einer Studie des Bundesmini-

steriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, überdies in dicht besiedelten Gebieten mit starkem Verkehrsaufkommen auf Strecken von vier Kilometern Entfernung mindestens ebenso schnell wie Autofahrer, und auf innerstädtischen Distanzen darunter erreichen sie ihr Ziel sogar erheblich eher. Staus können umradelt werden, es gibt keine Parkplatzsuche, aber Fahrt von Tür zu Tür.

Selbstverständlich hängen Radfahrer jeden Fußgänger um Längen ab. Sie schaffen ein drei- bis viermal schnelleres Fortkommen und verbrauchen dabei fünfmal weniger Energie als für denselben Weg zu Fuß. Dank Tretkurbel und Zahnkranz-Übersetzung wurde der Mensch, was den Transport von einem Kilo Lebendgewicht je Kilometer anlangt, so zu einem besseren Futterverwerter als der flinke Lachs oder ein Pferd; durch simple Mechanik habe der Mensch, wie der Ulmer Dozent für Physikalische Chemie und Fahrrad-Fachautor Hans-

Erhard Lessing sinniert, „die biologische Evolution überflügelt“*.

Unterlaufen könnte er mit Hilfe der Pedale womöglich die Revolution der Ajatollahs. Ernsthaft hebt beispielsweise eine Bestandsaufnahme des für dieses Thema nicht kompetenten Umweltbundesamtes auf die Möglichkeit der „Einsparung knapper Energieressourcen“ durch Förderung des Radverkehrs ab.

Seit Sprit etwas knapp und erheblich teurer wurde, verfolgt immerhin auch Verkehrsminister Gscheidle Radwege-



Schmidt

Ausbaupläne, und aus demselben Grunde ließ die Bonner Opposition über ihren verkehrspolitischen Sprecher Dieter Schulte bei der Regierung nachfragen, wie die „Verkehrsbedingungen des Fahrrades im innerstädtischen Bereich“ zu verbessern seien.

Minister Haack vom Wohnungsbauministerium möchte gern ein Drittel der Autofahrer im innerstädtischen Kurzstrecken-Verkehr aufs Fahrrad — „ein universelles Nahverkehrsmittel“ — zwingen, und Politiker mit Witterung für Trends sitzen längst drauf.

FDP-Chef Genscher zeigt sich ebenso gern mal zu Rad wie Schleswig-Holsteins christdemokratischer Sozialminister Walter Braun und sein Bundesvorsitzender Helmut Kohl. Der sozialdemokratische bremische Senator Henning Scherf gelangt tretend ins Amt, Horst Ehmke und Herbert Wehner radeln — obschon bei den Genossen keineswegs alle mitstrampeln und Helmut Schmidt, allerdings selbst Gelegenheitsradfahrer, verächtlich sprach: „Deutschland ist nicht gedient, wenn Eppler künftig mit dem Fahrrad ins Büro fährt — oder ich das tue.“

Wenn der Kanzler da man nicht irrt. Denn mit den wahren Protagonisten

* Hans-Erhard Lessing: „Das Fahrradbuch“. Rowohlt Verlag. Reinbek; 254 Seiten; 8,80 Mark.



Wehner



Genscher



Kohl (mit Söhnen)

Prominente Radfahrer: Gut für Deutschland?

der neuen Mode, sich auf alte Weise fortzubewegen, wird er es mit Sicherheit im Bundestagswahlkampf 1980 zu tun bekommen: den Grünen und Farbverwandten.

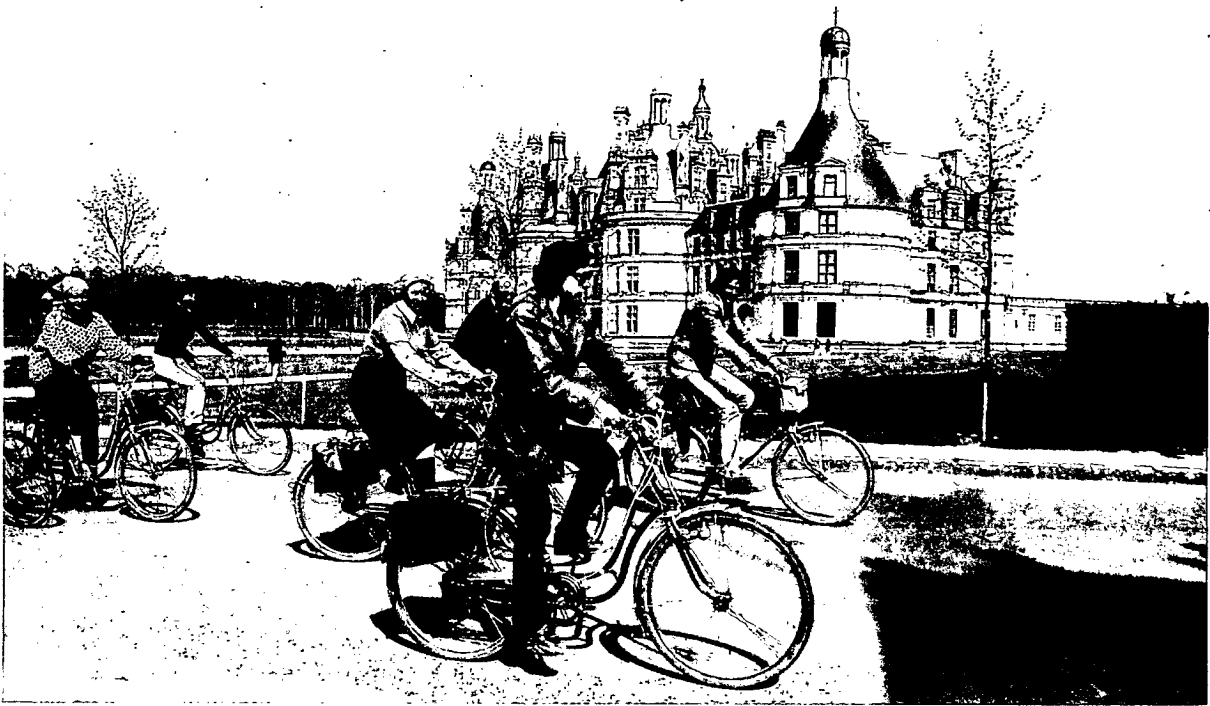
Für sie gehört das frühe Symbol der industriellen Revolution und, neben der Nähmaschine, erste technische Massenprodukt des Konsumzeitalters ebenso zum alternativen Weltbild wie Biogas oder Windkraft, naturbelassene Milch oder biologisch-dynamisches Gemüse.

