

Volker Briele

Besondere Wege für Radfahrer.
Zur Geschichte des Radwegebaus in Deutschland von den
Anfängen bis 1940

Das hier als Pdf vorliegende Manuskript entstand im Jahr 1993. Folgende Publikationen sind Ausschnitte oder Kurzfassungen des Manuskripts:

- Zurück in die Zukunft. Radwegebau vor dem Zweiten Weltkrieg. In: Radmarkt, 5/1993, S.50-62
- Opium für die Radfahrer. In: aktiv Radfahren, 1/1994, S. 36-42
- Automobilverbände bestimmen Fahrradpolitik. In: aktiv Radfahren, 2/1994, S.96-98
- From Cycling Lanes to Compulsory Bike Path: Bicycle Path Construction in Germany, 1897-1940. In: Cycle History. Proceedings of the 5th International Cycle History Conference, Cambridge, England September 1994. San Francisco 1995, S. 123-128

Da es immer wieder Nachfragen nach dem vollständigen Manuskript gibt, stelle ich hier eine Pdf-Version zur Verfügung, damit der Text im Gesamtzusammenhang gelesen und ordentlich zitiert werden kann. Diese Version basiert auf dem nicht überarbeiteten und nicht korrigierten Manuskript aus dem Jahr 1993. Die zentralen Aussagen der Arbeit scheinen mir aber nach wie vor gültig.

Prof. Dr. Volker Briele
Paderborn, März 2011

Besondere Wege für Radfahrer.

Zur Geschichte des Radwegebaus in Deutschland von den Anfängen bis 1940

1. Einleitung: Zielsetzung der Untersuchung

In seiner Diplomarbeit im Fachbereich Stadt- und Landschaftsplanung der Gesamthochschule Kassel zur Geschichte der Städtischen Radverkehrsplanung ¹⁾, in der es hauptsächlich um die Zeit von 1920-1960 geht, stellt Burghard Horn fest, daß es bisher noch keine allgemeine und kontinuierliche, fakten- und quellenreiche, den gesamten Zeitraum der Geschichte der städtischen Radverkehrsplanung überspannende Darstellung gibt. Einen ersten Überblick will er mit seiner Arbeit geben.

Was Horn für die Geschichte der Radverkehrsplanung ermittelt, kann für die gesamte Sozialgeschichte des Fahrrads in Deutschland gesagt werden. ²⁾

Auch die vorliegende Untersuchung wird nur einen Teilbeitrag zur Fahrradgeschichte leisten können. Hier soll nicht die Geschichte der Radwegeplanungstheorie und der bautechnischen Konzepte dargestellt werden, sondern es geht in erster Linie darum, einige Thesen zu überprüfen, einige Behauptungen, Vermutungen und Legenden aus der Diskussion um den Radwegbau in Deutschland zumindest zu relativieren. Auf der Grundlage einer, im folgenden noch näher zu beschreibenden Quelle soll die Wirklichkeit und Ideologie des Radfahrwegebaus untersucht werden. Damit kann auch der Stellenwert heutiger Radwegbaumaßnahmen als Hauptfeld der staatlichen und kommunalen Fahrradpolitik vor dem historischen Hintergrund deutlicher werden.

Verschiedentlich ³⁾ wird in verkehrswissenschaftlicher bzw. verkehrspolitischer Literatur behauptet, schon 1890 seien aus

¹⁾ vrgl. Burkhard Horn : Vom Niedergang eines Massenverkehrsmittels - zur Geschichte der Städtischen Radverkehrsplanung.

Unveröffentlichte Diplomarbeit im Fachbereich Stadt- und Landschaftsplanung Gesamthochschule Kassel, Sommersemester 1990

²⁾ vrgl. Volker Briesse: Bücher zur Fahrradgeschichte:

Kuriositätenschau für Freaks oder Grundlagen für fahrradpolitische Strategien. In: Radfahren 1/1993, S.78-83

³⁾ vrgl. Bundesminister für Verkehr und Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) (Hrsg.): Sicherheit für den Radfahrer. Ergebnisse und Schlußfolgerungen aus dem Städtewettbewerb 1980, Bonn/München, o.J. S. 22: "Schon 1890 wurde aus Sicherheitsgründen der Bau von Radwegen befürwortet." Ähnlich G.Ruwenstroth u.a.: Mit welchen Maßnahmen kann eine stärkere Benutzung des Fahrradverkehrs im Nahverkehr unterstützt werden? Schriftenreihe "Städtebauliche Forschung" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn 1978: "1890 wurden vor allem aus Sicherheitsgründen getrennte Radwege gefordert."

Nach Horn (S.16) wurde die Forderung nach separaten "Radfahrwegen" meist begründet mit der Gefährdung der Fußgänger, den Gefahren durch Pferde und den Unfallgefahren, die durch das offenbar sehr sorglose Fahrverhalten mancher Radfahrer hervorgerufen wurde. Allerdings nennt Horn (S.18) als zentrale Frage bei der Anlage von Radverkehrsanlagen um die Jahrhundertwende die Verbesserung des Belags und nicht die Trennung der Verkehrsarten, was in einem gewissen Gegensatz zu den vorher angeführten Begründungen steht.

Sicherheitsgründen separate Radwege (die aber noch weit in die dreißiger Jahre des nächsten Jahrhunderts überwiegend Radfahrwege genannt wurden) gefordert worden. Diese Aussage wird in der angegebenen Literatur nicht belegt und offensichtlich ohne Überprüfung von verschiedenen Autoren wiederholt.

Die vorliegende Untersuchung, die hauptsächlich auf einer systematischen Durchsicht der seit 1886 regelmäßig erscheinenden Branchenzeitschrift "Radmarkt" (mit verschiedenen Namenszusätzen im Laufe der Jahre) basiert, hat für die angeführte Aussage, daß von Beginn der Diskussion an um besondere Wege für Radfahrer Sicherheitsaspekte eine wichtige Rolle spielten, keine Belege gefunden. Die frühen Radfahrwegekonzepte zielten vielmehr auf für Fahrräder besser, d.h. leichter und komfortabler, befahrbare Wege, als es die damaligen, hauptsächlich für Reiter, Kutschen und Fuhrwerke konzipierten Straßen und Wege in Stadt und Land waren. Auch Separation stand nicht im Vordergrund, was schon daran zu erkennen ist, daß auf der Fahrbahn oder unmittelbar daneben verlaufende Radfahrstreifen durchaus nicht als Maßnahmen zweiter Wahl angesehen wurden. Erst am Ende der zwanziger Jahre, als für den wachsenden Automobilverkehr und auch für die Radfahrer die Straßen schon deutlich verbessert waren, wird das Motiv, Schutz vor dem schnellen Autoverkehr eingeführt, das dann in den folgenden Jahren zur fast ausschließlichen Begründung des Radwegebaus einschließlich der Radwegebenutzungspflicht dient. Allerdings bleiben die Befürworter von besonderen Wegen für Radfahrer den eindeutigen Beweis des Sicherheitsgewinns durch die Separierung, die bei der üblichen Gestaltung der Radverkehrsanlagen nicht vollständig ist, schuldig⁴⁾.

Während es dem Automobilismus, z.T. mit Hilfe der Radfahrer und ihrer Verbände gelang, den Staat und die Städte zu veranlassen, mit sehr viel Geld gut befahrbare Straßen, ja reine Autostraßen, zu bauen (schon vor 1933 wahrscheinlich ein Stück weit für die militärische Nutzung) blieb der Bau von Radfahrwegen, meist von den Radfahrern selbst finanziert, vor dem ersten Weltkrieg äußerst begrenzt. Er kam erst am Ende der zwanziger Jahre in Gang, als der massenhafte Radverkehr (12 Millionen) den reibungslosen Fluß des schnellen Autoverkehrs (noch nicht einmal 1 Millionen Autos), störte. Radwegesbau in größerem Umfang, obwohl längst nicht im gleichen Ausmaß, wie entsprechende Planungen veröffentlicht wurden (maximal ein Viertel der geplanten 40 000 km waren zu Kriegsbeginn fertig), gab es in Deutschland erst, als Reichs-Mittel für Notstands- bzw. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt wurden, wodurch die Lohnkosten bezahlt werden konnten. Für das Material mußten die Radfahrer bzw. die Radfahrwegevereine meist selber aufkommen.

Die Radwegethematik bekam einen weiteren Impuls, als ein Legitimationsbedarf für die massive Autoförderung durch das NS-Regime entstand. Die ursprünglich von den Radfahrern geforderten Wege, gar Radfahrwegenetze, auf denen sie gut fahren können, sind bis heute nur seltene Ausnahmen. Aber die Benutzung von Radwegen, soweit sie vorhanden sind, wie schlecht zu befahren sie auch immer

⁴⁾ Die Untersuchung "Unfälle mit Radfahrern in Bayern" von Horst Hülsen (HUK-Verband. Beratungsstelle für Schadensverhütung. Mitteilung Nr. 33, Köln 1993, S.8) kommt auch gegenwärtig noch nicht zu einer klaren Aussage: "Radwege schaffen entweder mehr Sicherheit auf der Strecke oder weniger Sicherheit an Knotenpunkten." Allerdings sei die Unfallschwere auf Straßen ohne Radverkehrsanlagen größer als auf Straßen mit Radwegen.

sind, und damit die freie Autofahrt auf vielen Straßen, ist seit 1926 vorgeschrieben und wird seit 1934 massiv propagiert und zur zentralen Verhaltensregel für Radfahrer.

2. "Radmarkt" als Quelle

Burkhard Horn gründet seine Untersuchung vor allem auf eine Auswertung von Fachzeitschriften für Stadt- und Verkehrsplanung, sowie auf verkehrswissenschaftliche Literatur ⁵⁾. Die Literatur zur allgemeinen und technischen Fahrradgeschichte und zum Fahrradsport bezieht ihre Informationen aus alten Fahrradbüchern, Radsportzeitschriften und biographischen Materialien und Archiven. Auch noch erhaltenen Fahrzeuge und Zubehör in privaten Sammlungen oder Museen können wichtige Quellen sein.

Während die verkehrswissenschaftliche Literatur das gesellschaftliche und politische Umfeld der Verkehrstechnik nur gelegentlich streift, Organisationen und Institutionen der Fahrradszene kaum in ihre Überlegungen einbezieht, findet die Radsportliteratur kaum einen Zugang zur Verkehrstechnik und Planung.

Die hier als Hauptquelle herangezogene Branchenzeitschrift "Radmarkt" nimmt eine Mittelstellung ein. Seit dem Ersterscheinungsdatum ist "Der Radmarkt" bis heute praktisch ohne Unterbrechung, in konjunkturellen Hochphasen sogar wöchentlich, mit einem Umfang von bis zu 200 Seiten erschienen. Der letzte Beitrag zu Radfahrwegethematik im 55. Jahrgang 1940 wurde im Heft Nr. 2551 gefunden. Es sind also durchschnittlich etwa 46 Hefte im Jahr erschienen. Damit bietet diese Zeitschrift - wie keine andere aus dem Fahrradbereich - eine sehr kontinuierliche Berichterstattung in dem gesamten Untersuchungszeitraum zu Fragen der Fahrradwirtschaft (Industrie und Handel), der Fahrradtechnik sowie der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Man kann davon ausgehen, daß Themen, die der "Radmarkt" anspricht in der zeitgenössischen Diskussion einen hohen Stellenwert hatten.

Der "Radmarkt" hat als kostenloses Offertenblatt begonnen. Allmählich wurde jedoch der redaktionelle Teil erweitert, bei dem allerdings die Nähe zu den werbenden Firmen gelegentlich kaum verborgen wird. Dennoch handelt es sich im redaktionellen Teil oft um engagierte, allerdings auf politische Zurückhaltung bedachte Texte. Es wird durchaus Partei ergriffen für verschiedene Interessen in der Szene. So steht der "Radmarkt" zeitweilig als offizielles Fach-Organ des Verbandes deutscher Fahrradhändler dieser Gruppe näher, zu anderen Zeiten eher der Fahrradindustrie. Gegenüber den Radsportverbänden, die ja ihre eigenen Zeitschriften haben, die nicht immer händler- und industriefreundlich waren, gibt es gelegentlich erkennbare Distanz, aber es wird darüber berichtet, bzw. die Verbände erhalten oft die Möglichkeit, im "Radmarkt" ihre Positionen darzulegen. Schlecht kommt der Arbeiter-Radfahrerbund "Soldarität", in den zwanziger Jahren die mitgliederstärkste Radfahrerorganisation in Deutschland, im "Radmarkt" weg u.a. wohl auch, weil die "Solidarität" mit einer eigenen Fahrradfabrik und einem Direktverkauf an die Mitglieder

⁵⁾ Insbesondere die Fachzeitschriften "Technisches Gemeindeblatt", "Deutsche Bauzeitung", "Die Straße", "Verkehrstechnik" sowie die beiden Dissertationen: Hans-Joachim Schacht: Die Bedeutung des Radfahrweges für die städtebauliche Planungsarbeit. (Diss. TH Dresden) Dresden 1933, Wilhelm Seidensticker: Fahrrad und Radweg in städtebaulicher Beziehung (Diss. TH Hannover) Bochum 1937

der übrigen Fahrradindustrie und dem Fachhandel ein Ärgernis war. Ohnehin war die "Solidarität" explizit eine politische Organisation, und für Politik gab es im "Radmarkt" angeblich keinen Raum. Sieht man ab von gelegentlichen Kaiserhuldigungen und vaterländischen Texten während des ersten Weltkrieges, aber das wurde damals ja nicht als Politik verstanden, hat "Radmarkt" diese Politikabstinenz weitgehend durchgehalten. In der Zeit des NS-Regimes ließ sich auch der "Radmarkt" in die allgemeine Propaganda einspannen. Gerade im Hinblick auf die Radfahrwegethematik kann man aber von einer weitgehenden Neutralität des "Radmarkt" ausgehen, was den Streit zwischen Radfahrern und Kraftfahrern anbetrifft, nennt sich die Zeitschrift doch schon zum Zeitpunkt des zweiten, hier herangezogenen Quellentextes aus dem Jahre 1905, "Radmarkt und das Motorfahrzeug". Damit trägt der Verlag, bis heute Gundlach bzw. im Hause Gundlach die Bielefelder Verlagsanstalt, der Tatsache Rechnung, daß sich die Fahrradindustrie und der Handel auch motorisierten Fahrzeugen zuwendet. Die Förderung der Motorisierung durch die NS-Politik mag mit dazu beigetragen haben, daß im "Radmarkt" auch nicht zwischen den Zeilen Ansätze von Regimedistanz zu erkennen sind, sondern überwiegend Zustimmung. Da ja auch die Radsportverbände keine Antimotorsportverbände waren, wie an Namenserverweiterungen in den zwanziger Jahren (z.B. Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund "Solidarität" oder Deutscher Rad- und Motorfahrer-Verband "Concordia") zu erkennen ist, kann man sagen, daß der Radmarkt gerade hinsichtlich des Themas Radfahrwege wohl einen guten Einblick in die damalige Diskussion gibt. In vielen Fällen handelt es sich bei den veröffentlichten Texten auch nicht um Arbeiten von Journalisten oder der Redakteure, sondern um die unbearbeitete Wiedergabe von Verlautbarungen von Organisationen und Verbänden, wodurch diese Texte fast die Qualität von primären Quellen erhalten.

2. Vom Radfahrerweg zum benutzungspflichtigen Fahrradweg

2.1. Erste Forderungen: befahrbare Wegabteilungen

Wie schon in der Einleitung angerissen, wird die erste Forderung nach einem für Radfahrer allein reservierten Weg, einem "Radfahrer-Weg" ⁶⁾ mit den Schwierigkeiten begründet, auf dem Fahrdamm zu fahren, "welcher eine, den schweren Wagen entsprechende Oberfläche hat, daher zumeist aus grossen Basaltsteinen besteht, weil kleine Steine nicht lange genug den schweren Fuhrwerken stand halten würden." ⁷⁾ Für das leichtere Gefährt des Radfahrers würde eine viel weniger kostspielige Decke genügen, die aber bequemer zu befahren sei. Das Argument der Bequemlichkeit für Radfahrer auf Stadtstraßen, worum es aber hauptsächlich geht, reicht dem Autoren aber nicht aus, um die Anlage von Radfahrerwegen "im grossen Maßstab" legitimieren zu können. Vielmehr stellt er fest, daß es in Deutschland nur wenige Gegenden gibt, wo die Landstraßen den Ansprüchen der Radfahrer genügen können. Die Verhältnisse auf den ungepflasterten Straßen seien meist so, "dass einige trockene Tage genügen, um die Oberfläche der Strasse in einen Zustand zu versetzen, der fürchterliche Staubentwicklung zur unbedingten Folge hat." ⁸⁾

⁶⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 318, 1897 S.I/III

⁷⁾ ebenda, S.I

⁸⁾ ebenda, S.III

Dieser Staub, der Fußgänger und Radfahrer belästigt, werde erzeugt, wenn die Straße von den schweren Wagen und den Hufen der Vierfüßler bearbeitet werde. Dieser Staub sei nicht nur lästig, sondern, weil er zum Teil von den Exkrementen der Pferde, Rinder und Schafe herrühre, welche in Fäulnis übergehend, "ganz zweifellos der Gesundheit desjenigen, welcher ihn einatmet, überaus unzutraglich" sei.⁹⁾

Bei diesen ersten Forderungen nach Radfahrwegen stand die Nützlichkeit des Fahrrad im Vordergrund. Es ging um die Optimierung des Radfahrwegs für den Arzt, den Kaufmann und den Gewerbetreibenden, die unabhängig von der Pferdebahn ihre Ziele in der Stadt erreichen wollten. "Radmarkt" druckt 1897 einen Beitrag aus dem Velo-Sport nach, in dem es heißt: Das Fahrrad "gibt der Geschäftswelt, die auf individuelle Freiheit des Handelns beruht, auch die individuelle Freiheit der Bewegung. Dies ist der Vorteil des Fahrrads im Verkehr und das ist auch seine Bedeutung. Es muss also unser Bestreben sein, diesen Vorteil auszunützen, ihn in seinem ganzen Umfang zur Geltung zu bringen, und das kann unseres Erachtens nur geschehen, wenn die Anlage von speziellen Wegen für Radfahrer in Angriff genommen wird."¹⁰⁾ Erst an zweiter Stelle folgt in der Argumentation die positive gesundheitliche Wirkung des Radfahrens, die körperliche Erholung.

1901 wird davon gesprochen, daß sich die Qualität der Landstraßen im Hinblick auf das Radfahren schon deutlich verbessert hätte. Anders sähe es innerhalb der Städte aus. Besonders die Straßen, welche aus den Städten herausführen, die für die Radtouristen von besonderer Bedeutung sind, seien durch Fuhrwerke überlastet und oft in einem für Radfahrer kaum befahrbaren Zustand. Deshalb müsse "die Forderung nach eigenen Wegabteilungen für die Radfahrer"¹¹⁾ erhoben werden zur Förderung des Radtourismus, was gleichzeitig eine Förderung der Fahrradindustrie sei und dem Wohle der Volksgesundheit diene. Dabei ist wichtig zu beachten, daß es bei dieser Forderung noch nicht um einen separaten Radfahrweg geht, sondern um eine Wegabteilung, die später meist Radfahrstreifen genannt wird. Das Fahrrad wird als Mittelding zwischen Fußgänger und Fuhrwerk gesehen, dem eine entsprechende Fahrspur geschaffen werden müsse. Weil besonders die Fahrten auf den Ausfallstraßen aus den Städten von den Radfahrern nur schwer zu bewältigen seien, ginge der Radtourismus zurück, und die Fahrradwirtschaft hätte das Nachsehen, weil sie weniger Räder verkaufe. Die Straßenoberflächen würden von den schweren Wagen zermalmt und durch den Kot der Pferde schlüpfrich, was für den Radfahrer gefährlich werden könne. Hier deutet sich, aber noch in einem ganz anderen Zusammenhang, das Sicherheitsmotiv an, ist aber noch sehr nachrangig.

2.2. Separation der Verkehrsarten

Beim internationalen Straßenkongreß in Paris im Jahre 1908 werden Grundsätze für den öffentlichen Straßenbau unter besonderer Berücksichtigung des Automobilverkehrs erarbeitet. Die Empfehlung des Kongresses, "die Chausseen entlang, dort wo es nützlich erscheint, besondere Bahnen für Radfahrer und Reiter anzulegen", wird weitgehend ohne Begründung zitiert.¹²⁾ Bei "Luxus-Avenuen",

⁹⁾ ebenda

¹⁰⁾ Radmarkt 1897, Nr. 368, S.XV f.

¹¹⁾ Radmarkt Nr. 536, 1901, S.7

¹²⁾ Radmarkt Nr. 909, 1908, S.9

die breiter als 6m sind, sei die Absonderung der verschiedenen Gattungen von Fahrzeugen angebracht.¹³⁾ Wenn von Absonderung der Fahrzeuggattungen gesprochen wird, geht es nicht unbedingt um eine Separation des Fahrrads, sondern in dieser Zeit, als das Fahrrad noch im Tempo mit den Automobilen mithalten konnte oder oft schneller war, um die Herausnahme der Fuhrwerke und Pferde. Ebenfalls nicht der Radverkehr ist gemeint, wenn C.Redtmann in seinem Beitrag "Die Landstrasse der Zukunft" aus dem Jahre 1919 zur Berücksichtigung von Anforderungen durch neuzeitliche Verkehrsmittel eine Trennung des Kraftverkehrs von den Fuhrwerken erwägt. "Gestatten die Verhältnisse die gefahrlose gemeinschaftliche Abwicklung beider Verkehre auf derselben Strassenfläche üblicher Breite aber nicht länger, dann wird in den meisten Fällen wohl zu versuchen sein, eine grössere Verkehrssicherheit unter gleichzeitiger möglichst weitgehender Rücksichtnahme auf die berechtigten Eigentümlichkeiten des Kraftwagenverkehrs durch die Abtrennung von besonderen Verkehrsstreifen für den letzteren zu schaffen."¹⁴⁾ Dabei solle die Straßengestaltung eine Verkehrsgeschwindigkeit von 80 km/h ermöglichen. Schnelle Kraftfahrzeuge erzeugten Staubwolken, weshalb die Strassenoberfläche durch Teer oder Asphalt nach den Bedürfnissen der Kraftfahrzeuge ausgestaltet werden solle. Das Fahrrad kommt auf der "Landstrasse der Zukunft" nicht vor. Die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs rücken für die Straßengestaltung immer stärker in den Vordergrund.

Bei den ersten Radfahrwegen, die in den Städten Bremen, Hamburg und Lüneburg gebaut werden, handelt es sich um eben solche für Radfahrer verbesserte Fahrbahnteile oder, wie hauptsächlich in der Umgebung der Städte (vor allem in Magdeburg, aber auch in Hannover), um Wege für den Erholungs- und Ausflugsverkehr.

