

Von guten Mächten wunderbar geschoben

Das Elektrorad nimmt der Leidenschaft Radeln das Leiden. Es ist alltagstauglich, selbst bei Terminen mit Hemd und Jacket. Ein persönlicher Erfahrungsbericht.

TEXT MICHAEL OHNEWALD · FOTOS REINER PFISTERER





Es soll Leute geben, die behaupten, ein Fahrrad mit Elektromotor sei nur was für Omas und Opas. Ich gehörte auch dazu! Ehrlich gesagt hatte ich diese seltsame Bewegung lange für ein Phänomen einer Zeit abgetan, die sich dadurch auszeichnet, dass jeder seinen kleinen persönlichen Extremismus auslebt. Im Stillen machte ich mich ein bisschen lustig über Krethi und Plethi, die auf merkwürdigen Vehikeln unterwegs sind, welche um die Pedale rundlich geraten sind oder unterm Gepäckträger kleine schwarze Kästen haben, deren Sinn es ist, etwas nach Sport aussehen zu lassen, das in Wirklichkeit keiner ist.

So denkt man, wenn man ein gut 15 Jahre altes Peugeot-Rad in der Hütte hat und auch ansonsten zu

einer Spezies gehört, nach deren Gewohnheiten man die Uhr stellen kann. Und gewohnt war ich das Radfahren eben ohne Motor. Ging immer ganz gut. Warum also sollte ich je einen brauchen?

Nun ja, manchmal schleichen sich plötzlich und unerwartet kleine Veränderungen ins Leben. Irgendwann korrespondiert die Intensität des Muskelkaters mit der gefahrenen Radstrecke und im Inneren mault der Schweinehund, dass er keine Lust mehr habe, spontan aufs Ötzi-Bike zu hocken, weil danach wieder die Oberschenkel brennen und die Kollegen im Büro über John Wayne witzeln, der nach längerem Ritt ähnlich daherkam. Und also steht man eines Tages im Fahrradladen und kommt heraus als „Mike mit dem Elektrobike“.

So oder ähnlich scheint es vielen zu gehen, wie Dirk Zedler vom gleichnamigen Ludwigsburger Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit weiß. „Im vergangenen Jahr wurden rund 3,1 Millionen Autos neu zugelassen, aber 3,8 Millionen Räder verkauft. 410.000 davon hatten einen Elektromotor“, sagt der bundesweit gefragte Radexperte. „Durch immer attraktivere Modelle für einen breiteren Einsatzzweck, die das Pedelec endgültig aus der Oma- und Opa-Nische holen, wird der Markt weiter zulegen.“ Auch in diesem Jahr rechnet die Branche mit einem Verkauf von gut 400.000 neuen E-Bikes.

Eins davon gehört mir. Im März habe ich es erstanden. Ganz ohne politischer oder privater Anshubhilfe hatte ich mich aus freien Stücken entschlossen, gut 2600 Euro vom Konto zu nehmen und sie nach ausführlicher Beratung im Fachgeschäft gegen ein Elektrobike einzutauschen. Als ich nach Hause kam, schüttelten die Kinder nur den Kopf. Papa wird alt und spinnig, hieß es. Ich ließ mich davon nicht beirren. „Da haben wir schon für Dümmeres Geld ausgegeben“, konterte ich. „Ihr könnt ja mal fahren, wenn ihr wollt.“ Sie wollten. Nach zehn Minuten kam mein Sohn zurück von der Spritztour. „Das Ding geht echt ab!“ Die Tochter ließ mich nach ihrer Probefahrt sogleich an der Idee teilhaben, dass sie jetzt häufiger ins Freibad fahre, weil ja der Berg, der sie bisher abgehalten habe, plötzlich dank Papas Neuanschaffung kräftig geschrumpft sei.

