

Fahrradwege in Mecklenburg - die Anfänge

Etwas ungehalten schrieb der Kreisausschuß des Kreises Schwerin am 18.12.1934 an das Ministerium des Innern in Schwerin: „Auf eine Anfrage der Reichsgemeinschaft für Radfahrwegebau in gleicher Angelegenheit haben wir dieser unterm 14.12.34 bereits berichtet, das bei der geringen Wohn- und Verkehrsdichte in Mecklenburg die Anlage besonderer Radfahrwege u(nseres) E(rachtens) nur in der Nähe der größeren Städte in Betracht komme. Auf dem Lande selbst genügen nach unserer Erfahrung die neben den Wegen verlaufenden Fußsteige, die bei genügender Wegbreite gegen die Fahrbahn durch Pfähle abgegrenzt und außerhalb der Ortschaften zur Benutzung für Radfahrer freigegeben sind. Wir sind gern bereit mit dem hiesigen Verein für Radfahrwege bzw. der von der Reichsgemeinschaft bestimmten Stelle Hand in Hand zu arbeiten.“¹

Damit lag der Landrat des Kreises Schwerin aber hinter der Zeit zurück. Der Hintergrund für die Anfrage war nämlich der, daß sozusagen als Neben- oder Abfallprodukt der umfangreichen nationalsozialistischen Straßenplanung auch die Anlage von Fahrradwegen in den Blick kam. Die Notwendigkeit war weitgehend erkannt. Die Zeit für den Weg zur Arbeit und den Weg zur Naherholung wurde erheblich durch die Benutzung des Fahrrads verkürzt.

Die „Reichsarbeitsgemeinschaft für den Radfahrwegebau e.V.“ war 1934 deshalb im Bestreben „in weiterem Rahmen als bisher für den Radfahrer eigene Verkehrswege, ‚Radfahrwege‘, anzulegen“, gegründet worden² und, nach eigener Aussage in der Satzung, „nach dem Führerprinzip“ organisiert. Damit unterband sie seit Beginn ihres Bestehens gleichzeitig alle nun als konkurrierend empfundenen Aktivitäten anderer Verbände. Sie strukturierte sich regional in Gauen, wobei der für Mecklenburg zuständige Bereich etwas befremdlich „Gau Schleswig, Hansestädte und Land Schwerin“ hieß.³ 1936 war der Regierungs- und Vermessungs-Rat W. Timm aus Schwerin der mecklenburgische „Bezirksvertreter“ in der Arbeitsgemeinschaft.

Praktisch war dieser Verein eine ausgegliederte Abteilung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt. Beklagt wurde zu dieser Zeit, daß keine gesetzliche Grundlage für einen Radwegebau vorhanden sei und in den deutschen Ländern und Provinzen nach dem alten Wegerecht verfahren würde, das im besten Falle eine „Anpassung an die jeweiligen Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs“ vorschrieb.⁴ Ende 1934 startete die Arbeitsgemeinschaft über die für das Straßenwesen zuständigen Länderministerien eine Fragebogenaktion zur Erfassung bereits bestehender und noch zu bauender

Fahrradwege. Das in Schwerin zuständige Ministerium des Innern reichte diese Anfragen weiter an die Kreise und kreisfreien Städte im Land. Bei den zu bauenden Strecken wurden allerdings mitunter dann aus den Kreisen sehr weit reichende Wünsche notiert. So meldete das Landratsamt Waren den Bedarf für einen Fahrradweg von Teterow über Malchin, Stavenhagen bis Neu-Brandenburg und einen weiteren von Malchow über Waren nach Penzlin an.⁵ Die Rostocker wollten gern einen Radweg östlich bis Graal und westlich bis Heiligendamm angelegt haben. Ausdrücklich sollten die letzten 5 km von Bad Doberan aus durch den Staatsforst gehen.⁶ Hier stand der Weg zum Strand im Vordergrund.



Auch in Mecklenburg-Schwerin entstehen zum Beginn des 20. Jahrhunderts Fahrradvereine. Hier der 1904 in Lübstorf gegründete Radfahrerverein „Germania“ um 1920.