„Steig um aufs Rad!“ rät natürlich der Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU) und meint damit ein offenbar unübertreffliches Gerät, das „den Zielen der ökologischen Verträglichkeit des Verkehrs in der Landschaft und in der Stadt sowie dem Ziel der Verminderung der Rohstoffver-

schleuderung dient“ — so formuliert von dem Berliner Soziologen Michael Höppner von der BBU-Arbeitsgruppe „Grüne Radler“, die bundesweit Bürgerinitiativen in Zweiradfragen berät und mit Information versorgt. Aktueller Tip beispielsweise für „Besitzer von Fahrrädern mit Felgenbremse“: Bei feuchtem Wetter „verschlechtert sich die Wirkung dieser Bremsenart bis zu 80 Prozent“.

Solche Überlebenshilfen für den „Bürgerkrieg auf unseren Straßen“ (BBU) stammen meist aus einem baulich etwas heruntergekommenen ehemaligen Seifenladen in der Berliner Crellestraße, seit einem Jahr Sitz des ersten deutschen „Fahrradbüros“.

Das einzigartige Institut repariert für zahlende Kundschaft ausgeleierte La-



Deutsche Radwanderer (im Loire-Tal): Freie Fahrt für Stiefkinder

ger und gerissene Ketten, versteht sich jedoch vorrangig als Beratungs-, Planungs- und Forschungsstelle auch zur Verbreitung „von ein bißchen Fahrradkultur“ (Büro-Mitnhaber Höppner).

Heraus kam dabei schon eine nützliche Berlin-Karte für Radfahrer, die sich von üblichen Stadtplänen insbesondere durch eingedruckte tiefrohe Totenköpfe unterscheidet, laut Legende Markierung für Straßenzüge, auf denen für Radler „allerhöchste Vorsicht geboten“ ist. Zur Zeit denken Höppner und seine Freunde auch über ein Idealfahrrad nach, mit dem sich „zum Beispiel zwei Kasten Bier“ befördern lassen.

Aber Gesinnungsgenossen melden sich überall in der Republik. „München frei für Radfahrer“, skandierten im Sommer 1978 auf dem Odeonsplatz Velo-Benutzer, die einem Aufruf eines Aktionskreises „Vorfahrt für Menschen“ gefolgt waren.

In der Düsseldorfer Innenstadt brachte letzten Herbst eine Demoklingelnde Zweiradfahrer den Autoverkehr, wie die „Düsseldorfer Nachrichten“ notierten, „für eine Stunde völlig aus den Fugen“.

Kieler Radler demonstrierten für den Ausbau ihrer Wege, Frankfurter für die Beförderung ihrer Stahlrösser in öffentlichen Verkehrsmitteln. Mittlerweile halten schon fünf Dutzend Initiativen, von der „Aktion Radfahren ohne Risiko“ im hessischen Oberursel bis zur „AG der Radfahrer Volkshochschule Ludwigshafen“, die Bewegung in Schwung.

Auch dem Bremer Transportfachmann Jan Tebbe ist am Fortkommen mit Hilfe von Muskel- und Fliehkraft

gelegen. Aber um dem „Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club“ (ADFC) beizutreten, dessen Gründer und erster Vorsitzender Tebbe ist, muß einer nicht grün werden oder Gegner der Kernenergie sein.

Nicht zufällig geschah die Namensanlehnung an einen großen deutschen Automobilisten-Verein, und einsetzen will sich der ADFC, der unlängst in Bremen einen ersten „Internationalen Fahrradverkehrskongreß“ veranstaltete, zum Beispiel für eine radfahrerfreundliche Straßenverkehrsordnung, etwa Rechtsabbiege-Erlaubnis auch bei Ampel-Rot, für Radfahrer-Rechtsschutz durch „Anwälte, die auch was vom nichtmotorisierten Verkehr verstehen“, oder ein „Fahrradregister“ — eine zentrale Erfassung der eingestanzten Rahmennummern, die im Diebstahlsfalle das Wiederauffinden erleichtert. Tebbe glaubt genau zu wissen, was Radeignern und -nutzern fehlt: „Eine Lobby, wie es der ADAC für Autofahrer ist, die endlich eine Aufwertung des deutschen Radfahrers“ zuwege bringt.

Denn obwohl nur in Millionen zu zählen, fühlen auch sie sich, wenigstens in der Einschätzung ihrer rührigen Fürsprecher, als eine unterdrückte Minderheit — verfolgt, verachtet, vergessen, je nachdem.

„Lästige Stiefkinder der Autogesellschaft“ (ein ADFC-Papier) sind sie, denen der Staat nicht einmal die steuermindernde Kilometer-Pauschale gönnt. „Wie Wanzen an der Wand der Verkehrswege“, alliteriert Fahrrad-Otto vom Umweltbundesamt über die Situation der Underdogs auf den Rohrrahmen. Da kämpft schon wieder „ein

Volk ohne Raum“, so das Fachblatt „Radmarkt“, ums nackte Überleben.

Im Schummer ihrer — allein zulässigen — Drei-Watt-Funzeln betrachtet, haben die Radfahrer wohl wirklich alles und jeden gegen sich: von Deutschlands Hauswirten — die Räder in Fluren und Kellern meist ungern sehen — bis zur deutschen Reichsgaragenordnung, die Einstellplätze für Kraftfahrzeuge vorschreibt, Parkmöglichkeiten für Zweiräder dagegen nicht. Ja, sogar in den Beziehungen der Radfahrer zur deutschen Sprache herrscht ein gespanntes Verhältnis.