Teilen wollte ich das neue Rad erst einmal nicht. Meine erste Tour führte zu einer Eisdielen, 14 Kilometer einfache Strecke. Ich wollte unbedingt gleich los, blieb in meiner Jeans und krepelte die Hemdsärmel hoch. Ich hatte keine großen Erwartungen, und die wurden sofort weit übertroffen. Nach wenigen Kilometern fielen mir zwei Pedaleure im Outfit der Tour de France auf, die immer wieder langsamere Zeitgenossen vom Radweg drän-

gelten und sich mächtig aufregten, wenn jemand ihrer Präsenz nicht gleich nachgab. „Wollen mal sehen, was die Kiste hergibt“, dachte ich und drückte den Energieknopf zur Linken. Mein Elektrobike kam in Schwung, ich tat das Meine dazu. Es dauerte nicht lange, bis ich die beiden Rowdies an einer leichten Steigung überholte, wobei ich mir Mühe gab, recht locker auszusehen in meinem fliederblauen Hemd. Ich winkte – und blickte entspannt in versteinerte Gesichter.

Der Anfang war gemacht. Ich freute mich wieder aufs Radfahren. Mit jeder neuen Tour wurde mir mein Elektrotrot vertrauter. Mit ihm war ich Teil einer neuen Choreographie, die zunächst unvertraut wirkte, aber irgendwie lustig war. Jetzt gab es einen Knopf am Lenker und wenn ich ihn drückte, dann kam in fünf Stufen mächtig Schub in mein mobiles Leben, der mich irgendwie in eine Zeitenwende rollen ließ, und also genoss ich den Geist des Aufbruchs, ohne die bewährte Vergangenheit sonderlich zu vermissen.

Mit der Zeit wurde ich mutiger. Immer häufiger ließ ich das Auto stehen und setzte mich auf mein Elektrobike. An einem schönen Frühsommertag radelte ich von Ludwigsburg im Anzug ins Stuttgarter Finanzministerium, wo ein Termin mit dem Staatssekretär Ingo Rust anstand. Ich setzte auf viel Strom und wenig Muskelkraft und kam unerschwitzte an. Nach einer Stunde musste der Staatssekretär weiter und marschierte mit mir die Treppe hinunter zum Hof, wo sein Fahrer wartete. „Wie kommen Sie nach Hause“, fragte mich der SPD-Politiker, dem nachhaltige Mobilität ein wichtiges Anliegen ist. „Mein Fahrer steht da drüben“, witzelte ich und zeigte auf mein Bike. Der Herr Staatssekretär staunte Bauklötze.

Mobilität ist ein politisch wichtiges Thema. Die Staustadt Stuttgart, regiert von einem Grünen als OB, könnte mehr Umsteiger brauchen. In anderen Städten liegt die Quote

der Radler deutlich höher, was nicht nur an der Topografie liegt. Mehr Radfahrer würden nicht schaden. Im Gegenteil! Nirgendwo steht man als Autofahrer auf dem Weg zur Arbeit länger im Stau. Das Neckartal im Stuttgarter Osten belegt seit vielen Jahren bei den bundesweiten Feinstaubmessungen den ersten Platz. Die meisten, die hier vorbei kommen, sitzen allein im Wagen und nehmen den täglichen Stop-and-Go-Marathon klaglos auf sich. Das müsste nicht zwingend sein, finde ich, was mir erst so richtig bewusst wurde, seit ich selbst öfter andere Wege suche. Bei rund 15 Millionen Deutschen liegt die Arbeitsstätte nicht weiter als zehn Kilometer von zuhause entfernt. 1,2 Millionen Berufstätige nehmen das Fahrrad. Die elektrische Version könnte ein zusätzliches Argument sein. Keine Steuern, keine Versicherung, keine Spritkosten.

Allerdings stoßen nach meinen Erfahrungen die vorhandenen Radwege, zumal in Stuttgart, an ihre Grenzen. Die Infrastruktur ist trotz aller unternommenen Anstrengungen der vergangenen Jahre durchaus noch ausbaufähig. Wer an schönen Tagen am Neckar entlang fährt oder den Max-Eyth-See passiert, muss beispielsweise permanent Fußgänger, Skater und Hunde umkurven, die alle auf dem gleichen Terrain unterwegs sind. Andere Städte sind da weiter. Beispiel Kopenhagen. Dort gibt es Fahrradschnellstraßen, die für mehr Zweiradverkehr und wachsende Geschwindigkeiten ausgelegt sind. In Dänemarks Hauptstadt liegt der Fahrradanteil am Stadtverkehr bei fast 40 Prozent. Auch deutsche Städte wie Oldenburg und Münster kommen auf diesen Spitzenwert. In

Stuttgart liegt der Radverkehrsanteil dagegen bei bescheidenen sieben Prozent.

