



Kreuzung aus Rad und Schubkarre: So lässt sich auch mit wenig Geld ein Lastenrad selber bauen.

SCHRAUBEN UND STRAMPELN

Wer ein stabiles Lastenrad kaufen will, zahlt schon mal fast 1.400 Euro.

Stattdessen kann man sich aber auch eines selber bauen – etwa mit Hilfe von Andreas Triebenbacher in Berlin. Aber auch in anderen Städten.

Von Annette Jensen

Die Sache ist ganz einfach: Leute mit Geld haben keine Zeit – und die mit Zeit haben kein Geld«, sagt Andreas Triebenbacher. Eva Wallner gehört zur zweiten Gruppe. Deshalb hockt die junge Frau jetzt auf einer Bank im Hinterhof des Projektes »Kunst-Stoffe« in Berlin-Pankow und beobachtet, wie der auf dem Boden liegende Mann mit dem löchrigen Pullover zunehmend wütend versucht, ein gebrauchtes Tretlager in das schwarze Skelett ihres künftigen Lastenrades einzubauen.

Seit längerem schon hat die Bildhauerin mit solchen Gefährten geliebäugelt; sie will damit ihre Holzskulpturen und ihren Hund Emil transportieren. Doch ein einigermaßen stabiles Modell, das ihren Vorstellungen entspricht und nicht aus chinesischer Billigproduktion stammt, kostet 1.400 Euro. Deshalb war sie froh, als sie von Andreas Triebenbachers Angebot hörte. Der 47-Jährige baut Lastenräder auf Bestellung für Kundschaft ohne Zeit – und unterstützt diejenigen mit kleinem Budget, sich eines selbst zu bauen.

Wallner hat für 70 Euro ein Sieben-gang-Rad mit Nabenschaltung bei e-bay besorgt. Außerdem brauchte sie ein zweites, dazu passendes Vorderrad, zwei gleiche Fahrradbremsen, ein paar Stahlrohre und -leisten und einen Topf Farbe. Später wird sie noch zum Baumarkt fahren und die Bretter für den Kasten kaufen, den sie in den großen Metallkorb vorm Lenker einbauen will.

Irgendwas zwischen 350 und 450 Euro wird das Ganze sie wohl am Schluss gekostet haben – inklusive des Arbeitslohnes für Triebenbacher. Bei Bremsen und den Stahlrohren hat der zu Neuware geraten, weil es sehr mühsam ist, die passenden Maße auf dem Schrott zu finden. Auch das alte Tretlager ist nun nicht mehr zu gebrauchen.

»Scheiß Plastikgewinde«, flucht Triebenbacher, nachdem er nun schon zehn Minuten versucht hat, das durchgedrehte Teil wieder aus der Öffnung unterhalb der Sattelstange herauszubekommen. Auch hier muss Eva Wallner schließlich ein neu-

es kaufen, das sie aber dank Triebenbachers Verbindungen zum Großhandel billiger bekommt als im Laden. Als das Teil endlich an der richtigen Stelle sitzt, ist auch Triebenbacher wieder bester Laune.

Vor zwei Wochen haben die beiden angefangen zu planen. Später hat Triebenbacher das alte Rad zersägt, Wallner hat die Farbe abgeflext, Triebenbacher hat geschweißt und die Rohre gebogen, Wallner geschliffen, die Löcher gebohrt und den Rahmen lackiert. Summa summarum wird Triebenbacher etwa zwei Tage damit beschäftigt gewesen sein. Hätte er auch die Hilfstätigkeiten selbst erledigt, wären es wohl drei gewesen – ohne die Lackiererei. »Das ist schon wahnsinnig viel Arbeit und es hängt viel Kleinkram dran. Ich hatte gedacht, dass wäre einfacher und wir bauen nur mal eine Kiste vorne ans Rad dran«, gesteht Wallner.

»Manchmal melden sich zwei im Monat, manchmal keiner«, erzählt Triebenbacher. Dem ausgebildeten Elektriker und Informatiker macht es Spaß, Leuten zu

helfen und ein passendes Modell für die jeweilige Nutzung auszutüfteln. Eines lässt sich in einen Eisstand mit Sonnenschirm umbauen, andere haben Sitzbänke für Kinder. Vor Kurzem wollte eine Frau einen Anhänger haben, mit dem sie die komplette Ausstattung für ihre Kita-Kochkurse inklusive Tisch, Bänke und Besteck transportieren kann.

Wer Ahnung hat, kann die Holz- und Metallwerkstätten im Keller des Vereines »Kunst-Stoffe – Zentralstelle für wiederverwendbare Materialien« auch selbstständig nutzen – und in den gut sortierten Lagern in den Räumen obendraß stöbern, ob er was Passendes für sein Projekt findet. Alle paar Wochen gibt Triebenbacher auch einen Schweißkurs. Doch nur wer danach noch eine Weile lang übt, sollte sich zutrauen, die Konstruktion für ein verkehrstaugliches Gefährt zu bauen.

Lastenräder selbst bauen liegt im Trend. In Berlin gibt es dafür inzwischen drei Gemeinschaftswerkstätten – eine davon ist in einem transportablen Container untergebracht. Auch in München, Leipzig, Dresden und Hamburg sind Projekte entstanden. Baupläne finden Interessierte auf der Internetseite www.werkstatt-lastenrad.de. Dort stehen Anleitungen für Vorder-, Mittel- und Hecklader zur freien Verfügung. Wer sie nutzt und etwas daraus weiterentwickelt, so die Idee, stellt auch die Neuerungen der Allgemeinheit zur Verfügung.

In Berlin hat das alles vor sechs oder sieben Jahren angefangen, berichtet Frauke Hehl, stadtbekannte Aktivistin, wenn es um die Organisation von Graswurzelprojekten geht. Damals studierte eine etwa zehnköpfige Gruppe gemeinsam ein Heft aus der Serie »Einfälle statt Abfälle«. Ziel war es, einen kleinen Fuhrpark herzustellen. »Lastenräder sind eigentlich ideal für Gemeinschaftsnutzung, weil die

meisten Leute ja nur ab und zu was Großes zu transportieren haben«, sagt die blonde Frau.

Die damals entstandenen Gefährte kann man bis heute für drei Euro pro Stunde oder zwölf Euro am Tag an den beiden Kunst-Stoffe-Standorten ausleihen. Jedes Modell ist individuell – aber nie breiter als einen Meter, damit es der Straßenverkehrsordnung entspricht. Auch Hehl lernte damals schweißen und flexen. »Es ist aber schon ganz gut, wenn man jemanden dabei hat, der ein bisschen technikaffin ist: Bei Bauanleitungen gibt es einen Interpretationsspielraum«, sagt sie.

Genau hier setzt Timm Wille an. Der 23-Jährige hat schon während der Schulzeit zwei Fahrradwerkstätten in Berlin aufgebaut, nun will der angehende Maschinenbauingenieur für Erneuerbare Energien eine gemeinwohlorientierte Wirtschaft vorantreiben – möglichst weltweit.

Zusammen mit ein paar Mitstreitern hat er die Organisation »Open Source Ecology Germany« (OSEG) gegründet, die neue Herstellungsprinzipien anhand eines Lastenrades ausprobieren will. Statt Interessierten am Schluss fertige Baupläne zu präsentieren, dokumentiert die Gruppe Fortschritte, Probleme und Lösungsansätze durch Videos, 3-D-Zeichnungen und kurze Texte auf der Seite www.knowable.org.

Menschen von außen können den Konstruktions- und Bauprozess laufend mit ihren Ideen bereichern und Aspekte ein-

HIER GEHT ES ZUR WERKSTATT:

• werkstatt-lastenrad.de
• knowable.org
• carlacargo.de
• kunst-stoffe-berlin.de
(Werkstatt und Lastenrad-Verleih)

»Es ist gut, jemanden dabei zu haben, der ein bisschen technikaffin ist: Bei Bauanleitungen gibt es einen Interpretationsspielraum.«

Frauke Hehl, Berliner Aktivistin

bringen, an die die Leute in der Werkstatt nie gedacht hätten. »Das entwickelt sich super, es sind schon mehrere Leute mit viel Engagement dazugekommen«, berichtet Wille, nachdem der Prozess zu Anfang etwas schleppend in Gang kam. Auch wer kein Technikfreak ist, aber zum Beispiel Lust hat, sich bei der Dokumentation zu engagieren, ist willkommen. Vielleicht noch in diesem Jahr könnte der Prototyp fertig sein.

Auch in Freiburg nutzt eine Gruppe das Internet für den Bau des Schwerlastenanhängers »Carla-Cargo«. Der soll sich an jedes Fahrrad ankuppeln lassen und dank unterstützendem Kleinmotor und Auflaufbremse sogar bis zu 200 Kilogramm schwere Transporte erlauben. Vor allem die Mitglieder der Garten-Coop sollen damit später durch die Gegend fahren

und Gemüseboxen verteilen.

Um das nötige Geld zusammenzubekommen, stellte die fünfköpfige Gruppe ihr Projekt auf der Crowdfunding-Plattform www.startnext.de vor. Als Mitte Februar 2014 die einmonatige Sammelphase endete, hatten 141 Menschen 4.921 Euro gespendet; eine Münchner Stiftung legte dann noch einmal 1.500 Euro obendrauf. Auch die Baupläne von »Carla-Cargo« werden später der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Die Do-it-Yourself-Bewegung hat die Heimwerkeridylle verlassen und schickt sich an, Teile der Wirtschaft umzukrempeln. ■

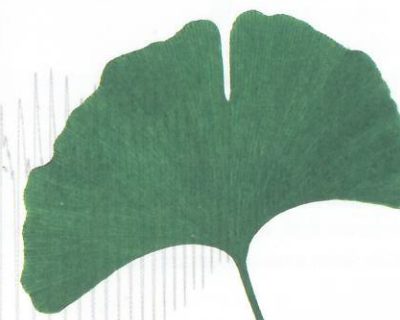
Seit 25 Jahren – immer eine Idee voraus

ÖkoMedia

ÖkoMedia GmbH
kompetent, konsequent, kreativ

Pionier der Umwelt- und Nachhaltigkeitskommunikation

www.oekomedia.com





Kreuzung aus Rad und Schubkarre: So lässt sich auch mit wenig Geld ein Lastenrad selber bauen.

© werkstatt-lastenrad.de

SCHRAUBEN UND STRAMPELN

Wer ein stabiles Lastenrad kaufen will, zahlt schon mal fast 1.400 Euro.

Stattdessen kann man sich aber auch eines selber bauen – etwa mit Hilfe von Andreas Triebenbacher in Berlin. Aber auch in anderen Städten.

Von Annette Jensen

Die Sache ist ganz einfach: Leute mit Geld haben keine Zeit – und die mit Zeit haben kein Geld«, sagt Andreas Triebenbacher. Eva Wallner gehört zur zweiten Gruppe. Deshalb hockt die junge Frau jetzt auf einer Bank im Hinterhof des Projektes »Kunst-Stoffe« in Berlin-Pankow und beobachtet, wie der auf dem Boden liegende Mann mit dem löchrigen Pullover zunehmend wütend versucht, ein gebrauchtes Tretlager in das schwarze Skelett ihres künftigen Lastenrades einzubauen.

Seit längerem schon hat die Bildhauerin mit solchen Gefährten geliebäugelt; sie will damit ihre Holzskulpturen und ihren Hund Emil transportieren. Doch ein einigermaßen stabiles Modell, das ihren Vorstellungen entspricht und nicht aus chinesischer Billigproduktion stammt, kostet 1.400 Euro. Deshalb war sie froh, als sie von Andreas Triebenbachers Angebot hörte. Der 47-Jährige baut Lastenräder auf Bestellung für Kundschaft ohne Zeit – und unterstützt diejenigen mit kleinem Budget, sich eines selbst zu bauen.

Wallner hat für 70 Euro ein Sieben-gang-Rad mit Nabenschaltung bei e-bay besorgt. Außerdem brauchte sie ein zweites, dazu passendes Vorderrad, zwei gleiche Fahrradbremsen, ein paar Stahlrohre und -leisten und einen Topf Farbe. Später wird sie noch zum Baumarkt fahren und die Bretter für den Kasten kaufen, den sie in den großen Metallkorb vorm Lenker einbauen will.

Irgendwas zwischen 350 und 450 Euro wird das Ganze sie wohl am Schluss gekostet haben – inklusive des Arbeitslohnes für Triebenbacher. Bei Bremsen und den Stahlrohren hat der zu Neuware geraten, weil es sehr mühsam ist, die passenden Maße auf dem Schrott zu finden. Auch das alte Tretlager ist nun nicht mehr zu gebrauchen.

»Scheiß Plastikgewinde«, flucht Triebenbacher, nachdem er nun schon zehn Minuten versucht hat, das durchgedrehte Teil wieder aus der Öffnung unterhalb der Sattelstange herauszubekommen. Auch hier muss Eva Wallner schließlich ein neu-

es kaufen, das sie aber dank Triebenbachers Verbindungen zum Großhandel billiger bekommt als im Laden. Als das Teil endlich an der richtigen Stelle sitzt, ist auch Triebenbacher wieder bester Laune.

Vor zwei Wochen haben die beiden angefangen zu planen. Später hat Triebenbacher das alte Rad zersägt, Wallner hat die Farbe abgeflext, Triebenbacher hat geschweißt und die Rohre gebogen, Wallner geschliffen, die Löcher gebohrt und den Rahmen lackiert. Summa summarum wird Triebenbacher etwa zwei Tage damit beschäftigt gewesen sein. Hätte er auch die Hilfstätigkeiten selbst erledigt, wären es wohl drei gewesen – ohne die Lackiererei. »Das ist schon wahnsinnig viel Arbeit und es hängt viel Kleinkram dran. Ich hatte gedacht, dass wäre einfacher und wir bauen nur mal eine Kiste vorne ans Rad dran«, gesteht Wallner.

»Manchmal melden sich zwei im Monat, manchmal keiner«, erzählt Triebenbacher. Dem ausgebildeten Elektriker und Informatiker macht es Spaß, Leuten zu

helfen und ein passendes Modell für die jeweilige Nutzung auszutüfteln. Eines lässt sich in einen Eisstand mit Sonnenschirm umbauen, andere haben Sitzbänke für Kinder. Vor Kurzem wollte eine Frau einen Anhänger haben, mit dem sie die komplette Ausstattung für ihre Kita-Kochkurse inklusive Tisch, Bänke und Besteck transportieren kann.

Wer Ahnung hat, kann die Holz- und Metallwerkstätten im Keller des Vereines »Kunst-Stoffe – Zentralstelle für wiederverwendbare Materialien« auch selbstständig nutzen – und in den gut sortierten Lagern in den Räumen obendraß stöbern, ob er was Passendes für sein Projekt findet. Alle paar Wochen gibt Triebenbacher auch einen Schweißkurs. Doch nur wer danach noch eine Weile lang übt, sollte sich zutrauen, die Konstruktion für ein verkehrstaugliches Gefährt zu bauen.

Lastenräder selbst bauen liegt im Trend. In Berlin gibt es dafür inzwischen drei Gemeinschaftswerkstätten – eine davon ist in einem transportablen Container untergebracht. Auch in München, Leipzig, Dresden und Hamburg sind Projekte entstanden. Baupläne finden Interessierte auf der Internetseite www.werkstatt-lastenrad.de. Dort stehen Anleitungen für Vorder-, Mittel- und Hecklader zur freien Verfügung. Wer sie nutzt und etwas daraus weiterentwickelt, so die Idee, stellt auch die Neuerungen der Allgemeinheit zur Verfügung.

In Berlin hat das alles vor sechs oder sieben Jahren angefangen, berichtet Frauke Hehl, stadtbekannte Aktivistin, wenn es um die Organisation von Graswurzelprojekten geht. Damals studierte eine etwa zehnköpfige Gruppe gemeinsam ein Heft aus der Serie »Einfälle statt Abfälle«. Ziel war es, einen kleinen Fuhrpark herzustellen. »Lastenräder sind eigentlich ideal für Gemeinschaftsnutzung, weil die

meisten Leute ja nur ab und zu was Großes zu transportieren haben«, sagt die blonde Frau.

Die damals entstandenen Gefährte kann man bis heute für drei Euro pro Stunde oder zwölf Euro am Tag an den beiden Kunst-Stoffe-Standorten ausleihen. Jedes Modell ist individuell – aber nie breiter als einen Meter, damit es der Straßenverkehrsordnung entspricht. Auch Hehl lernte damals schweißen und flexen. »Es ist aber schon ganz gut, wenn man jemanden dabei hat, der ein bisschen technikaffin ist: Bei Bauanleitungen gibt es einen Interpretationsspielraum«, sagt sie.

Genau hier setzt Timm Wille an. Der 23-Jährige hat schon während der Schulzeit zwei Fahrradwerkstätten in Berlin aufgebaut, nun will der angehende Maschinenbauingenieur für Erneuerbare Energien eine gemeinwohlorientierte Wirtschaft vorantreiben – möglichst weltweit.

Zusammen mit ein paar Mitstreitern hat er die Organisation »Open Source Ecology Germany« (OSEG) gegründet, die neue Herstellungsprinzipien anhand eines Lastenrades ausprobieren will. Statt Interessierten am Schluss fertige Baupläne zu präsentieren, dokumentiert die Gruppe Fortschritte, Probleme und Lösungsansätze durch Videos, 3-D-Zeichnungen und kurze Texte auf der Seite www.knowable.org.

Menschen von außen können den Konstruktions- und Bauprozess laufend mit ihren Ideen bereichern und Aspekte ein-

HIER GEHT ES ZUR WERKSTATT:

• werkstatt-lastenrad.de
• knowable.org
• carlacargo.de
• kunst-stoffe-berlin.de
(Werkstatt und Lastenrad-Verleih)

»Es ist gut, jemanden dabei zu haben, der ein bisschen technikaffin ist: Bei Bauanleitungen gibt es einen Interpretationsspielraum.«

Frauke Hehl, Berliner Aktivistin

bringen, an die die Leute in der Werkstatt nie gedacht hätten. »Das entwickelt sich super, es sind schon mehrere Leute mit viel Engagement dazugekommen«, berichtet Wille, nachdem der Prozess zu Anfang etwas schleppend in Gang kam. Auch wer kein Technikfreak ist, aber zum Beispiel Lust hat, sich bei der Dokumentation zu engagieren, ist willkommen. Vielleicht noch in diesem Jahr könnte der Prototyp fertig sein.

Auch in Freiburg nutzt eine Gruppe das Internet für den Bau des Schwerlastenanhängers »Carla-Cargo«. Der soll sich an jedes Fahrrad ankuppeln lassen und dank unterstützendem Kleinmotor und Auflaufbremse sogar bis zu 200 Kilogramm schwere Transporte erlauben. Vor allem die Mitglieder der Garten-Coop sollen damit später durch die Gegend fahren

und Gemüseboxen verteilen.

Um das nötige Geld zusammenzubekommen, stellte die fünfköpfige Gruppe ihr Projekt auf der Crowdfunding-Plattform www.startnext.de vor. Als Mitte Februar 2014 die einmonatige Sammelphase endete, hatten 141 Menschen 4.921 Euro gespendet; eine Münchner Stiftung legte dann noch einmal 1.500 Euro obendrauf. Auch die Baupläne von »Carla-Cargo« werden später der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Die Do-it-Yourself-Bewegung hat die Heimwerkeridylle verlassen und schickt sich an, Teile der Wirtschaft umzukrempeln. ■

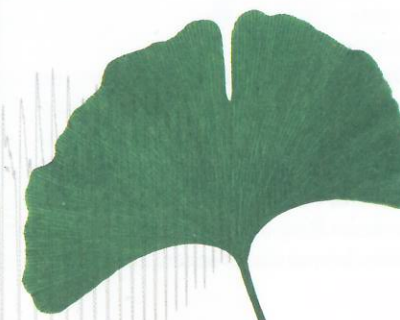
Seit 25 Jahren – immer eine Idee voraus

ÖkoMedia

ÖkoMedia GmbH
kompetent, konsequent, kreativ

Pionier der Umwelt- und Nachhaltigkeitskommunikation

www.oekomedia.com





Kreuzung aus Rad und Schubkarre: So lässt sich auch mit wenig Geld ein Lastenrad selber bauen.

SCHRAUBEN UND STRAMPELN

Wer ein stabiles Lastenrad kaufen will, zahlt schon mal fast 1.400 Euro.

Stattdessen kann man sich aber auch eines selber bauen – etwa mit Hilfe von Andreas Triebenbacher in Berlin. Aber auch in anderen Städten.

Von Annette Jensen

Die Sache ist ganz einfach: Leute mit Geld haben keine Zeit – und die mit Zeit haben kein Geld«, sagt Andreas Triebenbacher. Eva Wallner gehört zur zweiten Gruppe. Deshalb hockt die junge Frau jetzt auf einer Bank im Hinterhof des Projektes »Kunst-Stoffe« in Berlin-Pankow und beobachtet, wie der auf dem Boden liegende Mann mit dem löchrigen Pullover zunehmend wütend versucht, ein gebrauchtes Tretlager in das schwarze Skelett ihres künftigen Lastenrades einzubauen.

Seit längerem schon hat die Bildhauerin mit solchen Gefährten geliebäugelt; sie will damit ihre Holzskulpturen und ihren Hund Emil transportieren. Doch ein einigermaßen stabiles Modell, das ihren Vorstellungen entspricht und nicht aus chinesischer Billigproduktion stammt, kostet 1.400 Euro. Deshalb war sie froh, als sie von Andreas Triebenbachers Angebot hörte. Der 47-Jährige baut Lastenräder auf Bestellung für Kundschaft ohne Zeit – und unterstützt diejenigen mit kleinem Budget, sich eines selbst zu bauen.

Wallner hat für 70 Euro ein Siebengang-Rad mit Nabenschaltung bei e-bay besorgt. Außerdem brauchte sie ein zweites, dazu passendes Vorderrad, zwei gleiche Fahrradbremsen, ein paar Stahlrohre und -leisten und einen Topf Farbe. Später wird sie noch zum Baumarkt fahren und die Bretter für den Kasten kaufen, den sie in den großen Metallkorb vorm Lenker einbauen will.

Irgendwas zwischen 350 und 450 Euro wird das Ganze sie wohl am Schluss gekostet haben – inklusive des Arbeitslohnes für Triebenbacher. Bei Bremsen und den Stahlrohren hat der zu Neuware geraten, weil es sehr mühsam ist, die passenden Maße auf dem Schrott zu finden. Auch das alte Tretlager ist nun nicht mehr zu gebrauchen.

»Scheiß Plastikgewinde«, flucht Triebenbacher, nachdem er nun schon zehn Minuten versucht hat, das durchgedrehte Teil wieder aus der Öffnung unterhalb der Sattelstange herauszubekommen. Auch hier muss Eva Wallner schließlich ein neu-

es kaufen, das sie aber dank Triebenbachers Verbindungen zum Großhandel billiger bekommt als im Laden. Als das Teil endlich an der richtigen Stelle sitzt, ist auch Triebenbacher wieder bester Laune.

Vor zwei Wochen haben die beiden angefangen zu planen. Später hat Triebenbacher das alte Rad zersägt, Wallner hat die Farbe abgeflext, Triebenbacher hat geschweißt und die Rohre gebogen, Wallner geschliffen, die Löcher gebohrt und den Rahmen lackiert. Summa summarum wird Triebenbacher etwa zwei Tage damit beschäftigt gewesen sein. Hätte er auch die Hilfstätigkeiten selbst erledigt, wären es wohl drei gewesen – ohne die Lackiererei. »Das ist schon wahnsinnig viel Arbeit und es hängt viel Kleinkram dran. Ich hatte gedacht, dass wäre einfacher und wir bauen nur mal eine Kiste vorne ans Rad dran«, gesteht Wallner.

»Manchmal melden sich zwei im Monat, manchmal keiner«, erzählt Triebenbacher. Dem ausgebildeten Elektriker und Informatiker macht es Spaß, Leuten zu