So führte Fachautor Lessing im „Umweltmagazin bbu-aktuell“ Klage darüber, daß „im Deutschen der Wortschatz ums Fahrrad herum... weitgehend emotional besetzt“ sei. Neben diskreditierenden Metaphern wie „Drahtesel“ oder „strampeln“, den „Assoziationen“ für eine „scheinbar sinnlose, unkoordinierte Bewegung“, grämt Lessing insbesondere „die Krönung der Negativattribute“, nämlich die „Zweideutigkeit“, die den Begriffen „Radfahren“ und „Radfahrer“ im Deutschen innewohnt — nach oben bukkeln, nach unten treten. Lessing empfiehlt, doch künftig besser vom „Fahrrad und seinen Fahrern“ zu sprechen oder — am besten — die Wörter „Velofahren“ und „Velofahrer“ aus dem Schweizerischen zu übernehmen.

Weshalb es mit dem Fahrrad und seinen Fahrern soweit gekommen ist, erklärt sich beispielsweise Wohnungsbauminister Haack mit dem „Handikap des Fahrrades, daß es vor dem Kraftfahrzeug und lange vor dem Entstehen des modernen Umwelt- und Energiebewußtseins erfunden und be-

nutzt wurde“. Aber es könnte auch am „Arme-Leute-Image“ liegen, „das dem Fahrrad noch immer anhaftet“ (Sozialwissenschaftler Höppner).

Immerhin eröffnete das Fahrrad einst das Zeitalter des Individualverkehrs, es vervielfachte den Aktionsradius des Menschen und machte insbesondere die werktätige Bevölkerung mobil. Zwar war ein ungefügtes Hochrad der 1870er Jahre bei einem Preis von rund 600 Mark nur erst für Topverdiener erschwinglich, die dazu noch eine gewisse Kühnheit besitzen mußten. Doch zwei Jahrzehnte später kostete ein Velo, nun luftbereift und mit Ketten-Kraftübertragung und der von Ernst Sachs 1895 erfundenen Rücktrittbremse ausgestattet, bereits weniger als einen halben Facharbeiter-Monatslohn.

schmack von Rübenfusel und Magermilchsuppe nachwirkt.

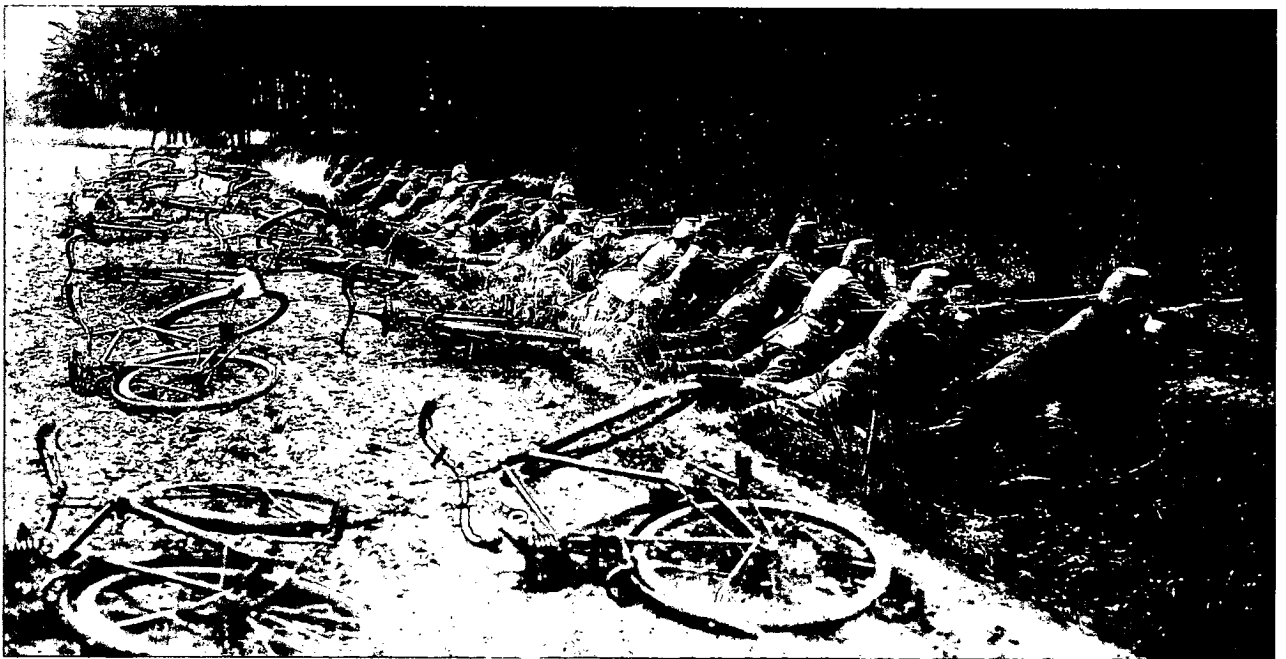
Der Umstieg vom zugigen Sitz auf hartem Sattel in die Fauteuils heizbarer Limousinen vollzog sich so in aller Stille, ohne Trauer. Radfahrwege, eigentlich um so notwendiger, je mehr sich das Auto verbreitete, fielen bei den Stadtplanern meist nur noch als „Abfallprodukt der Straßenplanung“ (ein Hamburger Baubeamter) an. Selbst vorhandene Radlertrassen wurden „zunehmend als Verkehrsflächen für das Auto zweckentfremdet“, so Heiner Monheim, Referatsleiter in der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung.

Für Grüne und für jene Politiker, Umweltplaner und Behörden, die dem zum Sport- und Trimmergerät heruntergekommenen „vergessenen Verkehrs-

Rad — weniger als sieben Prozent; in Mainz sind es bei 375 Straßenkilometern gerade noch 14 Kilometer. Von einem „Radwegenetz“, das Wohnviertel, Schulen, Arbeits- und Einkaufsstätten lückenlos verbindet, kann so bislang nirgendwo die Rede sein.

„Ein wonniges Dahingleiten, geschwind wie ein Pfeil“, was ein Velo-Hersteller um die Jahrhundertwende seinen Kunden versprach, ist eine Stadttour zu Rade anno 1980 gewiß nicht mehr, eher schon eine Hindernisfahrt auf Leben und Tod.

