

Brieselang, ein Kaff in Brandenburg, 30 Kilometer westlich von Berlin-Mitte gelegen. Einmal in der Stunde fährt die Regionalbahn gen Hauptstadt. Um 2:06 die letzte. An sich schon ungünstig, dass mein früherer Klassenkamerad ausgerechnet hier, in einer Nacht von Samstag auf Sonntag, in seinen 30. Geburtstag hineinfeiert.

Doch überdies hat er sein Haus 30 Gehminuten vom Bahnhof entfernt gebaut. Ein Bus schon bei der Hinfahrt um 19:00 Fehlanzeige. Ein Uber? – Als ob. Zum Glück habe ich ein Kwiggle dabei, das kleinste Faltrad der Welt, und lege die knapp drei Kilometer in sieben Minuten zurück.

VON FELIX EICK

Doch es muss ja nicht einmal ein solcher Sonderfall sein. Viele Deutsche stecken mitten in Verkehrswende und „Spritflation“ vor dem Problem, täglich weite Strecken vor allem zur Arbeit zurücklegen zu müssen. Nicht zuletzt mein Schulfreund, der als Polizist im Schichtdienst täglich von Brieselang ins Berliner Zentrum muss.

Geht es nach Politik und Bevölkerung, sollen immer weniger Pendler das Auto nutzen. Oft sind die Verbindungen aber so karg, dass nur Überzeugungstäter die Sache durchziehen. Laut letzten Destatis-Zahlen bleiben knapp 70 Prozent aller Pendler beim Auto – Dorf und Umland haben oft keine andere Wahl.

Die Antwort könnte „Mobilität zum Mitnehmen“ lauten: Auto stehen lassen, an Bahnhof oder Haltestelle heranfahren, in den Nahverkehr steigen. Tragbares Vehikel verstauen, fahren, aussteigen und erneut die letzten (Kilo-)Meter aus eigener Kraft zurücklegen.

Eine zumindest im Berliner Nahverkehr gefühlt steigende Zahl versucht ihr Glück mit dem Fahrrad. Doch das herkömmliche bald zwei Meter lange Zweirad hat natürliche Grenzen: Die wenigen ausgewählten Fahrrad-Waggons in Regio, U- und S-Bahn sind allzu schnell voll. Die Fahrräder nerven diejenigen, die sie mitführen und die anderen Fahrgäste gleichermaßen.

Sie blockieren Sitze, mitunter müssen Bahnen durchgelassen werden, damit man hineinpasst. Sie erfordern ein zusätzliches Ticket, das oft so teuer wie der Einzelfahrschein ist. In Bus und Tram ist die Mitnahme ohnehin meist nicht möglich. Und wie soll es erst werden, wenn tatsächlich mehr aufs Fahrrad umsteigen?

In diese Marktlücke stößt das Kwiggle. Das einzige Faltrad im Handgepäckformat soll unter jeden Sitz und in jeden Spind passen, wird mir versprochen. Bei der Übergabe bläut mir Erfinder und CEO Karsten Bettin selbstbewusst ein: „Es wird nie ein kleineres Faltrad geben, da bin ich absolut sicher.“

Bettin montiert das Kwiggle mit zehn Mitarbeitern in Hannover, erhält Teile von 35 Zulieferern, vorwiegend aus Deutschland und Italien. Er stößt derzeit wenige Tausend Exemplare im Jahr aus, könnte aber mit dem richtigen Investor – unter anderem Carsten Maschmeyer hat er eine Absage erteilt – rasch skalieren, wie er sagt.

WELT hat das Kwiggle sechs Wochen lang im Alltag in allen möglichen Situationen, Strecken und Fahrzeug-Kombinationen getestet – von Bus, ICE, Auto bis zur Fähre. Für eine größere Gruppe von Deutschen könnte es eine Erleich-



Ein Rad für Pendler? Oder ein Witz?

Das Kwiggle ist das kleinste Faltrad der Welt. Unser Autor hat es sechs Wochen im Alltag getestet



In der Stadt oder auf dem Land: Das Faltrad ist leicht zu transportieren



LENA ZIMMERMANN (3), KWIGGLE

terung bringen, so viel sie verraten. Und doch bin ich nie ein Vehikel gefahren, das die Geister so geschieden hat wie das Kwiggle.

