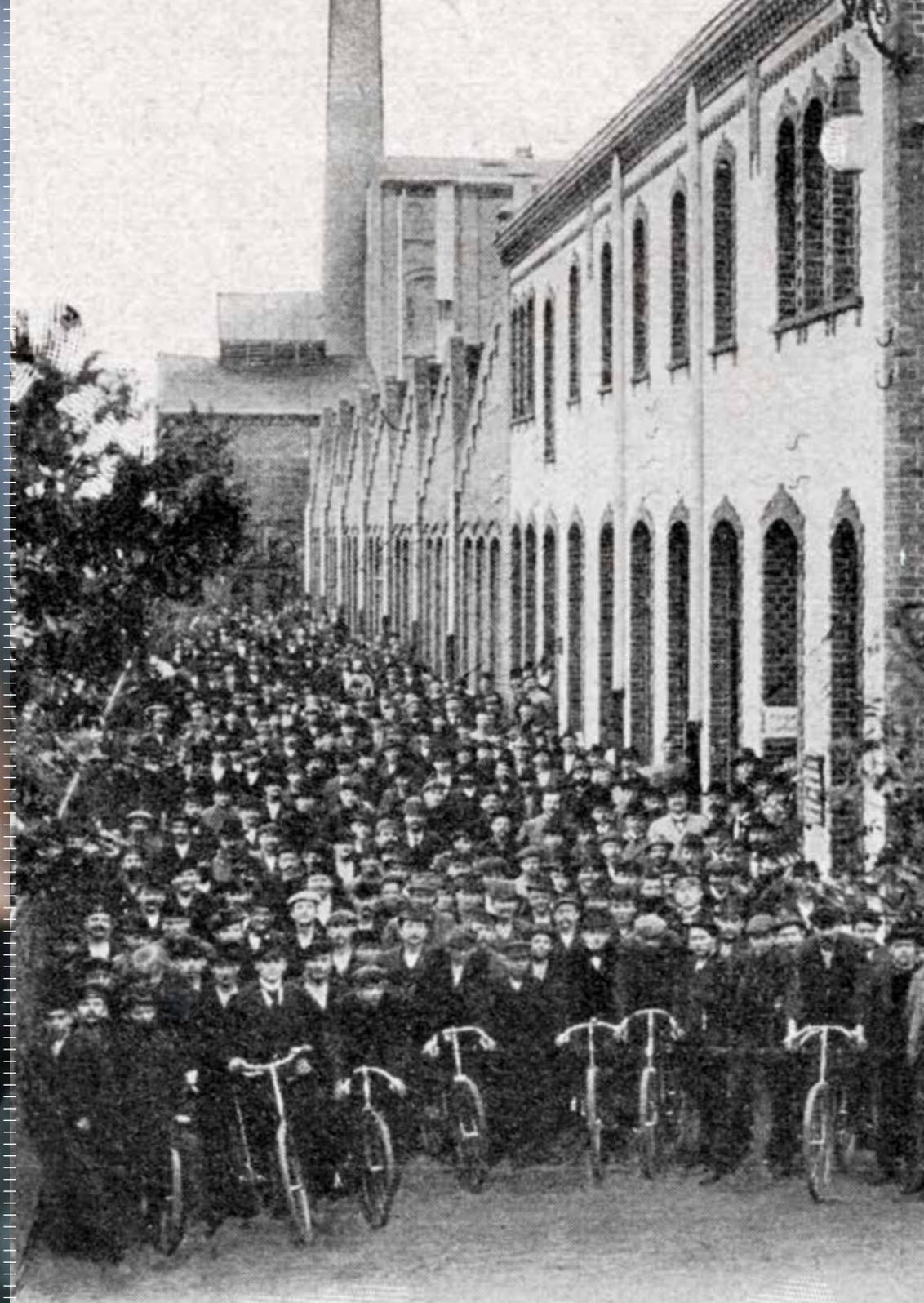




135 Jahre zusammen stark:
Die Fahrradindustrie

ZIV DIE
FAHRRAD-
INDUSTRIE



135 Jahre zusammen stark: Die Fahrradindustrie

Die deutsche Fahrradindustrie und der Zweirad-Industrie-Verband, der ihre Interessen vertritt, haben eine lange Tradition: Vor kurzem durften wir das 135jährige Jubiläum des Verbandes feiern, den die Pioniere der Fahrradfabrikation nahezu zeitgleich mit ihren wegweisenden Fahrrad-Manufakturen gründeten. Wir haben diesen Anlass genutzt, unserer Geschichte nachzuforschen.

Das Ergebnis, unser kurzer Rückblick auf 135 Jahre Fahrradgeschichte in Deutschland, ist faszinierend! Gerade der Rückblick macht das Zukunftspotenzial der deutschen Fahrradindustrie überdeutlich: Wir waren und sind in so vielen Bereichen Vorreiter, Wegbereiter – wir sind die führende Fahrzeugindustrie dieses Landes!

In mittlerweile über 135 Jahren haben wir nicht nur Deutschland bewegt, sondern auch die Grundlage für eine strahlende Zukunft des Fahrradlandes Deutschland geschaffen. Diese Tradition schreiben wir fort, indem wir den ZIV neu ausrichten und für alle Akteure des Ecosystems Fahrrad öffnen.

Sehen Sie selbst, wie sehr sich Fahrradindustrie und gesellschaftliche, politische sowie kulturelle Entwicklungen gegenseitig befördert, bedingt und beeinflusst haben – und wie wir diesen Prozess auch in Zukunft gestalten werden!

Die Fahrradindustrie ...

... im Kontext ihrer Zeit

1815

Jahre ohne Sommer

Achtzehnhundertunderfrosen oder Jahre ohne Sommer nennt man die Jahre nach dem Ausbruch des indonesischen Vulkans Tambora 1815. Weltweite Missernten und Hunger folgen der Aschewolke. Pferde werden eher gegessen als gefüttert.



Aschewolken legen sich vor die Sonne

1817

Fahrzeuge ohne Pferde

Ein Ansporn für den Karlsruher Karl Drais, sich erneut mit Fahrzeugen zu beschäftigen, die nicht auf Pferdekraft angewiesen sind. 1817 stellt er seine zweirädrige Laufmaschine vor.

Die Weiterentwicklung der Draisine findet in Frankreich, den USA und allen voran England statt. Als Velociped oder Bicycle kehrt das Zweirad erst wieder nach Deutschland zurück, nachdem Maschinenbauingenieur Heinrich Kleyer in den USA Radrennen erlebt und seine Begeisterung darüber 1880 zusammen mit einigen Rädern zurück nach Deutschland bringt.

The „Herald Bicycle“.



Original Englisches
Velociped neuester, bester
Construction zum Zurück-
legen großer Strecken in
kurzer Zeit ohne Anstren-
gung. Prospekte gratis.
Heinr. Kleyer,
Frankfurt a.M.
Generalvertreter für den
Continent von Europa. 2

Fahrradwerbung in den 1880er Jahren: «Zum Zurücklegen großer Strecken in kurzer Zeit!»

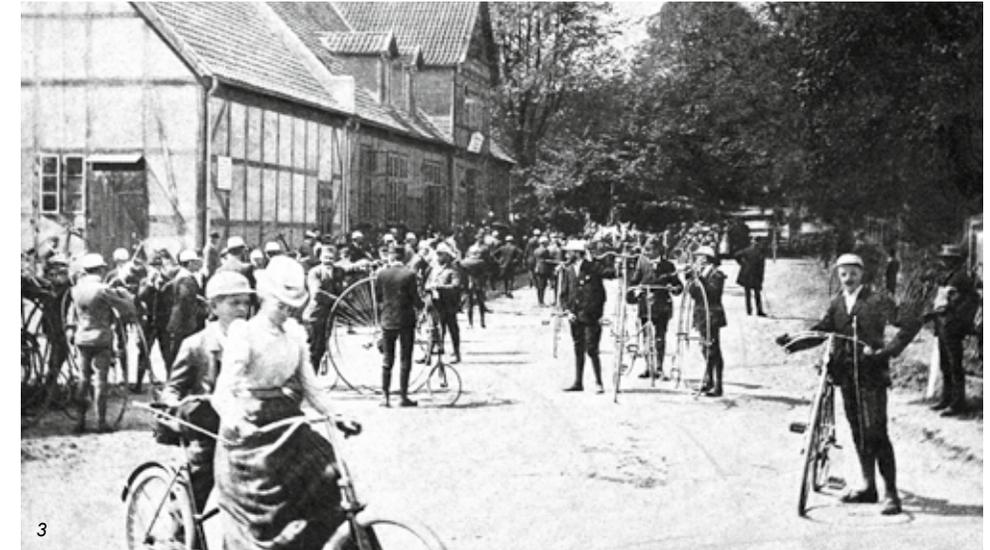
1885

1885 leiht sich der gelernte Dreher und Rennradfahrer Johann Baptist Winklhofer einige hundert Mark, erwirbt einen Parallelschraubstock und eröffnet mit seinem Geschäftspartner Adolf Jaenicke in einer kleinen, im Hinterhaus gelegenen Werkstatt das «Chemnitzer Velociped-Depot»: die Geburtsstunde der Wanderer-Fahrradwerke, der ersten deutschen Fahrradfabrik, die später auch Autos produzieren und in Audi aufgehen wird. Gebrüder Reichstein, Kinderwagenhersteller in Brandenburg/Havel, beginnen ebenfalls, Fahrräder zu produzieren. Brennabor wird eine der größten Fahrradfabriken und zeitweise größter Autohersteller Deutschlands. Auch Kleyer startet eine eigene Fahrradfabrikation; der Nachfrage entsprechend stellt sie keine Hochräder mehr her, sondern fertigt von Anfang an ausschließlich das gerade erst in England entwickelte Safety- oder Niedrig-Bike. Mehrere Firmen, vor allem aus der Nähmaschinenbranche mit dem entsprechenden feinmechanischen Knowhow, wie Naumann & Seidel oder Dürkopp, folgen seinem Beispiel. So wird die einstige Weber- und Tuchmacherstadt Bielefeld zu einem Zentrum der deutschen Fahrradindustrie, das zeitweise jedes fünfte im Deutschen Reich produzierte Fahrrad hervorbringt.

Ein Jahr später steigt auch Nähmaschinenfabrikant Opel, nicht zuletzt auf Drängen seiner Söhne, in großem Stil in die Fahrradproduktion ein, im selben Jahr, in dem Kleyer seine Firma in Adlerwerke umbauft.



Schmiede der Adlerwerke 1889



1895 besuchen Mitglieder eines Radclubs Otto von Bismarck in Friedrichsruh

Kurz vor Weihnachten 1883 betritt auch der Nähmaschinenfabrikant Adam Opel die Maschinen- und Velocipedhandlung Heinrich Kleyer und erwirbt für seine fünf Söhne Fahrräder.

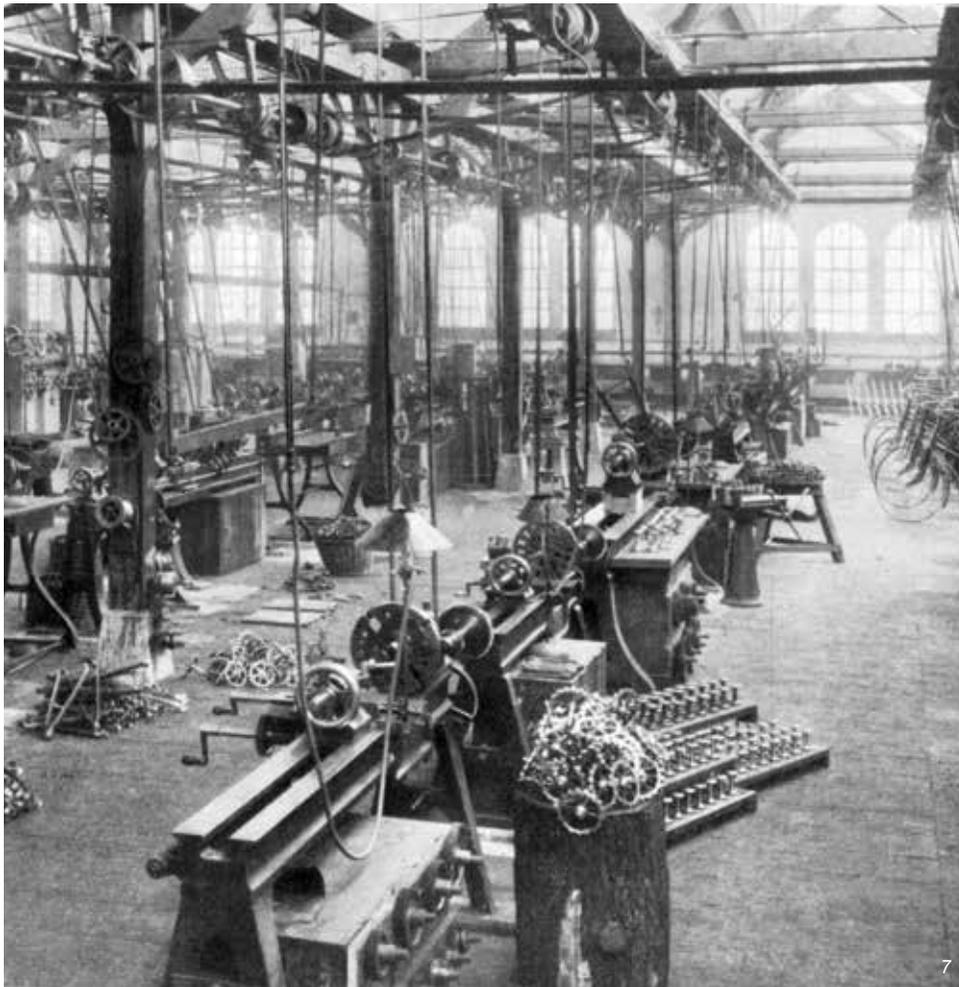
Das Fahrradfieber greift um sich.



