

Ausstellungsbesprechung

2 Räder – 200 Jahre

Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades

VON THOMAS SCHUETZ

Das TECHNOSEUM, das Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim, nahm das 200-jährige Jubiläum der ersten öffentlichen Nutzung der Draisine im Juni des Jahres 1817 zum Anlass, eine Ausstellung zur Geschichte des Fahrrades zu zeigen. Die Ausstellung – die am 11. November 2016 eröffnet wurde und voraussichtlich noch bis zum 22. Juni 2017 zu sehen sein wird – ist als Teil der landesweiten Initiative der grün-schwarzen Regierung Baden-Württembergs zu verstehen, dieses Jubiläum des Fahrrades zu nutzen, um „mit vielen Veranstaltungen und Aktionen auf das Fahrrad aufmerksam [zu] machen und noch mehr Menschen für das Radfahren [zu] begeistern.“¹ Dazu werden in der öffentlichen Wahrnehmung positiv konnotierte populäre Vorstellungen, wie Baden-Württemberg als „Land der Erfinder, Tüftler und Denker“,² eingesetzt und der identitätsstiftende Mythos von der Erfindung des Automobils im deutschen Südwesten mit der Erfindung des Fahrrades gleichgesetzt.³ Ziel der Landesregierung ist es, im Zeitrahmen zwischen 2016 und 2026 durch den Ausbau des Radwegnetzes und der gleichzeitigen massiven Bewerbung des Radfahrens, den Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen auf 20% zu verdoppeln.⁴

Die Ausstellung ist in vier Zonen unterteilt. Mit dieser Unterteilung werden Schwerpunkte in der Entwicklung des Fahrrades gesetzt.⁵ Zunächst betritt der Besucher die Abteilung, die sich unter dem Titel *Karl von Drais – seiner Zeit voraus* mit der Zeit von 1817 bis 1860 beschäftigt. Daraufhin folgt mit *Zwischen Sportgerät und Massenverkehrsmittel* die Abteilung, die sich dem Zeitraum von 1860 bis 1945 widmet, gefolgt von der Epoche zwischen 1945 und 1970 unter der Überschrift *Vom Mobilitätsgaranten zum Autozubehör*. Die Ausstellung schließt mit dem Anspruch, die Geschichte des Fahrrades bis

1 Grußwort des Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg Winfried Hermann; www.200jahre-fahrrad.de [Stand: 11.1.2016].

2 Startseite der Initiative; www.200jahre-fahrrad.de [Stand: 11.1.2016].

3 Grußwort des Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann, in: TECHNOSEUM/Landesmuseum für Technik und Arbeit (Hg.), 2 Räder – 200 Jahre: Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg, Darmstadt 2016, S. 8f.

4 www.fahrradland-bw.de [Stand: 11.1.2016].

5 Thomas Kosche, Einführung in die Ausstellung, in: TECHNOSEUM (wie Anm. 3), S. 14–23.

in die Gegenwart zu dokumentieren. Daher ist die letzte Abteilung von 1970 bis zur Gegenwart der als *Fahrradrenaissance* bezeichneten Phase gewidmet. Zum Abschluss besteht noch die Möglichkeit, ein Laufrad auszuprobieren oder sich auf ein fixiertes Hochrad zu setzen.

Wie seit Langem im TECHNOSEUM praktiziert, findet sich ein fachlich geschultes Personal an sogenannten Scoutstationen, die es den Besucherinnen und Besuchern ermöglichen sollen, sowohl im Gespräch als auch mit haptischen und sensorischen Erfahrungen ein Museumserlebnis jenseits des visuellen Eindrucks zu erlangen. An diesen interaktiven Stationen können sie sich mit den physikalischen Gesetzen und den technischen Voraussetzungen des Fahrradfahrens beschäftigen.