Als ich das Rad zum ersten Mal live sehe, entfährt es mir: „So klein?“. Auch als ich damit unterwegs bin, höre ich immer wieder: „Das ist aber ein kleines, kompaktes Fahrrad“. Klappt man das Kwiggle dann zusammen, erkennen es viele nicht einmal mehr als Fahrrad, vor allem wegen der kleinen Räder. Das Falten ist schnell erlernt, Klappmechanismen und Material sind hochwertig. Nach einigen Tagen gelingen mir Ein- und Ausklappen jeweils in etwa 15 Sekunden.

Zum Vergleich: Stellt man ein Faltrad des britischen Marktführers Brompton (115x50x23cm) daneben, wirkt das Kwiggle (55x40x25cm) halb so groß. Auch andere Fabrikate wie Strida, Helix, Pacific Cycles, Tyrell, Riese & Müller oder Tern sind deutlich größer als das Kwiggle.

Im Alltag spüre ich schnell den Größenvorteil. Wieder ist die Regio-Fahrt nach Brieselang ein gutes Beispiel: Während meine Freundin zwischen Sitz, Haltestange und Fahrrad eingeklemmt eine halbe Stunde aufpassen muss, dass ihr Rad nicht wegrollt oder umfällt, sitze ich gemütlich mit zwei freien Händen und habe das Faltrad unter dem Sitz deponiert.

Ich überlege mir, so könnten es in dem Waggon Dutzende tun, in den Gepäckablagen ließen sich weitere Kwiggles verstauen. Hunderte im gesamten Zug. Fahrradstellplätze und -parkhäuser am Bahnhof, überall verteilte E-Roller und Leihräder würden überflüssig. Eine enorme Platzersparnis, ich verstehe die Vision der Tüftler hinter Kwiggle.

Aber auch ohne größere Idee ist das kleinste Faltrad der Welt einfach praktisch. Wenn ich in der S-Bahn keinen Sitzplatz bekomme, stelle ich das Kwiggle zwischen meine Beine und beanspruche kaum mehr Platz als ohne Rad. Einem Familienvater rutscht ein „Megapraktisch“ raus. Im ICE passt mein Kwiggle unter den Sitz – allerdings nur eins unter einen Doppelsitz.

Wie klein das Kwiggle ist, zeigt sich auch daran, dass es einen Rucksack aus schwarzem Zeltstoff dafür gibt. So kann man es nicht nur auf dem Rücken tragen, sondern es auch im ICE oder Flugzeug in die Gepäckablage legen, ohne Schmiere auf anderen Gepäckstücken zu verteilen. Der Kwiggle-Rucksack kostet 95 Euro.

In meinem Nordsee-Urlaub lade ich das Kwiggle zudem in den Kofferraum eines Opels Astra, zwei bis drei weitere würden Platz finden – ganz ohne Fahrradträger am Heck oder auf dem Dach. Anstatt mit drei Autos zu fahren, könnten drei Pendler mit einem Auto und drei Kwiggles fahren, zentral parken, die letzten Meter mit dem Faltrad zurücklegen und sich abends am Auto wieder treffen.

In vier Schwimmhallen und zwei Fitnessstudios, die ich im Test ansteuere, passt das Klapprad in die Spinde. Ein Fahrradschloss wird überflüssig. Einmal muss ich eines der Steckpedale, einmal beide abmontieren, um die nötige Breite zu erreichen. Dabei habe ich etwas Öl am Finger, ansonsten geht das schnell und einfach. Einzig auf der Arbeit, in einem offenbar nicht genormten Spind, passt das Kwiggle nicht. Ich stelle es unter den Schreibtisch.

Praktisch sind auch die beiden Rollen an der Lenkstange, die das Kwiggle zum Rollkoffer machen. Etwa im Urlaub an

der Nordsee, wo ich mehrere Ostfriesische Inseln besuche: Ich klappe das Rad zusammen, stelle es auf die Rollen, ziehe den Lenker so weit es geht heraus und rolle die etwa zehn Kilogramm vom Parkplatz auf die Fähre. Auf Dauer wird das Schleppen nämlich doch etwas anstrengend. Das merke ich, als ich Bekannte im vierten Stock ohne Aufzug besuche.

Und auch an das Rucksack-Schwitzproblem hat Kwiggle gedacht: An der Lenkstange sind zwei Haken angebracht, die das Mitführen einer handelsüblichen Fahrradtasche ermöglichen. Im Test musste ich nur die Haken an meiner Ortlieb-Tasche etwas nach innen versetzen.

