

vorwärts rückwärts

Berner Forschungen zur Neuesten Allgemeinen und Schweizer Geschichte

Herausgegeben von
Marina Cattaruzza, Stig Förster und Brigitte Studer

Band 13

Für die Publikation überarbeitete Lizentiatsarbeit in Wirtschafts-, Sozial-, und Umweltgeschichte bei Prof. Dr. Christoph Maria Merki
Bern im April 2008

Benedikt Meyer

vorwärts rückwärts

Zur Geschichte des Fahrradfahrens in der Schweiz

Verlag Traugott Bautz

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Verlag Traugott Bautz GmbH 99734 Nordhausen 2014
ISBN 978-3-88309-880-7

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
1. Einleitung	8
1.1 Fragestellung	8
1.2 Forschungsstand	10
1.3 Quellenlage.....	11
1.4 Methodik	12
1.5 Abgrenzung	12
1.6 Theoretische Bezüge.....	13
1.7 Sprache	14
2. Fahrradfahren 1816-1910	15
3. Fahrradfahren 1910-1945	21
3.1 Der Aufstieg zum Alltagsvehikel	21
3.2 Radwege: Freiheit, Verbannung, Utopie?.....	23
3.3 Zweiter Weltkrieg	25
4. Fahrradfahren 1945-1968	27
4.1 Die Effekte der Massenmotorisierung	32
4.2 Das Mofa und das Verkehrsgefüge der 1960er-Jahre	37
4.3 Das Fahrrad in der Krise.....	39
4.4 Exkurs: Le Vélo et les Rœstis	43
4.5 Die Fahrradverbände in der Fahrradkrise.....	46
4.6 Fahrrad und Politik in den 1960er-Jahren	52
5. Fahrradfahren 1968-1973	54
5.1 Die Motorisierung in der Krise	55
5.2 Schelte für Mofas	57
5.3 „1968“ und die Verkehrspolitische Wende	59
5.4 Bewegungen im Fahrradmarkt	61
6. Intermezzo: eine neue Fahrradfaszination	70
7. Fahrradfahren 1973-1980	73
7.1 Das Rad wird erwachsen.....	74
7.2 Bloss Kratzer im Lack	76
7.3 Der neue Fahrradboom.....	78

7.4	Neue Impulse in der Fahrradpolitik	79
7.5	Fahrradrenaissance – Radfahrrenaissance?	85
8.	Epilog: Fahrradfahren 1980-heute.....	86
9.	Bibliographie	89
9.1	Quellen	89
9.1	Literatur	91
9.3	Online-Referenzen	100
9.4	Korrespondenz	100
10.	Verzeichnisse	101
10.1	Abkürzungsverzeichnis	101
10.2	Abbildungsverzeichnis	102
10.	Anhang	103

VORWORT

1975 machte der oberste US-Diplomat in China eine erstaunliche Aussage. „Je mehr ich über die Transportprobleme in unserem Land nachdenke“ erklärte George Herbert Bush „desto mehr erkenne ich eine wichtige Rolle für das Fahrrad im amerikanischen Leben. [...] Nachdem ich in China selbst sehr viel Fahrrad gefahren bin, bin überzeugt, dass es sich dabei um ein Verkehrsmittel handelt, das zugleich praktisch, ökonomisch, sauber und äusserst sinnvoll ist.“¹

Das Fahrrad als Vision für Amerika? Ein Gefährt von gestern für die Zukunft? Low-Tech für die High-Tech-Nation und das kommunistische Entwicklungsland als Modell für die Supermacht des Westens? Dass Fortschritt stets eine Frage des Standpunkts ist, illustrieren die Debatten ums Fahrrad ideal. Mal schien es veraltet, dann zukunftsweisend. Mal war es etwas für Ewiggestrige, dann für die Avantgarde. Und nicht selten war es alles zusammen. Sein Verschwinden in der Nachkriegszeit galt als Zeichen des Fortschritts. Oder war es ein Rückschritt? War seine Renaissance seit den 1970er-Jahren progressiv oder nostalgisch? Demnächst feiert das Fahrrad seinen 200. Geburtstag. Im Auf und Ab seiner Geschichte spiegeln sich Utopien, Ideale und simple Notwendigkeiten.