Wilhelm Opel 1887



Gebrüder Opel, 20 Jahre und hunderte von Siegen im Radrennsport später



Maschinensaal der Adlerwerke 1889

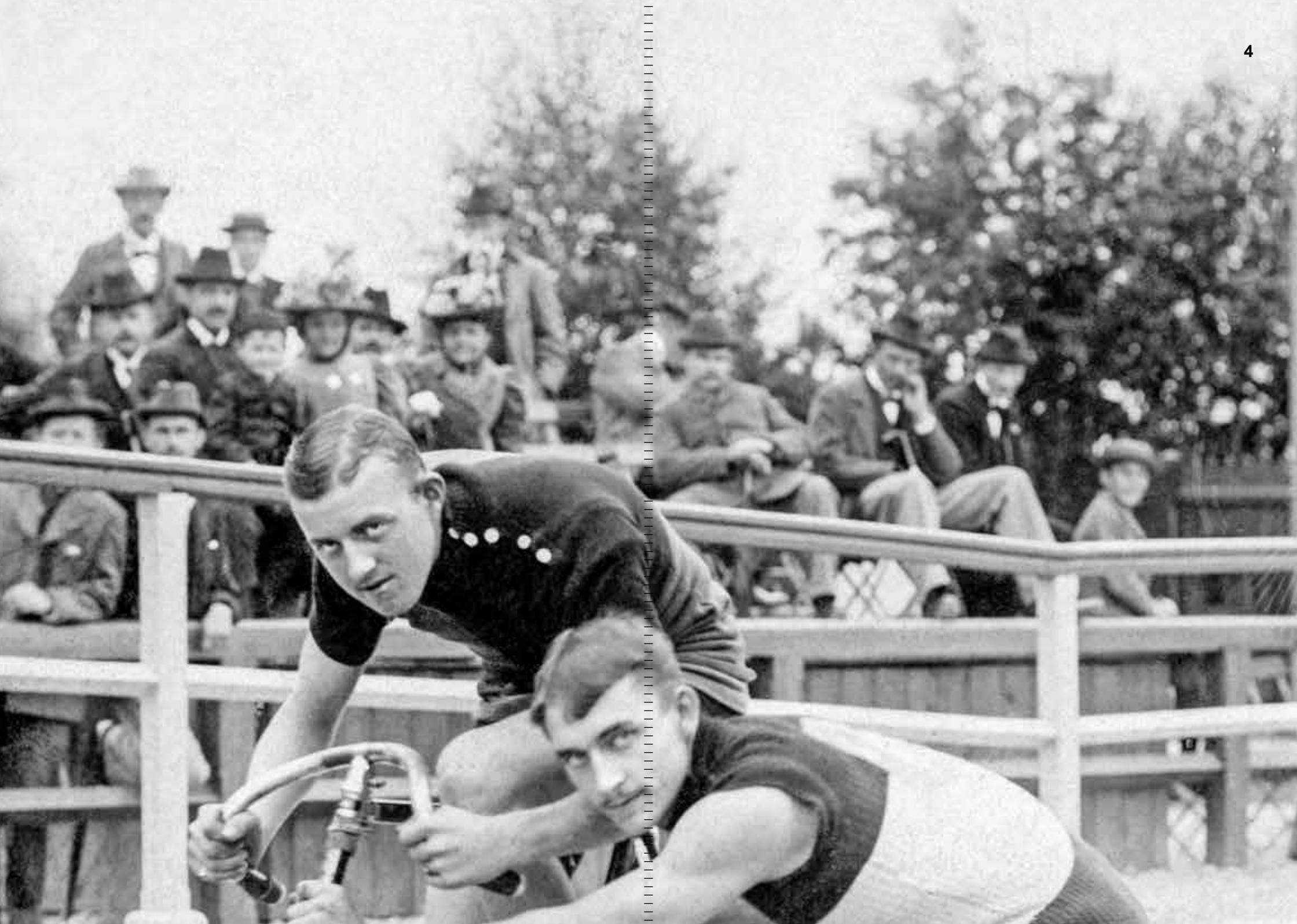
1887

Exklusive Angelegenheit, so ein Fahrrad

«Eine große und stets wachsende Popularität genießt das Fahrrad in allen Schichten der Bevölkerung», behauptet Adam Opel 1887. Das ist falsch. Ein Fahrrad kostet zu diesem Zeitpunkt rund 500 RM, während der Monatslohn eines Facharbeiters gerade mal 110 RM beträgt. Alle Hersteller Deutschlands zusammen produzieren 7000 Räder im Jahr. Das Fahrrad ist ein Sportgerät des wohlhabenden Bürgertums, das selbst fährt oder bei Radrennen fahren lässt.



Mitglieder des Fahrradclubs «Wittelsbach» vor der Münchner Uni





«Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.»

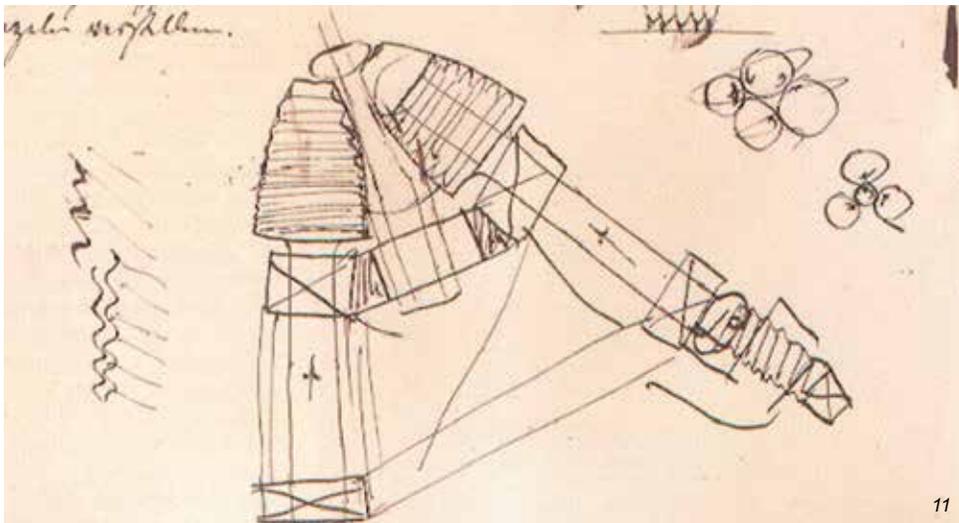
Adam Opel



1888

Fahrradhersteller schließen sich zusammen

Währenddessen versuchen die Brüder Mannesmann im väterlichen Walzwerk Fahrrad-Kurbeln durch Walzen weiter zu härten. Sie entdecken die Möglichkeit, durch Schrägwalzen aus einer Metallstange ein nahtloses Rohr herzustellen. Dieses Verfahren wird 1885 patentiert, gerade rechtzeitig für den Rohrhunger der aufblühenden Fahrradindustrie, der wiederum Mannesmann zu einem Weltkonzern aufsteigen lässt.

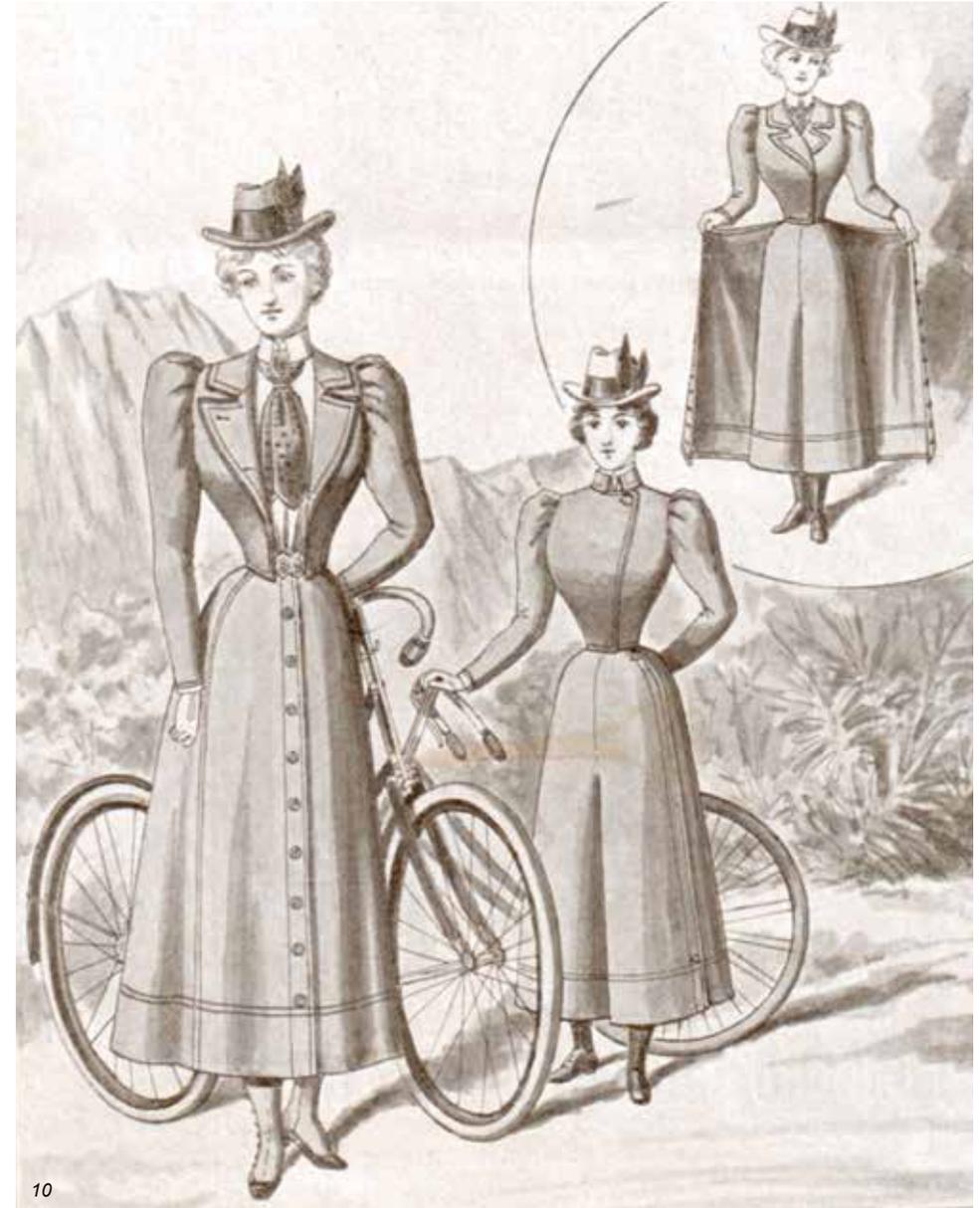


11

Max Mannesmann, Skizze zum Schrägwalzen

«In ihrem ganzen Arrangement ungemein gediegen ist diese Radsporttoilette. Der kurze Rock und das bis zur Taille reichende Jäckchen sind in Seide ausgeführt, die weit zurückgeschlagenen Revers mit weißem Kaschmir bezogen», teilt die Zeitschrift *Radlerin und Radler* mit, die mit Vorliebe adelige Radfahrende abbildet.

5



10

Die Radsporttoilette soll gediegen und schicklich zugleich sein

Einer der Fabrikanten der ersten Stunde, Bruno Naumann, nimmt bereits 1887 mit seinen Mitbewerbern Kontakt auf, um einen Fachverband zu bilden. 1888 treffen sich 23 Herren in Leipzig und gründen den «Verein Deutscher Fahrradfabrikanten etc.» Das etc. im Namen verweist darauf, dass von Anfang an Absicht und Bereitschaft bestehen, andere Industrien rund ums Fahrrad einzubinden.



Max Frankenburger, Gründer der Victoriawerke, sowie (v.l.) Heinrich Kleyer, Adlerwerke, Bruno Naumann, Naumann & Seidel, Adam Opel, Opelwerke und Johann Baptist Winklhofer, Wanderer-Werke, bilden den ersten Vorstand des VDF etc.

Verein deutscher Fahrradfabrikanten etc.



Auch bei Hofe wird Rad gefahren!

1891

Radfahren? Nicht auf deutschen Straßen!

Die Ausbreitung des Radfahrens wird nicht nur durch hohe Fahrradpreise, sondern auch durch Zweifel gehemmt, ob Radfahren überhaupt gesund sein kann?! Um den jahrelang hin- und herbrandenden Streit ein für alle Mal zu beenden, fragt der Bund Deutscher Radfahrer 1891 die acht größten medizinische Koryphäen der Zeit. Sie alle erklären, ähnlich wie Robert Koch: «... daß ich die hygienischen, also gesundheitlichen Bedenken gegen das Radfahren in keiner Weise theile, sondern das Radfahren vom hygienischen Standpunkte aus für nützlich halte und demselben die möglichste Verbreitung wünsche.»

Das sieht die Polizei in vielen deutschen Städten vollkommen anders und verbietet das Fahren auf ihren Straßen.



Erleben Sie einen radelnden Festumzug vom Anfang des 20. Jahrhunderts:



4,5 km...

...täglich auf dem Fahrrad zurückgelegt, reichen laut WHO-Studie aus, um das Risiko eines Herzinfarktes zu halbieren.



Vor der Jahrhundertwende

Der Verein deutscher Fahrradfabrikanten etc. protestiert gegen diese Verbote und kann nach und nach eine Rücknahme bewirken...



Dr. med. Breiger's Radfahrer-Wetterschutz
 D. R. G. M. „**Endlich**“. 111 154.
 Passend für Damen und Herren.
Ist ein Mantel, kein Kragen.

Schützt den ganzen Radfahrer bis weit unter die Kniee. — Fliegt bei Wind nicht hoch. — Ventilirt vollkommen — Ist deswegen ein Gesundheitsmantel und wärmt im Winter, ohne im Sommer zu erhitzen. — Hindert nicht die freie Bewegung des Radfahrers.

Alleinige Fabrikation:
Friedrich Heise,
 Osterode a. Harz.
 Probesendungen unter Nachnahme. [564]
Wiederverkäufer gesucht.
 Prospekte u. Stoffmuster gratis.



19

Annonce von 1895

...das besondere Verhältnis zwischen Zweirädern und anderen Verkehrsteilnehmern begleitet Radfahrende neben anderen Themen jedoch von Anfang an.

Wir versichern
 Fahrräder gegen Diebstahl, Unfall, Feuer, und suchen überall tüchtige Vertreter.
Allgemeine Fahrradversicherungs-Gesellschaft in Wittenberge.



20

Annonce von 1895



21

«Unser Wagen fuhr in scharfem Trab dahin, da versperrte ein Salinenfuhrwerk die Passage. Ein Adelsherr, der uns im Galopp zur Seite sprengte, hatte Mühe, seinen edlen Renner zu parieren. Angstrufe der Damen mischten sich mit den zornigen Ausbrüchen des Reiters und dem Fluchen des Fuhrmanns. Da, in dem kritischsten Augenblicke ein schrilles Klingeln und ehe wir's uns versahen saust ein blitzendes Stahlross pfeilschnell an uns vorüber. Der feudale Herr hatte Mühe, sich im Sattel zu erhalten, er schimpfte energisch drauflos und rief nach Einschränkung und Umsturz der Fahrordnung.»



23

Aus einer Polizeiverordnung von 1893

§ 1 Das Fahren mit Transportmitteln, welche ausschliesslich durch die Kraft der beförderten Personen fortbewegt werden (Fahrrädern) ist auf den dem Fuhrwerksverkehr freigegebenen öffentlichen Strassen und Plätzen von Berlin in Gemässheit der Polizeiverordnung des Herrn Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg vom 28. März 1893 – Samml. der hies. Polizeiverordnung. B. I, S. 181 – mit nachstehenden Massnahmen gestattet.



22

Bis in die 20er Jahre hinein müssen Radfahrende einen Erlaubnisschein beantragen. Erst dann gelingt es dem VDF, dessen Abschaffung durchzusetzen.



1896

Jahr, ab dem Fahrradfabrikanten sich gezwungen sehen, zur Diebstahlprävention Seriennummern in Fahrradrahmen einzuschlagen

Das serielle Fertigen von Teilen, die von anderer Stelle oder Firma zu einem Ganzen zusammengebaut werden, wurde von der Militärindustrie entwickelt und im zivilen Bereich zuerst im Nähmaschinenbau eingesetzt, jener Branche, die besonders viele Fahrradproduzenten hervorbringt. Serielle Fertigung prägt und begleitet die Fahrradindustrie von ihrer Entstehung an. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts sind alle Einzelkomponenten eines Rades aus in- und ausländischer Produktion am Markt verfügbar und auch ein Mechaniker mit einer kleinen Reparaturwerkstatt kann als «Konfektionär» seine eigene Fahrradmarke zusammenschrauben.

1896 werden bereits 200.000 Räder pro Jahr produziert.



Aufruf des VDF etc. von 1896

Es giebt im In- und Auslande Hunderte von Fabriken, welche die Massenerzeugung von Fahrrad-Theilen, wie Rahmen, Gabeln, Achsen, Pedalen etc., betreiben. Diese, oft aus sehr fragwürdigen Materialien hergestellten Theile werden im halbfertigen Zustande zu billigen Preisen verkauft, von oft ganz ungeübten Leuten zusammengestellt und schwarz lackirt, um sodann als enorm billige Fahrräder in den Handel zu kommen. Selbstverständlich können derartige Räder dem Publikum nicht die geringste Garantie in Bezug auf Solidität oder Ausführung bieten.



≥ 2000

Anzahl der Bauteile für ein Fahrrad – jedes Kettenglied und jede Speiche mitgezählt



1896

Maschinen der Freiheit

Ein Massenphänomen ist es damit noch lange nicht. Immer noch kostet ein Fahrrad rund das Doppelte eines Facharbeitermonatsgehalts. Zudem beginnt das Radfahren als überwiegend männliche Angelegenheit.

«Haben Sie jemals etwas Häßlicheres, etwas Gemeineres gesehen, als ein mit puterrotem Gesicht auf dem Zweirade dahinrasendes Frauenzimmer? Herunter vom Rade, weibliches Geschlecht oder Du hast das Recht verwirkt, das schöne zu heißen!», schreibt selbst die progressive Zeitschrift *Jugend*.