2.3. Verbände fordern Radfahrwege

1915 fordert der Bundesfahrwart des Deutschen Radfahrer-Bundes, Gregers Nissen (Altona) Wanderpfade für Radfahrer. Dabei geht es um Radwanderwege abseits der Landstraßen nach dem Vorbild der Fußwanderwege, wie sie der niederländische Fahrradtouristenbund A.N.B.W schon realisiert habe. Wegen der lästigen Staubenwicklung durch den Autoverkehr will man weg von der Landstraße. Die Unfallgefahr bzw. Verkehrssicherheit wird noch nicht als Argument angeführt. Er lobt als vorbildlich das Wegenetz in der Lüneburger Heide, wo ein paar Arbeiter mit Schaufel und Spaten im Laufe eines Tages ein tüchtiges Stück geschaffen hätten, da es sich vielfach nur um Ebnung handele, um Radfahrstreifen herzustellen.¹⁵⁾

Die 1916 vom "Verein der Fahrradhändler von Köln und Umgebung" geforderte Anlage von Radfahrwegen soll ebenfalls hauptsächlich ein angenehmes Fahren ermöglichen, wodurch Gummi gespart werde. Das sei wirksamer als die während des 1. Weltkriegs durch den Kriegsminister verordnete Einschränkung des Radfahrverkehrs. Besondere Streifen für Radfahrer zwischen Bürgersteig und Straßendamm, "Radfahrsteige und Wege" genannt¹⁶⁾, fördere den Radfahrersport und diene der Wehrrertüchtigung. Außerdem

¹³⁾ ebenda

¹⁴⁾ Radmarkt, Nr. 1445, S.17

¹⁵⁾ Radmarkt, Nr. 1242/43, 1915 S.1ff.)

¹⁶⁾ Radmarkt, Nr. 1312/13, S. 3

sei das Fahrrad oft das einzige Mittel zur Fortbewegung für Kriegsinvaliden. Als Vorbilder werden entsprechende Maßnahmen in Hannover, Magdeburg, Bremen und Frankfurt a.M. genannt.

1919, also nach dem Krieg, ergreift der Deutsche Radfahrer-Bund die Initiative und fordert die Anlage von Radfahrwegen als Notstandsarbeiten. Die Straßenverhältnisse in den größeren und Mittelstädten hätten sich zwar verbessert. In den Stadtzentren gäbe es fast durchweg asphaltierte Straßen oder glattes Holzpflaster, das auch für das Radfahren gut geeignet ist. Allerdings seien viele, gute Innenstadtstraßen für Fahrräder verboten. Der Radverkehr werde auf weit schlechteren Nebenstraßen geführt. Als ein großes Problem werden die zur Stadtperipherie führenden Straßen angesehen, die für Radfahrer fast nicht befahrbar seien. In dem Aufruf des Deutschen Radfahrer-Bunds heißt es u.a.: "Das Fahrrad ist heute weit weniger ein Sportfahrzeug als ein Verkehrsmittel, auf welches der Staat und die Gemeinde nicht mehr verzichten können....Die staatlichen und kommunalen Verwaltungen können und dürfen nicht mehr zusehen, wie infolge elender Knüppeldämme und Pflasterstraßen, sowie schwer zu befahrender Landwege der Verkehr um ein Vielfaches verlangsamt und erschwert wird, eine ungeheure Steigerung von Maschinen- und Reifenschäden eintritt, in hohem Maße Menschenkräfte durch die nicht mehr zeitgemäße Verkehrserschwerung vergeudet werden, und schließlich die Unglücksfälle bedenklich an Zahl steigen." ¹⁷⁾

Hier ist noch nicht erkennbar, ob auf Unfälle mit anderen, insbesondere auch Kraftfahrzeugen abgehoben wird, oder ob es eher um Unfälle zwischen Radfahrern oder um Alleinunfälle und Stürze geht. Die Unfallstatistik, auf die weiter unten noch einzugehen ist, die reichsweit seit 1907 betrieben wird, und die bis zum Kriegsbeginn im "Radmarkt" ausführlich dargestellt und kommentiert wird, nennt als Hauptopfer der Kraftfahrzeuge Fußgänger, die Kraftfahrer selber und Insassen der Kraftfahrzeuge. Nur bei etwa 11% der Kollisionen mit einem Kraftfahrzeug sind Radfahrer beteiligt. Der Schutz der Radfahrer vor den Kraftfahrern ist noch kein vorrangiges Thema. Es geht um eine gute Fahrbahn für die Radler auf der Straße, oder wenn das nicht geht, neben der Straße. Es sollen schlechte Pflasterstraßen mit guten Radfahrstreifen versehen werden, die entweder aus Preß-Schlackensteinen hergestellt werden oder mindestens aus erstklassigen, glatt behauenen Pflastersteinen.

Es wird gefordert: "An schlecht zu befahrenden Landwegen, die von Radfahrern viel benutzt werden müssen, wenigstens an einer Seite einen Streifen herzustellen durch Abschaufeln von Unebenheiten und Beseitigung der Grashügel." ¹⁸⁾ Wieder wird auf die schon genannten Städte mit Radfahrwegen hingewiesen, aber auch auf die die Lage in Rheinland und Westfalen, z.B. Köln, und in Sachsen, wo es innerhalb und außerhalb der Städte unhaltbare Zustände gebe. "Die Radfahrer werden allenthalben behindert, das Radfahren wird unmöglich gemacht. Der Verkehr mit Fahrrädern auf den Chausseen im Rheinland, z.B. in der Gegend von Köln, ist vollständig eingestellt, weil die Benutzung des Fahrrades mit Lebensgefahr verbunden ist." ¹⁹⁾ Die Lebensgefahr rührt aber wohl von dem Straßenzustand her (elende Knüppeldämme und Pflasterstraßen), weniger davon, daß sich unterschiedlich schnelle Fahrzeuge gefährden. Es ging darum, das Radfahren auf guten und

¹⁷⁾ Radmarkt, Nr. 1457, 4

¹⁸⁾ ebenda, S.3

¹⁹⁾ ebenda, S.5

staubfreien Wegen zu ermöglichen. Besonders zu berücksichtigen seien dabei die Frauen, die zu ihrer Gesundheit radelten und die Kriegsinvaliden. "Die Behörden müssen im Interesse des Verkehrs, der Leibesübung, der Gesundheit des Volkes dafür eintreten, für Radfahrer geordnete Wegeverhältnisse zu schaffen, damit der volkstümliche Radfahrersport zu seinem Rechte kommt." ²⁰⁾

2.3. Erste Richtlinien

Selbst in der 1926 in einer Auflage von 4000 vom Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller verbreiteten Broschüre des Magdeburger Stadtbaurats a.D. Dr. Dipl. Ing. Henneking "Der Radfahrverkehr. Seine volkswirtschaftliche Bedeutung und die Anlage von Radfahrwegen" ²¹⁾, der 1927 eine überarbeitete Neuauflage folgte, geht es vorrangig um die zweckmäßige Lösung und reibungslose Abwicklung des Radfahrverkehrs in den Großstädten und auf dem Lande. Henneking zitiert ausführlich die von ihm stark beeinflussten "Richtlinien für die Schaffung von Radfahrwegen" ²²⁾ des Ausschusses "Verkehrsregelung" der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (STUFA), die sich mit dem Fahrrad als einem wichtigen Verkehrsmittel befaßt und zu dem Ergebnis kommt, daß der Radverkehr grundsätzlich am besten durch Schaffung besonderer Radwege berücksichtigt werden könne, deren Bauart den örtlichen Verhältnissen und der Konstruktion des Fahrrades angepaßt sein solle.

Aber Anlaß, etwas für den Radverkehr tun zu wollen, ist noch nicht die Gefährdung der Radfahrer, sondern ihre Menge, die es nötig mache, einen ungehinderten und reibungslosen Radverkehr sicherzustellen. Ganz schwach klingt aber das Sicherheitsthema nun an, wenn davon gesprochen wird, daß an Sonn- und Feiertagen Radsportler und Ausflügler auf den Landstraßen einen stellen- und zeitweise außerordentlich dichten Radverkehr schufen, der sich "neben dem Kraftwagen- und anderen Fuhrwerksverkehr ungehindert und gefahrlos bewegen können" ²³⁾ solle.

Der von Radfahrern befahrbare Weg konnte lange Zeit auch ein von der Straße baulich kaum abgehobener Radfahrstreifen sein. Während früher ein solcher Radfahrstreifen fast die Standardmaßnahme darstellte, wird er 1927 in den Richtlinien der STUFA nur für solche Straßen akzeptiert, "in denen die Anlage besonderer Radfahrwege wegen Raummangel, wegen Höhe der Kosten oder aus anderen Gründen nicht möglich ist." ²⁴⁾ Im Folgenden wird selbst 1927 noch die eigentliche Begründung für Radfahrwege, das bequeme Fahren, genannt, wenn es heißt: "Soweit der Fahrdamm mit geräuschlosem Pflaster, Asphalt, Teer, Beton oder Holz, befestigt ist, ist die Anlage besonderer Radfahrstreifen neben der Straßenrinne in der Regel entbehrlich." ²⁵⁾

In Henneking's Schrift wird noch nicht mit Unfallzahlen argumentiert, aber die Gefahren für den Radfahrer durch den Kraftwagenverkehr werden gesehen: "Je stärker der

²⁰⁾ ebenda

²¹⁾ vrgl. Dr. Ing. Henneking: Der Radfahrverkehr. Seine volkswirtschaftliche Bedeutung und die Anlage von Radfahrwegen. Magdeburg 1927

²²⁾ ebenda, S.11ff.

²³⁾ ebenda, S.13

²⁴⁾ ebenda, S.12f.

²⁵⁾ ebenda, S.13

Kraftwagenverkehr auf den Landstraßen sich entwickelt, um so gefährvoller wird das Befahren der Straße durch den Radfahrer." ²⁶⁾ Die inzwischen hohen Geschwindigkeiten machten die Automobile gefährlich. Aber sie werden hingenommen. Der Radfahrer habe eben auf besondere Radfahrwege auszuweichen: "Die wirkliche Lösung des von Jahr zu Jahr schwieriger gewordenen Problems der ungefährdeten Durchführung des Radfahrer- und Fußgängerverkehrs (!) auf der Landstraße ist einzig die Schaffung besonderer Radfahrwege, abgetrennt von der eigentlichen Landstraße." ²⁷⁾ Aber es kommt auch ein, in den nächsten Jahren immer deutlicher und gegenüber heute sehr offen formuliertes Motiv für die Radfahrwegeforderung: "Diese dringende Forderung erheischt das Interesse der werktätigen Bevölkerung, die das Rad als Verkehrsmittel benutzt, der Erholung suchenden Ausflügler, wie auch des Kraftwagenverkehrs, um diesen von den Störungen und Rücksichten auf den Verkehr mit Fahrrädern unabhängig zu machen." ²⁸⁾ (Hervorhebung V.B.)

Henneking zitiert zustimmend einen Text von Ewald Genzmer, der besondere Radfahrwege fordert, um das "Publikum", d.h. die Fußgänger vor den Radfahrern zu schützen. Damit wird ein Motiv angesprochen, daß offensichtlich unsterblich ist: die Disziplinlosigkeit der Radfahrer. Radfahrwege der neueren Art in Verbindung mit der seit 1934 massiv propagierten Benutzungspflicht dienen nicht der Beschleunigung des Radverkehrs, sondern eher seiner Kanalisierung oder gar seiner Bremsung.

2.4. "Kommt der Radfahrer endlich von der Straße?" ²⁹⁾

Diese Frage ist die Überschrift eines Artikels aus dem Jahre 1928, in dem eigentlich zum ersten Mal ganz deutlich und vorrangig damit argumentiert wird, "daß bald etwas geschehen müsse, wenn man nicht wolle, daß durch die starke Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs in Deutschland sich unhaltbare Zustände entwickeln, die Unfälle, welche heute leider schon an der Tagesordnung sind, geradezu heraufbeschwören." ³⁰⁾

Damit ist im Grunde die ursprüngliche Forderung der Radfahrer nach einer guten Fahrbahn, wenn sie auf der Straße nicht zu schaffen ist, als besonderer Radfahrweg, pervertiert. Radfahrwege haben nun die Aufgabe, die Radfahrer als störende Elemente von der Fahrbahn herunter zu bringen. Über die Qualität hinsichtlich der Befahrbarkeit dieser Wege ist in den Texten in den folgenden Jahren des intensivierten Radfahrwegebaus nicht mehr viel zu finden. Ja, selbst der Begriff Radfahrweg, wird, wenn auch langsam, um die Ideologie, man tue etwas für Radfahrer zu sichern, durch "Fahrradweg" (so in den Verkehrsordnungen) oder nur "Radweg" (so in den späteren Veröffentlichungen der Reichsgemeinschaft für Radfahrwegebau, die sich auch etwa seit 1938 nur noch Reichsgemeinschaft für Radwegebau nennt) ersetzt. ³¹⁾

²⁶⁾ ebenda, S.41

²⁷⁾ ebenda, S.42

²⁸⁾ ebenda

²⁹⁾ Radmarkt Nr. 1916, 1928, S.21

³⁰⁾ ebenda

³¹⁾ Die Kürzung des Wortes "Radfahrweg" zu "Radweg" sei nach Hellmuth Wolff, Professor für Volkswirtschaft an der Universität Halle, auf dessen Vorschlags hin von der Reichsgemeinschaft aufgenommen und propagiert worden. In seiner Schrift "Die Fahrradwirtschaft" (Halle 1993, S. 66. Schriften des Seminars für

Es geht um die Unterordnung des Radverkehrs angesichts der massiven Förderung der Motorisierung nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten.

2.6. Radwegebenutzungspflicht

Es geht um die Disziplinierung der Radfahrer, weshalb die Verkehrsordnungen im Jahre 1934 zunächst in Preußen und dann im ganzen Reich unter der Überschrift "Verkehrsdisziplin für alle" ³²⁾ verkündet werden.

Schon 1926 wurde die "Verordnung für den Kraftfahrzeugverkehr", die reichsweit galt, ergänzt durch eine Musterverordnung für den allgemeinen Verkehr auf öffentlichen Straßen, nach der dann die meisten Länder entsprechende Straßenverkehrsordnungen schufen. ³³⁾ Darin war in § 25 schon unter der Überschrift "Verbote und Beschränkungen von Wegen" die Benutzungspflicht von Radfahrwegen enthalten: "(1) Zum Radfahren sind die dafür eingerichteten besonderen Wege (Radfahrwege), soweit diese zur Aufnahme des Radfahrverkehrs ausreichen, andernfalls die für Fuhrwerke bestimmte Fahrwege zu benutzen." ³⁴⁾ Allerdings ließ die Formulierung einen großen Interpretationsspielraum zu. Henneking nennt etwas genauer Bedingungen, unter denen eine Benutzungspflicht gerechtfertigt sei. Es sind Bedingungen, wie das Vorhandensein eines zusammenhängenden Wegenetzes, die heute noch in den meisten Städten kaum erfüllt werden: "Sind in einer Stadt die Radfahrwege in baulich gutem Zustand und insbesondere in solcher Ausdehnung vorhanden, daß sie auf langen Strecken ein zusammenhängendes Wegenetz bilden, so dürften verkehrspolizeiliche Anordnungen, durch die den Radfahrern das ausschließliche Benutzungsrecht der Radfahrwege gegeben und die Benutzung anderer Teile der Straße verboten wird, durchaus im Interesse einer geordneten Verkehrsregelung liegen." ³⁵⁾

Daß es die Benutzungspflicht in vielen Ländern und Städten schon gibt, nimmt der Ausschuß "Verkehrsregelung" der STUFA bei seinen "Richtlinien für die Schaffung von Radfahrwegen" noch nicht so richtig zur Kenntnis, denn da heißt es im Abschnitt "Polizeiliche Bestimmungen": "Sind durch geeignete bautechnische Maßnahmen Verkehrswege für Radfahrer an der Landstraße geschaffen oder bestehen besondere Radfahrwege, so ist durch gesetzliche und polizeiliche Bestimmungen deren Benutzung sowie der Verkehr der Radfahrer auf den anderen Teilen der Straße zu regeln." ³⁶⁾ Dabei ist wahrscheinlich unter Regelung des Verkehrs auf den anderen Teilen der Straße das Fahrverbot für Radfahrer gemeint.

Verkehrswesen an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg) begründet Wolff diesen Vorschlag: "Wie man Fußweg und Fußgängerweg sagt, Reitweg und nicht Reittierweg oder Reiterweg, so ist auch Radweg nicht nur der bequemere, sondern auch der bessere Ausdruck." Allerdings hinken die angeführten Vergleiche, denn die Langfassung hieß nicht Radfahrerweg, sondern Radfahrweg, was dem Reit- oder Gehweg entspricht. Seine Argumentation richtet sich eher gegen den in der R.St.V.O. gewählten Begriff des Fahrradweges.

³²⁾ Radmarkt Nr.2238, 1934, S.7

³³⁾ vrgl Horn: Vom Niedergang..., S.44

³⁴⁾ zitiert nach Horn: Vom Niedergang ...S.45

³⁵⁾ Henneking: Der Radfahrverkehr, S.34f.

³⁶⁾ ebenda S.14

1926/27 war eine Benutzungspflicht der Radfahrwege wahrscheinlich für die meisten Radfahrer überhaupt kein Problem, denn erstens gab es in den meisten Städten noch kaum Radfahrwege, und zweitens waren die Wege und Radfahrstreifen, die bis dahin angelegt wurden, ja gerade als Verbesserungen für das Radfahren konzipiert. Sie boten eine Oberfläche, die sich positiv vom Fahrdamm abhob. Wenn die Straßen eine gut befahrbare Oberfläche hatten, so die oben angesprochene Empfehlung des Radfahrwege-Papsts Henneking, könne auf die Anlage eines Radfahrweges verzichtet werden. Allerdings gab es auch damals schon Radfahrwege, die wegen des schlechten Zustands kaum befahrbar waren, weshalb die Radfahrer dann durchweg den Fahrdamm benutzten. Das führte zu Klagen seitens der Wegebenutzer und zu Beanstandungen seitens der Verkehrspolizei. Henneking sieht die Lösung in den meisten Fällen darin, daß der Radfahrweg baulich gut unterhalten wird.³⁷⁾

In Berlin wird 1929 eine Verkehrsordnung erlassen, die eine Benutzungspflicht für Radfahrwege enthält, d.h. Verbot der Fahrdammbenutzung für Radfahrer, wenn es einen Radfahrweg gibt. Dazu die Zentralstelle für Radfahrwege, ein von der Fahrradindustrie gestütztes Büro zur Propagierung des Radfahrwegebaus (näheres dazu in Kapitel 7): "...eine Bestimmung, die sich rechtfertigen ließe, wenn die Radfahrwege, was vielfach nicht der Fall ist, genügend breit und ausschließlich für den Verkehr mit gewöhnlichen Zweirädern vorgesehen sind. Es gibt eine Menge schmaler Radfahrwege, die, da in den Bestimmungen hierüber keine Unterschiede gemacht werden, auch von Drei- und Transportzwei- und -dreirädern befahren werden. Selbstverständlich leiden dadurch die Radfahrwege, die nur mit gewöhnlichen Zweirädern befahren werden dürften."³⁸⁾

Bei der Vorbereitung der Berliner Verkehrsordnung von 1929, die u.a. auch vorschreibt, daß Räder nur auf der Fahrbahn, nicht auf den Fußwegen, geschoben werden dürfen, waren weder die Zentralstelle, noch andere Fahrradverbände beteiligt worden. Es ging wohl nach dem Motto: Ihr kümmert euch um Radfahrwege, wir machen die Verkehrsregeln!

In den zwanziger Jahren ist die Benutzungspflicht für Radfahrwege im "Radmarkt" kein Thema. Das wird nach 1934 anders.

Obwohl also die Benutzungspflicht für Radfahrwege nicht neu ist, kann doch das Jahr 1934 als Beginn des Einsatzes dieser Regel als Disziplinierungsinstrument gegen die Radfahrer angesetzt werden.

Am 1. April tritt die neue "Polizeiverordnung für den Straßenverkehr" in Preußen in Kraft. Die Benutzungspflicht für "Fahrradwege" (nicht mehr Radfahrwege) ist im "§ 39 geregelt: "Zum Radfahren sind die dafür besonders bestimmten Straßenteile (Fahrradwege) zu benutzen, und zwar bei einfacher Wegbreite in der Fahrtrichtung, bei doppelter Wegbreite in beiden Richtungen. Beim Fehlen von Fahrradwegen muß die Fahrbahn benutzt werden."³⁹⁾ Was die einfache Wegbreite ist, wird in der Verkehrsordnung selber nicht gesagt. Die Richtlinien der Stufa gingen 1927 von 1 m Minimum aus.⁴⁰⁾ Dort wurde allerdings für einen in beiden Richtungen befahrbaren Radfahrweg nur eine Mindestbreite von 1,5 m

³⁷⁾ ebenda, S.33f.

³⁸⁾ Radmarkt Nr. 1989, 1929, S.15

³⁹⁾ Radmarkt Nr. 2238, 1934, S. 8

⁴⁰⁾ vrgl.Henneking, S. 12

vorgeschlagen, während die Preußische Verkehrsordnung von der doppelten Breite spricht.

Diese Polizeiverordnung Preußens ist der Vorläufer zur Reichs-Straßen-Verkehrs-Ordnung (R.St.V.O.), die am 1. Oktober 1934 in Kraft tritt. ⁴¹⁾

In der R.St.V.O wird in § 26 die Benutzungspflicht von Sonderwegen, also auch Fahrradwegen, formuliert und ab 1934 propagiert: "Ist eine Straße für einzelne Arten des Verkehrs bestimmt (Fußweg, Fahrradweg, Reitweg) so ist dieser Verkehr auf den ihm zugewiesenen Straßenteil beschränkt." ⁴²⁾

In einem Beitrag "Radfahrer und Verkehrssicherheit" von Dr. Franz Berthold ⁴³⁾ wird der § 26 in Verbindung mit § 25 gestellt und behauptet, daß die Nichtbenutzung der Radfahrwege der im Interesse aller Verkehrsteilnehmer geschaffenen Grundregel der R.St.V.O zuwider laufe und auch strafbar sei. Der § 25 lautet: "Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt, oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt." Hier findet sich wieder das immer deutlicher werdende Motiv des Radwegebaus, die Belästigung des Autoverkehrs durch die Radfahrer zu beseitigen.

Dennoch besteht über der Fahrradwegenutzungspflicht, der Begriff Fahrradweg wird fast nur im Verordnungstext, nicht in der allgemeinen Diskussion gebraucht, offensichtlich Unklarheit.