Der Diplomat wurde 1988 zum Präsidenten gewählt. Und obschon George H. Bush keine erwähnenswerte Fahrradpolitik betrieb, spielt das Rad heute in amerikanischen Städten eine immer wichtigere Rolle. Vermutlich weil es sich dabei um ein Verkehrsmittel handelt, das zugleich praktisch, ökonomisch, sauber und äusserst sinnvoll ist.

¹ Dodge 1996: 186.

1. EINLEITUNG

Der vorliegende Text entstand aus einer Lizentiatsarbeit an der Universität Bern. In dieser wurde vor allem die Zeit der 1960er- und 1970er-Jahre bearbeitet. Da aber auch zur Vorgeschichte einiges Material anfiel wurde der Text für diese Publikation nun neu strukturiert, stellenweise verschlankt und andernorts ausgebaut.

1.1 Fragestellung

Ziel des Textes ist es, einen groben Überblick über die Geschichte des Fahrradfahrens in der Schweiz zu erstellen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In dieser Zeit lässt sich für die Schweiz eine beeindruckende und ziemlich kontinuierliche Steigerung der Mobilität feststellen: 1950 legte der durchschnittliche Einwohner pro Tag 10.8km zurück. Im Jahr 2000 hatte sich die Distanz auf 42.4km vervierfacht.² Schweizerinnen und Schweizer bewegten sich also jeden Tag 1m70 weiter, als am Tag zuvor.

Zu dieser Entwicklung trug der motorisierte Individualverkehr den Löwenanteil bei: über 90 Prozent des Mobilitätswachstums entfielen auf Automobil und Motorrad.³ 1950 kam ein Auto auf 32 Einwohner. Im Jahr 2000 eines auf zwei.⁴ Die Mobilitätsgeschichte der zweiten Jahrhunderthälfte ist keine Fahrradgeschichte, das Rad in der Verkehrsgeschichte kein wesentlicher Akteur. Im besten Fall ist es ein Seismograph. Trotzdem und gerade deshalb lohnt es sich, sich mit ihm zu befassen. Denn während andere Verkehrsträger eher kontinuierliche Entwicklungen durchmachten, halbierte sich die Zahl der Fahrräder pro Einwohner zwischen 1952 und 1971 beinahe und stieg danach ebenso rasant wieder an.

² LITRA 2006. Die Statistik erfasst Personen über sechs Jahren und fusst teilweise auf Schätzungen.

³ LITRA 2006. Vom gesamten Mobilitätswachstum macht der motorisierte Individualverkehr 92% aus. 4.4% die Luftfahrt, 3.1% ÖV Schiene, 2.7% ÖV Strasse, -0.1% das Fahrrad und -2.5% der Fussgängerverkehr.

⁴ Siegenthaler 1996: 779.

