

“Augsburg ist eine radlerfreundliche Stadt”: Annäherung an die Geschichte des Fahrrads in Augsburg 1880-1914

Elias Blüml

Angaben zur Veröffentlichung / Publication details:

Blüml, Elias. 2023. *“Augsburg ist eine radlerfreundliche Stadt”: Annäherung an die Geschichte des Fahrrads in Augsburg 1880-1914*. Norderstedt: Publiqation.
<https://doi.org/10.22602/IQ.9783745888478>.

Elias Blüml

„Augsburg ist eine radlerfreundliche Stadt“

Velociped D^e 18.
Legitimatienskarte
für den kassier Herrn
Gustav Hertle.

Augsburg, den 8. April 1881
Stadtmagistrat



[Handwritten signature]

Annäherung an die
Geschichte des
Fahrrads in Augsburg
1880 – 1914

UNIA

Universität
Augsburg
University

„Augsburg ist eine radlerfreundliche Stadt“ –
Annäherung an die Geschichte des Fahrrads
in Augsburg 1880-1914

Veröffentlichung gefördert durch Mittel der
Arno Buchegger Stiftung

ArnoBuchegger
Stiftung



Elias Blüml

**„Augsburg ist eine
radlerfreundliche Stadt“ –
Annäherung an die Geschichte
des Fahrrads in Augsburg
1880–1914**

Urban Habitat and Humanities – Band 4
herausgegeben von Stefan Lindl

Um aus dieser Publikation zu zitieren, verwenden Sie bitte diesen DOI Link:
<https://doi.org/10.22602/IQ.9783745888478>

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bvb:384-opus4-1072576>

Überarbeitete Version der Masterarbeit, abgegeben 20.01.2022 bei der Philologisch-Historischen Fakultät der Universität Augsburg zur Erlangung des Grades „Master of Arts“ (M. A.) im Studiengang Interdisziplinäre Europastudien

Erstgutachterin: Prof. Dr. Silvia Serena Tschopp

(Lehrstuhl für Europäische Kulturgeschichte)

Zweitgutachter: PD Dr. Stefan Lindl (Lehrstuhl für Europäische Regionalgeschichte sowie Bayerische und Schwäbische Landesgeschichte)

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation

in der Deutschen Nationalbibliografie;

detaillierte bibliografische Daten sind im Internet

über dnb.dnb.de abrufbar.



[PubliQation](#) – Wissenschaft veröffentlichen

Ein Imprint der Books on Demand GmbH,

In de Tarpen 42, 22848 Norderstedt

© 2023 Elias Blüml

Urban Habitat and Humanities – Band 4, herausgegeben von Stefan Lindl

Für alle Bilddateien wurden die entsprechenden Rechte zur Publikation eingeholt

Herstellung: BoD – [Books on Demand GmbH](#),

In de Tarpen 42, 22848 Norderstedt

ISBN 978-3-7458-8847-8

INHALT

I. EINLEITENDE BEMERKUNGEN ZU VORHABEN, EINGRENZUNGEN, PERSPEKTIVEN SOWIE RAHMENBEDINGUNGEN	7
1.1 Forschungsvorhaben, geplantes Vorgehen, Quellenbestand und Literaturlage	8
1.2 Eingrenzungen des Themenfeldes sowie weitere mögliche Perspektiven auf das Forschungsdesiderat Fahrradgeschichte	21
1.3 Der administrative, städtebauliche und verkehrstechnische Rahmen Augsburgs im späten 19. bzw. frühen 20. Jahrhundert	34
2 „AUGSBURG IST EINE RADLERFREUNDLICHE STADT“ – ANNÄHERUNG AN DIE GESCHICHTE DES FAHRRADS IN AUGSBURG VON 1880 BIS 1914	39
2.1 Das Fahrrad als Inhalt rechtlicher Bestimmungen	39
2.1.1 Verordnungen auf Landes- und Reichsebene	40
2.1.2 Rechtliche Reglements der Stadt Augsburg zum Radfahren von 1880 bis 1914	43
2.2 Das Rad als Bestandteil kommunaler Verwaltung – Erfassung, administrative Vorgänge und Durchsetzung	48
2.2.1 Die Erfassung, Durchdringung und administrative Bearbeitung des Radwesens durch den Stadtmagistrat Augsburg	48
2.2.1.1 Das Nummernschildwesen bis 1901	49
2.2.1.2 Das Legitimationskartenwesen in Augsburg	55
2.2.2 Die geschätzte Anzahl der Fahrräder und Radler 1880 bis 1914 in Augsburg	59
2.2.3 Die Durchsetzung des magistratischen Fahrradregimes zwischen Anpassungen, strikter Gültigkeit und Sonderfällen	67
2.3 Orte des Radfahrens in Augsburg	83
2.3.1 Die Innenstadt als (Nicht-)Ort des Fahrradfahrens	83
2.3.2 Der <i>Velociped-Club Augsburg</i> und die erste Radrennbahn Augsburgs an der Friedberger Straße von 1881 bis 1904	93