Die Konzipierung der Ausstellung, die hausintern unter der Leitung von Thomas Kosche entwickelt und ausgeführt wurde, beschränkt sich bewusst nicht auf die Präsentation von Fahrrädern in chronologischer Reihenfolge, sondern bindet diese entsprechend der Ausrichtung des Hauses in ihren historischen Kontext ein. Dazu der Direktor des Museums Hartwig Lüdtkke:

„Das 200. Jubiläum der ersten Fahrt und die wechselvolle Geschichte sind Anlass, sich dem Fahrrad in einer Sonderausstellung zu widmen. Dazu kommt, dass kaum ein anderes Objekt aus dem Sammlungsbestand des TECHNOSEUMS das Zusammenspiel sozial-, wirtschafts- und technikhistorischer Aspekte so augenfällig vereint und transparent macht.“⁶

So wird nicht alleine eine bemerkenswerte Fülle von Fahrrädern präsentiert, sondern diese werden vor allem in ihren zeittypischen Umfeldern angeordnet. So findet sich etwa in unmittelbarer Nähe sehr früher, originaler Laufmaschinen aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Repräsentation einer Werkstatt. Von besonderer Attraktivität ist die Vielzahl der Fahrräder, die zusammengetragen wurden und die nicht allein aus den Beständen des Museums stammen, sondern von einer ganzen Reihe von Leihgebern zur Verfügung gestellt wurden. Auf der 800m² großen Sonderausstellungsfläche werden nach Angaben des Museums knapp 100 Fahrräder gezeigt. Unter ihnen so bemerkenswerte Exemplare wie frühe Laufmaschinen, die bis auf das Jahr 1817 zurück datiert werden, Hochräder oder Fahrräder mit Holzrahmen.

Die Texte in der Ausstellung sind knapp gehalten und ohne die Lektüre der im Katalog enthaltenen Essays oder eine Führung werden sich dem Laien nicht alle Facetten der vielfältigen Zusammenhänge und Anspielungen erschließen. Das Konzept der Ausstellung versucht vielmehr, über die direkte emotionale Ansprache beim Rezipienten eine positive Reaktion hervorzurufen. Eine Vorgehensweise, die über das Abrufen von Kindheitserinnerungen sichtlich gut funktioniert. Korrespondierend zum jeweiligen Erfahrungshorizont werden für jede Generation Fahrräder ausgestellt, die für ihre Kindheit von prägender

6 Hartwig Lüdtkke, Vorwort, in: TECHNOSEUM (wie Anm. 3), S. 10–11, hier: S. 11.

Bedeutung gewesen sind; entsprechend findet die Generation, die in den 1950er Jahren geboren wurde, ein Klapprad, das in den 1960er Jahren verbreitet war, ein Bonanzarad repräsentiert die 1970er Jahre, ein BMX-Rad die 1980er und das Mountainbike die 1990er Jahre. In einem ähnlichen Kontext sind auch besonders renommierte Fahrräder wie ein aktuelles Single Speed oder ein celeste-grünes Bianchi Specialissima von 1981 zu sehen, nur dass diese in der Regel Wunschträume und nicht konkrete Erinnerungen ansprechen. Auch die Verwunderung über bisher Unbekanntes wird benutzt, um den Rezipienten zu unterhalten, indem unkonventionelle Konstruktionen und gescheiterte Konzepte gezeigt werden. Allerdings bleiben sowohl die hochpreisigen, wie die unkonventionellen Beispiele weitgehend unkommentiert.

