

Radfahren nur mit „Fahrkarte“

In Schwand wurden um die Jahrhundertwende erste Erlaubnisscheine ausgestellt



Die Fahrradklingel war damals für den Fahrradladen in Schwand, den Hans Schmidt in der Rother Straße betrieb. Beim Kauf eines Fahrrades gab es die Klingel gratis dazu.

Hans Volkert (geb. 9. Oktober 1932) hat für das Museum Schwanstetten einen Bericht über die Radler Anfang des 20. Jahrhunderts verfasst. Volkert betreute das Archiv des Marktes Schwanstetten. Eine neue Seite des Museumsvereins (<http://museum-schwanstetten.de/content/das-rad-fahren>) befasst sich mit diesen Anfängen des Radfahrens. Geöffnet hat das Museum auch an Regentagen und rund um die Uhr. Der „Eintritt“ ist nach wie vor frei.

SCHWANSTETTEN – Um die Jahrhundertwende sind die ersten Stahlrahmenräder auf den Markt gekommen. Sie waren damals relativ teuer, so dass nur gutsituierte Leute sich ein solches Fortbewegungsmittel leisten konnten.

Erste Vorschrift von 1896

Die erste oberpolizeiliche Vorschrift vom 1. Januar 1898 des Königlichen Staatsministeriums des Innern wurde zum 1. März 1898 erlassen. Die bereits unter dem 25. Mai 1896 vom Bezirksamt Schwabach verfügte Distriktpolizeiliche Vorschrift wurde von dieser für Bayern geltenden Vorschrift außer Kraft gesetzt.

Nach Paragraph 12 der erwähnten Verordnung musste jeder Radfahrer eine von der Ortspolizeibehörde seines Wohnorts ausgestellte, auf seinen Namen lautende „Fahrkarte“ bei sich führen und auf „Erfordern“ den Aufsichtspersonen vorzeigen. Personen, die nicht im Besitz einer solchen Fahr-

karte waren, durften auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen nicht Rad fahren. Jugendlichen, die das 14. Lebensjahr noch nicht vollendet hatten, durften nur ausnahmsweise dann die Karte erteilt werden, wenn ausreichende Sicherheit dafür bestand, dass von ihnen eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrs nicht zu erwarten war.

Personen unter 18 Jahren durfte die Fahrkarte nur mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters erteilt werden. Für Radfahrer, die sich nur auf der Durchfahrt durch Bayern befanden, genügte eine von ihrer Heimatbehörde ordnungsgemäß ausgestellte Fahrkarte oder eine sonstige Legitimation.

Fahrkarte für eine Mark

Die erste in der damaligen Gemeinde Leerstetten ausgestellte Fahrkarte war für Bonifatius Pöllet aus Harn gegen Bezahlung einer Gebühr von 1 Mark bestimmt. Im Jahr 1903 wurden für die Bewohner Karg, Leonhard Röck und Johann Adam Stiegler Radfahrkarten ausgegeben.

Der Stadtmagistrat von Nürnberg beklagte sich in seinem Schreiben vom 5. Dezember 1903 an die umliegenden Bezirksämter, dass von den um Nürnberg liegenden Gemeinden Radfahrkarten an Personen ausgestellt worden seien, denen die Radfahrkarte in Nürnberg wegen Verfehlungen gegen die Radfahrvorschriften entzogen wurde. Nach Meinung des Magistrats hätten sich verschiedene Personen durch kurzfristige Ummeldung in einen umliegenden Ort einen Ersatz für die eingezogene Fahrkarte verschafft. Die in dieser Hinsicht bekannt gewordenen Fälle sollten unverzüglich dem jeweiligen Bezirksamt gemeldet werden.

Auch für die Ortspolizeibehörden galten besondere Vorschriften, wenn sie gegen die in Fahrt befindlichen Radfahrer einschreiten wollten. So erging am 15. Mai 1903 die vom Bezirksamt erlassene Vorschrift folgenden Inhalts: „Das Anhalten in der Fahrt befindlichen Radfahrer durch Polizeiorgane ist bekanntlich leicht mit Gefahr für den Radfahrer und die Person des Anhaltenden verbunden. Es sind daher zufolge Regierungsentscheidung vom 12. ds. Mts. die gemeindlichen Polizeiorgane anzuweisen, in dem zwangsweisen Anhalten von Radfahrern geeignet Maß zu hal-

ten, jedenfalls nur bei offenbar gegebenen strafbaren Übertretungen Gebrauch zu machen und dann mit möglichster Vorsicht zu verfahren.“

Im Interesse der öffentlichen Sicherheit gegenüber dem immer mehr sich einbürgernden Verkehr mit Kraftfahrzeugen hatte das Deutsche Reich das Gesetz vom 3. Mai 1905 einschließlich einer Verordnung des Bundesrats vom 3. Februar 1910 erlassen: „Der Radfahrer hat bei der Fahrt die rechte Fahrbahn einzuhalten und bei entgegenkommenden Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Fußgängern, Viehtransporten oder dergl. rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls dies die Umstände oder die Örtlichkeit nicht gestatten, solange abzusteigen, bis die Bahn frei ist.“

Reifen nur gegen Bezugsschein

Die im Ersten Weltkrieg über Deutschland und seinen Verbündeten verhängte Wirtschaftsblockade brachte das Kaiserreich hinsichtlich der Reifen- und Schlauchherstellung in eine arge Verlegenheit. Mit Ausnahme von Militärpersonen durften laut Verordnung vom 15. November 1916 Fahrradreifen und -schläuche nur gegen Bezugsscheine verkauft werden. Derartige Bezugsscheine durften nur an solche Personen ausgestellt werden, für welche das Fahrrad