2.3.3	Fahrradfahren als lokale Naherholung – Siebentischanlagen und -wald mit kommunal angelegten Radwegen	105
3.	FAZIT	117
4.	BIBLIOGRAPHIE	123
4.1	Quellenverzeichnis	123
4.2	Literaturverzeichnis	131
4.3	Internetauftritte	142
5.	ANHANG	143
5.1	Ausgewählte Quellentranskriptionen	143
5.1.1	Gesetzestexte und Verordnungen auf Landes- bzw. Reichsebene	143
5.1.2	Gesetzestexte und Verordnungen zum Fahrrad in Augsburg	157
5.2	Karten, Pläne, Fahrradlegitimationskarten und Plakate	176
	DANKSAGUNG	203

1. EINLEITENDE BEMERKUNGEN ZU VORHABEN, EINGRENZUNGEN, PERSPEKTIVEN SOWIE RAHMENBEDINGUNGEN

1901 beschrieb Carl Steinbach in einem kleinen Radreiseführer für Augsburg¹ die Fahrradpolitik² der hiesigen Stadtverwaltung in lobender Weise folgendermaßen:

„Augsburg ist eine radlerfreundliche Stadt, ging sie doch in Bayern damit voran, sämtliche Strassen mit wenigen absolut notwendigen Ausnahmen dem Radfahrverkehr freizugeben. Noch grösseren Dank verdiente sich die liberale Verwaltung der Stadt dadurch, dass sie den Bau eigener Radwege in den ihr gehörigen Waldungen bei Siebentisch und Ablass gestatte und durch reichliche Zuschüsse ermöglicht hat.“³

Ob Augsburg wirklich die erste Stadt Bayerns war, welche sich dem Radverkehr weitgehend öffnete, muss offen bleiben. Nichtsdestotrotz stellte die von Steinbach beschriebene Öffnung und der Radwegbau den Höhepunkt einer vom hiesigen Stadtmagistrat Ende des 19. bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts betriebenen, aktiven Ordnung und Durchdringung örtlicher Verhältnisse in Augsburg dar. Der Magistrat als oberste städtische Autorität erfasste, organisierte und reglementierte die lokalen Fahrradfahrer in vielerlei Hinsicht. Zum magistratischen Fahrradregime gehörten beispielsweise Kontrollinstrumente wie die Fahrradkarte von Gustav Hertle, welche auf

1 Vgl. Steinbach: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs. Über Carl Steinbach konnte leider nichts in Erfahrung gebracht werden. Anton Stauber (gest. 30. Oktober 1908), der Verfasser des übergeordneten Werkes, war Professor am Realgymnasium in Augsburg, dem heutigen Peutingergymnasium, vgl. Königl. Bayer. Realgymnasium zu Augsburg: Jahresbericht des Königl. Bayer. Realgymnasiums zu Augsburg. Studienjahr 1908/1909, S. 54.

2 Zur damaligen Zeit wurden sowohl die Begriffe ‚Velociped‘ als auch ‚Veloziped‘ gemischt gebraucht, schließlich verdrängte ‚Fahrrad‘ in Deutschland die beiden früheren Ausdrücke.

3 Steinbach: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs, S. 6.

dem Deckblatt dieser Arbeit zu sehen ist,⁴ aber auch verschiedene rechtliche Bestimmungen und Vorschriften hatten das Fahrrad zum Thema. Den Verkehrsraum in der Stadt regelten eigene Radfahrerordnungen, überwacht und durchgesetzt von der Ortspolizei im Auftrage des Magistrats. Das Fahrradregime tangierte viele Bereiche des historischen Radwesens in Augsburgs.

