

Fahrradzukunft – woher und wohin?

In unserer Redaktion hat sich in den letzten Monaten einiges getan: Wir haben neue Mitglieder gewonnen und wir treffen uns nun (endlich! Warum wohl?) regelmäßig zu Videokonferenzen, an denen manchmal bis zu zehn Personen teilnehmen. Nachdem die über ganz Deutschland (und die Schweiz) verteilten Redaktionsmitglieder sich jahrelang über einen zähen E-Mail-Verkehr verständigt haben, ergeben sich jetzt lebhaftere Diskussionen und so manche nützliche Frage. Eine Frage lautete vor Kurzem: Wieso machen wir das hier überhaupt? Und es war klar, dass es für die weitere Zusammenarbeit förderlich wäre, diese Frage von jedem Einzelnen beantwortet zu wissen. Als Erstes musste aber den »Neuen« erklärt werden, wodurch die Fahrradzukunft (FZ) entstanden ist. Und auch unseren mittlerweile 6.000 Lesern wollen wir dies in aller Ausführlichkeit aufzeigen. So der Plan!

Viele gute Gründe, die für die Fahrradzukunft sprechen

Als Erstes zogen wir unsere Gründungsdokumente zurate und fanden dort (siehe auch die Nullnummer der FZ im Archiv) den Anspruch der Gemeinnützigkeit, indem wir uns für Aufklärungsarbeit rund ums Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel einsetzen wollen.

Stefan Buballa: Für mich ist die FZ eigentlich ein politisches Projekt, nichtmotorisierten Individualverkehr im Alltag zu fördern.

Bernd Sluka: Sprachrohr für Radfahrer und Technikfans – spricht auch umstrittene Themen wie Fahrradhelm und Verkehrssicherheit neutral an.

Das soll sowohl technische Aspekte als auch Verkehrspolitik betreffen und nebenbei dürfen auch Berichte nicht fehlen, die zeigen, wie vielfältig das Fahrrad eingesetzt werden kann.

Andreas Borutta: Zeigen, wie das Fahrrad als Alltagsfahrzeug glücklich machen kann.

Wichtig war und ist uns dabei, dass wir finanziell unabhängig und ehrenamtlich tätig sind, sodass wir auch Aussagen treffen dürfen, die so manche kommerziellen Bereiche rund ums Fahrrad empfindlich treffen würde.

Hajo Burkhard: Die FZ kann werbefrei rund ums Fahrrad berichten und hat kein kommerzielles Interesse.

Sei es Kritik an Werbeversprechen oder klare Worte zur Verkehrspolitik oder das Hinterfragen neuartiger Trends.



Christine Kammel: Ein breites Themenspektrum wie zum Beispiel der Fahrradtransport im ÖPNV, auf Fernstrecken innerdeutsch und grenzüberschreitend. Zum Thema gehört auch die passende Infrastruktur auf Bahnhöfen und Busbahnhöfen.

Ralf Stein-Cadenbach: Positionen vs. Gegenpositionen, Diskussionen darüber – das sollte doch unsere Zeitschrift prägen.

Aber manchmal sind unsere Autoren auch technikverliebt und können sich seitenweise über eine elektrische Schaltung oder über Wirkungsgrade von Nabenschaltungen auslassen, was wiederum auch einen Teil unserer Leserschaft fasziniert.

Olaf Schultz: Eine Nachfolge für die Pro Velo zu haben, in der auch längere und ausführliche Artikel Platz finden. Solche, die nicht Mainstream sind und redaktionell weichgespült werden. Unabhängig und ohne Werbung.

Juliane Neuß: Technisches Wissen und Erfahrungen von anderen Radfahrern, die uns helfen, mehr Fahrradfahrer auf die Straße zu bringen. Dabei entstehen solche wissenschaftlichen Untersuchungen nicht in Universitätsinstituten, sondern sind mit einfachen Mitteln realisiert, bringen aber die Eigenschaften, die wirklich wichtig sind, auf den Punkt, sodass jeder damit etwas anfangen kann.

Arno Welzel: Wir haben Redaktionsmitglieder mit Erfahrungen aus verschiedensten Bereichen.

