



5000 Jahre vergingen zwischen der Erfindung des Rads und des Zweirads. Karl Drais präsentierte 1817 ein Laufrad, später erst wurde der Drahtesel dann an die Kette gelegt.

Foto: Imago/Florian Gärtner

# Engel der Straße

Frühling und Corona-Pandemie: Noch nie stiegen so viele Menschen aufs Fahrrad wie heute. Eine kleine Kulturgeschichte des demokratischsten Verkehrsmittels der Welt – am Montag ist „Bicycle Day“

VON CHRISTIANE PEITZ

Das Bein anwinkeln, rauf aufs Pedal, Gewicht nach vorne verlagern und los. Beugen, strecken, beugen, strecken, Hände an den Lenker, der runde Tritt kostet kaum Mühe. Die Räder rollen, die Sprunggelenke sind aktiv, die Beinmuskeln auch, und wenn dann noch der Wind durchs Haar weht, steigt die Laune mit jedem Meter.

Mein Körper ist mein Motor. Als Radfahrer bin ich automobil, ein Gefährt meiner selbst, Königin der Straße. Schneller als die Fußgänger, wendiger als die Autofahrer, diese Monaden in ihren Blechbüchsen, die meist unter Zeitdruck und Parkplatznot leiden. Jetzt im Frühjahr werden die Staus auf der Radspur zwar wieder länger, aber was soll's. Kein noch so dichter Drahteselpulk kostet derart viele Nerven wie verstopfte Straßen für eilige Pkw-Insassen. Seit in Berlin mehr und mehr Pop-up-Radwege in breite Dauerspuren umgewandelt werden, ist es mit dem traditionellen Recht des Stärkeren vorbei. Man nennt es Verkehrswende.

Die Statistik besagt, dass knapp 80 Millionen Deutsche ein Fahrrad besitzen, also eigentlich alle; bei rund neun Prozent handelt es sich um ein E-Bike. In Berlin stieg der Anteil der radelnden Verkehrsteilnehmer zwischen 2015 und 2020 von 13 auf 18 Prozent, längst gilt es als das meistgenutzte Verkehrsmittel der Welt. Die Pandemie beschert ihm den nächsten Boom.

Hier soll es trotzdem nicht um Mobilitätsgesetze gehen, um die immer noch dramatisch hohe Zahl tödlicher Unfälle, um Abbiegeassistenten und Extra-Ampelphasen und auch auch nicht um Aerodynamik oder die Helmfrage. Sondern um das simple Glück des ganz normalen Radfahrens. Mit steigenden Temperaturen steigt der Genuss wieder. Auf dem kurzen Weg zum Supermarkt oder bei der Ausfahrt ins Grüne, immer ist da der Augenblick, in dem die monoton-mechanische Bewegung der kreislaufenden Beine in Autonomie umschlägt, in die Ahnung von Freiheit, von Rausch.

Oder auch nur in Gelassenheit. „Manchmal ist das Leben ganz schön leicht/Zwei Räder, ein Lenker und das reicht“, singt Palastorchester-Chef Max Raabe und navigiert fröhlich durch Berlin. Im Zeichentrickvideo treten außerdem Hase, Igel und Fisch in die Pedale, am Ende ein ganzer Zoo.

Am 19. April ist „Bicycle Day“, benannt nach jenem Apriltag 1943, an dem der Schweizer Chemiker Albert Hof-

mann für seine Firma an einem Stimulans für den Kreislauf (!) forschte und versuchshalber etwas Lysergsäurediethylamid zu sich nahm. Die Wirkung war so heftig, dass er lieber nach Hause fuhr, mit dem Rad: Hofmann erlebte den ersten LSD-Trip, hatte das Gefühl, er trete auf der Stelle. Nach Auskunft seiner begleitenden Kollegin radelte er jedoch ziemlich schnell.

Es geht auch ohne halluzinogene Substanzen. Wie sehr das Radfahren mit der Vision eines glücklichen Ich zu tun hat, weiß jeder, der an einer gut frequentierten Fahrradstraße wohnt. Auch wenn es keine Statistik darüber gibt: Bestimmt singen mehr Menschen auf dem Rad als unter der Dusche. Strampelnd und rollend wädhnen sie sich im Einklang mit dem Universum und erheben fröhlich ihre Stimme. „Ein gewöhnlicher Sterblicher, der das Göttliche berührt“, fasst der britische Kolumnist Robert Penn das Gefühl in seinem Buch „Vom Glück auf zwei Rädern“ zusammen, in dem er sich ansonsten für die Handwerkskunst traditioneller Radhersteller begeistert.