Fahrradfahren bedeutete damals nicht nur, ein recht neuartiges Fortbewegungsmittel zu nutzen, etwa für Sport- und Erholungszwecke, sondern sich in vielerlei Hinsicht mit den Ordnungsvorhaben der Obrigkeit zu arrangieren. Die Historiographie des Rades konzentrierte sich bisher wenig auf Verwaltung und Gesetzgebung, des Weiteren gibt es für Augsburg hierzu keinerlei wissenschaftliche Forschung.

1.1 FORSCHUNGSVORHABEN, GEPLANTES VORGEHEN, QUELLENBESTAND UND LITERATURLAGE

In dieser Arbeit soll versucht werden, die lokale Fahrradgeschichte Ende des 19. bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts näher zu beleuchten, Perspektiven einer breiteren Auseinandersetzung aufzuzeigen und insbesondere den Stadtmagistrat als obersten Hüter des Verkehrsregime in den Fokus zu rücken. So sollen beispielsweise administrative, rechtshistorische oder bauliche Entwicklungen nachgezeichnet werden. Dabei können nicht alle Aspekte historischer Fahrradnutzung und -politik in befriedigender Weise erörtert werden. Grundlegend soll sich dem Thema für den Zeitraum von 1880 bis 1914 angenähert und gewinnbringende Quellen erstmals und auf breiter Basis offen gelegt werden.

Bevor mit den Darstellungen im Hauptteil der Arbeit begonnen wird, werden im Kapitel 1.2 Eingrenzungen des Themenfeldes sowie weitere mögliche Perspektiven auf das Forschungsdesiderat Fahrradgeschichte besprochen. Um den Rahmen nicht zu sprengen, können manche Themenkomplexe nur angerissen werden. Die historische Erforschung des Fahrrads eröffnet jedoch, gerade auf lokaler Ebene, eine Vielzahl von

4 Vgl. Anhang 3: Legitimationskarte Nr. 18 für Gustav Hertle.

unterschiedlichen Perspektiven, was kurz veranschaulicht wird. Darauf folgt eine knappe Darstellung der Rahmenbedingungen im Punkt 1.3.

In Augsburg begann der Magistrat mit der rechtlichen und administrativen Durchdringung und Ordnung des Fahrradwesens im Jahr 1880. Trotz der zeitlichen Abfolge der einzelnen Gesetze und Verordnungen werden im Kapitel 2.1 zuerst Bestimmungen zum Fahrradfahren auf Landes- und Reichsebene vorgestellt. In einem zweiten Schritt sollen dann die lokalen Regeln in Augsburg dargelegt werden, welche teilweise früher existierten, langsam aber ergänzt bzw. ersetzt wurden. Die übergeordneten Rahmenbestimmungen auf Landes- und Reichsebene berührten die lokalen Reglements vor Ort in der Stadt Augsburg an bestimmten Punkten, Ausgestaltung und Durchsetzung des lokalen Verkehrsregime oblagen aber immer noch hauptsächlich dem Stadtmagistrat bzw. der untergeordneten Ortspolizei. Daher wird, trotz der zeitlichen Entwicklung der Radfahrgesetzgebung, zuerst die Landes- und Reichsebene kurz besprochen, um den übergeordneten Rahmen zu illustrieren. Zu finden sind die einzelnen Verordnungen als Transkriptionen im Anhang, geordnet nach ihrer zeitlichen Abfolge. Da es sich mitunter um längere Texte handelt, werden nur die wichtigsten Punkte besprochen und in den Anmerkungen auf die entsprechenden Paragraphen verwiesen.

Im Abschnitt 2.2.1 werden zwei zentrale Instrumente des magistratischen Fahrradregimes beschrieben, nämlich Legitimationskarten und Nummernschilder. Erst nach erfolgter, gebührenpflichtiger Genehmigung durch den Stadtmagistrat durfte in Augsburg mit dem Rad gefahren werden. Karten und Nummern dienten der Erfassung der Radfahrer durch den Magistrat und der Kontrolle auf der Straße. Die Nummernschilder existierten bis 1901 und wurden am Rad angebracht, um die korrekte Registratur der benutzenden Person bei der örtlichen Behörde anzuzeigen. Die Legitimations- oder Fahrkarten waren noch bis 1922 im Gebrauch und mussten auf Verlangen der Polizei vorgelegt werden. Diese Werkzeuge obrigkeitlicher Erfassung und Kontrolle veränderten sich allerdings mehrfach und wurden im Laufe der Zeit vereinheitlicht und systematisiert.