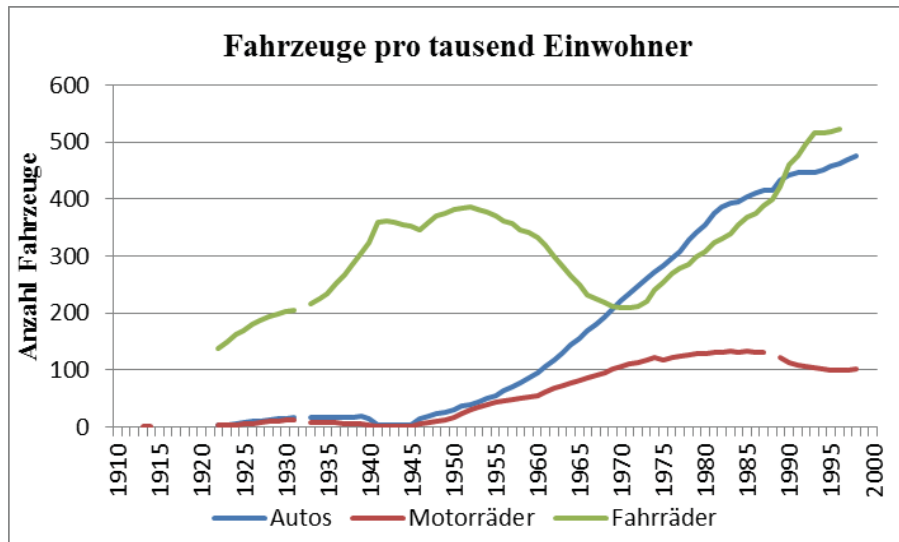


Abbildung 1: Fahrzeugbestände pro 1000 Einwohner. 1910-2000.⁵

Die obenstehende Grafik war der Ausgangspunkt meines Interesses für die Entwicklung des Radfahrens in der Schweiz. Sie dokumentiert zwar den ausgeprägten Rückgang und Wiederanstieg der Fahrräder pro Kopf in der zweiten Jahrhunderthälfte, verschweigt aber zugleich wie die Räder genutzt wurden, von wem, wozu oder welchen gesellschaftlichen Status das Rad innehatte. Kurz: die Grafik macht neugierig. Im Folgenden wird deshalb einerseits versucht ein nunancierteres Bild der Radfahrer und ihrer Geschichte im 20. Jahrhundert zu zeichnen. Zum andern geht es insbesondere darum, zu erklären, weshalb das Fahrrad in den 1960er-Jahren so sehr an Popularität verlor und wie es zum rasanten Comeback in den 1970er-Jahren kam.

Die fundierte Einbettung in den verkehrshistorischen Gesamtkontext ist dafür dringend nötig. Denn eine Fahrradgeschichte ohne Einbezug der motorisierten Verkehrsteilnehmer ist spätestens ab 1930 *art pour l'art*. Ebenso unverzichtbar ist die Einbettung der Entwicklungen im Verkehrswesen in den grösseren ökonomischen und soziokulturellen Rahmen.

⁵ Siegenthaler 1996: 198 und 779.

1.2 Forschungsstand

Die Fahrradgeschichte ist für manche Zeiträume sehr gut aufgearbeitet – für andere wiederum fast gar nicht. So wurden ihre Anfänge von Erhard Lessing minutiös recherchiert. Für die Phase von etwa 1880 bis 1914 setzen die Werke von Rabenstein, Herlihy, Seray, Ebert oder Dodge Massstäbe auf sehr hohem Niveau.⁶ Dann allerdings wird die Literatur mit zunehmender Verbreitung des Fahrrads dünner. Als Arbeitergefahr der Zwischenkriegszeit generierte das Rad offenbar weniger Quellen und fand nicht mehr dasselbe Interesse der Geschichtsschreiber. Kaum ein Autor wagt den Panoramablick über das Rad im 20. Jahrhundert.⁷ Und auch internationale Vergleichsstudien bestehen bislang noch zu wenige.⁸

Besser sieht es bei Aufsätzen aus, wo insbesondere zu technik-historischen Fragen verschiedene sehr gute Texte erschienen sind.⁹ Auch aktuelle Fragen zu Fahrradpolitik, zum Mix der Verkehrsträger und zu Massnahmen der Fahrradförderung sind gut dokumentiert, wenn auch oft ohne historische Perspektive. Insgesamt ungenügend ist der Forschungsstand zu Fahrrad und Radfahren nach 1914 und noch mehr nach 1945. Ausnahmen bilden einige Perlen wie Cortats „Condor“.¹⁰

Besser sieht die Lage bei Automobil-, Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte aus, die für den bearbeiteten Zeitraum gut untersucht sind. Hervorzuheben sind beispielsweise Sachs, Merki, Haefeli, Pohl, Zürcher oder Pfister.¹¹ Desolat ist die Lage hingegen beim Mofa zu dem rundweg keine wissenschaftliche Literatur existiert. Texte zur Geschichte des Fahrradfahrens in der Schweiz sind selten. Solche über seine Krisenjahre und Renaissance international rar. Der vorliegende Text bietet eine Basis um diese Lücken zu schliessen.

⁶ Herlihy 2004; Rabenstein 1996; Seray 1988; Lessing 2003; Dodge 1996; Ebert 2010.

⁷ Ausnahme sind Rauck et al. die sich aber in Technischem und Anekdoten verheddern und die gesellschaftliche Bedeutung des Rades unreflektiert lassen. Rauck 1979.

⁸ Ausnahmen: Ebert 2010 sowie Dodge 1996: 192-200. Vgl. auch: Heyen-Perschon 2002.

⁹ Z.B. Rosen 1993; Pinch/Bijker 1984; Ruppert 1993.

¹⁰ Cortat 1998.

¹¹ Sachs 1984; Haefeli 2008; Pohl 1988; Pfister 1995; Zürcher 1993: 333-350.