Ich rolle, also bin ich. Beine vom Boden weg, schwanken, stürzen, sich aufrappeln und mit schlackerndem Lenker das Gleichgewicht halten – Kinder, denen es zum ersten Mal gelingt, sich umfallfrei auf dem Zweirad fortzubewegen, erfahren das Coming-of-Age-Glück der Automobilisierung. Ein Leben ohne Stützräder ist riskant, aber möglich, endlich hält mich keiner mehr fest. Eine ähnliche Begeisterung ob dieses Triumphs über die Trägheit der Materie erfasste die gesamte westliche Welt, als das Fahrrad im 19. Jahrhundert erfunden wurde. Die Fantasie bekam Flügel. Eins der frühen britischen Hochräder hieß Ariel, wie der Luftgeist in Shakespeares „Sturm“. Albert Einstein, ein passionierter Radfahrer, soll beim Pedalieren die Relativitätstheorie eingefallen sein. Unsereins gerät eher ins Tagträumen, wenn es nicht gerade steil bergauf geht oder Berufsverkehr herrscht.

„Der Mensch, der ein Engel werden will und nicht mehr die Erde berührt – Merkur, der aus seinem alten hellenischen Grabe erstanden ist und lebendig vor uns erscheint –, das ist der moderne Radler“, schrieb der italienische Anthropologe Paolo Mantegazza 1893. Wobei es eine Weile dauerte, bis das, was wir heute Zweirad nennen, tatsächlich fahrtüchtig war. Zwischen der hölzernen Laufmaschine des Forstmeisters Karl Drais von 1817 (das den heutigen Laufrädchen für Dreijährige entspricht) und dem sich schließlich durchsetzenden Niedergrad mit Drahtspeichen, Pedalen, Kette und pneumatischem Gummireifen lagen gut sieben Jahrzehnte.

In die Zwischenzeit fallen Hungersnot und Pferdesterben, der Boom des gefährlichen Dandy-Hochrads (Mark Twain hat

einen köstlichen Aufsatz über seine Stürze geschrieben), der bis heute ungeklärte Streit um den Erfinder des Pedaltretens, die ersten Velociped-Fabriken, Bürgersteigfahrverbote, Vereinsgründungen und die Anfänge des Radrennens. Auch Langsamrennen sind verbürgt: Sieger wurde, wer als Letzter ankam.

Ob im Flaniermodus oder bergab mit Rückenwind, die Selbstvergessenheit paart sich mit dem Wohlgefühl des Ganz-Bei-sich-Seins. Mit Muskel-, Flieh- und Kreiselkräften die Schwerkraft austricksen: Radfahren ist ein Akt der Selbstbefreiung. Auch den Feminismus hat das Velo beflügelt. Mit langen Röcken und Korsett ließ sich schlecht radeln, also weg mit dem Sittlichkeitszwang – und die Frauen suchten das Weite. Männliche Ansinnen, Frauen mögen bitte nicht mit aufreizenden Hüten, Witwen sogar nur auf schwarzen Fabrikaten ohne Nickelglanz Platz nehmen, hatten keine Chance.

All diese Details hat der Technikhistoriker Hans-Erhard Lessing in seiner Kulturgeschichte des Fahrrads versammelt, die 2017 zum 200. Geburtstag des Drais' schen Ur-Rads bei Klett-Cotta erschienen ist. Lessing erläutert auch den Zusammenhang zwischen Dreyfus-Affäre und der Tour de France. Der Chefredakteur der führenden Sportzeitung „Le Vélo“ war ein Dreyfus-Anfänger. Anti-Dreyfusianer betrieben die Gegen-

gründung des Blatts „L'Auto-Vélo“, und um dessen Auflage zu befördern, regte die Redaktion ein Etappenrennen durch ganz Frankreich an. Der Rest ist Geschichte.

Längst hat das Straßenbild sich ausdifferenziert. In seinem Deutschlandfunk-Essay „Gegenwärtsgedänge“ unterscheidet der Philologe Johannes Ullmaier unter anderem zwischen der hochkompetitiven Kohorte der Raser, den entspannten Solitärradlern, Sicherheitstermiten und Opferrowdies. Das Spektrum zwischen Kampf- und Genussradlern ist riesig. Ob Mountainbike, Speedbike, schweres Hollandrad, Kinderwagen, Lastenrad, Liegerad, Leasingfahrzeug, Klapprad, E-Bike oder Vintagestyle zwischen Stahlrad und Bonanza, der Rad(fahr)typ ist eine Frage des Alters, des Charakters und ein bisschen auch der Kondition.

Die einen machen die Highend-Ausstattung mit maßgefertigten Rahmen zum Fetisch und schleppen ihr sündhaft teures Rad bis in die Wohnung im vierten Stock. Die anderen haben auf ein Billigrad umgesattelt, weil sie coronabedingt nicht mit den Öffentlichen zur Arbeit fahren wollen. Wieder andere trödeln auf einer al-

ten Mühle vor sich hin. Allen gemeinsam ist, dass sie Einzeltreter sind (vom Tandem mal abgesehen). Rennradchampions schätzen den Windschatten ihres Teams, aber in aller Regel gilt: Wer radelt, ist auf sich alleine gestellt. Gruppenkoller, aufgestaute Aggressionen am Ende eines stressigen Büroteam-Tags, alles lässt sich im Nu wegtreten.

