

## 6. Das Lastenfahrrad

---

„Weit entfernt, nur ein bloßes Beförderungsmittel zu sein, kristallisieren sich im [Fahrrad] Lebensentwürfe und Weltbilder, Bedürfnisse und Hoffnungen, die dem technischen Gerät eine kulturelle Bedeutung aufprägen. Dabei verstärken sich Kultur und Technik wechselseitig. Einerseits fällt keine Technologie einfach vom Himmel, sondern die Aspirationen einer Gesellschaft (oder einer Klasse) gehen mit einer von vielen technischen Möglichkeiten eine solche Verbindung ein, daß ein Stück Kultur gleichsam als genetischer Code in die Konstruktion eingelassen ist. Andererseits kommen Lebensstile und Wünsche auch nicht nur aus der dünnen Luft der Kultur, sondern bauen sich um eine Technik herum auf. [...] Die technische Entwicklungsgeschichte geht Hand in Hand mit einer kulturellen Lerngeschichte, die der Technik ihren Sitz im Leben zuweist, aber das technische Produkt auch wieder obsolet werden lassen kann, wenn widerstreitende Erfahrungen überhand nehmen und das Lebensgefühl einer neuen Epoche sich in ihnen nicht mehr wiederfindet.“ (Sachs 1984: 110; ich habe „Auto“ durch „Fahrrad“ ersetzt)

Nach der Beschäftigung mit dem Kompostklo (Kap. 5) ist auch dieses Kapitel einem Beispiel konvivialer Technik gewidmet: dem Lastenfahrrad. Das Kapitel ist parallel zum vorangehenden aufgebaut und besteht aus drei Teilen. In den ersten beiden werde ich einen diachronen (6.1) sowie einen synchronen (6.2) Überblick über technische Entwicklungen und symbolische Bedeutungen des Lastenfahrrads geben; der synchrone Blick beschränkt sich dabei auf die von mir beforschten Selbstbau-Lastenfahrräder. Diese beiden Kapitel bilden die Grundlage für den analytischer gehaltenen dritten Teil (6.3); dort werde ich mein empirisches Material zum Lastenfahrrad mit Hilfe meines Begriffs von Konvivialität unter fünf Aspekten analysieren – Verbundenheit, Zugänglichkeit, Anpassungsfähigkeit, Bio-Interaktivität und Angemessenheit.

Ich verstehe das Lastenfahrrad als ein *Kollektiv* (s. Kap. 1.3.2 und 2.3.3), das sich erst in einer bestimmten Zusammensetzung von Materialien, Vorprodukten, Wissen, Normen, Fähigkeiten, Werkzeugen usw. als Lastenfahrrad stabilisieren kann. Von diesem bisweilen mühsamen Prozess der Stabilisierung und den Versuchen, Wissen in diesem Zusammenhang offen zur Verfügung zu stellen, handelt dieses Kapitel. Inwiefern lassen sich diese Versuche und die damit verbundenen

Brüche und Diskussionen als Teil eines positiven Gabenzyklus in einem Kollektiv verstehen? Dieser Frage gehe ich mithilfe der Perspektive der Konvivialität nach.

## 6.1 Lastenradgeschichte(n)

Die Geschichte des Lastenrads oder Transportrads<sup>1</sup> ist bislang ungeschrieben. In Abhandlungen über die Verkehrs- und Transportgeschichte fehlt es meist völlig, selbst das Fahrrad wird dort häufig nur marginal behandelt (Kaschuba 2004; Merki 2002; Sieferle / Breuninger 2004).<sup>2</sup> Diese Lücke in der wissenschaftlichen Literatur spiegelt zwei verbreitete Sichtweisen wider, nämlich entweder das Fahrrad lediglich als Vorgänger des Autos oder aber Auto und (Lasten-)Fahrrad als Gegensätze zu sehen. Dieses Bild wird auch in Technikmuseen gezeichnet und aufrechterhalten. Beispielhaft zeigte sich dies bei einem Besuch 2014 in der 2011 neu eröffneten Straßenverkehrs-Dauerausstellung *Mensch in Fahrt* des *Deutschen Technikmuseums* in Berlin. Dort gab es zwei kleine Ausstellungsflächen direkt hinter dem Eingang, auf denen ein Ochsenengespann, eine Kutsche, ein Automobil und ein Laufrad zu sehen waren. Wurde dieses Portal durchschritten, folgten über 30 verschiedene Autotypen, nebst einem Kreuzrahmenrad von 1890 und einem Rennrad von 1956. Das Fahrrad wurde hier also vorwiegend – entgegen seinem historischen Entstehungskontext – nicht als modernes Verkehrsmittel präsentiert, sondern in Form des Laufrads als quasi vormoderner Vorgänger des Automobils. Mobilität auf der Straße wurde klar als Automobilität definiert. Transporträder kamen nicht vor. Dabei verfügte das Technikmuseum über eine große Sammlung an Fahrrädern (über 300 Stück) – diese befanden sich allerdings im Depot und waren nicht zu sehen.<sup>3</sup>

Diese historische Sichtweise auf das Lastenfahrrad ist seit Mitte der 2010er Jahre in Veränderung begriffen, so wie sich seit etwa 2010 auch in der Öffentlichkeit die Bewertung des Lastenfahrrads verändert: Seit 2010 finden sich in der Presse zunehmend positive Artikel über das Lastenfahrrad, und 2015 erschien in Großbritannien ein erster konsumgeschichtlicher Aufsatz zum Lastenfahrrad als Auslieferungsfahrzeug für Kleinhändler\*innen (Cox 2015). Ein (auch historisches) populärwissenschaftliches Sachbuch zum Transportrad wurde 2018 verfasst; es wurde bereits 2015 über eine Crowd-Funding-Kampagne finanziert und ist im Stile populärwissenschaftlicher Liebhaber-Technikgeschichte, die im Allgemeinen den Schwerpunkt auf bestimmte Erfindungen, Firmengeschichten und Markennamen legt, verfasst (Ghebregiabiher / Poscher-Mika 2018). 2020 erschien schließlich ein reich bebildeter Aufsatz des Technikhistorikers Markus Popplow zu ersten Skizzen zu einer Geschichte des Lastenfahrrads (Popplow 2020).