

Rund um das Fahrrad – Interessantes und Kurioses

Radfahrer-Polizeiverordnung von 1900 im Hersfelder Kreisblatt
100 Millionen-Strafe gegen Radfahrer-Club „All Heil“ Friedlos

Von *Hans-Otto Kurz*, Ludwigsau-Friedlos

Vorbemerkung

Fahrräder werden von Groß und Klein, von Alt und Jung täglich zu vielfältigen Zwecken genutzt. Kaum jemand, der das Radfahren nicht beherrscht; kaum Radfahrerinnen oder ein Radfahrer, die bei Themen „rund um das Fahrrad“ nicht fachkundig mitreden können.

Nachfolgend soll nach einem Hinweis auf die Fahrradgeschichte und einer Aussage zum hiesigen Radwegenetz die Frage behandelt werden, ob die weit verbreitete Meinung, Radfahrer seien „Verkehrsteilnehmer mit Sonderstellung“, zutreffend ist.

Darüber hinaus wird dargestellt, welche Vorschriften im Jahre 1900 für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer hier bei uns galten und warum dem Friedloser Radfahrer-Club „All Heil“ im Jahr 1923 eine 100-Millionen-Mark-Strafe „aufgebrummt“ wurde.

Radfahren ist seit Jahren wieder „in“!

Das Fahrrad ist heute das ökologischste Verkehrsmittel überhaupt ist. Ende des 19. Jahrhunderts wurde die von Freiherr Carl von Drais im Jahre 1817 erfundene „lenkbare Schnell-Laufmaschine“ über das Hochrad weiterentwickelt. Mit neu konstruierten Tretkurbeln, mit Hinterad-Kettenantrieb, mit Kugellagern, die das Treten, und mit Luftbereifung, die das Fahren erleichterten sowie mit nahtlosen Stahlrahmen, die das Gewicht minderten, erhielten Fahrräder - später auch mit Ketten- und Nabenschaltung - ihre weitgehend bis heute erhaltene Form. Sie entwickelten sich zu mechanischen Verkehrs- und zu individuellen Fortbewegungsmitteln und verliehen den Radfahrern eine bis dahin nicht gekannte persönliche Mobilität und Unabhängigkeit. Häufig diente das Fahrrad auch zum Erreichen des Arbeitsplatzes, zu dem infolge Industrialisierung immer längere Wege zurückgelegt werden mussten. Ab den 1950er Jahren verdrängten motorisierte Fahrzeuge - zunächst Motorräder,



„Franke Hochrad“ im Bad Hersfelder Museum (Dauerleihgabe der Fam. Franke, Bad Hersfeld). Der aus Schlitz stammende, später in August Gottliebs Diensten stehende Adam Christian Franke erbaute 1882 in Eigenleistung nebenstehendes Holz-Hochrad. Es weist einen gefederten Sattel, eine Bremse und eine Aufstiegshilfe auf. Mit ihm fuhr Franke nach Darmstadt und zurück. Folgender Reim ist über ihn erhalten:

**Adam Christian Franke, Schlitz
auf seinem Hochrad wie der Blitz
fährt er durch die ganze Welt;
wenn er fährt, braucht er kein Geld
(Text der Info-Tafel)**

später Autos - die Fahrräder. Erst ab den 1970er Jahren erlangten Fahrräder wieder einen höheren Stellenwert. Zu dieser Entwicklung trugen das gewachsene ökologische und gestiegene gesundheitliche Bewusstsein, die sich ändernden Sport- und Freizeitgewohnheiten sowie die zunehmende Bedeutung der Radfahrer im Straßenverkehr bei. Die Freude am Radfahren nahm zu. Das Fahrrad wurde zu einem praktischen, auch zum Vergnügen und zum Sport einsetzbaren Gebrauchsgegenstand. Das Fahrrad-Gewerbe mit seinen vielfältigen Angeboten blühte auf, der Radfahrer-

Tourismus wurde zu einer wachsenden Branche!

Hiesige Radwege sind gut ausgebaut - auch immer einheitlich beschildert?

Die sog. Rad-Verkehrs-Infrastruktur kann auch in Waldhessen, unserem Kreis Hersfeld-Rotenburg, als „gut“ eingestuft, im Detail aber hier und da noch als „verbesserungswürdig“ angesehen werden.