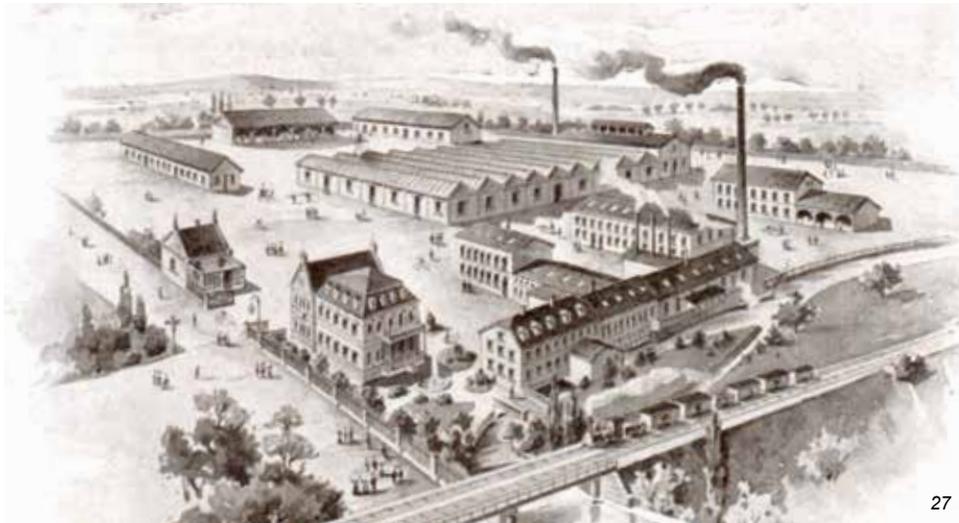


Karikatur von 1897

«Brauchen S' vielleicht Prügel, Madam?!»

Faszinierende Feinmechanik

«Die von den Neckarsulmer Fahrradwerken verwendete Materialprüfungsmaschine, mit welcher eine Zugkraft bis 3000 Kilo ausgeübt werden kann, ist derartig fein gebaut, dass die Belastung bis auf 1/10 kg genau abzulesen ist», schwärmt ein Journalist Ende des 19. Jahrhunderts von einem Rundgang durch die Produktion. «Wir kommen in die Maschinsäle... Es befindet sich in diesen Sälen ein Heer von nicht weniger als 516 Werkzeugmaschinen, teils eigener Konstruktion, die mit den Transmissionen durch Riemen verbunden ein buntes Geschwirre hervorrufen.»



27

Fabrikansicht der Neckarsulmer Fahrradwerke



28

Produktion bei den Neckarsulmer Fahrradwerken

Eine frühe Radfahlerin schwärmt dagegen 1896: «Eine Lebensfreude kriegt man vom Radeln! – gar nicht wieder umzubringen. Kommt doch, Frauen und Mädchen, fliegt ein einziges Mal mit! Was hat man aber auch jahrelang für ein Leben geführt, man hat nicht springen, laufen, jagen dürfen, man ist Dame, Fräulein, Frau gewesen, ein Ding ohne bewegliche Gliedmaße, aufrecht, gemessen und gezirkelt in einen Schlepprock verpuppt, höchstens zu Knicksen abgerichtet...»

Bürgerliche radfahrende Frauen erfahren sich als stark, leistungsbereit und stellen zunehmend ihre Rolle als schutzbedürftige Hüterin des Heims und ihre einengende Kleidung in Frage. Zeitgenössische Frauen, allen voran die Suffragetten, beschwören das Fahrrad gar als «Maschine der Freiheit.»



26

Lebensfreude beim
Fahrradfahren 1897 zeigt
eine der ältesten Film-
aufnahmen der Welt:



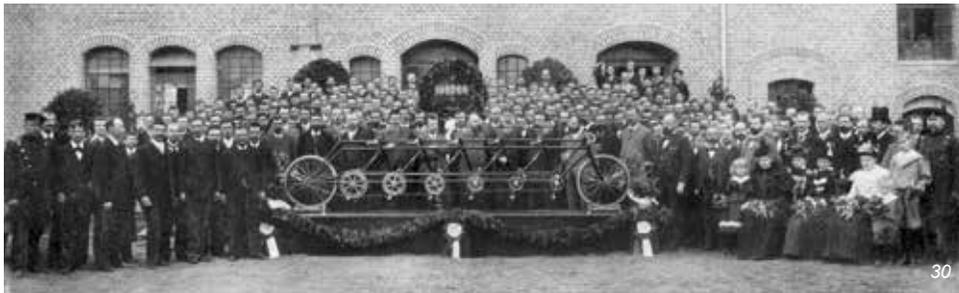
«Wenn ich eines Tages
eine Tochter habe, werde
ich sie mit zehn Jahren
auf ein Fahrrad setzen,
um ihr beizubringen, wie
sie sich im Leben verhal-
ten soll.»

Emile Zola im 1897
veröffentlichten Roman
«Paris»



1898

1898 feiern die Adlerwerke bereits ihr 100.000stes Fahrrad. Was an sich reiner Anlass zur Freude wäre, wird dadurch getrübt, dass die junge Fahrradindustrie bereits mehr produziert, als der Markt verkraften kann...



Die Adlerwerke feiern ihr 100.000stes Fahrrad mit einem Sechser-Tandem



Gelb

Farbe, die die Post in den 1890er Jahren für Diensträder festlegt

...so sehr sich der VDF auch bemüht, den Absatz durch Sportveranstaltungen zu fördern.



Publikumsmagnet! Radrennen zur Eröffnung der Motorrennbahn Weißensee:



Die bekannten Tourenfahrerinnen Miss Gertrude Rodda, Preisträgerin der Fernfahrt Hadersleben-Hamburg und Frau Frieda Rinne, Fahrwart des Damen-Radfahr-Vereins St. Georg-Wanderlust, Hamburg, 1900

1900

Das Fahrrad wird alltagstauglich

In der Hoffnung, den Export intensivieren zu können, eröffnet die deutsche Fahrradindustrie einen Kollektivstand auf der Pariser Weltausstellung 1900.



Deutsche Fahrrad- und Fahrradteilehersteller auf der Pariser Weltausstellung

Zur deutschen Überproduktion kommen Billigimporte, v.a. aus den USA. Der VDF erreicht zwar, dass der Schutzzoll 1901 erhöht wird, aber die Verkaufspreise fallen weiter in den Keller. In Bielefeld steigt die Produktion 1900 um 141, 1904 um 292 und 1906 um 441%. 1907 versuchen die Mitgliedsfirmen des VDF durch Kontingentierung und Preisabsprachen den ruinösen Preiskampf zu beenden. Ein deutsches Markenrad kostet zu diesem Zeitpunkt noch einen halben Facharbeitermonatslohn, was nicht immer die Produktionskosten deckt.

Nicht nur der Rennsport, auch Kunstradeln und die feierliche Gestaltung von Festumzügen verankern das Fahrrad immer stärker im gesellschaftlichen Bewusstsein.



Die Zeitschrift «Radlerin und Radler» veröffentlicht 1899 in ihrer «Galerie graziöser Radlerinnen» Frä. Mitzi Vock, Pressburg, 1. Preis im Blumenkorso



In der Rubrik «Bilderbuch radelnder Kinder» zeigt die Zeitschrift 1900 die kleinen Kunstfahrer Fritz und Otto Bartoch, Breslau.

Dabei werden gerade in diesen Jahren technische Errungenschaften zur Serienreife gebracht, die aus dem Niedrigrad das Fahrrad machen, das wir heute kennen: der luftgefüllte Reifen, den der Schotte John Boyd Dunlop 1888 entwickelt,

Dunlop-Pneumatic hat sich **einen Weltruf erworben** und sind auf ihm **mehr Rennen gewonnen**, denn auf allen anderen Pneumatic-Reifen zusammen.

1899er Preise bedeutend ermässigt.

Man verlange gratis und franko Preislisten und Broschüre.

Dunlop-Pneumatic ist seiner unbegrenzten Reparaturfähigkeit wegen der **thatsächlich billigste aller Pneumatic-Rollen.**

Fabriken in: Haas & Salz, Brühlhölzerplatz, 40. Wien 11., Linsenger 34.
Filialen in: Berlin SW., Zimmerstrasse 21. Dresden, Strömsstr. 21.

40

der Diamantrahmen, dessen Form dem Rad größere Stabilität und entsprechend ruhiges Fahren ermöglicht,



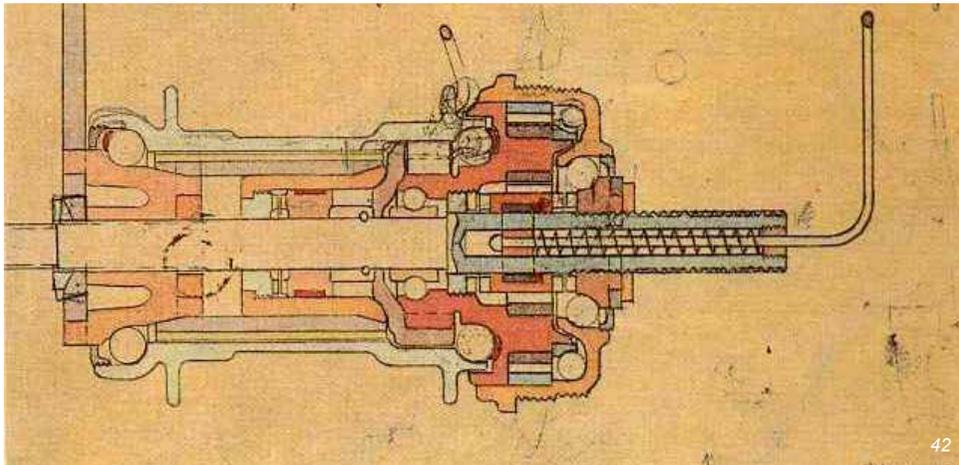
Eine weitere Aufnahme aus dem «Bilderbuch radelnder Kinder» zeigt 1899 Gretel Pfaffendorf, Dresden, die jüngste Teilnehmerin am Dresdener Blumen-Korso.

Fahrräder haben den Weg für Autos geebnet.



Und das im wahrsten Wortsinne: Radorganisationen setzten sich als erste für glatten Straßenbelag statt Kopfsteinpflaster ein – und zahlten insbesondere in England und den USA dafür aus der eigenen Tasche.

und eine Freilaufnabe, für die Ernst Sachs 1894 ein erstes Patent erhält, ab 1903 gekoppelt mit einer Rücktrittbremse. Diese drei Dinge machen das Fahrrad alltagstauglich...



Rad anschieben, auf den Sattel springen und nach den sich permanent drehenden Pedalen angeln – eine sportliche Herausforderung, die durch das Tragen eines langen Rockes nicht geringer wird...

Aufsteigen vor der Erfindung der Freilaufnabe



...und einsatztauglich!



Schnelle medizinische Hilfe: 1899 bildet sich in Hamburg ein Sanitäts-Radfahrer-Verband. Dessen Mitglieder durchlaufen eine fünfwöchige medizinische Schulung und verpflichten sich, stets ein Erste-Hilfe-Kofferchen dabei zu haben.

Blick in die Zukunft

Technik-Expertise: Am Zahn(-rad) der Zeit



Tim Salatzki
ZIV, Leiter Technik und Normung

Nach den bahnbrechenden Entwicklungen Ende des 19. Jahrhunderts hat sich die Fahrradtechnik nahezu hundert Jahre lang nur graduell verändert. Umso rasanter schreitet die technologische Entwicklung dafür seit einigen Jahre voran, eine Entwicklung, die wir als ZIV gleichermaßen vorantreiben wie begleiten.

Die Elektrifizierung des Fahrrades hat den Radmarkt revolutioniert – und wird die Mobilität revolutionieren. Menschen jeden Alters fahren mit elektronischer Unterstützung häufiger und längere Strecken. Höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten erfordern eine noch größere Sicherheit. Deshalb ist das Engagement des ZIV für sicherheitstechnische Normungen auf deutscher, europäischer und internationaler Ebene zentraler Bestandteil unserer Arbeit – wir haben den Vorsitz in den Gremien und sitzen in den entsprechenden Arbeitsgruppen. Diese Normen stellen für unsere Mitglieder eine sichere Basis für Produktion und Verkauf dar – und bieten Radfahrenden die größtmögliche Sicherheit. Gleichzeitig treibt der ZIV Lösungen für zentrale Themen, die mit dem Markterfolg des E-Bikes zusammen-hängen, wie z.B. Batterie-Entsorgung, Gefahrguttransporte oder Änderungen der StVO für schnelle E-Bikes voran.

Die Digitalisierung macht natürlich auch vor dem Fahrrad nicht halt. Dabei geht es nicht nur um digitale Routenplanung oder elektronische Diebstahlsicherung. Auch Möglichkeiten, Radfahrende bei Mobilitätsplanungen sichtbarer zu machen oder Fahrräder zu ihrer Absicherung digital mit anderen Verkehrsmitteln kommunizieren zu lassen, bezieht der ZIV aktiv in seine Arbeit ein. Die Digitalisierung bietet aber auch riesiges Potential für die Fertigung, das haben nicht zuletzt die Corona-Jahre mit den deutlich werdenden Schwierigkeiten in globalen Lieferketten noch einmal vor Augen geführt. IT-gestützte Supply chain management tools, oder ERP (Enterprise-Resource-Planning) sind nur zwei der vielen Einsatzgebiete.

Vom Einkauf der Rohstoffe über die Fertigung, den sich den Interessen der Radfahrenden entsprechend wandelnden Markt, bis zur StVO und nicht zuletzt Entsorgung befindet sich die Branche gerade im Umbruch.



**«Mir ist es eingefallen,
während ich Fahrrad
fuhr.»**

*Albert Einstein auf
die Frage, wie er auf
die Relativitätstheorie
gekommen sei.*

1907

Frauen die Hälfte

Während das Fahrrad zum Massenverkehrsmittel aufsteigt, kämpfen seine Produzenten um ihre Existenz.

Rationalisierung und serielle Fertigung führen zur Umstrukturierung der Branche. 1907 gibt es 1089 in der Fahrradproduktion tätige Unternehmen, die weniger als 6 Angestellte haben, das sind 86% aller Betriebe. Von diesen sind 1925 noch 58 übrig.

Große Fabriken setzen sich am Markt durch.



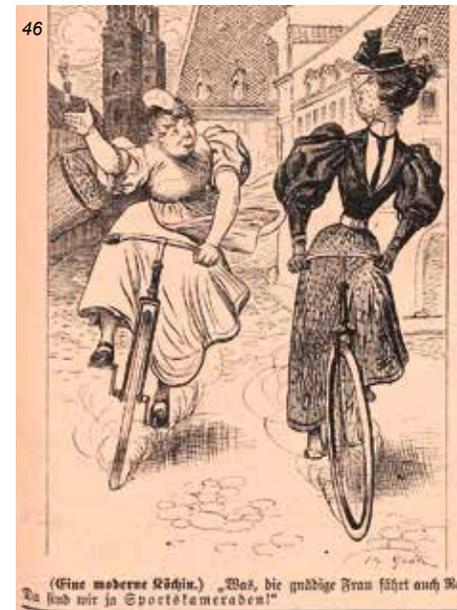
Produktion der Zeus-Fahrradwerke, Benneckenstein, um 1910

Einblicke in
die industrielle
Fahrradproduktion
um 1920:



Alltagstauglich - und für die breite Masse erschwinglich!

«Vor zwanzig Jahren schien es nur wenigen Leuten mehr zu sein als ein Mittel zu Sport und Spiel», verkündet das Jahrbuch für die Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich 1900. «Seitdem ist es eingedrungen in alle Berufe, Stände, Altersklassen, ist ein Verkehrsmittel von vielfach bereits vollkommener Unentbehrlichkeit geworden. Es bahnt die Lösung brennender großstädtischer Probleme, wie der Wohnungsfrage, an. Die ganze Technik empfängt von ihm eine günstige Befruchtung. Täglich wächst die Einflusssphäre des Rades.»



Eine moderne Köchin: «Was, die gnädige Frau fährt auch Rad? Da sind wir ja Sportskameraden!»



