

# So wurde das Lastenrad zur trendigen Familienkutsche

Historiker Marcus Popplow erforscht am KIT die Geschichte des Transport-Dreirads / Mit Wohlstand kamen die Autos

Von unserem Redaktionsmitglied  
Ekart Kinkel

Wenn Marcus Popplow auf dem Weg zu seinem Büro auf dem Campus Süd des **Karlsruher Instituts für Technologie (KIT)** sieht, wie junge Mütter und Väter ihren Nachwuchs mit Lastenrädern zum Musikunterricht oder zur Kindertagesstätte durch die Innenstadt fahren, muss der Historiker regelmäßig schmunzeln. „Durch Familien hat dieses Transportmittel eine Renaissance erfahren“, sagt der Leiter des Departments für Geschichte.

”

Die Idee des Lastenrads ist nicht neu.

Marcus Popplow  
Historiker am KIT

Viele Jahre waren die sperrigen Räder mit den klöbigen Transportboxen nahezu komplett aus dem öffentlichen Bewusstsein der Karlsruher verschwunden. Dass ausgerechnet dieses Verkehrsmittel einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten soll, entbehrt für Popplow nicht einer gewissen Komik. „Die Idee des Lastenrads ist nicht neu“, sagt der Historiker. „Aber in Deutschland haben sie viele Jahre keine nennenswerte Rolle gespielt.“

In den vergangenen Jahren hat sich der Historiker intensiv mit der Geschichte des Lastenrads beschäftigt. Dass man mit Spezialrädern ausgezeichnet schwere Lasten transportieren kann, sei schon bald nach der Entwicklung der ersten Niederräder – den direkten Vorläufern der heutigen Fahrräder – in den 1890er Jahren bekannt geworden. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts setzten Bäcker und Metzger Lastenräder zur Auslieferung ihrer Waren an die Kundschaft ein.

Mit den trendigen Cargo-Bikes des 21. Jahrhunderts seien die damaligen Modelle aber nicht zu vergleichen. „Das war echte Schwerarbeit“, betont Popplow. Bereits 1905 beklagte die Handwerkskammer Freiburg in einem Schreiben das „abgehärmte Aussehen der Bäckerlehrlinge“, die „vom frühen Morgen bis zum Mittag schwer beladen, schweißbeduftend und atemlos vor Anstrengung ein kaum noch gebrauchsfähiges Dreirad durch die Straßen bewegen“. Für Popplow ist es deshalb auch wenig verwunderlich, dass Privatleute Lastenräder höchstens notgedrungen in Kriegs- oder Nachkriegszeiten als Transportmittel einsetzten. Und dann saßen meistens junge Burschen oder schlecht bezahlte Tagelöhner am Lenker.

Dass die Lastenräder schon kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs aus den meisten deutschen Städten verschwanden, hat für den Technikhistoriker zwei Gründe. Zum einen wurden in den Städten immer mehr Ladengeschäfte errichtet. „Da mussten die Lebensmittelhändler ihre Waren nicht mehr mit dem Rad zu den Kunden bringen“, so Popplow. Zum anderen traten während der Zeit des Wirtschaftswunders die Au-



**Nachhaltiges Verkehrsmittel:** Die Öko-Bewegung entdeckte in den 1980er Jahren die Vorzüge muskelbetriebener Mobilität. Damals führen oft noch selbstgebaute Dreiräder auf Karlsruhes Straßen.



**Praktischer Kinderanhänger:** Mit Eigenkonstruktionen wie diesem Modell aus dem Jahr 1982 feierten Lastenräder ihre Renaissance in den Städten.  
Fotos: Stadtarchiv Karlsruhe, Bildarchiv Horst Schliesiger

tos ihren Siegeszug an. Mit preiswerten und praktischen Modellen wie der BMW Isetta oder dem „Gogomobil“ konnten schwere Waren kraftsparender und schneller ausgeliefert werden als mit dem Fahrrad.

Dass die Innenstädte autogerecht umgebaut wurden und bald schon kein Platz für breite Velos mit drei Rädern und Transportbox da war, könnte nach Popplows Einschätzung ein weiterer Sargnagel für die Lastenräder gewesen sein.

„Massenmotorisierung und Wohlstand haben Fahrräder aus den Städten verdrängt“, betont der Historiker. Um diese These zu belegen, richtet er seinen Blick nach Asien. In vielen chinesischen und indischen Großstädten sind bis heute

Händler mit schwer beladenen Fahrrädern unterwegs. Allerdings war deren Anteil in den vergangenen zehn Jahren bereits rückläufig. Und bei einem weiteren Aufschwung der Wirtschaft könne der Verdrängungseffekt verstärkt werden, so der Experte. Ein Umsteuern ist nach Popplows Einschätzung aber immer möglich. Schließlich hängt der Erfolg von urbanen Verkehrsmitteln immer auch von der Stadtplanung ab. Das bedeutet: Wenn neue Radwege gebaut und Durchgangsstraßen für Autos gesperrt werden, setzen sich in Großstädten mehr Leute aufs Fahrrad. Dieses Prinzip habe in der dänischen Hauptstadt Kopenhagen funktioniert.

Zurück nach Karlsruhe: In den 1950er und 1960er Jahren spielten Fahrräder als urbanes Transportmittel nur eine untergeordnete Rolle. Für viele Menschen waren Fahrräder ein Sportgerät. Etappenrennen wie die Tour de France mit ihren zahlreichen Helden genossen Legendenstatus. Für junge Leute waren Mofas und Mopeds die angesagten Verkehrsmittel. Fahrradclubs wie die „Fettdrossel“, deren Mitglieder bei der Gründung im Jahr 1962 „gegen sonntägliche Autoschlagen und Fettleibigkeit“ eintraten, wurden damals kaum beachtet.

Die Renaissance der Lastenräder in Deutschland begann nach Popplows Recherchen in den 1980er Jahren mit der Umweltbewegung. Menschen, die sich für den Umweltschutz einsetzten, trugen ihre Einstellung bewusst nach außen und setzten auf umweltschonende Verkehrsmittel. Für Popplow ist es kein Zufall, dass im Karlsruher Stadtarchiv genau aus dieser Zeit einige Bilder von selbstgebauten Dreirädern mit Kinder-

”

Statt geschundener Handwerksgelesen waren es jetzt Mütter und Väter.

Marcus Popplow  
Historiker am KIT

sitzen zu finden sind. „Statt geschundener Handwerksgelesen waren es nun junge Väter und Mütter, die ihren Nachwuchs als Teil der mittlerweile wiederbelebten Fahrradkultur durch die Stadt radelten“, sagt Popplow.

In den vergangenen Jahren wurden Fahrräder und Lastenräder gleichermaßen weiterentwickelt. Nabenschaltung und Scheibenbremsen gehören heute ebenso zur Standardausführung wie gefederte Gabeln und Sitze. Den jüngsten Schub haben die Lastenräder durch elektrische Hilfsmotoren erhalten. Damit können auch schwere Lasten ohne allzu großen Kraftaufwand durch die Innenstädte transportiert werden.

„Kuriöserweise sind die Innenstädte noch gar nicht auf eine größere Anzahl von Lastenrädern vorbereitet“, betont Popplow. Parkmöglichkeiten für die sperrigen Vehikel sind nicht nur in Karlsruhe Mangelware. Und das Abstellen neben den Kinderrädern im Keller eines Mietshauses ist ebenfalls nicht möglich.