So überzeugend die Platzersparnis ist, will das Fahren des Kwiggles doch gelernt sein. Ich brauche etwa zwei Tage, bis ich mich sicher darauf fühle. Den „Kwiggle-Move“ spüre, wie es Karsten Bettin bei der Einweisung formuliert: Die Sattelstange schwingt nach rechts und links frei. Der Sattel ist klein und klemmt leicht schräg unter meinem Gesäß.

Ich stehe halb beim Fahren, habe einen sehr schmalen Lenker in der Hand, den ich nicht zu fest umklammern darf, und habe den Schwerpunkt im Vergleich zum gewöhnlichen Fahrrad weit hinten. Ich schwinde oberhalb des Hinterrädchens.

Das ist nicht ungefährlich: Beim Anfahren lehne ich mich einmal zu weit nach hinten, das Vorderrad hebt ab, mir haut das Kwiggle nach vorne ab, ich falle auf den Asphalt. Hier empfiehlt es sich, gerade beim Losretten und Überwinden von Bordsteinen, den Oberkörper etwas nach vorne zu verlagern. Als ich das verinnerlicht habe, kann ich auch mit einem vollgepackten 60-Liter-Wanderrucksack ohne Balanceproblem fahren.

Die harten kleinen Reifen, die mit vier Bar aufzupumpen sind, sollte man zunächst ebenfalls nicht unterschätzen. Schon niedrige Bordsteine, Wurzeln und ähnliches muss ich frontal anfahren – seitlich droht rasch das Transschienen-Phänomen. Die Härte der 12-Zoll-Räder schüttelte mich zudem auf Kopfsteinpflaster und holprigem Untergrund teilweise ordentlich durch. Das Kwiggle ist eindeutig für ebenen Untergrund gemacht.

Dann allerdings sind auch längere Fahrten komfortabel. Erst nach 20 Kilometern wünsche ich mir meist eine Radlerhose. Das aufrechte Fahren empfinde ich als angenehm und rücken schonend. Dank der sehr guten Übersetzung beschleunige ich wie mit einem 26-Zoll-Rad, ein Tempo von 25 bis 30 km/h ist ohne Weiteres möglich. So überhole ich regelmäßig Fahrradfahrer, die es kaum fassen können, wie ich mit den Minirädern an ihnen vorbeiziehe.

Die Drei-Gang-Schaltung genügt mir völlig, das Kwiggle ist aber auch mit einem oder sechs Gängen (Aufpreis 504 Euro) erhältlich.

Allerdings ist das Kwiggle nicht für alle geeignet: Für Körpergröße 135 bis 195 cm und maximal 100 Kilogramm, gibt der Faltradbauer an.

Doch noch eine weitere Sache ist bei der Kaufentscheidung unbedingt zu beachten: Man erregt Aufsehen, provoziert ständig Reaktionen, muss erklären, und zwar einfach, weil man von A nach B fährt. Vor allem am Anfang verblüffte und beschäftigte mich das. Meine Freundin stieß lachend ein „Sexy as fuck“ hervor. Sie versendete amüsiert Videos von ihrem Kwigglendem Freund an die Verwandten. Die Antwort ihrer Mutter war eindeutig: „Gott, sieht das dämlich aus.“

Auf dem erwähnten Geburtstag in Brandenburg wurden die Gäste noch deutlicher: „Das sieht so scheiße aus“, sagte eine Mitvierzigerin schon beim ersten Bier. „Das ist aber nicht deins, oder?“, wollte ein früherer Mitschüler wissen. Teilweise fielen homophobe Aussprüche. Zwei wollten das Fahrrad aber auch Probe fahren, einige stellten Fragen und zeigten sich vom Konzept beeindruckt. „Kaufen würde ich mir das aber niemals“, hieß es letztlich meist.

Wenn ich gleichaltrige Kumpels in Berlin besuchte, waren die Reaktionen meist eher belustigt. „Was ist das denn?“, hieß es in Charlottenburg. Ein süffisantes „Dann komm mal gut nach Hause“, wurde mir in Schöneberg gewünscht – als sei ein Ankommen auf der sieben Kilometer kurzen Strecke vollkommen ungewiss. Damit muss man klarkommen.

Auch mit glotzenden Passanten, permanenten positiven wie negativen Einschätzungen von allen Seiten, mit gigelnden kleinen Mädchen an Wedding Straßenecken, wenn man an ihnen hoch zu Kwiggle vorbeifährt. Mit einem Obdachlosen, der einen lauthals auslacht. Und mit Autofahrern, die einen extra großen Bogen um einen machen, weil sie den Fahrkünsten des leicht schwingenden Exoten nicht trauen.