«Es ist Abend, Du stehst auf dem nassen Fabrikhof der Görlicke-Werke. Elektrokarren fahren klingelnd über den Hof. Jetzt brennt hinter einem großen Fenster ein grünes Licht auf, stärker und stärker, bis seine Flamme die Gebäudemassen grün färbt. Hinter einem anderen Fenster schwirrt ein Rad in ununterbrochen kreisendem Lauf. Aus den tausend Lärmen erklingt dir die Symphonie der Industrie. Du schwebst empor und siehst das Werk, in dessen Mitte du eben standest, tief unter dir wie eine große leuchtende Fläche. Und von allen Seiten bewegt es sich auf diese Leuchtfläche zu. Fern hinten Schiffe auf dem Meer mit schwankenden Lichtern; wie schwarze Schlangen tobende Eisenbahnzüge, rasselnde Kraftwagen. Alles Bewegung, alles Leben, flutendes, brausendes Leben. Und wie du höher schwebst, vervielfältigt sich das Bild. Aus der einen leuchtenden Fläche werden tausende. Und nun verstehst du das Lied von der Industrie. Das schuf sich der Mensch, der Früchte essen will, die monateweit von ihm wuchsen; der Bücher lesen will, die einer für tausende schrieb, der Gedanken denken will, die einer vor 5000 Jahren dachte, der in 10 Stunden da sein will, wohin ehemals einer in 10 Tagen wanderte.»



100 Dollar und 1 Fahrrad

ist die Gründungsausstattung von UPS – United Parcel Service (damals American Messenger Company), der 1907 von zwei Teenagern in Seattle gegründet wird



Serienfertigung setzt sich in der Fahrradbranche in den ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts am Markt durch.

In einer Veröffentlichung des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes von 1911 klingt es weniger poetisch:

Die wöchentliche Arbeitszeit beträgt 55,5 Stunden. Es ist üblich, dass Arbeiter:innen in der Nähmaschinen- und Fahrradindustrie ihr Werkzeug selber stellen, auch Verbrauchsmaterialien wie Schmirgel, Schmirgelleinen, Öl, Petroleum und Putzwolle, und einen Teil ihres Lohnes für die Beheizung und Beleuchtung der Fabrikationssäle abgeben. Der Wochenverdienst für gelernte Kräfte liegt zwischen 25–30 Mark, der vergleichsweise hohe Prozentsatz ungelernter Arbeiter verdient deutlich weniger, Frauen die Hälfte.



Fahrradherstellung in den Görickwerken um 1920



0

Zahl der bezahlten Urlaubstage, die Arbeiter:innen in der Nähmaschinen- und Fahrradindustrie um 1911 zustehen

Das Fahrrad wird über ein Verkehrsmittel hinaus zum Vehikel des Bedürfnisses, sich zusammen zu schließen. Es verkürzt Arbeitswege, schafft freie Zeit, verbessert den Austausch zwischen Arbeitenden unterschiedlicher Branchen und Regionen und trägt erheblich zu einer politischen Bewusstseinsbildung bei. Viele der frühen Arbeiter-Rad-Vereine werden unter der Bismarckschen Sozialisten-Gesetzgebung verboten.



Ansichtskarte des Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität



Nahezu alle Zweiradhersteller experimentieren von Anfang an mit Hilfsmotoren.



54



56



57

Hilfsmotoren der ersten Stunde.

Mit freundlicher Genehmigung des Verlags Podszun Motorbücher

Einen wesentlich größeren Anteil bei der Erschließung neuer Märkte hat jedoch der Export. Schon 1911 werden Fahrräder im Wert von über 6 Mio. Mark ins Ausland verkauft.



53

Arbeiterfahrradfahrer des Altonaer Bicycle Clubs bei der Straßenagitation für die SPD



55

Sonntagsausflug des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität Harburg



«Das Fahrrad ist ein Vehikel des Teufels!»

So klagte ein Prediger in Oxford schon 1899 und fuhr fort:

«Der Sonntag? Nicht mehr Tag des Herrn, sondern der Tag des Rades!»

1913 erreicht die Zahl der in Deutschland produzierten Fahrräder erstmals eine Million.



Ueberreicht anlässlich des Besuches der «Türkischen Studienkommission» am 8. Juli 1911 in den Werken.



Die Dimensionen des Exports zu Beginn des Jahrhunderts zeigen Bilder aus einer Festschrift der Görickewerke

Erster Weltkrieg

Das Fahrrad an der Front



Schon als Schüler mit Fahrrad und Gewehr für den Kaiser:



Im Ersten Weltkrieg erreichen Radfahrtruppen ihre weiteste Verbreitung. Im deutschen Heer werden 36 Radfahrerkompanien, eine Kavallerie-Radfahrerabteilung, 10 Reservekompanien und 17 Ersatztruppen aufgestellt.



Gegründet 1895 **Urania-Fahrradwerke** Gegründet 1895
Fernsprecher 789 **Paul Tanner :: Cottbus** Tanner, Fahrradwerke, Cottbus

Preisliste 1920/21

Solido zuverlässiger Arbeit **Guter dauerhafter Material**



Urania Nr. 51. Solides, feines starkes Tourenrad mit Doppelkettanlage. Die Abwicklung entspricht, Nationalstandard, 42 oder 43 Zähne 70/100, Vorderräder mit 28 Zoll, Hinterräder 42 Zoll. Preis Mk.

Urania Nr. 50a. Zuverlässiges starkes Tourenrad Doppelkettanlage entspricht Nr. 51, jedoch Queden 480 mit härtesten Kettband, andere Details. Vorderrad 43 oder 42 Zähne. Preis Mk.

Urania Nr. 52a. Solider feiner Halbrenner mit abwärts abgewinkeltem Doppelkettträger von Nr. 51, Hinterräder 36 cm hoch, nach vorne gekippt. Gittern Rahmen mit halber Durchmesser. Preis halber- oder Tourenrad. Preis Mk.

Solido zuverlässiger Arbeit **Guter dauerhafter Material**



Urania Nr. 53a. Feines solides Damenrad. Die Abwicklung entspricht, Nationalstandard, alle abgewinkelten, revolutionäre Gabelkopf, dabei nicht versch. Doppelkettträger mit 70/100, Kettband, 18 Kettenscheiben, Nennabstand 21 cm. Preis Mk.

Urania Nr. 53. Solides zuverlässiges Damenrad mit Doppelkettanlage, Vorderräder 28 Zoll, Hinterräder 36 Zoll, halber Durchmesser, Nennabstand. Preis Mk.

Solido zuverlässiger Arbeit **Leichter Lauf** **Bestes dauerhafter Material**



Urania Nr. 55a. Leichtes zuverlässiges Damenrad. Die Abwicklung entspricht, jedoch Größe der Kettengänge abwärts. 18 Kettenscheiben, Nennabstand 21 cm, Hinterräder mit verschobenen Nennabstand. Preis Mk.

Zuverlässiger Arbeit **Leichter Lauf** **Bestes dauerhafter Material**



Urania Nr. 61. Zuverlässiges, feines starkes Herrenrad mit Doppelkettanlage (Der Jahrgang entspricht, jedoch Größe der Kettengänge nicht verändert und halber Nennabstand der Kettenscheiben. Preis Mk.

Feines Material **Feines Pedalisenarbeits**



Urania Nr. 126b. Leichtes schneidiges Herrenrad. Triebwerk: Hinterräder von Nr. 51, jedoch auf die Leichte angepasst. Hinterräder, die Räder von kleineren Durchmesser. Leichter, nach vorne und hinten gekippt, oder nach Wunsch, nach vorne oder hinten gekippt. Vorderräder 36 cm hoch. Preis Mk.

Urania Nr. 126a. Leichter schneidiger Halbrenner. Ausführung wie Nr. 126b, in 36 cm Durchmesser, nach vorne und hinten gekippt, oder nach Wunsch, nach vorne oder hinten gekippt. Vorderräder 36 cm hoch. Preis Mk.

Feines Material **Feines Pedalisenarbeits**



Urania Nr. 126. Moderater, leichter schneidiger Renner auf Triebwerk: Hinterräder von Nr. 126a, Hinterräder, Räder von kleineren Durchmesser. Hinterräder gut hart gelocht. Hinterräder 36 cm, Hinterräder 34 cm. Preis Mk.

Bei allen vorerwähnten Modellen sind die Hauptrohre, Steuerrohre und Tretlager aus 12 Kettenscheiben Stahlblech, an der Verbindungstelle verschleißt, in weiterer matter Ausführung hergestellt.

In allen Modellen sind die Rahmen und Felgen selbstverriegelnd einstellbar.

Alle Modelle werden mit abwärts abgewinkeltem Doppelkettträger, mit abwärts abgewinkeltem, oder nach Wunsch, nach vorne oder hinten gekippt, oder nach Wunsch, nach vorne oder hinten gekippt. Vorderräder 36 cm hoch. Preis Mk.

Alle Preise verstehen sich ohne Bereitung.

Besondere Anmerkungen mit Aufträgen:

Gelegentlich alle Modelle	Mk.	Spezielle Ausstattung mit abwärts abgewinkeltem Doppelkettträger	Mk.
Vorne Schaltung mit kleineren Kettengängen	abwärts	Hinterräder, die Räder von kleineren Durchmesser	abwärts
Vorne und Hinterräder mit kleineren Kettengängen	abwärts	Hinterräder, die Räder von kleineren Durchmesser	abwärts

Urania-Fahrräder haben sich, wie unaufgefordert zugewandene Schreiben bestätigen, auch im Kriegsgebrauch hervorragend bewährt.



Fahrräder im Kriegseinsatz...

ARE YOU FOND OF CYCLING?
IF SO
WHY NOT CYCLE FOR THE KING?

RECRUITS WANTED
By the 5. Midland Divisional Cyclist Company
(Must be 18 and willing to serve abroad)
CYCLES PROVIDED. Diet and Clothing issued on application.

Application in person or by letter to
Cyclists, The Barracks, Gloucester,
BAD TEETH NO BAR.

...nicht nur in Deutschland.



Urania-Fahrräder haben sich, wie unaufgefordert zugewandene Schreiben bestätigen, auch im Kriegsgebrauch hervorragend bewährt.

1915 frohlockt der VDF, der sich gerade in VDFI, Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller e.V. umbenannt hat, um die Einbeziehung der Hersteller von Fahrradteilen, Zubehör und Rohmaterialien schon im Titel deutlich zu machen, dass er mit nunmehr 78 Mitgliedern einen lückenlosen Zusammenschluss aller deutschen Fahrradfabriken erreicht habe! Dezent verschweigt der Verband den Grund für diese Entwicklung: Nach dem Beginn des 1. Weltkrieges haben Reichsministerium des Innern und Kriegsministerium eine Metallverteilungsstelle für die deutsche Fahrradindustrie geschaffen, die dem VDFI unterstellt wird.

Bald werden ohnehin kaum noch Fahrräder produziert. Vorhandene Fahrräder, Fahrradteile und Bestände an Metall, Leder, Gummi werden eingezogen.



Reifensammelstelle im Berliner Rathaus

Nach dem Ersten Weltkrieg

«Nach Beendigung des Weltkrieges sah sich die Daimler-Motoren-Gesellschaft gleich vielen anderen Industriefirmen in die Notwendigkeit versetzt, ihre während des Krieges durch die Anforderungen der Heeresverwaltung erweiterten Werkstätten und Erzeugungsmittel durch Aufnahme neuer Erzeugnisarten nutzbringend zu verwenden. Hierbei galt es, ein Erzeugnis zu wählen, für das sich ein starkes Bedürfnis und ein gutes Absatzfeld zeigte. Die Daimler-Motoren-Gesellschaft entschied sich für die Aufnahme des Baues von Fahrrädern ...»



Transport eines verwundeten Soldaten in Farmersleben, 1914



Mercedes-Fahrrad

Tatsächlich erlebt die Fahrradindustrie inmitten des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Desasters, das der erste Weltkrieg hinterlässt, eine relative Blüte. Aufgrund der extremen Nachfrage gehen immer mehr Fahrradhersteller dazu über, sämtliche Einzelteile zuzukaufen und nur noch zu montieren. Wegen «unterschiedlicher Auffassungen der beiden Industriezweige, die mit der beginnenden Fahrradmontage durch Grossisten in Zusammenhang standen», gründen Unternehmen der Teile-Industrie 1919 den Verband deutscher Fahrradteilefabrikanten, FTV. Preis- und Lieferabsprachen zwischen VDFI und FTV zerbrechen erst unter dem Druck der Wirtschaftskrise.



FTV-Tagung auf Burg Altena 1922



Auch wenn Fahrräder enorm begehrt sind, können sich nur wenige Menschen in der Nachkriegszeit die hochwertigen Mercedes-Modelle leisten.



Lithographie von Käthe Kollwitz aus den Zwanziger Jahren - der Erlös ist für Kinderheime der Internationalen Arbeiterhilfe bestimmt.



Fahrradfertigung der Daimler-Motorenwerke nach dem Ersten Weltkrieg



73

Zwanziger Jahre

«Acht Stunden Arbeit, acht Stunden Schlaf, acht Stunden Muße», hatten Sozialdemokraten schon 1897 gefordert. Nun, im November 1918, ist man am Ziel. Die Angst vor einer Räterepublik nach russischem Vorbild lässt die Arbeitgeber einlenken.

Alle sieben Sekunden ein Fahrrad

1923 führt Opel als erstes deutsches Unternehmen Fließbandfertigung ein, und zwar für Fahrräder. Damit avanciert Opel im Laufe der 20er Jahre zum größten Fahrradhersteller der Welt. Alle sieben Sekunden läuft ein Fahrrad vom Band – nicht zuletzt ein Testlauf für die Fließbandfertigung im Automobilbereich, die das Unternehmen ein Jahr später einführt.



Opel-Reklame von 1928



Plakat des Landesausschusses der Erwerbslosen Schleswig-Holsteins, 1925







Insgesamt sind die Zwanziger Jahre eine Zeit enormer technologischer Fortschritte. Max Wiedenhöft, ein deutscher Flugzeugentwickler, träumt von einem besonders schnellen Fahrrad. Durch eine Rakete angetrieben, soll es eine Geschwindigkeit von 400 km/h erreichen. Ein bei einem Testlauf entstandenes Bild von Wiedenhöft auf seinem Fahrrad montiert eine Tageszeitung wenig später hoch in die Luft über einer Menschenmenge auf dem Berliner Tempelhofer Feld und veröffentlicht es als Aprilscherz. Ganz so weit ist die Technik noch nicht, doch auf dem Boden erreicht das Raketenfahrrad immerhin eine Geschwindigkeit von 118 km/h.

Die Kinderjahre der ersten deutschen Demokratie sind aber auch eine Zeit gesellschaftlicher und politischer Umbrüche, die sich vor dem Hintergrund starker wirtschaftlicher Unruhen und Unsicherheit entfalten.



Radfahren gegen die Todesstrafe: Wahlkampf vor den Wahlen zum ersten regulären deutschen Reichstag am 6. Juni 1920



Alle sieben Sekunden läuft bei Opel ein Fahrrad vom Fließband

Die (Unterhaltungs-)Kultur erlebt eine Blütezeit, die im Nachhinein manchmal wie ein Tanz oder ein zweirädriges Akrobatenstück auf dem Vulkan wirkt.



Fahradakrobatinnen vor dem Brandenburger Tor

Einen Fortschritt ganz anderer Art strebt derweil der VDFI mit dem Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität an...



83

Radweg in Berlin 1930

Zusammen gründen sie eine Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Radweggedankens und setzen sich...

... mit 280.000 Mitgliedern der größte Radfahrbund der Welt!



