

# **Konsumenten als nationale Systembauer: Deutsche und niederländische Radfahrerverbände im Vergleich, 1900–1940**

**Anne-Katrin Ebert**

## **ABSTRACT**

### **Consumers and national System-builder: Comparing German and Dutch cyclists' unions, 1900–1940**

This article explores the variability and the limits of the political in regard to cyclists' unions in Germany and the Netherlands between 1900 and 1940. In both countries, cyclists formed national consumer organizations, mixing consumer demands with social and even political implications. The Dutch Cyclists' Union managed to establish herself as an eminent political actor and „system builder“ with lasting impact on traffic legislation and road construction. While liberals were loosing the political majority in Dutch parliament, the Cyclists' Union became a stronghold of Dutch liberalism outside the narrow confines of the old institutionalized political arena. In contrast, German cyclists' dreams of opening up social elites and fostering social and political change through the bicycle were shattered. The bicycle, which had started off as a luxury good in the 1890s and had become a common means of transport by the 1920s, was more suitable for political communications „from top to bottom“. Old liberal elites in the Netherlands were quite successful in making use of this consumer object in order to reformulate their existing claims to power and create new realms of the political. A transformation of social and political conditions „from the bottom up“, as it was hoped for by part of the German cyclists' movement, however, turned out to be utopian.

## 1. Einleitung

Die Anzahl an Studien zum Konsum ist in den letzten Jahren in vielen Bereichen nahezu explosionsartig angestiegen. Das Bild vom passiven Konsumenten, das in der neoklassischen und marxistischen Wirtschaftstheorie überwog, ist vielfach kritisch hinterfragt worden.<sup>1</sup> Stattdessen hat die historische Konsumforschung der letzten Jahre die aktive und gestaltende Rolle von Konsumenten und die zentrale Bedeutung von Konsum hervorgehoben.<sup>2</sup> Mit Hilfe des Konsums etablieren sich soziale Gruppen und werden gesellschaftliche Unterschiede konstruiert. Dennoch ist der Kauf und Gebrauch von Gegenständen allein noch keine politische Tat. Nach einer Definition der Neuen Politikgeschichte besteht politische Kommunikation aus mehreren Aspekten: Politisch ist Kommunikation dann, wenn sie (a) Breitenwirkung, Nachhaltigkeit und Verbindlichkeit besitzt, beansprucht oder zuerkannt erhält, (b) Regeln des Zusammenlebens, Machtverhältnisse oder Grenzen des Sag- und Machbaren thematisiert und (c) auf vorgestellte überindividuelle Einheiten Bezug nimmt oder sie implizit voraussetzt. Da im Konsum jedoch immer auch Regeln des Zusammenlebens thematisiert werden, ist dessen Affinität zum Politischen evident.<sup>3</sup> Umso bemerkenswerter ist es, dass Konsum bis heute das Stigma der Banalität anhängig ist.<sup>4</sup> Dabei erscheint die wissenschaftliche Erforschung des Konsums geradezu prädestiniert, um die Variabilität und die Grenzen des Politischen auszuloten.

Im Folgenden soll anhand des Beispiels des Radfahrens in den Niederlanden und in Deutschland zwischen 1900 und 1940 analysiert werden, wie die Radfahrer beider Länder aus ihrer Eigenschaft als Nutzer des Fahrrads heraus politische Ambitionen konstruierten und reklamierten. Sowohl in den Niederlanden als auch im Deutschen Reich ist um 1900 der Versuch der Radfahrer-Verbände zu erkennen, aus dem Gebrauch des Fahrrads nicht nur soziale und kulturelle, sondern eben auch politische Ansprüche abzuleiten. Trotz ähnlicher Ausgangspositionen entwickelte sich das Radfahren in beiden Ländern jedoch sehr unterschiedlich. In den Niederlanden gelang es dem Radfahrerverband A.N.W.B., sich dauerhaft als politischer Akteur zu etablieren und nachhaltigen Einfluss

1 D. Winch, *The Problematic Status of the Consumer in Orthodox Economic Thought*, in: F. Trentmann (Hg.), *The Making of the Consumer: Knowledge, Power and Identity in the Modern World*, Oxford / New York 2006, S. 31–51.

2 Den Beginn der Beschäftigung mit der Konsumgeschichte markieren insbesondere J. Brewer/R. Porter (Hg.) *Consumption and the World of Goods*, London 1993. Für die Forschung in Deutschland siehe M. Prinz (Hg.), *Der lange Weg in den Überfluss. Anfänge und Entwicklung der Konsumgesellschaft seit der Vormoderne*, (Forschungen zur Regionalgeschichte 43), Paderborn 2003; H. Siegrist/H. Kaelble/J. Kocka (Hg.), *Europäische Konsumgeschichte. Zur Gesellschafts- und Kulturgeschichte des Konsums (18. bis 20. Jahrhundert)*, Frankfurt a. M. / New York 1997; W. König, *Geschichte der Konsumgesellschaft*, (Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 154), Stuttgart 2000; H.- G. Haupt/C. Torp (Hg.), *Die Konsumgesellschaft in Deutschland 1890–1990. Ein Handbuch*, Frankfurt a. M. 2009.

3 Siehe dazu die Einleitung in diesem Heft und vgl. M. Dauntun/M. Hilton, *The Politics of Consumption. Material Culture and Citizenship in Europe and America*, Oxford / New York 2001.

4 Zum Tabu Konsum in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung siehe J. Baudrillard, *Le système des objets*, Paris 1982. Vgl. auch M. Hilton, *The Banality of Consumption*, in: F. Trentmann/K. Soper (Hg.), *Citizenship and Consumption*, London 2008, S. 87–103.

auf die politische Gestaltung der Niederlande auszuüben. Im Deutschen Reich blieb den Verbänden eine ähnliche politische Partizipation hingegen versagt. Eine ganze Reihe von Faktoren beeinflussten diese unterschiedlichen Grenzziehungen des Politischen.

## 2. An der Spitze der Bewegung: Soziale Distinktion im bürgerlichen Radsport

Wer sich zu Beginn der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts ein Fahrrad leisten wollte, musste über erhebliche Geldmittel verfügen. Mit durchschnittlichen Preisen zwischen 250 und 350 Mark entsprachen selbst billigere Markenfahräder immer noch dem Vierfachen eines durchschnittlichen Monatsgehalts in Handwerk, Industrie und Handel. In der Landwirtschaft war es sogar der siebenfache Betrag.<sup>5</sup> Wilhelm Wolf, der Autor des renommierten Handbuchs *Fahrrad und Radfahrer*, bezeichnete daher auch den „besser gestellte[n] Mittelstand“ als Hauptzielgruppe für das „blinkende Stahlross“.<sup>6</sup>

Es waren jedoch nicht die hohen Kosten allein, die den spezifischen, distinktiven Charakter des bürgerlichen Radsports um 1900 konstituierten. Vielmehr sind in Anlehnung an Appadurais Definition des Luxus zwei weitere Aspekte für dieses „spezielle Konsumregister“ kennzeichnend: die komplexe, „korrekte Konsumtion“ des Fahrrads im von englischen Vorbildern geprägten Radsport sowie die enge Verknüpfung des Radfahrens mit der Körperlichkeit des Radfahrers.<sup>7</sup> Auf letzteres soll im Folgenden zunächst eingegangen werden, ehe dann in einem zweiten Schritt der bürgerliche Radsport als „korrekte Konsumtion“ näher beschrieben wird.

