



Das Velo als Puzzle: Jacques Tati und sein im Prinzip fahrbarer Briefträger-Untersatz im Film «Jour de fête» (1949). Robert Doisneau/GAMMA RAPHO

Strassenkampf

Das Velo war einst Verkehrsmittel Nummer eins, bis es vom Auto an den Rand der Bedeutungslosigkeit verdrängt wurde. Nun ist das Velo zurück und ist dabei so politisch wie lange nicht.

Von Ingvar Perowanowitsch, 04.04.2024

**CHALLENGE
ACCEPTED!**

**CHALLENGE
ACCEPTED!**

Die Klimakrise ist hier. Die Lage ist ernst. *Challenge accepted*. Wir richten den Blick auf Menschen, die in der Klimakrise einen Unterschied machen wollen. Und gehen gemeinsam der Frage nach: Wie kommen wir aus dieser Krise wieder raus? Neugierig, kritisch, konstruktiv. Mit Artikeln, Debatten, Veranstaltungen. Sind Sie dabei?

Für den Newsletter anmelden

E-Mail-Adresse

Abonnieren

[Zur Übersicht →](#)

Was das Velo allen anderen Verkehrsmitteln voraushat: Man braucht weder viel Geld noch Können, um es zu fahren.

Dieser demokratische Aspekt war der Grund, weshalb das Velo Anfang des 20. Jahrhunderts seinen ersten Boom erlebte. Die Strasse gehörte dem Velo. 1910 fuhren ein paar tausend motorisierte Fahrzeuge auf Schweizer Strassen – und Hunderttausende Velos. Bei einer Verkehrszählung in Basel 1923 lag der Anteil des Veloverkehrs bei über 70 Prozent. Von jung bis alt, von arm bis reich und über alle Bevölkerungsschichten hinweg erfreute sich das Velo grosser Beliebtheit.

Der Siegeszug des Autos nach 1945 beendete den Velorausich. Über Jahrzehnte spielte es politisch wie praktisch auf der Strasse kaum eine Rolle. In Verkehrserhebungen wurde das Velo sogar häufig gar nicht mehr mitgezählt. Verkehrsplaner, Politik und sogar die Veloindustrie hatten nur noch Augen fürs Auto. Das Klappvelo war die direkte Antwort der Branche auf den Autoboom, da es sich leicht verstauen liess. Das einst so stolze Verkehrsmittel – verstossen in die Kofferräume einer Autonation.

Doch seit einigen Jahren geschieht Erstaunliches. Das Velo ist zurück, auch jenseits der etablierten Velostädte wie Amsterdam und Kopenhagen. Kaum eine Stadt, die keine ambitionierten Velopläne entwickelt, kaum eine Stadt, die sich nicht mit dem Siegel «Velostadt» schmücken will, und kaum eine Verkehrspolitik, die sich nicht am Bau neuer Radwege messen lassen muss.

In Schweizer Städten sind täglich fast doppelt so viele Velos unterwegs wie 2010. Es scheint, als hätte das Velo seine Rolle als Freizeitgerät überwunden und stünde erneut davor, ein ernst zu nehmendes und beliebtes Verkehrsmittel für alle zu werden.

Doch der Schein trügt. Sobald das Velo die Sphäre des Privaten verlässt und in die Sphäre der Politik eindringt, wird der Ton rauer. Dann wandelt sich das Velo plötzlich vom harmlosen Freizeitgerät zu einem Verkehrsmittel mit Gestaltungsanspruch und wird zum Gegenstand des medial-politischen Diskurses.

Vor allem aus dem rechtskonservativen Spektrum kommt Gegenwind. Das Velo sei bloss ein Lifestyleprodukt privilegierter Städterinnen und fahrradgerechte Städte nichts weiter als links-grüner «Klassenkampf». Exemplarisch dafür steht das Lastenrad. Es sei das «Arschgeweih des Altnatur-Adels», lautete ein Meinungsbeitrag der deutschen «Welt». Oder: «Wie der SUV der Linken die Gesellschaft spaltet», titelte die «NZZ am Sonntag». Gemeint war nicht etwa ein überdimensioniertes Auto, sondern tatsächlich das Lastenvelo, das laut Autor zum «Emblem des Kulturkampfes» geworden sei.