1937 bringt "Radmarkt" einen Bericht über ein Urteil des Kammergerichts (Quelle: Juristische Wochenzeitschrift, Heft 12/37), wonach "jeder Radfahrer verpflichtet ist, vorhandene Radfahrwege zu benutzen, und daß er sich strafbar macht, wenn er statt auf dem Radfahrwege auf dem Straßendamm fährt." ⁴⁴⁾ Das Gericht erklärt den Einwand des Angeklagten, daß er sich auf dem Radfahrwege nicht so sicher fühlte, für unbeachtlich. Fühlte er sich indes, so heißt es weiter, dem Großstadtverkehr überhaupt nicht gewachsen, so wäre es seine Pflicht gewesen, als Radfahrer derart verkehrsreiche Straßen überhaupt zu meiden, um auf andere Weise oder auf einem anderen Wege sein Ziel zu erreichen. Unter diesen Umständen würde es mit dem Volksempfinden unvereinbar sein, wollte man dem Angeklagten zugestehen, statt des Radfahrweges den Straßendamm zu benutzen.

"Radmarkt" druckt in den folgenden Jahren immer wieder Auszüge aus der R.St.V.O ab als Tips zur "Verkehrssicherheit für Radfahrer".

1935 ⁴⁵⁾ ist nach den Regeln zur Ausstattung des Fahrrads mit Bremse ("Rücktrittsbremse genügt"), Glocke, Rückstrahler oder rotem elektrischen Rücklicht und einer Lampe, "die andere Verkehrsteilnehmer nicht blenden darf", als Regel Nr.2 genannt: "Benutze grundsätzlich die vorhandenen Radfahrwege!"

1938 wird als "wichtige Verhaltensvorschrift" genannt: "1. Radfahrer haben grundsätzlich Radfahrwege zu benutzen." ⁴⁶⁾

Diese intensive Propaganda der Radwegenutzungspflicht, die es vor 1934 nicht gab, läßt darauf schließen, daß die Radfahrer doch häufig mit den inzwischen angelegten schmalen Radwegen mit billigen und leicht zerstörbaren Oberflächen an gut ausgebauten

⁴¹⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2265, 1934, S.6 sowie Nr. 2271, S.27f.)

⁴²⁾ Radmarkt Nr. 2271, 1934, S.28, hier ohne Paragraph-Nr. referiert, vielleicht nicht ganz wörtlich

⁴³⁾ Radmarkt Nr. 2271, 1934, S.32

⁴⁴⁾ Radmarkt Nr. 2396, 1937, S.5

⁴⁵⁾ Radmarkt Nr. 2314, S.15)

⁴⁶⁾ Radmarkt Nr. 2459, S.943)

Straßen nicht zufrieden waren, und stattdessen lieber den Fahrdamm benutzten. Insbesondere das durch Polizeivorschriften geregelte Überholverbot oder durch die geringe Breite des Radfahrweges nicht oder nur mit Verstoß gegen andere Vorschriften realisierbare Überholen ⁴⁷⁾ führte oft zu Konflikten mit den Ordnungshütern.

Aber einen erkennbaren Widerstand der Radfahrerverbände gegen die Benutzungspflicht gibt es nicht.

1934 formuliert Willi Schirmer, Geschäftsführer des Deutschen Radfahrerverbands, des (Zwangs?) Zusammenschlusses aller bürgerlicher Radfahrerverbände, im Hinblick auf die R.St.V.O., daß es bei sachlicher Betrachtung keinen Anlaß zu irgendeiner Beunruhigung der Radfahrerschaft geben könnte. Als Programmpunkte der Fahrradpolitik des Verbandes nennt Schirmer: "1. Gegen die Bekämpfung des Radfahrwesens zu Gunsten anderer Verkehrszweige. 2. Gegen Verkehrskontrollen, die sich einseitig gegen die Radfahrer wenden." ⁴⁸⁾ Weiterhin war man gegen Nummernschilder, Radfahrererkarten, Fahrverbote in verkehrsreichen Innenvierteln der Städte und Parkverbot von Fahrrädern in Straßen und für den Bau von Radfahrwegen.

Interessant in diesem Zusammenhang ist die Position gegen Parkverbot in Straßen. In den damals vorliegenden Verkehrsordnungen gibt es das noch nicht, aber offensichtlich gab es entsprechende Vorschläge. Bilder aus den zwanziger und dreißiger Jahren zeigen, daß es sehr üblich war, die Räder am Straßenrand, abgestützt mit einem Pedal auf die Bordsteinkante, abzustellen. Vermutlich ist das gelegentlich von Autofahrern kritisiert worden, die ebenfalls am Straßenrand parken wollten.

Als Kuriosum wird berichtet. "daß sich in England die Radfahrer selbst scharf gegen den Bau von Radwegen aussprechen, ohne dafür ein rechtes Motiv angeben zu können, als vielleicht nur den Eigensinn, an der bestehenden Ordnung nicht zu rütteln." ⁴⁹⁾ Offensichtlich waren die Engländer nicht einer so massiven Radwegepropaganda ausgesetzt, die ihnen vermittelte, daß diese Wege zum Vorteil der Radfahrer gebaut würden.

Im Zusammenhang mit der Benutzungspflicht steht die allmählich stärker werdende Ablehnung der Radfahrstreifen, der in vielen Städten, insbesondere in den Stadtkernen, fast Standard war. Während man bei Erfolgsbilanzen des Radwegebaus die Radfahrstreifen mitrechnete, wird der Radfahrstreifen immer mehr nur als Ausnahme toleriert. Denn er bleibt Teil der Fahrbahn und wirkt nicht so stark separierend wie ein durch Bordstein oder gar Grünstreifen oder Alleeabäume von der Fahrbahn abgesetzter Radweg. Noch heute werden die Radfahrstreifen, die wieder häufiger von manchen Planern wegen der guten Sichtbarkeit der Radfahrer als die bessere Lösung empfohlen werden, von den Verwaltungen abgelehnt, weil auf ihnen Separation durch Benutzungspflicht nicht konsequent angewendet werden kann, worauf es offensichtlich beim Radwegekonzept seit den dreißiger Jahren hauptsächlich ankommt.

3. Radfahrwege und Radtourismus

In der Diskussion um Radfahrwege, z.B. auch, wenn die erfolgreiche Radwegepolitik in Kilometern angegeben wird, findet sich oft keine genaue Trennung von Radwanderwegen abseits der Landstraßen, Radfahrwegen für Ausflugs- und Erholungszwecke in

⁴⁷⁾ vrgl. Henneking: Radfahrverkehr, S.26f.

⁴⁸⁾ Radmarkt Nr. 2271, S.22

⁴⁹⁾ Radmarkt 1938, Nr. 2461. S. 973

städtischen Parks und Stadtwäldern und Radfahrwegen oder Radfahrstreifen an bzw. auf Stadt- und Landstraßen für den Alltagsverkehr. Die Übergänge sind fließend, ähnlich wie man bei der Benützung des Fahrrads nicht immer genau unterscheiden kann, ob es sich um sog. notwendige Fahrten (z.B. zur Arbeit) oder um Freizeit- und Vergnügungsfahrten handelt. Noch nach dem ersten Weltkrieg wird beim Radfahren von Radsport gesprochen und dabei nicht nur an Rennfahrer oder Radtouristen, sondern an Radfahrer ganz allgemein gedacht, also einschließlich der Millionen, die das Fahrrad "als berufliches Beförderungsmittel" ⁵⁰⁾ benützen. Das ist ja sicher nicht ganz falsch, denn auch die nützlichen, alltäglichen Radfahrten sind eine Art Sport, wenn auch ohne den Wettbewerbscharakter: gesunde Bewegung.

Andererseits werden an in erster Linie touristisch und für Erholungszwecke genutzte Radfahrwege andere Anforderungen gestellt, sowohl hinsichtlich ihrer Führung als auch ihrer Befestigung. ⁵¹⁾ Vor allem bei der Finanzierung wird in den späten zwanziger, aber besonders in den dreißiger Jahren, ein deutlicher Unterschied gemacht zwischen Radfahrwegen an Straßen, auf die dann der Radverkehr gezwungen wird, um die Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr frei zu bekommen, und Radfahrwegen abseits der Straßen, in Parks und Forsten. Für letztere standen staatliche Mittel so gut wie nicht zur Verfügung.

In der Werbung für den Radwegebau wird von Anfang an auf die Bedeutung der Radfahrwege für den Radtourismus hingewiesen, insbesondere auch, wenn diese Werbung vom Fahrradhandel und der Fahrradindustrie mitgetragen wird. Die Fahrradbranche ist am Radtourismus deshalb interessiert, weil dafür hochwertige Räder benützt werden. Das Rad in der Stadt, das nach der Jahrhundertwende und dann explosionsartig nach dem ersten Weltkrieg alltäglich benutzt wird, ist meist das Billigrad, das nur geringe Verdienstmöglichkeiten bietet.

1901 veröffentlicht der "Radmarkt" einen Beitrag unter der Überschrift "Fahrrad-Industrie und Radtourismus" ⁵²⁾, in welchem den Landstraßen - im Gegensatz zu anderen Beiträgen - ein recht gutes Zeugnis ausgestellt wird, was die Möglichkeit anbetrifft, mit dem Fahrrad darauf zu fahren. Als Hauptproblem für den Radtouristen werden die Stadtstraßen, insbesondere die Hauptstraßen, die aus den Städten herausführen angesehen. Durch den Bau von Radfahrwegen "auf den Hauptstraßen" würde der Radtourismus massiv gefördert, was dann "der Fahrradindustrie und dem Radfahren zum Wohle der Volksgesundheit einen noch grösseren Aufschwung geben wird, als jemals vorher in irgend einer Periode der Entwicklung des Fahrrades zu verzeichnen gewesen ist." ⁵³⁾

1914 fordert ein nicht genau zu identifizierender "Verband von Fahrradinteressen" eine "Zentralstelle" für die Propagierung von Radfahrwegen als Mittel gegen das weitere Verkümmern des Radtourismus ⁵⁴⁾.

Auch das Interesse der Radsportverbände richtet sich stark auf den Radtourismus, der durch entsprechende "Wanderpfade" ⁵⁵⁾ für Radfahrer gefördert werden könne.

⁵⁰⁾ Henneking S. 16

⁵¹⁾ vrgl. Henneking, S.23 ff.

⁵²⁾ Radmarkt Nr. 536, S.3-9

⁵³⁾ ebenda S.9

⁵⁴⁾ Radmarkt Nr. 1188, 1914, S. 15

⁵⁵⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 1242/43, 1915, S.1

Die ersten Radfahrwege, wie sie vor allem in Magdeburg und Hannover gebaut wurden, waren hauptsächlich dem Erholungsverkehr gewidmet.⁵⁶⁾ Henneking macht in einem Beitrag im Radmarkt 1929 auf den unterschiedlichen Ansatz des Radfahrwegebaus "in der Vorkriegszeit und in der Jetztzeit"⁵⁷⁾ aufmerksam: "In der Vorkriegszeit waren es einzelne wenige Männer, die aus Liebe zum Radsport und zum Wandern auf dem Fahrrad die Bestrebungen tatkräftig förderten. ...Diese Männer erkannten, daß, wenn das Radfahren ein voller Genuß und eine volle Erholung sein soll, geeignete Radfahrwege geschaffen werden müssen."⁵⁸⁾

Wenn auch in der Radfahrwegewerbung später das Erholungsmotiv und die Förderung des Radtourismus durch das Unfallverhütungsmotiv in den Hintergrund gerückt werden, bleiben sie doch Elemente der Radwegeideologie, da sie das Image des Radwegebauers als Wohltäters für die Radfahrer unterstützen.

Entsprechend sind in den am Ende der zwanziger Jahre fast überall gegründeten Radfahrwegevereinen auch die Verkehrsvereine vertreten.

Allerdings ist Max Trunz, der Leiter der 1927 gegründeten Zentralstelle für Radfahrwege in Berlin nicht ganz zufrieden mit dem Engagement der Fremdenverkehrswerbung für den Radtourismus und die Radfahrwege. So schreibt er 1929: "Alle Behörden und Vereine, die auf Förderung des Fremdenverkehrs achten müssen, haben die unbedingte Pflicht, sich mehr wie bisher mit dem Gedanken zu befassen, daß der Radwanderer einen außerordentlich starken Anteil am Fremdenverkehr hat und daß man der Förderung des Radfahrens in allererster Linie sein Augenmerk zuwenden muß."⁵⁹⁾ Er verweist auf eine Broschüre: "Auf dem Fahrrad durch die Schweiz", die offensiv mit dem Radtourismus wirbt. Trunz kritisiert die Fixierung vieler Fremdenverkehrsorganisationen auf die Autotouristen, für die man teure Straßen baue. Der im Motorfahrzeug Reisende werde oft als der kleine Gott angesehen. Allerdings kann er auch von Beispielen berichten, wo man den Fehler merkt. Es wurde mit viel Geld eine Autozufahrtstraße zum Nürburgring gebaut. "Was hat man erreicht?" fragt er. "Man hat einen riesigen motorisierten Verkehr dieser Gegend zugeleitet, dagegen ist die erhoffte Besserung der Wirtschaftslage des genannten Gebietes ausgeblieben, weil es heute der Autofahrer vorzieht, in schnellem Tempo auf dieser schönen, dazu geradezu verleitenden Strecke seinem Endziel zuzustreben; also Verkehr hat man angelockt, dagegen jedoch nicht die Einkehr gehoben."⁶⁰⁾ Trunz liefert damit eine Argumentation, wie man sie damals selten hörte. Er beschreibt ein Phänomen, das erst heute in einigen an Fremdenverkehr interessierten Gegenden erkannt wird: der Radtourismus als das belebenste Element der Volkswirtschaft. Im Ahrtal gehe man jetzt (1929) daran, mit 254000 Mk. einen Radfahrweg auszubauen, mit einem Betrag, der zwar recht hoch erscheine, aber im Vergleich mit den für Autostraßen ausgegebenen Geldern nur eine Kleinigkeit sei. In der Schweiz wisse man, "welchen Wert der Radfahrer als Reisender hat, man weiß, daß der Radfahrer weit mehr als der Motorfahrer zur Einkehr geneigt ist und daß er auch nicht wie der Motorfahrer Lebensmittel und Schlafgelegenheit in dem Umfang mitnehmen kann, wie es dieser tut."

⁵⁶⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 1600. S.47f.

⁵⁷⁾ Radmarkt Nr. 1987, 1929, S.11f.

⁵⁸⁾ ebenda

⁵⁹⁾ Radmarkt Nr. 1991, 1929, S.13

⁶⁰⁾ ebenda

Als Beispiel für eine erfolgreiche Fremdenverkehrspolitik wird immer wieder die Lüneburger Heide genannt, wo die Heidebauern mit eigenen Kräften das Heidekraut abgegraben, den darunter liegenden Sandboden abgeschaufelt und die darunter wieder gefundene tragende Bodenschicht gefunden haben. So entstand ein ganzes Netz von Waldwegen im Heideland, das Hunderttausend zu Wanderungen einlädt. "Die Radfahrwege der Heide haben also in erster Linie dazu beigetragen, die Heide zu erschließen, sie bekannt zu machen und volkswirtschaftlich zum heutigen Hochstand zu entwickeln." ⁶¹⁾

Wenn bei der Radfahrwegeplanung von Netzen gesprochen wird, wobei immer wieder die Zahl von 40 000 km als Grundausrüstung genannt wird, dann handelt es sich dabei nicht nur um innerstädtische Radwege, sondern auch um touristisch zu nutzende Wege, die Städte und Gemeinden miteinander verbinden, bzw. den Radwanderer in landschaftliche schöne Gegenden (z.B. die Lüneburger Heide) führen.

Auch Henneking widmet den "Wanderfahrten auf dem Rade" ⁶²⁾ einen ausführlichen Abschnitt, wobei er auf die Bedeutung von Radfahrwegen hinweist, wie sie vorbildlich in Holland durch den A.N.W.B. einschließlich der entsprechenden Wegweisung angelegt sind.

4. Radfahrwegebau in norddeutschen Städten vor dem 1. Weltkrieg

Oft werden die gleichen Städte genannt, die schon um die Jahrhundertwende im Bereich Radfahrwege- bzw. -streifenbau aktiv waren. Jede der Städte verfolgte im Detail unterschiedliche Konzepte. Es wäre eine lohnende Aufgabe, wie es im Ansatz Thomas Froitzheim und Arne Lüers für Bremen gemacht haben ⁶³⁾, über diese Pionierstädte des Radfahrwegebaus vertiefte Fallstudien zu erstellen, Spuren zu ermitteln. Hier soll, soweit es die Quellenlage zuläßt, versucht werden, einen kurzen Einblick zu geben in die Anfänge der Bemühungen um eigene Wege für Radfahrer in und um die Städte Bremen, Hamburg, Lübeck, Hannover und Magdeburg.

4.1 Bremen

Ohne hier in eine, in der Fahrradgeschichtsforschung beliebte Prioritätendiskussion eintreten zu wollen, in welcher Stadt die ersten Wege für Radfahrer gebaut wurden, spricht das Material dafür, mit Bremen zu beginnen, wo seit 1897 Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt wurden. ⁶⁴⁾ Es handelte sich um einen 2,50 m breiten, in beiden Richtungen befahrbaren Streifen aus Kohlenschlacke ⁶⁵⁾ oder Kupferschlackensteinen ⁶⁶⁾ in der Mitte der Fahrbahn. Das Fahrrad war in den Jahren um die Jahrhundertwende das schnellste Straßenfahrzeug, und der Radverkehr wurde so nicht

⁶¹⁾ ebenda S.11

⁶²⁾ Henneking: Der Radfahrverkehr, S.53ff.

⁶³⁾ Thomas Froitzheim, Arne Lüers: Radfahren in Bremen, in: Hartmut Roder (Hrsg.): Verkehr in Bremen: buten und binnen; Fahren, Fahrräder, Flugzeuge, Bahnen, Busse & Taxen. Bremen 1987, S.41ff.

⁶⁴⁾ vrgl. Ivar Miloschewski u. Harry Schwarzwälder: Das Fahrrad in Bremen. In: Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Dokumentation 1. Internationaler Fahrradkongreß Velo/City 10.-12. April 1980, Bremen, Verlauf und ausgewählte Beiträge, S. 70f.

⁶⁵⁾ so Miloschewski/Schwarzwälder

⁶⁶⁾ so Henneking: Der Radverkehr... S.83

durch langsame oder haltende Fuhrwerke behindert. Henneking, der einen starken Einfluß auf die Radfahrwegebewegung in Magdeburg hatte, wo man seitliche Wege und Streifen vorzog, kritisiert 1927 diese Radfahrstreifen in Straßenmitte, wie es sie auch in Lübeck gab: "Solange der Fuhrwerksverkehr in diesen Straßen nur gering und insbesondere der Kraftwagenverkehr noch nicht von Bedeutung war, haben diese ebenen und gleichmäßigen Fahrradstreifen allen Anforderung der Radfahrer entsprochen. Infolge der Verdichtung und Veränderung des Verkehrs sind sie an den meisten Stellen nicht mehr zeitgemäß." ⁶⁷⁾ Ab 1910 ging man in Bremen nach dem Vorbild Magdeburgs dazu über, Radfahrwege als seitlich von der Fahrbahn abgesetzte Schlackewege anzulegen.

Weil in den zwanziger Jahren immer mehr Straßen asphaltiert wurden, die damit auch den Radfahrern bessere Fahrbedingungen boten als die durch Wetter und starke Benutzung anfälligeren Schlackestreifen, kam es zu Auseinandersetzungen zwischen den Radfahrern, die lieber auf dem Fahrdamm fahren, und der Polizei, die dafür sorgen sollte, daß die Radfahrwege benutzt wurden, damit die Radfahrer von der Fahrbahn verschwanden. Eine reichsweite Benutzungspflicht gibt es, wie oben dargestellt, erst seit 1934. Aber örtliche Instanzen konnten sie schon verordnen. Aber auch ohne eine besondere Verordnung der Benutzungspflicht brachte der Bau von separaten Wegen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer ein Besitzanspruchs- bzw. Zuweisungsdenken mit sich. Das hat schon begonnen mit der Verweisung der Fußgänger auf besondere Fußwege ("Bürgersteige" genannt). Weil die Benutzung der wassergebundenen Radfahrwege wegen des zeit- und streckenweise unzumutbaren Zustands der Radfahrwege nicht durchsetzbar war, baute die Stadt ab 1930 geteerte Radwege. Obwohl es auch in Bremen einige private Radfahrwege gab, die nur von Radlern befahren werden durften, die einen entsprechenden Jahresbeitrag bezahlten, verstand sich die Stadt als Träger des Radfahrwegebaus.

4.2 Hamburg

Eine ähnliche Situation, Anlage und weitgehende Finanzierung der Radfahrwege durch die Stadt, findet sich in Hamburg. Der "Radmarkt" berichtet 1919: "Bereits vor 20 Jahren gab die Stadt Hamburg 250000 Mark für Anlegung von Radfahrsteigen und -wegen innerhalb und außerhalb der Stadt aus, die sich bis heute auf 2 Millionen Mark erhöht haben." ⁶⁸⁾ Gregers Nissen aus Altona berichtet 1926 davon, daß die Stadtverwaltung von Hamburg schon vor 25 Jahren (!) die erste Rate von 250000 Mark ausgeworfen habe: "Die in dieser Beziehung weitschauende Hamburger Stadtverwaltung hat im Laufe der Zeit im Interesse der Radfahrer ein so weitverzweigtes Netz von Radfahrwegen angelegt, wie wohl keine andere Stadt in Europa." [1]) Hier kann nicht überprüft werden, ob Nissen damit recht hat. Immerhin kann eine Konkurrenz ausgeschlossen werden: Kopenhagen, wo der Radfahrwegebau erst in den dreißiger Jahren, dann aber sehr intensiv angegangen wurde: "Unter meiner Führung", berichtet Nissen 1926, "haben mehrfach Herren der Kopenhagener Stadtverwaltung und des Dansk Cyclist Forbund die technische Anlage der Hamburger Radfahrwege studiert und sich das notwendige Material von der Baudeputation verschafft. Auf diesem Gebiete war Kopenhagen - die Königin des Radsports unter den Residenzstädten Europas - völlig zurückgeblieben. Bei den teilweise recht holperigen Straßen empfanden es die Kopenhagener Radfahrer als eine Wohltat, als die ersten

⁶⁷⁾ ebenda, S.83

⁶⁸⁾ vrgl. Radmarkt 1457, 1919, S.5

Cyclestribler entstanden, und die Sache bricht sich jetzt, da in Kopenhagen eben alles bis zum Ministerium und Königlichen Hof hinauf radelt, von selbst Bahn." ⁶⁹⁾

4.3 Lübeck

Anders sah es in Lübeck aus, wo die Radfahrer seit 1900 mit einer Fahrradabgabe zum Bau von Radfahrwegen belastet wurden. Die Räder erhielten Nummernschilder als Abgabenbeleg. ⁷⁰⁾ So wurde erreicht, daß "zahlreiche gute Radfahrwege die Stadt durchzogen, ja, dass die Wege auch auf den Chausseen fast überall bis an die Landesgrenzen fortgeführt werden konnten." ⁷¹⁾ Henneking berichtet von einer zweckmäßigen, den Kraftwagen- und Radverkehr trennenden Radfahrweglösung an der von Lübeck nach Travemünde und dem dortigen Übersee-Flughafen führenden verkehrsreichen Chaussee mit neben ihr geführter zweigleisiger Straßenbahn.

