

Dietrich Lohmeyers Weg zum Velomobil und zur Akkurad GmbH

Text, Fotos: Dietrich Lohmeyer - Fragen: Info Bull

Dietrich Lohmeyer gründete vor Jahren die Firma Akkurad GmbH (vormals Lohmeyer Leichtfahrzeuge), die sich neben dem Schwerpunkt «Elektroantrieb» auch mit Velomobilen befasste und noch befasst. Auch wenn Lohmeyer mittlerweile im Ruhestand ist, treibt ihn das Velomobil um, er veröffentlicht in diesem Jahr ein Buch über Velomobile.

Info Bull: Ist das Liegerad immer noch Exotenprodukt? **Dietrich Lohmeyer:** Ich beschäftige mich jetzt seit mehr als 20 Jahren mit Liegerädern. In den 90er Jahren wurden Liegeräder noch häufig selbst gebaut. Das erste Serien-Liegerad in größeren Stückzahlen war das Peer Gynt von Radius. Mein Peer Gynt mit dem Baujahr 1988, das ich heute noch gerne fahre, hat die Baunummer 362. Damals wurden sicherlich weniger als 500 Liegeräder pro Jahr gebaut. Heute gibt es in jeder größeren Stadt einen Händler für Spezialräder. HP-Velotechnik verkauft pro Jahr ca. 1.700 Liegeräder, Hase-Bikes werden ähnliche Stückzahlen produzieren. Auf der SPEZialradmesse in Germersheim zeigen heute mehr als 100 Aussteller Ihre Produkte. Wikipedia schätzt, dass in Deutschland ca. 30.000 Liegeräder unterwegs sind. Gemessen an den ca. 40 Millionen Fahrrädern und ca.



2 Million E-Bikes ist das zwar immer noch wenig, als Exoten würde ich Liegeräder heute aber nicht mehr bezeichnen. Bei Liegerädern ist zwar die kritische Masse noch nicht erreicht, man sieht sie nicht täglich im Verkehr, die meisten Menschen können aber heute den Begriff «Liegerad» erklären. Beim Begriff „Velomobil“ sieht das wahrscheinlich anders aus.

IB: Wie bist Du zum Liegerad gekommen? **Dietrich Lohmeyer:** Ich bin jahrelang mit dem Auto von Heneff zu meiner Arbeitsstelle in der Innenstadt von Bonn gefahren. Mit dem Auto habe ich für eine Strecke von nur

16 km im Berufsverkehr ca. 45 Minuten gebraucht. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 21 km/h. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln habe ich ungefähr eine Stunde gebraucht. In meinem ersten Fahrradjahr bin ich dann mit dem Rennrad gefahren. Das war dann schneller als das Auto, durch die gebeugte Haltung bekam ich aber Rückenprobleme. Mit dem bequemen Langliegerad hatte ich zwar keine Rückenprobleme mehr, war aber langsamer als mit dem Rennrad. Die nächsten 20 Jahre bin ich dann mit dem Elektro-Velomobil Alleweder gefahren.

Ich habe festgestellt, dass die Versuchung, doch das Auto statt Fahrrad zu nehmen, wenn es regnet, deutlich geringer geworden ist, seit ich weiß, dass ich nicht mehr nass werde und dass es nicht mehr so anstrengend ist. Ich darf mitreiten, muss mich aber nicht mehr auspowern. Die Vorteile dieses Fahrzeuges zeigen sich natürlich vor allem im Winter. Zwischen Hennef und der Bonner Stadtgrenze dünnt der Fahrradverkehr im Winter stark aus und ich habe dann meist den Radweg für mich alleine. Mit dem schnellen Elektrovelomobil war ich schneller als mit dem Rennrad und viel schneller als mit dem Auto und der Fahrspaß war deutlich größer.

