


Rücksichtslose Radfahrer im Visier der Landjäger und der Ortspolizei

Mit der Erfindung des Laufrads verblüffte der badische Freiherr von Drais die damaligen Zeitgenossen durch seine ungewöhnliche Art der Fortbewegung. Daraus entstand das Fahrrad, das Anfang des 20. Jahrhunderts dank der industriellen Massenproduktion bereits weit verbreitet war, allerdings im Verkehrsgeschehen eine dauernde Gefahrenquelle darstellte. Fahrräder waren leise, schneller als Pferde- und Kuhgespanne und man konnte auch auf Gehwegen fahren. Die Zahl der Unfälle nahm stark zu, weil viele Fahrräder nicht mit den nötigen Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet waren. Deshalb wurden im Königreich Württemberg mit „Verfügung des Ministeriums des Innern betreffend den Radfahrverkehr vom 29. April 1907“ (Reg.Bl. S. 195) strenge Verkehrsvorschriften erlassen. Auch der seit 1891 (bis 1918) regierende württembergische König Wilhelm II. und Königin Charlotte sowie deren Tochter, Prinzessin Pauline, waren begeisterte Radfahrer.

Radfahrkarte als „Führerschein“

Einfach so losradeln war nicht erlaubt. Jeder Radfahrer musste eine auf seinen Namen lautende Radfahrkarte mitführen und auf Verlangen vorzeigen. Die Karte wurde vom Stadtschultheißenamt ausgestellt und war im ganzen Deutschen Reich gültig. Vordrucke der Radfahrkarte bezog die Stadt vom Oberamt Besigheim für 20 Pfg. je Stück. Ab 1. Februar 1921 wurde der Preis auf 30 Pfg. erhöht, ab 8. Mai 1922 auf 40 Pfg. In Besigheim wurde die Radfahrkarte Nummer 1 für Wilhelm Zügel aus der Weinstraße ausgestellt, die letzte Karte mit der Nummer 432 bekam am 3. November 1922 Max Simon aus der Hauptstraße ausgehändigt. Durch die Radfahrkarte konnte die Polizei die Identität des Radfahrers bei Unfällen oder Übertretungen eindeutig feststellen. Damals gab es nämlich noch keine allgemeine Ausweispflicht, die erst am 22. Juli 1938 eingeführt wurde.

Königreich Württemberg. No. 

Radfahrkarte
für

.....
(Name, Stand)

wohnhaft zu

....., den ^{ten} 19.....
(Ort)

Die Ortspolizeibehörde.
(Stempel.)

Amtliches Muster der Radfahrkarte von 1907

Noch am 19. Mai 1922 wies das Württembergische Ministerium des Innern in einem Bericht an den Reichsverkehrsminister in Berlin auf die Vorteile der Radfahrkarte hin, nämlich die einfache Identifizierung des Radfahrers. Andere Ausweispapiere, wie Mitgliedskarten oder Mitgliedsbücher von Radfahrervereinen, Reisepässe oder Staatsangehörigkeitsausweise seien dazu nicht geeignet. Trotzdem wurde die Radfahrkarte im November 1922 wieder abgeschafft. Das Württembergische Ministerium des Innern wies die Oberämter am 4. Januar 1923 an, die dort vorhandenen Vordrucke der Radfahrkarte zu vernichten oder mit altem Papier zu verkaufen. Vorschläge der württembergischen Polizeibehörden und Landjägersmannschaften, statt dessen eine Nummerntafel am Rad anzubringen, wurden aber nicht umgesetzt.

Das Fahrrad musste sicher sein

Das Fahrrad musste „eine sicher wirkende Hemmvorrichtung besitzen“ (Bremse), mit einer „helltönenden Glocke zum Abgeben von Warnungszeichen“ und „während der Dunkelheit und bei starkem Nebel mit einer hellbrennenden Laterne mit farblosen Gläsern, welche den Lichtschein nach vorn auf die Fahrbahn wirft“, versehen sein. Weil es Auslegungsschwierigkeiten gab, wie die Fahrräder bei mond heller Nacht zu beleuchten sind, gab das Königliche Ministerium des Innern am 27. Februar 1914 folgende Instruktion heraus: „Die Fahrräder sind nur während der Dunkelheit und bei starkem Nebel, nicht aber allgemein zur Nachtzeit mit einer hellbrennenden Laterne zu versehen. Wenn die Nacht vollständig mondhell ist, wird deshalb eine Beleuchtung des Fahrrades für die Regel nicht verlangt werden können. Auch kann im Hinblick auf den Zweck der Vorschrift und die zugrunde liegende Bestimmung des Strafgesetzbuchs kein Zweifel darüber bestehen, dass das Schieben des Fahrrades von der Verpflichtung zur Beleuchtung befreit.“

Auf den Haltruf oder das Haltzeichen eines Polizeibeamten musste der Radfahrer sofort anhalten.