Eingedenk dieser offensichtlichen Utilisierung von Geschichte zur Erlangung eines politischen Ziels über Strategien, die letztendlich aus dem Bereich der Werbung übernommen wurden, ist aus technikhistorischer Perspektive das so vermittelte Narrativ von Interesse. Besonderer Wert wird dabei einleitend auf die Leistung von Drais gelegt, der mehrfach mit Stereotypen der älteren Technikgeschichtsschreibung belegt wird. Er sei ein „genialer Erfinder“⁷ und seiner „Zeit voraus“⁸ gewesen. Auch wenn die Dekonstruktion dieses obsoleten Ansatzes oder auch nur eine Reflexion des Geniebegriffes bedauerlicherweise ausbleibt, bleiben die Beschreibungen und Erklärungen aber keineswegs auf dieser Ebene stecken. Im Weiteren wird ausführlich nach den Rahmenbedingungen der Innovation gefragt. Die Ernährungskrise nach dem sogenannten Jahr ohne Sommer 1816 und den Folgen für die Haferversorgung von Reitpferden wird als mögliche Ursache angeboten.⁹ Auch diese Zusammenhänge werden mit Artefakten illustriert, wie etwa einem zeitgenössischen Hungertaler, der an die Preissteigerung von Lebensmitteln erinnert. Die späteren Entwicklungen des Fahrrades werden über eine Beschreibung der sich wandelnden politischen, ökonomischen und technischen Rahmenbedingungen verdeutlicht und so wird die Genese der heute genutzten Fahrräder in der besten Tradition der Technikgeschichtsschreibung durchleuchtet, indem die historischen Hintergründe und Folgen von Technikgenese- und Technisierungsprozessen in ihren historisch spezifischen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Konstellationen aufgezeigt werden. Aus diesem Erklärungsansatz heraus erschließt sich dann auch die Aufteilung der Ausstellung in die besagten vier unterschiedlichen Zeitabschnitte. Gemäß dieser Darstellung wäre das Fahrrad nach einer frühen Entwicklungsphase zwischen 1860 und 1945 zu dem technischen Artefakt geworden, das sich durch gleich große Räder, einen Kettenantrieb, luftgefüllte Gummireifen und einen diamantförmigen Rahmen auszeichnet. Die Zeitenwende lasse sich um 1860 mit der Erfindung

7 O.V., Ausstellung, in: TECHNOSEUM (wie Anm. 3), S. 194.

8 Ebd.

9 Hans-Erhard Lessing, Karl Drais und das Zweiradprinzip. Würdigung eines genialen Erfinders, in: TECHNOSEUM (wie Anm. 3), S. 43–57, hier S. 47.

des Trekkurbelantriebes am Vorderrad festmachen und Hochräder bleiben in diesem Erklärungsschema eine Sonderentwicklung, die sich aus dem Wunsch, den Trekkurbelantrieb zu optimieren, erklären lasse. Mit der seriellen Massenfertigung sei das Fahrrad dann zum üblichen Massenverkehrsmittel geworden. Das historische Phänomen der seriellen, industriellen Fertigung wird in der Ausstellung durch ein Artefakt, eine Drehbank, repräsentiert. Im Ausstellungsband ist dann ein ausführliches Essay von Volker Benad-Wagenhoff enthalten, das sich detailliert mit der Genese der unterschiedlichen Produktionsverfahren und dem Wechselspiel zwischen Produktionstechnik und Fahrradtechnik beschäftigt.¹⁰ Die aufkommende Massenmotorisierung habe nach 1945 dazu geführt, dass Fahrräder diesen Status wieder eingebüßt hätten und zum Verkehrsmittel von Armen oder dem Spielzeug von Kindern abgestiegen seien. Erst als Folge der Ölpreiskrise und mit dem Aufkommen der Fitness- und Umweltbewegung habe sich diese pejorative gesellschaftliche Einschätzung erneut verschoben und heute stelle das Fahrrad die Lösung für vielfältige gesellschaftliche Probleme dar. Dazu äußert sich der Kurator Kosche in der Einleitung wie folgt:

„Das Fahrrad ist so genial wie in der Form optimal. Es zu fahren, ist energieeffizienter als jede andere Fortbewegungsmethode. Das Fahrrad ist die Antwort auf eine Vielzahl von Problemen der Vergangenheit und der Zukunft. Fahrradfahren ist CO₂-neutral und verbraucht keine fossilen Energieträger. Das Fahrrad umfährt den Innenstadtstau und kennt (fast) keine Parkplatzprobleme. Fahrradfahrten wirken Bewegungsmangel entgegen und verhindern Fettleibigkeit.“¹¹