Das Velo als Wappen des Kulturkampfes? Eine überraschende Entwicklung des über 200 Jahre alten Verkehrsmittels. Konservative Kommentatoren wittern im Velofahren das Motiv Weltverbesserung, bewerten es als politisches Statement, polemisieren gegen Konzepte für fahrradgerechte Städte und warnen vor einer grundlegenden Umgestaltung des öffentlichen Raums. Interessant ist jedoch, dass sie in ihrer Abwertung dem Velo das Potenzial zuschreiben, Gesellschaften zu verändern – ein Umstand, auf den sich Gegnerinnen wie Befürworter tatsächlich einigen können.

In der Tat spiegelt die Renaissance des Velos einen allgemeinen Kultur- und Wertewandel in der Gesellschaft wider. Studien zufolge verliert das Auto gerade im urbanen Raum zunehmend seine Funktion als Statussymbol, und der Besitz eines eigenen Wagens wird immer weniger erstrebenswert. Gleichzeitig wird das Velo in Städten immer beliebter.

Die Fahrradindustrie hat ihr kreatives Loch der letzten Jahrzehnte überwunden und präsentiert den Kundinnen eine ausdifferenzierte Produktpalette. Von Klapp- bis Lastenvelo – für jeden Typus steht heute das passende Produkt parat.

Doch viel wichtiger ist: Das Velo hat es zurück auf die politische Bühne geschafft.

Während Länder wie die Niederlande oder Dänemark seit Jahrzehnten wieder aufs Velo setzen, entpuppt es sich auch in der Schweiz zunehmend zum Hoffnungsträger für drängende ökologische Probleme.

Zur Debatte: Gehört dem Velo die Zukunft des Strassenverkehrs?

Ist das Velo für Sie unverzichtbar für die Wege im Alltag? Oder reines Freizeitvergnügen? Fahren Sie heute deutlich mehr Velo als noch vor Jahren? Was stört Sie im Verkehr, wenn Sie mit dem Velo unterwegs sind? Wie beurteilen Sie die Infrastruktur für Velofahrerinnen in der Schweiz, speziell in den Städten? [Hier gehts zur Debatte.](#)

Ob Luft- und Lärmverschmutzung, Stau oder Klimawandel, die Patentlösung heisst: weniger Auto, mehr Velo. Wenig verwunderlich also, dass das Auto zunehmend unter Rechtfertigungsdruck gerät und Forderungen nach einer Verkehrswende immer selbstbewusster artikuliert werden. Auch wenn sich der Wandel bislang eher visionär auf Papier und noch zögerlich auf der Strasse zeigt; die Tage der autogerechten Stadt scheinen angezählt und Bürger für neue urbane Utopien empfänglich.

Eine solche Utopie wird gerade an der ETH Zürich geschmiedet. Seit 2022 forschen hier Wissenschaftlerinnen an der Frage, wie eine fahrradgerechte Stadt in Vollendung aussehen kann. E-Bike-City heisst das Projekt mit einer radikalen Ausgangsfrage: Wie funktioniert eine Stadt, in der 50 Prozent der Verkehrsflächen dem Auto und 50 Prozent dem Fahrrad gehören? Dazu sollen die meisten Strassen zu Einbahnstrassen umgewandelt werden.

«Unser Ansatz ist provokant, aber ohne Provokation würden die Leute gar nicht erst darüber reden», sagt Catherine Elliot, eine der Projektleitenden. Mit der E-Bike-City wolle man der Stadt und den Menschen eine Vision an die Hand geben und einen Entwurf für andere Städte entwickeln. «Wir müssen das Narrativ umschreiben», sagt Elliot. «Über Jahrzehnte hiess es, dass wir nur mehr Strassen bauen müssten, um unsere Verkehrsprobleme zu lösen. Diese Denkweise hat sich als völlig falsch rausgestellt.» Stattdessen brauche es viel mehr Platz für umweltfreundliche Verkehrsträger.

