

Das Fahrrad in Hamburg – Zurück zur Fahrradstadt?

Text von Eike Holst


1 Bis zum Jahr 2050 soll Hamburg klimaneutral werden, so plant es der Senat der Freien und
2 Hansestadt Hamburg. Laut dem HVV komme dem Sektor Verkehr dabei die zentrale Rolle bei der
3 Einsparung von CO₂-Emissionen zu. Hierbei stehe eine Mobilitätswende an; mehr Hamburger*innen
4 sollen auf Radverkehr und den ÖPNV inklusive der On-Demand und Sharing-Dienste umsteigen.

5 Die Behörde für Wirtschaft und Innovation der Stadt Hamburg erklärt auf ihrer Internetpräsenz, dass
6 die Ansprüche an Mobilität in Bezug auf Nachhaltigkeit, Ökonomie und nicht zuletzt Bequemlichkeit
7 steigen würden, bei gleichzeitig enger werdenden Räumen in den Städten.¹ Rad zu fahren sei dabei
8 in mehrfacher Hinsicht von Vorteil, kürzere Distanzen seien meist schneller zu bewältigen als mit
9 dem Auto, dazu sei es preiswert und gut für die Gesundheit – die eigene, sowie durch die
10 Emissionsfreiheit auch die der Stadt. Der Anteil des Radverkehrs solle von bisher etwa 15% (Stand
11 2019) auf 25-30% gesteigert werden, vor allem durch einen konsequenten Ausbau und die Sanierung
12 von Radwegen (im Jahr 2020: 62 km Radwege saniert, im Jahr 2021: 56 km, Quelle: NDR). Zudem
13 werden immer mehr Fahrradschutzstreifen auf den Straßen und Busspuren eingerichtet. Ein Netz von
14 sogenannten Velorouten verbindet die Innenstadt mit äußeren Stadtteilen, Fahrradschnellstraßen
15 aus dem Umland sollen beim Pendeln den Umstieg vom Auto erleichtern. Das „StadtRAD“-System
16 der Deutschen Bahn, subventioniert von der Stadt Hamburg, bietet in Deutschlands größtem
17 Bikesharing-Dienst seit 2009 über 3300 Räder an Stationen überall im Innenstadtbereich an. Die
18 ersten 30 Minuten sind dabei für die registrierten Benutzer kostenfrei. Hinzu kommen nun auch
19 elektrisch unterstützte Lastenräder.²

20 Ein Blick in die Geschichte Hamburgs zeigt, dass diese Entwicklung hin zur Fahrradstadt eigentlich
21 eine Rückentwicklung darstellt – um 1900 war Hamburg eine Vorzeigestadt, was den Radverkehr
22 betraf, Gesandtschaften aus Städten wie Kopenhagen reisten in die Hansestadt, um deren
23 vorbildliches System kennenzulernen. Zu Beginn war das Fahrrad eher ein Luxusartikel für das reiche
24 Bürgertum. Sowohl das Veloziped mit seinen eisenbeschlagenen Holzreifen ab den 1860er Jahren, als
25 auch das Hochrad, das ab 1880 als „Bicycle“ aus Großbritannien eingeführt immerhin bereits über
26 Gummireifen aus Kautschuk verfügte, war für die breite Masse unbezahlbar. Erst als ab 1890 das
27 Niederrad mit Kettenantrieb und Luftreifen auch in großer Zahl aus den USA importiert wurde, fand
28 es weite Verbreitung auch unter den Arbeitern – und nach Entwicklung des Damenrads ebenfalls
29 unter den Frauen. Das Rad war in der Stadt im Einsatz für Krankenhäuser, die Post und die
30 Feuerwehr, Fahrradkuriere brachten Waren mit Lastenrädern zu den Empfängern. Das Rad diente als
31 Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit und bereicherte die Freizeitgestaltung beim „Rad-
32 Wandern“ und Ausflügen ins Grüne. Der Senat finanzierte ein Radwegnetz an zentralen Achsen
33 bereits ab 1899. Der Erste Weltkrieg brachte zunächst einen kurzen Rückgang des Radverkehrs, da
34 Ressourcen knapp waren und abgegeben werden mussten. Doch nach dem Krieg wuchs der
35 Radverkehr auch trotz und während der Weltwirtschaftskrise wieder. Die Nationalsozialisten
36 propagierten eine Vorherrschaft des motorisierten Verkehrs und verwiesen die Radfahrer*innen der
37 Straße – die „Reichs-Straßen-Verkehrsordnung“ setzte eine Benutzungspflicht von Radwegen durch,
38 die zu diesem Zweck ausgebaut wurden. Nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg richtete sich

