

TRANSPEDAL



VORREITER

Günter Hofner hat Ausdauer: Seit mehr als 30 Jahren arbeitet der heute 69-Jährige als Fahrradkurier. Seine Firma „Transpedal“ ist deutschlandweit ein Pionier der Branche. Ist es heute noch cool, Radkurier zu sein? Und wenn ja, warum? Ein Treffen mit Münchens dienstältestem Messenger

TEXT & FOTOS Jörg Spaniol

E

„Eine Zeitlang war ich ein übler Auto-Fan“, sagt Günter Hofner, „mit einem Opel Commodore Coupé. 18 Liter auf hundert Kilometer! Aber irgendwann hat’s bei mir ‚Klack‘ gemacht, und der Schalter ist umgefallen.“ Schon der erwähnte Autotyp – ein Modell aus den 70er-Jahren – deutet an, dass der sprichwörtliche Schalter bereits vor langer Zeit umgefallen sein muss.

Hofner, Jahrgang 51, arbeitete während seines historischen Klack-Moments in der Verlagsbranche. Damals, im vordigitalen Zeitalter, reisten Dias und Druckunterlagen noch in braunen Umschlägen von A nach B, und das sehr oft per Autokurier. „Dann fuhr da ein riesiger Ford Granada Kombi mit einem winzigen Umschlag in die Innenstadt, und ich hab mir gedacht: Das muss doch auch anders gehen!“ Eine Freundin schickte ihm dann im richtigen Augenblick den Artikel, der den jungen Hofner endgültig zum Logistik-Unternehmer machte: Es ging um Radkuriere in London – eine ganz heiße, ganz neue Sache! Schnell, rebellisch und smart am Stau vorbei!

Das ‚Klack‘ des umfallenden Schalters war gerade verklungen, als Hofner mit „Transpedal“ auf Münchens Straßen rollte. Nicht als erster Radkurierdienst der Stadt, denn in München gab es bereits den ersten Radkurierservice Deutschlands. Doch der existiert längst nicht mehr. Jetzt ist Hofners Firma die vielleicht dienstälteste ihrer Art in ganz Deutschland. Als reines Radkurierunternehmen ist sie zudem eine Ausnahme: Viele nutzen Autos, Motorroller und Fahrräder, je nach Bedarf. Doch Transpedal, das ist Fahrrad, durch und durch. Und Günter Hofner, mittlerweile Ende 60, ist seit 1988 munter mittendrin. Ein dicker Umschlag doku-

mentiert, wie zwischenzeitlich aus dem Autofreak ein Ausdauerfreak wurde: Urkunden und Fotos von berühmten Radmarathons wie dem Nove Colli in Italien, dem Dreiländergiro oder der 500-Kilometer-Fernfahrt Trondheim-Oslo zieht er nicht ohne Stolz aus einem großen Umschlag voller Erinnerungen.

Dreimal pro Woche steigt der Chef noch selbst beruflich aufs Rad. Aufs Klapprad, um exakt zu sein, denn „Bike+Rail“ ist mittlerweile sein Lieblingsthema: In München und anderen Städten reisen Klappräder umsonst im öffentlichen Nahverkehr und erschließen den Radkurieren damit auch die Vororte. „Die Jungen fahren praktisch nur Oberfläche“, sagt er, und meint damit den Verzicht auf U- und S-Bahn. „Aber warum soll ich schon morgens mit dem Rad raus nach Grünwald fahren? Ich spar mir die Muckis lieber für nachmittags.“ Nur vier oder fünf seiner etwa 20 Kuriere nutzen den Nahverkehr, doch genau das hält ihn gegen die sonst größere Reichweite der Auto-Konkurrenz im Rennen.

DATENLEITUNG STATT RUCKSACK

Ohnehin hat sich das Geschäft stark gewandelt. Es ist Corona-Zeit in der Transpedal-Zentrale im Münchener Stadtteil Unterringling. Einer der beiden Disponenten legt schon zur Mittagspause den Telefonhörer aus der Hand und schiebt sein Rad raus in die Frühlingssonne: Kurzarbeit, die Zahl der Aufträge ist von etwa 300 pro Tag auf die Hälfte eingebrochen. Mehr als zwei Drittel der Fahrten transportieren normalerweise medizinische Dinge. Vor allem Zahnlabors nutzen den Radkurier, und auch dort herrscht gerade Flaute. Besorgungsfahrten, etwa zu Apotheken, können den Verlust teilweise ausgleichen. Doch die Schrumpfung der einst quicklebendigen Messenger-Branche werden auch sie kaum kompensieren. Der mächtigste Gegner der Radkurier ist nämlich nicht Corona. Es ist das Internet. Werbeagenturen, Fotografen und Redaktionen arbeiten längst digital. Ihre Druckunterlagen, Fotos und Rein-