Um die Brisanz dieser Erkenntnis machen sich die Zürcher Wissenschaftler keine Illusionen. Als sie der Öffentlichkeit Ende 2023 eine erste Skizze präsentierten, kommentierte Studienleiter Kay Axhausen trocken: «Wir sind jetzt bereit, uns beschimpfen zu lassen.» Die Reaktionen liessen nicht lange auf sich warten, ein Artikel im «Tages-Anzeiger» etwa provozierte 435 Kommentare. Projektleiterin Elliot hat alle durchgelesen und resümiert: «Ich glaube nicht, dass die Menschen Angst vor mehr Radwegen haben, aber angesichts der begrenzten Flächen haben sie Angst, etwas zu verlieren.»



Barbara Alper/Getty Images



Derek Berwin/Hulton Archives/Getty Images

Denn so schön die Theorie auch sein mag – die Praxis ist zunehmend konfliktbehaftet. Das Velo wird als Eindringling in ein Hoheitsgebiet betrachtet, das über Jahrzehnte vielerorts fast exklusiv dem motorisierten Verkehr gehörte. Der privilegierte Zugriff auf die Strassen wurde für Autofahrerinnen zu einem Selbstverständnis und Teil einer natürlichen Ordnung.

Velofahrer, die diese Ordnung hinterfragen, werden als Störenfriede wahrgenommen, als unerwünschte Gäste, die den «echten» Verkehr ausbremsen, als Bedrohung der Mobilitätsfreiheit.

Die diskursive Zuspitzung dieses Konflikts findet in den sozialen Netzwerken statt. Hier werden Forderungen nach einer gerechten Aufteilung des öffentlichen Raums als direkter Angriff auf persönliche Freiheiten gewertet, Veloaktivistinnen zu Kulturkämpfern hochstilisiert und ihnen dunkle Motive unterstellt. Ein Eingriff in die Freiheit des Autos sei totalitär, ein Tempolimit die «Ideologie des Sozialismus» und die 15-Minuten-Stadt, in der alles Wichtige zu Fuss oder per Velo in einer Viertelstunde zu erreichen ist, ein Geheimplan zur Kontrolle der Bürgerinnen.

Während für die einen also die Verkehrswende als Vision für eine lebenswerte Stadt dient, ist das Konzept für andere ein Codewort für ein neues grün-linkes Gesellschaftsmodell, in dem Freiheit, Wohlstand und Demokratie neu verhandelt werden.

Wer die Debatten rund um die Verkehrswende in Zeitungen, auf X, Instagram und Co. verfolgt, erkennt: Am Velo werden diverse gesellschaftliche Konfliktlinien ausgetragen. Hier treffen nicht nur Velo- und Autofahrer, sondern auch Weltanschauungen aufeinander, die im Netz und auf der Strasse um Deutungshoheit ringen. Denn der öffentliche Raum ist seit jeher Ausdruck des gesellschaftlichen Machtgefüges. Die Stellung des präferierten Verkehrsmittels wird zum Gradmesser des politischen Erfolges.

Ein Blick in die Geschichte zeigt: Kontroversen rund ums Velo sind keinesfalls neu. Als es Ende des 19. Jahrhunderts mit dem sogenannten Nieder-rad seinen Durchbruch feierte, kam es in den westlichen Gesellschaften zu vergleichbaren Konflikten.

Dazu forscht der Mobilitätshistoriker Benjamin Spielmann. «Das Velo stellte die Hierarchie der Strasse infrage», sagt er. Denn wie heute war der öffentliche Raum bereits belegt – von Fussgängerinnen, Pferden und Kutschen. «Der Takt der Stadt war die Schrittgeschwindigkeit, und diesen Takt beschleunigte das Velo nachhaltig», so Spielmann. Oftmals zum Ärgernis der Kutscher, der damaligen Platzherren der Strasse.

«Das Velo hat die Mobilität demokratisiert», sagt der Historiker. «Briefträger, Bäcker, Schornsteinfeger, Frauen und Kinder – alle fuhren es plötzlich.» Gleichzeitig klagten viele Berufszweige über die geschäftsschädigende Wirkung des Velos: Niemand habe mehr Zeit und Geld übrig für andere Dinge. Das Velo als Gefahr für die Wirtschaft – ein Argument, das sich, wenn auch aus anderen Gründen, bis heute gehalten hat.