Das Velo, wie die Schweizer sagen, ist die Unabhängigkeitserklärung auf zwei Rädern, mit sozialrevolutionären Folgen. Plötzlich konnte jeder selbstbestimmt weiterkommen, egal aus welcher sozialen Schicht. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg war das Fahrrad für viele unverzichtbar: Von den dramatischen Folgen des Radverlusts für einen Tagelöhner erzählt Vittorio de Sicas neorealistisches Meisterwerk „Fahrraddiebe“.

Eigentlich verblüffend, dass zwischen der Erfindung des Rads und der des Zweirads über 5000 Jahre liegen. So verblüffend, dass die Entdeckung einer Leonardo-da-Vinci-Zeichnung im „Codex Atlanticus“ 1974 Schlagzeilen machte – bis sie als Ente entlarvt wurde.

Auch ohne Leonardo verdanken die Künste dem Rad so einige Meisterwerke. Neben Marchel Duchamps allererstem Readymade, dem „Fahrrad-Rad“ (dessen meditatives Kreiseln der Künstler mit dem Anblick von Kaminfeuerflammen verglich) und Brechts Gedicht vom „Radwechsel“ als Reaktion auf den Volksaufstand vom 17. Juni zählt dazu auch der

Queen-Song „I Want To Ride My Bicycle“. Freddie Mercury besingt im Fahrrad-Song das Recht auf die Differenz, in Anspielung auf seine Homosexualität. Fest steht, dass die Band in Montreux gerade ein Album aufnahm, als die Tour de France vorbeikam. Das Fahrradklingeln des nackten Radlerinnen-Schwarms im Videoclip zu „Bicycle Race“ wurde Kult bei den Queen-Fans.

Und Kraftwerk huldigte nicht nur dem „Fahn fahn fahn auf der Autobahn“, sondern auch der Tour de France, auf dem gleichnamigen Album. Manches Bandmitglied zeigte sich entnervt von Ralf Hütters Obsession, mit regelmäßigen 200-Kilometer-Touren, Beinrasuren und dem zeitraubenden Studieren von Fachprospekten. „Radfahren ist ein Tanz von Mensch und Maschine“, verteidigte Hütter sich im „Spiegel“-Interview. Die Leidenschaft hänge mit ihrer Düsseldorf-Herkunft zusammen, mit der Nähe zu Holland: Wenn sie aus Süddeutschland kämen, würde sich Kraftwerk vielleicht mehr mit Rodeln beschäftigen.

Dem Fahrrad gehörte einmal die Zukunft – und sie gehört ihm immer noch. Es verheißt Mobilität für alle, ist klimafreundlich, nachhaltig, urdemokratisch. Radfahren und Revolution, für den Publizisten Maximilian Probst basiert beides auf dem Kippmoment des Umsturzes. „Der strampelnde Mensch auf dem Rad taugte nie als Sinnbild von Hybris. Das Fahrrad ist das letzte Versprechen einer Technik ohne Dialektik, ohne Umschlag in die Katastrophe“, schreibt er im Sammelband „Philosophie des Radfahrens“ (Mairisch-Verlag, 2013).

Es geht auch ohne Turbo-Action: Der Erkenntnis folgte kürzlich etwa die coole Fahrradverfolgungsjagd im „Tatort“ von Dietrich Brüggemann. Und auch zwei Filmklassiker haben dem Rad als utopischem Vehikel ein Denkmal gesetzt. In „Butch Cassidy und Sundance Kid“ erklärt Paul Newman es zum Pferd der Zukunft, kutschiert seine Etta auf dem Lenker durch die Landschaft und bringt sie zu den Klängen von „Raindrops Keep Fallin' on My Head“ mit Radkapriolen zum Lachen. Bis er auf einer Kuhweide landet, vor den glotzenden Augen eines Bullen. Radelnd erteilt er der Gewalt des Western-Genres eine Abfuhr, im Geiste des Summer of Love.

Die unvergesslichsten Radszenen verdankt das Kino jedoch Spielbergs „E.T.“. Wenn die Vorstadtjungs auf BMX-Rädern der Staatsmacht davoneilen und E.T. ihnen einen Himmelsritt Richtung Sonnenuntergang beschert; wenn Elliott und sein außerirdischer Freund im Fahrradkorb nachts im Wald mit dem Bike in den Mond fliegen, dann wird das Rad zum Friedensengel der Geschichte. Nicht mal Fliegen ist schöner. Ob mit oder ohne Telexinese, jedem Fahrrad wohnt ein Zauber inne.



Mit dem Rad ins Kanzleramt? Grünen-Politikerin Annalena Baerbock. Foto: Stache/dpa