Fast überall stehen recht gut ausgebaute und auch meist ordnungsgemäß unterhaltene Radwege zur Verfügung. Selten verläuft eine Hauptverkehrsstraße ohne einen separaten Radweg. Kaum ein einst nur für landwirtschaftliche Zwecke ausgebaute und verkehrsgünstig gelegener Weg, auf dem Radfahrer nicht mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen selbstbewusst und besitzergreifend in Konkurrenz treten.

Überörtliche Radwege wurden - teils auf stillgelegten Bahntrassen - gebaut, miteinander vernetzt und mit weiträumiger Beschilderung versehen. Mit meist guter Förderungsquote beteiligte sich die Europäische Union an den Kosten.

Zu bemängeln ist oft, dass eine einheitliche Gestaltung bei den sog. Durchfahrsperrern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern auf den Radwegen fehlt. Manche Sperren werden zum gefährlichen Hindernis für Radfahrer. An einigen Radwegekreuzungen wird daher ganz auf sie verzichtet; oft sind nur farbige Markierungen auf den Asphalt aufgebracht.

Auch die recht unterschiedlich gehandhabte Aufstellung von Gefahrenhinweis- und Vorfahrts-Schilder geben Anlass zu Kritik. An einigen Radwegen erscheinen die Schilder über Beginn und Ende des Radweges - jeweils vor und nach jeder x-beliebigen Kreuzung - sowie Schilder-Hinweise mit Gefahren- oder Vorfahrtsregelungen, zahlenmäßig übertrieben. Auf manchen Radwegen wurde auf eine derartige Beschilderung komplett verzichtet.

Ortsunkundige vermissen oft ortsbezogene Hinweise oder km-Angaben, um mit präziser Standortangabe eine tel. Unfallmeldung abzusetzen, damit schnell und ohne Umweg Hilfe herbeigeholt werden kann.

Verkehrsgerechte und für alle Träger verbindliche Rechtsgrundlagen zur einheitlichen Gestaltung und Beschilderung von Radwegen sind überfällig.

Sind Radfahrer Verkehrsteilnehmer mit Sonderstellung?

Radfahrer nutzen heute ihr Fahrrad auf dem Weg zur Schule, zur Arbeitsstätte, zu sportlichen Aktivitäten oder während der Freizeit.

Obwohl die heutigen Fahrräder meist über eine gute Technik verfügen, unfallsicherer geworden sind und von vielen Radfahrern - insbesondere vorbildlich von Kindern - auch vorsorglich schützende Helme, Knie- und Ellenbogenkappen getragen werden, ist Rad fahren nicht ungefährlich. Dass den Radfahrern als Verkehrsteilnehmer zahlreiche Unfälle widerfahren, beweisen uns die Berichte in den hiesigen Zeitungen.

Radfahrer schimpfen oft über rücksichtslose Autofahrer und verständnislose Fußgänger - Autofahrer und Fußgänger meckern ihrerseits über rechthaberische und skrupellose Radfahrer. Werden die Rollen getauscht - dann vollzieht sich das gleiche Spiel; jeder hält dem anderen Verkehrsteilnehmer rüdes Verhalten und fehlende Rücksicht vor!

Sind tatsächlich immer nur „diese Radfahrer“ schuld? Fahren Radfahrer wirklich so rücksichtslos, nehmen sie gar eine Sonderstellung im Straßenverkehr ein, sind sie überhaupt echte (und vollwertige) Partner im Straßenverkehr? Gelten für sie die gleichen Verkehrsregeln wie für die übrigen Verkehrsteilnehmer und verhalten sie sich auch den Vorschriften entsprechend?

Viele Fragen - schwierige Antworten!

Radfahrer-Polizei-Verordnung 1900 im Hersfelder Kreisblatt

Bereits mit Anordnung des Kasseler Ober-Präsidenten (Anm.: heute Behörde des Regierungspräsidenten) vom 11. September 1900 mussten wegen der enormen Zunahme von Radfahrern zahlreiche Verhaltensregeln betreffend den Verkehr mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen geschaffen und mit Zustimmung des Provinzialrathes für den Umfang der Provinz Hessen-Nassau verordnet werden.