Langsam fahren im Ortsbereich

Innerhalb der Stadt durfte nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden. Auf abschüssigen Wegen und überall da, „wo die Wirksamkeit der Hemmvorrichtung durch die Schlüpfrigkeit des Weges in Frage gestellt ist“, musste langsam gefahren werden. Verboten war das freihändige Fahren. Vor dem Überholen von Menschen oder Fuhrwerken musste der Radfahrer rechtzeitig ein deutlich hörbares Glockenzeichen geben. Zweckloses und belästigendes Klingeln war zu unterlassen. Erforderlichenfalls musste der Radfahrer sofort absteigen, um niemand in Gefahr zu bringen. Das Umkreisen von Fuhrwerken, Menschen und Tieren und ähnliche Bewegungen, welche geeignet sind, Menschen oder Eigentum zu gefährden, den Verkehr zu stören oder Tiere scheu zu machen, waren streng verboten.

Radverbot auf Gehwegen

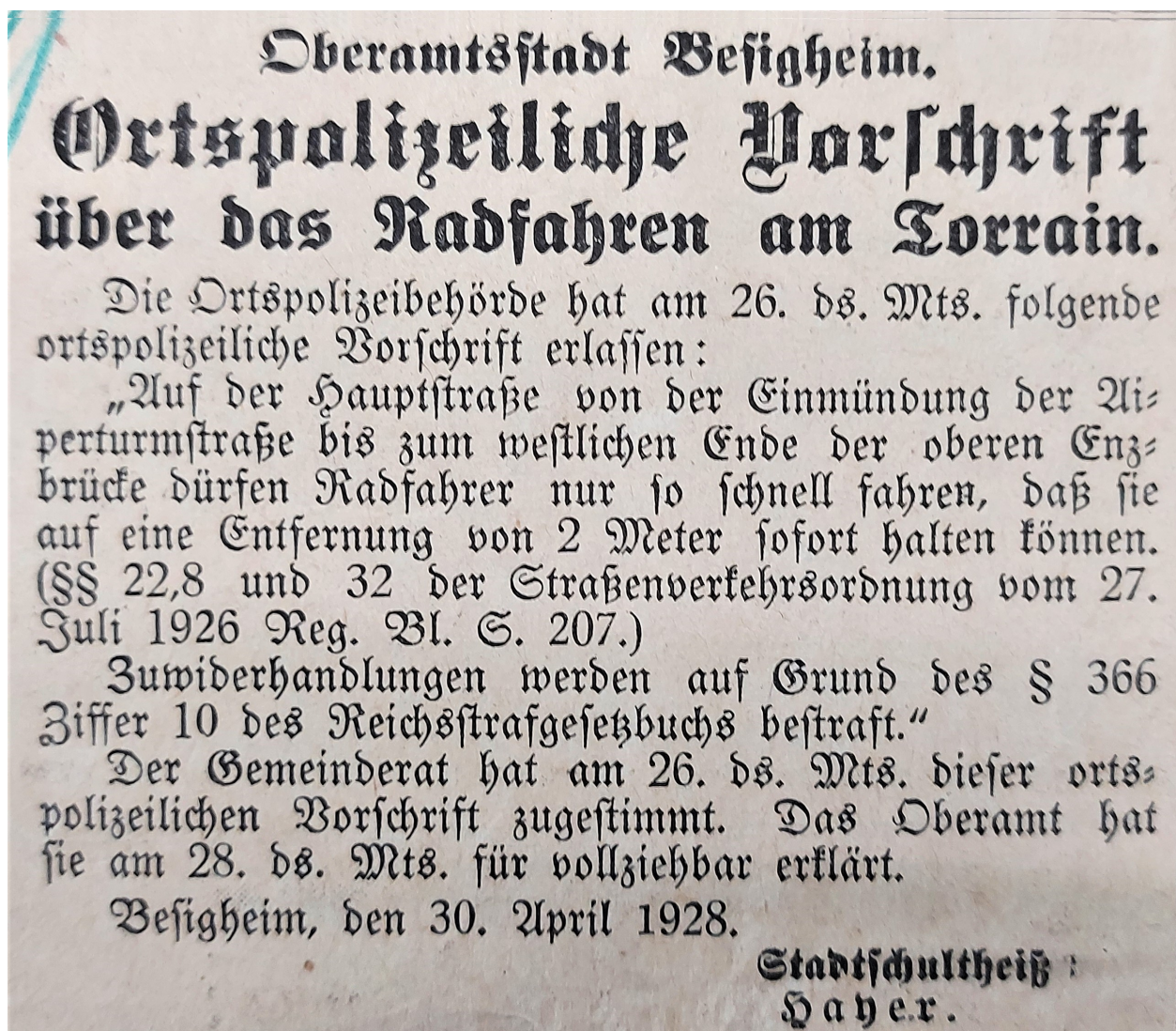
Um die empfindlichen Fahrradreifen zu schonen, führen ungebührlich viele Radfahrer seinerzeit nicht auf den geschotterten Straßen, sondern auf den Gehwegen, obwohl das nach § 12 Abs. 1 der Ministerialverfügung vom 29. April 1907 ausdrücklich verboten war. „Die Herren Radler aber, und zwar solche sowohl aus Arbeiterkreisen als auch als Kreisen, die das seidene Taschentuch in der linken Seidenrocktasche heraussehen haben als Zeichen der Zugehörigkeit zu den besten Kreisen, und seidene Hemden tragen, vermeinen, diese Wege seien für sie geschaffen, und verlangen vielfach von dem Fußgänger, daß er Platz macht“, wurde 1923 in einem Bericht an die Ministerialabteilung für Straßen und Wasserbau beim Ministerium des Innern beklagt. Daraufhin wurden die Oberämter in ganz Württemberg angewiesen, den Ortspolizeibehörden und Polizeimannschaften die Durchsetzung des Fahrverbots auf Gehwegen „einzuschärfen“. Am 8. November 1923 wurde ein auf dem Gehweg an der Bietigheimer Straße fahrender Radfahrer durch die Landjäger angezeigt und mit einer Geldstrafe von 10 Milliarden Mark belegt. Dieser exorbitant hohe Betrag war auf die damalige Hyperinflation zurückzuführen.