Nachdem in Lübeck mit Hilfe dieser Abgabe das Radfahrwegenetz bis zu Kriegsbeginn weitgehend ausgebaut war, zur Beseitigung der durch den Krieg entstandene Schäden auch geringere Mittel als die jährlich ausgegebenen 25 000 Mark benötigt werden, beschließt 1919 die Mehrheit der Bürgerschaft, die Aufhebung der Fahrradabgabe. Da inzwischen das Fahrrad als unentbehrliches Verkehrsmittel angesehen wird, "auf das weite Kreise der Einwohnerschaft bei ihrem Erwerb nicht mehr verzichten können" ⁷²⁾, sei es ein Unrecht, von den Radfahrern eine "Sondersteuer" zu erheben. Der Nummernzwang (eigentlich Abgabennachweis) wird aber beibehalten. Durch die Nummer glaubte man die Radfahrer, nun im Hinblick auf ihr Verkehrsverhalten, besser unter Kontrolle halten zu können.

4.4. Hannover

In Hannover beginnt der Radfahrwegebau mit einem Erholungsweg im Stadtwald Eilenriede. Der sich im Jahre 1900 auflösende Radfahrer-Renn-Verein stellte dem Magistrat der Haupt- und Residenzstadt Hannover 20000 Mark zwecks Errichtung der Radfahrerwege zur Verfügung. Man erhob eine Gebühr von einer Mark jährlich, die für Instandhaltung der Wege gut und gern entrichtet wurde. 1921 wurde diese kleine Steuer bereits auf 7,50 Mk. erhöht, ohne daß es zu größeren Protesten der Radfahrer kam. Anders sah es 1922 aus, als sich das Klima zwischen Stadt und den Radfahrern u.a. auch wegen eines Fahrverbots am Café Kröpke ohnehin gespannt war. Die Gebühr für das Radfahren in der Eilenriede sollte auf 20 Mk. angehoben werden. So viel zu zahlen, waren die Radfahrer nicht bereit. Ohnehin sei es kaum noch ein Vergnügen dort zu radeln, weil sich Fußgänger auf den Radfahrwegen breit machten, die sich zudem noch erdreisten, trotz ausdrücklich dort angebrachter Verbotsschilder, sich auf die nur für Radler vorgesehenen Bänke zu setzen. Aufsichtsbeamte mußten die Fußgänger von den teuer zu bezahlenden Radfahrwegen fernhalten. ⁷³⁾

1936 lobt eine kurze Notiz im Radmarkt den Radfahrwegebau in Hannover als vorbildlich. ⁷⁴⁾ Schon seit 35 Jahren würden dort alle neuen Straßen grundsätzlich mit Radfahrerstreifen versehen. Insgesamt gibt es 120 km solcher Streifen. Hinzu kommen 80 km besondere Radfahrwege überwiegend in der näheren und weiteren

⁶⁹⁾ ebenda

⁷⁰⁾ Radmarkt Nr. 1454, S.31f.

⁷¹⁾ ebenda

⁷²⁾ ebenda

⁷³⁾ Radmarkt Nr. 1600, 1922, S. 47f.

⁷⁴⁾ Radmarkt Nr. 2362, 1936, S.13

Umgebung. "Für den Neu- und Umbau der städtischen Verkehrsstraßen sind heute grundsätzlich Radfahrwege vorgeschrieben." ⁷⁵⁾

4.5. Magdeburg

Die meistgenannte Stadt hinsichtlich des Baus von Radfahrwegen ist Magdeburg. Das hängt sicher auch damit zusammen, daß Dipl. Ing. Henning, der Radfahrwegepapst in den zwanziger Jahren, lange Stadtbaurat in Magdeburg war und sich publizistisch immer wieder auf seinen Erfahrungsbereich bezog. Die Gründung des Magdeburger Vereins für Radfahrwege e.V. geht auf das Jahr 1898 zurück. Dieser Verein betrieb die Anlage von Radfahrwegen in Magdeburg und Umgebung in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung. Die Tiefbau- und Gartenverwaltung arbeitete lange unter der Leitung von Henneking. ⁷⁶⁾ Ihm verdanken wir eine sehr anschauliche Schilderung des Magdeburger Vereins für Radfahrwege und seiner Arbeit, die hier ausführlich zitiert werden soll: Es war eine "Vereinigung von Kaufleuten und Beamten; unter ihnen hatten einige als Stadtverordnete und Kommunalbeamte einen gewissen Einfluß auf die städtische Verwaltung. Morgens, vor Beginn der geschäftlichen oder dienstlichen Tätigkeit fuhren die Mitglieder auf dem Rade durch die weiten und schönen Parkanlagen Magdeburgs nach einem außerhalb gelegenen Ausflugsorte, tranken ihren Morgenkaffee, nahmen womöglich ein Morgenbad in der Elbe und kehrten nach 1 oder 1 1/2stündigem Aufenthalt in schöner Natur erquickt, durch den Radsport und ein Schwimmbad im freien Strom, zur Tagesarbeit im Kontor oder Büro zurück. Diese Männer erkannten, daß, wenn das Radfahren ein voller Genuß und eine volle Erholung sein soll, geeignete Radfahrwege geschaffen werden müssen." ⁷⁷⁾ So ging man an die Arbeit und schuf ein Netz von Radfahrwegen für Sport und Erholung, aber bald auch für den Geschäfts- und Berufsverkehr. Die Stadtverwaltung baute die Radfahrwege im "Weichbild der Stadt", der Verein "die in die Umgebung führenden". ⁷⁸⁾ Die Magdeburger Lösung für Radfahrwege in der Stadt war ein bescheidener, möglichst durch Bordsteine von der Fahrbahn abgesetzter Streifen an einer Seite oder an beiden Seiten. Dieses Konzept fand auch Eingang in die "Richtlinien für die Schaffung von Radfahrwegen" der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (Stufa) vom Frühjahr 1927, die sehr maßgebend wurden für Welle des Radfahrwegebaus in den nachfolgenden Jahren.

Der Magdeburger Verein entwickelte sich von 500 Mitgliedern im Jahr nach der Gründung auf 49000 Mitglieder 1927. Unterbrochen wurde das Mitgliederwachstum durch den Weltkrieg. Aber 1921 waren die Verluste durch den Krieg schon wieder ausgegeglichen. 1929 wird das Magdeburger Netz von Radfahrwegen mit einer Länge von 400 km angegeben. Zu einem beträchtlichen Teil finanzierte der Verein den Radfahrwegebau selbst, für den er im Laufe der Jahre "hunderttausende von Goldmark" ⁷⁹⁾ aufbrachte. Nachdem am Anfang ausschließlich in Selbsthilfe gebaut wurde, gelang es bald, auch Mittel von der Stadtverwaltung zu bekommen. Hinzu kamen größere Beträge einzelner "begeisterter und finanzkräftiger Mitglieder der Vereinigung". Aber auch die Magdeburger waren nicht beliebig für den Radfahrwegebau zur Kasse zu bitten. 1922 wird eine Fahrradsteuer von 25 Mk. von allen Fraktionen fast einstimmig abgelehnt. Betroffen seien 30 000 Fahrradfahrer. "Vergeblich wurde

⁷⁵⁾ ebenda

⁷⁶⁾ vrgl. Henneking: Der Radfahrverkehr, 1927

⁷⁷⁾ Radmarkt Nr. 1987, 1929, S.13

⁷⁸⁾ Henneking: Der Radfahrverkehr, S.76

⁷⁹⁾ Radmarkt Nr. 1987, 1929, S.13

von seiten des Magistrats darauf hingewiesen, daß das Fahrrad fast so ziemlich das einzige Verkehrsmittel sei, das bisher unversteuert geblieben sei, und daß die Stadt durch die Anlage von Radfahrwegen besondere Aufwendungen lediglich für die Radfahrer zu machen habe."⁸⁰⁾

5. Radfahrwege im Ausland: Vorbilder oder deutsche Sonderwege?

Die Idee der Radfahrwege stammt nicht aus Deutschland. So berichtet Robert R. Smith in seinem Buch "A Social History of Bicycle" ⁸¹⁾ von verschiedenen realisierten und noch mehr geplanten Radwegprojekten besonders im Osten der USA schon vor der Jahrhundertwende. Aber dort stand im Unterschied zu Deutschland die Forderung nach "improved streets and highways" im Vordergrund. Auch dienten Radwege damals fast ausschließlich dem Freizeitverkehr. Als um die Jahrhundertwende herum das Fahrrad in Europa vom Sport- und Freizeitgerät reicher Leute zum alltäglichen Verkehrsmittel eines immer größeren Bevölkerungsanteils wurde, hatten sich die US-Amerikaner schon vom Fahrrad verabschiedet zu Gunsten des Automobils. "The Bicycle Craze" war schon vorbei. Von den USA wird 1938 im Radmarkt berichtet, daß trotz 1,5 Millionen im Jahr verkauften Fahrrädern, überwiegend wohl Kinder- und Sporträder, außer in einigen Städten des Ostens keine Radfahrwege gebaut wurden.

Der deutsche Radfahrwegebau besonders in den zwanziger und dreißiger Jahren unterschied sich in gewisser Hinsicht von den Konzepten im Ausland, soweit dazu Informationen vorliegen. Weder in Holland, noch in Dänemark, um zwei Länder zu nennen, die heute noch über ein ausgebautes Radwegenetz in Städten und an Landstraßen verfügen, war die Förderung der Radfahrwege verbunden mit einer so massiven Förderung der Motorisierung. Vielleicht ist das auch der Grund dafür, daß in diesen Ländern nach dem zweiten Weltkrieg die Radwege in einem größeren Umfang erhalten blieben und nicht wie in Deutschland bis in die siebziger Jahre zu Gunsten von Fahrbahnerweiterungen und Parkstreifen für die Autos beseitigt wurden. In beiden genannten Ländern wirkt es viel glaubhafter, daß Radfahrwege wirklich für das komfortablere und vielleicht auch sicherere Radfahren gebaut wurden und erst in zweiter Linie, um die Straßen für den schnellen Automobilverkehr frei zu bekommen.

In dem hier als ersten Beleg für die Forderung nach Radfahrwegen gefundenen Beitrag aus dem Jahre 1897 wird davon gesprochen, daß das Ausland, besonders Belgien, "mit dem glänzenden Beispiel vorangegangen" ⁸²⁾ sei. Und noch 1935 zeigt die Ausstellung "Deutschland braucht Radfahrwege!", die von der Reichsleitung der NSDAP, dem Hauptamt für Volkswohlfahrt und der Reichsgemeinschaft für Radfahrwegebau veranstaltet wird, an Beispielen aus Holland, Belgien und Dänemark, "wie verhältnismäßig rückständig Deutschland im Bau von Radfahrwegen ist." ⁸³⁾

In Dänemark kam der Radfahrwegebau erst in den dreißiger Jahren richtig in Gang. Henneking publiziert 1927 Fotos aus Kopenhagen, die von Radfahrern dominierte Straßen zeigen, aber noch keine Separation des Radverkehrs vom Autoverkehr. ⁸⁴⁾

⁸⁰⁾ Radmarkt Nr. 1610, 1922, S.35

⁸¹⁾ New York (American Heritage Press) 1972

⁸²⁾ Radmarkt Nr. 318, 1897, S.III

⁸³⁾ Radmarkt Nr. 2307, 1935, S. 11f.

⁸⁴⁾ vrgl. Henneking: Der Radfahrverkehr, 1927, S. 71-73. vrgl. auch Radmarkt Nr. 1857, 1926, S.17

Ein Bericht "Eine Nation auf Rädern" von Charles Paul Engel aus dem Jahr 1920 ⁸⁵⁾ schildert die holländische Radfahrwelt in rosigen Farben: "Die ständig wachsende Benutzung des Fahrrades in Holland ließ natürlich den Wunsch nach guten Fahrradstraßen immer lebhafter werden, und den Bemühungen des Allgemeinen Nederlandsch Weelrijders Bond ist es zu verdanken, daß heute ein dichtes Netz guter Fahrradstraßen entlang der großen Hauptwege des Landes führt. Von den Hauptstraßen führen ebenso gute Fahrradstraßen auch nach allen kleinen abseits gelegenen Orten." ⁸⁶⁾ In keinem Land in der Welt werde in dieser Beziehung soviel getan wie in Holland. Die "Fahrradstraßen", der Autor nennt sie vielleicht nicht Radfahrwege, weil sie sich in Breite und Belag sehr von den schmalen, einfach gebauten Radfahrwegen in Deutschland unterscheiden, würden von der Regierung gebaut, wodurch die ohnehin schon starke Fahrradnutzung noch gefördert werde. Ein späterer Beitrag ⁸⁷⁾ aus dem Jahr 1930 relativiert etwas die Euphorie um das Radfahren in den Niederlanden. Man fahre in den Kleinstädten mit dem Rad, weil es dort kaum Klein- oder Straßenbahnen gibt, und die Siedlungsstruktur mit vielen Einfamilienhäusern flächige Ortschaften schaffe mit einem Durchmesser von 6-8 km bei Städten mit 75-100000 Einwohnern. Straßenbahn oder Omnibuslinien lohnen sich dort nicht. Der Beitrag enthält außerdem einen Hinweis auf eine Fahrradsteuer von jährlich 2,50 fl., wodurch der Staat jährlich über 7500 000 fl. einnehme. Auch Ausländer, die länger als drei Monate in Holland radfahren, müssen diese Steuer zahlen. In Brabant und Limburg komme dazu noch eine Provinzstraßensteuer. Allerdings seien die von diesem Geld gebauten speziellen Radfahrwege, "Rijwielpad" genannt, sehr gut in Ordnung: "Auf jeder Straße ist mindestens an einer, aber meistens an beiden Seiten, ein besonders gepflasterter Klinker- oder Plattenweg." ⁸⁸⁾

Die holländische Fahrradsteuer spielt auch mit eine Rolle bei der 1932 hart zwischen der Zentralstelle für Radfahrwege unter der Leitung von Max Trunz und den Radsportverbänden geführten Diskussion um eine Radfahrwegeabgabe, die von Trunz gefordert, aber von den Sportverbänden abgelehnt wird. Trunz argumentiert: "...in Holland zahlt für den Bau der Radfahrwege der organisierte Radfahrer 2,- fl.= 3,20 RM., der unorganisierte 4,-fl.=6,40 RM. jährlich. Eine Freude ist es aber, zu sehen, daß gerade diese Beiträge dazu führten, daß Holland das Land der Radfahrer und Radfahrwege wurde. Also eine Zwangsabgabe wird niemals die Fahrradbewegung eindämmen,...sondern sie im Gegenteil ganz gewaltig fördern." ⁸⁹⁾ Trunz kann sich nicht durchsetzen, aber die Beteiligung der Radfahrer an den Kosten des Radfahrwegebaus wird in Deutschland ein Thema bleiben.

Zwar werden keine Zahlen vorgelegt, aber es wird behauptet, "daß in Holland durch vorbildlich angelegte Radfahrwege die Unfallziffer auf ein Mindestmaß herabgedrückt werden konnte." ⁹⁰⁾

Henneking, der ja nun sicher kein Gegner von Radfahrwegen ist, führt die geringen Unfallzahlen 1927 auf die bessere Verkehrsdisziplin der Holländer zurück: "Keinem Radfahrer fällt es (in Amsterdam, wo es den Illustrationen in Hennekings Schrift nach

⁸⁵⁾ Radmarkt Nr. 1530, 1920, S.13f.

⁸⁶⁾ ebenda, S.13

⁸⁷⁾ Radmarkt Nr. 2104, 1931, S.7f.

⁸⁸⁾ ebenda, S.8

⁸⁹⁾ Radmarkt Nr. 2144, 1932, S.14

⁹⁰⁾ Radmarkt Nr. 2307, 1935, S.15

noch keine Radfahrwege gab V.B.) ein, durch übermäßig schnelles Fahren die Abwicklung des Verkehrs zu stören. Es herrscht in allen Kreisen ein offenkundiges Verständnis für Einfügung in die Verkehrsdisziplin." ⁹¹⁾

In den dreißiger Jahren gab es auch in anderen europäischen Ländern, neben Belgien, Holland und Dänemark auch in Frankreich, England und der Schweiz einen intensivierten Radwegbau. Von den USA wird 1938 berichtet, daß trotz 1,5 Millionen im Jahr verkauften Fahrrädern, also offensichtlich noch einem lebhaften Fahrradverkehr, außer in einigen Städten des Ostens keine Radfahrwege gebaut wurden. ⁹²⁾

Ob Deutschland beim Radwegbau an der Spitze lag, wie 1938 im "Radmarkt" ⁹³⁾ behauptet wird, kann nicht überprüft werden, wenn auch in dieser Zeit sehr intensiv am quantitativen Ausbau des Netzes gearbeitet wurde. Mit Sicherheit muß aber gesagt werden, daß die deutschen Radfahrwege qualitativ denen in den Niederlanden und in Dänemark unterlegen waren. Von England werden ähnlich geringe Radwegbreiten berichtet wie in Deutschland ⁹⁴⁾, weshalb es nicht überrascht, daß die Radfahrer dort scharf gegen den Bau von Radfahrwegen aussprechen. ⁹⁵⁾

6. Die Opfer sollen opfern: Zur Pervertierung der Selbsthilfe im Radfahrwegbau

Schon in den beiden vorhergehenden Kapiteln wurde von der Selbsthilfe der Radfahrer oder durch Radwegevereine beim Radfahrwegbau gesprochen. Schlüsselpunkt dabei ist die Finanzierung. Es konnte gezeigt werden, wie in Magdeburg und auch in anderen Orten noch im vorigen Jahrhundert zahlungskräftige Radfreunde, vielleicht auch Fahrradhändler und andere am Fahrrad wirtschaftlich Interessierte Radfahrwege bauten, die dann oft nur von Vereinsmitgliedern oder solchen Radlern befahren werden durften, die eine jährliche Gebühr bezahlten. Anderenorts gab es eine Art Fahrradsteuer, die u.a. auch für Radfahrwege verwendet wurde. Als Ausweis, daß man bezahlt hat, wurden sog. Jahresringe ausgegeben, die am Fahrrad befestigt wurden, damit der Radler nicht zur Kontrolle angehalten werden mußte, eine Belästigung, die man lange genug in den Zeiten der Radfahrerkartenpflicht ertragen mußte. Wer also einen solchen Jahresring oder eine Abgabenplakette an seinem Rad hatte, erhielt damit die Erlaubnis auf den fast privaten Radfahrwegen, die meist durch Parks oder Wälder führten, zu fahren. Übrigens waren die Radsportvereine meist nicht an diesem Radfahrwegbau beteiligt und lehnten eine Übernahme von Kosten dafür weitgehend ab.

Im Jahr 1932 fordert ein nicht genau zu identifizierendes "Konsortium zur Förderung der Radfahrer-Interessen" in einem Schreiben an den Reichskanzler die Einführung des Nummernzwangs, einer Haftpflichtversicherung für Radfahrer und eine Verwaltungsgebühr, die zu einem großen Teil für den Radfahrwegbau eingesetzt werden sollte. Das Reichsverkehrsministerium teilt mit, daß es solche Bestrebungen nicht unterstütze, "da deren

⁹¹⁾ Henneking: Der Radfahrverkehr, 1927, S. 69f.

⁹²⁾ Radmarkt Nr. 2451, 1938, S. 979

⁹³⁾ Nr. 2461, 1938, S. 979

⁹⁴⁾ vgl. Radmarkt Nr. 2368, 1936, S. 6, wonach Radfahrwege in England mindestens 1,5 m breit sein und durch einen Zwischenstreifen von Fahrbahn und Fußweg getrennt werden sollen.

⁹⁵⁾ vgl. Radmarkt Nr. 2461, 1938, S. 979

Verwirklichung eine viel zu große Belastung weiter, auf das Fahrrad angewiesener Volkskreise mit sich bringen würde. Erst im Jahr 1922 sei zur Erleichterung des Fahrradverkehrs die Radfahrkarte abgeschafft worden." ⁹⁶⁾

Auch als dann in den zwanziger Jahren der Radfahrwegebau als Notstands- oder Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen z.B. im Rahmen des freiwilligen Arbeitsdienstes aufgenommen wurde, mußten weiterhin die Radfahrer zu Kasse gebeten werden. Bei Einsatz des freiwilligen Arbeitsdienstes für den Radfahrwegebau entfielen die Lohnkosten für die Wegebaupflichtigen ⁹⁷⁾. Auch wenn Radfahrwege mit einfachen Mitteln und Materialien gebaut werden können und der Lohnkostenanteil besonders hoch ist, geschah nur etwas, und das gilt besonders im Bereich der Erholungsradwege, wenn die Radwegevereine die Kosten für das Material übernahmen. Den Lohn zahlte die Reichsanstalt für Arbeitvermittlung, die Geräte stellten die Städte. ⁹⁸⁾ Der Berliner Verein für Radfahrwege finanzierte das Material mit dem Verkauf von Jahresringen (jährlich 50 Pfennige) und durch Mitgliederbeiträge. Während in anderen Städten - von Magdeburg wurde ausführlich berichtet - die Vereine einen großen Zulauf hatten und beträchtliche Beträge aufbringen konnten, beklagt Max Trunz, neben seinem Amt als Leiter der Zentralstelle, die ihren Sitz in Berlin hat, auch Vorsitzender des Berliner Vereins für Radfahrwege, daß in dieser Stadt sowohl die Radfahrer als auch der Fahrradhandel längst nicht so zahlungsbereit seien. Der Erwerb der Jahresringe sei freiwillig, auch Nichtinhaber dürften auf den Radfahrwegen fahren. Die Stadt Berlin lehnt eine Radfahrwegebauabgabe als unsozial ab. Trunz versucht der damals noch sozialdemokratischen Mehrheit der Berliner eine Pflichtabgabe dadurch schmackhaft zu machen, daß er auf die soziale Bedeutung der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen hinweist: "Wir wollen die Arbeitslosigkeit zu unserm Teil mit den z.Z. möglichen Maßnahmen bekämpfen, der Jugend ein Tätigkeitsventil öffnen und wieder Arbeiter statt Drohnen schaffen. Wir können dies nur dann, wenn jeder Radfahrer sich einen Jahresring zulegt, wenn er diesen in jedem Fahrradgeschäft, in jeder Zeitungsfiliale, bei jedem Postamt kaufen kann." ⁹⁹⁾ Trunz schließt seinen Aufruf mit Worten, die in nächsten Jahren nicht verstummen: "Der Jahresring ist das Ehrenzeichen des deutschen Radfahrers!"