84

1929 demonstrieren Radfahrer im Grunewald

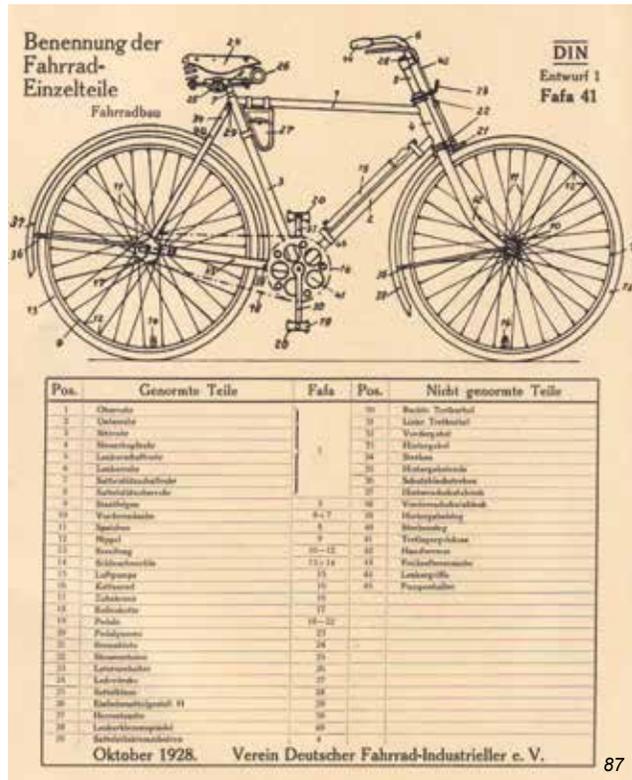


85

Kostenlose Verteilung von Radfahrregeln 1929

... mit unterschiedlichen Partnern für mehr Verkehrssicherheit ein.

1928 sind 100.000 Menschen in der Fahrradindustrie beschäftigt, die jährlich 3 Millionen Fahrräder produzieren...



Die Kriegswirtschaft während des Ersten Weltkrieges hatte einer Normung Vorschub geleistet, am 22.12.1917 hatte sich der Normenausschuss der deutschen Industrie gegründet. In der Fahrradindustrie kommt diese Entwicklung mit zeitlicher Verzögerung an. 1926 wird der Fafa, Fachnormenausschuss der Fahrradindustrie, gegründet. Der VDFI stellt seinen Mitgliedern diesen Überblick über genormte Teile und ihre Bezeichnungen zur Verfügung.

20€

noch bis Ende 2021 in Deutschland fälliges Bußgeld für Parken auf dem Radweg – das niedrigste in Europa, mittlerweile auf mind. 55€ angehoben



...und das Rad zu einem Teil der Alltagskultur machen.



Wahlplakat 1929

Blick in die Zukunft

Fahrradland Deutschland: als Industriestandort...



*Katharina Hinse
ZIV, Leiterin Wirtschafts-
und Industriepolitik*

Wir erinnern die Politik immer wieder daran, dass es kein Fahrradland Deutschland ohne die deutsche Fahrradindustrie geben kann! Gerade die Fahrradindustrie ist ein integraler Bestandteil der deutschen Industriegeschichte und gehört weltweit zu den führenden Innovationstreibern. Die Produktion von Fahrrädern, E-Bikes sowie im großen Maße auch von Fahrradteilen und Zubehör in Deutschland trägt erheblich zur Wertschöpfung und Arbeitsplatzsicherung bei. Damit das auch in Zukunft so bleibt, setzt sich der ZIV für entsprechende Standort- und Rahmenbedingungen ein. Wir begegnen dem Fachkräftemangel mit einer verbändeübergreifenden Kampagne und zeigen auch auf dieser Ebene die Vielfältigkeit und Attraktivität der Fahrradbranche.

... und auf der Straße!

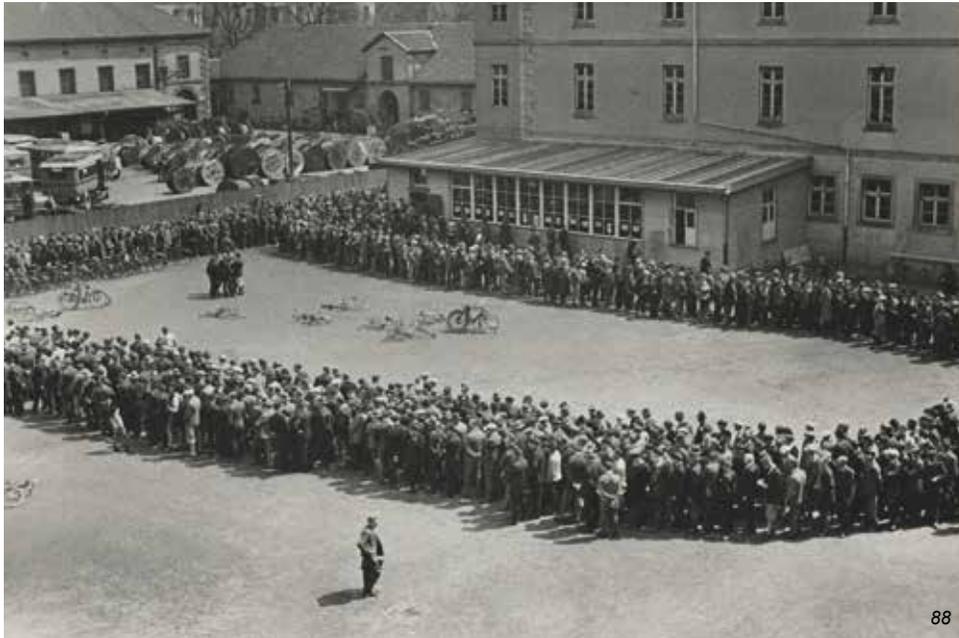
Deutschland soll (wieder) ein Fahrradland werden, ein hehres Ziel in einem Land, in dem sowohl in der Stadt als auch auf dem Land noch 50 % aller Wege unter 5 km mit dem Auto zurückgelegt werden. Dieses Ziel hat sich die Bundesregierung ausdrücklich gesetzt und will es laut dem von ihr verabschiedeten Nationalen Radverkehrsplan 3.0, an dem der ZIV im Vorfeld mitgearbeitet hat, bis 2030 erreichen.

Konkret strebt sie an, die Zahl der per Fahrrad oder E-Bike zurückgelegten Kilometer zu verdoppeln. Das soll durch einen fahrradfreundlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, aber auch durch eine stärkere Verwurzelung des Fahrrades im Alltag erreicht werden. Der ZIV erinnert die Bundesregierung unablässig an die von ihr selbst gesteckten Ziele und bringt seine Sachkompetenz unter anderem im Beirat Radverkehr und im Infrastrukturdialog ein.

Auch die emotionale Seite soll nicht zu kurz kommen: Fahrrad fahren ist nicht nur wesentlich für die Verkehrswende, es macht vor allem Spaß und ist gesund! Der ZIV betreibt hier aktive Kommunikation mit dem Ziel, das Image von Fahrrad und E-Bike weiter zu fördern.

1929

«Die Fahrradindustrie liegt vollständig darnieder», meldet der deutsche Metallarbeiterverband im November 1929: «Die Höchstzahl der im Fahrradbau Beschäftigten bei Dürkopp war nur rund 150 gegen 1300 früher und auch diese arbeiten nur drei Tage die Woche. Die Miele-Werke beschäftigen nur noch 11 statt 160 Arbeiter im Fahrradbau. Nicht weniger wie 31 Fahrradbetriebe wurden als stillgelegt oder in Konkurs geraten gemeldet. Die Ursachen des schlechten Geschäftsganges sehen die Betriebsräte in der allgemeinen Krise und der gesunkenen Kaufkraft der Massen. Daneben wird verringerter Export, Überproduktion, Preisunterbietungen und Eigenbrötlerei der Unternehmen angegeben.»



Arbeitslose in Hannover warten vor dem Arbeitsamt, 1930

Dreißiger Jahre

Jedes dritte Fahrrad der Welt in Deutschland

1934 erscheint die antinationalsozialistische Schrift: «Die Werktätigen der Welt verteidigen die Arbeiterklasse Deutschlands». Getarnt ist dieser Aufruf zum Widerstand, für dessen Besitz man umgehend verhaftet wird – wenn man Glück hat und nicht in einem der unregulierten SA-Keller aus den ersten Jahren der Nazizeit landet – als Fahrradprospekt. Eine naheliegende Tarnung: Jede:r vierte Deutsche fährt Fahrrad. Von 1930 bis in die Mitte der 30er Jahre verachtfacht sich nach Verkehrszählungen der Radverkehr in Ballungsräumen. Es wird geschätzt, dass Ende der dreißiger Jahre jedes dritte der 60 Millionen Fahrräder der Welt in Deutschland unterwegs ist.



Ein Fahrradprospekt von 1934 – im Fahrradland Deutschland die perfekte Tarnung für eine Widerstandsschrift



Parkplatz 1931

Dementsprechend gut geht es der Fahrradindustrie nach dem Abklingen der Weltwirtschaftskrise. Allein 1935 werden 2,2 Millionen Fahrräder in Deutschland produziert. Die Vereinigte Fahrzeugwerke AG Neckarsulm, NSU, steigt nach Übernahme der Opel-Fahrradsparte 1938 zum größten Zweiradproduzenten der Welt auf.

Schon beim
Zuschauen schwindelig!
Fahrradproduktion auf
Hochtouren 1936:



Verkehr am Karlsplatz, München, 1938



Ein Atlas aller deutschen Radfabriken und Marken, hg. zur besseren Diebstahlsverfolgung, listet im Jahr 1932 69 Fabriken und 157 Marken auf. Diese Vielfalt muss dem «Deutschen Kriegsrads» weichen.



Das «deutsche» Fahrrad

Eine Vereinheitlichung von Bauteilen würde nur noch mehr branchenfremde, unerfahrene Firmen verlocken, Zweiradteile nachzubauen, protestiert der VDFI. «Den Nachbauunternehmen, die weder Konstruktionsbüros noch Fahrversuchs-, Forschungs- und technische Fabrikationsversuchsabteilungen unterhalten, fehlt die Erfahrung, die die Ursprungsfabriken unter dem Aufwand großer Kosten bei der Herstellung und Ausprobe der Teile gewonnen haben.» Der Protest hat keinen Erfolg. Die Normierung wird durchgezogen, der Krieg beginnt wenig später. Ab Anfang der 40er Jahre ist nur noch ein stark vereinheitlichtes «Deutsches Kriegsfahrrad» auf dem Markt.

VDFI und FTV werden im Rahmen der nationalsozialistischen Gleichschaltung in staatlich gelenkte Industriegruppen integriert. Mit der Umstellung auf Kriegswirtschaft verlieren sie jegliches Betätigungsfeld. Der VDFI beschließt 1943 seine Liquidation.

Zweiter Weltkrieg

Im Lauf des Jahres 1939 werden immer mehr Fahrradteile der Normierung unterworfen, damit die Wehrmacht, so lautet die schon zu Jahresbeginn ganz offen vorgetragene Begründung, im Ernstfall auf Privatfahrzeuge zurückgreifen und jederzeit Ersatzteile bekommen könne.



Deutsches Fahrradgeschwader 1942 in der Don-Region der heutigen Ukraine, mit Ziel Stalingrad

1943

Im selben Jahr wird Max Frankenburger, Gründungsmitglied und langjähriges Vorstandsmitglied des Vereins der Fahrradindustriellen, im KZ ermordet. Er ist Mitbegründer der Victoria-Fahrradwerke. Sein Compagnon, Max Ottensteiner, gilt laut Einwohnermeldekartei «nach der Judenaktion vom 10.11.1938 als unbekannt verzogen.» Georg Rothgießer, 1883 Mitbegründer der wohl ersten deutschen Fahrradteilefabrik, der «Richard Nagel & Co Fabrik für Radfahrerbedarfsartikel» und erster Chefredakteur der Zeitschrift Radmarkt, wird ebenfalls 1943 im KZ ermordet. Der Gründer der Hercules-Werke, Carl Marschütz entkommt den Nazis durch Flucht in die USA, nachdem er die Aktien an seinem Unternehmen weit unter Wert verkauft.

Was passiert mit Joseph Freund, Direktor der Phänomenwerke und Vorsitzender des VDF um 1919? Was mit Iwan Freudenthal, Direktor der Pantherwerke? Siegmund Kleczewer, Vorstand der NSU? Adolf Jacobowitz, Direktor der Mars-Werke? Joseph Kohn und Siegmund Adelung, die mit Siegfried Bettmann die Triumphwerke gründeten? Was passiert mit den vielen anderen jüdischen Gründern, Vorständen, Ingenieuren, Mitarbeiter:innen, ohne deren Ideen, Tatkraft und Einsatz die deutsche Fahrradindustrie so nie entstanden wäre? Was passiert mit ihren Familien?

Nachkriegszeit

Nach ihrem Sieg über Nazideutschland planen die Alliierten, die deutsche Industrie so stark zu dezimieren, dass sie nie wieder einen Krieg ausstatten kann. Dazu gehört die Demontage vieler Produktionsanlagen, von der auch die Zweiradindustrie betroffen ist.

Reparations plant

This plant has been declared for reparations. All material, machinery, tools and equipment in this plant are the property of the United States Government, and are not subject to seizure or requisition.

FOR FURTHER INFORMATION SEE REPARATIONS AND WAR POTENTIAL SECTION, INDUSTRY BRANCH, OFFICE OF MILITARY GOVERNMENT FOR BAVARIA AT MUNICH

98

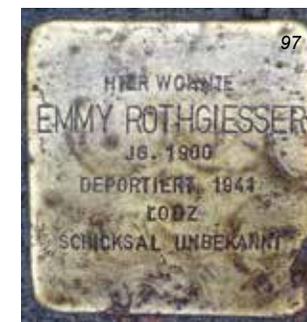


95

Das Ehepaar Georg und Emmy Rothgießer mit Emil Berliner, dem Erfinder von Grammophon und Schallplatte, auf dem Titelblatt der Phonographischen Zeitschrift von 1906



Todesfallanzeige Max Frankenburger aus dem KZ Theresienstadt



Stolperstein Emmy Rothgießer



*Demontage des gesamten Maschinenparks beim
Fahrradteile-Hersteller Büchel in Zella-Mehlis 1945*

*Gewusst, wie! So
entstehen neue Reifen
aus alten Stiefeln:*



100

Fahrräder entstehen aus Restbeständen und
viel Phantasie...



101

*Zur Not geht es
auch ohne Reifen:*



«Und trotz des Mangels herrschte Riesen hunger nach
sportlichen Großveranstaltungen», erinnert sich Martin
Rabeneick.



102

*Mitfiebern vertreibt
den Hunger!
Radrennen vor Ruinen:*



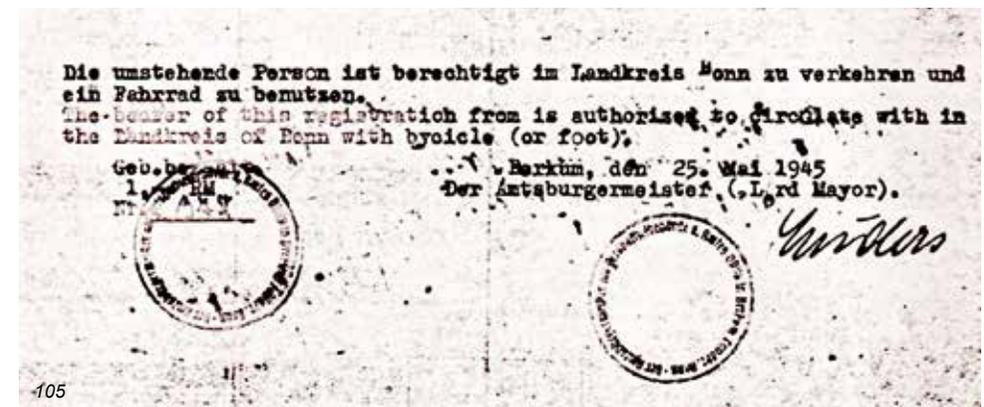
Als Transportmittel einfach unverzichtbar

Ausgerechnet die britische Militärregierung lädt jedoch im Februar 1946 alle Hersteller von Fahrrädern und Zweiradteilen in der Nordrheinprovinz durch Bekanntmachung in der Zeitung zu einer Sitzung ein. Sie hält es für zweckmäßig, einen Verband der Fahrrad- und Fahrradteile-Industrie ins Leben zu rufen. Man übe keinen Zwang aus, die Militärregierung sei aber sehr an einer vollständigen Teilnahme interessiert. Auf ähnliche Weise entstehen weitere regionale Verbände, auch in der amerikanischen Zone. Die pragmatische amerikanische Regierung ist zu der Erkenntnis gelangt, dass die Versorgung Deutschlands z.B. mit Kohlen nach einer De-Industrialisierung des Landes an ihr hängen bliebe. Nun sollen zumindest so viele Betriebe weiterlaufen, dass die Deutschen sich selbst versorgen können. Aber wie kommen Arbeitende trotz zerstörter Infrastruktur zu ihren Arbeitsplätzen? Das Fahrrad ist das mit dem geringsten Aufwand herzustellende und in Betrieb zu haltende Transportmittel.