Über Umwege kann für Augsburg eine ungefähre Zahl der zumindest zum Radfahren berechtigten Personen ermittelt werden. Dies soll im Kapitel 2.2.2 geschehen. Bedauerlicherweise scheint es über dieses Aspekt

des Fahrradfahren in den magistratischen Akten keine konsistenten Aufzeichnungen zu geben. Da die Fahrkarten und Tafeln von der Stadtverwaltung immer mit fortlaufender Nummerierung ausgegeben und Fehler dabei nicht berücksichtigt wurden, können über die in den Akten des Stadtmagistrats erhaltenen Herstellungsaufträge oder Sonderfälle mit Einzelpersonen nur Schätzungen über die Gesamtzahl der zum Radfahren offiziell berechtigten Personen in Augsburg angestellt werden. Die ca. 7000 ausgestellten Nummernschilder wurden zeitlich nur bis 1901 ausgegeben, die Legitimationskarten bis 1922. Das heißt allerdings nicht, dass es in diesem Zeitraum auch so viele genehmigte Radfahrer in der Stadt Augsburg gegeben hat. Diverse Reformen und Vereinheitlichungen der Gesetzgebung und der Administration sowie ungültige Posten verzerrten die Gesamtzahl. Dieses strukturelle Problem zieht sich über den gesamten Untersuchungszeitraum von 1880-1914 hinweg. Mithilfe punktueller Hinweise in den Quellenakten sowie einer Aufstellung aus einem zeitgenössischen Werk zur Fahrradindustrie kann sich der Verteilung zumindest angenähert werden.

Die Erfassung und Kontrolle der Radfahrer mithilfe amtlicher Registraturinstrumente musste, ebenso wie Fahrverbote in der Innenstadt oder korrekte technische Ausstattung, auch durchgesetzt werden. Die Reglements des Stadtmagistrats wurden von den lokalen Fahrradfahrern nicht immer eingehalten, was zu einer Vielzahl von kleineren Auseinandersetzungen führte. Dies soll im Kapitel 2.2.3 beschrieben werden. Mithilfe der Ortspolizei versuchte der Magistrat, dem Fahrradregime auf den Straßen die entsprechende Gültigkeit zu verschaffen, was anhand von Anzeigen oder Beschwerden dargelegt wird. Der Magistrat musste aber auch auf Sonderfälle reagieren und im Zweifelsfall Bestimmungen anpassen.

Im Kapitel 2.3 werden exemplarisch drei Orte vorgestellt, deren Inanspruchnahme durch jeweils eigene Spezifika gekennzeichnet war. Diese Orte zeichneten sich durch Verkehrsbestimmungen, besondere Terrainbeschaffenheiten oder Konkurrenz verschiedener Verkehrsteilnehmer aus und ermöglichten bzw. erzwangen spezifische Arten der Fahrradnutzung. Zuerst wird in Abschnitt 2.3.1 ein Blick auf die Innenstadt Augsburgs geworfen. Hier war das Radfahren lange Zeit stark reglementiert. Anscheinend war es im späten 19. Jahrhundert, zusätzlich zur noch recht strengen Fahrordnung, auch aus städtebaulicher Perspektive schwierig, mit

einem Fahrrad „durch die innere Stadt“⁵ zu fahren, wie es 1895 in einer internen Notiz des Magistrats selbst heißt. Dies änderte sich bis 1914 aber weitestgehend.

Im Fokus des Kapitels 2.3.2 soll die erste Radrennbahn der Stadt Augsburg stehen, welche direkt an der Friedberger Straße vom *Velociped-Club Augsburg* errichtet wurde, gegenüber der damaligen städtischen Badeanstalt am Stadtbach (heute Kaufbach). Geschichte und Nutzung der vom Verein betriebenen Radrennbahn sollen herausgearbeitet werden, einem interessanten Alleinstellungsmerkmal des *Velociped-Clubs* unter den Augsburger Fahrradvereinen. Der Stadtmagistrat übte aber auch hier Kontrolle aus und hegte die Tätigkeiten des Vereins diverse Male ein.

