

## Das Runde rollt ins Eckige

von bb - Mittwoch, 17. April 2019

[https://www.pd-f.de/2019/04/17/das-runde-rollt-ins-eckige\\_13413](https://www.pd-f.de/2019/04/17/das-runde-rollt-ins-eckige_13413)



Für den pressedienst-fahrrad fängt die Verkehrswende nicht vor der Haustür an, sondern mit dem Garagentor. Die Göttinger Fahrradredaktion hat kurzerhand aus der ehemaligen Autogarage ein Parkhaus für ihre pedalpendelnden Mitarbeiter gemacht. Das Gros der Kollegen radelt ins Büro.

[pd-f/GuF] Bricht man die Verkehrswende auf eine persönliche Ebene herunter, so besteht sie aus sechs Teilen: dem Rad an sich, der richtigen Ausrüstung, der Radunterbringung am Start, der Hinfahrt, der Radinfrastruktur am Ziel und der Rückfahrt.

### Erfolgsfaktoren

Damit das Pendeln mit dem Fahrrad gelingt, müssen also sechs Zutaten von ausreichender bis guter Qualität sein. Beginnen wir mit dem Fahrrad: Das hat in den letzten 30 Jahren eine rasante Entwicklung genommen und seinen langjährigen Dornröschenschlaf beendet. Wenn Menschen nicht Fahrrad fahren, liegt das schon lange nicht mehr am Rad selbst. Moderne Räder rollen leicht, bremsen sicher, ihre Schaltung funktioniert intuitiv und leicht, das Licht ist dem motorisierter Verkehrsteilnehmer nahezu ebenbürtig und innovative Accessoires sorgen für weiteren Komfort. Bei nicht wenigen Pendlern kappt ein Elektroantrieb die Belastungsspitzen bzw. stellt sicher, dass sie schweißfrei im Büro ankommen. Helme, Taschen Bekleidung & Co. sind ebenfalls auf nie geahntem Niveau. Da bleiben auch stilistisch wenige Wünsche unerfüllt. Das Schöne an Rad und Ausrüstung ist zudem: Hier kann man selbst sofort aktiv werden und muss nicht auf Politik oder Wirtschaft warten. Die hohen Verkaufszahlen hochwertiger Alltagsräder (mit und ohne Elektroantrieb) zeugen davon, dass dies auch passiert.

### Gutes Heim für Radler

Der nächste Punkt in unserer Aufzählung ist die Unterbringung am Startort, sprich zu Hause. Glücklicherweise hier, wer ein Eigenheim besitzt, denn dann kann man im Rahmen der allgemeinen baurechtlichen Regeln und individuellen finanziellen Möglichkeiten die idealen Bedingungen fürs Pendeln per Rad schaffen. Hersteller wie [WSM](#) bieten kleine Park- bzw. Anschlussmöglichkeiten für bestehende Räume oder auch eigene Fahrradgaragen an. In Miethäusern oder Wohnungen ist man auf das Wohlwollen des Eigentümers und bisweilen der anderen Mieter angewiesen. Dies mag auch die geringe Verbreitung von E-Bikes in Berlin erklären: Es gibt kaum Garagen, gut zugängliche Fahrradkeller oder Radschuppen zur sicheren Unterbringung. Das sorgt dafür, dass die Menschen sich keine guten Räder anschaffen und schlechte Räder wiederum mindern Fahrspaß und -sicherheit und damit das Radpendeln an sich.

### Wegwertung

Zum Arbeitsweg lässt sich nur sehr Allgemeines oder betont Individuelles schreiben: Viel Radverkehr bedeutet den meisten Studien zufolge ein höheres Maß objektiver und subjektiver Sicherheit. Insofern sind die langfristig gewachsenen Radmetropolen in der Regel auch vergleichsweise sichere Habitate für radelnde Pendler. Wo wenig gefahren wird, ist die Angst bei Radfahrern sowohl ein häufiger Begleiter als auch ein Argument, sich nicht aufs Rad zu schwingen. Ein schneller Anstieg der Radnutzung, die weder [Infrastruktur](#) noch anderen Verkehrsteilnehmern die Chance gibt, sich daran anzupassen, führt in der Regel zu Frust auf allen Seiten, die sich situativ und institutionell entlädt. Die Gründung des „Volksentscheid Fahrrad“ in Berlin kann als Beispiel für Letzteres verstanden werden.