Im Sinne der von Bruno Latour popularisierten Akteur-Netzwerk-Theorie ist bei der Analyse der bürgerlichen Radfahrbewegung die spezifische Wirkmächtigkeit des Gegenstandes zu berücksichtigen, d. h. die Art und Weise, wie das Fahrrad im Zusammenspiel mit dem Menschen als Aktant in soziale Beziehungsgeflechte und Bedeutungszusammenhänge eingriff.<sup>8</sup> In seiner seit 1890 zunehmend festgefügt Form des Niederrads,<sup>9</sup> eines Zweirads mit zwei hintereinander angeordneten, gleichgroßen Rädern mit Gummibereifung, die über einen Pedalantrieb mit Übersetzung angetrieben wurden, machte

5 Festschrift zum vierzigjährigen Bestehen des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller e.V., 1888–1928, Berlin 1928, S. 26, 29. Vgl. auch O. E. Seyfert, Die deutsche Fahrradindustrie. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der hohen philosophischen Fakultät der Großherzoglich Badischen Ruprecht-Karls Universität in Heidelberg, Borna/Leipzig 1912, S. 43, S. 49; W. G. Hoffmann, Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts (Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft, Abteilung Staatswissenschaft), Berlin/Heidelberg/New York 1965, S. 493-498.

6 W. Wolf, *Fahrrad und Radfahrer*, Leipzig 1890, S. 5.

7 A. Appadurai, Introduction: commodities and the politics of value, in: ders. (Hg.), *The Social Life of Things. Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge/New York 1986, S. 3-63, hier S. 38.

8 Vgl. hierzu B. Latour, *Der Berliner Schlüssel. Erkundungen eines Liebhabers der Wissenschaften*, Paris 1993; B. Latour, *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*, Frankfurt a. M. 2007.

9 Zum Niederrad als Resultat eines Aushandlungsprozesses verschiedener sozialer Gruppen vgl. W. Bijker, *The Social Construction of Technology*, Eijsden 1990, S. 83-90.

das Fahrrad bestimmte Vorgaben an seine NutzerInnen. Dieses Handlungsprogramm enthielt in sich bereits soziale Unterscheidungen.<sup>10</sup> Anders als beim in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts noch sehr beliebten Dreirad, beruhte das Niederrad auf dem technischen Grundprinzip eines dynamischen Gleichgewichts. Zum Initiationsritus des Radfahrens gehörte das Erlernen dieser dynamischen Balance: „sich vorwärts bewegen [...] ohne umzufallen.“<sup>11</sup> Das Kämpfen mit und um die Balance war zugleich eine wichtige Abgrenzung gegenüber all denjenigen „Angstmeiern“, die lieber auf das statische Gleichgewicht ihrer zwei Beine, der Kutsche oder der Eisenbahn vertrauten.<sup>12</sup>

Im Gegensatz zu anderen Mensch-Maschine-Verhältnissen beruhte das Radfahren zudem auf dem Prinzip einer permanenten Rückkoppelung: Ohne Menschen funktionierte das Fahrrad nicht. Der Radfahrer musste treten, gewissermaßen als Motor fungieren, die Maschine lenken und das Gleichgewicht halten. In diesen komplexen Anforderungen der Maschinen sahen die Radfahrer ein besonderes Training und eine Schulung der eigenen Körperlichkeit und Persönlichkeit. Auf seiner Maschine gewinne der Radfahrer „fortgesetzt an Disziplin, an Selbstbeherrschung, die Fähigkeit zu festem, geradem, zielbewusstem Handeln wächst; und so erzieht der Sport [...] eine charaktervolle Persönlichkeit.“<sup>13</sup> Die Auseinandersetzung mit der Maschine und der eigenen Körperlichkeit vermehrte das kulturelle und soziale Kapital.

Der Spaß und die Freude an der körperlichen Herausforderung des Fahrrads waren ein Spiel mit bestimmten Regeln, nämlich denjenigen des „Sports“.<sup>14</sup> In dieser „Belustigung, die im Freien vor sich geht“ meinte der Brockhaus von 1868 einen „eigenthümliche[n] Zug des engl. Nationalcharakters“ zu entdecken.<sup>15</sup> Die „ursprüngliche Bedeutung eines bloßen Zeitvertreibs“ habe sich mittlerweile erweitert und der Sport sei „zu einer Art höherer Kunst und Wissenschaft“ geworden, „die mit Eifer gepflegt wird, und deren Kenntniß zur Ausbildung eines vollendeten Gentleman unentbehrlich“ sei. Die Definition des Sports in diesem deutschsprachigen Lexikon, die in ganz ähnlicher Weise auch in den niederländischen Wörterbüchern der damaligen Zeit wiederzufinden ist,<sup>16</sup> offenbart das herausragende soziale Distinktionspotential dieser Belustigung: Nicht nur war sie ein Zeitvertreib der Gentlemen, auch die Orientierung an englischen Vorbildern sowie die

10 M. Akrich, *The De-Scriptio[n] of Technical Objects*, in: W. Bijker / J. Law (Hg), *Shaping Technology / Building Society: Studies in Sociotechnical Change*, 2. Auflage, Cambridge/Mass. 1997, S. 205-224.

11 C. Fressel, *Der Radfahrersport vom technisch-praktischen und ärztlich-gesundheitlichen Standpunkte*, Neuwied / Leipzig 1898, S. 100.

12 Ebenda.

13 E. Bertz, *Philosophie des Fahrrads*, Dresden/Leipzig 1900, S. 179.

14 Vgl. hierzu die klassische Definition des Spiels bei J. Huizinga, *Homo ludens. Proeve eener bepaling van het spelelement der cultuur*, Haarlem 1938, S. 56.

15 Sport, in: *Allgemeine deutsche Real-Encyclopädie für die gebildeten Stände*, 11. Auflage, 13. Band, Leipzig 1868, S. 943. Vgl. auch die beinahe unveränderte Definition von Sport in der vorherigen Ausgabe, „Sport“, in: *Allgemeine deutsche Real-Encyclopädie für die gebildeten Stände*, 10. Auflage, 14. Band, Leipzig 1854, S. 354.

16 Vgl. Sport, in: *Geïllustreerde Encyclopaedie. Woordenboek voor wetenschap en kunst, beschaving en nijverheid. Onder hoofdredactie van A. Winkler Prins*, 2. Auflage, 13. Band, Rotterdam 1887. Für die frühen Verwendungen des Begriffs Sport in den Niederlanden vgl. P. Breuker, *Datering en acceptatie van het woord ‚sport‘ in het Nederlands*, *De Sportwereld* 38/39 (2005), S. 4-6.

ernsthafte, „wissenschaftliche“ Beschäftigung mit dem Fahrrad gehörten zur komplexen „korrekten Konsumtion“ des Fahrrads.

Das erforderliche soziale und kulturelle Einstiegskapital war hoch. Die Aufnahme in den Clubs war durch Ballotage geregelt, die Mitglieder der Clubs mussten über die notwendigen technischen und sprachlichen Kenntnisse verfügen, um ihr weitestgehend von englischen Fachtermini dominiertes Vergnügen zu betreiben. Der Sport-Begriff, die Kunst und Wissenschaft um ihrer Selbst willen, implizierte den Ausschluss von kommerziellen Interessen.<sup>17</sup> Die Radfahrverbände, die sich in den Niederlanden und im Deutschen Reich in den 1880er Jahren gründeten, konstituierten sich als reine Amateurverbände. Ihnen ging es nicht um einen wirtschaftlichen Vorteil, vielmehr postulierten sie den ideellen Mehrwert ihres Radsports.

Sowohl im Deutschen Reich als auch in den Niederlanden kamen die Radsportler Ende des 19. Jahrhunderts zumeist aus dem Kaufmannsstand und gehörten dem wohlhabenden Bürgertum an.<sup>18</sup> Die „korrekte Konsumtion“ des Fahrrads im bürgerlichen Radsport-Club unterstrich die wirtschaftliche Stärke und soziale Distinktion der Radfahrer. Das Fahrrad war das willkommene „Charakterbildungsmittel“ für eine soziale Gruppe, die sich mit diesem Konsumgegenstand als weltgewandte, leistungsbereite, moderne Elite konstruierte.<sup>19</sup> In einer sich verändernden Zeit, die dem Einzelnen neue und andere Fähigkeiten abverlangte, erzog das „individualistische Rad“ seine Anhänger zu „selbstständigen Menschen“.<sup>20</sup> Sowohl im Deutschen Reich als auch in den Niederlanden ist die Nähe der bürgerlichen Radfahrerverbände zum Liberalismus augenfällig.