Die Diskussion um freiwillige Radwegebauabgaben oder Fahrradsteuern, ob Radfahrer für den Wegebau zur Kasse gebeten werden sollen, bleibt auch nach der sog. Machtübernahme des NS-Regimes aktuell, war doch das Klappern der Sammeldosen für alle möglichen Zwecke ein gewohntes Geräusch in deutschen Städten und Dörfern.

Max Trunz (offensichtlich noch Vorsitzender der Zentralstelle für Radfahrwege) zitiert 1934, also im Stil der neuen Zeit, bei seinem Betteln um den Finanzierungsbeitrag durch die Radfahrer und Fahrradhändler den Führer der Deutschen Arbeitsfront, Dr. Ley: "Sozialismus ist das Gebot der Stunde; sozial denkt, wer bewußt Opfer bringt! Wer nicht opfert, hat das Recht verwirkt, etwas zu fordern; er steht dann außerhalb der Nation!" Es wird suggeriert, als gehe es immer noch beim Radwegebau in erster Linie um eine Maßnahme für die Radfahrer, wenn Trunz schreibt: "Der Jahresring

⁹⁶⁾ Radmarkt Nr. 2163, 1932, S.6

⁹⁷⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2110, 1931

⁹⁸⁾ Radmarkt Nr. 2137, 1932, S.7

⁹⁹⁾ ebenda, S.8

der Wegevereine muß das Ehrenzeichen des deutschen Radfahrers werden, der durch sein kleines, von jedem Einsichtigen gern gegebenes Scherflein sich selber hilft, aber auch dem ganzen Volke im Sinn der Arbeitsbeschaffung." ¹⁰⁰⁾

Allerdings ist die Argumentation von Trunz nicht mehr sehr überzeugend. Schon 1932 nämlich nannte er als Motiv für den Radfahrwegebau neben der Arbeitsbeschaffung relativ unspezifisch die Verkehrssicherheit: "Wir wollen durch Radfahrwege die Gefahren der Straße bekämpfen und Menschenleben schützen." Und an zweiter Stelle folgte schon ein Ziel, für das die Radfahrer sicher nicht zur Mitfinanzierung angeregt werden können: "Wir wollen auch dem Kraftverkehr nützen, ihn flüssiger machen und damit verbilligen: auch die Versicherungsprämien ließen sich in absehbarer Zeit ermäßigen, wenn der störende Radfahrer von der eigentlichen Fahrstraße verschwindet." ¹⁰¹⁾ Auch sein Spartip, daß man durch Radfahrwege den Kraftverkehr sichern könne und so "indirekt Nur-Auto-Straßen" schaffen könne, öffnet nicht die ohnehin in dieser Zeit nicht prall gefüllten Börsen der Radfahrer.

Als dann 1934 Trunz und die Zentralstelle für Radfahrwege zunächst durch die Abteilung "Radfahrwegebau" im Einheitsradfahrerverband DRV und wenige Monate später durch die Reichsgemeinschaft ersetzt wurden, macht Hans-Joachim Schacht, die zentrale Figur in diesen neuen Organisationen (Leiter) klar, daß trotz der Zentralisierung und der Unterstellung unter den "Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen", dem nun alle Entwürfe und Planungen vorgelegt werden müssen, weiterhin auf die finanzielle Mithilfe der Radfahrer gezählt werde. Wenn diese nicht zahlen wollen, werden alle Register des neuen politischen Systems gezogen: "Bei der Finanzierung des Baues von Radfahrwegen hat nach Ansicht des General-Inspektors für das deutsche Straßenwesen in erster Linie die Selbsthilfe der Radfahrer einzusetzen. Da es unbillig wäre, den im Deutschen Radfahrer-Verband organisierten Radfahrern diese Selbsthilfe allein zu übertragen und da der Deutsche Radfahrer-Verband durch die Einrichtung der Abteilung Radfahrwegebau einen Teil der finanziellen Selbsthilfe übernommen hat, ...bleibt nur übrig, die Radfahrer in der Gesamtheit zu erfassen und zur Radfahrwegbau-Abgabe heranzuziehen." ¹⁰²⁾

Heranziehen heißt nicht eine verordnete Abgabe, sondern die Ausübung von Druck durch Parteiorganisationen wie die Arbeitsfront (Amtswalter der NSBO). Durch "Werbearbeit" in den einzelnen Betrieben "sind die Arbeiter, die Radfahrer sind, zur Einzeichnung in Listen" ¹⁰³⁾ für die Radfahrwege-Abgabe zu gewinnen. Der "Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda" wirkt bei dieser Werbearbeit mit, bei der immerhin zu berücksichtigen sei, "daß es sich bei den Radfahrern um Volksgenossen handelt, die den ärmeren Schichten angehören und für die jeder Pfennig Wert hat."

¹⁰⁴⁾ Das letzte Zitat stammt von Schacht, der zusammen mit einem Vertreter des Propagandaministeriums und der Reichsbetriebsgruppe 'Bau' der Deutschen Arbeitsfront auf einer Pressekonferenz die Pläne zur Ausbau eines Radwege-Netzes in Deutschland vorgestellt hat. Weil von den armen Radfahrern nicht viel zu holen sei, soll die Fahrradindustrie und die Fahrradhändler, die Industrieverbände und Berufsgenossenschaften sowie Versicherungen und sonstige

¹⁰⁰⁾ Radmarkt Nr. 2246, 1934, 9.Juni, S.9ff.

¹⁰¹⁾ Radmarkt Nr. 2137, 1932, S.8

¹⁰²⁾ Radmarkt Nr. 2249, 1934, S.55

¹⁰³⁾ ebenda

¹⁰⁴⁾ Radmarkt Nr. 2255, 1935, S.7

Interessenten an der "Selbsthilfeaktion" beteiligt werden. Daß man beim Einkassieren von Beiträgen ("Selbsthilfe") nicht zimperlich sein darf, macht 1935 ein kämpferischer Beitrag eines Dr. Helfer im Radmarkt deutlich, der offensichtlich der NS-Struktur nahesteht. Er fordert eine strenge Kontrolle der Benutzer von Radfahrwegen, die von Wegevereinen gebaut wurden: "wer ohne Jahresring derartige Wege befährt, ist ein Schmarotzer am Volke und (es V.B.) ergibt sich für die, hoffentlich bald kommende Verkehrsmiliz der SA oder des NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrer Korps ! V.B.) gute Gelegenheit zur Betätigung." ¹⁰⁵⁾

Was Selbsthilfe genannt wird, ist eine reine Geldsammelaktion für einen Radwegesbau, der dann zentral geplant, nach einheitlichen Richtlinien durchgeführt wird ohne die Mitwirkung der Radfahrer oder ihrer Organisationen. Dabei wird mit kunstvollen Verdrehungen gearbeitet, um die Ideologie der Selbsthilfe aufrechtzuerhalten, wie beim folgenden Text über die Arbeitsweise der Reichsgemeinschaft für den Radfahrwegesbau: "Aufgebaut auf dem Führerprinzip, gibt sie jedem, der daran mitarbeiten will und dazu befähigt ist, die Möglichkeit der Mitwirkung, nicht nur selbstlos und uneigennützig, sondern auch opferbereit." ¹⁰⁶⁾ "Die aus der Selbsthilfeaktion, aus Förderungs- und Mitgliedsbeiträgen eingehenden Gelder werden zentral gesammelt, unter Aufsicht des Herrn Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen verwaltet und restlos für die Zwecke des Radfahrwegesbaues verwandt." ¹⁰⁷⁾ Für die Sammler - entsprechend dieser Verlautbarung der Reichsgemeinschaft für Radfahrwegesbau e.V.- ist der Hinweis tröstlich, daß bei der Verteilung der zur Verfügung stehenden Gelder die Orte und Bezirke, wo sie gesammelt wurden "vornehmlich" berücksichtigt würden. "In den Gebieten, wo sich die Interessen opferwillig für den Bau von Radfahrwegen einsetzen, kann daher auch viel geschaffen werden." ¹⁰⁸⁾

Allerdings blieb es bei dieser "freiwilligen" Radwegabgabe. Die Radfahrer wurden von der Propagandamaschine des NS-Regimes massiv moralisch unter Druck gesetzt. Als der Deutsche Radfahrerverband 1935 an die Reichsregierung den Antrag stellte, eine allgemeine Radfahrwegebenutzungsgebühr einzuführen, weil das die einzige Möglichkeit schien, das Radfahrwegesbauprogramm zu realisieren, erhielt er eine scharfe Absage. ¹⁰⁹⁾ Die Antwort kam einem Verweis des "Führers des Deutschen Radfahrer Bundes" gleich, wenn man sich in dem Regierungsschreiben nachdrücklich gegen den Versuch verwahrt, "unliebsame Vorschläge des Radfahrerverbandes und der Reichsgemeinschaft für Radfahrwegesbau in der Öffentlichkeit den Behörden unterzuschieben." ¹¹⁰⁾ Die Reichsregierung bezieht sich auf Gespräche mit den Antragstellern, bei denen schon eine Pflichtabgabe für Radfahrer als mit der Senkung der Kraftfahrzeugsteuer, unvereinbar abgelehnt worden sei.

Auch der Generalinspektor für das deutschen Straßenwesen, Dr. Todt, betont in einem Rundschreiben an alle wegeunterhaltungspflichtigen Länder und Provinzen den sozialpolitischen Aspekt des Radfahrwegesbaus und schließt eine Sondersteuer für Radfahrer aus: "Schon die sozialen Rücksichten

¹⁰⁵⁾ Radmarkt Nr. 2289, 1935, S. 13

¹⁰⁶⁾ Radmarkt Nr. 2261, 1934, S.6

¹⁰⁷⁾ Radmarkt Nr. 2261, 1934, S.6

¹⁰⁸⁾ ebenda

¹⁰⁹⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2318, 1935, S.10

¹¹⁰⁾ ebenda

verpflichten gerade dieser Verkehrsart gegenüber sogar zu erhöhter Fürsorge. Danach geht es nicht an, die finanzielle Lösung des Problems allein der privaten Selbsthilfe der Fahrradinteressenten zu suchen. Auch alle Forderungen nach einer zwangsweise Sonderbesteuerung der Radfahrer durch das Reich für den Radfahrwegebau haben aus sozialen und fiskalischen Gründen nach wie vor keine Aussicht auf Erfolg." ¹¹¹⁾ Aber er macht auch deutlich, daß es nicht richtig sei, zu meinen, daß das Reich sich verpflichtet fühlen müßte, Reichsmittel zum Radfahrwegebau den öffentlich-rechtlichen Verbänden oder privaten Stellen zur Verfügung zu stellen. Reichsmittel gebe es nur für Radfahrwege an Reichsstraßen, von denen in den beiden letzten Jahren mit einem Kostenaufwand von 2,8 Millionen etwa 700 km gebaut worden seien.

7. Zentralisierung des Radfahrwegebaus

Der Bau von besonderen Wegen für Radfahrer auf dem Fahrdamm oder abseits der Landstraßen, in Wäldern und Parks begann relativ spontan durch die Initiative einzelner Freunde des Radfahrens, wie im Abschnitt 4. dargestellt wurde. Je nach lokalen Bedingungen wurden die Radfahrwege gestaltet, ohne einheitliche Richtlinien oder staatliche Vorgaben. Es handelte sich bei den ersten Radfahrwegen um Bürgerinitiativen im wahrsten Sinne des Wortes einerseits als Selbsthilfeaktionen durch Radfahrwegevereine oder als Anlagen, die von Bürgern angeregt und zum Teil auch mitfinanziert und von den Städten ausgeführt wurden. Pionierstädte des Radfahrwegebaus waren u.a. die Hansestädte Bremen, Lübeck und Hamburg, die sich durch eine besondere bürgerschaftliche Verfassung auszeichneten.

Die Bedeutung der Empfehlung eines internationalen Straßenkongresses in Paris im Jahre 1908, an Chausseen besondere Bahnen auch für Radfahrer anzulegen ¹¹²⁾, wird nicht allzu hoch einzuschätzen sein.

Als dann 1914 ein "Verband von Fahrradinteressen" eine Zentralstelle für die Anlage von Radfahrwegen ¹¹³⁾ fordert, die für Radfahrwegebau im ganzen Deutschen Reich sorgen soll, weshalb Radfahrer, Fahrradhändler und Fabrikanten mit einer Steuer belegt werden sollten, trifft das, nicht nur wegen der Steuer, auf keine große Zustimmung. Vorgeschlagen werden stattdessen örtliche Vereine, die sich zu Regional- und Landesverbänden zusammenschließen könnten. Befürchtet wird eine teure, bürokratische Organisation, die wenig effektiv ist.

1915 findet sich der erste Beleg für das Engagement einer reichsweit organisierten Radsportorganisation, des Deutschen Radfahrer-Bundes, wenn der Bundesfahrgart, Gregers Nissen, Radfahrwege fordert. Er verweist dabei auf den niederländischen A.N.B.W., der sich offensichtlich schon seit einiger Zeit als landesweite Organisation insbesondere mit der Anlage von Radwanderwegen befaßt. Aber der Deutsche Radfahrer-Bund will sich finanziell nicht beteiligen, sondern nur seine örtlichen Vereine veranlassen, mit einheitlichen Eingaben bei den Kommunen den Bau von Radfahrwegen einzufordern. ¹¹⁴⁾

Nach dem Krieg kommt es zu einem neuen Vorstoß des Deutschen Radfahrer-Bundes, als sich die Möglichkeiten eröffnen, Radfahrwege

¹¹¹⁾ Radmarkt Nr. 2321, 1935, S.9

¹¹²⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 909, 1908, s.7-11

¹¹³⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 1188, S.15

¹¹⁴⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 1242/43, S.1ff.

im Rahmen von Notstandsarbeiten zu bauen, Arbeitslose auf diese Weise sinnvoll zu beschäftigen.

Der Schriftleiter von Radmarkt nützt 1919 den Anlaß der Generalversammlung des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller, um eine Zentralinstanz zur Förderung der Fahrradinteressen vorzuschlagen.¹¹⁵⁾ Lüders, der sich später eindeutig als Nationalsozialist bekennt, nimmt hier eine für faschistische Systeme typische, aber auch in demokratischen Systemen gelegentlich zu findende (z.B. im Österreich der großen Koalitionen) Organisationsform vorweg, die als korporatistisch zu bezeichnen ist, wie sie aber in Deutschland nach 1933 nicht einmal in solcher Konsequenz zustande gekommen ist. Lüders spricht bei dem vorgeschlagenen Zweckverband, den er "Reichsausschuß für Fahrradverkehrswesen (Raff)" nennen will¹¹⁶⁾ selber von einer "Korporation", "die Fabrikanten, Grossisten, Händler, Verbraucher und die Vertreter aller am Fahrradverkehr interessierten Behörden, Verkehrsvereine, Fachzeitschriften und Tageszeitungen, kurz sämtliche Rad-Verkehrs-Konsumenten umfaßt."¹¹⁷⁾ Ein Arbeitsgebiet dieses Verbandes sollen Radfahrwege sein, wobei Lüders auch an die Mitbenutzung von Fußwegen denkt, was in der Radwegediskussion eigentlich meist abgelehnt wird. Solche zentralistischen Positionen waren aber wohl 1919 noch der Zeit voraus.

Ein erster Schritt zu einer Vereinheitlichung und damit auch Zentralisierung wird durch die Publikation und Verteilung in 4000 Exemplaren an Behörden, radsportliche Verbände und andere Interessenten der Schrift von Henneking "Anlage von Radfahrwegen" durch den Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller im Jahre 1926 gemacht. Die erweiterte Neuauflage erschien 1927 mit dem Titel: "Der Radfahrverkehr. Seine volkswirtschaftliche Bedeutung und die Anlage von Radwegen".

Im Frühjahr 1927 folgten dann, auf der Grundlage der Überlegungen von Henneking, "Richtlinien für die Schaffung von Radfahrwegen" des Ausschusses "Verkehrsregelung" der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (STUFA).

Ebenfalls 1927 kommt es zu einem Aufruf: "Schafft Radfahrwege für Stadt und Land!"¹¹⁸⁾. Sämtliche Radfahrervereine und Verkehrsvereine Deutschlands werden zur Mitarbeit aufgefordert. Selten finden sich diese Unterzeichner zusammen: Dr. Diem (Deutscher Reichsausschuß für Leibesübung), Carl Miller (Bund Deutscher Verkehrsvereine), Gregers Nissen (Bund Deutscher Radfahrer, der Zusammenschluß des Deutschen Radfahrer-Bundes mit der Allgemeinen Radfahrer-Union), Niemann (Arbeiterradfahrerbund "Solidarität") und Otto Kramer Verein Deutscher Fahrradindustrieller.

Im Juli/August 1927 wird vom Verein der Fahrradindustriellen (VDFI) in Berlin eine Zentralstelle für Radfahrwege geschaffen.¹¹⁹⁾ Sie hat ihren Sitz in der Geschäftsstelle des Industriellenvereins. Die Aufgabe der Zentralstelle ist es, reichsweit für die Anlage von Radfahrwegen zu werben und entsprechende fachliche Vorschläge zu machen und interessierten Gemeinden Hilfestellungen zu geben. Die Zentralstelle arbeitet im Auftrag einer "Arbeitsgemeinschaft zur Propagierung des

¹¹⁵⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 1482, 1919, S.3-7

¹¹⁶⁾ ebenda, S. 5

¹¹⁷⁾ ebenda

¹¹⁸⁾ vrgl. Radfahren Nr. 1867, 1927, S.31f.

¹¹⁹⁾ vrgl. Radfahren Nr. 1970, 1929, S.17

Radwegegedankens", in der die Radsportverbände, aber auch Motorfahrzeugverbände und andere mitwirken.

1928 teilt die Zentralstelle mit, daß das Reichsarbeitsministerium sich grundsätzlich bereit erklärt habe, die Anlage von Radfahrwegen als Notstandsarbeiten zu fördern.¹²⁰⁾ Entsprechende Reichsmittel können beantragt werden.

Das preußische Ministerium des Innern hat gemeinsam mit dem Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten einen Runderlaß herausgegeben, "daß bei dem jetzt im Gange befindlichen großzügigen Umbau des Straßennetzes bei Stadt- und Landstraßen nach Möglichkeit eine Trennung des Radfahrverkehrs vom übrigen Verkehr durchzuführen sei. Dieses Ziel könne ohne große finanzielle Mehrbelastung erreicht werden."¹²¹⁾

Die Zentralstelle mit ihrem Vorsitzenden, Max Trunz, wird in der Tat zur zentralen Informationssammel- und Werbestelle für den Radfahrwegebau. Eine wichtige Funktion hat sie auch darin, lokale Radwegevereine anzuregen und diese mit Arbeitsmaterial zu versorgen bis hin zum Vertrieb der sog. Jahresringe, wobei ein kleiner Anteil des zu zahlenden Betrags für die Arbeit der Zentralstelle verwendet wurde. Die Zentralstelle beschränkt sich nicht nur auf den engeren Bereich des Radfahrwegebaus, sondern nimmt auch Stellung und informiert über andere Aspekte des Radverkehrs und der Verkehrsregelungen für Radfahrer. Wichtiges Argument der Zentralstelle ist der Sicherheitsaspekt.

Gebaut werden die Radfahrwege aber von der Zentralstelle nicht, sie kassiert und verteilt auch keine Mittel dafür.

1928 nimmt Die Zentralstelle mit einer Ausstellung über die Anlage von Radfahrwegen an der Jahresschau Deutscher Arbeit "Die technische Stadt" in Dresden teil.¹²²⁾

Unumstritten ist die Arbeit der Zentralstelle nicht, was vielleicht auch an Max Trunz liegt, der sich stark für unpopuläre Positionen, wie z.B. die Pflichtabgabe für alle Radfahrer, einsetzt, und dann gelegentlich von seinen Auftraggebern zurückgepiffen wird. Besondere Spannungen gibt es zwischen der Zentralstelle und den Radsportverbänden, wie es in einem Beitrag von Trunz im "Radmarkt" aus dem Jahr 1930 herausklingt: "Einige Sportverbände stehen wohl in Worten der Bewegung sympatisch gegenüber, sind aber nicht gewillt, auch nur das geringste Opfer an Arbeit dafür aufzubringen. Nicht Eisenacher Karnevalsreden, sondern nur Taten können helfen."¹²³⁾ In seiner letzten Publikation im "Radmarkt" als Vorsitzender der Zentralstelle aus dem Jahre 1934 spricht Trunz vom den Radsportverbänden als Bleigewichten, auf deren Zusammenarbeit die örtlichen Radwegevereine meist verzichtet haben, wenn sie wirkliche Erfolge erzielen wollten.¹²⁴⁾ Und auch mit der Unterstützung durch Fahrradhändler ist er nicht zufrieden: "Weiteren Grund zur Klage gibt das Verhalten des größten Teiles der Fahrradhändler. Auch hier dürfte noch viel nachdrücklicher seitens der Firmen auf Mitarbeit zu dringen sein.

Die Zentralstelle arbeitet nicht gegen die Motorisierung, sondern sieht den Radfahrwegebau als eine flankierende Maßnahme dazu. Wenn die Ausgaben für den autogerechten Ausbau der Straßen angeführt werden, dann geht es meist nur darum, einen entsprechenden Anteil auch für den Radfahrwegebau zu bekommen,

¹²⁰⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 1924, 1928, S.41)

¹²¹⁾ ebenda

¹²²⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 1931, 1928, S.21f.

¹²³⁾ Radmarkt Nr. 2027, 1930, S.21

¹²⁴⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2246, S.9

nicht um eine Mittelverlagerung. Nicht zuletzt ist das begründet in den Interessen der Träger der Zentralstelle für Radfahrwege. Die Fahrradindustrie ist mitbeteiligt an der Motorisierung, denn viele Betriebe bauen neben Fahrrädern auch Motorräder und Automobile oder Zubehör dafür. Aber auch "die Sport- und Fachkreise des Motorfahrzeugs" haben "sich restlos der Arbeitsgemeinschaft zur Propagierung des Radfahrwegegedankens angeschlossen." ¹²⁵⁾ Diesen Durchblick, daß nämlich Radfahrwege zumindest auch nützlich sind für den Autoverkehr haben 1930 zunächst nur die Spitzenverbände des Automobilismus, so daß es nach Trunz noch eine große Aufgabe der Zentralstelle sei, auch den Unterverbänden das zu vermitteln.