Wobei es sicherlich auch darauf ankommt, wo man unterwegs ist. In Ostfriesland im Urlaub schlägt meinem Kwiggle deutlich mehr Wohlgefallen entgegen. „Geiles Ding“ schallt es etwa beim Vorbeifahren aus einem Strandkorb.

Und ja: Das Zeug dazu, die Mobilität besser zu machen, hat das Kwiggle – die eigene und die bundesweite. Ein praktischeres Faltrad kann ich mir eigentlich nicht vorstellen. Wer sich ein Faltrad kaufen will, kommt am Kwiggle nicht vorbei. Denn die Größe ist unschlagbar. Als Berliner würde ich mir zwar aufgrund des engmaschigen ÖPNV-Angebots keines kaufen. Aber für Pendler, die bis zu zehn Kilometer vom nächsten Zug zur Arbeit trennen, ist das Kwiggle eine echte Alternative zum Auto. Da dürften sich die knapp 1700 Euro für die Version, die ich testete, relativ schnell rentieren.

Wählt man die Basisversion, ohne Rad-schützer und Licht (148 Euro), den Gepäckträger (30 Euro) und die 3-Gang-schaltung (48 Euro), ist das Kwiggle für 1369 Euro zu haben. Damit ist es etwa so teuer wie Modelle von Brompton oder Chedech, günstiger als Designer-Falträder wie Helix oder Riese & Müller und teurer als einfache Klappräder von Dahon oder Decathlon.

Die Frage ist, wie viele Pendler den Mut haben, das Kwiggle in ihren Alltag zu holen und den bunten Hund zu geben. Es würde sich lohnen.

Kleiner ist keiner – dank der winzigen Räder



Londons Nahverkehr droht der Einbruch

Die Auslastung von Bahnen und Bussen ist deutlich zurückgegangen. Ein Sparkurs würde aber die Umweltziele des Bürgermeisters unerreichbar machen

Den ersten Zug Richtung Waterloo hat Hannah Schmidt am Bahnhof in Clapham Junction durchfahren lassen. „Der war so voll, da war kein Reinkommen“, lacht die Studentin aus Mannheim, die vier Wochen durch Großbritannien reist. London sei inzwischen wieder genauso voll und geschäftig wie bei ihren drei Besuchen vor der Pandemie, ist sie überzeugt.

VON CLAUDIA WANNER

Doch der Eindruck täuscht. Ende Juli lag die Auslastung im Einzelhandel und in den Supermärkten der Stadt bei 90 Prozent der Werte aus dem Sommer 2019. Die U-Bahnen und Busse der Stadt erreichten nicht einmal 75 Prozent früherer Passagierzahlen. London ist dabei kein Ausreißer. Weltweit bleiben in Metropolen Mobilität und Auslastung zurück. Die Ursachen sind offensichtlich. Deutlich mehr Menschen als früher machen sich nicht mehr jeden Tag auf den Weg zum Arbeitsplatz, da sie häufiger von zu Hause aus arbeiten. Und wegen der nach wie vor strengen Corona-Re-

geln fehlen Touristen aus Asien. In London bringt die Zurückhaltung der Fahrgäste den öffentlichen Nahverkehr in massive finanzielle Schwierigkeiten. Bisher hat die Regierung nachgeholfen. Seit im März 2020 der Ticketverkauf eingebrochen ist, hat Verkehrsminister Grant Shapps fast fünf Milliarden Pfund (5,9 Milliarden Euro) Notfallfinanzierung zugesprochen. Damit soll jetzt Schluss sein.

Gleichzeitig wird über einschneidende Sparmaßnahmen verhandelt. Das Ministerium will die Kosten um 400 Millionen Pfund noch im laufenden Fiskaljahr reduzieren. Ein neues Finanzierungsmodell wurde dem Verkehrsanbieter TfL am 22. Juli vorgelegt. Dieser Rahmenentwurf werde nun im Detail geprüft, sagte Andy Byford, der Transportbeauftragte der Stadt.