In Sicherheit wiegen darf sich der Radler nicht einmal auf seinem eigenen Terrain, den Radfahrwegen — das oft genug sowieso unpassierbar ist, weil mit geparkten Autos oder mit Mülltonnen vollgestellt. Den Blick abwärts, ständig auf der Hut vor Scherben von



Radfahrer-Kompanie im Ersten Weltkrieg: Billig ins Feld

1906, als es noch eine Meldepflicht für Radfahrer, die „Radfahrerkarte“, gab sowie „Velocipedprüfungen“ und als der Gendarm an der Ecke „übermäßig schnelles Fahren“ ebenso streng mit Strafmandaten ahndete, wie er ein Auge auf die „roten Husaren“ vom sozialdemokratischen „Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität“ warf, war über die Hälfte der deutschen Fahrräder in Arbeiterhand. Konkurrenzlos billiges Transportmittel in den Pütt, in Fabriken, Kontore und Schrebergärten blieb das Fahrrad über ein halbes Jahrhundert lang.

Zu Rade, in Radfahrer-Kompanien, fuhren die Deutschen ins Feld, im Ersten Weltkrieg und auch noch im Zweiten. Danach schwärmten sie auf vielfach geflickten Pneus aus zum Kartoffelstoppeln, auf Kohlenklau und zum Hamstern. Daher kommt es womöglich, daß beim Radfahren oft ein Beige-

mittel“ (Monheim) nun wieder einen höheren Wert geben und den Autobürger, zumindest auf kurzen Strecken, zum Verbrauch eigener Energiereserven überreden wollen, ist die Ausgangslage darum ziemlich deprimierend.

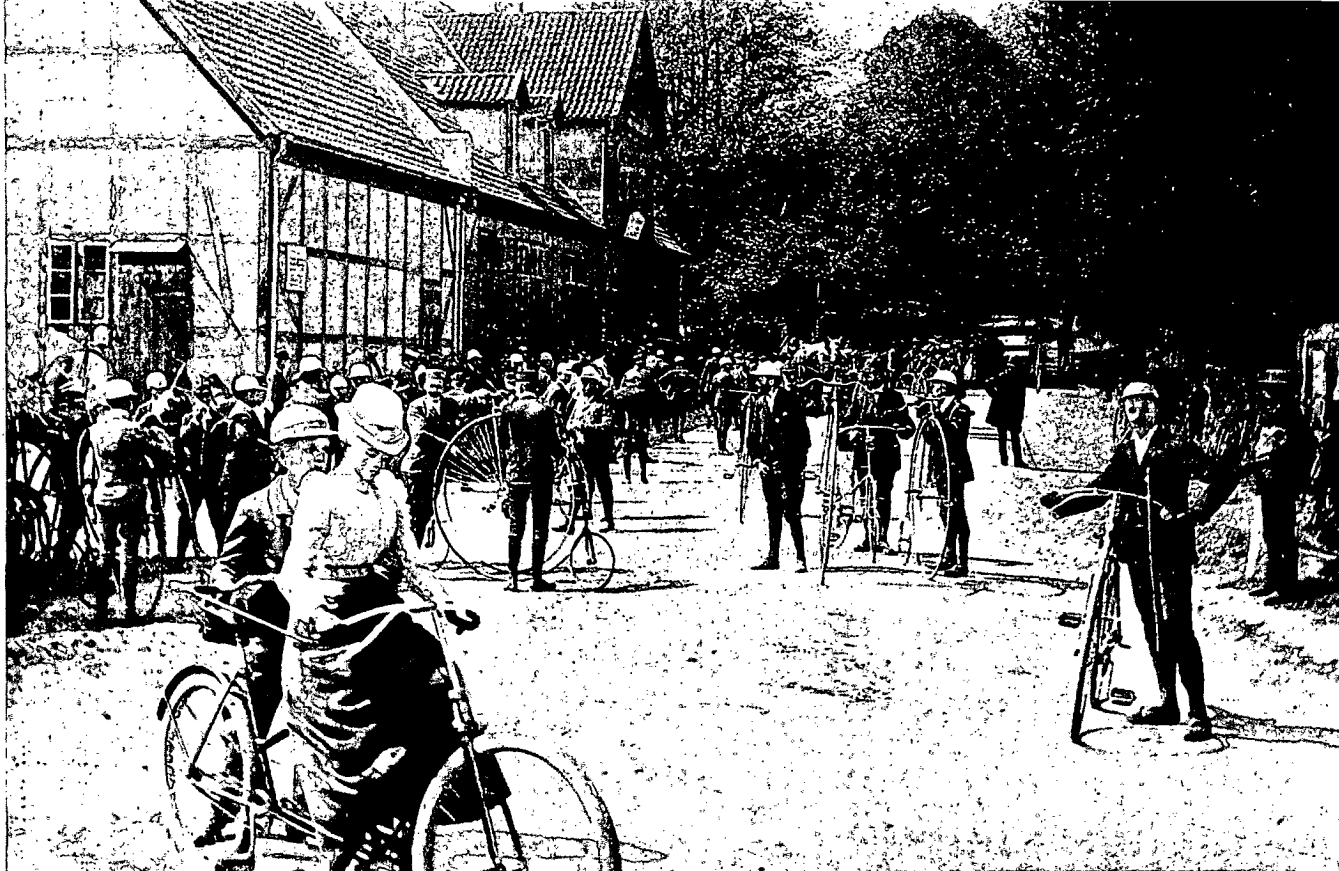
An den rund 171 000 Kilometer langen überörtlichen Straßen der Bundesrepublik zum Beispiel gibt es nur 15 750 Kilometer Radwege — pro zehn Kilometer Straße eben 921 Meter. Und in den Kommunen sind nur knapp 6000 Kilometer Radwege eingerichtet. Bremen, die erste Stadt Deutschlands, in der seit zwei Jahren jedermann zum vorübergehenden Gebrauch — anfangs gratis, jetzt gegen eine Gebühr — ein „Kommunales Fahrrad“ ausleihen kann, macht mit Radwegen an über 34 Prozent seiner 1216 Kilometer Straßen noch eine rühmliche Ausnahme.