### 3. Bürgerliche Radsportverbände und der Anspruch auf Breitenwirkung

#### 3.1 Die nationale Verbindlichkeit: Der Führungsanspruch der Verbände

Die verschiedenen, zumeist an englischen Vorbildern orientierten Clubs in Deutschland und den Niederlanden organisierten sich ab den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts in nationalen Verbänden. Mit dem Begriff der Nation verbanden sich nach außen die Konkurrenz von Nationen untereinander und das nach innen orientierte Plädoyer nach Einheit und Zusammenhalt. Der nationale Bezugsrahmen implizierte einen gesellschaftlichen Führungsanspruch, den die modernen, leistungsstarken Radfahrer mit ihren Organisationen beanspruchten.

17 Vgl. C. Eisenberg, ‚English sports‘ und deutsche Bürger. Eine Gesellschaftsgeschichte 1800–1939, Paderborn 1999, S. 67.

18 A. K. Ebert, Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940, Frankfurt a. M./New York 2010, S. 51.

19 Vgl. E. Bertz, Philosophie des Fahrrads (Anm. 13), S. 80; Der Radsportsport, in: Der deutsche Radfahrer 5 (1889) 24, S. 279–280.

20 Ebenda, S. 123.

Weder in Deutschland noch in den Niederlanden war die Organisation in einem nationalen Verband konkurrenzlos. Im Deutschen Reich konkurrierten auf der nationalen Ebene zwei unterschiedliche Verbände, der „Deutsche Radfahrer-Bund“ (D.R.B.) und die „Allgemeine Radfahr-Union“ (A.R.U.).<sup>21</sup> Während die Union sich mit ihrer Ausrichtung an alle „Radfahrer deutscher Zunge“ auch an die deutschsprachigen Österreicher der Habsburgermonarchie wandte, richtete sich der Deutsche Radfahrer-Bund an die Radfahrer im Deutschen Reich. Die Konkurrenz beider Verbände beherrschte den bürgerlichen Radsport bis in die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts.

Auch in den Niederlanden war die nationale Ausrichtung an den existierenden Grenzen zumindest anfänglich umstritten: Der erste Gründungsauftrag zu einem nationalen Verband richtete sich explizit auch an den flämisch-sprachigen Teil Belgiens.<sup>22</sup> Aber innerhalb des Königreichs der Niederlande setzte sich im Gegensatz zum Deutschen Reich ein alleiniger nationaler Verband weitestgehend durch: der „Algemene Nederlandse Wielrijders-Bond“ (A.N.W.B.). Dieser musste sich zwar insbesondere im Süden des Landes gegen regionale Verbände wehren und auch die belgische Konkurrenz bestreiten,<sup>23</sup> aber der Alleinvertretungsanspruch des A.N.W.B. war wesentlich gefestigter im Vergleich zu der Situation im Deutschen Reich. Dort etablierte sich neben den beiden nationalen Verbänden 1891 auch noch der Sächsische Radfahrerbund als regionale Kraft.<sup>24</sup> Die Breitenwirkung und Verbindlichkeit der nationalen Verbände fiel somit recht unterschiedlich aus.

### 3.2 Die Einbindung in das Zusammenleben: Der Radsport und das Erfinden nationaler Traditionen

Der Bezug auf die Nation war nicht nur eine organisatorische Aufgabe, es war auch eine diskursive Herausforderung. Der aus England transferierte Radsport musste in die eigene nationale Agenda eingebettet werden. Neben der Übersetzung der englischen Fachsprache, die in beiden Ländern intensiv, aber nicht durchgängig betrieben wurde,<sup>25</sup> ging es auch darum, fernab des Vorwurfs der „Anglomanie“ die Bewegungsform Radfahren in eine nationale Tradition einzubetten.<sup>26</sup>

21 R. Rabenstein, Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914, 2. Auflage, Hildesheim/München/Zürich 1996, S. 201-202.

22 Aan den Lezer, in: Maandblad, 20. Januar 1885.

23 Vgl. A.N.W.B. Archief 198, Rijwielgrensdocumenten, Briefwechsel zwischen J.C. Burkens und M. Retera te Beck vom 31. August 1897 und vom 4. September 1897.

24 Der Sächsische Radfahrer-Bund, in: P. von Salvisberg (Hg.), Der Radfahrersport in Bild und Wort, 2. Neuauflage der Ausgabe München 1897, Hildesheim/Zürich/New York 1998, S. 205-206. Vgl. auch F. Waentig-Hauck, Kurze Chronik der Reichsdeutschen Radfahrer-Vereinigungen unter besonderer Bezugnahme auf die Einheitsbestrebungen derselben neben einer geschichtlichen Skizze über die ersten Erfindungen auf radsportlichem Gebiet, Neuwied/Leipzig 1898, S. 16.

25 A. K. Ebert, Radelnde Nationen (Anm. 18), S. 149-152.

26 Cyclists Touring Club, in: Der Velocipedist 2 (1884) 4, S. 1.

Im Sinne einer „erfundenen Tradition“ bedienten sich die Radfahrerverbände beider Länder aus einem „Steinbruch“ nationaler Bedeutungskontexte,<sup>27</sup> um den besonderen nationalen Nutzen des Radsports zu etablieren und zugleich auch sich selbst an die Spitze einer eindrucksvollen, nationalen Tradition zu stellen. In den Niederlanden erfolgte der Rückgriff auf die nationale Tradition mit Bezug auf das Schlittschuhlaufen. Das dynamische Gleichgewicht des Radfahrens ähnelte der Körpererfahrung des Eislaufens. Letzteres galt als ein traditionelles, niederländisches Freizeitvergnügen. Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatten sich zudem unter dem Einfluss der englischen Sportbewegung „IJsclubs“ in den holländischen Städten gegründet, die ihre winterlichen Eisbahnen an spektakulären Orten in der Stadt errichteten.<sup>28</sup> Der Eissport war dadurch gegen Ende des 19. Jahrhunderts an die Spitze der vornehmen Sportbewegung im Land gerückt.<sup>29</sup> Eisläufer und Radsportler kamen nicht nur aus ähnlichen Kreisen, dem wohlhabenden, liberal orientierten, städtischen Bürgertum, sie ergänzten sich auch organisatorisch: Die Eisbahnen konnten im Sommer von den Radsportlern genutzt werden.<sup>30</sup> Über das Eislaufen konnten die niederländischen Radsportler eine weitere nationale Tradition rekrutieren: Die Vorbildhaftigkeit der Bürger des „Goldenen Zeitalters“. Die Rückbesinnung auf die vermeintlichen alten Tugenden des 17. Jahrhunderts war insbesondere von liberaler Seite immer wieder gefordert worden.<sup>31</sup>

Im Deutschen Reich waren die Radsportvereine mit der Tradition des Turnens konfrontiert, die nicht nur die körperliche Erziehung, sondern auch das Verständnis vom „deutschen Körper“ und der deutschen Nation maßgeblich geprägt hatte.<sup>32</sup> Die Anfänge des Radsports im Land verliefen parallel mit dem scheinbar unaufhaltsamen Aufstieg der Deutschen Turnerschaft, deren Mitgliederzahl von 130.000 im Jahr 1869 auf 1,1 Millionen im Jahr 1913 anstieg. Viele Artikel in der Selbstverständigungsliteratur der Radfahrer bemühten sich, die Gemeinsamkeiten von Radfahren und Turnen zu betonen. Das Radfahren stünde mit den Turnvereinen an erster Stelle, wenn es darum gehe, die körperliche Kraft und Gewandtheit des Menschen zu fördern.<sup>33</sup> Beide Körperübungen „suchen die Jugend zu stählen, das Alter zu verjüngen, die Gesundheit des Volkes, die Wehrkraft des Vaterlandes zu heben.“<sup>34</sup>

Aber anders als bei der Verbindung zwischen Eislaufen und Radfahren in den Niederlanden, die im Wesentlichen in den gleichen Milieus betrieben wurden und einander in

27 E. Hobsbawm/T. Ranger (Hg.), *The Invention of Tradition*, Cambridge 1983.

28 J. H. Furnée, *The Thrill of Frozen Water: Class, Gender and Ice-Skating in the Netherlands, 1600–1900*, in: S. C. Anderson/B. H. Tabb (Hg.), *Water, leisure and culture: European historical perspectives*, Oxford 2002, S. 53–69. Vgl. auch R. Stokvis, *Strijd over sport. Organisatorische en ideologische ontwikkelingen*, Amsterdam 1978, S. 18.

