



© Harald A. Jahn

„Velorution“ – wie das Fahrrad die Metropole Paris erobert

In den letzten Jahren veränderte sich Paris in ungeheurem Tempo – der Umbau zu einer Stadt, in der die Menschen vor dem Auto wieder Vorrang haben, erfolgt in der für Frankreich typischen Konsequenz und Professionalität. Auch wenn es oft so wirkt, war das aber keine Entscheidung des Teams um die aktuelle Bürgermeisterin Anne Hidalgo; der Fahrradboom hat eine lange Vorgeschichte.

Die Pariser Fahrradgeschichte begann 1818 im Jardin du Luxembourg: Damals präsentierte Baron Drais von Sauerbrunn sein „Velociped“, auch „Draisine“ genannt. Vorerst wurde es als Freizeitgerät betrachtet. Ab 1860, im Zuge der industriellen Revolution, erschienen dann die ersten Hochräder mit Pedalen direkt am Vorderrad. Ab den 1890ern sah das Fahrrad dann etwa so aus wie heute: Antrieb mit Kette, Luftreifen, Bremsen. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war es als Sportgerät ebenso verbreitet wie zur Fortbewegung für die Mittelschicht.

In den 1920ern wurden die Räder billiger und auch für die Arbeiterklasse leistbar. Die Modell-

vielfalt wurde größer, Tandems erschienen ebenso wie dreirädrige Lieferräder. Brief- und Zeitungsausleger nutzten die Fahrzeuge ebenso wie der Handel, vor jeder Bäckerei, vor jedem Fleischer war ein Transportrad geparkt. Gleichzeitig entdeckte die Mittelklasse das Automobil und machte den Radfahrern das Leben ebenso schwer wie dem öffentlichen Verkehr: Paris eliminierte damals sein gigantisches Straßenbahnnetz, obwohl die Autobusse für den dichten Stadtverkehr auf gepflasterten Straßen noch nicht ausreichend entwickelt waren.

Vorübergehend wurde das Fahrrad aber wiederentdeckt: Im II. Weltkrieg flohen viele Pariser aus der Stadt, wegen des Treibstoffmangels stiegen die verbleibenden Bewohner wieder aufs Rad. Obwohl als anachronistisch betrachtet, wurde es zum Symbol für Resilienz und Widerstand. Nach dem Krieg, ab Mitte der 1950er-Jahre, stieg die Zahl motorisierter Fahrzeuge aber rasant, der von der Industrie getriebenen Massenmotorisierung wurde alles untergeordnet, Ende der 1960er waren Radfahrer aus den Straßen der Stadt weitgehend verschwunden.

VELORUTION!

Die heute legendären Studentenproteste im Mai 1968 richteten sich auch gegen die Konsumgesellschaft; Autos brennen in den Straßen, das Fahrrad wird zum antikapitalistischen Friedenssymbol. Erstmals gibt es damit auch Protest gegen den überbordenden Autoverkehr. 1972 wird eine große Fahrradprotestfahrt über die Champs Élysées organisiert; 1973 stellt die Ölkrise erstmals das Automobil in Frage, und 1974 wurde das „Mouvement de défense de la bicyclette“ (MDB, Bewegung zur Verteidigung des Fahrrads) gegründet – es war der erste Verein, der das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel propagierte. Das Fahrrad wurde auch in der Popkultur sichtbar. Symbolhaft endete die Schlussetappe der Tour de France am 30. Juli 1975 erstmals auf den Champs-Élysées; seither ist das Ereignis jedes Jahr Anlass für ein großes Fahrradfest. Seit 1977 gibt es einen autofreien Tag, an dem die Prachtstraße den Hobbyradfahrern gehört; die Aktion wurde ab 1979 auf größere Teile der Stadt ausgedehnt.

Am 27. März 1982 kollidierte ein Autofahrer mit Jacques Essel, dem Präsidenten des „MDB“. Der Unfall ließ die Stadtverwaltung reagieren: Ab September 1982 markierte sie zwischen den Bus- und den Kfz-Spuren auf den Boulevards Radstreifen – die Busspuren selbst waren für den Radverkehr damals tabu. Es waren nur „Höflichkeitsspuren“, die die Autofahrer auf das mögliche Vorhandensein von Radfahrern hinweisen sollten; diese zogen es daraufhin vor, auf dem Gehsteig zu fahren. Die Stadt stoppte den Plan, weitere derartige „Radspuren des Todes“ zu markieren, bald wieder. Etwa zur gleichen Zeit schwappte eine neue Mode aus den USA nach Frankreich: Mountainbikes und BMX-Räder wurden zum neuen Freizeitsportartikel. Auch wenn sie noch keinen Platz in der Stadt selbst bekamen, eroberten sie die großen Parks und Wälder um die Stadt – und bekamen dort ihre Radwege. Das Fahrrad wurde nur als Freizeitsportgerät gesehen. 1989 begann die dritte Amtszeit von Jacques Chirac, und weiterhin ging die Verkehrsentwicklung in Richtung Auto: Mit der Schaffung von „Axes Rouges“, roten Achsen, sollte der Verkehr beschleunigt werden. 100 Kilometer waren geplant, schlussendlich waren es 37 Kilometer, auf denen der Autoverkehr absoluten Vorrang vor allen anderen Straßennutzungen haben sollte. Das Ergebnis war urbaner Horror: Auf den breiten Boulevards wälzten sich ungebremste Autolawinen und sorgten für Lärm, Stau, Umweltverschmutzung.