Bei mir immerhin wächst der Anteil der Radfahrten seit diesem Frühjahr. Älter werden sei eine herrliche Sache, hat der Theologe Martin Buber einmal gesagt, „wenn man nicht verlernt hat, was anfangen heißt“. Das kann ich nach einer Saison mit dem Elektrobike nur bestätigen. Zu den Nebeneffekten, die ich schätzen gelernt habe, gehört auch der Umstand, dass man mit dem E-Bike mutiger wird, wenn es darum geht, neue Strecken und Routen zu testen. Schließlich muss man im Falle eines Irrwegs nicht zu sehr büßen. Im Zweifel übernimmt der Kollege im Energiekästle. Auf diese Weise lernt man die Umgebung nicht nur besser kennen, sondern erschließt sich obendrein auch neue Wege, zu denen man sonst wohl eher keinen Zugang gefunden hätte. Mir ist es so ergangen, als ich zwischen Burgholzhof und Zuffenhausen eine neue Strecke ausprobierte und seitdem eine kleine Stichstraße nutze, die ich zufällig bei einer Tour mit dem E-Bike unter die Räder nahm, ohne zu wissen, was dahinter kommt. Seitdem brauche ich dank der Abkürzung für die zwölf Kilometer lange Strecke von Ludwigsburg zum Robert-Bosch-Krankenhaus

in Stuttgart ziemlich genau eine halbe Stunde. Mit dem Auto benötige ich über die chronisch verstopfte Bundesstraße 27 mindestens so lange. Punkt fürs Bike.

Solche und andere Aspekte erklären die rasant wachsende Beliebtheit des Elektrobikes, mit dem auch ein neues Publikum fürs Radfahren gewonnen wird, das bisher eher zurückhaltend war. Fachleute wie Dirk Zedler sehen ein weiteres Wachstumspotenzial im Markt. „Fahrräder werden als praktisches Alltagsfahrzeug immer beliebter, vor allem E-Bikes“, sagt er. 71 Millionen Räder, aber nur 44 Millionen Autos gibt es in Deutschland. Insgesamt 12.156 Elektro- und 85.575 Hybrid-Pkw waren am 1. Januar 2014 in der Bundesrepublik angemeldet. „Dem steht ein Bestand an praktischen und umweltfreundlichen Pedelecs von rund 1,6 Millionen gegenüber“, so Zedler, der immer wieder neue Modelle in seiner High-Tech-Schmiede testet. Längst ist es der Industrie gelungen, das Elektrobike vom Makel der reinen Fahrhilfen heraus zu holen und in ein Lifestyle-Produkt zu verwandeln. Schepperle bei den Vorläufern der heutigen Bikes noch der ganze Rahmen wegen der schweren Batterie, ist heute alles wesentlich ausgereifter.

„Im Falle eines Irrwegs muss man nicht zu sehr büßen. Im Zweifel übernimmt der Kollege im Energiekästle.“





Die Komponenten werden kleiner, die Akkus halten länger. Immer pfiffigere Elektrobikes erobern einen Markt, auf dem sich mit technischen Neuerungen, Design und Ausstattung gutes Geld verdienen lässt. Übrigens auch mit schwerem Gerät, das man im Ballungsraum am Neckar immer öfter auf den Radwegen sieht und sich bestens zum Großeinkaufen im nächsten Supermarkt eignet.

Reinhard Kuhn aus Ludwigsburg hat seit Sommer 2012 ein Lastenrad mit Elektroantrieb, Transportbox und Solarzellen. Er hat es für 3.500 Euro erstanden und nutzt die Cargoeigenschaften von bis zu 100 Kilo Zuladung zum Kauf von Getränkeboxen bis hin zum Transport von alten Mauersteinen. „Ich fahre mit dem Lastenrad nahezu alle alltäglichen Strecken, die sonst stets mit dem Auto zurückgelegt wurden. Dazu kommt, dass ich etwas für meine Gesundheit und für die Umwelt mache“, sagt Kuhn, der im Direkt-Kurier-Gewerbe sein Geld verdient und als Spediteur der Familie gerne und oft auf seinen Elektroesel zurückgreift. „Ich bin mit dem Lastenrad bisher mehr als 5500 Kilometer gefahren“, sagt Kuhn, der natürlich auch noch Autos hat, die aber jetzt häufiger stehen bleiben.