Münchener Freiheit: Radkurier Hofner in den Achtzigern auf dem Rennrad (oben). Heute bringen ihn meistens Klapprad und öffentlicher Nahverkehr ans Ziel

»Den aggressiven Macho, der keine Regeln beachtet und anderen Verkehrsteilnehmern auf die Nerven geht, den braucht doch keiner.«

zeichnungen bewegen sich durch Datenleitungen und nicht in Kuriertaschen von A nach B. Der Hype ist verschwunden, der Fahrradkurier als cooler Großstadtcowboy und Gesetzloser ist zumindest in München stillschweigend der Professionalität gewichen. Günter Hofner hat das Kurierklischee der Szene ohnehin nie gemocht. „Den aggressiven Macho, der die Kette oder das Bügelschloss schwingt, keine Regeln beachtet und anderen Verkehrsteilnehmern auf die Nerven geht, den braucht doch keiner“, sagt er. „Für die Gesamtstimmung ist das doch sch..., wenn man sich so aufführt. Ganz ehrlich, ich arbeite ohnehin lieber mit Frauen zusammen. Da gibt es solche Allüren praktisch nicht.“

EIN JOB FÜR TEILZEIT-PROFIS

Doch vielleicht ist es noch immer diese Aura gesetzloser Freiheit, die den Job attraktiv macht. Das Einkommen ist es jedenfalls nicht. Fünf Angestellte hat Transpedal im Büro, doch die Fahrer sind selbstständig. Zwei Drittel der Zustellgebühr von zehn Euro netto auf der Kurzstrecke bleiben bei ihnen, doch Hofner, der Firmengründer und Chef, macht eine nüchterne Rechnung auf: „Wenn alles gut läuft, schafft ein Fahrer vielleicht 2.400 Euro Umsatz im Monat. Davon geht die Krankenversicherung weg, die Miete, die Steuern. In München reicht der Rest für ein Leben mit Nullkonsum in einem kleinen WG-Zimmer. Das macht nur eine Handvoll hauptberuflich. Die meisten sind Leute mit saisonalem oder unregelmäßigem Einkommen, die sich etwas dazuverdienen. Also Kreative, Studenten, Messebauer, Leute aus der Reisebranche. Viele fahren auch für mehrere Kurierzentralen, um unterwegs weitere Aufträge annehmen zu können. Das ist für mich prinzipiell kein Problem.“

Nach ein paar morgendlichen Kundenterminen per Klapprad ist Hofner jetzt – Stichwort Corona-Kurzarbeit – zum Innendienst verdammt. Während seine Gedanken zwischen der Vergangenheit und den aktuellen Bedingungen wechseln, huscht der Blick deshalb immer mal hinüber zu seinem robusten Baustellen-Handy. Der Disponent nebenan sitzt an einem normalen Telefon. Noch ein Klischee zerbröselt: keine Funkgeräte mehr am Gurt riesiger Kuriertaschen, kein knarziges Knacken, kein „F-R-18, bitte kommen“? „Nein, Funk ist vorbei“, sagt Hofner, „dabei war das eigentlich ganz kommunikativ. So eine Art permanente Konferenzschaltung.“