Ein Rad für alle Zwecke!
Not macht erfinderisch:



1947 wird der Zusammenschluss der Verbände Nordrhein und Westfalen auf Zonenebene genehmigt. Bei Vorbesprechungen kristallisiert sich jedoch heraus, dass Firmen der Teile-Produktion einen eigenen Verband anstreben. «Es war für die Vertreter der Fahrrad- und Kraftradteile-industrie erfreulich, das Verständnis der Fahrradindustrie zu finden. [...] Andererseits legte die Teileindustrie großen Wert auf weitere freundschaftlichen Zusammenarbeit mit der Fahrradindustrie», betont der «neue» FTV.





Anfang 1948 planen die Verbände der Fahrradindustrie der britischen und amerikanischen Zone ihren Zusammenschluss. Vertreter der Motorradindustrie, die nach einer Interessenvertretung abseits der Automobilindustrie suchen, schalten sich ein. Es entsteht der VFM; Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie e.V., der sich in Bad Soden, in unmittelbarer Nähe zum Wirtschaftsrat der Alliierten in Frankfurt, ansiedelt. Zu 40% der Betriebe der deutschen Fahrradindustrie, Diamant, Wanderer, Brennabor, Phaenomen, Mifa, Naumann und Seidel, Simson ..., die plötzlich in unerreichbarer Ferne liegen, kann der neue Verband jedoch keinen Kontakt aufnehmen.

1948

Trotz Zwangsbewirtschaftung erreicht die Fahrradproduktion im Sommer 1948 nahezu Vorkriegsniveau. Die erste Genehmigung, ein schweres Motorrad herzustellen, erhält die Firma Horex von der alliierten Kontrollkommission. Aber auch bei BMW, einem Werk, das kurz zuvor noch von Demontage bedroht war, läuft die erste 250ccm-Maschine im Dezember 1948 vom Band, sie wird unter den Mitarbeitern verlost.

Erleben Sie
Herstellung und
Verlosung bei
BMW 1948:



Schwarze Räder

«Die britische Militärregierung hatte beim Abhören von Telefonaten das Wort schwarz aufgeschnappt und fuhr auf dem Betriebshof vor, um die Firma Rabeneick zu schließen», berichtet Martin Rabeneick. «Mühsam konnte der Offizier davon überzeugt werden, dass ein schwarz lackiertes, kein schwarz gehandeltes Fahrrad bestellt worden war.»

«NSU hat mit einer nationalsozialistischen Union nichts zu tun», stellen die NSU-Fahrzeugwerke durch ein Flugblatt klar: «NSU ist die Abkürzung von Neckarsulm. Der Name NSU war schon bekannt, als vor <tausend Jahren> Adolf Hitler noch Schicklgruber hieß.»



Noch herrscht aber ein absoluter Mangel
an Motorisierung.



108

Kraftfahrer sucht Arbeit, 1949

1949

1949 wird der Bundesverband der deutschen Industrie auf der Burg Altena im Märkischen Kreis aus der Taufe gehoben, ebenda, wo sich zwei Jahre zuvor der FTV neu gründete. In beiden Fällen ist Fritz Berg, dessen Altenaer Stahlwarenfirma u.a. Fahrradspeichen herstellt, treibende Kraft. Der Fahrradteilefabrikant wird von den BDI-Gründern, zu denen auch der VFM gehört, zum ersten Präsidenten gewählt.



Industrieverband: Chancen sehen und nutzen



*Burkhard Stork
ZIV, Geschäftsführer*

1947 wurden Fahrräder zur Aufrechterhaltung der Grundversorgung so dringend gebraucht, dass Amerikaner und Briten die Neugründung des deutschen Branchenverbandes anschoben. Heute bergen neue, digitale Produkte, neue Dienstleistungen z.B. im Bereich Mobility as a service, aber auch äußere Rahmenbedingungen wie Klimakrise, knapper werdende Rohstoffe und teurer werdende Energie noch größere Chancen für die Fahrradindustrie. Um diese zu nutzen, müssen wir neben Produzenten von Fahrzeugen und Komponenten auch alle anderen Akteure rund um das Wirtschaftsgut Fahrrad an einen Tisch holen. Das ermöglicht nicht nur einen fruchtbaren Ideenaustausch. Es verleiht dem Fahrrad und seiner Industrie eine noch stärkere Stimme, die mehr denn je notwendig ist, um Kompetenz und Erfahrung der Branchenmitglieder in Politik und Gesellschaft zu Gehör zu bringen.

Daher haben die Mitglieder des ZIV den Verband für alle Unternehmen, deren Produkte oder Dienstleistungen mit der Benutzung des Fahrrades oder E-Bikes im Zusammenhang stehen, geöffnet. Als Vertreter des gesamten Ecosystems Fahrrad können wir mit noch mehr Nachdruck dafür sorgen, dass das Fahrrad rechtlich wie gesellschaftlich endlich als gleichwertiges Verkehrsmittel anerkannt wird und es ein attraktives industrie-, wirtschafts- und verkehrspolitisches Umfeld für den Fahrradstandort Deutschland gibt.

Anfang der Fünfziger Jahre

Hamburger Abendblatt: «Die Sonderschau Fahrräder und Motorräder auf der Frankfurter Frühjahrsmesse 1950 ist fast so wie in London, Paris und – früher – in Berlin!» *Frankfurter Rundschau:* «Die neuerstandene Festhalle ist der Mittelpunkt des Ausstellungsgeländes, da die hier ausstellende Zweiradindustrie das stärkste Allgemeininteresse erregt.» *Darmstädter Echo:* «Die deutsche Zweiradindustrie hat, wie Bundeswirtschaftsminister Dr. Erhard feststellt, in ganz besonderem Maße die Zeit nach der Währungsreform im Jahre 1948 zu nutzen verstanden.» *Abendpost Frankfurt am Main:* «Die Zweiradindustrie hat ihre Ausstellung verlängert, um noch weiteren Tausenden von Menschen Gelegenheit zur Besichtigung zu geben. Es ist noch keine zwei Jahre her, dass sich die westdeutsche Fahrrad- und Motorradindustrie zusammenschloss. Sie betrachtet sich als einen «kleinen» Verband. Wie sehr solche Bescheidenheit Koketterie sein dürfte, ist bei dieser umfassenden und interessanten Ausstellung sichtbar geworden.»



Fachsimpeln



Publikumsandrang



Bundeswirtschaftsminister Dr. Ludwig Erhard auf der Zweirad-Sonderschau



Bundespräsident Theodor Heuss ist Schirmherr der Zweirad-Sonderschau 1950

Nicht zuletzt aufgrund des großen Erfolges der Sonderschau gründen FTV und VFM die Zweirad GmbH als Dachverband für die Durchführung nationaler und internationaler Ausstellungen. In den folgenden Jahren wird ihr Aufgabenbereich um Radsport, Radwegebau, Radwandern und Verkehrssicherheit erweitert. Hierfür werden weitere Partner, die Radfahrende vertreten, wie der Bund Deutscher Radfahrer und der Arbeiter Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität einbezogen.

1951 findet die 1. Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung statt, die Bundespräsident Theodor Heuss als Ehrenpräsident begleitet. «Es ist mir eine besondere Freude, zu einer Industrie zu sprechen, die demonstriert, was schöpferische Kraft, Initiative, Fleiß und Tüchtigkeit über alle Bereiche der Wirtschaft vermögen, wenn ihnen Freiheit und Freizügigkeit eröffnet wird», erklärt Bundeswirtschaftsminister Ludwig Erhard zur Eröffnung.

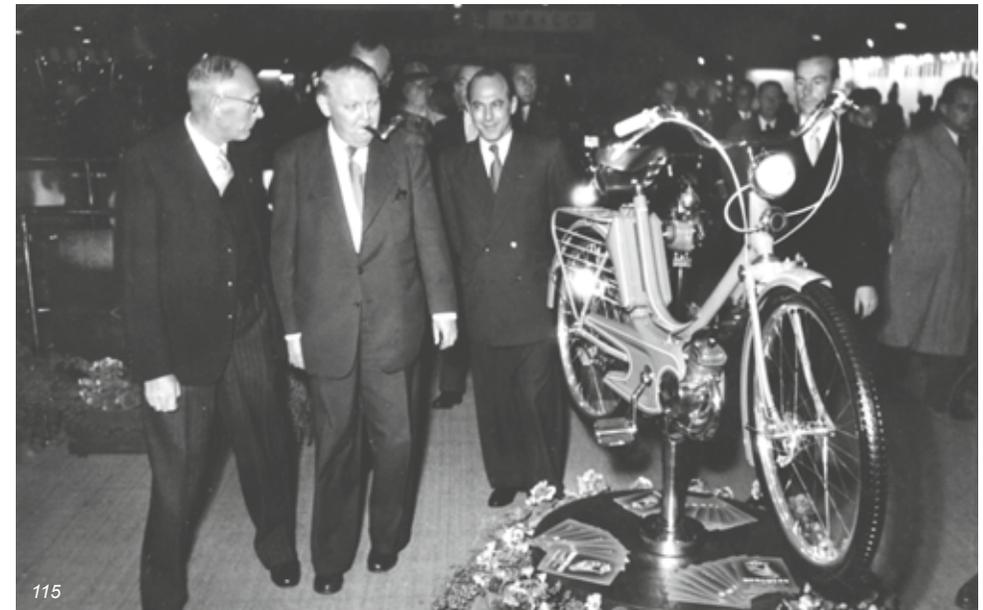
Tatsächlich werden in der Fahrradindustrie schon bald die Mitarbeiter so knapp, dass der Verband seinen Mitgliedsbetrieben empfiehlt, über die Einstellung von Frauen nachzudenken!



Arbeiterinnen in den 50er Jahren bei den Achilles-Werken, Wilhelmshaven, einem sogenannten Flüchtlingsbetrieb. Die Wiedererrichtung des zuvor im Sudetenland gelegenen Betriebes in alten Marine-Baracken wird durch spezielle Darlehen gefördert; die Quote der Flüchtlinge unter den Mitarbeitern beträgt bis zu 90%.



Bundeswirtschaftsminister Dr. Ludwig Erhard auf der IFMA 1951



Qualmer unter sich

Nicht nur dringend benötigte Konsumgüter ziehen die Aufmerksamkeit auf sich, man will auch feiern, nach vorne schauen, das Leben wieder genießen. Das gesellschaftliche Begleitprogramm der veranstaltenden Verbände zur Messe ist vielfältig. Bälle, die VFM, FTV und ADAC gemeinsam veranstalten, Cocktails schon am Vormittag, Tombolas, und ja, man wundert sich, auch Schießbuden. Die Feierlaune im Jahr 1951 erhält von der amerikanischen Besatzungsmacht jedoch einen gehörigen Dämpfer. Sie gibt den für die abendliche Feier gemieteten Saal nur bis 1 Uhr frei. Der VFM sorgt für eine Alternative und soll Gerüchten zufolge das erste Getränk am nächtlichen Feierort ausgegeben haben, um sicherzustellen, dass alle Gäste mit umziehen.



«Sehr geehrter Herr Bundesminister der Finanzen!», schreibt der VFM im selben Jahr: «Wenn, wie verlautet, alle Erzeugnisse, welche eine Arbeiterfamilie für ihre Lebenshaltung benötigt, von der von der Bundesregierung geplanten Sonderumsatzsteuer ausgenommen werden sollen, dann muss darauf hingewiesen werden, dass die weitaus überwiegende Zahl der im Bundesgebiet im Verkehr befindlichen 15 Millionen Fahrräder und über 1 Million Motorräder im Besitz der werktätigen Bevölkerung ist und für den Weg von und zur Arbeitsstätte benötigt wird.»



An der Wiege des Mopeds

So weit ist es in Deutschland noch nicht. Zwar steigen die Produktions- und Absatzzahlen von Motorrädern, die größere Rolle bei der Motorisierung spielen Hilfsmotoren für Fahrräder. Produzenten und technisch versierte Tüftler experimentieren mit ihrem Anbau. Die Industrie reagiert auf die neue Beanspruchung mit stärkeren Fahrgestellen, für die die Bezeichnung *Fahrrad mit Hilfsmotor* jedoch nicht mehr wirklich passt. Per Preisausschreiben, das die ILO-Motorenwerke, damals größter Zweitaktmotorenhersteller Deutschlands, mit «Moped» gewinnen, sucht der VFM nach einem neuen Namen. Gleichzeitig wehrt er sich erfolgreich gegen einen Führerscheinzwang für das neue Gefährt. Das trägt dem Geschäftsführer Fritz Wenk den Namen «Moped-Vater» ein.



Mopeds prägen die IFMA 1953

1953

Diese Einschätzung teilt die Presse: «Der kleine Mann fährt Fahrrad. Ob es einem Volke gut oder schlecht geht, will man an seiner Motorisierung erkennen können. Hebt sich der Lebensstandard, so wagt der kleine Mann den Sprung aufs Motorrad.»



Alles in allem ist man sich seiner Sache jedenfalls sehr sicher und setzt «dem letzten Fußgänger Sebastian Latsch» auf der IFMA 1953 schon mal ein Denkmal.

Fünziger Jahre

Auf dem Weg ins Autoland Deutschland

In ihrer Freude über den Siegeszug des Mopeds übersieht die Zweiradbranche, dass die Autos ihr nicht nur im Nacken sitzen, sondern sich anschicken, auf die Überholspur abzubiegen.

Die Presse reagiert begeistert:

«Im Frühjahr 1953 wurde in Frankfurt am Main im Vorraum der Festhalle das Moped aus der Taufe gehoben. Durch die Initiative des VFM entsteht das ‹Fahrzeug für alle›. Das Moped ist ein Fahrzeugtyp, der das Millionenheer der Radfahrer für die Motorisierung gewinnen soll.»

«In Germany a new vehicle type is beginning to make a name for itself on the roads – the moped.»

«No cabe duda que el recién creado tipo de motopédo es el medio de circulación más prometedor.»

«Mopeds und Radfahrer auf der Fahrbahn oder auf dem Seitenstreifen sind als bewegliche Hindernisse zu betrachten ...»



Auszug aus der bundesdeutschen Straßenbaurichtlinie 1956



Schichtende bei BMW 1955

Schon die IFMA 1956 wird nicht nur von der Presse, sondern auch vom eröffnenden Oberbürgermeister zur ‹Automobilschau des kleinen Mannes› degradiert.

1955 rollt der einmillionste VW-Käfer vom Band. Zwischen 1952 und 1957 versiebenfacht sich die Zahl der Autozulassungen in Deutschland.



Fünfziger und Sechziger Jahre

Die Patria WKC muss schon 1953 die Produktion von Fahrrädern und Motorrädern einstellen, die Bismarck-Werke melden 1956 Konkurs an. Im gleichen Jahr stellen die Torpedo-Werke die Zweiradproduktion ein. Hercules wird 1956 von Grundig übernommen. Mitte der Fünfziger stellen die westdeutsche Fortführung der Wanderer-Werke, 1957 die Adlerwerke die Fahrradproduktion ein; Mars-Werke melden 1958 Konkurs an. 1958 fusionieren Victoria, die Express-Werke und die DKW-Zweiradfertigung der Auto-Union GmbH zur Zweirad Union AG. Miele, der größte deutsche Motorfahrradhersteller der 50er Jahre, stellt 1960 seine komplette Fahrrad- und Motorfahrradproduktion ein. Rabeneick wird 1958 aufgekauft und löst sich 1960 auf, Dürkopp wird 1962 aufgekauft, Göricke 1964. NSU, nach Übernahme der Zweiradsparte von Opel zeitweise der größte Zweiradhersteller der Welt, stellt Mitte der Sechziger Motorrad- und Fahrradproduktion ein.