Die Verordnung wurde im Jahre 1900 im Kreisblatt des Königlichen Landrathsamtes in Hersfeld veröffentlicht und erlangte damit Rechtskraft auch hier bei uns. (° 1)

Den Radfahrern wurden nach dieser Verordnung verschiedene Rechte eingeräumt. Sie hatten aber auch gegenüber anderen „Straßen- und Wegenutzern“ - Fußgänger, Fuhrwerke, Tiere, Truppen, Post, Feuerwehr - zahlreiche Bestimmungen zu beachten.

Insbesondere wurde von Radfahrern - als „neue und schnellere Verkehrsteilnehmer“ - Rücksicht und Anpassung gefordert.

Bei Übertretungen wurden Geldstrafen angedroht und bis zur Höhe von 60 Mark verhängt; im Unvermögensfalle (... wenn der Schuldige mittellos war) wurde mit

entsprechender Haft bestraft. Vielleicht sollten Radfahrer von heute - aber auch Auto- und Motorradfahrer, Fußgänger sowie sonstige Verkehrsteilnehmer - einmal diese älteren Vorschriften für Radfahrer lesen!

Sie würden dann vielleicht erkennen, dass bereits vor rd. 110 Jahren zur Vermeidung von Unfällen von allen Verkehrsteilnehmern insbesondere gegenseitige Achtung und Rücksichtnahme gefordert wurde.

Nachstehend einige interessante Textauszüge aus der Polizei-Verordnung vom 11. September 1900:

§ 2

(1) Bei dem Fahren mit Fahrrädern dürfen, sofern nicht besondere Wege für den Fahrradverkehr eingerichtet sind, nur die für Fuhrwerke bestimmten Wege und Straßen benutzt werden.

Außerdem ist der Fahrradverkehr außerhalb der geschlossenen Ortschaften auch auf den neben den Fahrstraßen hinführenden Banketten gestattet.

(2) Die Wegpolizeibehörden sind befugt, den Verkehr mit Fahrrädern auf bestimmten Fußwegen zuzulassen.

(3) Bei Benutzung dieser Bankette und dieser Fußwege haben die Radfahrer den Fußgängern in jedem Falle auszuweichen und bei lebhaftem Fußgängerverkehr langsam zu fahren.

§ 4

(1) Jeder Radfahrer ist zur gehörigen Vorsicht bei der Leitung seines Fahrrades verpflichtet.

(2) Übermäßig schnelles Fahren, Umkreisen von Fuhrwerken, Menschen und Thieren und ähnlichen Handlungen, welche geeignet sind, Menschen oder Eigenthum zu gefährden, den Verkehr zu stören, Pferde oder andere Thiere scheu zu machen, sind verboten.

(3) Wettfahren auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen bedürfen der Genehmigung der Wegpolizeibehörde.

§ 5

(1) Innerhalb der Ortschaften und überall da, wo ein lebhafter Verkehr von Wagen, Reitern, Radfahrern oder Fußgängern stattfindet, darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.

(2) Beim Passieren von engen Brücken, Thoren und Straßen, beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, bei scharfen unübersichtlichen Straßenkrümmungen, bei der Ausfahrt aus Grundstücken, die an öffentlichen Straßen liegen und bei der Einfahrt in solche Grundstücke muß so langsam gefahren werden, daß das Fahrrad nöthigenfalls auf der Stelle zum Halten gebracht werden kann.

(3) In allen diesen Fällen, sowie beim Bergabfahren, ist es verboten, beide Hände gleichzeitig von der Lenkstange oder die Füße von den Pedalen zu nehmen.

§ 6

Während der Dunkelheit sowie bei starkem Nebel ist jedes Fahrrad mit einer hell brennenden Laterne zu versehen.

§ 7

Jedes Fahrrad muß mit einer sicher wirkenden Hemmvorrichtung und einer helltönenden Glocke versehen sein.

§ 8

(1) Der Radfahrer hat entgegenkommende, zu überholende, in der Fahrrichtung stehende oder die Fahrrichtung kreuzende Menschen, insbesondere auch die Führer von Fuhrwerken, Reiter, Treiber von Vieh usw. durch deutlich hörbares Glockenzeichen rechtzeitig auf das Nahen des Fahrrades aufmerksam zu machen.