Das Württembergische Landjägerscorps brachte in einem Bericht vom 24. November 1923 an das Württembergische Ministerium des Innern sehr deutlich sein Missfallen über die rücksichtslosen und teilweise unflätigen Radfahrer vor. Nach Mitteilung der Stationskommandanten hätten die Störungen und Belästigungen durch Radfahrer in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Seit dem Wegfall der Radfahrkarte sei die Kontrolle durch die Landjäger außerordentlich erschwert. So würden falsche Namen angegeben, wodurch eine strafrechtliche Ahndung unmöglich sei. Auch die stark zugenommenen Fahrraddiebstähle könnten mit einer Radfahrkarte besser verfolgt werden. Die von den Ortsbehörden ausgesprochenen Strafen seien so lächerlich niedrig, dass sich die bestraften Radfahrer darüber lustig

machen würden. Viele Radfahrer würden dem Landjäger offen ins Gesicht erklären, sie ließen sich lieber strafen, als dass sie den schlechten Fahrweg benützen, das teure Karbid verbrennen oder gar eine Fahrradlampe anschaffen. Die Geldstrafe sei immer noch geringer als die Abnutzung der Gummimäntel auf schlechten Straßen. Die örtlichen Polizeibehörden und die Straßenwärter hätten kein großes Interesse, gegen Radfahrer vorzugehen. Trotz dieser Widrigkeiten brachte das Corpskommando zum Ausdruck, dem Radfahrerunwesen erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken – viel geändert hat sich offenbar nichts.

Bei Gefahr sofort anhalten

Aus gegebenem Anlass – am Torrain war es wegen zu schnellem Fahren zu mehreren Unfällen gekommen – erließ Stadtschultheiß Emil Hayer am 26. April 1928 eine „Ortspolizeiliche Vorschrift über das Radfahren am Torrain.“ Das Oberamt Besigheim erklärte die Regelung am 28. April für vollziehbar. Nach der Veröffentlichung im Neckar- und Enzbote vom 1. Mai 1928 durften die Radfahrer am Torrain bergab nur ganz langsam fahren. Bei Gefahr mussten sie „auf eine Entfernung von 2 Meter sofort halten können.“ Oben am Torrain ließ Schultheiß Hayer eine entsprechende Warntafel anbringen. Kam es trotzdem zu einem Unfall, drohte dem „Pedalritter“ nach § 366 Ziff. 10 des Strafgesetzbuches eine Geldstrafe bis zu 60 Mark oder sogar Haft bis zu 14 Tagen. 60 Mark waren damals mehr als der Wochenlohn eines Arbeiters.



Neckar- und Enzbote vom 1. Mai 1928

Quellen:

Staatsarchiv Ludwigsburg, E 166 Bü 5941; E 177 I Bü 4210; F 201 Bü 295.

© Erwin Ruff, 2023