29 Vgl. M. van Bottenburg, *Verborgene competitie. Over de uiteenlopende populariteit van sporten*, 2. Ausgabe, Meppel 2004, S. 162–169.

30 G. J. M. Hogenkamp, *Een halve eeuw wielersport*, Amsterdam 1916, S. 36.

31 Vgl. als Beispiel für die Verknüpfung dieser beiden Topoi siehe Ch. Boissevain, *Van den Rijn naar zee op een driewieler*, in: *De Gids* 48 (1884) 4, S. 227–270, hier S. 228–229.

32 Vgl. S. Goltermann, *Körper der Nation. Habitusformierung und die Politik des Turnens 1860–1890* (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft 126), Göttingen 1998.

33 Schützer, *Radsport, Turnen und Spielsport*, in: *Das Stahlrad* 8 (1893), S. 2–3, hier S. 2.

34 F. Kalckenberg, *Radfahrer und Turner*, in: *Der deutsche Radfahrer* 5 (1889) 18, S. 213–214.

Sommer und Winter ergänzten, war die Verbindung zwischen Radfahren und Turnen von Anfang an problematisch und von Konkurrenz geprägt. Bei der Vergabe von Hallen- und Übungsplätzen waren die Radsportverbände auf die Mithilfe der mächtigen Turnerschaft angewiesen. Sie übernahmen die Organisationsstrukturen der Turner und ahmten ihre Bundestage den imposanten Turnfesten sehr nach.<sup>35</sup> Dennoch ließen viele Radfahrer keinen Zweifel daran, dass sie sich dem altehrwürdigen Turnen in vielerlei Hinsicht überlegen sahen. Das Turnen habe zu seiner Zeit einen heilsamen Einfluss auf das deutsche Volk gehabt, erklärte ein Beitrag im *Deutscher Radfahrer-Bund* von 1894, aber jetzt sei es der Radsport, der einen neuen Menschen aus seinen Anhängern mache. Die nationale Integrationskraft sollte vom Turnen auf den Radsport übergehen, denn so wie jenes einst das Volk aus dem dumpfen „Vorsichhinleben“ aufzurütteln und „wieder zu sich selbst zurückzuführen“ vermocht habe, so würde nun der Radsport „als echtes und rechtes Kind unseres Jahrhunderts“ das Volksleben von Grund auf erneuern.<sup>36</sup> Gegenüber den als plebejisch wahrgenommenen Turnern sahen sich die bürgerlichen Radfahrer als eigentliche neue Führungsschicht.

Dieser Anspruch wies weit über die Konkurrenz mit den Turnern und den Bereich der Körperübungen hinaus. Mit dem Radsport verband sich die Utopie eines gesellschaftlichen Wandels. Die Radfahrer verbanden mit ihrem Sport Hoffnung auf eine gesellschaftliche Durchmischung von bürgerlichen und aristokratischen Kreisen. Die zukunftsweisende Maschine Fahrrad würde das Pferd ersetzen und damit bislang geschiedene Gesellschaftsschichten zueinander führen. Der Radsport, so prophezeite eine Artikel im *Stahlrad* von 1895, werde auch in der höheren Gesellschaft immer mehr Anhänger finden und schon jetzt würden einige das Pferd nur noch zu besonderen Anlässen benutzen.<sup>37</sup> Wilhelm Wolf erklärte 1890 in seinem Handbuch *Fahrrad und Radfahrer* programmatisch, dass es ein großes Glück wäre, „wenn das Radfahren dazu beitrüge, dass gewisse exklusive Kreise sich den breiten Schichten des gebildeten Mittelstandes wieder mehr näherten, damit ihnen die für ihren Beruf so notwendige Berührung und Verbindung mit demselben nicht ganz abhanden komme.“ Dass das Radfahrerwesen diese „segensreiche Aufgabe löse“, sei, so Wolf, „unser sehlichster Wunsch.“<sup>38</sup>

Sowohl in den Niederlanden als auch im Deutschen Reich ist diese Politisierung des Konsums zu beobachten. Die bürgerlichen Radsportler inszenierten sich als Spitze der modernen nationalen Bewegung. Dieser Führungsanspruch hatte jedoch unterschiedliche Stoßrichtungen. In den Niederlanden bildete das liberale Lager das politische Establishment. Durch das Aufkommen neuer politischer Strömungen, der Anti-Revolutionären und der Sozialisten, war es gegen Ende des 19. Jahrhunderts zunehmend unter Druck geraten.<sup>39</sup> Der Nationalismus, in den der Radsport eingebettet wurde, zielte darauf ab,

35 Ebenda, S. 214.

36 Was ist Radfahrersport?, in: *Deutscher Radfahrer-Bund* 7 (1894) 34, S. 1032-1033.

37 Pferd und Fahrrad, in: *Das Stahlrad* 10 (1895) 48, S. 873-874.

38 W. Wolf, *Fahrrad und Radfahrer* (Anm. 6), S. 6.

39 Vgl. H. te Velde, *Gemeenschapszin en plichtsbef. Liberalisme en Nationalisme in Nederland 1870–1918*, Groningen 1992.



den eigenen gesellschaftlichen Führungsanspruch gegenüber diesen neuen Strömungen zu bekräftigen und zu verteidigen. Demgegenüber war die Situation im Deutschen Reich eine andere. Mit dem Radsport sollten gesellschaftlichen Grenzen aufgebrochen und neue Führungsansprüche etabliert werden. Im Vergleich zum niederländischen Verband hegten die deutschen Radsportler somit vergleichsweise große Hoffnungen bezüglich der gesellschaftlichen Sprengkraft und der politischen Relevanz des Radsports. Angesichts der im Vergleich zu den Niederlanden wesentlich schwierigeren organisatorischen und diskursiven Ausgangsposition war die Gefahr der Enttäuschung indes groß.

#### **4. Konsumentenverbände und der diversifizierte Fahrradgebrauch. Wandlungen des politischen Anspruchs**

##### 4.1 Das Ende des bürgerlichen Konsummusters Radsport

Nach der Jahrhundertwende erodierten sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden die bisherigen Konsummuster beim Fahrrad. Begünstigt durch die sinkenden Produktionskosten sanken auch die Preise für ein Fahrrad. Parallel stieg die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer, die das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag nutzten. 1899 besaßen ca. zwei Prozent der Bevölkerung in den Niederlanden ein Fahrrad.<sup>40</sup> Zu Beginn der zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts waren es 20 Prozent.<sup>41</sup> 1939/49 hatte jeder zweite Niederländer ein Fahrrad. Der Anteil der Radfahrer am Gesamtstraßenverkehr war stieg rapide. 1923 waren bei einer niederländischen Verkehrszählung 74 Prozent der Verkehrsteilnehmer Radfahrer, gefolgt von den Automobilisten mit elf Prozent und den Motorradfahrern mit fünf Prozent.<sup>42</sup>

Auch im Deutschen Reich gingen Schätzungen davon aus, dass Ende der zwanziger Jahre jeder fünfte bis sechste Einwohner über ein Fahrrad verfügte. Mitte der dreißiger Jahre erhöhten sich diese Zahlen auf jede dritte bzw. vierte Person.<sup>43</sup> Bei einer im Juli 1927 durchgeführten Verkehrszählung in Hannover waren zwei Drittel aller Wegebenutzer Radfahrer.<sup>44</sup> Im Ruhrgebiet stellten die Radfahrerinnen und Radfahrer in den dreißiger Jahren ein Drittel bis die Hälfte aller Verkehrsteilnehmer.<sup>45</sup>

Die Diffusion des Fahrrads als Verkehrsmittel stellten die bürgerlichen Verbände beider Länder vor eine schwierige Situation. Zwar hatten diese sich zum Ziel gesetzt, den

40 Welsprekende Cijfers, in: De Kampioen 18 (1901) 11, S. 211-213, hier S. 212.

41 Vgl. F. H. M. Grapperhuis, Over de loden last van het koperen fietsplaatje. De Nederlandse rijwielbelasting 1924-1941, Franeker 2006, S. 65.