1.3 Quellenlage

Die Quellensituation lässt Raum für Wünsche. Mal hinterliessen Fahrräder kaum Quellen weil sie omnipräsent waren (Zwischenkriegszeit) und mal, weil sie zu verschwinden drohten (Nachkriegszeit). Trotzdem ist die Lage nicht komplett düster. Die Zeitschriften der massgebende Radfahrer- und Gewerbeverbände finden sich fast vollständig in der Nationalbibliothek (NB). Weitere Bestände bestehen im Bundesarchiv (BAR), beim Schweizerischen Sozialarchiv (SozArch), beim Schweizerischen Wirtschaftsarchiv (SWA) sowie bei verschiedenen Staatsarchiven (StaBS, AdGE). Zeitungsberichte finden sich in den meisten Archiven erst ab den 1970er-Jahren.

Bei den quantitativen Quellen ist die Lage dank der obligatorischen Fahrradnummern gut. Auch zu den Unfällen bestehen relativ differenzierte Angaben.¹² Bedauerlich ist hingegen, dass Fahrräder verschiedentlich mit Mofas vermischt wurden, Unklarheiten bezüglich Schätzungen und Dunkelziffern bestehen sowie immer wieder methodische Mängel auftreten.¹³ So war beispielsweise der Stichtag für den „Mikrozensus Verkehr“ von 1970 im November. Die Aussagekraft des statistischen Materials sollte daher nicht überschätzt werden.

Schlecht dokumentiert ist die Fahrradindustrie. Angaben zur Produktionspolitik, Angaben zu Kinder-, Damen-, Herren-, Sport-, und anderen Modellen könnten wertvolle Hinweise auf Nutzer und Nutzungsweise liefern. Aber die grossen Fahrradfirmen der Vergangenheit verfügen heute über kein Material mehr (Jeker & Haefeli, Tour de Suisse, Komenda) oder sind dem Strukturwandel zum Opfer gefallen (Cilo, Mondia).¹⁴ Auch die Mitgliederzeitschrift des Verbands der Fahrradhersteller, Grossisten und Importeure (VFGI) ging 1954 ein.

¹² Seit 1996 werden die Bestände bloss noch geschätzt. Die Vignetten wurden ab dann via Grossverteiler verkauft. Seit 2012 sind sie ganz abgeschafft.

¹³ SCOPE 1975; EVED 1983; BfS 2001.

¹⁴ Die von Cortat untersuchte Condor S.A. kann kaum als Beispiel dienen, da sie in den 1960er- und 1970er-Jahren bloss noch etwa 20% mit Fahrrädern, primär Armee-rädern, umsetzte. Cortat 1998.

1.4 Methodik

Ziel der Arbeit ist es, den Wandel des Radfahrens im Kontext der wichtigsten verkehrs-, wirtschafts-, sozial- und umwelthistorischer Strömungen zu portraituren. Dieser Kontext wird primär literaturbasiert herausgearbeitet, während beim Fahrrad der Fokus auf drei Zeitschriften liegt, dem „FMG-Fachblatt“, dem „Rad- und Motorsport“, und dem „Arbeiter-Touring“.¹⁵ Hinzu kommen zum Schluss der Studie das „Basler Veloblatt“ und ähnliche radpolitische Zeitschriften sowie für die gesamte Zeitspanne die Quellensammlungen des Bundesarchivs, des Wirtschafts- und des Sozialarchivs.¹⁶

Statistische Informationen stammen primär aus dem Statistischen Jahrbuch der Schweiz sowie auf mir direkt von den Behörden zugestelltem Material.¹⁷ Wo möglich werden die Daten nicht absolut sondern in Relation zur Bevölkerung präsentiert. Zu einzelnen Fragen wurde mit Prof. Peter Schiess (IG Velo) und Gallus Komenda (Komenda AG) Rücksprache gehalten, auf eine eigentliche Oral History wurde aber verzichtet.

Im Lauf der Arbeit wurde zunächst das statistische Material erfasst und ausgewertet. Um zu sinnvollen Aussagen zu kommen wurden die quantitativen Resultate anschliessend mit den qualitativen Informationen aus dem Quellenstudium verschränkt.