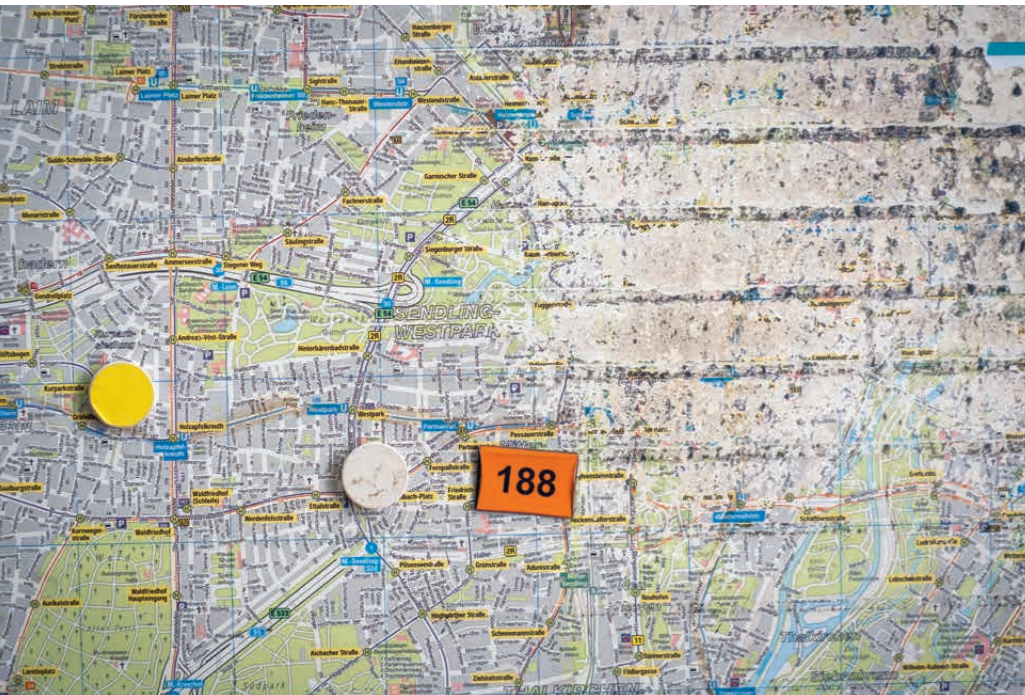
 DAS STEVENS E-COURIER PLUS

180 kg.
UND WAS
NIMMST
DU MIT?



Komfort-Pedelec mit 180 kg zulässigem Gesamtgewicht // Leiser Bosch Performance 65Nm Antrieb & 625Wh-Akku // Geschmeidige 5-Gang-Nabenschaltung & Zahnriemen
Alle Informationen auf stevensbikes.de/e-courier- und bei rund 500 STEVENS Händlern in Deutschland.





Der orangefarbene Magnet markiert den Abholort eines Auftrags. Dass die meistens in der Innenstadt liegen, sieht man dem Stadtplan an



Kurierleben 2020: Das Smartphone ersetzt Pager und Funk

Wir hatten sogar einen eigenen Funkmast in der Stadtmitte, den wir uns mit einem Müllkutscher und einem Hausmeisterservice geteilt haben. Aber richtig analog war es ganz am Anfang: Da hatte jeder Kurier einen Piepser und die ganze Tasche voller Zehnerl. Wir haben von der Zentrale den Piepser angeklingelt. Dann wusste der Fahrer, dass er zurückrufen soll, hat sich eine Telefonzelle gesucht und zehn Pfennige eingeworfen. Heute hat fast jeder eine spezielle Kurier-App auf dem Smartphone. Wir tragen die Auftragsdetails ein, der Kurier hat sie sofort, und ab damit.“

IN DER STADT UM DIE WELT

Drei Jahrzehnte Kurierbranche haben der Firmenzentrale die Patina einer eingespielten Langzeitstudenten-WG beschert. Restdekorationen vergangener Events und alte Plakate hängen an teils quietschbunten Wänden. Der Münchener Stadtplan, auf dem orangefarbene Magnete den Abholort eines Auftrags markieren, ist längst durchgewetzt und unlesbar – Hofner könnte ihn ohnehin auswendig malen, mit allen Abkürzungen, Stammkunden, Pausenplätzen. Apropos Verschleiß: Wie geht es ihm wohl selbst, mit knapp 70 Jahren und mehr als 100.000 Kurierkilometern in den Knochen? Die Frage bleibt ungestellt. Hofner steht auf, so mühelos wie ein deutlich Jüngerer. Eine Notiztafel an der gegenüberliegenden Wand hat seine Aufmerksamkeit erregt. „Institut für emissionsfreie Logistik“ steht in Dunkelgrün darüber, eine Art augenzwinkernder Hinweis auf seinen Unternehmenszweck. Hofner greift zu einem dicken roten Filzstift und ergänzt den Slogan mit einem großen „Yeah!“ mit Ausrufezeichen. „So, jetzt klingt das nicht mehr so lasch“, sagt er grinsend und setzt sich wieder an den Schreibtisch.

Den durchgewetzten Stadtplan könnte Hofner ohnehin auswendig malen, mit allen Abkürzungen, Stammkunden und Pausenplätzen.

UNTERWEGS ZUHAUSE.

Entdecke die neue eAdventure Serie mit SHIMANO Steps Power.



Einfach gute Räder.

victoria-fahrrad.de


VICTORIA[®]
FAHRRÄDER SEIT 1886