¹ <https://www.hamburg.de/hamburg-auf-dem-weg-zur-fahrradstadt/5691428/radverkehrskordinator/> (aufgerufen am 04.07.2022).

² <https://stadtrad.hamburg.de/de> (aufgerufen am 05.07.2022).

SEK II	Alltagsleben Stadt- und Infrastruktur	
--------	--	--

39 beim Wiederaufbau der Stadt die Stadtplanung neu aus – Ziel war nun eine „autogerechte Stadt“, die
40 Radfahrer*innen wurden zur Minderheit. Erst mit der Ölkrise 1973, der Gründung der Partei der
41 GRÜNEN und einem wachsenden ökologischen Bewusstsein begann eine Kritik an der Auto-
42 zentrierten Stadtplanung. 1981 wurde der Hamburger Landesverband des ADFC (Allgemeiner
43 Deutscher Fahrrad-Club) gegründet, der sich unter anderem um den weiteren Ausbau der
44 Hamburger Radwege bemüht. Auf seiner Webseite lassen sich aktuelle Informationen abrufen zu
45 Themen wie Fahrradstraßen, Sicherheit im Straßenverkehr oder auch Radverkehrskonzepte. Im Jahr
46 2008 wurde die Radverkehrsstrategie auf Initiative der Hamburger Bürgerschaft vom Fahrradforum
47 entwickelt, in dem Fachleute aus Politik, Verwaltung und Verbänden teilnehmen. Diese Strategie
48 wird kontinuierlich weiterentwickelt und in regelmäßigen Fortschrittsberichten der Öffentlichkeit
49 zugänglich gemacht.

Aufgaben

1. Fassen Sie auf einem Zeitstrahl zusammen, welche Radverkehrs-Entwicklungen sich zwischen der Fahrradstadt Hamburg um 1900 und der geplanten Fahrradstadt Hamburg von 2030 vollzogen haben. Arbeiten Sie anschließend Parallelen und signifikante Unterschiede heraus.
2. Beantworten Sie die Frage aus der Überschrift – ist der Plan des Hamburger Senats tatsächlich eine „Rückkehr“ zu alten Verhältnissen?
3. In einem halbstündigen Beitrag aus der Reihe „Nordreportage“ des NDR geht es um die Frage, wie die Realität auf Hamburgs Straßen und Radwegen sich Stand Herbst 2021 gestaltet. („Wie geht das? Fahrradstadt Hamburg“. Bis November 2022 verfügbar in der ARD-Mediathek, Stand Sommer 2022 ebenfalls verfügbar unter YouTube) Als Hauptproblem stellt sich hier der Kampf um Platz dar: Autos parken auf Radstreifen, Elektroroller sind auf dem Radweg unterwegs, Überholmanöver auf engen Straßen und abbiegende LKW gefährden vor allem die Radfahrer.

Welche weiteren Probleme für diesen Teil und die übrigen geplanten Aspekte der Mobilitätswende (Vgl. Z.1-4) sehen Sie beim Blick auf Hamburg?

4. Erstellen Sie unter dem Schlagwort „Copenhagenize Hamburg!“ (nach der Fahrradstadt Kopenhagen) ein eigenes Rad-Verkehrskonzept für den Einzugsbereich Ihrer Schule. Welche Maßnahmen müssten ergriffen werden, um den Schulweg oder die Verbindung ins Zentrum/ins Umland für Sie als Radfahrer attraktiver zu machen?