Der Siebentischwald bzw. die Siebentischanlagen als Augsburgs Naherholungsgebiet kommen im Punkt 2.3.3 zur Sprache. Die Fahrradfahrer wollten diese außerhalb der Stadt gelegenen Orte durchaus in Anspruch nehmen, was sich aber aus verschiedenen Gründen nicht einfach gestaltete. Ende des 19. Jahrhunderts wurden dann erstmals kommunale Radwege angelegt. Die Entstehungsgeschichte dieser speziellen Wege soll hier nachgezeichnet werden.

Zu guter Letzt folgt eine abschließende Betrachtung des Radfahrens in Augsburg. In der Bibliographie folgen auf die Archivalien des Stadtarchivs Augsburgs die publizierten Quellen, verwendete Literatur sowie der Anhang mit Transkriptionen und Digitalisaten.

Als Hauptquellen für diese Arbeit dienen vier Akten des Stadtmagistrats, in welchen obrigkeitliche Durchdringung und Ordnung des Fahrradwesens in Augsburg festgehalten wurde. Die Akten dieser Fahrradserie umfassen jeweils mehrere hundert Seiten, insgesamt wohl weit über tausend. Als Beilage enthält jeder Akt noch ein Register, in welches Eingaben, Gesuche oder Beschwerden mit entsprechenden Bearbeitungsschritten zu meist fortlaufend notiert wurden.⁶ Zeitlich decken die magistratischen Akten fast lückenlos die Jahre 1880 bis 1922 ab.

5 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 81/12.07.1895.

6 Bis auf wenige maschinengeschriebene oder gedruckte Ausnahmen sind die Quellen fast vollständig in Kurrent ausgeführt.

In den Quellen sind unter anderem Pläne und Karten der Stadt Augsburg, Zeitungs- und Zeitschriftenausschnitte, Briefe und Korrespondenzen, amtliche Protokolle, Gesetzesentwürfe und Bekanntmachungen sowie Fahrradlegitimationskarten enthalten. Zu einem großen Teil bestehen die Akten aber aus fortlaufenden Anträgen von Einwohnern der Stadt für die Ausstellung von Legitimationskarten und Fahrradnummernschildern, zusätzlich tauchen noch Gebührenfragen regelmäßig auf. Die Gesuche wurden teilweise von den Polizeistellen Augsburgs an den Magistrat weitergeleitet. Nicht jedes Gesuch um Ausstellung einer Legitimationskarte oder eines Nummernschildes ist offenbar dokumentiert worden, insbesondere in der Spätphase des magistratischen Fahrradregimes. Die Stadtverwaltung befasste sich bei der Interaktion mit Privatpersonen regelmäßig mit einer Reihe von Themen: Radfahrererfassung mittels Fahrkarten und Nummerntafel, Verkehrsbestimmungen, Strafen, Gebühren und Beschwerden. Die Bearbeitungszeit vom Eingangsgesuch, der internen Verarbeitung oder Kenntnisnahme bis zur Antwort betrug zumeist wenige Tage.

Der erste Akt der insgesamt vierteiligen Serie des Magistrats zum Fahrradwesen, „StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18/Das Fahren mit Velociped. 1880-1890“,⁷ beginnend am 29. Oktober 1880 und endend am 29. Oktober 1890, kreist fast nur um Anträge und Genehmigungen für das Radfahren in der Stadt Augsburg sowie Anzeigen von Übertretungen. Es kommen aber auch Korrespondenzen mit anderen Städten sowie Gesuche von Radfahrern um diverse Ausnahmeregelungen vor. In der Frühphase des Fahrradregimes gab es anscheinend auch noch einige Unklarheiten, wie das Verkehrsregime zu organisieren sei. Dem Akt ist ein Register beigelegt, in welchem die einzelnen Anträge und Genehmigungen mit Einlauf- und Bearbeitungsdatum versehen sind.⁸ Leider ist die dahingehende, fortlaufende Zuteilung von Registernummern der einzelnen Arbeitsposten nicht übermäßig konsistent eingehalten, der erste Eintrag hat die Nummer 1, während anscheinend das fast das ganze letzte Jahr 1890 weder nummeriert noch im Register erfasst wurde. Darüber hinaus sind viele der alltäglichen

7 In der Arbeit wird verkürzt „StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18“ verwendet.

8 Die einzelnen Posten der ersten beiden Akten der Fahrradserie wurden anscheinend auch bei Bedarf nachträglich aktualisiert, so gibt es einen Nachtrag vom 12. September 1895 für 1881, vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 36/03.05.1881.