1.5 Abgrenzung

Im Zentrum der Untersuchung standen zunächst Baisse und Renaissance des Fahrrades in den 1960er- und 1970er-Jahren. Allerdings franste das Thema im Schreibprozess mehr und mehr aus, sodass nun auch zu den Dekaden davor und danach einiges an Text produziert wurde. Explizit keine Priorität geniessen die Militärradfahrerei sowie die Sportgeschichte, zu beiden bestehen aber gute andere Werke. Auch

¹⁵ FMG-Fachblatt 1923-1989; Rad- und Motor-Sport (RMS) 1891-2000; Arbeiter-Radfahrer 1916-1923 bzw. Arbeiter Touring (AT) 1924-1984.

¹⁶ Basler Veloblatt 1976-1980.

¹⁷ Siegenthaler 1996; ESA/BfS 1960-1980.

technische Faktoren werden nicht à fond beleuchtet sondern nur insofern sie die Geschichte des Gebrauchs tangieren.¹⁸

Eine weitere Auslassung ist quellenbedingt: Reiseberichte sind selten, Aussagen über die gesellschaftliche Wahrnehmung des Rads schwer zu finden. Wie die Räder tatsächlich verwendet wurden, muss konstruiert werden. Was die Fahrenden dabei erlebten, fühlten, dachten, welche Kosenamen sie ihren Rädern verliehen ... all das bleibt ein Geheimnis der Geschichte.

Nicht gesondert behandelt werden Spezialkonstruktionen: Tandems, Liegeräder, Dreiräder und: Kinderräder. Bei Rädern, die von Personen unter sieben Jahren gefahren wurden, handelte es sich in den Augen des Gesetzgebers nämlich nicht um Verkehrsmittel, sondern um Spielzeug.¹⁹ Daraus folgt allerdings auch, dass die Zahl mit der in der Folge oft operiert wird – jene der Räder pro Einwohner – etwas zu tief angesetzt ist, da sich die Kinder aus der Bevölkerungsstatistik nicht rausrechnen lassen. Übrigens klammerte auch das Händlerkartell SFMGV die Kinderräder bei seinen Bestimmungen explizit aus.

1.6 Theoretische Bezüge

In „La roue et le stylo“ weist Catherine Bertho-Lavenir darauf hin, dass Radfahren eine soziale Praxis, ein soziales Konzept ist. Wer das Rad benützt, was er oder sie dabei erlebt und empfindet wird über gesellschaftliche Diskurse ausgehandelt, zu denen unter anderem auch Werbung, Gebrauch und Berichte gehören. Diese Konzepte wandeln sich. Welches geeignete Verwendungszwecke oder Fahrweisen, Strecken, Erlebnisse oder Rituale waren, wer die typischen Nutzer des Fahrrads waren, wird immer wieder neu definiert. Von diesen Prozessen hing auch ab, ob das Rad geschätzt wurde oder nicht, wann von wem, wie oft und wozu die Räder verwendet wurden.²⁰

¹⁸ Siehe dazu Wilson 2004; Hildebrand 2009; Schröder 2002; Gubler 1993.

¹⁹ Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. 12. 1958, Art. 19. Abs. 2, BBl vom 26.12.1958. Kinder unter sieben Jahren durften nicht auf öffentlichen Strassen radeln, ihre Räder brauchten keine Nummer und erschienen so in keinen Statistiken. Auch der SFMGV nahm Kinderräder von seinen Bestimmungen aus.

²⁰ Bertho-Lavenir 2002.

Die soziale Gefälligkeit erweist sich auch in technischen Belangen als entscheidend. So verweist die Techniksoziologie nach Latour darauf, dass nicht die objektive Beschaffenheit, sondern die gesellschaftliche Adaption technischer Geräte für deren Erfolg ausschlaggebend ist.²¹ Diese Erkenntnis lässt sich aufs Fahrrad hervorragend applizieren, wie Pinch/Bijker am Hochrad bzw. Rover, und Rosen am Beispiel des Mountainbikes gezeigt haben.²² Die daraus resultierende Social Construction of Technology-Theorie erwies sich für die Technikgeschichte des Fahrrads als nützlich.