In Essen dagegen kommen auf 1397 Kilometer Straße 90 Kilometer fürs

der letzten Karambolage oder zersplitterten Flaschen, droht ihm gleichzeitig von links dauernd Gefahr durch unversehens sich öffnende Schläge haltender oder parkender Wagen.

Hoffnungen, aussteigende Auto-Befahrer mit der Klingel warnend auf sich aufmerksam zu machen, wären Illusion. Im Straßenlärm hört kaum jemand deren spiddeliges Geklimper. Lautstärkere sogenannte Radlaufklingeln, die es früher mal gab, gehören aber in der Bundesrepublik ebenso wenig zum zugelassenen Fahrrad-Zubehör wie schrille Flöten, mit denen sich die Radler auf New Yorks Fifth Avenue ihre „Bike-Lane“ freitrillern — oder das wenigstens versuchen.

Ganz dicke kommt es, wenn die Radwege enden, meist abrupt und dann oft genug auch noch an Orten erhöhter Gefahr wie Straßenengpässen. Weil die Straßenverkehrsordnung (StVO) dem



Fahrrad-Touristen 1890*: „Die Witterungsempfindlichkeit wird im allgemeinen überschätzt“



Fahrrad-Ausflug*: „Vergessenes Verkehrsmittel“

Radfahrer die rettende Flucht selbst auf leere Bürgersteige verwehrt, bleibt ihm nichts, als sich unter die Motorisierten zu mischen, ohne Knautschzonen wie ein Nackter im Getümmel gerüsteter Ritter.

Sich vorschriftsmäßig weit rechts haltend, balanciert er nun auf einem Grat über zwei Abgründe dahin: Auf der

kehrspartner hinterm Steuer vorbei, mit denen er sich die Trasse teilen muß.

Der freie Sitz in der besseren Luft ist nur ein unzureichender Ausgleich für aufkeimenden Neid auf den Nachbarn im Trockenen und Warmen; die schönere Aussicht von höherer Warte nur ein magerer Trost bei der beständig nervenden Gewißheit, vom Verkehrspartner im Auto vielleicht im toten Winkel überhaupt nicht gesehen oder



Fahrrad-Erfinder Drais: „Die Evolution überflügelt“

einen Seite lauern wieder jäh aufschnappende Parker-Türen; auf der anderen ziehen, meist dezimeternah und luftstoßweise zu spüren, die mehr als dreimal so schnellen Ver-

unterschätzt und abgedrängt oder geschnitten zu werden.

Fachleute wie Lessing raten Neulingen im Stadtverkehr denn auch dringend an, sich grundsätzlich „so zu verhalten, als ob die Autofahrer einen nicht sehen könnten“. Will er das befolgen, braucht der Radler allerdings wohl mehr als nur den siebten Sinn.

Aus der „Änderung im Auspuffgeräusch“ des vorausfahrenden Autos soll er zum Beispiel heraushören, ob der Fahrer stoppen oder seine Fahrtrichtung ändern will. „Kleinste Veränderungen in der Winkelstellung des Vorderrades“ eines Überholers lassen sich vom Radfahrer dahingehend deuten, daß ihm gleich der Weg abge-

* Oben: in Friedrichsruh bei Hamburg; links unten: mit einem Dreirad in den 30er Jahren in England.

schnitten oder die Vorfahrt genommen wird. Wenn bei einem Auto, das auf eine Kreuzung zufährt, „der Kühler vorne tiefer geht“, kann der Radler Mut fassen, denn der Wagen bremst. Aber: „Kommt er wieder hoch, hat der Fahrer beschlossen weiterzufahren.“

Das ist wohl noch wenig beherrschte Hohe Schule im Fahrradsattel. Und weil die „weichen Verkehrsteilnehmer“ — wozu Verkehrswissenschaftler die Radler rechnen — vor allem damit beschäftigt sind, auch auf regennassem Glibberasphalt, Straßenbahnschienen und Holperpflaster gegen die Schwerkraft aufrechte Haltung zu bewahren, leben sie gefährlicher als andere.

„Radfahrer“, sagt Polizeidirektor Martin Roose, Leiter der Verkehrsüberwachungsbehörde in Schleswig-Holstein, „fallen sich tot, werden nicht tot gefahren.“ Meint: Schon ein schwacher Bums kann einen Salto mortale über den Lenker bewirken.

48 881 Radler, darunter 21 497 Kinder, verunglückten im letzten Jahr in der Bundesrepublik, 1064 wurden getötet. Das waren zwar nur 9,8 Prozent der Unfallverletzten und 8,9 Prozent der Verkehrstoten, aber: Nach Berechnungen des ADAC ist das Risiko der Radler, bei einem Unfall verletzt oder getötet zu werden, fünfmal so hoch wie bei Autofahrern.

Daran allerdings sind nicht allein die Verhältnisse schuld. So registrierte die Hamburger Polizei bei rund zwei von drei Unfällen mit Radlern ein Fehlverhalten der Velofahrer. Falsches Abbiegen einschließlich falschem Einfädeln in den fließenden Verkehr beispielsweise vom jäh endenden Radweg und Mißachten der Vorfahrt stehen als Unfallursachen oben an. „Zunehmend“, sagt ein Polizeisprecher, bereite aber auch „der bauliche Zustand der Vehikel Sorgen“: fehlende oder mangelhafte Beleuchtung, schlecht ziehende Bremsen.

Kenner wundert das nicht. Über die Jahre schlossen in Westdeutschland Tausende „Fahrradflicker“, so Herbert Allenberg vom Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie, ihre unrentabel gewordenen Buden. Bei Fachgeschäften, die ohnedies oft lieber neue Fahrräder verkaufen als defekte zu reparieren, muß Reparatur-Kundschaft wie beim Zahnarzt häufig auf Wochen im voraus um einen Termin nachsuchen. Wer sein Gefährt im Kaufhaus oder zerlegt im Pappkarton beim Discount- oder Versandhandel erworben hat, bekommt dort meist überhaupt keine Chance.