Demnach verfolgt das Konzept der Ausstellung die Vermittlung eines teleologischen Entwicklungsverlaufes, wobei allerdings zu beachten wäre, dass das Ziel – die fahrradfahrende Gesellschaft – erst eine zukünftige Projektion ist. Die Unterordnung unter dieses Ziel bedingt, dass, wie in der Werbung üblich, negative Aspekte entweder ausgeblendet oder der Lächerlichkeit preisgegeben werden, um die Rezipienten ausschließlich mit positiven Emotionen zu versorgen und zu unterhalten. Die erhebliche Verletzungsgefahr,¹² das massive Doping im aktuellen¹³ und der Drogen- und Alkoholkonsum im historischen Radsport¹⁴ werden daher kaum wahrgenommen. Widerstände

10 Volker Benad-Wagenhoff, *Fahrradbau 1817–1914: Vom handwerklichen Einzelstück zum industriellen Massenprodukt*, in: *TECHNOSEUM* (wie Anm. 3), S. 70–107.

11 Thomas Kosche, *Einführung in die Ausstellung*, in: *TECHNOSEUM* (wie Anm. 3), S. 14.

12 Lizette Peterson, Ralph Gillies, Scott C. Cook, Brenda Schick u. Tyece Little, *Developmental Patterns of Expected Consequences for Simulated Bicycle Injury Events*, in: *Health Psychology* 13, 1994, H. 3, S. 218–223.

13 Angela J. Schneider, *Cultural Nuances: Doping, Cycling and the Tour de France*, in: *Sport in Society* 9, 2006, S. 212–226.

14 Paul Dimeo, *A History of Drug Use in Sport 1876–1976: Beyond Good and Evil*, New York 2007, S. 17–32.

gegen die Benutzung des Fahrrades in Städten oder gegen radelnde Frauen¹⁵ werden nicht aus ihrem sozialen und kulturellen Kontext erklärt, sondern bleiben weitestgehend unkommentiert. Aus diesem eklektizistischen Umgang mit der sehr breiten Forschungstradition zur Geschichte des Fahrrades erklärt sich auch der Umgang mit unkonventionellen Konstruktionen, die gemäß der teleologischen Deutung lediglich als Kuriosität wahrgenommen werden. So verwundert es auch nicht, dass anders als bei der Fahrradausstellung des Museums der Arbeit im Jahr 2014 das schwedische Itera Kunststoff-Fahrrad¹⁶ als erforschtes Beispiel einer gescheiterten Innovation,¹⁷ in Mannheim nicht gezeigt wird.

Die Mannheimer Ausstellung *2 Räder – 200 Jahre* ist sicher sehenswert und die Vielzahl der gezeigten Exponate, ihre Einbindung in die produktionstechnischen und sozialen Rahmenbedingungen, wie die schon für das TECHNOSEUM typische Vernetzung dieser traditionellen musealen Angebote mit innovativen didaktischen Konzepten, zeugen von einer großen Versiertheit des Teams um den Projektleiter Kosche. Das präsentierte Narrativ um die Genese des Fahrrades ist allerdings stark von Eklektizismus geprägt, der sich aus der Einbindung der Ausstellung in das größere politische Konzept erklärt und sich daher als eine Konstruktion historischer Traditionen im Sinne Hobsbawms¹⁸ deuten lässt.

Anschrift des Verfassers: Dr. Thomas Schuetz, Wirkungsgeschichte der Technik, Historisches Institut, Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart, E-Mail: thomas.schuetz@hi.uni-stuttgart.de

- 15 Anne-Katrin Ebert, *Radelnde Nationen: Die Geschichte des Fahrrades in Deutschland und den Niederlanden bis 1940*, Frankfurt a.M. 2010, S. 91–146.
- 16 Mario Bäumer u. Museum der Arbeit (Hg.), *Das Fahrrad: Kultur – Technik – Mobilität*, Hamburg 2014, Tafeln, S. 47.
- 17 Reinhold Bauer, Wenn das Neue erfolglos bleibt: Einige Überlegungen zum Scheitern von Produktinnovationen, in: *Ferrum* 87, 2015, S. 25–34.
- 18 Eric Hobsbawm, Introduction: Inventing Traditions, in: Eric Hobsbawm u. Terence Ranger (Hg.), *The Invention of Tradition*, Cambridge 2013, S. 1–14.