(2) In gleicher Weise ist das Glockenzei-

chen zu geben vor Straßenkreuzungen, sowie in den in § 5 Abs. 2 angeführten Fällen. Mit dem Glockenzeichen ist sofort aufzuhören, wenn Pferde oder andere Thiere dadurch unruhig oder scheu werden.

(3) Zweckloses oder belästigendes Läuten ist zu unterlassen.

§ 9

Entgegenkommenden Fuhrwerken, Reitern, Radfahrern, Fußgängern, Viehtransporten usw. hat der Radfahrer rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls die Oertlichkeit oder sonstige Umstände dies nicht gestatten, so lange anzuhalten oder abzusteigen bis die Bahn frei ist. Das entgegenkommende Fuhrwerk usw. hat dem Radfahrer soviel Platz frei zu lassen, daß der Radfahrer auf der Fahrstraße ohne Gefahr rechts ausweichen kann.

§ 10

(1) Das Ueberholen von Fuhrwerken usw. seitens der Radfahrer hat nach der für Fuhrwerke vorgeschriebenen Seite zu erfolgen.

(2) Das zu überholende Fuhrwerk usw. hat auf das gegebene Glockenzeichen soviel Platz frei zu lassen, daß der Radfahrer auf der Fahrstraße ohne Gefahr vorbeifahren kann.

(3) An Ecken und Kreuzungspunkten von Straßen, auf schmalen Brücken, in Thoren, sowie überall, wo die Fahrbahn durch Fuhrwerke usw. verengt ist, ist das Ueberholen verboten.

§ 11

(1) Wenn ein Pferd oder ein anderes Thier vor dem Fahrrad scheut, oder wenn sonst durch das Vorbeifahren mit dem Fahrrad Menschen oder Thiere in Gefahr gebracht werden, so hat der Radfahrer langsam zu fahren oder erforderlichen Falls sofort abzusteigen.

(2) Geschlossen marschierenden Truppenabtheilungen, Königlichen und prinzlichen Equipagen, Leichen- und anderen öffentlichen Aufzügen, den Fuhrwerken der Kaiserlichen Post und der Feuerwehr; sowie den Fuhrwerken, welche zur Bessprechung oder Reinigung der öffentlichen Straßen dienen, ist von dem Radfahrer überall völlig Raum zu geben.

§ 12

Auf den Haltruf eines polizeilichen Exekutivbeamten ist jeder Radfahrer verpflichtet, sofort einzuhalten und abzusteigen.



Radfahrkarte - Form und Inhalt der Radfahrkarte wurden mit obenstehendem Muster vorgeschrieben.

Radfahrer-Lizenz: Jahres-Radfahrer-Karte für alle Radfahrer

Nach der Radfahrer-Polizei-Verordnung war auch geregelt, dass Radfahrer nur mit einer persönlichen Berechtigungskarte, die sie jederzeit mitzuführen und mit der sie sich ggfs. auszuweisen hatten, un-



Diplom von 1922 - auch der 5. Platz wurde vom Friedloser Radfahrer-Club „All Heil“ ausgezeichnet.

terwegs sein durften. Im Einzelnen war geregelt:

Es müssen bei sich führen und den Aufsichtsbeamten auf Verlangen vorzeigen: Radfahrer, welche in Preußen einen Wohnsitz haben, eine auf ihren Namen lautende, von der zuständigen Behörde des Wohnsitzes ausgestellte, für die Dauer des Kalenderjahres gültige Radfahrkarte. Der amtierende Oberpräsident Trott zu Solz hat in seiner Anordnung über die Ausstellung der Radfahr-Berechtigungskarte ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die gemeindlichen Orts-Polizeibehörden sich von den Radfahrern die Kosten für Schreibaufwand und Herstellung erstatten lassen können, die ihnen durch die Ausstellung der Radfahrkarten entstehen.

Darüber hinaus empfahl er eine zentrale Beschaffung der Vordrucke bei der Waisenhausbuchdruckerei in Kassel. (° 1) Für jeden Radfahrer eine „Jahres-Radfahrer-Karte“? Heute einfach undenkbar!