42 A. A. Albert de la Bruhèze/F. C. A. Veraart, Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel, Den Haag 1999, S. 47.

43 W. Seidensticker, Fahrrad und Radweg in städtebaulicher Beziehung, untersucht am Beispiel des Ruhrgebiets. Von der Fakultät für Bauwesen an der Technischen Hochschule Hannover zur Erlangung der Würde eines Doktor-Ingenieurs genehmigte Dissertation, Bochum 1937, S. 6.

44 C. Henneking, Der Radfahrverkehr. Seine volkswirtschaftliche Bedeutung und die Anlage von Radfahrwegen, Magdeburg 1927, S. 61.

45 W. Seidensticker, Fahrrad und Radweg (Anm. 43), S. 22.

Radsport zu fördern. Angesichts radelnder Dienstmädchen und Metzgerjungen stellte sich jedoch die Frage, ob dieser Erfolg des Fahrrads im Sinne des ursprünglich strikt distinktiven Charakters des Radsports war. Das „nicht abzuleugnende, unaufhaltsame weitere Verschwinden des sportlichen Elements“ in der Praxis des Radfahrens könne, so mutmaßte der Autor eines Artikels in der *Deutschen Radfahrer-Zeitung* 1902, nicht ohne Folgen für Vereine und Verbände bleiben.<sup>46</sup> Die zunehmende Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel werde eine Interessenlosigkeit gegenüber den Vereinen befördern, sodass „der sportliche Geist überhaupt mehr und mehr schwindet.“ Unter diesen Umständen ergäbe sich die Frage, wie die Vereine und vor allem auch der „Deutsche Radfahrer-Bund“ in Zukunft noch überleben könnten.

Der bürgerliche Verband stand vor der grundsätzlichen Entscheidung, wie er sich angesichts der veränderten Konsummuster aufstellen sollte: als allgemeine Interessenvertretung der Radfahrer, beispielsweise in Angelegenheiten des Verkehrsrechts und beim Bau von Radfahrwegen oder aber als „Sportverband“. Der „Radsport“ hatte jedoch durch das Aufkommen des Automobils deutlich an Attraktivität verloren. Letzteres schickte sich an, die Rolle des Fahrrads als fortschrittliches, zukunftsweisendes, exklusives und abenteuerliches Fortbewegungsmittel zu übernehmen. Der 1899 gegründete „Deutsche Automobil-Club“ entwickelte sich schon bald zum führenden deutschen Automobilverein und gewann einflussreiche Mitglieder aus Wirtschaft, Politik und Militär. 1911 gründete sich darüber hinaus ein neuer Verband für den kraftfahrenden Mittelstand: der „Allgemeine Deutsche Automobil-Club“.<sup>47</sup> Dieser hatte zwar wesentlich weniger gesellschaftlichen Einfluss als der exklusive „Kaiserliche Automobil-Club“, aber er verdeutlichte, dass das Automobil über die Gruppe von Adligen und Großindustriellen hinaus auch eine Perspektive für den besser gestellten Mittelstand war.

Schließlich waren die bürgerlichen Radfahrerverbände im Deutschen Reich auch noch mit einem dritten Faktor konfrontiert, dem Aufkommen der „Solidarität“. Anders als in den Niederlanden entwickelte sich in Deutschland ein Arbeiter-Radfahrerbund, der nicht nur über eine große organisatorische Stärke verfügte, sondern auch eine „eigensinnige“ Praxis des Arbeiter-Radfahrens in deutlicher Abgrenzung zu den bürgerlichen Verbänden hervorbrachte. Die Arbeiter-Radfahrer politisierten das Fahrrad auf ihre Weise. Sie nutzten es zur Propaganda und bauten ein Netz von lokalen Vereinen in ganz Deutschland mit eigenen Lokalen und Übernachtungsmöglichkeiten auf. Zugleich entwickelten sie im gemeinschaftlichen Saalfahren ihren Gegenentwurf zur kapitalistischen, auf individuelle Selbstverwirklichung abzielenden Gesellschaft. Solidarität und Kollektivität waren die Schlagwörter der Arbeiterbewegungskultur, mit der diese ihre alternativen Ideen über die Natur der gesellschaftlichen Beziehungen auf einen Nenner brachte.<sup>48</sup>

46 Vom Einfluss der Ausbreitung des Radfahrens auf die Verbände und Vereine, in: *Deutsche Radfahrer-Zeitung* 85 (1902), S. 223-224.

47 Vgl. B. Haubner, *Nervenkitzel und Freizeitvergnügen. Automobilismus in Deutschland 1886–1914*, Göttingen 1998, S. 68-105.

48 Vgl. D. Langewiesche, *Politik – Gesellschaft – Kultur: Zur Problematik von Arbeiterkultur und kulturellen Arbeiterorganisationen in Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg*, in: *AFS* 22 (1982), S. 359-402, hier S. 395.

Die Arbeiter-Radfahrer verknüpften ihre Fahrpraktiken mit einer gesellschaftlichen Utopie und schrieben ihm Einfluss auf soziale Machtverhältnisse zu. Das Fahrrad mit seinem Prinzip der Rückkoppelung zwischen Mensch und Maschine und der Betonung der individuellen Selbstwahrnehmung schien auf den ersten Blick durchaus ungeeignet, diese Orientierung der Arbeiterbewegung auf Kollektivität zu unterstützen. In den vom Turnen inspirierten Reigenfahrten der Arbeiter-Radfahrer wurde jedoch die Überführung des Individuums in das Kollektiv versinnbildlicht. Bei diesen Übungen gab der Radfahrer die Kontrolle über sich und sein Fahrrad ab, indem er eine oder sogar beide Hände vom Lenker nahm. Der Fahrer konnte sein Gleichgewicht nur halten, indem er die Kontrolle über das Fahrrad mit dem Griff auf seinen Nachbarn übertrug. Die individuelle Beziehung Mensch-Maschine auf dem Fahrrad war aufgelöst in ein Zusammenspiel mehrerer Radfahrer-Fahrrad-Systeme, bei dem das Gleichgewicht des Einzelnen gehalten wurde durch die Balance des Gesamtsystems. Im Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“ fand die soziale Verdichtung und Teilrealisierung des gesellschaftlichen Gegenentwurfs statt.<sup>49</sup> Ebenso wie die anderen sozialdemokratischen Vereine war die „Solidarität“ ein Ort der Gemeinschaftsbildung, der Verbundenheit und des gemeinschaftlichen Erlebnisses.<sup>50</sup> Angesichts dieser ausdifferenzierten, vielfältigen Aneignungen des Fahrrads machte sich im „Deutschen Radfahrer-Bund“ ein „Beklemmungsgefühl“ breit.<sup>51</sup> Der bürgerliche Verband musste erkennen, dass die hochgesteckten Erwartungen an das gesellschaftlich transformative Potential des Radsports sich nicht erfüllt hatten. Anstelle der Verwirklichung des eigenen gesellschaftlichen Führungsanspruchs stürzte der bürgerliche Radsportverband in Deutschland in die Bedeutungslosigkeit. Trotz der zahlenmäßig ständig steigenden Verbreitung des Fahrrads in der Bevölkerung resümierte 1932 der Chefredakteur der *Bundeszeitung* Fredy Budzinski, dass die „goldene Zeit von Industrie und Sport“ vorbei sei.<sup>52</sup> Werner Bergengruen beklagte in derselben Zeitung, dass die Radfahrer mittlerweile als „arme Schlucker“ gelten würden: „Es kränkt mich, dass man mich bemitleidet, weil ich kein Auto habe, sondern nur ein Fahrrad.“<sup>53</sup>

Im augenfälligen Kontrast zur empfundenen Dauerkrise im organisierten bürgerlichen deutschen Radsport stand die Entwicklung in den Niederlanden. Seit 1905 nannte sich der A.N.W.B. im Zusatz „Toeristenbond voor Nederland“. Mit dieser Hinwendung zum Tourismus gelang dem Verband ein wichtiger strategischer Schachzug, mit dem die alte bürgerlich-liberale Klientel weiter bedient und deren soziale Distinktion erhalten werden

49 Vgl. T. Welskopp, Das Banner der Brüderlichkeit. Die deutsche Sozialdemokratie vom Vormärz bis zum Sozialistengesetz (Historisches Forschungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung, Reihe Politik und Gesellschaftsgeschichte 54), Bonn 2000, S. 758-761.