Zeitgenössische Beobachter liessen die Veränderungen, die das Velo brachte, nicht unkommentiert. Sie überschlugen sich in Euphorie und Abgesang. Das Velo war Heilsbringer und Höllenmaschine zugleich, Fortschritt und Niedergang in einem. Als «Sozialrevolutionär» feierte ein New Yorker Journalist das neue Verkehrsmittel. Als einen «Apostel des Völkerfriedens» be-

zeichnete es gar der Potsdamer Schriftsteller Eduard Bertz in seinem Buch «Philosophie des Fahrrads».

Andere fürchteten die Verrohung der Sitten, den Verfall der Traditionen und den schädlichen Einfluss auf die Gesundheit. Mediziner diagnostizierten absurde Krankheitsbilder. Das Velo wurde für Herz- und Lungenerkrankungen verantwortlich gemacht, für Gehfehler, für krumme Rücken, Arme, Beine und Zahnfleischbeschwerden. Besonders hoch im Kurs stand das «Fahrradgesicht». Ärzte befürchteten, dass sich die angespannte Mimik während des Velofahrens derart ins Gesicht einbrennen würde, dass es sich dauerhaft verformen könne. Diese Gefahr bestünde vor allem bei Frauen – für manche ein sehr gelegenes Argument, um Frauen vom Velofahren abzuschrecken.

Denn an der radelnden Frau entbrannte in den westlichen Gesellschaften ein wahrer Kulturkampf. Während die Frauen das Rad als «Emanzipator» und «Unabhängigkeitserklärung» feierten, war die Tatsache, dass Frauen aufs Velo stiegen, Röcke gegen Hosen eintauschten und ihren Bewegungsradius vergrößerten, für das Patriarchat die reine Zumutung.

Frauen auf dem Rad würden gegen die «primitivsten Gesetze der Ästhetik» verstossen, wettete 1896 ein Professor für Ästhetik in der Münchner Zeitschrift «Jugend». Das Velo zerstöre den häuslichen Frieden, prophezeite eine Zeitung aus Kansas. Und in Amerika war die Vorsitzende der Women's Rescue League der Ansicht, das Velo treibe Frauen direkt in die Arme des Teufels. Doch die schlimmste Befürchtung war: Frauen könnten sich durch unauffälliges Hin-und-her-Bewegen auf dem Sattel heimlich selbst befriedigen. Der Berliner Arzt Martin Mendelsohn war überzeugt, der Druck des Sattels und die frische Luft würden «die sexuelle Libido bei manchen Frauen ins Unermessliche» steigen lassen – ein Verdacht, der im pruden deutschen Kaiserreich wirklich furchtbar gewesen sein muss.

Auch wenn diese Debatten uns aus heutiger Sicht übertrieben oder absurd erscheinen – sie spiegeln die Gegenwart des jungen 20. Jahrhunderts wider, in dem am Velo die Umbrüche der Zeit verarbeitet wurden. Das Velo stand symbolisch für das neue Zeitalter der Beschleunigung, in dem traditionelle Lebensstile und Familienverhältnisse zunehmend hinterfragt wurden.



Als man das Auto im Strassenverkehr noch suchen musste: Velofahrerinnen in Genf um 1940. Photopress-Archiv/Keystone

Heute steht es symbolisch für das postfossile Zeitalter, in dem fossile Lebensstile zunehmend hinterfragt werden. Die heutigen Advokatinnen des Velos stellen zwar nicht die Systemfrage, sie stellen aber ein System infrage, das bislang auf einer expansiven Logik beruhte. Die bewusste Entschleunigung, die materielle Reduktion, die Leichtigkeit – all das steht im Widerspruch zur herrschenden Autokultur, die zeitlebens viel mehr durch Aufrüstung statt Abrüstung in Erscheinung tritt.

Die Debatten rund um die Verkehrswende werden von Autofahrern als Angriff auf ihre alltägliche Praxis verstanden und Velofahrerinnen als Spiegelbild des eigenen schlechten Gewissens. Das erzeugt Widerstand. Dieser zeigt sich online wie offline. Hass gegenüber Velofahrern ist im Internet nicht unüblich. Sie werden als Extremisten oder Ökospinner beschimpft. Als im Januar ein bekannter deutscher Fahrradaktivist bei einem Unfall von einem Autofahrer getötet wurde, wurde sein Tod im Internet von Hämie begleitet. Kurz darauf zerstörten Unbekannte die Gedenkstätte am Unfallort. Auch im Strassenverkehr sind verbale und physische Attacken für viele Velofahrerinnen keine Seltenheit. Unter dem Hashtag «motorisierte Gewalt» dokumentieren sie ihre Erfahrungen mit aggressiven Autofahrern, die ihr Fahrzeug als Waffe einsetzen.