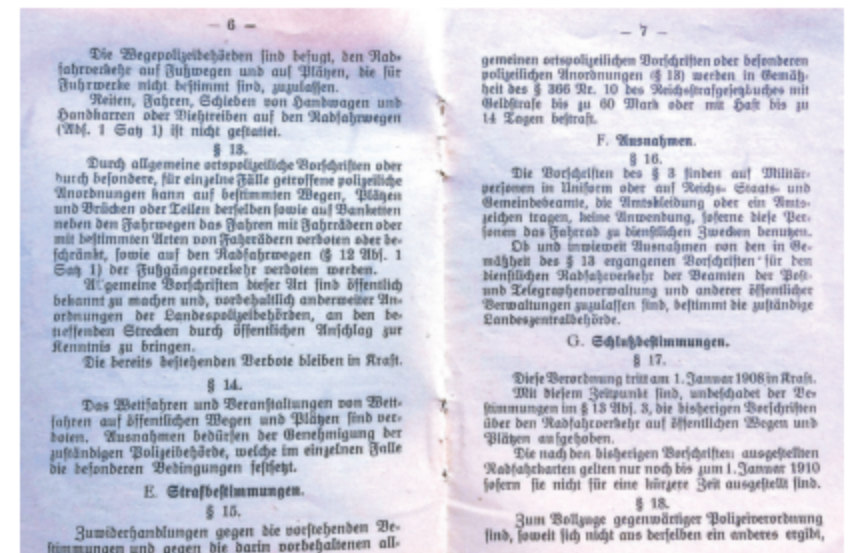
1. als Beförderungsmittel zur Arbeitsstätte,
2. zur Ausübung ihres im allgemeinen Interesse besonders notwendigen Berufs hatten,
3. zur Beförderung von Waren zur Aufrechterhaltung eines Betriebs und
4. infolge eines körperlichen Zustands unentbehrlich war.

Insbesondere waren Bezugsscheine auszustellen an:

- a. Schülern, deren einfacher Schulweg mehr als 3 km betrug und denen die Gelegenheit fehlte, durch andere Verkehrsmittel in zweckmäßiger Weise die Schule zu erreichen,
- b. Personen, die von ihrer Wohnung bis zur Arbeitsstelle einen Weg von einfach 3 km zurücklegen müssten und
- c. Ärzten, Tierärzten, Geistlichen, Heilgehilfen, Krankenschwestern, Hebammen, welche das Rad zur Ausübung ihres Berufs benötigten und schließlich
- d. Personen, die infolge ihres körperlichen Zustands auf die Benutzung eines Fahrrads angewiesen waren.



Eine Radfahrerin aus Leerstetten posiert an einem Zaun.



Ein Auszug aus der oberpolizeilichen Vorschrift von 1907 aus dem Staatsministerium des Innern. Alle Fotos: Museumsverein Schwanstetten/oh

An Beamten und anderen im Dienst von Reich, Staat und Gemeindebehörden stehenden Personen sowie an Militärpersonen durfte gummienthaltende Fahrradbereifung gegen Vorlage einer Bescheinigung abgegeben werden, sofern das Fahrrad zur Ausübung ihres Dienstes notwendig war. Je länger der Krieg dauerte, desto

prekärer wurde die Verknappung vieler Rohstoffe. Das Generalkommando des 3. Bayer. Armeekorps verbot deshalb mit Anordnung vom 1. Juni 1916 jede Benutzung von Fahrrädern zu Vergnügungsfahrten und zu Sportzwecken.

Knappheit von Gummireifen

Auch die amtliche Mitteilung vom 20. Mai 1918 befasste sich mit den Sparmaßnahmen von Gummirohstoffen: „Seit Eintritt der besseren Jahreszeit nimmt der Fahrradverkehr von Zivil- und Militärpersonen in einem Umfang zu, der bei der immer empfindlicher werdenden Knappheit an Gummireifen nicht mehr zu rechtfertigen ist. Vielfach sieht man Halbwüchsige auf Fahrrädern sich tummeln oder Erwachsene zu Rad Ausflüge machen. Durch diese unwirtschaftliche und unzulässige Benützung der gummibereiften Fahrräder werden die noch vorhandenen Bestände an Fahrradbereifungen vorzeitig verbraucht und bei jenen Bevölkerungsklassen, die beruflich auf diese Beförderungsmittel angewiesen sind, berechtigte Missstimmung erzeugt.“

Nach Ende des Ersten Weltkriegs konnte allmählich die Einschränkung des Fahrradverkehrs wieder gelockert und später ganz aufgehoben werden.

Eine ähnliche Einschränkung des Reifen- und Schlauchmaterials für Fahrräder bestand auch während des Zweiten Weltkriegs und noch einige Jahre danach. GUNTHER HESS



Eine Fahrradkarte, ausgestellt in Schwand am 7. oder 8. Oktober 1911, auf Balthasar Zeh, Schreinerlehrling, wohnhaft zu Kornburg. Unterschrieben ist sie von Bürgermeister Christoph Hörl.



Diese Fahrradkarte wurde ausgestellt am 2. September 1922 für Balthasar Zeh, Schreiner, wohnhaft zu Schwand. Unterschrieben ist auch diese „Radfahr-Karte“ von Bürgermeister Christoph Hörl.