IB: Was war der Ausgangspunkt, die Firma Lohmeyer-Leichtfahrzeuge und später Akkurad zu gründen, aus der Du Dich ja vor kurzem wegen Deines Ruhestandes herausgezogen hast? **Dietrich Lohmeyer:** Damals kamen die ersten Elektrofahrräder auf den Markt und es gab die ersten Liegeräder und Velomobile, die in größeren Stückzahlen gebaut wurden. Ich hatte für meinen eigenen Bedarf ein Liegerad mit dem Motor eines Serien-Elektrofahrrades ausgerüstet, später ein Alleweder. Damit hatte ich Fahrzeuge, die für meinen täglichen Weg zur Arbeit optimal geeignet waren. Diese Idee wollte ich weiterverbreiten, und etwas zur ökologischen Ausrichtung des Individualverkehrs beitragen. Auf unseren Briefköpfen stand damals der Slogan «Fahrzeuge leichter als die Last». Natürlich hat



auch die damals einsetzende Diskussion um den Klimawandel eine Rolle gespielt. Es hat mir nicht mehr eingeleuchtet, dass ich für kurze Strecken ein Auto benutze, das mehr als eine Tonne wiegt, um 70 kg Mensch zu transportieren. Ulrich Tiesler, der noch heute bei Akkurad beschäftigt ist, war von Anfang an dabei. Er war der Geschäftsführer von Akkurad und nur zusammen mit ihm konnte ich die Firma 20 Jahre betreiben.

IB: Für wen und für welche Fahrten ist ein Velomobil ideal? **Dietrich Lohmeyer:** Velomobile sind voll verkleidete Liegeräder, die für den Alltag und / oder für Rennen konzipiert sind und bieten einen deutlich besseren Regen- und Wetterschutz als normale Fahrräder. Sie sind in der Ebene fast alle deutlich schneller als Tourenfahrräder. Durch das dritte Rad ist die Sturzgefahr vor allem im Winter deutlich geringer als beim Normal-



rad, und das Ein- und Aussteigen, Losfahren und Anhalten ist wesentlich einfacher. Man kann das ganze Jahr damit unterwegs sein.

Die 25 verschiedenen Velomobiltypen, die man zurzeit in Europa kaufen kann, sind natürlich unterschiedlich gut für verschiedenen Fahrertypen und verschiedenen Einsatzzwecke geeignet.

Jüngere, sportliche Menschen werden wohl mehr für die schnellen Rennvelomobile zu begeistern sein. Ältere oder nicht so sportliche Menschen werden auf einfaches Ein- und Aussteigen, eine etwas höhere Sitzposition, vielleicht auch auf Elektrounterstützung Wert legen.

Bevor die jung gebliebenen, älteren Quest-Fahrer aufschreien: Natürlich bin auch ich mit meinen 68 Jahren in der Lage, relativ schnell in ein Quest oder DF ein- und auszustiegen: Velomobilmfahren hält fit und gelenkig. Das

Einsteigen in ein Orca mit einem großen Deckel, der auch weit nach unten öffnet, ist aber deutlich einfacher.

Mit Alltagsvelomobilen sind fast alle Strecken fahrbar. Grenzen gibt es bei sehr hohem Schnee, dann setzt, je nach Bodenfreiheit, früher oder später der «Bauch» auf. Das ist mir im etwas wärmeren Rheinland aber nie passiert. Ich bin einen Winter mit Spikes gefahren, die anderen 20 Winter nicht, da ich sie eigentlich nicht benötigt habe.

Fährt man viel in der Innenstadt, sollte man auf einen kleinen Wendekreis achten, die Wendekreise variieren zwischen 4 und 11 Meter. Auch die Möglichkeit, rückwärts zu fahren, sollte hier beachtet werden. Vor einem Kauf sollte man sich gut beraten lassen und längere Probefahrten machen, vielleicht auch auf der Strecke, die man täglich fährt. Fast alle Velomobile sind deutlich schmäler als 90 cm, damit man fast alle Radwege auch gut benutzen.

Da sportliche Menschen mit schnellen Velomobilen und alle Fahrer von schnellen Elektrovomobilen auf der Ebene meist 40 bis 50 km/h fahren können und auch wollen, taucht oft die Frage auf, wo man mit schnellen Fahrrädern am besten aufgehoben ist.