«In den letzten Jahren konnte sich die deutsche Teile-Industrie an die Spitze des Weltmarktes setzen und das bis dahin führende Lieferland England überflügeln», teilt der FTV hingegen 1956 mit.

Ludwig Erhard,
Willy Brandt und...
viele Autos:



Ludwig Erhard,
Willy Brandt und...
viele Autos:



«Sie fahren vor den Autos her. Auf Fahrbahnen, die für Autos gebaut wurden, reglementieren sie das Tempo ganzer Autokolonnen. Fahrräder und Mopeds gehören nicht auf die Fahrbahnen unserer Hauptstraßen. Sicher, die große Zeit der Zweiräder ist vorbei. Aber die wenigen auf der Straße sind halt immer noch zuviel. Es ist illusorisch, die Forderung nach getrennten Fahrwegen zu propagieren. Wer die Verhältnisse in den Städten kennt, weiß: Autos brauchen dringend Verkehrsraum. Hier kann nur die Straßenverkehrsordnung etwas ändern. Fahrräder mit und ohne Motor gehören nicht in den Großstadtverkehr», schreibt die Wochenzeitung *Die Zeit* 1969.

7,8m² vs. 52,5m²



Flächenbedarf je Person
im fließenden Verkehr:
Vergleich Radfahrende
vs. Autofahrende

Blick in die Zukunft

Offensiv in die Nachhaltigkeit



Anke Schöffner
ZIV, Leiterin Politik &
Interessenvertretung

Wir stellen ein Produkt her, das ein unverzichtbarer Bestandteil nachhaltiger Mobilität ist. Es ist daher nur logisch, dass wir als Branche insgesamt nachhaltig werden wollen – ein Prozess, dessen erste Schritte wir bereits gegangen sind. So gibt es z.B. zahlreiche Initiativen und Bemühungen, Fahrradkomponenten und Rohstoffe zu recyceln. Aber bis zum zirkulären Fahrrad, ein Zweirad also, dessen Teile nahezu ausnahmslos wiederverwertet werden, und das somit enorm ressourcen- und rohstoffschonend ist, haben wir noch einen weiten Weg vor uns. Umso wichtiger ist es, aktuell genau zu prüfen und nachzuerfolgen, woher Rohstoffe kommen. Hier fehlt es derzeit an Transparenz. Die Umstellung der Unternehmen auf erneuerbare Energien schreitet voran. Muss Verpackung immer sein? Und wie erfolgt der Transport von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen? Eine nachhaltige Branche muss jede einzelne dieser Facetten im Blick haben.

Verliert das Fahrradfahren beim Umsteigen auf ein E-Bike seine Unschuld und gute ökologische Bilanz? Natürlich bringen E-Bike-Akkus die gleichen Probleme mit sich, wie Batterien in anderen Bereichen auch, und das Fahrrad verbraucht plötzlich Energie. Es ist jedoch wichtig, genau hinzusehen, was die Alternativen sind: Studien zeigen, dass E-Bikes im Schnitt zwei- bis dreimal so weite Strecken fahren, wie Fahrräder, also im täglichen Gebrauch das Auto besser ersetzen können, als ein herkömmliches Fahrrad. Das gilt insbesondere auch für Cargobikes. Wenn man sich den CO₂-Bedarf verschiedener Fahrzeuge über ihren gesamten Lebenszyklus anschaut, dann ist das E-Bike hundertmal sparsamer, sprich umwelt-schonender, als das Auto.

Aber es reicht uns nicht, festzustellen, dass unsere Produkte nachhaltiger sind als das Auto. Wir können und müssen noch besser werden. Wir verstehen Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft als eine der zentralen Herausforderungen unserer Branche, die wir nur gemeinsam meistern können.

3,5%

Anteil der Alltagsräder
an allen in Deutschland
1970 verkauften Rädern;
48% waren Klapp-, 28,5%
Sport- und 20% Kinder-
und Jugendräder



Die Achtziger

So lebt die Industrie nach Jahren der Agonie mit neuen Firmen wieder auf, die sich allerdings gerne der alten, wohlklingenden und noch in Erinnerung befindlichen Markennamen bedienen. Trotz der Jahresrekordmarke von 4,7 Millionen Fahrrädern, die 1980 im Inland verkauft werden, kommt es zu Kurzarbeit und Entlassungen. Die USA, die das Sportgerät Fahrrad noch vor den Deutschen wiederentdeckt haben, brechen wegen Währungsdisparität als Exportland weg.

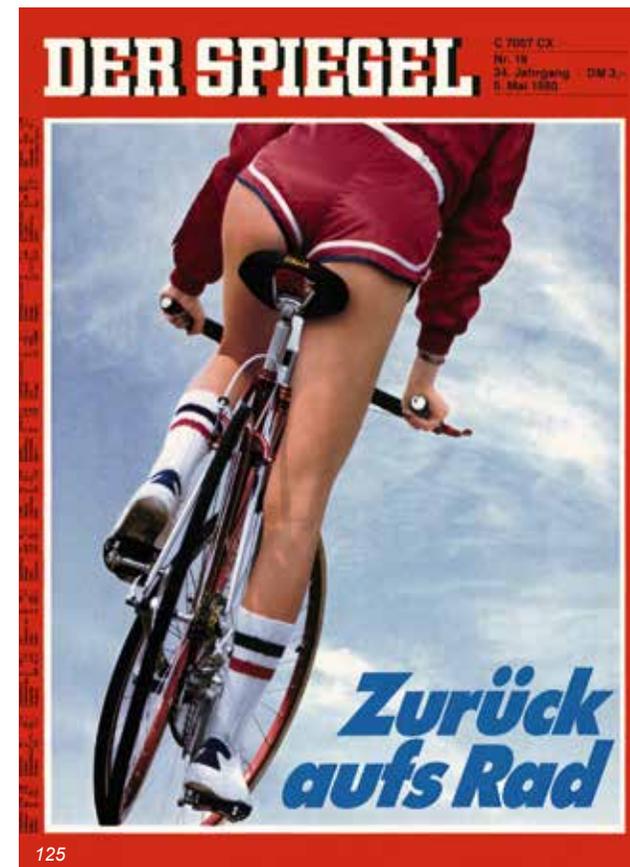
Auch nimmt der Druck asiatischer Hersteller auf die deutsche Fahrradindustrie stetig zu und fordert ein kreatives Umgehen mit der Krise.

«Ich saß auf der einen Seite als deutscher Jungunternehmer, auf der anderen Seite etwa zehn Chinesen. Wenn ich nach einem langen Verhandlungstag dachte, der Durchbruch sei erzielt, ging es am nächsten Tag wieder von vorn los, eine echte Pionierzeit für Europäer. Erst 1985 wurde das Joint Venture Hua de Plastics abgeschlossen, übrigens das erste Joint Venture eines mittelständischen deutschen Unternehmens mit China», erinnert sich Erhard Büchel, Inhaber des gleichnamigen deutschen Familienunternehmens, das Fahrradteile produziert.

In den Siebzigern

Zurück aufs Rad – in der Freizeit

Erst der allgemein gestiegene Wohlstand der 70er und 80er Jahre lässt das Fahrrad zu einem Freizeitartikel werden, für den auch Geld ausgegeben wird, macht es zum neuen Ausdruck eines ultimativen Freiheitsgefühls.





126

Erhard Büchel, der erste Mittelständler, der ein Joint Venture mit China eingeht, 1985



127

Grenzenlose Freiheit auf dem Fahrrad

Mit der Entwicklung zu einem Sportgerät und Lifestyle-Artikel erlebt das Fahrrad vielfältige Neuerfindungen.

Kleine Spezialfirmen mischen den Markt auf, auch traditionsreiche Hersteller experimentieren mit neuen Werkstoffen, wie z.B. Alu oder Carbon, und zahlreichen, diversen sportlichen und modischen Trends angepassten Modellen.

«We were a group of stupid hippies», erinnert sich Gary Fisher mit Freunden, «people thought we were nuts when they saw us riding bikes on the trails, downhill. I had a whole front end come off me on one ride. The bike split just right in half. It was obvious we needed a new technology. In the beginning it was part scavenger hunt and part black art. You guys think you have a cool bike? I'm going to have the coolest, you know? In 1986 Mountain bikes were outselling road bikes in the US and from there it went all around the world.»



128

Gary Fisher

Interne Mitteilung des VFM 1985: «Es gibt deutliche Anzeichen dafür, dass sich das Produktbild des Fahrrades wie auch des Motorzweirades zu wandeln beginnt. Das Fahrrad wird außerhalb der Branche von den Grünen, der SPD und ähnlichen zunehmend als Transportmittel propagiert.»

Vielleicht hängt es damit zusammen, dass Ende der achtziger Jahre bei Unternehmen der motorisierten Zweiradbranche das Gefühl aufkommt, eine effektive Interessenvertretung gemeinsam mit Fahrradherstellern sei zunehmend schwierig. Sie treten zugunsten eines eigenen Verbandes aus dem VFM aus.



131

Ob Turnschuhe oder Fahrrad: Die «Grünen» schaffen als erste Partei ein Bewusstsein für die Notwendigkeit alternativer Verkehrskonzepte.

Das Auto bleibt für die Deutschen jedoch Individualtransportmittel Nr. 1, daran hat auch die Ölkrise nichts ändern können. Erste Zweifel hat sie aber gesät, sehr langsam beginnt – nein, kein Umdenken, aber zumindest ein Nachdenken.

Der Verkehrsberater Jan Tebbe ist daher vorsichtig: Als er an seinem Wohnort Bremen 1979 den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) gründet, legt er fest, dass der Verein nur weitergeführt werden soll, wenn die Mitgliederzahl mindestens 100 beträgt. Dieses Ziel ist bereits nach 2 Wochen mit 179 deutlich überschritten.

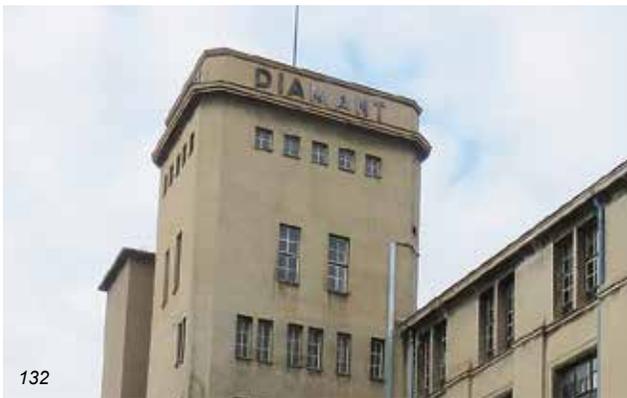


Wer erinnert sich? Ölkrise 1973 – Tankstellen erweitern ihre Produktpalette!



Wegen Benzinmangels vorläufig leider geschlossen





132

...dessen Unternehmen schon Ende 1990 beginnt, wieder am Ort des 1949 enteigneten Stammsitzes in Thüringen zu produzieren, eine der ersten ost-westdeutschen Kooperationen im Fahrradbereich, der andere, wie bei Diamant und Mifa, folgen.

«Unserer Firma hatte Geschäftsbeziehungen zu den Außenhandelsbetrieben der DDR. Bei der Rückkehr von einem Geschäftsbesuch im November 1989 waren auf meiner Route durch Meiningen, kurz vor der Grenze, die Straßen in der Innenstadt wegen der wöchentlichen Montagsdemonstrationen gesperrt. Eine Frau kam auf mich zu, gab mir eine brennende Kerze und bat mich, mitzugehen. Das war ein unbeschreibliches Gefühl», erzählt Erhard Büchel, ...

340 kg



jährliche CO₂ Ersparnis auf einem Arbeitsweg von 5km Länge, für den das Fahrrad statt des Autos genutzt wird



133

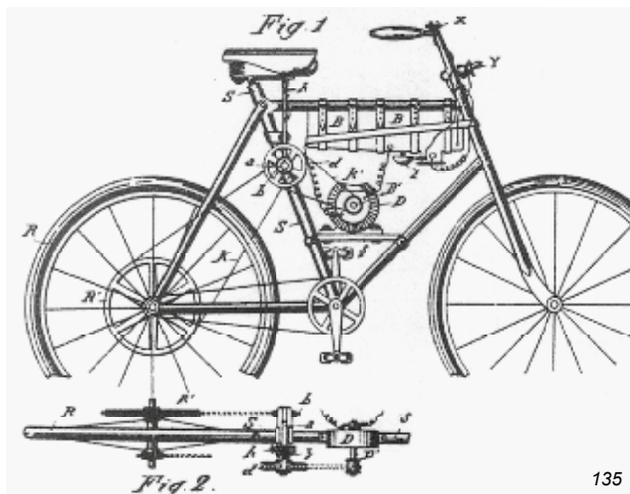
Die erste Fahrrad-Demo in der DDR, Ostberlin Anfang 1990

Nummer des Patents, das Egon Gelhard 1982 für ein batteriegetriebenes Fahrrad anmeldet, dessen Motorunterstützung an die Tretbewegung gekoppelt ist



Auf dem Weg in die Gegenwart

Seit mehr als hundert Jahren führen batteriebetriebene Fahrzeuge trotz der Experimente vieler Zweiradproduzenten ein absolutes Nischendasein. Das neu wachsende Bewusstsein, flüssige Treibstoffe könnten vielleicht nicht unendlich verfügbar sein, bessere Batterie-Technologie aber auch neue Entwicklungen wie jene, die batteriegetriebene Motorunterstützung von der Tretbewegung abhängig zu machen, holen es aus der Nische.



135

Aus einer Patentschrift für Elektroantrieb um 1900
Mit freundlicher Genehmigung des Verlags Podszun Motorbücher

«Das Fahrrad ist das am weitesten verbreitete Verkehrsmittel in der DDR: Bundesbürger, die die DDR nach dem Wegfall der Grenze besuchen, sollten den verhältnismäßig starken Radverkehr beachten», warnen westdeutsche Automobilverbände.



134



Unser Sandmännchen

5,4 gr/km

durchschnittlicher CO₂-Ausstoß eines E-Bikes – im Vergleich liegt dieser Wert für ein Auto bei 124



E-Bikes, Mountainbikes, Rennräder, vor allem aber auch das steigende Umweltbewusstsein führen dazu, dass der Fahrradabsatz um die Jahrtausendwende mit Auf und Abs im Großen und Ganzen nach oben zeigt. Um den wachsenden Herausforderungen des immer globaler werdenden Marktes zu begegnen, beschließen 2000 die beiden großen Verbände der Industrie, FTV und VFM, diesmal freiwillig, ihr Gewicht gemeinsam in die Waagschale zu werfen und sich zum ZIV zu vereinigen; der Zweirad-Groß- und Außenhandelsverband folgt einige Jahre später.

... smart bikes, connected driving, Fahrrad 4.0, integrated manufacturing, Diebstahlsicherung per GPS, eingebautes Navi und per Handy verriegelte Schlösser, Helme, die miteinander kommunizieren oder eine Tour live ins Internet streamen, Fahrräder, die nach einem Sturz automatisch einen Notruf absetzen, den Blutdruck beim Fahren messen oder an den nächsten Termin erinnern, die Möglichkeiten sind so vielfältig wie verwirrend.

Zusätzlich fühlen sich immer mehr Unternehmen der Branche auch der Corporate Social Responsibility verpflichtet – also mit dem Fahrrad und seinen Teilen nicht nur ein Produkt herzustellen, das zum Umweltschutz beiträgt, sondern schon die Produktion selber nachhaltig und sozial gerecht zu gestalten.



2011 wird im deutschen Museum in München das erste Fahrrad ausgestellt, dessen Komponenten teilweise im 3-D-Drucker gefertigt wurden, Metall gewordener Ausdruck der massiven Veränderung, der die gesamte Gesellschaft unterliegt.

Digitalisierung, smart phones, smart homes...



Studenten der TU Delft entwickeln ein Fahrrad, dessen Rahmen im 3-D-Drucker gefertigt wird.