Das sind unschöne Extreme, doch sie zeigen: Das Velo ist so politisch wie lange nicht. Seine Politisierung schenkt ihm zwar viel Aufmerksamkeit, erzeugt aber auch Widerstand. «Je relevanter es wird, desto mehr Gegenwind gibt es», sagt Catherine Elliot von der ETH Zürich.

Dass dieser Gegenwind gebrochen werden kann, beweisen die Niederlande. Dort wird das Velo längst als gleichwertiges Verkehrsmittel anerkannt. Den Kulturkampf haben sie bereits hinter sich. In den 1970er-Jahren rebellierten die Menschen gegen die Massenmotorisierung ihres Landes nach dem Zweiten Weltkrieg. Umwelt- wie Friedensbewegung hatten das Velo als Symbol für ihre Anliegen entdeckt. Ein ganzes Jahrzehnt demonstrierten

sie, blockierten Strassen und entwarfen Verkehrskonzepte, um Politik und Gesellschaft von der Abkehr einer autogerechten Stadt zu überzeugen. Mit Erfolg: In den vergangenen 40 Jahren bauten die Niederlande konsequent ihre Städte um. Aus Parkplätzen wurden Parks und Plätze, aus Autostrassen Velo- und Gehwege.

Heute gehören die Niederlande zu den weltweit führenden Velonationen und liefern den Beweis, dass Verkehrsverhältnisse politisch verändert werden können. Das Velo ist ein über alle Bevölkerungsschichten hinweg beliebtes Verkehrsmittel, wird über Parteigrenzen gefördert, und weder Ökonomen noch Journalisten schreiben Artikel, die den Nutzen des Velos infrage stellen.

Auch wenn die Schweiz und andere Länder noch weit von niederländischen Verhältnissen entfernt sind, die Vorzeichen für ein echtes Comeback des Velos stehen so gut wie lange nicht. Gut möglich, dass die Zukunft der Mobilität weniger futuristisch daherkommt, als uns das Technikutopien glauben liessen: statt autonomer Fahrzeuge, Hyperloops und Flugtaxis im Himmel – das altbewährte Zweirad auf allen Strassen.

Seit vergangenem Jahr erkennt der Bund offiziell die landesweite Bedeutung des Verkehrsmittels an und verpflichtet mit dem Veloweggesetz alle Kantone, bis 2042 ein flächendeckendes und sicheres Velonetz zu bauen. Auch regionale Gerichtsurteile stellen die Dominanz des Autos infrage. Anfang 2023 entschied das Zürcher Verwaltungsgericht, dass die Abschaffung von Parkplätzen zugunsten von Velowegen rechtens sei. Ein bedeutsamer Schritt, um die motorisierte Hoheit über den öffentlichen Raum zu brechen. Denn erst wenn die Flächen der Stadt neu verteilt werden, ändern sich die Kräfteverhältnisse auf der Strasse.

Das Velo ist diesmal gekommen, um zu bleiben. Oder wie es Mobilitätshistoriker Benjamin Spielmann sagt: «Das Velo war vor dem Auto da und es wird auch nach dem Auto da sein.»

Über den Autor

Ingwar Perowanowitsch ist Politikwissenschaftler, Autor und freier Journalist, unter anderem bei der TAZ. Seine Themenschwerpunkte sind Klimaschutz und nachhaltige Mobilität. Von 2020 bis 2023 war er verkehrspolitischer Sprecher der Partei Klimaliste Berlin.

**CHALLENGE
ACCEPTED!**

**CHALLENGE
ACCEPTED!**

Dieser Artikel existiert, weil über 28'000 Menschen die Republik mit einer Mitgliedschaft unterstützen. Wollen Sie mehr davon, und liegt Ihnen ein informierter, konstruktiver Austausch über die Klimakrise am Herzen?

Werden Sie jetzt Mitglied