„Es ist lächerlich. So kann man den öffentlichen Verkehr in einer Weltstadt wie London nicht betreiben“, sagte Sadiq Khan, Bürgermeister der Stadt. „Wir brauchen dringend die Menschen zurück, aber die Regierung muss verstehen, dass wir weiter in die Zukunft in-

vestieren müssen. Es gibt keine landesweite Erholung ohne eine Erholung von London – und keinen erfolgreichen wirtschaftlichen Ausgleich, in dem London ärmer wird. Das ist kein Nullsummenspiel.“

Auslöser der Misere ist ausgerechnet der bisherige finanzielle Erfolg von TfL. In New York oder Paris sei der Einbruch der Fahrgäste ähnlich drastisch ausgefallen wie in London, erläuterte Guilherme Rodrigues, Transportanalyst bei der Denkfabrik Centre for Cities. Doch dort hing die Finanzierung in der Vergangenheit deutlich weniger von den Ticketeinnahmen ab. Über 70 Prozent waren es vor vier Jahren in London. In Singapur entfielen auf die Fahrtscheine dagegen nur rund 45 Prozent der Einnahmen, in New York und Hongkong knapp unter 40 Prozent, in Paris 27 Prozent. Die Pläne der britischen Regierung sahen vor, den Anteil der Einnahmen von Fahrgästen schrittweise noch weiter zu erhöhen. „Während TfLs Abhängigkeit von Beförderungsentgelt bisher als Stärke betrachtet werden konnte, die die Stützung auf staatliche

Förderung reduziert hat, ist sie während der Pandemie und der folgenden Erholung zu einer erheblichen Schwäche geworden“, sagte Rodrigues.

Großprojekte wie die neue Elizabeth Line, die seit Ende Mai auf über 100 Kilometern Reading und den Flughafen Heathrow im Westen mit Abbey Wood und Shenfield im Osten der Stadt verbinden soll, wird es bei klammer Kassenlage erst einmal nicht geben. Die Strecke sei für eine komplett andere Welt geplant worden, sagte Tony Travers, Professor für Politikwissenschaft an der London School of Economics. Das Argument dafür sei stets gewesen, dass die Bahn die Beschäftigung und die wirtschaftliche Aktivität im Zentrum der Stadt weiter anheizen würde. „Diese Logik pausiert gerade.“

Eine rasche Änderung durch mehr Berufspendler ist nicht in Sicht. Daten von Locatree, einem Analysehaus, das spezialisiert ist auf die Nutzung und Auslastung von Arbeitsplätzen, belegen, dass in Büros inzwischen deutlich mehr Konferenz- und Gemeinschaftsräume gefragt sind als einzelne Schreibtische.

Vereinfacht gesagt: Beschäftigte kommen ins Büro, um dort Kollegen, Kunden oder Dienstleister zu treffen. An anderen Tagen arbeiten sie oft von zu Hause aus. Die Gebäudeplanung habe sich darauf längst eingestellt, sagte Myriam Locher, Co-Chefin von Locatree.

Die neuen Gewohnheiten könnten zu einer finanziellen Lücke von zwei Milliarden Pfund führen, fürchten die Verantwortlichen bei TfL. Und dass, obwohl sie in den vergangenen fünf Jahren bereits Einsparungen von einer Milliarde Pfund realisiert haben. Die einzige Lösung, um das Loch zu stopfen, wäre eine rigide Kürzung des Angebots.

Eine Kürzung würde aber unweigerlich ein erklärtes Ziel von Bürgermeister Khan in Gefahr bringen: Die Reduzierung des Autoverkehrs auf den notorisch verstopften Straßen der Stadt um 27 Prozent bis 2030, um die Emissionen zu reduzieren und die Luftqualität deutlich zu verbessern. Als nächster Schritt, bis 2041, gilt das Ziel, dass 80 Prozent aller Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn zurückgelegt werden sollen.

Inspiration könnte ein Blick über den Kanal liefern. Transportanalyst Rodrigues und sein Kollege John Gibson haben sich das Finanzierungsmodell von Paris genauer angesehen, mit einem ähnlich ausgedehnten Nahverkehrssystem. Frankreichs Hauptstadt erhebt seit 50 Jahren eine regionale Steuer auf den Bruttolohn, den Versement Transport. Je nach Wohnort innerhalb des Großraums Paris macht die Abgabe zwischen 1,4 und 2,6 Prozent aus.

„Das Pariser Finanzierungsmodell ruht auf dem Ansatz (...), dass das Transportnetz zum Nutzen der Stadt ist und daher vom Großteil der Bevölkerung finanziert werden sollte“, sagte Rodrigues. Rund die Hälfte der Finanzierung stammt aus dieser Quelle, ein weiteres Fünftel steuert der französische Staat direkt bei. Doch auch wenn sich das Modell schnell und unkompliziert einführen ließe, wird es kaum dazu kommen – der Londoner Stadregierung fehlt die Ermächtigung, eigene Steuern und Abgaben zu erheben. Bleiben nur weitere Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium.