

## Presseinformation

Frankfurt am Main, 11.6.2025

### **Der eigene Antrieb. Feine Fahrräder 7. Juni – 14. September 2025**

**Pressekonferenz: Mittwoch, 11. Juni 2025, 11 Uhr**

**Eröffnungsfeier: Mittwoch, 11. Juni 2025, 18 Uhr**

Mit der Erfindung des Fahrrads entsteht das effizienteste mit Muskelkraft zu bewegendes Gefährt. Mit ihm erweitert der Mensch mit zunehmender Beschleunigung seinen Aktionsradius, mit ihm beginnt zugleich der individualisierte Verkehr.

Im Laufe seiner über drei Jahrhunderte währenden Entwicklungsgeschichte avanciert das Fahrrad zu dem weltweit meist genutzten Verkehrsmittel. Gesellschaftliche und soziale sowie politische und ökonomische Verhältnisse prägten die Bedeutung dieses Fortbewegungsmittels und mit ihm verbundene Zukunftsvisionen. Das Fahrrad war schon immer mehr als ein Mittel zur Fortbewegung. So steht es auch für Sport, Gesundheit, Lifestyle und jenem Zusammenspiel von Gestaltung und ausgeklügelter Funktionstechnik, durch das es zu einem nahezu kultisch aufgeladenen Designobjekt wird.

Dass dabei das Design von Fahrrädern mit der Geschichte technischer Innovationen und Herstellungsverfahren eng verbunden ist, zeigt sich am Antrieb, der Federung und den Laufrädern, aber besonders auch am Rahmen und dessen Materialien. Design und Technologie verschmelzen zunehmend und immer wieder werden dabei die Grenzen des Machbaren ausgelotet.

Die Ausstellung widmet sich den Höhepunkten des Fahrraddesigns aus drei Jahrhunderten. Das Spektrum umfasst Modelle von Karl Drais' Laufmaschine über Hoch-, Nieder- und Falträder bis zum Alltagsrad oder Sportgerät von heute, aber auch verschiedene Herstellungsverfahren vom handwerklichen Rahmenbau über die industrielle Serienproduktion bis zum Fahrrad aus dem 3D-Drucker.

Mit den einst in Frankfurt am Main ansässigen *Adlerwerken* (ehemals *Heinrich Kleyer AG*), dem 1889 in Offenbach am Main gegründeten *Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität* sowie der 1922 begonnenen Eigenproduktion günstiger Fahrräder des Offenbacher Fahrradhaus *Frischauf* werden lokale Unternehmen und Institutionen in den Blick genommen, die eine zentrale Rolle in der Entwicklung und Verbreitung von Fahrrädern im Deutschen Kaiserreich und der Weimarer Republik einnahmen. Die hier ausgestellten *Feinen Fahrräder* verleihen dem Prinzip der Mobilität durch Körpereinsatz eine ansprechende Form und zeigen wie Design das Radfahren und damit auch unsere Lebenswelt revolutioniert hat.

# Presseinformation

Frankfurt am Main, 11.6.2025

## **ADLERWERKE (ehemals Heinrich Kleyer AG)**

Die *Adlerwerke* (ehemals *Heinrich Kleyer AG*) wurden 1880 in Frankfurt am Main gegründet. Als bedeutender Hersteller in der Fahrradindustrie spielte das Unternehmen eine zentrale Rolle in der Entwicklung und Verbreitung von Fahrrädern im Deutschen Kaiserreich und in der Weimarer Republik.

### **Der Weg zur Firmengründung durch Heinrich Kleyer: der Werdegang des Gründers**

Heinrich Kleyer wurde 1853 als fünftes Kind des Mechanikers Wilhelm Kleyer (1822–1879) und dessen Ehefrau Sophie geb. Hohn (1823–1869) in Darmstadt geboren. Nach seinem Studium an der dortigen Technischen Hochschule, sammelte Kleyer seine ersten Berufserfahrungen in einer Frankfurter Eisenwaren- und Maschinengesellschaft, in einem Siegener Walzwerk und schließlich bei der Maschinen-Import-Firma *Biernatzki & Co.* in Hamburg. Ein Studienaufenthalt führte ihn 1879 nach Boston in die USA, wo er in der Fahrradfabrik *Sturtevant* arbeitete und im amerikanischen Patentamt wertvolle Einblicke in aktuelle Konstruktionsunterlagen erhielt. Aus Chicago brachte er sein Interesse rund um das neue Verkehrsmittel Fahrrad mit.

### **Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel Begeisterung und Geschäft**

Zurück in Deutschland gründete der technikbegeisterte Heinrich Kleyer am 1. März 1880 in der Bethmannstraße in Frankfurt am Main eine Maschinenhandlung mit einer Fahrradabteilung. Zunächst verkaufte er importierte englische Hochräder, deren Technik und Konstruktion ihn offenbar faszinierten. Doch schon ein Jahr nach Eröffnung baute die Maschinenfabrik *Spohr und Krämer* Hochräder nach Zeichnungen und Patenten Heinrich Kleyers.

Aus der 1880 etablierten *Heinrich Kleyer GmbH* ging später die Aktiengesellschaft *Adler Fahrradwerke* vorm. *Heinrich Kleyer AG* hervor. Der gut florierende Fahrradhandel wurde 1885 in die Frankfurter Gutleutstraße ausgelagert. Zum Geschäft gehörte ein großer Übungssaal, in dem das Fahren und der Umgang mit Fahrrädern trainiert werden konnte. Um die Popularität des Fahrrads zu steigern, gründete Heinrich Kleyer 1881 einen der ersten deutschen Fahrradclubs, den Frankfurter *Bicycle Club*.

### **Aufstieg zur Weltfirma**

Heinrich Kleyer stellte seine Fahrräder nicht nur auf Messen und Ausstellungen in Europa aus. Er präsentierte sie auch in den Vereinigten Staaten, wo seine Produkte auf der Weltausstellung in Chicago 1893 mit einer Goldmedaille ausgezeichnet wurden. Seine Begeisterung wurde offenbar nicht nur durch technisches Interesse, sondern auch durch sportlichen Ehrgeiz befeuert. Bereits 1894 belegte Heinrich Kleyer bei einem Dreiradrennen in Leipzig den zweiten Platz.

## Presseinformation

Frankfurt am Main, 11.6.2025

Auch Michael Herty aus Steinheim bei Hanau hatte bei diesem Rennen Erfolg auf einem Rad aus Kleyers Produktion. Nach seiner Karriere im Radrennsport betrieb Herty eine Vertretung für *Adler*-Produkte.

### Umzug in das neue Produktionsgebäude im Gallusviertel

Die ersten modernen Niederräder wurden schon 1886 unter dem Markennamen *Adler* hergestellt. Für die Ausweitung der Produktion und um die Ausführung staatlicher Großaufträge zu gewährleisten, ließ Kleyer auf 18.000 Quadratmetern eine Fabrik im Frankfurter Gallusviertel errichten.

Die Frankfurter Traditionsfirma schrieb Industriegeschichte. Bis in die 1930er Jahre wuchs die Produktpalette weit über Fahrräder hinaus. Zudem spielte das Unternehmen eine bedeutende Rolle als Arbeitgeber für die Stadt Frankfurt am Main und beschäftigte bereits in den 1920ern rund 10.000 Angestellte.

### Entwicklung und technischer Fortschritt

Um die Jahrhundertwende stellte die Firma *Adler* ein Fahrrad mit Kardangetriebe her. Das Modell *Adler Kettenlos* wurde zunächst mit einem amerikanischen Winkelgetriebe (Sager) ausgestattet. Dieses wurde in den Folgejahren durch ein Kegelradgetriebe ersetzt. Als erste Firma in Deutschland statteten die *Adlerwerke* Fahrräder serienmäßig mit Luftreifen aus und beteiligten sich an der Gründung der *Dunlop Pneumatic Tyre GmbH* in Hanau. Die *Adler*-Räder mit *Dunlop*-Reifen waren teurer als jene mit *Pneus* anderer Firmen, was auf Qualitätsunterschiede schließen lässt.

### Umwandlung in eine Aktiengesellschaft: Die Adlerwerke Erweiterung der Produktion: Schreibmaschinen, Motorräder und Autos

Am 1. Juli 1895 erfolgte die Umwandlung des Unternehmens in *Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer AG*, deren Geschicke Heinrich Kleyer als Aufsichtsratsvorsitzender bis zu seinem Tod 1932 lenkte.

Nahezu zeitgleich mit der Fertigstellung des 100.000. Fahrrads im Jahr 1898 wurde in der Gutleutstraße das erste sogenannte Velodrom eröffnet. Mit dem Jahrhundertwechsel wurde die *Adler*-Produktpalette um Schreibmaschinen, ab 1901 um Motorräder und ab 1904 um Autos erweitert. Walter Gropius, der Gründer des Bauhauses und Vertreter einer Architektur des industriellen Zeitalters, entwarf für das Unternehmen Karosserien und Bauteile. In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts produzierten die *Adlerwerke* zudem Motoren für verschiedene Fahrzeugtypen und sogar für Luftschiffe.

### Adler-Fahrräder: Produktionssteigerung, Modellvielfalt und Werbung

*Adler*-Fahrräder wurden in zunehmend größeren Stückzahlen und verschiedenen Varianten hergestellt: Tourenräder, Luxusmodelle für Damen und für Herren, Straßen- und Bahnrennräder, Jugendräder, Tandems, Drei-, Vier- und Sechssitzer sowie Transporträder,

## Presseinformation

Frankfurt am Main, 11.6.2025

viele davon in verschiedenen Rahmengrößen. Bis Anfang des 19. Jahrhunderts wurde noch die englische „Freewheel“-Nabe (Freilauf mit Rücktrittsbremse) eingebaut. Da Kleyer aber ungern Patentgebühren zahlte, wurde eine eigene Freilaufnabe konstruiert und ab 1906 als *Adler*-Freilauf eingebaut. Auf *Adler*-Rädern errungene sportliche Erfolge bei Rennen und Meisterschaften nutzte die Firma als Werbung für ihre Produkte. Der Katalog von 1901 listete über 8200 solcher Errungenschaften, und im Katalog von 1905 wurden über 20 verschiedene Modelle angeboten. Der Werbeslogan mit dem sportlichen Appell „Radler, fahr Adler!“ wurde zum geflügelten Wort.

### Bis in die 1930er Jahre

Werbeslogans, wie „Adler für den anspruchsvollen Käufer“ vermittelten in den 1930ern Selbstbewusstsein dank fortwährend neuer technischer Entwicklungen und Fertigungsqualität sowie Stolz auf die eigenen Produkte. Ein besonderer Erfolg war das 1934 zuerst von *Adler* gebaute 3-Gang-Wechselgetriebe im Tretlager. Ebenfalls gut verkauft wurde ein Fahrrad, das mit einem 2-Gang-Getriebe und einem 1 ¼-PS-Sachs-Motor ausgestattet war. Es handelte sich hierbei durchaus um Fahrzeuge für den Alltagsgebrauch.

### Rüstungsproduktion, Zwangsarbeit und Außenlager KZ-Katzbach: Die Nachkriegsjahre und das Ende der Fahrzeugproduktion

Nach dem Stellenabbau infolge der Weltwirtschaftskrise profitierten die *Adlerwerke* – so wie viele Industriebetriebe – während des Zweiten Weltkrieges von staatlichen Rüstungsaufträgen. Die Firma hatte bereits im Ersten Weltkrieg Rüstungsaufträge angenommen. Eine Erweiterung des Fabrikgeländes wurde 1938 durch die Vertreibung jüdischer Unternehmer möglich, die Grundstücke zwischen den beiden Produktionsstandorten der *Adlerwerke* im Gallus Viertel der Stadt Frankfurt besessen hatten. In den letzten Jahren des Zweiten Weltkrieges wurde die Rüstungsproduktion zunehmend mit Zwangsarbeiter:innen und insbesondere mit KZ-Häftlingen betrieben. Der Studienkreis *Deutscher Widerstand 1933–1945 e.V.* spricht von 1.616 Menschen aus elf Nationen, die unter äußerst schlechten Bedingungen in den *Adlerwerken* gefangen gehalten und zur Arbeit in der Fabrik und im Stadtteil gezwungen wurden. Zwischen 1944 und März 1945 wurde auf dem Gelände das KZ-Katzbach, ein Außenlager des Konzentrationslagers Natzweiler-Struthof, eingerichtet. Häftlinge aus den Konzentrationslagern in Buchenwald und Dachau wurden zur Zwangsarbeit in den *Adlerwerken* rekrutiert. Die meisten der dort internierten Menschen überlebten das Kriegsende nicht. Sie starben in Folge der unmenschlichen Behandlung in Frankfurt, oder nach der Verlegung in andere Konzentrationslager sowie auf dem Todesmarsch zum KZ-Buchenwald. Nachdem die Besatzungsmächte das Werk 1948 zurückgegeben hatten, wurde die Produktion von Fahrrädern, Motorrädern sowie Büro- und Werkzeugmaschinen wiederaufgenommen. Durch den Zusammenschluss der *Adler AG* mit der Firma *Triumph* entstand die *Triumph-Adler AG*. Mit der Übernahme durch die Firma *Grundig* im Jahr 1957 endete auch der Fahrzeugbau. Seit 2015 widmet sich der Förderverein für die Errichtung einer Gedenk- und Bildungsstätte KZ-Katzbach/Adlerwerke der geschichtlichen Aufarbeitung und der Aufrechterhaltung einer Erinnerungsstätte. Der Geschichtsort *Adlerwerke*: Fabrik, Zwangsarbeit, Konzentrationslager dient heute als lebendige Gedenk- und Bildungsstätte. Betrieben wird er vom Studienkreis *Deutscher*

## Presseinformation

Frankfurt am Main, 11.6.2025

*Widerstand 1933–1945 e.V.* und unterstützt vom Förderverein für die Errichtung einer Gedenk- und Bildungsstätte KZ-Katzbach in den *Adlerwerken* sowie von der Stadt Frankfurt am Main.

### Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität

Fahrräder gehörten bis in die 1890er Jahre zu den Privilegien besitzender Schichten. Um die Jahrhundertwende hätte ein einfacher Industriearbeiter für den Erwerb eines Fahrrads noch ungefähr ein Achtel seines Jahreslohns aufbringen müssen. Erst mit der deutlichen Preissenkung für Fahrräder ab 1900 wurde dieses Fortbewegungsmittel auch für die Arbeiterschaft interessant.

Um die eigenen Interessen besser vertreten zu können, organisierten sich Arbeiter:innen in entsprechenden Radsportbünden. 1896 kamen die Delegierten von Bünden aus zwölf deutschen Städten nach Offenbach am Main, um den *Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität* ins Leben zu rufen. Die Vereinigung konnte die Zahl der Mitglieder von knapp 500 im Gründungsjahr auf ca. 148.500 im Jahr 1913 steigern. Der Fokus lag zunächst auf dem Touren- und Wanderfahren als Maßnahme zur körperlichen Erholung. Später kamen Kunstradfahren und andere Saalradsportarten hinzu.

Ab Mitte der 1920er Jahre wurden im Verband zunehmend Motorradfahrer-Abteilungen gegründet, weshalb er sich 1928 in *Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität (ARKBS)* umbenannte. Obwohl der ARKBS durch Krieg (1914-1918), Inflation (1923) und Weltwirtschaftskrise (1929) immer wieder Federn lassen musste, konnte er sich mit 330.000 Mitgliedern bis 1930 zur größten Radfahrerorganisation in der Weimarer Republik entwickeln.

Unmittelbar nach Hitlers Machtergreifung 1933 wurde der ARKBS verboten, das Eigentum, bestehend aus Sportanlagen, Wohnungen und dem Fahrradwerk, beschlagnahmt und nationalsozialistischen sowie gleichgeschalteten bürgerlichen Radfahrervereinen übereignet.

1949 erwachte der *Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität* wieder zu neuem Leben, sowie ein Jahr zuvor der *Bund Deutscher Radfahrer (BDR)*. Der Radsport war somit der einzige Sport, für den es in Deutschland nach dem Krieg gleich zwei Spitzenorganisationen gab. Mit einem Unterschied: Der BDR wurde in den 1950 gegründeten *Deutschen Sportbund (DSB)* aufgenommen, der *Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität* jedoch nicht. Damit waren seine Mitglieder von allen offiziellen Wettbewerben auf nationaler und internationaler Ebene ausgeschlossen, was zu einer Welle von Austritten führte. 1964 strich der Verband das Wort „Arbeiter“ aus seinem Namen und nannte sich fortan nur noch *Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität (RKBS)*. Nach mehrjährigem Rechtsstreit trat 1977 ein Urteil des Bundesgerichtshofs in Karlsruhe in Kraft, das den DSB dazu zwang, den RKBS als Mitglied aufzunehmen und mit dem BDR gleichzustellen. Heute nimmt der RKBS im deutschen Radsport nur noch eine marginale Rolle ein. Er ist mit seinen 38.000 Mitgliedern vor allem im Saal- und Rollsport aktiv und engagiert sich in der Jugendarbeit.

## Presseinformation

Frankfurt am Main, 11.6.2025

### Fahrradhaus Frischauf

Um den Mitgliedern des *Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität* günstige, oftmals gebrauchte Fahrräder anzubieten, gründete der Verbund zahlreiche genossenschaftlich organisierte Fahrradhäuser.

Die Ausgangsbasis dafür bildete eine bereits seit Ende der 1890er Jahre in Berlin bestehende Einkaufsgenossenschaft für Fahrräder und Zubehör, die 1906 den Namen Fahrradhaus *Frischauf* erhielt. Anfang 1911 zog man in das in Offenbach am Main neuerbaute Bundeshaus und besaß nur drei Jahre später bereits 28 Filialen und 60 Verkaufsstellen.