Friedlos: Urkunden und Sachpreise für Platzierungen bei Radrennen

Sportliche Leistungsvergleiche waren auch früher bei Radfahrern beliebt. Sie schlossen sich Anfang des 20. Jahrhunderts zusammen und bildeten Vereine, um gemeinsam Sport zu treiben. Sie gründeten meist „Arbeiter-Radfahr-Vereine“, gaben sich wohlklingende Vereinsnamen (wie z.B. Radfahrer-Club „All Heil“ Friedlos - gegründet 1904 - oder Radfahrer-Verein „All Heil“ Niederthalhausen, „Radsportverein Solidarität“ Tann, „Fahr wohl“ Röhrbach, „Wanderlust“ Biedebach, „Frisch auf“ Hersfeld, „Wald und Flur“ Wippershain, „Solidarität“ Friedewald) und organisierten sich im überregionalen Radfahrerbund „Solidarität“. (° 2, ° 3, ° 4 - s. auch Anlage) Zu dem regen Vereinsleben gehörten gemeinsame Ausflüge, Kunstrad- und Reigenfahren, Radrennen, Einradfahren und oft auch Radball.

Gemeinsam mit anderen Radfahrvereinen wurden in verschiedenen Alters- und Leistungsklassen ehrgeizige Radrennen - oft nur mit einfachen Gebrauchsrädern

und auf bestenfalls gepflasterten Straßen - durchgeführt. Die Sieger erhielten jedoch meist nur relativ geringwertige Sachpreise. Darüber hinaus erhielten die Platzierten eines Wettbewerbes oft auch eine schmuckvoll gestaltete Urkunde.

Illegales Radrennen - 100-Millionen-Strafe gegen Friedloser Radfahrer-Club

Zur ordnungsgemäßen Durchführung eines Radrennens musste auch bereits damals eine Genehmigung bei der zuständigen Gemeinde oder Stadt eingeholt werden. Nicht genehmigte Radrennen - wilde Wettfahrten - auf öffentlichen Wegen oder Straßen durften nicht veranstaltet werden. Verstöße gegen diese „polizeili-

chen Ordnungsvorschriften“ wurden streng geahndet.

Auch der Radfahrer-Club „All Heil“ Friedlos musste erfahren, dass ein Vorstoß gegen polizeiliche Radfahrer-Verkehrsvorschriften hart bestraft wird. (° 2)

Er hatte im Inflations-Jahr 1923 in Hersfeld auf der Kurparkstraße ein Wettfahren ohne polizeiliche Genehmigung veranstaltet und damit gegen Vorschriften verstoßen.

Die Folge:

Mit Bescheid der Hersfelder Polizeiverwaltung wurde der Friedloser Radfahrer-Club „All Heil“ zu einer Geldstrafe von 100 Millionen Mark verdonnert - oder ein Tag Haft!

Wenige Tage nach Zugang des Bescheides wurde von der Hersfelder Stadtkasse mit Stempel-Vermerk bestätigt:

100 Mill. Mark sind heute gezahlt worden.

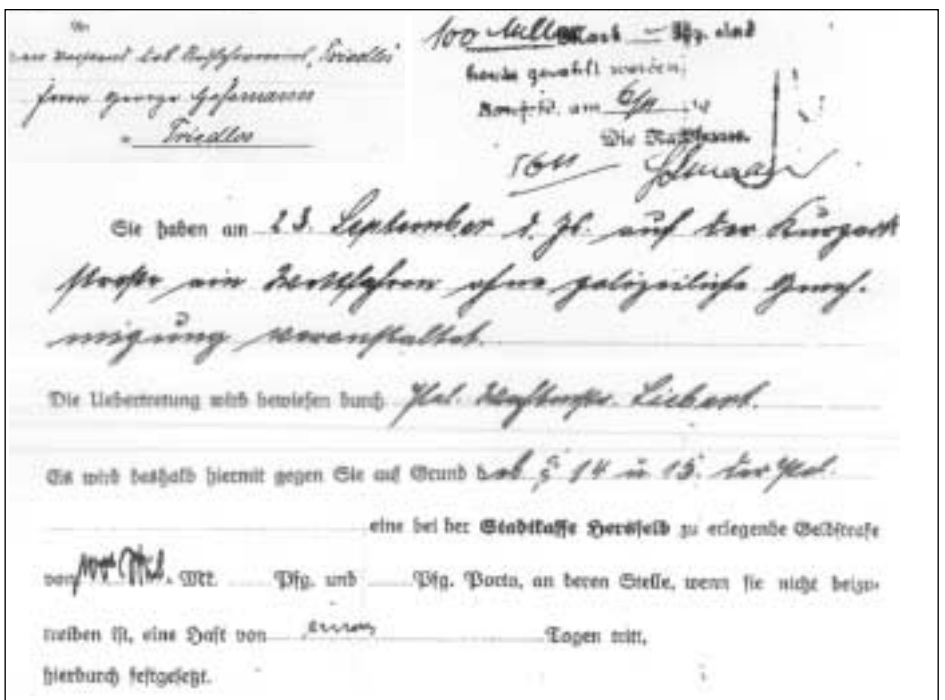
Schlussbemerkung

Wenn auch die aufgelisteten Vorschriften und die geschilderten Strafen „früherer Tage“ aus heutiger Sicht skurril und überholt erscheinen, so kann doch festgestellt werden:

Die Polizei-Verordnung aus dem Jahr 1900 könnte, würde sie heute noch gelten und von allen Verkehrsteilnehmern beachtet, zur besseren gegenseitigen Rücksichtnahme beitragen; auch die Unfallzahlen würden positiv beeinflusst.

Quellen - Auszüge sind kursiv gesetzt

- 1 Aml. Verfügungen - Kreisblatt Jahrgang 1900, Nr. 124
- 2 Vereinsunterlagen - Radfahrer-Club „All Heil“ Friedlos
- 3 Kurz, H.O.: „Gleichschaltung“ im Kreis Hersfeld - Landrat und Bürgermeister abgesetzt, Vereine verboten - in: Hersfelder Geschichtsblätter, Ausgabe 1/2006
- 4 HessStAMR Best. 180/LA Hersfeld, Nr. 9507 - 9509, 9677



Friedloser Radfahrer-Club „All Heil“ muss 100 Millionen Strafe an Hersfelder Stadtkasse wegen nichtgenehmigten Radrennen zahlen.

Anlage:

Historische Stempel von Radfahrer-Vereinen der 1920er Jahre

Nachstehend sind einige historische Stempel von Radfahrer-Vereinen aus der Zeit Anfang der 1920er Jahre dargestellt. (°2, °3, °4)
 Sie erinnern nicht nur an frühere Zeiten. Sie spiegeln hinsichtlich Namen und Gestaltung auch die damalige Zeit wider und verfügen damit über eine besondere Aussagekraft.

Zahlreiche Radfahrer-Vereine wurden 1933 - wie auch andere Vereine - im Zuge der von den Nationalsozialisten breit angelegten Aktion zur Gleichschaltung als "marxistisch, volks- und staatsfeindlich" eingestuft und verboten. Das vorhandene Vermögen wurde beschlagnahmt, verwertet und der Erlös samt Geldbestand an die Staatskasse abgeführt. (°3, °4)

In unserem Kreis Hersfeld-Rotenburg pflegen heute nur noch wenige Radfahrer-Vereine ihren Sport - in der Natur oder in der Halle.



Radfahrer-Verein „Frisch auf“ Untergeis (Kr. Hersfeld)



Arbeiter-Radfahrer-Bund „Solidarität“ Ortsgruppe Hersfeld a. d. Fulda



Radfahr-Verein „FAHR WOHL“ Rohrbach



Radfahrer-Verein Wanderlust Biedebach



Radfahrer-Verein Landeck Schenkklengsfeld



Arbeiter-Radfahrer-Verein „Frisch auf“ M.d.A.R.B. „Solidarität“ Hersfeld



Radfahrverein Edelweiß Frielingen



Arbeiter-Radfahrer-Verein „Fahr-Wohl“ Mitgliednes A.-R.-B. „Solidarität“ Sieglös



Radfahrverein „Schloss Landeck“ Hilmes



Radfahrer-Verein „Eintracht“ Obergais



Radfahrer-Club „All Heil“ Friedlos



Radfahrer-Verein „All Heil“ Niederthalhausen



Radfahrerklub „Fahr wohl“ Gittersdorf

»Mein Heimatland«, monatliche Beilage zur
 »Hersfelder Zeitung«. Gegründet von Wilhelm Neuhaus.
 Schriftleitung: Ernst-Heinrich Meidt, Kirchheim
 Druck und Verlag: Hoehl-Druck, 36251 Bad Hersfeld