33,77%



aller 2020 in Europa gefertigten Radteile und Accessoires stammen aus deutscher Produktion

Am «Ersten Nationalen Radverkehrsplan», den das Bundeskabinett 2002 beschließt, ist der ZIV im Vorfeld beteiligt und kann verkehrspolitische Forderungen stark vorantreiben. 2018 gelingt auf Initiative des Verbandes mit der Bildung des Parlamentskreises Fahrrad, einem überfraktionellen Kreis von Bundestagsabgeordneten, an deren Sitzungen regelmäßig auch Verbandsvertreter teilnehmen, ein radverkehrspolitischer Meilenstein.

Auch den «Nationalen Radverkehrsplan 3.0», der 2021 verabschiedet wird, gestaltet der ZIV aktiv mit. Der Verband fordert dabei, das Fahrrad nicht nur unter umwelt-, klima- und gesundheitspolitischen Aspekten zu fördern. Die intensive Beschäftigung mit dem Rad sei längst überfällig. Das Qualitätsbewusstsein für *made in Germany* steige: 2019 zählt die deutsche Fahrradwirtschaft (inkl. Dienstleistung für sharing bikes, Radtourismus etc.) 281.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Selbstständige. Der Vergleich zu 269.000 Beschäftigten in der Bahnbranche und 832.000 Beschäftigten in der Autobranche macht die wirtschaftspolitische Bedeutung des Fahrrades deutlich.

Inmitten der Umwälzungen von Globalisierung und Digitalisierung hat die Fahrradwirtschaft zwischen 2013 und 2018 ihren Umsatz um 55% im Handel und 46% in der Herstellung gesteigert. Die Zahl der Beschäftigten ist im Handel um 20, in der Herstellung um 15% gestiegen.

76%

Anteil der regelmäßig Autofahrenden, die die Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen begrüßt

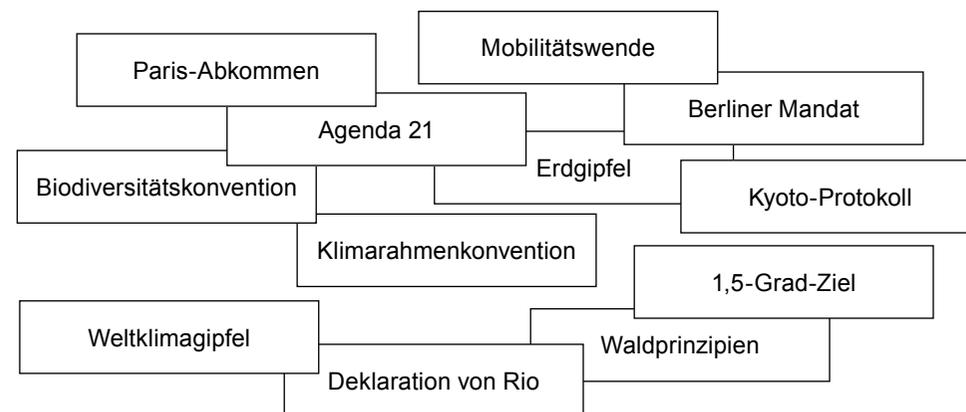


ein Zehntausendstel

Kosten eines Kilometers Radweg im Vergleich zu einem innerstädtischen Autobahnkilometer



Klimapolitik nimmt Fahrt auf



Der Klimawandel und seine Folgen beschäftigen die Gesellschaft, nicht zuletzt die jüngere Generation, zunehmend.

Und dann kommt Corona.

«Das erste Coronajahr war das beste, das ich im Laden je hatte», erzählt der Fahrradhändler an der Ecke. Der Run aufs Fahrrad resultiert nicht nur aus dem Wunsch, den Öffentlichen Nahverkehr zu meiden. Die Pandemie hat auch die grundsätzliche Bedeutung eines gesunden Lifestyles noch einmal unterstrichen.

«Das zweite Jahr der Pandemie war hingegen ausgesprochen schwierig. Aufgrund der weltweit zusammengebrochenen Lieferketten konnte kaum noch ein Hersteller Fahrzeuge liefern», erinnert sich Bernhard Lange, Inhaber des Fahrradteileherstellers und -händlers Paul Lange & Co. «Die Fahrradindustrie war ein Vorreiter der Globalisierung und hat vom ersten Moment an, von der Draisschen Laufmaschine, die in Karlsruhe erdacht und in Frankreich und England weiterentwickelt wurde, international agiert. Wir haben früh und gut zusammengearbeitet, wir haben auch die Risiken und Gefahren, die mit der Globalisierung einhergehen, früher als andere und intensiver als andere zu spüren bekommen. Es wird weiterhin wichtig sein, hier eine gute Balance zu finden.»



140

Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Mobilitätswende, E-Mobilität, steuerliche Dienstradförderung, gesunder Lifestyle, Freizeitsport, Radreisen: Auch nach der Pandemie steigt das Interesse am Radfahren weiter. Die Zeichen für die Zukunft des Fahrrads stehen auf «Grün».



141

82%

Anteil der Deutschen, die eine stärkere Beschäftigung der Politik mit dem Radverkehr befürworten



«Und gerade deshalb ist es wichtiger denn je, sich mit einer gemeinsamen starken Stimme für die Interessen des Fahrrades und seiner Produzenten einzusetzen», erklärt ZIV-Geschäftsführer Burkhard Stork. «Diese einmalige Chance wollen und müssen wir nutzen.»

ZIV – Die starke Stimme der Fahrradindustrie



Das ZIV-Team bei der Feier zum 135-jährigen Jubiläum am 20.4.2023,

Als Branchenverband bündelt und vertritt der ZIV die Interessen von rund 120 Mitgliedsunternehmen gegenüber den Gesetzgebern in der EU und in Deutschland, der Regierung, Behörden, Medien, Institutionen und Organisationen. 90 Prozent der 2022 in Deutschland produzierten Fahrräder und E-Bikes stammen von Mitgliedsunternehmen des ZIV, die zusätzlich zum Absatz im Binnenmarkt jährlich 2 Mio. Fahrzeuge exportieren.

Der ZIV vertritt etablierte Unternehmen und Start-ups, produzierendes Gewerbe und Handel (inklusive Import und Großhandel) sowie Akteure aus dem gesamten Ecosystem Fahrrad.

Das Fahrrad ist neben dem Zufußgehen die umweltschonendste und gesündeste Form der Mobilität, seine Bedeutung für die Mobilität der Zukunft nimmt stetig zu. Damit wächst auch die wirtschaftliche Bedeutung der gesamten Branche rasant. Die konsequente Förderung der Fahrradindustrie und des Radverkehrs gehört dementsprechend ganz oben auf die politische Agenda. Dafür setzen wir uns ein.

Seit mehr als 50 Jahren veröffentlicht der ZIV außerdem – branchenexklusiv – die Wirtschaftszahlen der deutschen Fahrradindustrie: Die ZIV-Marktdaten sind die zentrale Quelle für Erhebung, Monitoring und Analyse der Entwicklung der Branche und geben zusätzlich Ausblick auf Trends der Branche sowie die Zukunft des Marktes.

Impressum

Erste Auflage Dezember 2023

Herausgeber:

ZIV – Die Fahrradindustrie
Reinhardtstraße 7
10117 Berlin

+49 30 439 735 770
contact@ziv-zweirad.de
ziv-zweirad.de

Redaktion: Ruth Damwerth, biografieverlag ruth damwerth, Berlin (biografieverlag.de)

Gestaltung: Thies Design: Ingmar Thies, Lukas Liszka, Wien (thiesdesign.com)

Herstellung: Druckerei Gläser, 12349 Berlin (druckerei-glaeser.de)

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung des Herausgebers gestattet.

Quellen- und Copyright-Hinweise

Titel li: © Natalia Blauth/unsplash; Titel re: Mitarbeiter der Fahrradfabrik Pantherwerk Magdeburg. Abb. aus der Zeitschrift Radlerin und Radler, 1900; 1: Austin Post, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/d1/MSH80_eruption_mount_st_helens_05-18-80-dramatic-edit.jpg/599px-MSH80_eruption_mount_st_helens_05-18-80-dramatic-edit.jpg?20071128151747; 2, 4, 7, 30: Die Adler Fahrradwerke, Festschrift zum 25jährigen Jubiläum; 3: © Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 01052750; 5, 75, 77, 79, 80, 81: © Opel Automobile GmbH; 6: © Teutopress/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 01881926; 8: © SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 01052744; 9: © SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 02428974; 10, 12, 19, 20, 27, 28, 32 bis 39, 43, 44: Abb. aus der Zeitschrift Radlerin und Radler, 1898-1900; 11: © Salzgitter AG-Konzernarchiv/Mannesmann-Archiv; 13, 51, 72: zeitgen. Ansichtskarte; 14, 15, 24, 71, 87, 105, 109 bis 115, 117, 119, 120: ZIV-Archiv; 16: https://de.wikipedia.org/wiki/Adam_Opel#/media/Datei:Adam_Opel.jpg; 17: © Joh. Winklhofer Beteiligungs GmbH & Co.KG, München; 18: Historische Filmaufnahmen aus Döbeln 1909-1912, Bundesarchiv BSP 7962; 21: <http://resolver.staatsbibliothek-berlin.de/SBB00021C3C00000000!>; 22: © TimTom, Wien Museum; 23: <http://resolver.staatsbibliothek-berlin.de/SBB00021C3C00000000!>; 25: Fliegende Blätter Bd. 106, <https://doi.org/10.11588/diglit.4964#0075>; 26: Als man anfang zu filmen (1934) Regie/Drehbuch: Martin Rikli, Wilhelm Prager. Freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Friedrich-Wilhelm-Murnau-Stiftung, Wiesbaden; 29: © Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00091690; 31: Eröffnungsrennen auf der Motorrennbahn in Weissensee 1920, Bundesarchiv M 1094; 40, 41: Abb. aus der Zeitschrift Der deutsche Radfahrer, 1899; 42: https://de-academic.com/pictures/dewiki/84/Torpedo_2gang_entwurf1905.jpg; 45: © SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 02307974; 46: Beiblatt der Fliegenden Blätter, 9.9.1898, <https://doi.org/10.11588/diglit.5103#0217>; 47: Bildbericht Jahresschau 1928 „Die technische Stadt“, Bundesarchiv, BSP 26608; 48: © SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 02265862; 49, 50, 52, 60, 61, 62: Festschrift 50 Jahre Göricke-Werke; 53: © SHMH-Altonaer Museums, Inv.-Nr. 1982-461,55; 54, 56, 57, 135: © Mit freundlicher Genehmigung des Verlags Podszun Motorbücher; 55: © Stadtmuseum Harburg; 58: NSU-Veröffentlichung aus Anlass des Besuches einer türkischen Delegation. Archiv Deutsches Technikmuseum, Berlin; 59: Lieb Vaterland magst ruhig sein (1909), Bundesarchiv, M20950; 63: © Rue des Archives/Tallandier/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 01918331; 64: © Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00068489; 65: © IWM Art.IWM PST 4893; 66: Deutsches Technikmuseum Berlin, V.4 B0182; 67: © Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00055082; 68: © Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00473825; 69, 70, 73: © Mercedes-Benz Classic; 74: © bpk / Deutsches Historisches Museum / Arne Psille, 76: © brandstaetter images/Austrian Ar/Süddeutsche Zeitung Photo ID: 00581302; 78: © Süddeutsche Zeitung Photo, Photo ID: 00296435;

82: © Austrian Archives/brandstaetter images/picturedesk.com; 83: © Knorr + Hirth/Süddeutsche Zeitung Photo ID: 00057302; 84: © Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 01052751; 85: © Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00093749; 86: Marchivum, Plakatsammlung, PK 02764; 88: © Walter-Ballhause-Archiv; 89: Deutsches Technikmuseum Berlin, III, 2-04851; 90: © Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00652599; 91: © Stadtarchiv München, DE-1992-FS-ERG-U-0087; 92: Sei schlau... (1937) Bundesarchiv, M27932; 93: © Miele&Cie KG, Gütersloh; 94: © Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00096007; 95: https://de.wikipedia.org/wiki/Phonographische_Zeitschrift#/media/Datei:1906-11-08_Phonographische_Zeitschrift_Seite_0969_Emil_Berliner_in_Deutschland_Photographie.jpg; 96: © Nationalarchiv Prag; Institut Theresienstädter Initiative; 97: Von Hinnerk11 – Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=36975938>; 98: © SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00165527; 99, 126: © Erhard Büchel/Büchel Group: Aus Zella-Mehlis in die Welt - 100 Jahre Firmengeschichte; 100: Gold in unserer Hand (BRD 1959, Rückblick 1945/46), Bundesarchiv; 101: Welt im Film 24, Bundesarchiv Filmothek, Video 583456; 102: © www.Progress-Film.de (Augenzeuge 1946/11 und Blick in die Welt 40/1948); 103: Archiv Deutsches Technikmuseum Berlin; 104: Welt im Film 144/1948, Bundesarchiv; 106: © Christoph Schradi, www.fahrradhaendler-verzeichnis.com; 107: Welt im Film 189/1949, Bundesarchiv; 108: © SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00086618; 116: © Hannes Betzler/SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00149059; 118: © SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 02415028; 121: © Heinz Hering/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00149003; 122: © Poehlmann/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00005580; 123,124: Fox Tönende Wochenschau 41/90/1958, Bundesarchiv, FTW 90/58 und Fox Tönende Wochenschau 45/51/1962, Bundesarchiv, FTW 51/62; 125: © SPIEGEL-Verlag Rudolf Augstein GmbH & Co. KG; 127: © Universal Pictures Inc.; 128: © Keanu @ no:wp, CC BY-SA 3.0 https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ac/Gary_Fisher.JPG; 129: © brandstaetter images/Votava /Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 02476043; 130: © Werek/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00844467; 131: © dpa/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 00111146; 132: dwt. CC BY-SA 4.0 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Nevoigtstra%C3%9Fe_06_Bild_15.JPG; 133: © Rolf Zöllner/Süddeutsche Zeitung Photo Image ID: 03321671; 134: © Deutsches Rundfunkarchiv/rbb media/Dengener; 136: Quelle TU Delft; 137, 138: © Timo_Lutz/Kalkhoff; 139: © Bert Ungerer; 140: © picture alliance/dpa/Sebastian Gollnow; 141: © Laurent Dambies, Fotalia

Alle Fotos von Mitarbeitenden und Präsidium des ZIV: © Dirk Deckbar

The best is yet to come

Blick in die Zukunft

Es ist faszinierend, im Rückblick zu sehen, wie oft wir Vorreiter waren, Technologien geschaffen, bereichert und vorangetrieben haben. Nicht zuletzt waren Fahrräder in vielen Bereichen die Wegbereiter für Automobile. Nahezu alle großen Fabriken der ersten Stunde haben sich zu Autoherstellern weiterentwickelt und mit ihrem technologischen Wissen, Innovationen und Erfahrungen diese Branche geprägt.

Jetzt entwickeln sich Autohersteller weiter zu Fahrradherstellern, insbesondere im Bereich von E-Bikes. Zahlreiche große Player der Automobilindustrie verbinden mit ihrem Engagement für E-Antriebe Fahrrad und Auto miteinander.

Kein Wunder: Wir haben als Industrie und als Branche Antworten. Zu technologischen Entwicklungen, zu Nachhaltigkeit. Unsere Branche bleibt nicht stehen. Das gilt im Übrigen auch für ihren Verband, der sich mit seiner Öffnung für das gesamte Ecosystem rund um das Wirtschaftsgut Fahrrad den Veränderungen anpasst und sie gestaltet.

Hinzu kommt: Das Fahrrad bildet mit 80 Millionen Exemplaren die größte Fahrzeugflotte dieses Landes, 75% der Bevölkerung nutzen es.

Wir haben die Elektrifizierung des Fahrzeugs erfolgreich geschafft und ohne einen Cent Subventionen 10 Millionen Fahrzeuge in den Bestand gebracht. Jährlich exportieren Fahrradunternehmen aus Deutschland etwa 2 Millionen Fahrzeuge. Wir sind in so Vielem die führende Fahrrad-Industrie dieses Landes und unsere Geschichte hat gerade erst begonnen. The best is yet to come.



ZIV-Präsidium (von links nach rechts):

Wilhelm Humpert (Wilhelm Humpert GmbH & Co. KG),

Bernhard Lange (Paul Lange & Co. OHG),

Volker Thiemann (AT Zweirad GmbH)