Anmeldungen zum Radfahren von Einzelpersonen gar nicht nummeriert worden, insbesondere ab 1884. Zudem wurden mehrfach Posten durchgestrichen. Hier sind die Einträge allein anhand des Datums identifizierbar. Eine Zählung der einzelnen Posten anhand des Arbeitsregisters ergab zumindest 285 Einträge.

Der zweite Akte aus der Fahrradserie, „StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19/Das Fahren mit Velocipeden. 1891-1893“, ⁹ enthält ebenso wie der erste vor allem kurze Notizen des Stadtmagistrats zu Fahrradlegitimationskarten mit den entsprechenden Gebühren sowie ein Arbeitspostenregister. Auch einige Anzeigen durch die Polizei finden sich hier. ¹⁰ Der Akt beginnt laut dem Register am 19.02.1891 mit der Nummer 1, fährt dann aber größtenteils fort, die Gesuche nur nicht-nummeriert, allein mit Datum, zu verzeichnen. Der letzte Eintrag stammt vom 27.05/28.05.1893. Eine Zählung ergab insgesamt 120 Posten. Wie beim ersten Akt auch wurden bei den hier notierten Gesuchen und Genehmigungen die Antragsteller noch mit Name und zugehöriger Fahrradnummer genannt. Die in diesen Akt erwähnten Legitimationsnummern liegen zwischen Nr. 359 und 714. ¹¹

Da bis 1894 noch jedes dieser Gesuche vom Stadtmagistrat mit Name, Wohnort und zugeteilter Fahrradnummer der Personen einzeln bearbeitet wurde, ergibt sich für die ersten zwei Akte der Fahrradserie ein sehr detailliertes Bild der ersten, offiziell genehmigten Radler in Augsburg. Ab 1894 zeigt sich, dass bei der administrativen Behandlung von Fahrradfragen nur noch ungewöhnliche oder unklare Fälle vom Magistrat berücksichtigt wurden. Alltägliche Aufgaben, d. h. die Registrierung von Radfahrern mittels Nummerntafeln und Fahrkarten, wurden vom Stadtmagistrat an die Ortspolizeibehörde abgegeben. In den Quellenakten des Stadtmagistrats finden sich ab diesem Zeitpunkt keine einfachen Genehmigungen bzw. Ausstellungen für hunderte oder gar tausende Nummerngarituren und Legitimationskarten mehr. Vielmehr wurden anscheinend nur noch Unklarheiten oder Streitfälle behandelt. Bis zu dieser Neuordnung

9 In der Arbeit wird verkürzt „StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19“ verwendet.

10 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag vom 16.04.1891.

11 Vgl. ebd., Registernr. 1/19.02.1891 sowie nicht nummerierter Eintrag 17.05.1893.

1894 musste jede Einzelpersonen für das Radfahren beim Magistrat eine Genehmigung einholen. Wahrscheinlich verursachte der stetige Anstieg an Fahrrädern einen zu großen Arbeitsaufwand, weshalb man sich zu diesem Schritt entschied. Mithilfe von Direktiven übte der Stadtmagistrat aber immer noch Kontrolle über die Polizei aus, welche ihrerseits über Berichte und Rapporte Informationen bereitstellte.

Es ging ab 1894 nicht mehr grundsätzlich um die Etablierung und Integration eines neuen Verkehrsmittels im Straßenverkehr, sondern hauptsächlich um den administrativen Umgang mit Radfahrern und speziellen Fällen. Die organisatorischen Vorgänge hatten sich zu diesem Zeitpunkt offenbar eingespielt und die folgenden zwei Aktenstücke beinhalten daher vor allem Schriftverkehr des Stadtmagistrats mit den entsprechenden Amtsstellen sowie Regierungsaufträge an zwei Augsburger Unternehmen, welche für die Herstellung der Nummernschilder sowie der Blanko-Legitimationskarten beauftragt wurden. Der Magistrat, durch die Übernahme des fahrradrelevanten Alltagsgeschäfts durch die Ortspolizei weitgehend entlastet, befasste sich in diesem Zeitraum hauptsächlich mit der Neuausstellung gestohlener oder verlorener Legitimationskarten, der Anmeldung von Amts- oder Militärpersonen für gebührenfreie Fahrkarten, Gesuchen um Rückerstattung von Amtsgebühren oder die Erfassung von Geschäfts- bzw. Transporträdern. Letzteres war anscheinend notwendig, da Räder im betrieblichen oder geschäftlichen Gebrauch von mehreren Personen gefahren werden konnten und im Straßenverkehr rechtlich als Fuhrwerke eingestuft wurden.