### Kompetenzen

Punktiert betrachtet gilt für die Mitarbeiter des pressedienst-fahrrad: Hier fahren Menschen zur Arbeit, die gute Räder und sehr gute Fahrtechnik haben und viele tausend Kilometer Erfahrung auf Straßen quer über den Planeten. Von ihnen geht wenig Gefahr und Unberechenbarkeit aus. Dennoch berichten auch sie regelmäßig von haarsträubenden bis lebensgefährlichen Situationen auf der Fahrt zur Arbeit und zurück nach Hause.

### Knackpunkt: Ziel

Bleibt der letzte Punkt: die Infrastruktur am Ziel, in diesem Falle das Büro des pressedienst-fahrrad. Dies war bei Bezug der aktuellen Räume das schwächste Glied in der Kette. Und damit auch der dringlichste Punkt, für gute Pedal-Pendler-Bedingungen zu sorgen. Das Haus wurde, ganz im Stile seiner Zeit, in den 1970ern vollkommen autozentriert geplant. Es gab eine Garage und offene Parkplätze für weitere Autos. Etwaiger Raum für Fahrräder, selbst nahe dem Eingangsbereich, ist schmal bemessen. Von Schutz vor Witterung und Diebstahl ganz zu schweigen. Das Arrangement von Gebäude und Parkplätzen sowie die Größe und Abschüssigkeit des Grundstücks schlossen das Aufstellen von Fahrradgaragen oder eines Radschuppens aus. Statt kleiner Maßnahmen brauchte es grundsätzliche Veränderungen.

### Das Opfer: die Autogarage

Beim pressedienst-fahrrad zeigte sich also, was sich im Allgemeinen oft findet: Wo man sein Rad nicht gut abstellen kann, dahin fährt man auch nicht gern. Für einen „Fahrradbetrieb“ wäre das ein verheerendes Urteil. Nach dem Ent- und Verwerfen baulicher Neuerungen geriet die vorhandene Garage ins Visier der Planer. Ihre Maße und Ausstattung waren fürs Auto ohnehin kaum mehr zeitgemäß (außer man fährt Käfer, wie der Werkstattchef des pd-f). Umgekehrt offenbarte sich die Größe als geradezu ideal, um in ein Mini-Fahrradparkhaus umgewandelt zu werden.

## Tor zur Tür

Eine intensive Nutzung braucht einfache Nutzbarkeit, hohe Zugriffsgeschwindigkeit und ausreichende Haltbarkeit. Das klassische Garagentor funktionierte für ein Auto, das evtl. mehrmals täglich genutzt wird, aber kaum für rund ein halbes Dutzend Fahrräder, von denen jedes mehrmals täglich ein- und wieder rausgefahren wird. Zudem ist ein elektrisches Tor viel zu langsam. Das Tor musste also weg!

In einer konzertierten Aktion wurde das Garagentor demontiert und vor Ort mittels Trennschleifer zerlegt. Gleichzeitig erschien der terminierte Metallbauer und versah die verbliebene Halterung in der Garagenfront mit einer Schiene. Im nächsten Schritt wurde das Garagentor in halber Länge wieder zusammengesweißt und mit Rollhaken versehen. So wurde das Tor zur Schiebetür, die kugelgelagert seidenweich und leise auf und zu gleitet. Selbst die Panele des Tores konnten für die Tür urbar gemacht werden und erhielten bei der Gelegenheit eine neue Lackierung.

## Jemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten!

Noch während die Metallbauer am Werke waren, fuhr der ortsansässige Baustoffhändler vor und lud eine Palette Steine ab. Mit familiärer Unterstützung wurde eine Mauer mitsamt eines kleinen Oberlichts auf der linken Hälfte der Garagenfront errichtet. Hinter dieser verschwindet das Rolltor beim Öffnen.

Abschließend musste noch für den Diebstahlschutz der Räder gesorgt werden. Dafür erhielt das Rolltor einen Schließzylinder und im Innenraum wurden klassische Parkbügel von WSM (Modell „Trust“, ab 74,86 Euro) installiert. Die Radfans umwickelten die verzinkten Anlehnarker kurzerhand mit Lenkerband – so werden Rahmen und Gabeln effektiv vor Kratzern geschützt. Zwei Dachrinnen, montiert an den langen Innenwänden auf halber Raumhöhe, nehmen Tandems auf und ein in die Wand geschraubter Montagerring dient als Anker für U-Bügelschlösser, um diese Räder zu sichern.

## Radparken im Wandel der Zeit

Räder und Infrastruktur interagieren miteinander. Seit dem ersten Umbauabschnitt der Garage haben sich die im urbanen Raum verwendeten Räder stark verändert. Das [Pedelec](#) hat sich als städtisches Verkehrsmittel etabliert und Elektroantriebe haben zudem dem [Lastenrad](#) zu einer Renaissance verholfen. Das zeigte sich auch in der Radgarage des pressedienst-fahrrad: Immer öfter stand ein Transportrad auf der Verkehrsfläche vor den Radparkern und störte beim Ein- und Ausparken. Zeit für ein Update: Die archetypischen Radparker wurden gegen sechs moderne „[Velow Up!](#)“-Radlifte (ab 179 Euro, Hersteller: LoMinck) ersetzt: Sie heben auch E-Bikes am Vorderradhaken bequem in die Vertikale. Nun ist zwischen sechs auf diese Weise parkenden Rädern und dem Riese-&-Müller-Cargobike, das wiederum unter dem [Tandem](#) steht, ausreichend Platz zum Manövrieren.

## Kosmetik und die berühmten Kleinigkeiten

Mittlerweile steht vor der Garage eine Bank, die Mitarbeiter in der Mittagspause zum Verweilen einlädt. Zudem gibt es im Inneren der Garage direkt neben der Schiebetür einen „Boxenstopp“-Bereich mit Fußpumpe („[Airstep](#)“, 59,99 Euro, von [SKS Germany](#)), [Multitool](#) ([Lezyne](#) „RAP14“, 23,95 Euro), Pedalschüssel ([Lezyne](#) „[Classic Pedal Rod](#)“, 23,95 Euro), Kettenöl ([Tunap](#) „Kettenöl“, ab 6,95 Euro) und einem Schmierlappenabroller. So lassen sich kleine Wehwechen an den Rädern ad hoc beheben.

## Erst das Pferd, dann der Reiter

Ist das Rad versorgt, kann sich der Fahrer um sich selbst kümmern. Gute Infrastruktur fürs Pedalpendeln darf der Arbeitgeber nicht vergessen. Ein Umbau der Büro-Toilette setzte hier deutliche Signale: Eine Dusche steht nun jedem Mitarbeiter zur Verfügung und in einem Regal kann jeder eine Kiste mit notwendigen Utensilien dauerhaft deponieren.

[Express-Bildauswahl](#) (12 Bilder)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema](#) (32 Bilder)

Passende Themen beim pdf:

[E-Bikes: Verkaufsrekord für mehr Verkehrswende](#)

[Großteil der Dienstradfahrer ab 2019 nicht steuerbefreit](#)

[Fahrradparken im Mietshaus](#)

[Das schlaue Rad in der Stadt 2019](#)

[Der Weg zur Fahrradstadt](#)

[Dem Radverkehr mehr Platz geben](#)

Passendes Bildmaterial