Derweil gingen die Proteste der Fahrrad-Aktivist*innen weiter, und einige Vorfälle begünstigten die Bewegung: Am Sonntag, den 10. Juli 1994 wurde die Schnellstraße am Seine-Ufer erstmals einen Tag lang für den MIV gesperrt, und Flaneure wurden eingeladen, die Stadt aus dieser Perspektive neu zu erleben. Die Medien entdeckten die Luftverschmutzung als Problemthe-



Plötzlicher Aufwind: Pop-up-Radwege – „Coronapistes“.

ma, die Métro war damals ein unsicherer Ort, und ein langer Streik im Herbst 1995, von dem auch der ÖPNV betroffen war, paralyisierte den Großraum. Das Interesse am Fahrrad als Alternative nahm stark zu. Bereits Anfang 1996 publizierte die Stadt unter ihrem neuen Bürgermeister Jean Tiberi ihren ersten Plan zur Entwicklung der Fahrrad-Infrastruktur, diesmal mit Beteiligung des MDB – der Verein kommentierte die Entwicklung voller Freude: „Gute Neuigkeiten – der Pariser des nächsten Jahrtaus-



Derartige Umwidmungen lösen Autofahrer-Proteste aus – das muss man politisch durchhalten.

sends wird ein Radfahrer sein!“ Die RATP als Betreiber der Métro- und RER-Linien boten an den Stationen im Umland neue Dienste an: Fahrradverleih, Abstellmöglichkeiten, geführte Radtouren. Die Busspuren wurden für die Verwendung durch Radfahrer freigegeben.

DAS GROSSE UMDENKEN

2001 erschien der zweite Radentwicklungsplan, mit 200 vorgesehenen Kilometern Infrastruktur, die „Axes Rouges“ wurden wieder abgeschafft. Inzwischen wurde die Autostraße entlang des Seine-Ufers immer häufiger gesperrt. Bisher war sie immer sonntags für die aktive Mobilität umgewidmet, nun begann die Stadt, die Straße im Sommer mit „Paris Plages“ – den „Pariser Stränden“ – zu bespielen. Die Komplettsperre begann sich abzuzeichnen; es war eine der wenigen Stadtautobahnen, die aufgrund des Autobahnplanes für Paris unter der Herrschaft des ehemaligen Präsidenten Pompidou verwirklicht wurden. Dieser Plan hätte Paris ernsthaft beschädigt, beispielsweise wäre der romantische Canal St-Martin, heute ein Besuchermagnet, überplattet worden. Die Ölkrise von 1973 und die Machtübernahme durch Valéry Giscard d'Estaing haben diese Projekte glücklicherweise verhindert, die Uferstraße ist neben einem Autotunnel bei der Gare de Lyon und einem bereits von Bebauung freigemachten Streifen nahe der Gare Montparnasse die einzige Spur dieser Ideen.

Zwischen 2000 und 2020 bemühte sich die Stadt fortwährend, den öffentlichen Raum umzuverteilen. Starker Gegenspieler ist dabei der Polizeipräfekt, der Stau vermeiden möchte und sich bei Straßensperren oft querlegt; um die Sperre der Seine-Schnellstraßen tobte hinter den Kulissen ein langer Kampf, der auch vor Gericht ausgetragen wurde. Beginnend mit der Place de la République wurden große Plätze umgebaut und menschenfreundlicher gestaltet. Das Programm „Paris Respire“ (Paris atmet auf) verbreitete sich: Temporär (üblicherweise am Wochenende) werden Stadtviertel für den Autoverkehr gesperrt. Innerhalb von zwei Jahrzehnten wurden 800 Kilometer Radinfrastruktur und 40.000 Abstellplätze geschaffen.