Dabei muß ein Fahrrad zum Beispiel mit Mehrgang-Schaltung schon öfter mal in die Werkstatt als ein Schluffen aus Opas Tagen, bei dem sich die Zahl der besonderem Verschleiß unterliegenden beweglichen Teile auf ein paar Lager, Kette und zwei Zahnkränze beschränkte. Im Vergleich zur Kraftfahr-



Radfahrer-Demonstration (in Hamburg): „Weiche Verkehrsteilnehmer ...“

zeug-Branche haben die Rad-Reparateure aber beim Service noch aufzuholen, und auch Allenberg räumt ein, „daß einer, der vom Auto zum Fahrrad kommt, sicher Erwartungen an den Service stellt, die nicht immer erfüllt werden“.

Es mag auch sein, daß mancher, der zu Tode oder auch nur krankenhausreif fiel, zuvor aufs falsche Rad gestiegen war: Nichts scheint so schwierig wie der richtige Fahrradkauf, und wer sich Ratgebern wie Lessing anvertraut, erfährt beispielsweise, daß er beim Gang zum Händler keinesfalls Maßband, Federwaage und Taschenrechner vergessen sollte.

Mit Hilfe des Bandmaßes und nach der Faustformel „Rahmenhöhe unge-

fähr gleich Schrittlänge minus 250 Millimeter“ wäre zunächst zu ermitteln, ob der Fahrradrahmen auch zur Körpergröße des Käufers paßt — wie ein anatomisch zweckmäßiger Sattel Voraussetzung für eine „ergonomisch günstige Sitzposition“.

Aber auch das Gewicht macht's, vor allem am Berg, und ein Sportrad der gehobenen Preislage mit Stahlrohrrahmen zum Beispiel sollte nicht mehr als 15 Kilo an die Federwaage bringen. Der Rechner wiederum könnte nützlich sein, die Abstufungen einer Zehngang-Schaltung zu ermitteln: Je nachdem, ob der Käufer ein Rad vorwiegend im ebenen oder aber in bergigem Gelände benutzen will, muß er schon wissen, ob die Übersetzungen des eingebauten Fa-



... fallen sich tot“: Radfahrer-Unfall

brikats eher für die eine als für die andere Verwendung ausgelegt sind.

Wer mag sich da noch mir nichts, dir nichts aufs Rad setzen, und bange wird mindestens dem Auto-Konsumenten, der es gewohnt war, daß mit fortschreitender technischer Entwicklung die Handhabung seiner Gefährte immer unkomplizierter und ein Typ oder Fabrikat dem anderen immer ähnlicher wurde. Auf dem Radmarkt ging der Trend eher entgegengesetzt; Opel P 4 und Opel Senator werden gleichzeitig produziert.

Da gibt es — zwar mit sinkenden Produktionsziffern — noch immer das simple Tourenrad mit Kettenspanner, Rücktritt und Gummiklotz-Gestängebremse am Vorderrad; aber auch das altväterliche „Hollandrad“, echt oder schöne imitiert, mit rundum geschlossenem Kettenkasten und Mantelschoner aus Blech oder Wachstuch überm Hinterrad, die den Gebrauch von Hosensklammern erübrigen.

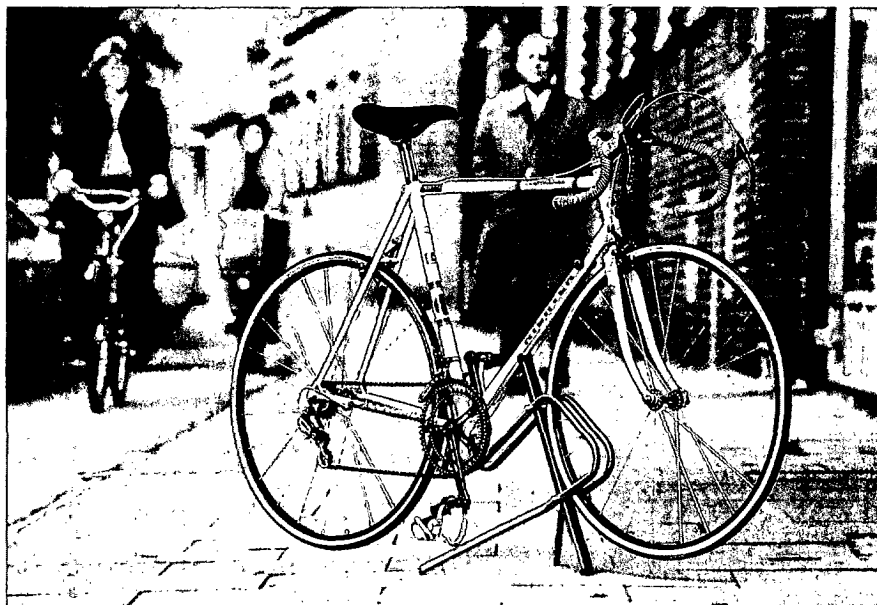
Neben den meist mit zwei- oder dreigängiger Rücktrittbremsnabe ausgerüsteten „Sporträdern“, deren Hinterräder zwecks Erleichterung des Ausbaus auf Kettenzug in schrägen sogenannten Ausfall-Enden montiert sind, rollen zunehmend rassige Rennsporträder. Sie haben ungefederte Rennsättel, tiefgezogene Lenker und Fünf- bis Zehn- oder Zwölfgang-Kettenschaltungen, die bei Defekt schon die Fingerfertigkeit eines Feinmechanikers erfordern. Vorn wie hinten sind Felgenbremsen angebracht, die wegen geringeren Bremsfadings, des Nachlassens der Bremswirkung, einem Rücktritt, insbesondere auf Gefällstrecken überlegen sind.

Aber auch zwischen dem Rennsportrad und der nackten „Rennmaschine“ mit Gewichten von zehn Kilo an abwärts und Preislagen von etwa 1200 Mark an nach oben — wobei dann die

nächsten 1000 Gramm weniger leicht einen Tausender mehr kosten können — sind noch alle möglichen Mischformen anzutreffen. Sie reichen vom schweren Billig-Rad im Rennmaschinenstil (ohne Schutzbleche und Beleuchtung) bis zum teuren Profi-Rad in der Aufmachung von Gebrauchsrädern (Schutzbleche, Dynamobeleuchtung, Vordergepäckträger), dem „Gentleman-Rennrad“. Und neuerdings werden auf dem deutschen Markt, von dem Hamburger Radsporthaus Schätzlein & Co., sogar Fahrrad-Rikschas an-



Radlerin in Spezialkleidung
Himmlisches für Liebhaber



Leichte Rennmaschine: Einen Tausender mehr für 1000 Gramm weniger

geboten — aus Fernost importiert und rund 2000 Mark teuer.