Am Anfang war Pro Velo

Und damit wären wir schon bei der Vergangenheit und bei der Entstehungsgeschichte der FZ. Nur die alten Hasen wissen noch, dass es bis zum Jahr 2002 die Zeitschrift Pro Velo gab. Ein Printmedium, das ungefähr den gleichen Anspruch hatte wie die FZ, sich aber mit einer kleinen Leserschaft von ca. 1.000 Lesern begnügen musste und natürlich als Printversion mit Postversand kostenpflichtig war. Entstanden ist die Pro Velo 1984. Die erste Ökobewegung fing gerade an und man konnte einen zarten Fahrradboom beobachten. Schon damals gab es einen Wunsch nach Aufklärung und es zeichnete sich ab, dass im Fahrrad ein enormes Entwicklungspotenzial steckte (das Mountainbike war sieben Jahre zuvor von Gary Fisher erfunden worden und seine Technik und diverse Verbesserungen fanden langsam den Weg nach Europa).

Für die Spätgeborenen unter unseren Lesern nur mal eine kleine Bestandsaufnahme der Fahrradtechnik dieser Zeit (1984): Nabenschaltungen hatten maximal drei Gänge (heute 14) und Kettenschaltungen maximal fünf Ritzel (heute 13). Die Beleuchtung erfolgte über Glühbirnchen (die ständig durchbrannten) und mit Seitenläuferdynamos, die bei Nässe durchrutschten. Es gab noch keine guten Nabendynamos und kein LED-Licht und die Zweifachverkabelung war der Fahrradindustrie zu teuer, der Strom musste seinen Weg über alle metallischen Kontakte innerhalb des Fahrrades zurückfinden – was

Fahrradzukunft

häufig misslang. Außer Pedalreflektoren und einem Katzenauge auf dem hinteren Schutzblech waren keine Reflektoren vorgeschrieben (was nicht unbedingt ein Nachteil war) und Fahrradhelme gab es nur in den USA. Rennräder hatten 18-mm-Reifen und Aluminiumfelgen waren was Besonderes. Pannensichere Bereifung lag noch in weiter Ferne, weil die Materialien dazu noch nicht entwickelt waren (z. B. Aramid-Karkassen). Liegeräder und Lastenräder waren noch unbekannt und Fahrradanhänger waren Holzkästen mit Oben-Deichsel, damit man die Blumenerde zum Schrebergarten schippern konnte. Eine DIN-Norm für einen Mindeststandard an technischer Zuverlässigkeit war für Fahrräder bereits 1976 veröffentlicht worden. Und es bewegte sich was. Wenige Jahre später wurde die 5-Gang-Nabe entwickelt und es gab die ersten Versuche, kraftschlüssige Dynamos in Form von Speichendynamos zu etablieren. Das war aber noch Zukunftsmusik.

Man kann heute sagen, dass die Pro Velo die nächsten 18 Jahre der Fahrradentwicklung auf ihre eigene Weise begleitet hat. Sei es mit manchmal hoch komplizierten physikalischen Beobachtungen oder mit der Frage, wie eigentlich ein Frauenfahrrad auszusehen hätte. Es findet sich auch ein Plädoyer von Ulrike Saade für die getrennte Ausbildung von Fahrrad- und Motorradmechanikern, was endlich nach elf Jahren 2001/2002 Wirklichkeit wurde. In den späteren Heften (es gab bis 2002 69 Ausgaben) wurde regelmäßig darüber berichtet, was es auf der IFMA (Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Köln) Neues gab und Verkehrspolitik bekam einen höheren Stellenwert. Aber es half alles nichts, irgendwann waren die finanziellen und gesundheitlichen Ressourcen des letzten Herausgebers, Burkhard Fleischer, erschöpft und die Pro Velo wurde eingestellt. Als Printmedium nicht mehr bezahlbar und mit zu wenigen Abonnenten kam die 69. Ausgabe im Dezember 2002 heraus und danach verliert sich die Spur.