Im Jahr 1922 wurde dann in der Sprendlinger Landstraße 220–224 mit der Produktion eigener, kostengünstiger Damen- und Herrenfahrräder sowie Fahrradzubehör begonnen. Wegen der steigenden Nachfrage musste die Produktionsstätte in Offenbach ständig erweitert werden, sodass ab 1927 in fünf Fertigungshallen bereits 20.000 Räder, und ab 1928 sogar 50.000 Räder pro Jahr hergestellt werden konnten.

Drei Jahre nach der 1933 erfolgten Beschlagnahme und Enteignung durch die Nazis wurde das Fahrradhaus *Frischauf* vom Unternehmer Hugo Mayweg erworben und unter dem Firmennamen *Mayweg Werk Frischauf* weitergeführt. 1938 entstand daraus die *REX-Maschinenbaugesellschaft mbH*, die nun Rüstungsgüter herstellte. 1949 konnte das Fahrradhaus *Frischauf* den Betrieb zwar erneut aufnehmen, musste ihn aber wegen der übergroßen Konkurrenz auf dem deutschen Fahrradmarkt und permanenter Kapitalschwäche 1955 endgültig einstellen. Seit 2016 werden in Frankfurt am Main unter dem Markennamen *Frischauf* wieder Fahrräder gebaut, die mit dem ursprünglichen Unternehmen jedoch nichts zu tun haben

### Design-Fahrräder für alle?

Seit den 1970er Jahren brachten Umweltschutzbestreben und ein verändertes Problembewusstsein ein Umdenken und eine Renaissance des Fahrrads als Fortbewegungsmittel mit sich. Die durch den *Deutschen Sportbund (DSB)* ausgelöste Trimm-Dich-Bewegung, die Öko-Bewegung im Kampf gegen die durch Industrialisierung und Urbanisierung verursachte Verschmutzung von Wasser, Boden und Luft sowie der zunehmende Verkehrsinfarkt in den Innenstädten trugen zur Wiederentdeckung des Fahrrades als alternatives Verkehrsmittel bei. Das Fahrrad avancierte zum Lifestyle-Produkt und mithin stiegen das Interesse und der Spaß an gut gestalteten und maßangefertigten Sporträdern. Bald wurden für das verbreitete Alltagsfahrzeug spezifische Merkmale, Funktionen und Designs interessant, was dazu führte, dass das Angebot an Fahrrädern sich zunehmend ausdifferenzierte. Carbonfaserverstärkter Kunststoff, Aluminium und Magnesium – oft im Mix mit traditionellen Herstellungsweisen – wurden für Innovationen in Design, Verarbeitung und Funktionalität genutzt.

## Presseinformation

Frankfurt am Main, 11.6.2025

So wurde in den letzten 60 Jahren durch verschiedene Ansätze und Ideen im produktiven, handwerklichen und technischen, aber eben auch im gestalterischen Bereich das Fahrrad neudefiniert. Wenngleich innovative Designs und Materialien inzwischen auch massentaugliche Modelle prägen, bestimmen nach wie vor Qualitätsunterschiede und Marketingstrategien die Preisgestaltung.

**Die Ausstellung *Der eigene Antrieb. Feine Fahrräder* ist eine Kooperation des Museum Angewandte Kunst mit dem Deutschen Fahrradmuseum, Bad Brückenau und der Neuen Sammlung, München.**

# Presseinformation

Frankfurt am Main, 11.6.2025

## Direktor

Prof. Matthias Wagner K

## Ort

Museum Angewandte Kunst  
Schaumainkai 17  
60594 Frankfurt am Main

## Information

T +49 69 212 31286  
F +49 69 212 30703  
info.angewandte-kunst@stadt-frankfurt.de  
www.museumangewandtekunst.de

## Öffnungszeiten

Mo geschlossen, Di, Do-So 10-18 Uhr, Mi 10-20 Uhr

## Eintritt

12 Euro, ermäßigt 6 Euro  
Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren sowie Studierende der Goethe-Universität Frankfurt, der Städelschule und der HfG Offenbach frei

## Pressekontakt Museum Angewandte Kunst

Natali-Lina Pitzer, Lucy Nixon, Katja Kummerfeldt und Alice Morineau-Anthonioz  
T +49 69 212 75339  
F +49 69 212 30703  
[presse.angewandte-kunst@stadt-frankfurt.de](mailto:presse.angewandte-kunst@stadt-frankfurt.de)

## Pressedownloads

www.museumangewandtekunst.de

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

T +49 69 212 32828  
F +49 69 212 30703  
[presse.angewandte-kunst@stadt-frankfurt.de](mailto:presse.angewandte-kunst@stadt-frankfurt.de)