50 Nach wie vor grundlegend für die Milieuforschung M. R. Lepsius, Parteiensystem und Sozialstruktur. Zum Problem der Demokratisierung der deutschen Gesellschaft, in: W. Abel u. a. (Hg.), Wirtschaft, Geschichte und Wirtschaftsgeschichte. Festschrift zum 65. Geburtstag von Friedrich Lütge, Stuttgart 1966, S. 371-393.

51 Helling, Ist das Radfahren als „Sport“ noch lebensfähig?, in: Deutsche Radfahrer-Zeitung 187 (1905), S. 182.

52 F. Budzinski, Auf neuen Wegen. Was wir erreichen wollen, in: Bundeszeitung 50 (1933) 1, o. S.

53 W. Bergengruen, Lanze für das Fahrrad, in: Bundeszeitung 49 (1932) 12, S. 248-249, S. 248. Siehe auch Dienstbach, Macht gefälligst das Radfahren wieder standesgemäß!, in: Der Radmarkt 2057 (1930), S. 8-10.

konnte, ohne dass der Verband auf seinen bisherigen Alleinvertretungsanspruch für alle Radfahrer des Landes verzichtete. Der Spagat gelang erstaunlich gut.

Zwar war inzwischen nur noch eine geringe Prozentzahl aller Radfahrer im Verband organisiert, aber der Einfluss des A.N.W.B. auf expandierende politische Felder wie die Verkehrspolitik war erheblich. Zugleich suchte der liberale Verband über das Fahrrad einen Einfluss auf die Bevölkerung auszuüben. Gemeinsam mit zahlreichen anderen liberalen Gruppierungen sah der A.N.W.B. eine seiner vornehmsten Aufgaben darin, die Bevölkerung zu aufrechten niederländischen Bürgern zu erziehen.<sup>54</sup> 1908 hatte sich in Utrecht unter der Leitung des langjährigen Vorsitzenden des A.N.W.B., Edo Bergsma, die liberal konservative Vereinigung „Tucht-unie“ („Zucht-Union“) gegründet. Die „Tucht-unie“ setzte sich zum Ziel, die von ihr diagnostizierte fortschreitende „tuchteloosheid“ („Zuchtlosigkeit“) in der niederländischen Bevölkerung zu bekämpfen.<sup>55</sup> Neben dem A.N.W.B. gehörten der „Tucht-unie“ eine ganze Reihe weiterer liberaler Verbände an, darunter auch die altehrwürdige Gesellschaft zum Nutzen der Allgemeinheit („Maatschappij tot Nut van't Algemeen“), die zu den ältesten und einflussreichsten liberalen Organisationen im Land gehörte.

Der rührige Bergsma fügte mit der „Tucht-unie“ seiner ohnehin schon beachtlichen Sammlung an politischen und gesellschaftlichen Positionen und Verpflichtungen einen weiteren wichtigen Verbandsposten hinzu. Bereits 1896 war Bergsma vom Könighaus zum Bürgermeister der Stadt Enschede ernannt worden. Er war Mitglied der Partei „Vrijzinnig-Democratische Bond“ und saß von 1913 bis 1922 in der Ersten Kammer. Laut eigenem Bekunden zielten Bergsmas vielfältige Tätigkeiten darauf ab, „die sittliche, geistige und bürgerliche Kraft unseres Volks zu erhöhen.“<sup>56</sup>

Das Fahrrad war in diesem liberalen Streben Mittel zum Zweck. Auf dem Fahrrad übte nicht nur der Radfahrer Kontrolle über die Maschine aus, umgekehrt zwang auch die Maschine den Radfahrer zur Kontrolle. Gerade hiervon erhoffte sich der A.N.W.B. einen erzieherischen Effekt. So lobte Henri Meijer, der langjährige Chefredakteur der A.N.W.B. Verbandszeitschrift, das Fahrrad sei wesentlich erfolgreicher im Kampf gegen den Alkohol als alle Ermahnungen und persönlichen Vorbilder.<sup>57</sup> Nicht nur verzichte der eine oder andere auf seinen sonntäglichen Schnaps, um sich überhaupt ein Fahrrad leisten zu können, er lerne vielmehr auch, dass Alkohol die Kontrolle über den eigenen Körper auf dem Fahrrad stark beeinträchtigt und dem Radfahrer viel Kraft raube.

Meijers Nachfolger, der Sportjournalist Frans Netscher, ging sogar noch einen Schritt weiter und pries das Fahrrad als „Pferd der Demokratie“.<sup>58</sup> Der Gebrauch des Fahrrads habe nicht nur die Gesundheit der Bevölkerung gestärkt, sondern auch maßgeblich zur

54 Vgl. te Velde, *Gemeenschapszin en plichtsbefef* (Anm. 39), S. 207-223.

55 G. L. Janssen, *De Tucht-unie. Haar ontstaan – wat zij deed – wat zij wil*, Utrecht 1918.

56 Tuchteloosheid in eigen kring bestrijden, in: *De Kampioen* 31 (1914) 26, S. 551-558, hier S. 553; Edo Bergsma in de Eerste Kamer, in: *De Kampioen* 31 (1914) 9, S. 177-188; Edo Bergsma in de Eerste Kamer, in: *De Kampioen* 31 (1914) 10, S. 199-201.

57 H. Meyer, *Het Rijwiel en de Drank*, in: *De Kampioen* 29 (1912) 3, S. 41-42.

58 F. Netscher, *Het paard der democratie*, in: *De Kampioen* 30 (1913) 7, S. 129-133.

Lösung wichtiger gesellschaftlicher Fragen beigetragen. Durch das Fahrrad seien die Arbeiter selbstständiger und unabhängiger geworden, denn schließlich müssten sie sich nicht mehr mit einer schlechten Wohnsituation in der Nähe des Arbeitsplatzes abfinden. Das Fahrrad habe den Austausch zwischen Land und Stadt verbessert, wodurch sich die Arbeitsbedingungen und das Lohnniveau der verschiedenen Regionen immer stärker angeglichen hätten. In Netschers Darstellung war das Fahrrad nicht nur Mittel zur räumlichen Integration der Niederlande; es war auch ein Mittel zum Ausgleich von sozialen Gegensätzen.

