

# Zu guter Letzt:

## Das Rad neu erfinden Eine kleine Ge- schichte indivi- dueller Mobilität

*Jan Wetzel*

**D**er Vergleich einer typischen Autostraße mit einem typischen Fahrradweg in Deutschland verrät viel darüber, welchen Wert wir beiden Verkehrsmitteln zugestehen. Bei der Straße kann man von einem annehmbaren Zustand ausgehen – und ärgert sich über Schlaglöcher. Bei Fahrradwegen ist es umgekehrt: Man wundert sich kaum, wenn sie von Wurzelwerk aufgebrochen, von Grün überwuchert, von Autos oder E-Scootern zugeparkt sind.

Positiv fallen Radwege auf, die mehr sind als ein Zugeständnis autogerechter Verkehrsplanung. Benutzt man solche „Premium-Radwege“, fühlt man sich ein bisschen wie im Auto. Der Weg ist frei, die Fahrbahn glatt. Man hat keine Angst um sein Leben. In den Niederlanden, wo solche Wege der Standard sind, tragen die wenigsten Helme oder gar Reflektorkleidung. Doch nicht nur der Mensch, auch das Gerät erfährt dort eine andere Wertschätzung. Mehr noch als auf den Wegen erlebt man das in den bisweilen architektonisch eindrucksvollen und oft kostenlosen Fahrrad-Parkhäusern. Das Fahrrad: plötzlich ein Verkehrsmittel, das man nicht einfach am Straßenrand abstellen muss, das vor Regen und Diebstahl geschützt ist. Es sind solche Momente, in denen man erfahren kann, dass das, was wir als Auto oder als Fahrrad verstehen, viel mehr ist als ein Ding. Die

Wörter sind auch Chiffren für Technologien, Infrastrukturen und Nutzungsgewohnheiten, ja eine ganze Kultur der Individualmobilität.

Eine solche Kultur ist immer Ergebnis einer langen Geschichte. Vor allem ist sie eine Folge des Ideals der autogerechten Stadt, das das verkehrsplanerische Denken der Nachkriegszeit nachhaltig prägte. Es führte zu einem Dualismus der Verkehrsmittel, in dem man unterschied zwischen dem Auto – und dem Rest.

Manchmal vergisst man heute den gemeinsamen Ursprung von Fahrrad und Auto – und bis in die 1950er Jahre war der Unterschied auch gar nicht so groß. Das Fahrrad bereitete den technisierten Individualverkehr der Massen vor. Schon Ende des 19. Jahrhunderts waren Fahrräder ein für viele erschwingliches Massenprodukt. Zur selben Zeit glichen die ersten Autohersteller eher Manufakturen, in denen noch Handwerker mit dem alten Berufsstolz eines Stellmachers, Schreiners oder Sattlers arbeiteten. Nach und nach verwuchsen beide Welten. Fahrradhersteller wie Opel, Peugeot oder Škoda begannen, mit Verbrennungsmotoren zu experimentieren. Motorisierte Fahrräder, Motorroller und Motorräder eroberten den Markt. Die Automobilisierung der Nachkriegszeit war oft bescheiden, mit Kleinwagen wie dem Messerschmitt Kabinenroller, dem Goggomobil oder der Isetta. Doch mit dem wachsenden Wohlstand und der Automobilisierung der Verkehrspolitik verschwand diese Vielfalt, und ein ungeheurer Anstieg der Autoflotte in Deutschland prägte die 1960er und 1970er Jahre.

Damit war der Weg der Individualmobilität vor-gezeichnet: Größer, schwerer und komplizierter wurde das Auto. Skaleneffekte, also Kostensparnisse, die sich erhöhter Produktion verdanken, sorgten dafür, dass die Preise trotz besserer Ausstattung stabil blieben. Die gesetzliche Regulation tat ihr Übriges: Je umfangreicher die Auflagen bei Sicherheit und Abgasnormen, desto höher wurde auch hier der Entwicklungsaufwand, der nur durch hohe Stückzahlen finanziert werden konnte.

Das Fahrrad sah demgegenüber alt aus. Als Standard des maschinisierten Individualverkehrs konnte es immer weniger gelten. Fahrrad fuhr man im Alltag dann, wenn man nicht Auto fahren konnte. Die sinkende Nachfrage führte zum Preisverfall, dieser zur Krise der Industrie. Auch sie suchte ihr Überleben in den Kosten-

vorteilen der Massenproduktion. Anders als beim Auto führten diese aber zur Modularisierung des Designs. Deswegen sind bis heute viele der Komponenten – ob Bremsen, Schaltung, Beleuchtung oder auch nur die Bohrungen für Flaschenhalter und andere Accessoires – standardisiert. Nahezu alle Hersteller verwenden sie, anstatt eigene Designs zu verwenden.