Ein echter Bedarf an Radwegen hatte sich in Deutschland erst mit dem Anwachsen des Autoverkehrs nach dem Ersten Weltkrieg ergeben. Etwa seit 1900 war das Fahrrad zu einem technisch ausgereiften und erschwinglichen Verkehrsmittel geworden. Erst in dieser Zeit wurden auch die Straßen langsam in einen Zustand versetzt, der es den doch noch schlecht bereiften Fahrrädern

erlaubte, ohne größere Schäden für ihre Lenker längere Strecken zu fahren. Insgesamt war der Straßenverkehr aber noch weitgehend unreguliert und alle Verkehrsmittel wie Autos, Motorräder, Pferdefuhrwerke, Straßenbahnen und eben auch Fahrräder fuhren eher nach dem Prinzip des Stärkeren. Mitte der 1930er Jahre war das Nebeneinander von Fahrrädern und Autos bereits zu einem echten Problem geworden. Besonders wurde darüber geklagt, daß nach Feierabend bei Dunkelheit die Unfallgefahr besonders hoch sei, weil dann die Kraftfahrzeuge abblenden müssten. Auch in Mecklenburg kam es zu tödlichen Unfällen. Franz Schumacher aus Sch. forderte am 30.6.1936 vom Reichsstatthalter Hildebrandt persönlich den verstärkten Ausbau von Radwegen, weil „gestern wieder in Bukow ein Familien Vater sein Leben (hat) lassen müssen.“⁷ Auch der Warener Landrat nahm am 3.8.1938 in einem Schreiben an das Mecklenburgische Ministerium des Innern einen Unfall zum Anlaß, einen Fahrradweg zu fordern: „Auf der Landstraße I. Ordnung Waren – Eldenburg ist vorgestern eine Radfahrerin von einem Auto überfahren und dabei getötet worden. Es ist dies bereits der zweite Unglücksfall in Jahresfrist, der auf dieser Strecke tödlich verlaufen ist. Es macht sich gerade auf dieser Strecke der fehlende Radfahrweg bemerkbar.“⁸ An anderer Stelle heißt es dazu, daß etwa 650 Radfahrer täglich diesen Weg zur Mecklenburgischen Metallwarenfabrik befahren.⁹

Auf Deutschland berechnet, klang die Zahl der Unfälle bereits dramatisch. „Etwa 80.000 statistisch nachgewiesene Fahrradunfälle ... sind ein beredtes Zeugnis für die ungeheuren Gefahren, welchen der Radfahrer ausgesetzt ist. Von diesen Verkehrsunfällen, von denen etwa 800 tödlich verlaufen, entfallen 93 v.H. auf den berufstätigen Menschen. Kostbarstes deutsches Blut wird vergossen, denn es sind körperlich und geistig nicht die Schlechtesten, die sich auf ihrem Fahrrad dem Verkehr anvertrauen.“¹⁰ Jährlich wurden 1934 etwa 2,5 Millionen Fahrräder in Deutschland hergestellt; das entsprach etwa einer Verdoppelung seit 1930. Im Schnitt entfiel etwa auf jeden deutschen Haushalt ein Fahrrad. Der Preis dafür betrug im Durchschnitt 60 RM.¹¹ Das war zwar immer noch eine „Anschaffung“, aber auch für Menschen mit kleinerem Einkommen zu leisten. Wenn die Schätzungen der „Auskunfts- und Beratungsstelle für Teerstraßenbau Essen“ stimmen, wurden damals in Deutschland 15 Millionen Fahrräder benutzt.¹² Bei einer einfachen pro-Kopf-Umrechnung würden damit auf Mecklenburg 1935 etwa 160.000 Fahrräder entfallen.

Der Deutsche Automobilclub e.V. (DDAC) Gau 20 Hamburg, zu dessen Sprengel auch Mecklenburg gehörte, meldete am 8.12.1934: „Es ist durchaus selbstverständlich, daß beim Neubau von Straßen sowie auch bei der Verkehrserneuerung resp. dem Ausbau von Straßen auf die außerordentlich große und ständig steigende Zahl von Radfahrern Rücksicht genommen werden muß,