#### 4.2 Radfahrerverbände im Zusammenspiel mit der institutionalisierten Politik

Die vollmundige Erklärung politischer Relevanz ist eine Sache, der tatsächliche Einfluss auf politische Gestaltung eine ganz andere. Tatsächlich war die politische Gestaltungskraft des niederländischen Verbands erheblich. Nicht zu Unrecht ist der A.N.W.B. in der Verkehrsgeschichte auch als „Schattenministerium“ bezeichnet worden.<sup>59</sup>

Schon allein auf rechtlicher Ebene gelang dem niederländischen Verband frühzeitig ein wegweisender Erfolg. Sowohl im Deutschen Reich als auch in den Niederlanden hatte sich das Streben nach einer Vereinheitlichung des Verkehrswesens als wesentlicher Aspekt der Verbandsarbeit auf nationaler Ebene herauskristallisiert. Die vielen unterschiedlichen Bestimmungen von Gemeinden, Städten und Einzelstaaten standen der nationalen Erfahrung der Radsportler entgegen und wurden von diesen als „himmelschreiende[...] Gewaltmaßregeln gegen den Fahrradverkehr“ empfunden.<sup>60</sup> In beiden Ländern taten sich die bürgerlichen Verbände zunächst schwer, eine einheitliche Verkehrsgesetzgebung auf nationalstaatlicher Ebene zu erzwingen. Während in den Niederlanden das zuständige Ministerium „Waterstaat“ auf das Drängen des A.N.W.B. nicht einging, scheiterte im Deutschen Reich die Initiative des Reichsamtes des Innern eine „Ausgleichung der Verschiedenheiten der geltenden Polizeivorschriften“ anzustreben, die angesichts „der Ausdehnung und der wirtschaftlichen Bedeutung, welche der Radfahrverkehr im Laufe des letzten Jahrzehnts gewonnen“ hatte, durchaus „berechtigt“ erschien.<sup>61</sup> Die Verhandlungen wurden 1906 ausgesetzt, da das zuständige Ministerium die Priorität beim Kraftverkehr sah und sich fortan darauf konzentrieren wollte.<sup>62</sup>

Eine Allianz zwischen Radfahrern und Automobilisten kam in dieser Frage in Deutschland nicht zustande. Das 1909 erlassene Verkehrsgesetz schuf das Fundament für ein zweites, reichsweites Verkehrssystem neben der Eisenbahn allein auf der Basis des Kraft-

59 Vgl. G. Mom, *Decentering Highways. European national road network planning from a transnational perspective*, in: H. L. Diemel/H.-U. Schiedt (Hg.), *Die moderne Straße. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert* (Deutsches Museum Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung 11), Frankfurt a. M. 2010, S. 77-100, hier S. 79.

60 *Der Radsportsport in Deutschland*, in: *Das Stahlrad* 9 (1894), S. 25-26.

61 BHStA München Abt. II Geheimes Staatsarchiv MA 93220, Rundschreiben 15682 vom 26. Juni 1903.

62 BHStA München, Abt. II Geheimes Staatsarchiv MA 93220, Brief des stellvertretenden Bundesrats Bevollmächtigten K. Ministerialrat Strößenreuther an das Königliche Staatsministerium des Innern vom 10. November 1906.

fahrzeugverkehrs.<sup>63</sup> Mit dem Verkehrsgesetz von 1909 erkannte das Reich zugleich das Automobil als gesamtgesellschaftlichen Faktor und wirtschaftliches Gebrauchsgut an.<sup>64</sup> Demgegenüber war das erste nationale Verkehrsgesetz der Niederlande von 1905 nach den beiden neuen Verkehrsmitteln benannt, es war das „Motor- en Rijwielwet“, das „Motor- und Fahrradgesetz“.<sup>65</sup> Auch hier hatte das staatliche Augenmerk zunächst auf dem Automobil gelegen. Der größte Radfahrerverband zollte der wachsenden Bedeutung des Automobils Rechnung, in dem er sich parallel zu dieser Debatte in einen „Tourismusverband“ umwandelte. Geschickt besetzte der A.N.W.B. damit die beiden neuen, modernen Fortbewegungsmittel auf der Straßen. Analog zum größten Interessenverband im Land bezog sich schließlich auch das Gesetz auf Fahrräder und Kraftfahrzeuge. Während den Radfahrerinnen und Radfahrern im Deutschen Reich mit der Einführung des Reichsverkehrsgesetzes endgültig die Relevanz für das nationalstaatliche Zusammenleben abgesprochen worden war, etablierte sich der A.N.W.B. in den Niederlanden in der Folgezeit erfolgreich als entscheidender Ansprechpartner für die staatlichen Institutionen in allen Fragen des Verkehrs. Das Automobil mochte das Fortbewegungsmittel der Elite sein, mit dem Fahrrad jedoch suchte der einflussreiche Verband seine politischen Überzeugungen in der niederländischen Gesellschaft zu verankern.

#### 4.3 Politische Gestaltung mit Konsum: Der A.N.W.B. als liberaler, nationaler Systembauer

Während des Ersten Weltkriegs intensivierte der A.N.W.B. seine Bemühungen, mit dem Fahrrad die eigene Bevölkerung zu disziplinieren. Umringt von Krieg führenden Nationen ermahnte *De Kampioen* seine Leser zu Ruhe und Gelassenheit.<sup>66</sup> Der Kriegsausbruch habe viele Menschen schockiert und ihre Stimmung nachhaltig gedrückt, daher sei es nun äußerst wichtig, nicht die Nerven zu verlieren. Die regelmäßige, ruhige Tretbewegung auf dem Fahrrad könne hier entscheidend mithelfen, die Stimmung zu verbessern und das geistige Gleichgewicht zu stärken.<sup>67</sup>

Mitten im Krieg begann der A.N.W.B. 1916 mit der ersten groß angelegten Aufklärungskampagne zur Verkehrssicherheit.<sup>68</sup> Mit der Broschüre „Regeln für den Weg“ versuchte der Verband in Zeichnungen und Versen das angemessene Verhalten auf den Straßen und Wegen einprägsam zu verdeutlichen und verteilte dieses Lehrmittel in ver-

63 Zum einheitsstaatlichen Anspruch im Verkehrswesen bei der Eisenbahn vgl. S. Weichlein, *Nation und Region. Integrationsprozesse im Bismarckreich*, Düsseldorf 2004, S. 100-104.

64 Vgl. A. Zatsch, *Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters* (Schriften zur Rechts- und Sozialwissenschaft 7), Konstanz 1993, S. 250.

65 D. Kooiman, *De Motor- en Rijwielwet met beknopt overzicht van stelsel en inhoud der wet en aantekeningen bij de artikelen*, Alphen aan den Rijn 1926.

66 *Wij moeten*, in: *De Kampioen* 31 (1914) 34, S. 727-728. Siehe auch H. Binnenveld u. a. (Hg.), *Leven naast de catastrofe. Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog*, Hilversum 2001; P. Moeyes, *Buiten schot. Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1913–1918*, Amsterdam / Antwerpen 2001.

67 *Per fiets*, in: *De Kampioen* 31 (1914) 37, S. 773-774.

68 M. F. A. Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding. De ANWB als vrijwillige associatie, 1883–1937*, Heeswijk 1989, S. 143.

schiedenen Einrichtungen und Schulen, um einen möglichst großen multiplikatorischen Effekt zu erzielen. Die ersten national angelegten Maßnahmen zur Verkehrserziehung beruhten somit auf dem liberal motivierten Erziehungsanspruch einer Konsumentenvereinigung.<sup>69</sup>

Während der Kriegsjahre intensivierte der Verband auch seine Arbeit für den Radtourismus im eigenen Land. Neuaufgelegte touristische Radrundfahrten und der Aufbau eines vom Verband und von privaten Trägern finanzierten Radfahrwegenetzes fielen in diese Zeit.<sup>70</sup> Die Förderung des Radtourismus war eine praktische Maßnahme, da der Automobilverkehr in dem zusehends von der Seeblockade betroffenen Land zum Erliegen kam und Auslandsreisen kaum noch möglich waren. Zugleich entsprach sie aber auch dem Wunsch des Verbands, in der angespannten Kriegssituation das Fahrrad als Mittel einzusetzen, um die Liebe zum eigenen Land zu fördern.