Wenige Monate, bevor die Zentralstelle durch eine quasistaatliche Koordinationsstelle ersetzt wird, bilanziert Trunz die Arbeit der vergangenen 7 Jahre: "Harter, aufopfernder Arbeit ist es zu danken, wenn heute der Begriff Radfahrweg bei allen amtlichen Stellen publik ist." ¹²⁶⁾

Man kann etwa davon ausgehen, daß es zum Zeitpunkt der Schaffung der Zentralstelle in Deutschland etwa 1000 km Radfahrwege gab. Bis 1933 wurden weitere 2500 km angelegt. ¹²⁷⁾ Rechnet man für 1933/34 noch 700 km hinzu ergibt sich eine Bauleistung in der Ära Zentralstelle von etwa 3200 km. Wenn man die wirklich gebauten Radfahrwege nimmt und nicht die 40000 km, die als Zielplanung genannt werden, dann kann sich diese dezentrale Bauleistung in einer wirtschaftlich äußerst ungünstigen Zeit gegenüber den von 1934-39 unter zentraler Leitung und mit einem riesigen Propagandaaufwand gebauten Radfahrwege von etwa 6000 km durchaus sehen lassen. Die Kritik Dr. Helfers, der 1935, voll des Vorschuß-Lobes für die "Könner" und "Fachkräfte" der 1934 geschaffenen Reichsgemeinschaft für Radfahrwegebau e.V., die Organisation des bisherigen Radfahrwegebaus kritisiert, trifft also nicht zu. Helfer schreibt unter der Überschrift: "Radfahrwegebau. Eine Aufgabe von großer volkswirtschaftlicher, verkehrstechnischer und kultureller Bedeutung": "Seit 1927 wurde der Bau von Radfahrwegen mit finanzieller, leider ungenügender Unterstützung durch die deutsche Fahrradindustrie in größerem Umfange propagiert. Leider konnten die Erfolge nicht befriedigen, weil die verschiedenen Vereine für Radfahrwege im Reiche jeder für sich arbeiteten und weil planlose Arbeit nicht zum Ziele führen kann." ¹²⁸⁾

Damit ist schon die Organisation des Radfahrwegebaus der folgenden Phase ex negativo skizziert. Zentrale Leitung durch den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, einheitliche Konzepte und Durchführung von "Könnern" und "Fachkräften", Gleichschaltung der Vereine und Verbände, die diese Arbeit durch oben beschriebene "Selbsthilfeaktionen" zu unterstützen hatten.

Der erste Ansatz in dieser Richtung war nicht von langer Dauer. Als "Kopfstelle" für den Radfahrwegebau wurde im Sommer 1934 (wahrscheinlich noch im Juni 1934) nach Übereinkommen zwischen dem Verband der Fahrradindustriellen und dem Händlerverband, der jetzt zum "Reichsverband des Mechaniker-

¹²⁵⁾ Radmarkt Nr. 2027, 1930, S.21

¹²⁶⁾ Radmarkt Nr. 2246, 1934, S.9

¹²⁷⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2447, 1938, S.518

¹²⁸⁾ Radmarkt Nr. 2289, 1935, S.12

Gewerbes" gehörte und dem Deutschen Radfahrer-Verband, bei letzterem eine Abteilung "Radfahrwegebau" eingerichtet.¹²⁹⁾

Hans Joachim Schacht, die zentrale Figur der Radfahrwegeplanung der nächsten Jahre und Leiter dieser Abteilung, nennt als Aufgabenstellung: "alle Maßnahmen, die ergriffen und gefördert werden müssen, damit überall im Interesse des Radverkehrs Radfahrwege in ausreichendem Maße angelegt werden."¹³⁰⁾ Die Abteilung versteht sich als Sammelstelle für sämtliche Entwürfe für den Radwegebau, um "sofort die erforderlichen Unterlagen" dem General-Inspektor für das deutsche Straßenwesen vorlegen zu können, bei dem nun alle Straßen-Projekte, also auch Radfahrwegprojekte, zusammenlaufen und genehmigt werden müssen. "Eine wichtige Aufgabe der Abteilung Radfahrwegebau ist die technische Beratung, die sich in erster Linie mit der Prüfung der Planungsunterlagen zu befassen hat. Die technische Beratung umfaßt aber auch die Stellungnahme zu Straßenprojekten, die von anderen Stellen vorgelegt werden, ferner die Zusammenstellung von Musterstraßen-Querschnitten und von Musterbefestigungen von Radfahrwegen."¹³¹⁾ Hauptaufgaben sind weiterhin wie bei der Zentralstelle "Propaganda-Arbeiten".

Schon im August 1934 wird die Abteilung Radfahrwegebau im Deutschen Radfahrerverband umgewandelt und übergeleitet in die "Reichsgemeinschaft für Radfahrwegebau e.V..¹³²⁾ Trotz der Rechtsform als eigentragener Verein wird die Reichsgemeinschaft als amtliche Stelle angesehen und handelt als solche. Die Reichsgemeinschaft "ist der allgemeinen Aufsicht des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen unterstellt."¹³³⁾ Der oben schon zitierte Dr. Helfer kommentiert die Schaffung der Reichsgemeinschaft ein Jahr danach: "Vorübergehend versuchte dann der neu gegründete Deutsche Radfahrer-Verband durch seine Abteilung Radfahrwegebau Erfolge zu erzielen, aber auch dieser Versuch mußte scheitern, weil zu wenig Radfahrer dem Rufe dieses reinen Sportverbandes folgten. Durch das Eingreifen des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen wurde dann endlich dem dringenden Bedürfnis nach einer straffen Zusammenfassung der Wegevereine und interessierten Verbände entsprochen und es entstand die Reichsgemeinschaft für Radwegebau e.V."¹³⁴⁾ Helfer sieht einerseits die Schwäche des neu geschaffenen Deutschen Radfahrer-Verbandes, andererseits lobt er die Neustrukturierung des Radsportverbandes als "günstiges Moment", daß der alles umfassende, gewaltige Deutsche Radfahrer-Verband, "das Millionenheer seiner Mitglieder" wirksam zu Aktivitäten aufrufen könne. Das sei "eben der Segen der neuen zweckbewußten Führung, die im Gegensatz zum früheren Regime nicht von der Gunst oder Ungunst der Mitglieder abhängig sei."¹³⁵⁾ Allerdings hat es ein Millionenheer organisierter Radsportler nie gegeben, und der Deutsche Radfahrer-Verband zählt 1935 nur 150000 Mitglieder in 4480 Vereinen¹³⁶⁾. Das ist nicht einmal die Hälfte der Mitglieder,

¹²⁹⁾ Radmarkt Nr. 2249, 1934, S.55

¹³⁰⁾ ebenda. Zur Rolle von Hans Joachim Schacht für die Radwegplanung vrgl. Horn: Vom Niedergang... Kassel 1990

¹³¹⁾ ebenda S.57

¹³²⁾ Radmarkt Nr. 2261, 1934, S. 6f.

¹³³⁾ ebenda S.6

¹³⁴⁾ Radmarkt Nr. 2289, 1935, S.12

¹³⁵⁾ Radmarkt Nr. 2290, 1935, S. 16

¹³⁶⁾ Radmarkt Nr. 2321, 1935, S.5

die der Arbeiterradfahrer-Bund "Solidarität" zum Zeitpunkt seiner Zerschlagung durch die Nazis hatte.

Obwohl die Umorganisation der Radwegebauzentrale eine deutliche Kritik am Radsportverband darstellt, wird zunächst noch der Führer des Deutschen Radfahrer-Verbandes, Rittmeister a.D. Franz Ohrtmann vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen "zum Vorstand der Reichsgemeinschaft bestätigt." ¹³⁷⁾ Schacht wird technischer Geschäftsführer. Die Reichsgemeinschaft sollte eine Organisation sein "für die Verbreitung der Idee der Radfahrwege, für den Ausgleich der verschiedenen Interessen und für die mannigfaltigen Arbeiten der Vorbereitung." ¹³⁸⁾ Es werden reichsweit flächendeckend 16 Gaustellen der nach dem Führerprinzip aufgebauten Reichsgemeinschaft eingerichtet. Der Bau von Radfahrwegen wird als ein Ziel von höchster nationaler Bedeutung herausgestellt. "Alle Kräfte, die an der Förderung des Radfahrverkehrs und damit des gesamten Straßenverkehrs im Interesse der Unfallverhütung, der Gesundheit und Wohlfahrt unseres Volkes und im Interesse des Aufbaus von Staat und Wirtschaft Anteil haben wollen, müssen sich zusammenfinden." ¹³⁹⁾

Kurz nach der Gründung der Reichsgemeinschaft wird Erfolg gemeldet: "Sämtliche interessierten Reichs- und Landesministerien haben ihre Dienststellen angewiesen, der Anlage von Radfahrwegen erhöhte Beachtung zu schenken und sich bei diesbezüglichen Maßnahmen mit der Reichsgemeinschaft für Radfahrwegebau und ihren Beauftragten ins Benehmen zu setzen. Der Deutsche Gemeindetag, die Reichsbetriebsgemeinschaften "Bau" und "Verkehr und öffentliche Betriebe" der Deutschen Arbeitsfront, der Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder e.V., die Verbände des Radfahrwesens und des Kraftfahrwesens sowie die Spitzenorganisationen der Bauwirtschaft haben die Mitgliedschaft erworben und sich für die Durchführung der Werbemaßnahmen, für die Selbsthilfeaktion, für die technischen Arbeiten usw. mit ihren Organisationen zur Verfügung gestellt." ¹⁴⁰⁾ Auch noch existierende Radfahrwegevereine werden in die Reichsgemeinschaft eingegliedert.

Neben dem Generalinspektor haben das Reichsverkehrsministerium und das Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda bei der Schaffung der Reichsgemeinschaft mitgewirkt. Gerade die Mitwirkung des zuletzt genannten Ministeriums macht deutlich, in welchem Umfang Radfahrwegebau eine Propandaaufgabe, eine ideologische Aktion darstellt, der eine gar nicht so bedeutende reale Bautätigkeit gegenübersteht. Das wird nicht zuletzt deutlich an der Diskepanz zwischen zentraler Organisation des Radwegebaus und doch weitgehend dezentraler Finanzierung der Baumaßnahmen durch Städte und Gemeinden und oben beschriebene "Selbsthilfeaktionen". Zentrale Mittel gab es nur für Radfahrwege an Reichsstraßen. 1935 berichtet Generalinspektor Dr. Todt von 2,8 Millionen Mark, die in den beiden letzten Jahren für rund 700 km Radfahrwege an Reichsstraßen ausgegeben worden seien. ¹⁴¹⁾ Die anderen Wegeunterhaltungspflichtigen konnten nur auf Darlehen für Radfahrwegebauzwecke hoffen und auf Mittel der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung. Ein Beispiel für die großmäulige Propaganda mit dem Radfahrwegebau und zugleich

¹³⁷⁾ Radmarkt Nr. 2261, S.6

¹³⁸⁾ ebenda

¹³⁹⁾ ebenda, S.7

¹⁴⁰⁾ Radmarkt, Nr. 2267, S.9

¹⁴¹⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2321, 1935, S.9

auch für das eigentliche Motiv der Radfahrwegepropaganda ist der Schluß des schon mehrfach zitierten Beitrags des Dr. Helfer: "Zur kommenden Olympiade werden hundertausende Ausländer Deutschland besuchen; bestimmt zeigen wir ihnen dann neben den Straßen Adolf Hitlers, - den Reichsautobahnen - auch die Straßen des kleinen Mannes, die Radfahrwege. Zeigen wir dem staunenden Ausländer einen neuen Beweis für ein aufstrebendes Deutschland, in dem der Kraftfahrer nicht nur auf den Autobahnen, sondern auf allen Straßen ungefährdet durch den Radfahrer freie, sichere Bahn findet." ¹⁴²⁾

1935, gerade ein Jahr nach der Schaffung der Reichsgemeinschaft, tritt diese mit einer großen Wanderausstellung zur Radfahrwegethematik an die Öffentlichkeit. Die Ausstellung steht unter der Überschrift "Deutschland braucht Radfahrwege". ¹⁴³⁾ Es wird vorgetragen, daß zu diesem Zeitpunkt in Deutschland etwa 5000 km Radfahrwege vorhanden seien, während ein Mindestbedarf mit 40000 km berechnet wird. ¹⁴⁴⁾

1936 wird dann auch formell auf die Mitwirkung des Radsportverbandes verzichtet. Am 16. März tritt der Führer des Deutschen Radfahrer-Verbandes "im Einvernehmen mit dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen" ¹⁴⁵⁾ als Vorsitzender der Reichsgemeinschaft zurück. An seine Stelle wird der Leiter der Reichsbetriebsgemeinschaft "Stein und Erde" der Deutschen Arbeitsfront, Dr. Klose, berufen, wodurch sich eine starke Angliederung der Reichsgemeinschaft an die Deutsche Arbeitsfront ergibt. Radfahrwegebau wird als ein "sozial-politisches Problem" bezeichnet, das die besondere Förderung von Staat und Partei verdient. Hans Joachim Schacht, der technische Leiter der Reichsgemeinschaft soll als ehrenamtlicher Leiter der Abteilung Verkehr im Deutschen Radfahrer-Verband den Eindruck vermitteln, als bestünde doch noch ein Einfluß dieses Verbandes auf die Reichsgemeinschaft, der wohl auch nicht groß, war als der Führer des Sportverbandes noch Vorsitzender war, und die Reichsgemeinschaft in Bürogemeinschaft mit dem Deutschen Radfahrer-Verband arbeitete. Wenn in dem Text des dankenden Entlassungsschreibens an den scheidenden Vorsitzenden von der "bisherigen Bürogemeinschaft" ¹⁴⁶⁾ gesprochen wird, ist davon auszugehen, daß die Reichsgemeinschaft mit dem neuen Vorsitzenden auch die Geschäftsstelle gewechselt hat.

Damit ist die Zentralisierung und endgültige Integration der Radfahrwegethematik in den Staats- und Parteiapparat abgeschlossen, die nach Helfer "zwangsläufig zu Erfolgen führen" müsse, "die man sich früher nicht träumen ließ." ¹⁴⁷⁾ In Wirklichkeit waren die Bauerfolge dann jedoch eher bescheiden, selbst wenn man der sicher recht großzügigen Zählung glaubt, die 1939 veröffentlicht wird, wonach im "Altreich" noch nicht einmal 10000 km Radfahrwege und Radfahrstreifen vorhanden waren. In der Arbeitsphase der Reichsgemeinschaft wurden, wie oben schon angemerkt, etwa 6000 km gebaut. Diese Bauleistung muß auch vor dem Hintergrund von 3500 km Reichsautobahnen bis 1945 gesehen werden,

¹⁴²⁾ Radmarkt Nr. 2290, 1935, S.17

¹⁴³⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2305, 1935, S. 12, Nr. 2306, S.15, Nr. 2307, S. 11f.

¹⁴⁴⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2307, S.12

¹⁴⁵⁾ Radmarkt Nr. 2350, 1936, S.55

¹⁴⁶⁾ ebenda

¹⁴⁷⁾ Radmarkt Nr. 2289, 1935, S.12

für die das Vielfache der Mittel zur Verfügung standen, die für Radwege ausgegeben wurden.

1938 schreibt Hans-Joachim Schacht im Namen der Reichsgemeinschaft, daß in 10 Jahren mit der Abwicklung des vordringlichen Radwegebauprogramms zu rechnen sei. Damals fehlten nach seinen Erhebungen bei Städten und Gemeinden noch 35000 km. Diese Zeitperspektive ergebe sich daraus, daß in nächster Zeit vom Reich aus Zuschüsse für den Radwegebau gegeben werden. ¹⁴⁸⁾ 1940 referiert Radmarkt Zahlen und Materialien der Reichsgemeinschaft Radwegebau u.a. über den Stand des Radwegebaus. Abschließend heißt es hoffnungsvoll im Hinblick auf den inzwischen begonnenen Krieg: Der Bau von Radfahrwegen habe "auch durch den Krieg keine restlose Unterbrechung erfahren. Zwar ist die Landstraße jetzt leer von Kraftfahrzeugen geworden, aber der Zeitpunkt, da sie wieder dem schnellen Verkehr dienen muß, soll den Radverkehr nach Möglichkeit bereits auf sicheren Radwegen finden." ¹⁴⁹⁾ "Keine restlose Unterbrechung" ist schon eine bescheidene, wahrscheinlich sogar euphemistische Formulierung für die sehr rasche Einstellung des Radwegebaus im Laufe des Krieges. Nach 1945 beginnt eine neue Phase der Fahrradpolitik, die hier nicht untersucht werden kann.

8. Alternativen und flankierende Maßnahmen zum Radwegebau

8.1 Aus Reitwegen werden Radwege

Das Problem, das mit dem Lösungskonzept Radfahrwege als Ideologie und sehr begrenzt als realisierte Baumaßnahmen angegangen werden sollte, war eine immer größere Masse von Radfahrern, die in der Mehrzahl auf dieses billige Verkehrsmittel alltäglich angewiesen war. Sie bevölkerte die Straßen und behinderte dabei den entstehenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen, über die nur eine kleine Minderheit verfügen konnte. Gemeinsam haben Radfahrer und Kraftfahrer das Pferd und von Pferden gezogene Fuhrwerke aus dem Straßenbild verdrängt. Zwar leisteten die Freunde des Reitsports noch lange erfolgreich Widerstand, gehörten sie doch den gehobenen Schichten an, die Einfluß auf die Politik der Städte hatten, aber immer mehr verwaisten die in Parks und Wäldern und an Straßenrändern angelegten Reitwege. Und den Forderungen nach Umwandlung von Reitwegen in Radfahrwege wurde spätestens nachgegeben, als die Herrenreiter ihren gesellschaftlichen Status besser durch ein luxuriöses Auto zur Schau tragen konnten als durch ein Reitpferd. Sollten 1908 noch entlang von Chausseen sowohl Reitwege als auch Radfahrwege angelegt werden ¹⁵⁰⁾, schlägt der Deutsche Radfahrer-Bund 1919 vor, die "nur in geringem Umfange benutzten Reitwege schleunigst in Radfahrwege" umzubauen". ¹⁵¹⁾ 1921 wird aus Köln berichtet, daß auf Drängen des dortigen Vereins der Fahrradhändler die Stadt Reitwege in Radfahrwege umgewandelt habe. ¹⁵²⁾

Die Radfahrweglösung hatte gegenüber anderen Konzepten zur Regelung des Konflikts zwischen Auto und Fahrrad den Vorteil, daß der Eindruck vermittelt werden konnte, als handle es sich um eine Optimierung für den Fahrradverkehr, mindestens aber für beide Seiten. Henneking beschreibt 1929 das Problem. Der Kraftwagen habe

¹⁴⁸⁾ Radmarkt 2447, 1938, S.519

¹⁴⁹⁾ Radmarkt Nr. 2551, 1940, S.11

¹⁵⁰⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 909, S.9

¹⁵¹⁾ Radmarkt, Nr. 1457, 1919, S.3

¹⁵²⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 1547, 1921, S.53

sich der Straßen bemächtigt, "der Fußgänger, das Pferdefuhrwerk und der Radfahrer müssen sich ihm unterordnen oder sie werden rücksichtslos zur Seite geschoben!" "Der Fußgänger darf nur noch den für ihn bestimmten Teil der Straße, den Fußweg, benutzen, das Pferdefuhrwerk verschwindet mehr und mehr aus dem Bilde der Großstadt, auf der Landstraße wird es auf den Sommerweg gedrängt; will der Radfahrer vor dem selben Schicksal sich retten, so braucht er besondere Radfahrwege." ¹⁵³⁾ Henning sagt dabei nicht, was denn den besonderen Radfahrweg von dem für den Fußgänger bestimmten Teil der Straße unterscheidet. Gerade die von Henneking bevorzugten, durch eine Bordsteinkante abgetrennten, als "bescheidene Streifen" ¹⁵⁴⁾ bezeichnete Radfahrwege am Straßenrand, sind nichts anderes als ein Verdrängen der Radfahrer von der Fahrbahn spätestens dann, wenn die Fahrbahnen mit einer guten Oberfläche ausgestattet sind, wie sie die Radfahrwege selten zu bieten haben.

8.2. Radfahrverbote

Als Alternativen zur Lösung des oben genannten Problems wurde in vielen Städten das Radfahrverbot praktiziert, das die Radler ja schon aus dem vorigen Jahrhundert kannten, als das Fahrrad aus manchen Städten fast vollständig, in vielen Städten von den Hauptstraßen verbannt waren. Damals wurde das Fahrrad als Sportgerät, wenn auch nicht mehr als grober Unfug, aber noch nicht als Verkehrsmittel anerkannt. Die früheren Fahrverbote, die auch den ersten Automobilen galten, wurden mit dem Schutz des "Publikums" vor Belästigung begründet. Schnelle Radfahrer erschreckten die Fußgänger und machten die Pferde scheu. Bei den neueren Radfahrverboten in den Innenstädten wird mit der Unfähigkeit vieler Radler argumentiert mit dem dichten und schnellen Kraftfahrzeugverkehr zurecht zu kommen.

Henneking hält 1927 Fahrverbote oder die weiträumig Umleitung der Radfahrer nicht für eine dauerhafte Lösung, da der Radverkehr inzwischen ein Massenverkehr geworden ist: "Bei dem meist schon vor Jahrzehnten erfolgten Bau der Straßen ist die starke Entwicklung des Radfahrverkehrs nicht vorausgesehen; gibt es doch heute schon deutsche und ausländische Großstädte, in denen die Zahl der Radfahrer mehr als ein Viertel der Gesamtbevölkerung ist. Der Weg, den die Verkehrspolizei einzelner Großstädte, verzweifelt an einer systematischen Lösung, ergriffen hat, gewisse Verkehrszentren und -Straßen für den Radfahrverkehr, meist auch für den Motorradverkehr, zu sperren und den Fahrern aufzuerlegen, entweder große Umwege zu machen oder die Räder mehrere hundert Meter weit über die verbotenen Strecken zu schieben, ist eine endgültige Lösung nicht!" ¹⁵⁵⁾ Offensichtlich haben sich die Radfahrer, ähnlich wie heute beim Radfahrverbot in größeren Fußgängerzonen, auch nicht an diese Regelungen gehalten.

Der Radfahrweg bietet die Lösung, durch die bei entsprechender Darstellung alle Verkehrsteilnehmergruppen befriedigt werden können.