In Wien wurde nach einem missglückten Versuch, Gratis-Leihräder einzuführen (mit 2 Euro Pfand wie bei Einkaufswagen), 2003 das „Citybike Wien“ lanciert; es war Vorbild für das Pariser Vélib', das ab 2007 sofort ein großer Erfolg wurde. Frankreichtypisch wurde das System massiv ausgerollt, mit Unmengen von Rädern an den dicht verteilten Entlehnstationen: Insgesamt 1.751 Stützpunkte sorgten dafür, dass kein Pariser weiter als 300 Meter zum Leihfahrrad zurücklegen musste. Und die Menschen kamen auf den Geschmack: Jedes Vélib' wurde durchschnittlich sechsmal täglich entnommen, die allgegenwärtigen Räder erinnerten viele daran, noch ein eigenes Fahrrad im Keller zu haben, und schuf großes Momentum für fahrradfreundliche Regelungen. Nun war es an der Zeit, dass sich die „Bewegung zur Verteidigung des Fahrrads“ selbstbewusst umbenannte und mit einigen anderen Initiativen vereinigte: „Paris en Selle“ – „Paris auf dem Sattel“ ist die neue Bezeichnung. 2017 endete die Beauftragung, die erste Vélib'-Generation wurde stillgelegt, über 300 Millionen Fahrten waren damit gemacht worden, es war zu einem Symbol der Pariser Mobilität geworden. Nach diesen zehn Jahren wurde das System neu ausgeschrieben, der Übergang verlief aber holprig, fast zwei Jahre lang war die Nutzung kaum möglich – ein Rückschlag für die Pariser Fahrradkultur. Dafür stehen nun auch E-Bikes zur Verfügung, und das System wird in die Vororte ausgedehnt. Im selben Jahr proklamierte Anne Hidalgo den klimagerechten Umbau der Stadt – Paris sollte die Welthauptstadt des Fahrradverkehrs werden.

CORONA BRINGT ÜBERRASCHENDE ENTWICKLUNGEN

Die 2020er begannen wieder mit einem Streik im öffentlichen Verkehr, dazu kam die Covid-Krise. Und während viele andere Verwaltungen in Schockstarre fielen, nutzte Paris den Moment und schuf 185 Kilometer „Coronapistes“ – temporäre „Pop-Up-Radwege“, um den vom MIV leergefegten Straßenraum zugunsten des Radverkehrs umzuverteilen. Zwischen 2019 und 2021 wuchs der Radverkehr darauf-



© Harald A. Jahn

Bereits das erste Vélib'-System veränderte das Straßenbild, das zweite bietet nun auch Elektrofahräder.



Die Strukturen passen sich an: Auch Tiefgaragen bieten nun Fahrradabstellplätze an.



»Paris se transforme« – Paris verändert sich!



Praktisch an jeder Ampel zu sehen: Fahrt bei Rot fürs Rad.

hin um 50 %. Seit Ende der 2010er-Jahre wird auch der Lieferverkehr für die letzte Meile immer wichtiger, Cargobikes jeder Bauart haben auch professionelle Lieferdienste erobert. Große Prestigeprojekte wurden durchgesetzt, allen voran die Umwandlung der Rue Rivoli – der zentralen Straßenachse – in eine fast autofreie Zone.

Inzwischen sind manche Radwege überlastet; vor allem die Nord-Süd-Achse entlang des Boulevards Sebastopol ist problematisch. Auf einigen Straßen sind sichtbar mehr Rad- als Autofahrer unterwegs. Der letzte große Impuls waren die Olympischen Spiele 2024, für die das Netz der Radwege nochmals verstärkt wurde, und die Schaffung einer verkehrsreduzierten Zone, die den inneren Stadtbereich umfasst. Dazu gibt es aber auch weniger auffällige, aber umso wirksamere Erleichterungen für den Radverkehr, wie das berühmte Schild „M12“, das das Fahren bei Rot ermöglicht. Neben großen Leuchtturmprojekten wie dem Umbau der Champs-Élysées oder der Place de la Concorde gibt es aber weiterhin etliche Hausaufgaben, die noch zu erledigen sind: Die älteren Radwege müssen erweitert werden, viele sind inzwischen deutlich zu schmal und führen zu gefährlichen Situationen.

Wie geht es weiter? Im März 2026 wird die sozialistische Bürgermeisterin Hidalgo bei den Kommunalwahlen nicht mehr antreten. Die radikale Verkehrswende ist zwar international sehr beachtet, geht manchen Parisern aber zu weit; auch in Frankreich sind rechte Parteien auf dem Vormarsch, die populistisch agieren. Obwohl die Lebensqualität in Paris stark gestiegen ist, wird sich also noch herausstellen müssen, ob der derzeitige Erfolg ausreicht, die Entwicklung in eine positive Zukunft zu tragen.



Autor
HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.