Diese Vielfalt kann allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß am Velo noch vieles zu verbessern wäre. Schwer begreifbar ist zum Beispiel, daß Benutzer des Herrenrades noch immer über das für nicht sehr gelenkige Leute lebensgefährliche „Oberrohr“ klettern müssen. Damenräder kommen ohne diese Stolperstange aus, und in Anlehnung ans Damenrad ließen sich zumindest auch Touren- und Sportfahrräder bauen, die stabil genug für schwerere Herren sind.

Federung, Windschutz und eine zeitgemäße Bordelektrik, wie es sie beim artverwandten Mofa gibt, sind am Fahrrad noch nicht üblich. Reifenpannen könnten beim Stadt- und Tourenrad der Zukunft ihre Schrecken verlieren: Das Leck wird durch eine Latex-Injektion in den Reifen abgedichtet; ein Preßlufttank im Rahmen, aufgefüllt an der Tankstelle, erübrigt schweißtreibendes Luftpumpen.

Was den Käufergeschmack anlangt, verzeichnen Hersteller wie Händler



Fahrrad-Reparatur
Abenteuer für Individualisten

nun zunehmend „einen Trend zum teureren und technisch hochwertigen Fahrrad“ (Allenberg). Lag der Durchschnittspreis der auf dem deutschen Markt abgesetzten Räder 1974 noch zwischen 260 und 280, beträgt er mittlerweile, bei nur relativ geringen allgemeinen Preissteigerungen in der Branche, schon zwischen 350 und 400 Mark.

Die heimischen Hersteller haben den Trend zum Teuren allerdings „lange

verschlafen“ (Allenberg). Über Jahre „in Europa als ein billiger Jakob verschrien“, dem es sogar gelang, den Ostblock aus dem Markt zu drängen, versuchen sie erst jetzt, Anschluß an die technische Spitzenklasse zu gewinnen. Der Cloppenburg Hersteller Bertold Kalkhoff: „Rückblickend gesehen, haben wir gewiß Fehler gemacht.“

So werden denn unter den Genießern auch vorwiegend ausländische Namen gehandelt: Peugeot aus Frankreich, Puch aus Österreich, Motobecane aus Italien. Und wenn schon nicht das ganze Rad aus fremder Fertigung kommt, so doch eine Menge seiner besseren Teile. Denn es gibt zum Beispiel, erkennt Kalkhoff an, „kaum eine gute Schaltung aus deutscher Produktion oder Entwicklung“.

abends zur Ertüchtigung in die Pedale einer Rennmaschine steigt, „der ästhetische Faktor für Individualisten bei der Beherrschung des Rennrades und seiner komplizierten Technik wie auch der mehr oder minder harmlose Abenteuerfaktor beim Fahren mit Kraftfahrzeuggeschwindigkeit, beim Fertigwerden mit den zahlreichen Pannen und Defekten nicht zu verkennen“.

Nicht Individualisten, sondern Massen haben die Politiker und Planer nun freilich im Sinn, die, wie Minister Haack, zur Ersparnis von Sprit und Vermeidung von Smog gern ein „breites Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad“ hätten.

Experten seines Hauses gehen beispielsweise davon aus, daß in der Bun-

mehr haben und sich, bei Langsamfahr-Gebot, das Terrain mit Radlern und Fußgängern teilen müssen;

- ▷ Anlage von „Fahrradstraßen“, in denen für Motorisierte höchstens gebremster Anliegerverkehr erlaubt ist;
- ▷ Durchforstung der Straßenverkehrsordnung zugunsten der Radfahrer „beispielsweise für das Fahren gegen Einbahnstraßen, für das Durchfahren von für sonstigen Verkehr gesperrten Straßen“ oder „das Rechtsabbiegen bei ‚Rot‘“.

Wie es aussieht, wenn sich die Fahrzeugformen so ganz konzeptionslos mischen, zeigt sich jetzt schon in Flächenstädten wie Düsseldorf oder Frankfurt. Dort, wo sich Radler zunehmend auch zur Arbeitsstätte bewegen, erweisen sich ihre Räder als Hindernis für den fließenden Verkehr und als Ursache von Energieverschwendung.

Wichtige zwei- und dreispurige Ausfallstraßen ohne eigenen Radweg — in Düsseldorf beispielsweise Berliner Allee, Lügallee, Cornelius- und Fischerstraße — werden vor allem in der Rush-hour um eine Fahrspur beschnitten, weil dort einzelne Radfahrer strampeln, Aktentasche oder Make-up-Beutel auf den Gepäckständer geklemmt. Immer wieder müssen die Autofahrer dahinter abbremsen, langsam fahren und warten, bis ihnen auf der linken Spur Platz zum Überholen gemacht wird.

Geht es nach Politikern wie Haack, geschieht den Autofahrern nur recht. Und wenn bei den Chinesen auch manches nicht in Ordnung ist — die dominierende Stellung des Fahrrads im Straßenverkehr dort muß manchen Radler in der vollmotorisierten Bonner Republik schon wehmütig machen.

Werden sie nun bald wahr, die grünen Träume vom Radzeitalter, da die Deutschen in Rudeln heiter durchs Land klingeln? Bestimmt nicht.

Denn im Ernst kann das Rad das verteilte Auto nicht ersetzen, nicht annähernd. Es kann, vielleicht, hier und da eine ausgleichende Wirkung entfalten, und es kann sicher viel Freude machen.

Oma im Sattel, mit wehenden Röcken auf Besuch zu den Enkeln? Der Nutzen des Rades verschleißt sich ganzen Bevölkerungsgruppen, nicht nur den Alten und Gebrechlichen, die am Motorverkehr immerhin noch als Beifahrer teilhaben können.