Die Folge war zwar die Dominanz der Komponentenhersteller, allen voran Shimano, aber insgesamt ein durchlässiger Markt mit vielen Herstellern, unabhängigen Händlern und zahlreichen Nischenprodukten. Innovation gab es stetig, aber im Kleinen. Insgesamt gesehen wurde das Fahrrad „Lowtech“: Die wesentliche Funktionsweise der meisten Komponenten veränderte sich kaum. Vieles kann man deswegen bis heute selbst reparieren – ganz anders als beim Auto.

Doch eben das verändert sich. Zwar gibt es das günstige, einfache Fahrrad nach wie vor. Aber das starke Wachstum des Marktes in den letzten Jahren wird von neuen, komplizierteren, ausstattungsreicheren, vor allem elektrisierten Varianten getrieben. E-Bikes oder Lastenräder erreichen heute schnell Preise eines gebrauchten PKW. Hochwertigere Komponenten werden verbaut, komfortablere Schaltungen, bessere Bremsen, Reifen oder Beleuchtung. Neuentwicklungen wie schlauchlose Reifen, Riemenantrieb, geschlossene Getriebe oder sogar Automatikschaltungen versprechen einen wartungsärmeren und saubereren Betrieb. Mit Akku, App-Steuerung und Diebstahlschutz wird das Fahrrad digitalisiert. Neue Versicherungen oder Pannenhilfe werden umso wichtiger, je teurer und schwerer das Rad ist.

Kurz gesagt: Das Fahrrad wird dem Auto ähnlicher. Damit mildert es den Dualismus individueller Mobilität. Die neue Vielfalt auf der Straße kommt aber auch von der anderen Seite: Neben Lastenfahrrädern mit Karosserie gibt es wieder elektrische Kleinstwagen, deren Marktpotenzial etwa Citroën, Opel oder Fiat derzeit mit einer gemeinsamen Entwicklung testen. Sogar die Isetta lässt ein Schweizer Kleinhersteller mit dem Microlino elektrisch auferstehen.

Auch eine Reihe von Investitionen der Automobilindustrie fügt sich in dieses Bild. Porsche übernahm im letzten Jahr das E-Bike-Start-up



**Jan Wetzel** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am WZB in der Forschungsgruppe der Präsidentin und Promotionsstipendiat der Friedrich-Ebert-Stiftung. [jan.wetzel@wzb.eu](mailto:jan.wetzel@wzb.eu)

Foto: © WZB/Martina Sander, alle Rechte vorbehalten.

Fazua. Lavoie, Tochter des Motorsport-Unternehmens McLaren und Herstellerin von Elektro-Rollern, kaufte VanMoof, einen niederländischen Innovationsführer in diesem Bereich, der in die Insolvenz geraten war. Ein Tochterunternehmen von Bombardier, das Offroad- oder Wasserfahrzeuge produziert, übernahm die Mehrheit bei Pinion, einem Fahrradgetriebe-Hersteller. BMW, Audi oder Mercedes haben schon lange eigene Fahrräder im Angebot. Und auch der Gebrauchtmarkt für E-Bikes wird professionalisiert: Noch dieses Jahr möchte Mobile.de, so die vollmundige Erklärung, „von der Autobörse zur Mobilitätsplattform“ werden, auf der dann auch E-Bikes und Pedelecs gehandelt werden können. Mit diesen Vorstößen will das automobile Kapital zumindest einen Fuß in die Tür der neuen Märkte bekommen. Sie alle betreffen die oberste Preiskategorie der neuen Räder, also technologisch aufwändige E-Bikes. Hier sind die Gewinnmargen am größten und die technologische Entwicklung am dynamischsten. Die Autoindustrie könnte ihre Kompetenzen hier also zu Geld machen: nicht nur durch Kapital, sondern auch durch Erfahrung mit Qualitäts- und Sicherheitsstandards, Design, Produktintegration, aber auch den Services drumherum, sei es Finanzierung und Leasing oder Wartung und Reparatur.

Die Offenheit der Automobilindustrie mag sich aber auch daraus erklären, dass sie das Fahrrad nicht zu fürchten hat. Ja, es gibt immer mehr und immer vielfältigere Fahrräder auf deutschen Straßen. Aber immer mehr Autos gibt es auch. ●