Neustart Fahrradzukunft

Es gab aber einen harten Kern technikbegeisterter Menschen, von denen nicht wenige ganz zufällig auch im Fachausschuss Technik des ADFC zusammenarbeiteten. Diesen Menschen war klar, dass es unbedingt einen Ersatz geben musste, schließlich war die unabhängige Berichterstattung im Bereich Fahrradtechnik bedroht. Der Slogan hieß: »Die Pro Velo darf nicht sterben«. Und so trafen sich acht Personen 2005 in Frankfurt und gründeten den Verein »Fahrradzukunft e. V.«. Von den Gründungsmitgliedern sind noch vier dabei und in Ehren ergraut, denn die FZ hat auch schon wieder 16 Jahre auf dem Buckel.

Wir haben einen Nachhaltigkeitsauftrag! Uns ist es wichtig, die Fahrradtechnik im Laufe der letzten 35 Jahre aufzuzeigen und die früheren Artikel aus den Pro-Velo-Heften wieder zugänglich zu machen. Es wird sich herausstellen, dass einige Probleme gelöst wurden (zuverlässigere Beleuchtung) und andere so aktuell sind wie am ersten Tag (Verkehrspolitik!).



Es wird sich auch zeigen, dass immer wieder Menschen auf die Idee des scheinbaren Perpetuum mobile hereinfließen und meinen, den Superantrieb mit den tollsten Kraftreserven entwickeln zu können und das 15. ovale Kettenblatt doch wieder falsch herum konstruieren (Biopace schadet nicht!).



Bild 1: Das Gründungsteam der Fahrradzukunft 2005 in Frankfurt

Gründung eines Pro-Velo-Archivs

Die Pro-Velo-Hefte sind fahrradhistorisch ein sehr junger Schatz, den es zu sichern gilt. Wir werden in Zukunft unter meiner Federführung versuchen, die meisten Hefte zu digitalisieren und zu archivieren und wichtige Artikel in kurzen Schwerpunkt-Abstracts darzustellen. Der Stil der Pro Velo macht es uns nicht leicht. Es gibt kein durchgehendes System der Artikel. Von seitenweise kopierten Zeitungsartikeln (ohne Datums- und Quellenangaben) über einzelne wissenschaftliche Betrachtungen bis hin zu rudimentären Auszügen aus der wichtigen

Publikation »Forschungsdienst Fahrrad« von Tilman Bracher gibt es die unterschiedlichsten Formate, die sich von Heft zu Heft verändern. Viele gute Ansätze und wieder ein Beweis dafür, dass Deutschland, oder besser noch die EU, ein »Fahrradforschungsinstitut« bräuchte (eine sehr alte und heißgeliebte Idee von mir, die sich bisher nicht durchsetzen ließ). In diesem Zusammenhang möchte ich diejenigen ansprechen, die sich berufen fühlen, uns bei der Archivierung der Pro Velo zu helfen oder uns zu unterstützen, sich zu melden. Das Einscannen mit einem hochmodernen Scanner wird freundlicherweise von der Unibibliothek der TU Clausthal übernommen.

Auch ist es wichtig, die ehemaligen Autoren wegen der Urheberschaft und der damit verbundenen Rechte ausfindig zu machen. Dabei könnte uns unsere zahlreiche Leserschaft helfen. In den nächsten Ausgaben werden wir immer wieder Autorennamen veröffentlichen, die von uns aus diesem Grund gesucht werden. Mittlerweile haben wir mit dem letzten Herausgeber der Pro Velo, Burkhard Fleischer, Kontakt aufgenommen, der dem Projekt wohlwollend gegenübersteht. ◀

Zur Autorin

Juliane Neuß, von Beruf Technische Assistentin für Metallografie und Werkstoffkunde. Ihre Berufung: Fahrradergonomie und Fahrräder für kleinwüchsige Menschen. Betreibt seit 1998 die Firma Junik-hpv GmbH, hat sechs Jahre lang die Filiale eines Fahrradladens in Hamburg geleitet und viele Jahre den Techtalk in der ADFC-Radwelt geschrieben. Sie ist seit 2016 Inhaberin der »Fahrradschmiede 2.0« in Clausthal-Zellerfeld, ihrem Heimatort, und hat dort auch eine Brompton-Spezialwerkstatt.