Und südlich des Münsterlandes, wo die Berge und Hügel beginnen, hört der Spaß sowieso auf. Da muß einer, der sein Alltägliches mit dem Rad bewältigen will, wetterfest sein und eine kerngesunde Physis haben, auch mit zehn Gängen an der Kette. Und wer's nicht gerade des schieren Sports wegen



Fahrrad-Liebhabern gelten beispielsweise Bremsen des Italieners Campagnolo oder Sattelstützen, Muffen und Sättel von Cinelli als technische Delikatessen, auch Zubehör aus Japan wie von der Firma Shimano. Die Japaner entwickelten jetzt ein Schaltsystem, das sich selbst von Anfängern „ohne Zweirad-Mechaniker-Gesellenbrief“ (Fachmann Lessing) fast so leise und mühelos betätigen läßt wie ein Pkw-Getriebe.

Selbstverständlich, wer sich auf so etwas Himmlisches versteht, besteigt sein Fahrrad nicht einfach im Straßenanzug und Regenmantel. Angesehene Fachgeschäfte unterhalten längst auch Radler-Boutiquen, in denen zünftiger Dress von der Spezialhose mit lederverstärktem Boden bis zum Spezial-Schuh und -Handschuh zu haben ist.

Je edler das Gerät, desto erhabener das Fahrgefühl. Ist doch, wie ein Hamburger Manager empfindet, der feier-

desrepublik 55 Prozent aller Wege und Fahrten im Drei-Kilometer-Bereich zurückgelegt werden, und davon wiederum 40 Prozent mit dem Auto — eine allerdings kühne Schätzung. Auf diesen Kurzstrecken jedenfalls, auf denen das Fahrrad das schnellste undwendigste Verkehrsmittel ist, wollen sie den Deutschen Radgebrauch schmackhaft machen, und Haack hofft auf eine Reduzierung des Kraftfahrzeuganteils in jenem Bereich um gut ein Drittel.

Zunächst muß ein „geschlossenes Gesamtkonzept“ her. Dazu gehören nach einer Studie „Fahrrad im Nahverkehr“ des Haack-Ministeriums unter anderem:

- ▷ Ausbau der Radwege zu geschlossenen Netzen;
- ▷ Führung des Radverkehrs durch sogenannte verkehrsberuhigte Zonen, Straßen oder Stadtviertel, in denen Autos keine eigenen Fahrbahnen

macht, der rutscht schnell wieder auf den Autositz.

Weder die Freizeitbereiche, die der Kraftwagen überhaupt erst erschlossen hat, noch die Arbeitsstätten, die oft genug weit von der Wohnstatt entfernt sind, können massenhaft per Pedale angesteuert werden — wenigstens nicht in den wesentlichen Regionen, in Großstädten und dichtbesiedelten Ballungsräumen.

Jenseits der Vier-Kilometer-Grenze gehen selbst Rad-Fans wie dem Regionalplaner Monheim, Herausgeber der Ministeriumsstudie, die Argumente aus: „Bei Wegen über vier Kilometer wird das Auto deutlich schneller und bequemer.“ Und als Zubringer im sogenannten gebrochenen Verkehr, für die Anfahrt zum Bus, zu S- oder U-Bahn, hat das Rad keine Chance, solange es in allen Ecken der Republik an leistungsfähigen Schienensystemen fehlt — ein Zustand, der sich auf viele Jahrzehnte nicht ändern wird.

So grün es mancher Radler auch sehen mag, das Velo ist für den Großeinkauf im Supermarkt ebenso wenig geschaffen, wie es Formen der Kommunikation bewältigt, die das Auto erst ermöglichte; die schnelle Fahrt zu einem Erkrankten, der spontan beschlossene Besuch bei Bekannten, egal wie das Wetter gerade ist, Mobilität eben auch von einem Stadtrand zum anderen.

Wer noch nie bei norddeutschem Niesel- oder bayrischem Schnürlregen, vom Kragen abwärts allmählich einweichend, im Sattel saß, der kann der Bonner Studie allerdings mit Beruhigung entnehmen, daß die „Witterungsempfindlichkeit“ des Rades „im allgemeinen überschätzt“ werde. Und für Rad-Freunde wie Konrad Otto vom Umweltbundesamt zählen als meteorologisch bedingte Gründe, das Fahrrad stehen zu lassen, ohnedies nur solche Sachen wie „Schnee, Glatteis, Platzregen und Hagelschlag“; Orkanböen von vorn wären dem vielleicht noch hinzuzufügen.

Und überhaupt, das wetterfeste Fahrrad wurde ja schon erfunden. Vor den Hallen der Frankfurter Automobilausstellung ließ beispielsweise der Kölner Fachhochschulprofessor Paul Schöndorf sein „Muscar“ (Muskelfahrzeug) vorführen — dreirädrig, aus einem Liegesitz zu treten und wahlweise als Kabrio mit Klappverdeck oder als Limousine ausgerüstet. Dreirädrig und geschlossen, aber von zwei Beinpaaren angetrieben, ist auch ein skurriles „Tretmobil“, das die Braunschweiger Designer Helmut Simon und Nikolaus Merkel konstruierten.

Wahrscheinlich ist das alles gar nicht notwendig. Bei einer Podiumsdiskussion der „Bremer Bürgerinitiative für Fußgänger und Radfahrer“ im letzten Herbst wurde bereits die Forderung nach überdachten Radwegen laut. ♦

Erfolg bis in die Haarspitzen.



Gesundes, kräftiges Haar bis in die Spitzen. Erfolgreich gepflegt: durch PANTEN. Nur PANTEN® enthält den Wirkstoff Pantyl®, eine Weiterentwicklung des Panthenol aus dem Vitamin-B-Komplex.

Und Pantyl wirkt. So wird das Haar von innen strukturell verbessert und von außen natürlich geglättet. Bekämpft Schuppenbildung wirksam. PANTEN für sichtbar schöneres Haar.

PANTEN

Fragen Sie Ihren Fachhändler nach PANTEN. Nur er kann Sie richtig beraten.
Hersteller: PANTEN GMBH, 7889 Grenzach-Wyhlen
Vertrieb: OMNIA-DR. SCHNIDGALL GMBH & CO. KG, 7316 Koenigsbach