In Deutschland scheiterten die ersten Ansätze, ein Radfahrwegenetz aufzubauen, zunächst am Ausbruch des Ersten Weltkriegs.<sup>71</sup> Aber auch in der Weimarer Republik war die Schwäche bürgerlicher Radfahrerverbände im Land augenfällig. Die wiederholten Versuche, auch in Deutschland nach niederländischem Vorbild ein Radfahrwegenetz aufzubauen, zeugten von einer fehlenden Trägerschicht, die den Bau auch finanziell hätte vorantreiben können. Eine in Berlin ins Leben gerufene „Zentralstelle für Radfahrwege“, hinter der eine vom „Verein Deutscher Fahrradindustrieller“ gegründete „Arbeitsgemeinschaft zur Propagierung des Radfahrwegegedankens“ stand, zu der auch der Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“ gehörte, konnte wenig bewirken.<sup>72</sup>

Der Erste Weltkrieg war hingegen für die bürgerliche Radfahrpraxis in den Niederlanden weniger eine Zäsur, als vielmehr eine Verstärkung schon vorhandener Muster. Während des Kriegs verfestigte sich die Verbindung des Radfahrens mit dem von Siep Stuurman eindrucksvoll aufgezeigten Mythos von den Niederlanden als der „besonnenen Nation“. <sup>73</sup> Kontrolliertes Auftreten, Ausgeglichenheit, Besonnenheit und Ruhe waren immer wieder als nationale Charaktereigenschaften der Niederlande beschworen worden. „Mäßigung“ und „Ausgeglichenheit“ waren politische Kampfbegriffe einer innenpolitisch zunehmend unter Druck geratenen liberalen Elite, die damit das Auftreten der religiösen Gruppen und der Sozialdemokraten einzudämmen suchten. Liberale Zeitgenossen bemühten Begriffe wie „besonnen“, „gemäßigt“ und „nüchtern“, wenn es darum ging, die eigenen nationalen Stärken insbesondere gegenüber Deutschland und Frankreich hervorzuheben.

69 D. Schaap (Hg.), *Een eeuw wijzer, 1883–1983. Honderd jaar Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB*, Utrecht 1983, S. 28-29.

70 A. K. Ebert, *Radelnde Nationen* (Anm. 18), S. 371-389.

71 Zur Verlagerung des Fahrradverkehrs auf den öffentlichen Nahverkehr aufgrund der Gummiknappheit vgl. R. Chickering, *The Great War and Urban Life in Germany. Freiburg 1914–1918*, Cambridge 2007, S. 278-279 und S. 284-289.

72 Vgl. Die Arbeit der Zentralstelle für Radfahrwegebau, in: *Der Radmarkt 2027* (1930), S. 21; M. Trunz, *Fahrradhandel und Radfahrwege*, in: *Radmarkt 2246* (1934), S. 9-15, S. 9.

73 Vgl. hierzu und im Folgenden S. Stuurman, *Wacht op onze daden. Het liberalisme en de vernieuwing van de Nederlandse staat*, Amsterdam 1992, S. 25-30.

Dieser „Besonnenheitskult“ liberaler Prägung fand im Fahrrad ein wichtiges Mittel, mit dem unter der Ägide des A.N.W.B. Disziplin, Selbstbeherrschung und Ruhe sowie die Liebe und Verbundenheit zum eigenen Land in den Körper des niederländischen Bürgers eingeschrieben wurden. Dem parlamentarischen Machtverlust der Liberalen stand somit der Ausbau eines einflussreichen, außerparlamentarischen, gesellschaftlichen Verbandes gegenüber, der zwar offiziell keine politische Organisation war, dennoch aber liberale Überzeugungen vertrat und in der Gesellschaft zu verbreiten suchte. Es war dies eine neue Form politischer Einflussnahme.<sup>74</sup>

### **Fazit: Das Fahrrad als Vehikel politischer Kommunikation**

Die Verbände beider Länder entwickelten sich trotz ähnlicher Ausgangsbasis sehr unterschiedlich. Nur in den Niederlanden gelang es längerfristig, mit dem Fahrrad auch politische Ambitionen zu verbinden und zu verwirklichen. In beiden Ländern rekrutierten sich die Verbände aus dem gleichen, bürgerlich-liberalen, städtischen Milieu und verbanden mit dem Luxusgut Fahrrad nicht nur soziale Distinktion, sondern auch einen gesellschaftlichen Führungsanspruch. Dieser nationale Anspruch wurde in beiden Ländern unterschiedlich inszeniert und mit dem Turnen und Eislaufen in andere, spezifisch nationale Traditionen eingebettet. Zugleich verbanden sich mit dem Bezug auf die Nation unterschiedliche gesellschaftliche Ziele. Der niederländische liberale Verband war mit seiner Führungsriege fest in der gesellschaftlichen Elite des Landes verankert und nutzte das Fahrrad, um diesen Führungsanspruch bei sich verändernden politischen Konstellationen neu zu formulieren. In Deutschland wollten die ambitionierten bürgerlichen Radfahrer diesen Führungsanspruch über ihr neues Freizeitvergnügen hingegen erst etablieren.

Nach der Jahrhundertwende waren die bürgerlichen Verbände beider Länder zunehmend damit konfrontiert, dass das einstige Luxusgut Fahrrad aufgrund sinkender Preise einem immer größeren Teil der Bevölkerung zugänglich wurde. In den Niederlanden formten die liberalen Gruppen das Fahrrad daraufhin um zu einem politischen Instrument, mit dem die Bevölkerung zu aufrechten Bürgern erzogen werden sollte. Die Rolle des A.N.W.B. als „Systembauer“ bei der Gestaltung des modernen Straßenverkehrs ist in der Forschung bereits ausdrücklich gewürdigt worden,<sup>75</sup> sie geht jedoch weit über den Bereich der Verkehrspolitik hinaus. In einer Phase, in der die Liberalen in der institutionalisierten Politik der Niederlande zunehmend an Einfluss verloren, vermittelte der Verband jenen „Massen“, die an den Urnen das Kreuz bei den liberalen Parteien verweigerten, mit Hilfe eines alltäglichen Konsumgegenstandes liberale Tugenden.

74 Vgl. I. de Haan/H. te Velde, *Vormen van politiek. Veranderingen van de openbaarheid in Nederland 1848–1900*, in: *Bijdragen en mededelingen van de geschiedenis van Nederland (BMGN)*, 111 (1996), S. 167–200.

75 Vgl. G. Morn/P. E. Staal/J. W. Schot, *Werken aan mobiliteit: de inburgering van de auto*, in: J. W. Schot u. a. (Hg.), *Techniek in Nederland in de Twintigste Eeuw. Bd. 5: Transport en communicatie*, Zutphen 2002, S. 45–74, hier S. 62–64.



Dahingegen kollabierte im Deutschen Reich mit der allmählichen Verbreitung des Fahrrads auch der nationale Führungsanspruch der bürgerlichen Radfahrerverbände. Anders als in den Niederlanden hatten die bürgerlichen Radfahrer im Deutschen Reich mit dem Gebrauch des Fahrrads eine viel stärkere Hoffnung auf gesellschaftliche und politische Veränderungen verbunden. Die Verbände wollten mit ihrem Konsumgegenstand überhaupt erst gesellschaftliche Anerkennung und politische Bedeutung erringen. Dieser eminent politische Anspruch an den Konsumgegenstand wurde jedoch schwer enttäuscht. Der neu formierte Arbeiterradfahrerbund fokussierte seine Verbandsarbeit auf die Pflege der Solidarität in der eigenen Gemeinschaft. Der „Drahtesel“ war das Gefährt des kleinen Mannes; es ermöglichte Unabhängigkeit im eigenen Kreis, stand jedoch gleichzeitig für den Ausschluss und die Abgrenzung von bestehenden politischen Machtverhältnissen.

Durch seinen Wandel vom luxuriösen Sportgerät zum Massenverkehrsmittel eignete sich das Fahrrad vor allem für eine politische Kommunikation „von oben nach unten“. Alte liberale Eliten in den Niederlanden nutzten den Konsumgegenstand zur Verdeutlichung und Re-Formulierung bereits existierender Herrschaftsansprüche. Eine Veränderung oder gar Umwälzung sozialer und politischer Verhältnisse, „von unten nach oben“, wie sie von Teilen der deutschen Radfahrerbewegung erhofft und angestrebt wurde, erwies sich hingegen als utopisch.