Stehen bleiben ist ein gutes Stichwort. Jeder Akku ist irgendwann einmal leer. Das ging mir bei einer längeren Tour so, bei der ich mit halber Batteriekraft begann und mit reiner Muskelkraft nach Hause kam. Es passierte bei einer meiner Lieblingstouren. Am Wochenende besuche ich gerne Freunde, die 30 Kilometer entfernt wohnen. „Schön, dass wir uns jetzt wieder öfter sehen“, sagen sie. Wenn ich sportlich fahre, dauert es eine Stunde und zehn Minuten. Mit dem Auto schafft man es in 40 Minuten. Trotzdem bin ich seltener bei ihnen gewesen als ich noch kein Elektrorad hatte.

Manchmal freue ich mich regelrecht, wenn auf dem Weg dorthin an der Ampel ein paar Radler stehen. Auf den ersten hundert Metern lässt der Rad-OPA die Jungspunde locker stehen. Das kitzelt ein bisschen an den Rezeptoren des Ehrgeizes. Ein paar wenige Tritte genügen, und mein Bike beschleunigt auf 25 bis 30 Stundenkilometer. Ein Mal allerdings ging, wie gesagt, meinem rollenden Freund die Puste aus. Ich hatte den Akku vorher nicht genug aufgeladen. Zu meinem Erstaunen war es allerdings durchaus machbar, auch ohne Schub zu

fahren. Es dauerte ein paar Minuten, bis sich die Muskeln an die stärkere Belastung gewöhnt hatten. 27 Gänge helfen in solchen Fällen. Man kann notfalls auch ohne wie früher, jedenfalls ist das meine Erfahrung.

Schwerer wiegen andere Umstände. Als Vielfahrer bleibt es nicht aus, dass man auch im Regen unterwegs ist und die Frisur unterm Helm ein wenig leidet. Da macht sich guter Regenschutz in der Tasche bezahlt. Nervig sind auch Ampeln, die fünf Minuten lang nicht umschalten, weil der Autoverkehr offenbar Vorfahrt hat. Und schließlich sind in der Region nicht wenige Radwege von fiesen Baumwurzeln übersät, was das Ganze trotz guter Federung ziemlich holprig macht und das Kreuz nicht eben schont.

Langsam geht meine erste E-Bike-Saison zu Ende. Ich bin mehr als 3.000 Kilometer mit meinem neuen Rad gefahren, das für mich zum Alltags-Fortbewegungsmittel wurde. Trotz mancherlei Kopfschütteln im autoaffinen Freundeskreis ist das Elektrorad für mich weit mehr als eines dieser Placebos, von denen wir Heutigen ständig umgeben sind. Zum Beispiel an vielen Ampeln. Sie suggerieren dem Fußgänger, dass er Einfluss auf die Signalsteuerung habe. Auf diese Weise erträgt er die Wartezeit nachweislich besser. Aber egal, ob er drückt oder nicht – die Ampel schaltet um, wie es ihr beliebt oder besser gesagt ihrem Programmierer. Ähnlich verhält es sich mit den „Tür-zu“-Knöpfen in vielen Aufzügen. Bei meinem E-Bike ist das anders. Ich mache mir nichts vor – ich fahre vor. Dabei nutze ich die Psychologie des rollenden Gegenstands, nicht weil ich es muss, sondern weil ich es will. Hinzu kommt in meinem Fall eher nebenbei, dass ich mich bewege, also Kalorien verbrenne statt Benzin im Auto. Meine Kondition ist besser geworden. Dafür gehen andere ins Studio und zahlen Beitrag.

Finanziell wird es sicher noch eine Weile dauern, bis sich die Anschaffung gerechnet hat, auch wenn eine Ladung mit rund zehn Cent gegenüber den aktuellen Preisen für Sprit überaus günstig erscheint. Die Welt genießen, ohne ihr zu schaden, das ist eine faszinierende Vision, der man sich mit dem Elektrorad ein wenig nähert. Die nächste Tour wartet, das Abenteuer geht weiter. Mir ist davor nicht bange. Von guten Mächten wunderbar geschoben, erwarte ich getrost, was kommen mag. [.]

