

Vorwort

Fahrräder, Kleinstfahrzeuge, Kleinst- und Kleinwagen erlebten in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg ihren ersten Boom.

Während in den ersten Nachkriegsjahren zunächst das Fahrrad den Bürgern den Wiedereinstieg in die persönliche Mobilität erleichterte, folgten Anfang der 1950er Jahre dann Mopeds, Motorroller und schließlich Kleinst- und Kleinwagen wie der Messerschmitt Kabinenroller oder die Isetta als Sehnsuchtsgefährt der Deutschen. Unter dem Motto „Klein aber mein“ ging es für die Menschen vorrangig um die Frage: „Welche Fahrzeugart und wie viel Mobilität kann ich mir schon leisten?“



Abb. 1: In den 1950er Jahren der Traum vieler Bürger Foto: W. Wieduwild

Es folgten die Jahre des Wirtschaftswunders. Der zunehmende Wohlstand führte dazu, dass sich immer mehr Deutsche einen vollwertigen Pkw leisten konnten, die Kleinfahrzeuge verschwanden nach und nach vom Markt. Die Hersteller gaben auf oder orientierten sich neu.

Während Fahrräder und motorisierte Zweiräder zunächst im Rahmen der Freizeitgestaltung und später auch in der gewerblichen Nutzung wieder ihren

Platz auf den Straßen fanden, führten bislang selbst Ölkrisen oder wirtschaftlich schlechtere Zeiten nicht dazu, dass die Nachfrage nach kleineren Kraftfahrzeugen wieder signifikant gestiegen wäre.

Die Fahrzeugklasse der drei- und vierrädrigen Klein- und Leichtfahrzeuge führt in Deutschland seit vielen Jahren ein Nischendasein. Viele kennen diese Fahrzeuge nur als Möglichkeit für junge Leute ab fünfzehn oder sechzehn, ein „Auto“ zu fahren.

Im Bereich der Elektromobilität waren in Deutschland ab der 1980er Jahre Individualisten mit dreirädrigen Elektrofahrzeugen wie dem CityEl oder dem Twike unterwegs, ein Massenmarkt entwickelte sich auch hier nicht.



Abb. 2: Twike Foto: W. Wieduwild

Im Gegensatz zu Deutschland sind im asiatischen Raum Kleinst- und Kleinfahrzeuge aus dem Straßenbild schon seit vielen Jahren nicht mehr wegzudenken. In Japan wurden motorbetriebene Kleinstfahrzeuge (Kei-Cars) zwischen 1949 und 2016 von der Regierung subventioniert, in Indien ist die Flotte der dreirädrigen Tuk-Tuks¹ legendär. Hier laufen seit einigen Jahren Förderprogramme, um die Tuk-Tuks auf Elektroantrieb umzustellen. 2018 waren bereits mehr als 1,5 Millionen der dreirädrigen Rikschas auf Indiens Straßen unterwegs². Auch in China boomt der Markt für elektrisch betriebene

1 siehe Glossar

2 www.bloomberquint.com/business/india-s-rickshaws-outnumber-china-s-electric-vehicles

Kleinfahrzeuge – von dieser Fahrzeugklasse wurden seit 2011 insgesamt mehr als 1,5 Millionen Fahrzeuge verkauft².

In den südlichen Ländern Europas sind Klein- und Leichtfahrzeuge wegen der vielfach vorhandenen engen Gassen und auch wegen des milden Klimas ein probates Mittel, kürzere Wege motorisiert zurückzulegen.

Der Grund für den Boom von Fahrrädern, Lastenfahrrädern, Kleinst- und Kleinfahrzeugen in den genannten Ländern ist hauptsächlich auf die Urbanisierung und die daraus folgende zunehmende Verkehrsdichte in den Metropolen zurückzuführen. Die Zahl der Einwohner und Fahrzeuge nimmt immer mehr zu, der Verkehrsraum wird immer knapper.

In Deutschland hat der motorisierte Individualverkehr in den letzten dreißig Jahren um mehr als 35 % zugenommen³, im Jahr 2018 betrug der gesamte Verkehrsaufwand im motorisierten Personentransport 137 Mrd. Kilometer. Insgesamt wurden mehr als 79 % aller Strecken mit Pkw oder motorisierten Zweirädern zurückgelegt. Prognosen aus den Jahren 2018 und 2019 gingen bis 2030 von einer weiteren Steigerung des motorisierten Individualverkehrs von weiteren 12 % aus⁴.

Hierbei ist die durch die Ende 2019 aufgetretene Corona-Pandemie die deutliche Verschiebung vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hin zu immer mehr zunehmendem Individualverkehr noch nicht eingerechnet.

Immer mehr Fahrräder, Lastenfahrräder, Pkw, Transporter und Lkw werden auf den Straßen unterwegs sein. Die Ballungsräume werden unter dem zunehmenden Verkehr leiden, der zur Verfügung stehende Verkehrsraum wird immer knapper.

So werden wir uns ähnlich wie unsere Vorfahren aus den 1950er Jahren die Frage stellen müssen: „Welche Fahrzeuge und welche Mobilität werden wir uns leisten können?“ Der Grund der Frage ist dieses Mal allerdings nicht nur finanzieller Natur, es gilt auch zu klären, welche Art und welchen Umfang der Mobilität wir uns aus Klimaschutzgründen noch leisten können, und wie dem urbanen Verkehrskollaps vorgebeugt werden kann.

3 www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#verkehrsaufwand-im-personentransport

4 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html