Dennoch bleibt Fahrverbot und Umleitung des Radfahrverkehrs auf Nebenstraßen als im Notfall zu ergreifende Alternative oder auch als Drohung gegenüber den Radfahrern. So findet ein in diese Richtung gehender Beschluß der Berliner Bürgermeisterversammlung

¹⁵³⁾ Radmarkt Nr. 1987, 1929, 11

¹⁵⁴⁾ ebenda, S.13

¹⁵⁵⁾ Henneking: Der Radfahrverkehr..., S.20f.

die Zustimmung des 1934 über Radfahrer und Sicherheit schreibenden Autors: "Soweit aus wichtigen Gründen die Anlage besonderer Fahrradwege (!) nicht möglich sein sollte, wird wohl kaum eine andere Lösung übrigbleiben, als die, daß in den Großstädten die Hauptverkehrswege einerseits für Radfahrer gesperrt, andererseits die nächsten Parallelstraßen umgekehrt nur den Radfahrern vorbehalten werden." ¹⁵⁶⁾ Interessant an dieser Position ist der Vorschlag, daß man ein Fahrverbot auf einigen Straßen mit der Bündelung des Radfahrverkehrs auf ausschließlich den Radfahrern vorbehaltenen Nebenstraßen kompensieren könnte. Wiederum in einem Beitrag zum Thema Radfahrer und Verkehrsunfälle aus dem Jahre 1939 resümiert ein anderer Autor angesichts des inzwischen noch massiver gewordenen Massenverkehrs mit dem Fahrrad und der gestiegenen Unfallzahlen: Wenn der Bau von Radwegen nicht möglich sei, müsse man als Notbehelf durch Umleitung des Radverkehrs besonders in Spitzenzeiten, durch Herausnahme des Radverkehrs in eigene Radfahr- oder Umgehungswege versuchen, einen reibungslosen Straßenverkehr zu sichern. ¹⁵⁷⁾

8.3. Verbreiterung der Fahrbahn

Neben der Separation wurde auch überlegt, ob man nicht dem wachsenden Verkehr durch Verbreiterung der Straßen ohne Trennung der Verkehrsarten nachkommen könne. Trunz belegt mit Unfallzahlen aus Bayern, daß trotz des modernen Ausbaus die Unfallgefahr nicht sinkt, ja gerade auf den am besten ausgebauten Straßen sich die Verkehrsunfälle steigern. ¹⁵⁸⁾ Daß Straßenausbau selten der Hebung der Verkehrssicherheit dient, ist heute bekannt, wird aber noch heute bei der "Sanierung" des Straßensystem in Ostdeutschland nicht ausreichend berücksichtigt. Und wie schon in den dreißiger Jahren war der in einigen Fällen möglicherweise begründbare Straßenausbau nicht verbunden mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zumindest durch einen geschwindigkeitsmindernden Ausbau. Wie heute gab es damals auch Appelle an die Kraftfahrer, und es wurden gefordert, "gewaltige Erziehungsarbeit an den Kraftfahrern zuleisten" ¹⁵⁹⁾, um die in der Mehrzahl von ihnen verursachten Verkehrsunfälle zu vermindern.

8.4. Verkehrserziehung und Beleuchtungsvorschriften

An sonstigen war aber die Radwegebaupropaganda verbunden mit Appellen in der Richtung der Radfahrer, mit Initiativen zur Einführung von Verkehrserziehung in den Schulen und mit Vorschriften zur Verbesserung der technischen Ausrüstung der Räder. Ein wichtiges Thema der dreißiger Jahre waren Vorschriften zur Fahrradbeleuchtung, Katzenaugen, weiß gestrichene rückwärtige Schutzbleche, Reflektoren in Pedalen usw., die nicht selten von Verbänden der Automobilinteressen, vor allem dem D.D.A.C., der Deutsche Automobil-Club, wie der ADAC im "Dritten Reich" hieß, der

¹⁵⁶⁾ ebenda

¹⁵⁷⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2519, 1939, S.8

¹⁵⁸⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2162, 1932, S.5

¹⁵⁹⁾ Radmarkt Nr. 2519, 1939, S.8

eng mit dem Nationalsozialistischen Kraftfahrer-Korps (NSKK) zusammenarbeite ¹⁶⁰⁾, vorgeschlagen wurden.

9. Das Argument: Radwege für die Sicherheit der Radfahrer und die Unfallstatistik

Schon oben wurde angedeutet, daß das Motiv Sicherheit für die Radfahrer durch Separation vom Kraftfahrzeugverkehr auf Radfahrwege erst spät in der Diskussion erscheint. Zunächst dominierten Fahrkomfort, dann, als das Fahrrad ein Massenphänomen wurde, die reibungslosige Abwicklung des Verkehrs in der Argumentation bis in die späten zwanziger Jahre. In dem folgenden Jahrzehnt nahmen die Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern zu, was bei einem Anstieg von etwa 12 Millionen Radfahrern um 1927 auf fast 20 Millionen ¹⁶¹⁾ im Jahr 1939 bei gleichzeitiger, wenn auch langsamer als erwartet, steigender Motorisierung nicht überrascht. Man kann einfach sagen, der Verkehr, insbesondere in Großstädten, die weiter wuchsen, nahm zu, wurde stärker von Individualverkehrsmitteln bestimmt, wodurch Wege und Transporte mit größerem Risiko verbunden waren. Es wäre zu ergänzen, daß die Wege z.B. zwischen Wohnung und Arbeitsplatz länger wurden. Und immer mehr wurden diese Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Gefahren entstanden durch den schneller werdenden und von der autofreundlichen Verkehrspolitik besonders nach 1933 auch nicht gebremsten Automobilverkehr. Gefährdet waren zunächst vor allem Fußgänger, obwohl sie schon, zumindest in den Städten, separate Wege (Bürgersteige) hatten, wie sie für Radfahrer erst gebaut werden sollten, also theoretisch sicher sein sollten. Aber auch die Kraftfahrer selber, darunter vor allem die noch viel stärker als heute vertretenen Motorradfahrer, waren gefährdet. Bei den Fahrern handelte es sich entsprechend der Neuheit der Autos meist um Fahranfänger, und auch die Fahrzeuge waren entsprechend den heutigen Standards extrem unsicher. Erst nach Fußgängern und den Kraftfahrern selber kamen in der Liste der von Unfällen betroffenen Verkehrsteilnehmergruppen die Radfahrer, wenn man die Unfallzahlen in Bezug setzt zur Verkehrsteilnahme.

Deshalb möchte ich behaupten, daß die These "Verkehrssicherung durch Radwegebau" Teil ist der Ideologie, die den Radfahrern vermitteln soll, daß Radwege eine Wohltat für sie seien. Überzeugende Belege für die sichernde Wirkung von Radwegen finden sich nicht.

Auch die Notwendigkeit der Disziplinierung der Radfahrer durch die Radwegebenutzungspflicht kann mit den Unfallstatistiken nicht begründet werden. Das Verkehrssicherheitsargument wird verwendet, weil es scheinbar evident ist, daß Radfahrer, die vom schnelleren Autoverkehr getrennt werden, sicherer seien. Obwohl an fast allen Straßen vorhandene Bürgersteige, Sonderwege für Fußgänger, diese eben auch nicht aus den Unfallmeldungen verschwinden ließen. An Knotenpunkte, einmündende Straßen, Überquerung der nun von Fußgängern und Radfahrern und zunehmend auch von Fuhrwerken befreiten Fahrbahn hat man damals kaum gedacht. Maßnahmen zur Bremsung des Autoverkehrs, in der Zeit der intensiven Radfahrwegepropaganda, die vor allem eine Zeit der Motorisierungsförderung war, standen nicht auf der Tagesordnung.

¹⁶⁰⁾ NSKK und D.D.A.C. teilten sich nach der Satzung der Reichsverkehrswacht von 1936 einen Sitz im Beirat. vrgl. Radmarkt Nr. 2342, 1936, S.9

¹⁶¹⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2519, 1939, S.8

Es ging seit der Jahrhundertwende und verstärkt nach 1933 darum, die Straßen "den Bedürfnissen der Kraftfahrzeuge" ¹⁶²⁾ entsprechend zu gestalten. Verkehrssicherheit war zu schaffen "unter gleichzeitiger möglichst weitgehender Rücksichtnahme auf die berechtigten Eigentümlichkeiten des Kraftverkehrs". Und dazu gehörte eben eine für die damalige Zeit (1919) noch erstaunliche Geschwindigkeit der Autos von 80 km/h, die als Verkehrsgeschwindigkeit eigentlich überall zu ermöglichen, Ziel des Straßenbaus und der Verkehrsregelung war. Das dominierende Modell waren die Reichsautobahnen, deren Bau als "Straßen Adolf Hilters" ¹⁶³⁾ im wesentlichen nach schon lange vor der "Machtübernahme" vorliegenden Plänen realisiert wurden. Die Radfahrwege wurden als Trostpflaster verkauft, als "Straßen des kleinen Mannes" ¹⁶⁴⁾, obwohl sie mindestens genau so der freien Fahrt für die motorisierte Minderheit dienten.

Es kann hier keine detaillierte Untersuchung der Unfallentwicklung unter Berücksichtigung der Radfahrer geliefert werden. Aber das Material erlaubt es, exemplarisch die Argumentation mit der Verkehrssicherheit zu analysieren, die meist kurzschlüssig in die Forderung nach Radfahrwegen mündet.

Im Deutschen Reich beginnt die offizielle Kraftfahrzeugstatistik ab 1907. ¹⁶⁵⁾ Damals gab es gerade 25815 Kraftfahrzeuge, und 60,8% der Personenkraftfahrzeuge waren Motorräder. Unfälle mit Kraftfahrzeugen wurden als "schädigende Ereignisse" in dieser Statistik erfaßt. Unfälle zwischen Radfahrern oder Kollisionen von Radfahrern mit Fuhrwerken und öffentlichen Verkehrsmitteln wurden in diesen Statistiken nicht berücksichtigt, auch nicht sogenannte Alleinunfälle, die angesichts der noch schlechten Straßen wahrscheinlich nicht unbeträchtlich waren. In 12,7% der Kollisionen mit einem Kraftfahrzeug war der Unfallgegner ein Radfahrer. In den überwiegenden Fällen, wurden von Autos Fußgänger angefahren. In den folgenden Jahren bis zum ersten Weltkrieg, in denen Radmarkt die Zahlen der Kraftfahrzeugstatistik veröffentlicht, bzw. davon berichtet, nehmen die Unfälle entsprechend der Zahl der Kraftfahrzeuge zu. Obwohl man davon ausgehen kann, daß die Zahl der Radfahrer im ganzen Untersuchungszeitraum die der Kraftfahrer mehrfach übersteigt und sich das Verhältnis zu Gunsten der Radfahrer noch verschiebt, hält sich der Anteil der mit einem Kraftfahrzeug kollidierenden Radfahrer lange etwa auf gleichem Niveau.

1931 berichtet Radmarkt von einer Studie, die im Auftrag der Zentralstelle für Radfahrwege von dem Hallenser Universitäts-Professor Dr. Wolff über die Gefährlichkeit des Radfahrens ¹⁶⁶⁾ erstellt wurde. Detailliert wurden von Wolff die Unfallstatistiken analysiert mit dem Ergebnis, daß gegenüber anderen Verkehrsmitteln, insbesondere den Motorrädern und Kraftfahrzeugen, die Gefahren des Radfahrens gering sind. Das Ergebnis sei allerdings mit Vorbehalt zu betrachten, weil die offiziellen Statistiken das Unfallgeschehen nur unvollkommen wiedergeben und zu stark von den uneinheitlichen Beobachtungen und Unfallaufnahmeformularen der Polizei abhängen. Diese Studie ist eigentlich für die Propaganda der Zentralstelle, die stark mit der

¹⁶²⁾ Radmarkt Nr. 1445, S.15

¹⁶³⁾ Radmarkt Nr. 2290, 1935, S.17

¹⁶⁴⁾ ebenda

¹⁶⁵⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 839, 1907, S.11ff.

¹⁶⁶⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2106, 1931, S.6ff.

Unfallgefahr argumentiert, kontraproduktiv. Gerade deshalb ist das Gutachten hoch zu bewerten, denn die Zentralstelle wollte sicher ein Ergebnis, das ihre Argumentation unterstützt. Die Studie ist ein Beleg dafür, daß die Sicherheitsfrage nur vorgeschoben ist. Denn trotz eines aus Verkehrszählungen in verschiedenen Städten ermittelten Verkehrsanteils der Radfahrer, der mindestens vier bis sechs Mal so groß ist wie der des Kraftfahrzeugverkehrs, waren die Radfahrer nach dieser Studie nur mit 5-6% der Getöteten im Straßenverkehr und mit 23 % der Verletzten beteiligt gegenüber den Kraftfahrern mit ungefähr 45% der Getöteten und 40-42% der Verletzten. Die Zahl der in Unfälle verwickelten Fußgänger, die vor dem ersten Weltkrieg noch sehr groß war, geht zurück, weil immer mehr Wege statt zu Fuß mit dem nun auch für Menschen mit einem geringen Einkommen erschwinglichen Fahrrad gemacht werden. Selbst eine relative Zunahme der Fahrradunfälle kann aus den Statistiken nicht entnommen werden. Während die Gesamtzahl der tödlichen Unfälle von 1926 auf 1928 stieg, fiel der Anteil der tödlichen Radunfälle von etwa 6,8% auf etwa 5,2%. Wörtliches Zitat aus dem Gutachten: "Im Vergleich zum Verkehrsanteil, den wir nach obigen Verkehrszählungen mit 55-75% aller Fahrzeuge ansetzen dürfen, verunfallten also 3-4mal weniger Fahrräder, als ihrem Verkehrsanteil eigentlich entspräche. Auch diese Zahlen lassen einen Stillstand, ja einen leichten Rückgang der Beteiligung von Fahrrädern an den Straßenunfällen erkennen." ¹⁶⁷⁾ Während das Gutachten den Rückgang der Verkehrsunfälle bei Radfahrern auf die tiefergehende Kenntnis der Verkehrsvorschriften und die gestiegene Vorsicht zurückführt, vermutet der Redakteur von Radmarkt eine positive Wirkung der Einführung des Rückstrahler-Zwangs. Dennoch wird die Unfallverhütung als wichtiges Argument für den Radfahrwegebau eher noch verstärkt verwendet bis hin zum Plakat der Ausstellung der Reichsgemeinschaft im Jahre 1935, wo unter der Überschrift "Radfahrwege verhüten Verkehrs-Unfälle!" behauptet wird, daß es auf 10 km Straße 25 Unfälle gäbe, auf 10 km Radfahrwegen aber nur 3 Unfälle. ¹⁶⁸⁾ Wie diese Zahlen, die oft wiederholt werden, zustande kommen, ist nicht zu ermitteln. Klar ist dabei, daß nur Strecken miteinander verglichen wurden, keine Knoten. Hinsichtlich der Veränderung des gesamten Unfallgeschehens durch den Radwegebau gibt es keine Zahlen.

1934 schreibt ein Dr. Franz Berthold über "Radfahrer und Verkehrssicherheit". Berthold spricht von 30-43% Anteil der Radfahrer an der Gesamtzahl der Unfälle. Er schätzt die Zahl der Radfahrer auf 15 Millionen ¹⁶⁹⁾, denen sicher nicht einmal 2 Millionen Kraftfahrzeuge gegenüberstehen. ¹⁷⁰⁾ Weiter unten spricht er davon, daß der Anteil der Radfahrer an der Unfallziffer "ein sehr viel größerer ist, als bei den übrigen Verkehrsteilnehmern" ¹⁷¹⁾. Dabei setzt er diesen Anteil nicht wie Wolff in Bezug zum Verkehrsanteil der Radfahrer. Ursache für die Radfahrerunfälle sei einerseits das Verhalten der Radfahrer in Deutschland (Berlin), die - im Unterschied zu Kopenhagen, wo es trotz vieler Radfahrer weniger Unfälle gibt - oft viel zu schnell fahren, ja, schon durch die Form des Lenkers (Rennfahrerkrücke, die statt zu aufrechtem Fahren dem Bodenblick nahelege) in eine "Tempopsychose" gebracht

¹⁶⁷⁾ ebenda

¹⁶⁸⁾ Radmarkt Nr. 2306, S.15

¹⁶⁹⁾ vrgl Radmarkt Nr 2271, 1934, S.30f.

¹⁷⁰⁾ Im Jahr 1935 wurden etwa 250000 Kraftwagen neu zugelassen (vrgl. Radmarkt Nr. 2368, 1936, S.6).

¹⁷¹⁾ ebenda S.31

werden. Andererseits ergäben sich die Unfälle zwangsläufig aus der Eigenart der Verkehrsraum-Aufteilung. Wenn auf der Straße fast ebenso viele Radfahrer wie Fußgänger verkehren, dann hätten die Radler auch wie die Fußgänger einen Anspruch auf einen eigenen Weg. "Die in den derzeitigen tatsächlichen Verhältnissen liegende Gefahrenmöglichkeit muß auf alle Fälle durch Vermehrung der Radfahrwege vermindert werden." ¹⁷²⁾

Auch Berthold liefert nicht die überzeugenden Belege für die Unfallverhütungsfunktion der Radfahrwege, die dennoch immer wieder behauptet wird.

1936 wird erneut von einer Untersuchung von Prof. Wolff (obwohl er in der Notiz im Radmarkt nur mit einem f geschrieben wird, handelt es sich wohl um den selben Professor aus Halle, der oben zitiert wurde), worin ermittelt werde, daß der Bau von Radfahrwegen "eine Senkung der Straßenunfallziffern im Verhältnis von 15 zu 1" ¹⁷³⁾ bedeute. Wahrscheinlich handelt es sich um eine ähnlich magische Zahl wie die oben vom Ausstellungsplakat berichtete.

Ebenfalls aus dem Jahre 1936 stammt ein Bericht über das Verkehrsunfallgeschehen im ersten Quartal 36. Danach gab es 50200 Verkehrsunfälle, bei denen 1496 Personen getötet und 28603 verletzt wurden. ¹⁷⁴⁾ Interessant ist die Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen: etwa 23 Kraftfahrer : 7 Radfahrer : 4 Fußgänger. In nur 8,1% der Unfälle wurden die Radfahrer als Verursacher ausgemacht. Die Gesamtzahl der Radfahrer wird 1936 auf 16 Millionen geschätzt, die der Kraftfahrzeuge auf 2 Millionen.

1939 befaßt sich Günther Ohlbrecht mit dem Thema "Radfahrer und Verkehrsunfälle" ¹⁷⁵⁾. Obwohl inzwischen in Deutschland, wenn auch regional ungleichmäßig etwa 1/4 der als notwendig angesehenen Radfahrwege fertiggestellt sind, wird von einer erschreckenden Zahl getöteter Radfahrer gesprochen. Die Studie von Wolff registriert für 1926 301, 1927 355, 1928 491 und 1929 435 im Straßenverkehr getötete Radfahrer, denen 1929 2098 tödliche Kraftradunfälle gegenüberstanden, ¹⁷⁶⁾ bei etwa 12 Millionen Radfahrern und einer sehr viel kleineren Zahl von Kraftradfahrern. 1939 wird die Zahl der Radfahrer mit fast 20 Millionen angegeben, aber berichtet, daß im Jahr über 2000 Radfahrer im Straßenverkehr ihr Leben verloren hätten. Das wäre eine Vervierfachung in zehn Jahren, der nicht einmal eine Verdoppelung des Fahrradverkehrs und des Automobilverkehrs gegenübersteht. Immerhin ist diese Unfallzahl, und das ist der Tenor des Artikels von Ohlbrecht, dennoch kein besonderes Warnzeichen in Richtung auf die Radfahrer, denn trotz ihres starken Verkehrsanteils, der sich angesichts zunehmender Motorisierung nicht verringert, sondern eher noch erhöht habe, machen die Radfahrer 27 % der im Verkehr getöteten aus. Und auch die Klagen der Kraftfahrzeugbesitzer, wie sie sich im "NS-Rechtsspiegel" niederschlagen, wo drastische Maßnahmen gegen die Radfahrer gefordert werden, kann nur bei 11 % der Unfälle die Ursache bei den Radfahrern gefunden werden. Ohlbrecht hofft weiterhin auf die Schutzwirkung vor den Kraftfahrern durch Radfahrwege. Sieht aber auch eine "gewaltige

¹⁷²⁾ ebenda, S.32

¹⁷³⁾ Radmarkt Nr. 2373, S.5

¹⁷⁴⁾ vrgl. Radmarkt, Nr. 2361, S.10

¹⁷⁵⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2519, 1939; S.8f.

¹⁷⁶⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2106, 1931, S.7

Erziehungsarbeit", die an den Kraftfahrern zu leisten ist, um die eindeutig meist von ihnen verursachten Verkehrsunfälle zu vermeiden.

Interessant ist die Reihenfolge seiner Begründung für den Radwegebau: "Aus diesem Grunde dient die Anlage von Radfahrwegen nicht nur der Verkehrs-Erleichterung für den schnellen Verkehr, sondern auch dem Schutz von Leben und Gesundheit unserer Radfahrer." ¹⁷⁷⁾

Hellmuth Wolff behandelt in seiner Schrift "Die Fahrradwirtschaft" aus dem Jahre 1939 ausführlich die Unfallentwicklung. Wie Ohlbrecht ermittelt er den Anteil der Radfahrer an den Verkehrstoten 1936 mit ca. 27% bei sinkender Tendenz (1937 = 24%, 1938 = 21%) ¹⁷⁸⁾. Ähnliches gilt auch für die Gesamtunfallbeteiligung von Radfahrern, die 1936 mit 17,7%, 1937 mit 16,3% und 1938 mit 14,1% angesetzt wird. Die Unfallbeteiligung der Kraftfahrzeuge ist trotz ihrer viel geringeren Zahl doppelt so hoch. Setzt Wolff die Unfallbeteiligung der Radfahrer und Kraftfahrer in Bezug zu ihrer Verkehrsleistung (gefährdete Straßenkilometer), so kommt er zu dem Ergebnis daß die Radfahrer vier Mal weniger beteiligt sind als die Kraftfahrer. Auch hinsichtlich der Disziplin schneiden die Radfahrer nicht schlecht ab, denn die Polizei ermittelte nur bei 10-12% der Unfälle die Radfahrer als Verursacher. Wolff muß deshalb zugestehen, "daß ihre Fahrdisziplin im ganzen doch sehr viel besser ist, als ihr Ruf". ¹⁷⁹⁾

Das zentrale Motiv für den Radwegebau nennt Wolff ganz offen: Die Radfahrer "stören den Straßenverkehr, und zwar am meisten das Tempo des Kraftverkehrs... Im Tempo ist ein Angleichen nicht möglich, wir müßten sonst auf die Motorisierung verzichten." ¹⁸⁰⁾ "Das riesige Heer der Radfahrer könnte für sich allein wohl auf einen gewissen Gleichtritt gebracht werden; aber die übrigen Straßenbenutzer, besonders die Kraftfahrer, haben ein Recht auf ein anderes und zwar sehr viel höheres Tempo." ¹⁸¹⁾ Daß Geschwindigkeitsbeschränkungen keine Lösung des Problems darstellen belegt er mit Zahlen aus Großbritannien, wo trotz solcher Maßnahmen der Anteil der Radfahrer von den im Straßenverkehr getöteten Personen höher läge als in Deutschland.

