

200 Jahre Fahrrad: Eine praktische Mobilitätslösung im Wandel der Zeit

von bb - Dienstag, 6. Juni 2017

https://www.pd-f.de/2017/05/31/200-jahre-fahrrad-eine-praktische-mobilitaetsloesung-im-wandel-der-zeit_11547



Während seiner 200-jährigen Geschichte hat sich der Stellenwert des Fahrrads stark und oft gewandelt: Als Verkehrsmittel lange Zeit geächtet, nach einer Boom-Phase vom Auto verdrängt und jetzt als Klimaretter heroisiert. Der pressedienst-fahrrad gibt einen kurzen Abriss über die spannende Geschichte des Fahrrads.

[pd-f/tg] Die Aussage von Amalie Rother hat für so manchen Radfahrer in der Hauptstadt sicherlich auch heute noch Gültigkeit. Die Berlinerin schilderte ihre ersten Radfahrten durch ihre Heimatstadt als reinsten „Spießrutenlauf, sodass man sich immer wieder fragte, ob das Radfahren denn wirklich alle die Scheußlichkeiten aufwäge, denen man ausgesetzt war.“ Das war 1890. Rother war eine der ersten Damen in Berlin, die sich in der Öffentlichkeit mit einem Fahrrad (vermutlich noch einem Dreirad) zeigten. Sie gründete zudem den ersten Fahrradclub für Frauen in Deutschland und erreichte so eine erste Gleichstellung der Geschlechter in einer von Männern geprägten Gesellschaft. Trotz vieler Widerstände aus gehobenen Schichten, von Ärzten und der Obrigkeit waren bereits zehn Jahre später radfahrende Frauen keine Seltenheit mehr. Doch mussten sie dabei auch gesellschaftliche Zwänge ablegen: Die für das Pedalieren praktischen Hosen waren für Frauen verpönt, Beinzeigen galt als unzüchtig. Mit langen Röcken ließen sich die damaligen Räder jedoch nur schwer steuern. Erst mit der flächenmäßigen Verbreitung des Niederrades (die Idee stammte bereits von Karl Drais und wurde nur durch eine kurze Hochphase der Hochräder unterbrochen) sowie des Schwannenhalsrahmens wurden praktische Möglichkeiten geschaffen, Frauen am Radfahren teilhaben zu lassen.

Erste Boom-Phase Ende des 19. Jahrhunderts

Das weibliche Geschlecht ließ sich also nicht mehr vom „Mobilitätswunder“ ausschließen. Industrielle Fertigungsmethoden,

verbunden mit günstigen Niederrädern aus Massenproduktion in England oder den USA, brachten dem Fahrrad Ende des 19. Jahrhunderts auch in seinem Geburtsland endlich den ersehnten Durchbruch. Radsportvereine gründeten sich landesweit und die Nachfrage stieg stetig an. Zwischen 1885 und 1897 erhöhten sich die Produktionsmengen in Deutschland von jährlich 5.000 auf 350.000 Räder. Beispielsweise widmeten sich z. B. Opel, Miele oder Dürkopp im Anschluss dem Fahrradbau. „Zwischen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts erlebte die Fahrradindustrie in Deutschland eine erste große Boom-Phase. Eine neue Mobilitätslösung für die Massenbevölkerung entstand und viele wollten daran teilhaben“, erklärt Florian Niklaus, Produktmanager beim Fahrradhersteller [Winora](#), dessen Unternehmenswurzeln bis in diese Zeit zurückreichen.

Tiefe Einschnitte durch die Weltkriege

Doch der Aufschwung hatte auch seine Schattenseiten: Fallende Preise sorgten für eine erste Krise, die durch den Ersten Weltkrieg noch verschärft wurde. Erst zu Beginn der 1920er-Jahre lief die Produktion wieder in gewohnten Bahnen. 1927 wurden knapp drei Millionen Fahrräder in Deutschland produziert. Die Weltwirtschaftskrise und der Zweite Weltkrieg brachten dem deutschen Fahrradmarkt aber ein jähes Ende. Die Nationalsozialisten förderten zwar den Bau von Radwegen, stellten aber im Grunde bereits die Weichen für die Massenmotorisierung durch das Auto. Außerdem wurden in den Hochzeiten des Krieges viele Fahrradfirmen zur Fertigung von Rüstungsgütern genutzt sowie viele Rohstoffe für die Herstellung von Kriegsmitteln verwendet.

Auto überholt zu schnell

Nach dem Zweiten Weltkrieg war das Automobil die treibende Kraft in den Köpfen der Menschen. Das Fahrrad galt hingegen als Arme-Leute-Gefährt. Die Räder selbst wurden immer billiger, was mit einem sinkenden Qualitätsniveau Hand in Hand ging. Viele Fabriken schlossen oder widmeten sich anderen Geschäftsbereichen. Doch es gibt auch positive Beispiele aus dieser Zeit: Die Firma [Puky](#) wurde 1949 gegründet und hat sich bis heute zu einem Marktführer für Kinderfahrzeuge entwickelt. „Der Bedarf an speziellen Zwei- und Dreirädern für Kinder war damals wie heute groß.