Im sozialen Bereich zeigt sich immer wieder, dass bestimmte Gruppen sich über den Konsum bestimmter Güter definieren. Die Exklusivität dieser Güter wird gemäss Bourdieu mittels der Akzentuierung kleiner Unterschiede zu erhalten versucht. Bourdieus Theorie der sozialen Distinktion erweist sich in verkehrssoziologischen Fragen als grundlegend.²³

1.7 Sprache

Fahrradgeschichte ist kein akademisches Orchideenthema. Eine gute Lesbarkeit des Textes wird deshalb explizit angestrebt. Ich erlaube mir die Arbeit mit Synonymen, Sprachspielen und Ellipsen. Helvetismen werden nicht gänzlich vermieden, französische und englischen Zitate nur punktuell übersetzt. Allgemein wird ein generisches Maskulinum verwendet.²⁴

²¹ Latour 1996.

²² Rosen 1993: 479-513; Pinch/Bijker 1984.

²³ Bourdieu 1979.

²⁴ Das Maskulinum lässt sich auch inhaltlich rechtfertigen: Haefeli 2008: 69.

2. FAHRRADFAHREN 1816-1910

Die Geschichte beginnt mit einem Knall. Als im April 1815 auf der indonesischen Insel Sumbawa der Tambora-Vulkan ausbrach, waren die Auswirkungen bis nach Europa spürbar: 1816 fiel der Sommer aus, Chronisten sprachen von einem „Schneesommerjahr“. Missernten, Hungersnöte, Unruhen folgten. In der Schweiz wurde der Notstand ausgerufen. Vielerorts verendete das Vieh. Namentlich Pferde konnten nicht mehr ernährt werden; der Haferpreis stieg massiv an.²⁵

Diese Entwicklung veranlasste Karl Freiherr von Drais, einen badischen Forstaufseher und Tüftler, zur Entwicklung einer zweirädrigen Laufmaschine.²⁶ Diese übertraf schon nach kurzem das Tempo der Postkutsche ums vierfache, setzte sich gemäss Eigenwerbung mehrfach im Direktvergleich gegen Pferde durch und verbreitete sich als „Hobby-“ oder „Dandy-Horse“ bald bis nach Frankreich, England oder Russland. Allerdings war die gesellschaftliche Wirkung der Draisine begrenzt. Sie blieb ein spleeniges Spielzeug für exzentrische Adlige.²⁷

Es dauerte nochmals fast fünfzig Jahre, bis aus dem Laufrad ein Fahrrad wurde.²⁸ Erst 1861 wurden der Maschine in der Werkstatt des Pariser Schmieds Pierre Michaux an der Vorderradnabe befestigte Pedale beigefügt.²⁹ Auch die Strahlkraft der Michauline blieb limitiert

²⁵ Pfister 1999: 153ff. Der Ausbruch des Tambora war die heftigste Eruption der letzten 20'000 Jahre. Die Wucht der Explosion wird aufs 170'000fache der Hiroshima-Bombe veranschlagt und war über 2'500km weit zu hören. Die austretende Asche (man spricht von 150km³) gelangte in die Atmosphäre und bestimmte das Weltklima des Folgejahrs (vgl. auch Krämer 2014).

²⁶ Drais' Experimentieren an sich hatte mit dem Schneesommerjahr wenig zu tun; er erprobte schon zuvor Wagen mit pferdelosem Antrieb. Allerdings dürfte der akute Pferdemangel dazu geführt haben, dass Drais vom Ersetzen des Pferdes am Wagen dazu überging, Wagen, Pferd und Reiter zu verschmelzen, wie es der Kulturhistoriker Krause ausdrückt. Krause 1993: 86. Zur Figur Drais' und zur These der Verquickung zwischen Tambora-Vulkan und Laufmaschine: Seray 1988: 19-30, Lessing 2003.

²⁷ Herlihy 2004: 75ff; Rauck 1979: 16ff. Krause 1993: 85ff unterstreicht anerkennend das Kindische an Drais' Erfindung, welche die Talfahrt im Leiterwagen, den Ritt auf dem Steckenpferd und das Vorwärtsfallen des Schlittschuhfahrens verbindet.

²⁸ Rauck 1979: 13; Pötzsch 1995: 11ff. Alle Berichte über ältere Fahrrad-Erfindungen sind widerlegt. Wiegand 1997: 7.

²⁹ Die meisten Autoren machen Michaux für die Erfindung verantwortlich, Herlihy favorisiert dessen Mechaniker Pierre Lallement (Herlihy 2004: 75ff). Frühere Fahr-