Allerdings gibt Wolff zu, daß seine These, daß "der gemischte Verkehr die wahre Quelle der Unfallhäufigkeit für den Radfahrer ist," ¹⁸²⁾ aus der Reichsunfallstatistik noch nicht abgeleitet werden könne. Eine erste Annäherung erlauben aber Statistiken aus einzelnen Großstädten. Mehr als der Hälfte der Unfälle bei denen Radfahrer ums Leben kamen, waren dort Kollisionen mit Kraftfahrzeugen.

Als Mittel zur Unfallbekämpfung sieht Wolff neben der Verkehrserziehung von Kindern und Erwachsenen, technische Verbesserungen am Fahrrad (Tretstrahler, zweite Bremse), Umgestaltung des Verkehrsraums (Beseitigung von Gittern bei Vorgärten) und schließlich den Bau von Radwegen.

Wurde oben von einer Untersuchung von Wolff berichtet, daß durch Radwege die Unfallziffern von 15:1 gesenkt werden könnten, bezieht sich _Wolff nun von auf Erhebungen in Berlin, wonach die

¹⁷⁷⁾ Radmarkt Nr. 2519, 1939, S.8

¹⁷⁸⁾ Wolff, Hellmuth: Fahrradwirtschaft. S.51

¹⁷⁹⁾ Wolff, Helmuth: Fahrradwirtschaft, S. 55

¹⁸⁰⁾ Wolff, Helmuth: Fahrradwirtschaft, S.55

¹⁸¹⁾ Wolff, Helmuth: Fahrradwirtschaft, S.57

¹⁸²⁾ Wolff, Helmuth: Fahrradwirtschaft, S.58

Unfallhäufigkeit auf Fahrstraßen 8 mal so groß sei als auf den Radwegen.¹⁸³⁾ Mit dieser Aussage ist nicht sehr viel anzufangen, weil nicht genau bestimmt wird, welche Typen von Radwegen einbezogen wurden. Selbstverständlich ist das Risiko, auf einem wirklich separat, abseits der Straße geführten Radweg sehr gering.

Nur eine nicht sehr beweiskräftige Vermutung hinsichtlich der sichernden Wirkung des Radwegebaus ist wohl auch die folgende Aussage: "Der Ausbau der Radwege in den letzten 3 Jahren hat für das ständig absolute Sinken der im Straßenverkehr tödlich verunfallten Radfahrer offensichtlich die größte Bedeutung."¹⁸⁴⁾ Gab es 1936 noch 2332 getötete Radfahrer, so waren es 1938 "nur" noch 1545. Bei anderen Verkehrsteilnehmergruppen gab es einen solchen Rückgang nicht. Warum gerade in dieser Zeit der Radwegebau diese positive Wirkung gehabt haben soll, ist nicht zu erklären. Schon seit Ende der zwanziger Jahre wurden beträchtliche Radwegkilometer erstellt, und dennoch stiegen die Unfallzahlen (getötete Radfahrer) bis 1936 auf die heute kaum noch vorstellbare Zahl von über 2000. Insgesamt gab es 1936 über 8000 Straßentote im Deutschen Reich.

Ebenfalls mit Vorsicht, aber sicher nicht als Belege für die Verkehrssicherungsfunktion der Radfahrwege, sind aus dem Jahr 1939 berichtete Radfahreranteile an Unfällen in deutschen Großstädten zu interpretieren.¹⁸⁵⁾ Es gibt kaum ausreichende Zahlen über Fahrradnutzung, Radwegenetz und das gesamte Unfallgeschehen. Hannover gehört zu den Städten mit einem starken Radverkehr¹⁸⁶⁾, ist auch in der Spitzengruppe der Städte zu finden, die sich um den Ausbau eines Radwegenetzes bemühen,¹⁸⁷⁾ hat aber mit 50% Radfahrern den höchsten Anteil an Toten bei Verkehrsunfällen. Und auch die 33,9% Radfahrer von allen Verkehrstoten in Hamburg, das etwa gleiche Bedingungen wie Hannover aufweist, sind kein erkennbares Erfolgszeichen für den Radfahrwegebau. Nürnberg hingegen, eine Stadt mit starkem Fahrradverkehr, aber praktisch ohne Radweg, steht mit 31,7% unfalltoten Radfahrern sogar etwas besser dar. Stuttgart, um eine Stadt zu nennen, die mit 21,4 % einen geringeren Anteil getöteter Radfahrer hat, steht sowohl beim Radverkehrsanteil weit hinten, wie auch beim Radfahrwegebau. Ein erkennbarer Zusammenhang zwischen Radfahrwegebau und Unfallentwicklung ist nicht zu erkennen, allerhöchstens ein negativer, wenn man die Daten der Radwegpionierstädte Hamburg und Hannover nimmt.

10. Radfahrwege zur Entstörung des Autoverkehrs, und zur Legitimation des Autobahnbaus. Interessen der Automobilverbänden (DDAC, NSKK) am Radfahrwegebau

Angesichts der ideologischen Funktion der Radfahrwegepropaganda, die in den vorhergehenden Abschnitten deutlich wurde, ist es überraschend, wie offen in den zwanziger und dreißiger Jahren der Nutzen der Radwege für den Kraftfahrzeugverkehr erkannt und auch publiziert wurde. In der heutigen Diskussion finden sich nur selten von Seiten der Automobilinteressen Hinweise, daß es ein ganz egoistisches Interesse der Autofahrer am Radwegebau gibt. Eine dieser wenigen

¹⁸³⁾ Wolff, Helmuth: Fahrradwirtschaft, S.78

¹⁸⁴⁾ Wolff, Helmuth: Fahrradwirtschaft, S.78

¹⁸⁵⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2535, 1939, S.4

¹⁸⁶⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2545, 1940, S.1

¹⁸⁷⁾ vrgl. Horn: Vom Niedergang..., S. 92

Stellen ist der Ergebnisbericht des Städtewettbewerbs "Sicherheit für den Radfahrer", der 1980 vom ADAC mit Unterstützung des Bundesministers für Verkehr durchgeführt wurde, bei dem der Radweg als der Königsweg für die Radfahrer präsentiert wird. Da heißt es, daß der ADAC schon lange Radwege fordere. Schon 1960, in einer Zeit, in der viele Radweg der Straßenbreite zugeschlagen wurden oder zu Parkstreifen umgewidmet wurden, habe der langjährige ADAC-Präsident Hans Bretz geschrieben: "Daß wir als Kraftfahrer für den Radwegebau eintreten, hat seinen guten Grund, nachdem unsere Forderung schon seit Jahren dahingeht, daß wir einen homogenen Verkehr benötigen, d.h. Straßen für jede Fahrzeuggattung." ¹⁸⁸⁾

Die Offenheit hinsichtlich der Automobilinteressen am Radfahrwegebau der dreißiger Jahre mag zu erklären sein mit der noch nicht so scharfen Konfrontation zwischen Radfahrern, die ja die deutliche Mehrheit der Verkehrsteilnehmer stellten und den Autofahrern. Autofahren und Radfahren war noch nicht so emotional aufgeladen wie in den siebziger Jahren, wo die Radfahrer sich in eine schlecht behandelte Minderheitenposition gedrängt fanden, die durch aggressive Aktionen auf sich aufmerksam machen mußte um eine Besserung zu erreichen. Dieser Minderheit wurden, durchaus ihrer Forderung entsprechend zur Beruhigung Radweg gebaut. Das tat nicht sehr weh, und nützte nach wie vor zumindest auch dem motorisierten Verkehr.

Daß in der hier hauptsächlich herangezogenen Quelle, die Branchenzeitschrift "Radmarkt", auch der Nutzen des Radfahrwegebaus für die Kraftfahrer deutlich formuliert wird, hängt auch damit zusammen, daß es sich ja nicht um eine Radfahrerzeitschrift handelt, sondern um eine Publikation, die sich an Leser im weiten Bereich der Fahrradwirtschaft richtete, und das waren spätestens ab der Jahrhundertwende zunehmend nicht nur ~~Rad~~fahrer, sondern auch ein wirtschaftlich an einer wachsenden Motorisierung interessierter Personenkreis. Doch, wie einleitend schon darauf hingewiesen, verschlossen sich sogar Radfahrerverbände nicht der Motorisierung. Fahrradsport und Motorsport wurden nicht als Gegensatz sondern das motorisierte Fahrzeug als die konsequente Weiterentwicklung des muskelbetriebenen Fahrzeugs angesehen.

So finden wir trotz der auch in den zwanziger Jahren nicht mehr zu übersehenden Schäden durch den Automobilverkehr, der einen unglaublich hohen Blutzoll forderte, kaum autofeindliche Positionen. Es ging fast immer um einen Ausgleich zwischen den Interessen der Kraftfahrer und der Radfahrer, der im Radfahrweg gefunden schien.

1908 wurden auf dem internationalen Straßenkongreß in Paris, der mehrheitlich von Vertretern des Automobilismus besucht wurden Radfahrwege an Chausseen empfohlen, und es war die 1924 gegründete Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (STUFA), die 1927 "Richtlinien für die Schaffung von Radfahrwegen" ¹⁸⁹⁾ erarbeitet hat, sicher nicht als Wohltäter für die Radfahrer sondern im unmittelbaren Interesse ihres Aufgabenfeldes, Automobilstraßen zu gestalten.

Entsprechend findet sich auch in der ersten Bibel des Radfahrwegebaus, in Henneking Schrift "Der Radfahrverkehr", in der es in erster Linie um die Bewältigung den stark angestiegenen

¹⁸⁸⁾ ADAC u. BMW (Hrsg.): Sicherheit für den Radfahrer. Ergebnisse und Schlußfolgerungen aus dem Städtewettbewerb 1980. Empfehlungen für die Praxis. Bonn/München, o.J., S.22

¹⁸⁹⁾ vrgl Henneking: Der Radfahrverkehr, S.11ff.

Radverkehrs geht, auch ein Hinweis auf die positive Seite der Radfahrwege für die Kraftfahrer: Schaffung besonderer Radfahrwege sei eine Forderung im Interesse "der werktätigen Bevölkerung, die das Rad als Verkehrsmittel benutzt, der Erholung suchenden Ausflügler, wie auch des Kraftwagenverkehrs, um diesen von den Störungen und Rücksichten auf den Verkehr mit Fahrrädern unabhängig zu machen." ¹⁹⁰⁾

Daß die Zentralstelle für Radfahrwege, eine Gründung der Fahrradindustriellen, die 1927 meist auch Motorfahrzeuge oder Zubehör herstellten, den Radfahrwegebau auch im Interesse des Kraftverkehrs präsentiert, überrascht nicht. In verschiedenen Verlautbarungen des Vorsitzenden der Zentralstelle, finden sich entsprechende Formulierungen. Zwar stichelt Trunz auch ein wenig in Richtung der zu sehr auf Automobilstraßenbau ausgerichteten Verwaltungen, die 12 Millionen Radfahrer unberücksichtigt lassen, macht aber deutlich, daß die Forderungen der Zentralstelle nach Radfahrwegen auch von den an der weiteren Motorisierten Kreisen unterstützt werden. "Die Entwicklung beider Verkehrsarten (Fahrrad und Motorfahrzeug V.B.) ist untrennbar miteinander verbunden und hat dies auch dazu geführt, daß die Sport- und Fachkreise des Motorfahrzeugs sich restlos der Arbeitsgemeinschaft zur Propagierung des Radfahrwegegedankens angeschlossen haben. Leider ist in diesen Kreisen die Idee der Radfahrwege noch zu neu, um seitens der Unterverbände gebührend gewürdigt zu werden." ¹⁹¹⁾

Im gleichen Jahr begründet Dr. Waldemar Koch in seinem Beitrag eine Wegebauabgabe für Radfahrer in erster Linie mit dem Nutzen der Verselbständigung des Radfahrverkehrs für die Radfahrer, "die wieder mit Vergnügen fahren können..." ¹⁹²⁾ In zweiter Linie habe daraus der Kraftfahrverkehr einen Nutzen, "der nicht mehr in fortwährender Angst schwebt, Radfahrer anzufahren..." ¹⁹³⁾

Bezeichnend für das Klima in dieser Zeit ist ein Streitgespräch zwischen einem Radfahrer und einem Automobilisten, das durch das Argument eines Dritten, vielleicht ein Vorsitzender eines Radwegevereins oder der Zentralstelle, folgendermaßen friedlich beendet wird: "Ihr werdet euch nie einigen und nie befreunden! Sorgt beide mit vereinten Kräften dafür, daß auf allen Großstadtstraßen und auf allen Landstraßen besondere Radfahrwege angelegt werden. Dann hat jeder sein eigenes Reich, und keiner kann den anderen hindern oder stören." ¹⁹⁴⁾

Noch deutlicher als in seiner ersten Bilanz der Zentralstelle formuliert Trunz, der auch Vorsitzender des Berliner Vereins für Radfahrwege ist, das Ziel des Radfahrwegebaus: "Wir wollen durch Radfahrwege die Gefahren der Straße bekämpfen und Menschenleben schützen." ¹⁹⁵⁾ Daß dabei auch nicht nur an die Radfahrer gedacht wird, sondern auch an die Kraftfahrer schreibt Trunz vorher, wenn einen Radfahrweg durch den Tiergarten fordert, damit die Radfahrer sich auf den öffentlichen Straßen "nicht im Strudel des Verkehrs in steter Lebensgefahr befinden, außerdem aber den Kraftverkehr stark gefährden." ¹⁹⁶⁾ Als zweites Ziel formuliert Trunz: "Wir wollen auch dem Kraftverkehr nützen, ihn flüssiger machen und damit

¹⁹⁰⁾ Henneking: Der Radfahrverkehr, S.42

¹⁹¹⁾ Radmarkt Nr. 2027, S. 21

¹⁹²⁾ Radmarkt Nr. 2035, S.13

¹⁹³⁾ ebenda

¹⁹⁴⁾ Radmarkt Nr. 2056, S.12

¹⁹⁵⁾ Radmarkt Nr. 2137, 1932, S.8

¹⁹⁶⁾ ebenda S. 7

verbilligen: auch die Versicherungsprämien ließen sich in absehbarer Zeit ermäßigen, wenn der störende Radfahrer von der eigentlichen Fahrstraße verschwindet." ¹⁹⁷⁾ Auch schon in der Zeit der Zentralstelle wurde Radwegbau staatlich finanziert, wenn dadurch die Straßen selber vom Radverkehr entlastet wurden. Deutlicher kann das Interesse am Radfahrwegbau nicht herausgestellt werden. Und schließlich stammt von Trunz die Idee, daß man aus jeder Straße mit relativ wenig Geld eine Nur-Auto-Straße machen könne. "Schon heute ist es möglich, sofort einige tausend Kilometer Radfahrwege auf vorhandenem Gelände anzulegen und auf ebenso langen Strecken den Kraftverkehr zu sichern." ¹⁹⁸⁾

Eingedenk der Einbindung der Abteilung Radfahrwegbau des Deutschen Radfahrer-Verbands und dann der Reichsgemeinschaft für Radwegbau in die Staats- und Parteistruktur des NS-Regimes sind die Motorinteressen auch in den Nachfolgeorganisationen der Zentralstelle in zuverlässigen Händen. Der Deutsche Automobil-Club und das Nationalsozialistische Kraftfahrer Korps wirken da mit, und die ganze Aktion steht unter der Aufsicht des Autostraßenbauer Todt mit dem bombastischen Titel Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Die Reichsgemeinschaft propagiert Radfahrwege "im Interesse der 15 Millionen Radfahrer und im Interesse der Motorisierung des Verkehrs..." ¹⁹⁹⁾

1935 berichtet Dr. Helfer, der in Form und Inhalt der nationalsozialistischen Radwegpolitik sehr nahe stand, sogar davon, daß der DDAC und das NSKK der Idee einer Radwegeabgabe sehr sympathisch gegenüberstünden und sogar eine finanzielle Beteiligung ins Auge fassen. ²⁰⁰⁾

Ohne Schwierigkeiten sind eine Fülle von Belegen zu finden für die deutliche Berücksichtigung der Kraftfahrerinteressen durch den Radfahrwegbau. Auch vom DDAC selber wird das nicht negiert.

Der Beitrag von Albrecht Gottschalk, Gaugeschäftsführer des DDAC, Gau 20 Hanse, Hamburg, liefert einen Originalbeleg.

"Schon vor Jahren ist von seiten der organisierten Kraftfahrer oft mit Nachdruck darauf hingewiesen worden, daß es dringend notwendig sei, auch für den Radfahrer zu sorgen und für diesen, wo immer irgendmöglich, Radfahrwege anzulegen." ²⁰¹⁾ Radfahrwege dienten der reibungslosen Abwicklung des Radfahrerverkehrs. Würden an manchen Straßen keine Radfahrwege sein, "dann würde, trotz der außerordentlichen Breite der Fahrbahn eine ungeheure Gefährdung des Verkehrs, sowohl durch die Radfahrer als für die Radfahrer erfolgen." ²⁰²⁾ Sehr schön wird das Radwegkonzept aus Automobilclubsicht vorgeführt, das bis heute gültig ist. Es sei nicht viel, was verlangt wird, "denn es ist lediglich ein bescheidener und schmaler Teil auf beiden Seiten der Straße, der durch seine Anlage den Radfahrer schützt und die Hauptfahrstraße für den Verkehr der entsprechend schnelleren Kraftfahrzeuge frei läßt." ²⁰³⁾ Der Vorteil liege durchaus nicht etwa einseitig bei den Radfahrern, sondern reichlich so sehr auch bei den Kraftfahrern. Eins könne allerdings dann vom Kraftfahrer, als den Hauptbenutzer der Straße verlangt werden, nämlich, "daß der Radfahrer auch die vorhandenen Radfahrwege benutzt und nicht zu

¹⁹⁷⁾ ebenda S.8

¹⁹⁸⁾ Radfahren Nr. 2246, 1934, S.12

¹⁹⁹⁾ Radmarkt Nr. 2267, 1934, S.9

²⁰⁰⁾ vrgl. Radmarkt Nr. 2290, 1935, S.16

²⁰¹⁾ Radmarkt Nr. 2311, 1935, S. 8

²⁰²⁾ ebenda

²⁰³⁾ ebenda

zweien und dreien nebeneinander Vergnügungsfahrten auf der Hauptfahrbahn veranstaltet!" ²⁰⁴⁾ Nicht nur innerstädtische Radfahrwege nützen dem Kraftfahrer, auch solche an Landstraßen: "Es ist auch hier nicht immer der Radfahrer, der bei einem Zusammenstoß der allein Leidtragende ist, sondern auch oft genug geht der Kraftfahrer, der im letzten Augenblick dem Radfahrer ausbiegen will, gegen einen Baum oder in den Chausseeegraben. Alle diese leider so außerordentlich zahlreichen Unfälle können zu 99% vermieden werden, wenn der Radfahrer seinen eigenen schmalen Wegstreifen hat und wenn irgendmöglich gänzlich getrennt von der eigentlichen Autostraße nebenher fahren kann." "Zwingt den Radfahrer durch behördliche Vorschrift, den Radfahrweg zu benutzen und verbietet ihm die Benutzung der Hauptfahrbahn. Nur so erfüllt der Radfahrweg sowohl in der Stadt wie auf dem Lande seinen Zweck." ²⁰⁵⁾ Und zum Schluß die scheinheilige Formel, die heute vom autointeressendominierten Deutschen Verkehrssicherheitsrat auch so ähnlich vorgetragen wird: "Also nicht Kraftfahrer gegen Radfahrer, sondern Kraftfahrer und Radfahrer gemeinsam im Interesse aller!" ²⁰⁶⁾

Ein letztes Zitat von allerhöchster Stelle, daß zeigt, worum es beim Radwegebau ging, und zweifellos auch heute noch geht: Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt fordert die wegeunterhaltungspflichtigen Instanzen auf, Radfahrwege zu bauen, da mit Selbsthilfe allein die Aufgabe nicht zu schaffen sei und alle Forderungen nach einer zwangsweise Sonderbesteuerung der Radfahrer durch das Reich für den Radfahrwegebau aus sozialen und fiskalischen Gründen nach wie vor keine Aussicht auf Erfolg hätten. Und er gibt zu bedenken, daß der Radwegebau auch eine wichtige Voraussetzung sei für die weitere Entwicklung des Kraftverkehrs durch die Beseitigung der schweren Gefahrenmomente zwischen beiden Verkehrsarten. ²⁰⁷⁾

Neben diesem unmittelbaren Interesse der Kraftfahrer am Radwegebau gibt es noch ein mittelbares, das in den Beiträgen im "Radmarkt" mehrfach zu belegen ist. Der Radfahrwegebau hatte eine soziale Befriedungsfunktion auch dadurch, daß dem sog. kleinen Mann eine Kompensation geboten wurde für die riesigen Ausgaben für den Autobahnbau und die sonstige Autoförderung, deren militärische Beweggründe ja nicht so offen präsentiert werden durften. So war der Radwegebau in der Zeit des Nationalsozialismus eine Aktion neben anderen, die oft nicht über erste Ansätze und Versprechungen auf die Zukunft nicht hinauskamen. Im Jahr 1935, in dem der NS-Staat die Radwegepropaganda intensiviert, war auch der Beginn der Propagierung der Volksmotorisierung. Ab 1935 konnte der KDF-Wagen bestellt werden, der aber nie geliefert wurde.

11. Schluß

Radwegebauende Verwaltungen und Radwege fordernde und fördernde Politiker und Organisationen, und das gilt vor allem für die nach wie vor auch heute noch gebauten schmalen Streifen, nicht selten sogar nur abmarktiert vom Gehweg, sollten ehrlich die Absicht dieser Politik zugeben, daß sie primär der Flüssigkeit des Autoverkehrs dient. Für Radfahrer und ihre Organisation zeigt die historische Darstellung sehr deutlich, wie sie mit dem

²⁰⁴⁾ ebenda S.9

²⁰⁵⁾ ebenda

²⁰⁶⁾ ebenda

²⁰⁷⁾ Radmarkt Nr. 2321, 1935, S.9

Radwegekonzept ein Beruhigungsmittel bekommen haben, das eigentlich dazu diente die Straße für den Autoverkehr frei zu machen. Als in der Aufschwungphase der Bundesrepublik die Radfahrer, die es sich leisten konnten, freiwillig ins Auto stiegen, dem motorisierten Verkehr den Straßenraum kampflos überließen, wurde rasch auf Radwege verzichtet. Mit der Renaissance des Fahrrads in den siebziger Jahren bediente man sich wieder der Radwegepropaganda. Die Probe aufs Exempel für das Radwegemotiv, Freihaltung der Fahrbahn für den Autoverkehr, ist das krampfhafteste Festhalten an der Radwegebenutzungspflicht.

Wie formulierte das der Gaugeschäftsführer des DDAC Gau 20 Hansa, Albrecht Gottschalk, im Jahre 1935? "Nur dann erfüllt der Radfahrweg sowohl in der Stadt wie auf dem Lande seinen Zweck."²⁰⁸⁾

²⁰⁸⁾ ebenda