Diesen Markt mit hochwertigen Produkten zu versorgen, war und ist unsere Aufgabe, damit die Mobilität für die ganze Familie gesichert ist“, so Guido Meitler von Puky. Kleinkinder wurden in den Anfängen z. B. in Tragetüchern am Rücken mitgenommen. Doch selbst [Kinderanhänger](#) fanden bereits während des ersten Fahrrad-Booms Beachtung, weil ein sicherer Transport möglich war. „Die Modelle sind mit den heutigen zwar technisch nicht vergleichbar, zeigten aber bereits, welchen Stellenwert die Mobilität von Kindern und somit der ganzen Familie hatte“, blickt Hanna Gehlen vom Kinderanhängerhersteller [Croozler](#) zurück.

Pleitewelle trifft die Branche

Der deutsche Fahrradmarkt machte nichtsdestotrotz in den 1960er-Jahren eine harte Phase durch: Das Fahrrad wurde schlichtweg nur noch als Ergänzung zum Auto genutzt. Die Klappradwelle gab hier den Weg vor. „Das Fahrrad wurde einfach zusammengeklappt und im Kofferraum mitgenommen, um Kurzstrecken am Zielort zu meistern. Eine smarte Idee, auf der auch die heutigen Falträder basieren. Doch die Qualität der heutigen Produkte ist den früheren Modellen bei weitem überlegen“, erklärt Henning Voss, Geschäftsführer von Voss Spezial-Rad, dem Vertriebspartner der englischen [Faltrad](#)-Kultmarke [Brompton](#). Bis in die 1980er-Jahre verlor das Fahrrad immens an Bedeutung, was eine weitere Pleitewelle von Firmen zur Folge hatte.

Ölkrise und MTBs als Retter

Doch zwei Faktoren haben der Fahrradbranche in den Neunzigern neuen Schwung gegeben. Zum einen die Ölkrise – damit einhergehend entwickelte sich in Deutschland eine alternative Szene, die das Fahrrad als Ersatz für das Auto wiederentdeckte. Zum anderen begann die in den USA aufstrebende [Mountainbike](#)-Szene nach Europa und Deutschland überzuschwappen. Das

Fahrrad war nicht mehr nur an die Straße gebunden, sondern wurde geländefähig und für neue Zielgruppen interessant. „Die Entwicklung des Mountainbikes hat dazu beigetragen, dass sowohl junge Leute als auch Outdoor-Begeisterte sich wieder verstärkt auf das Fahrrad geschwungen haben“, meint Heiko Böhle, Produktmanager von [Felt](#). „Die Fusion der beiden Zielgruppen zeigte sich im anschließenden Trekkingrad-Boom der 1990er-Jahre“, führt Florian Niklaus weiter aus. Das Fahrrad hat seitdem einen Weg eingeschlagen, seinen früheren Stellenwert wieder zurückzugewinnen. Sowohl als Verkehrsmittel als auch als Sportgerät ist es gefragt.

Wir haben unser Bildarchiv aktualisiert. Dabei wurden ältere Bilder entfernt – darunter das hier verlinkte. Melden Sie sich einfach für passende Motive zum Artikel: 0551-9003377-0.

Mehr Öffentlichkeit dank E-Bikes

Seit wenigen Jahren trägt der [E-Bike](#)-Schwung mehr und mehr dazu bei, dass das Thema Fahrradfahren zusätzlich mehr Öffentlichkeit gewinnt. „Elektroräder sind aus der heutigen Zeit nicht mehr wegzudenken und eine praktische Mobilitätslösung für Pendler, ältere Menschen, aber auch Sportler und Fitness-Interessierte“, so Anja Knaus vom schweizerischen E-Bike-Pionier [Flyer](#). Das Thema wird die Fahrrad Zukunft prägen und dabei für einige interessante Entwicklungen und Neuheiten sorgen.

200 Jahre altes Problem: die Infrastruktur

Generell hat sich der Fahrradmarkt in Deutschland in seiner 200-jährigen Geschichte stets wieder neu erfunden. Doch eins wurde seit jeher im Geburtsland des Fahrrads verschlafen: Eine passende [Infrastruktur](#) für das Fahrrad zu entwickeln. „Die Stadtplanung in Deutschland ist seit vielen Jahren autofixiert. Das ist historisch gewachsen und wird leider vielerorts noch weitergeführt. Doch es gibt einige gute Beispiele, wo das Fahrrad offensiv und frühzeitig in die Planung sinnvoll einbezogen wird. Diese Städte werden langfristig einen Vorteil in Sachen Lebensqualität, Luftreinheit und Mobilitätsgeschwindigkeit und somit im Wettbewerb um neue Einwohner, Firmen und Arbeitnehmer haben. Und wir können bei dieser Entwicklung unterstützen“, freut sich Andreas Hombach vom Stadtmöblierer [WSM](#).

[Express-Bildauswahl \(11 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(30 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Die Karl-Story: Das Fahrrad wird 2.000 Jahre alt!](#)

[200 Jahre Fahrrad: Es startet mit dem Laufrad...](#)

[Termine der Saison 2017: Wichtige Events rund um das Fahrrad](#)

[200 Jahre Fahrrad: Karl Drais – der Beschleuniger des Individualverkehrs](#)

Themenblatt: 200 Jahre Fahrrad

[200 Jahre Fahrrad: Radinfrastruktur hängt in Deutschland hinterher](#)

Passendes Bildmaterial