Die Meisten fahren, wie auch die Rennradler, lieber auf der Straße, da auf Radwegen hohe Geschwindigkeiten meist nicht möglich sind. Wenn ich auf der Straße fahre, werde ich meist mit größerem Abstand überholt als wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin. Das liegt wohl daran, dass Velomobile breiter aussehen, als Sie wirklich sind. Auch Motorroller mit kleinem Nummernschild fahren auf der Straße und sind auf der Ebene nicht schneller als Velomobile. Ich neige dazu, auf den Radweg auszuweichen, wenn auf Landstraßen sehr schnell gefahren wird.

Ein weiterer Punkt für die Alltagstauglichkeit ist die Wartungsmöglichkeit. Wenn man das Velomobil jeden Tag braucht, um zur Arbeit zu kommen, ist

es wichtig, dass man die Wartung selbst machen kann oder eine Werkstatt in der Nähe hat, die bereit ist, sich mit Velomobilen zu beschäftigen.

IB: Welche Bausteine sollte eine zukunftsfähige Mobilitätsgestaltung enthalten? **Dietrich Lohmeyer:** Heute werden von den meisten Leuten fast alle Fahrten, auch der kurze Weg zum Bäcker mit dem Auto gemacht. Der PKW ist das Universalfahrzeug für fast alle Zwecke, die «Renn-, Reise- und Transportlimousine». Nur für sehr weite Fahrten wird das noch klimaschädlichere Flugzeug benutzt.

Wenn der Klimaschutzplan 2050, der vom deutschen Bundestag abgesegnet wurde, konsequent umgesetzt werden soll, darf nach 2030 kein Auto mit Verbrennungsmotor mehr auf die Straßen kommen. Diese Einschätzung ist nicht von mir sondern von Claudia Kemfert, die im Umweltrat der Bundesregierung sitzt.

Es wird also eine riesige Lücke entstehen, die von anderen Verkehrsmitteln ausgefüllt werden muss. Das geht nur durch eine intelligente Verknüpfung aller Verkehrsmittel, wie Bus und Bahn, Carsharing mit Elektroautos und Elektroleichtfahrzeugen, Bikesharing und Zu-Fuß-Gehen. Die Grünen haben die Entwicklung einer App vorgeschlagen, die deutschlandweit die Nutzung aller dieser Verkehrsmittel kinderleicht machen soll. Man gibt nur das jeweilige Ziel in sein Handy ein, und das Programm informiert über die günstigste Kombination der vorhandenen Verkehrsmittel.

Liegeräder und Spezialfahrräder haben in diesem Mobilitätsmix eine Bedeutung, da sie schon jetzt öfter für weite Strecken eingesetzt werden als normale Fahrräder. Liegeradfahrer sind öfter mit dem Rad unterwegs als andere Radfahrer. Auch der etwas weitere Weg zu Arbeit oder zur Bahnstation ist mit Liegerädern oder Elektro-Liegerädern bequem und schnell zu schaffen. Faltbare Liegeräder sind gut für die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln geeignet.

Mit einem Mix verschiedener Spezialfahrräder kann man zumindest einen

Zweitwagen zu 100 % ersetzen: Kinder zur Schule bringen und Einkaufen mit dem Lastenrad, weite Pendlerstrecken auch im Winter mit dem Velomobil oder Elektrovomobil. Freizeit- und Alltagsverkehr im Sommer mit dem offenen Liegerad. Ich habe meinen Zweitwagen vor 20 Jahren verkauft und ihm nie hinterhergetrauert. Ich bin noch Mitglied bei Flinkster, dem Carsharing-Angebot der Bahn. Den Mietwagen brauche ich aber nur 2-3-mal im Jahr.

Vor allem für die schnelleren Velomobile und Elektrofahrräder und die größeren Lastenräder wären natürlich breite Radschnellwege und eine neue Aufteilung der bestehenden Straßen sinnvoll. Eine Tempo-30-Regelung in allen Städten würde fast nichts kosten, aber allen Fahrern von Spezialrädern eine Nutzung des vorhandenen Straßenraums wesentlich leichter machen. In den Niederlanden gibt es parallel zu vielen Landstraßen kleinere Straßen für langsamere Fahrzeuge aller Art. Städte wie Kopenhagen, Amsterdam und Münster haben gezeigt, dass ein sehr großer Radverkehrsanteil möglich ist.

IB: Vielen Dank.