Der dritte Akt der Fahrradserie, „StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/ Das Fahren mit Velociped. 1893-1900“,¹² beginnt am 26.05.1893 und endet am 18.11.1899 mit der Registernummer 292. Enthalten sind viele Beschlüsse des Stadtmagistrats, Protokolle, Gesuche und Anträge, Gesetzesvorschläge und -entwürfe, sowie Korrespondenzen. Antragsteller, Korrespondenzpartner und amtliche Stellen, welche hier zur Sprache kommen, waren der Stadtmagistrat, Gemeindebevollmächtigte der Stadt Augsburg, die königlich-bayerische Regierung von Schwaben und Neuburg, verschiedene Vertreter lokaler Radfahrvereine aus Augsburg, die Distriktspolizei

12 In der Arbeit wird verkürzt „StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143“ verwendet.

München, die Magistrate von München, Nürnberg und Würzburg sowie schließlich örtliche Militärstellen, beispielsweise der Garnisonskommandant. Am Ende dieses Aktes werden außerdem intensiv Radwege im städtischen Siebentischwald besprochen. Nur zum Teil kommen in diesem Akt auch einzelne Einwohner Augsburgs zur Sprache.

Der vierte und letzte Akt der Serie, „StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498/ Erteilung von Legitimationskarten zum Fahren mit Velocipeden. Persönliche Angelegenheiten, 1900-1922“,¹³ beginnt am 02.07.1900 und endet mit der Nummer 291 vom 18.10.1922. Hier ergibt sich eine ungleich längere Laufzeit des jüngsten Aktes der Fahrradserie. Bis zur Registernummer 100 erfolgen die Anträge an den Magistrat in kurzer Abfolge, teilweise mehrfach pro Tag, bis zur 291 nur noch sporadisch. Die ersten hundert Arbeitsposten umfassen allein die beiden Jahre 1900 und 1901. Dann wurde die Nummernschildpflicht 1901 abgeschafft, was anscheinend signifikant weniger Arbeit für den Magistrat bedeutete, da nur noch wenige Sonder- oder Streitfälle von Fahrkarten behandelt werden mussten. Darüber hinaus wurde nur noch wenig an den bereits bestehenden Verkehrsbestimmungen geändert. Die letzten 191 Registernummern verteilen sich also auf insgesamt 21 Jahre, von 1901 bis 1922.

Die Rennbahn an der Friedbergerstraße wird anhand eines Aktes zum verantwortlichen Verein untersucht. Erbauer und Betreiber dieser Radrennbahn war der *Velociped Club Augsburg a. V.*, welcher von ca. 1881 bis 1904 bestand. Nachweisbar ist der Verein anhand eines umfangreichen Aktes des Magistrats der Stadt Augsburg, „StadtAA/Bestand 10, Nr. 406/ Velociped-Club Augsburg, anerkannter Verein, 1881-1906“,¹⁴ in welchem administrative Korrespondenzen, Amtshandlungen und Gesuche festgehalten wurden. Dies umfasst etwa die Anträge auf Erfassung als nicht-politischer Sportverein, Genehmigungsgesuche zur Abhaltung von Rennbahnveranstaltungen oder regelmäßige Mitteilungen der Vereinsvorstandschaft. Daneben tauchen sehr regelmäßig Bitten um eine Verlängerung der Polizeistunde in Augsburg auf.¹⁵ Anscheinend wollten die Vereinsmitglieder

13 In der Arbeit wird verkürzt „StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498“ verwendet.

14 In der Arbeit wird verkürzt „StadtAA/Bestand 10, Nr. 406“ verwendet.

15 Vgl. z. B. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 9/05.11./06.11.1881.

ihr Zusammenkommen in diversen Lokalen und Restaurationen in ausreichender Weise feiern.

Wie bei den vier Akten zu Erfassung und Reglementierung des Radfahrens beinhaltet auch diese Quelle aus Magistratsperspektive eine Beilage mit fortlaufender Registratur der Arbeitsposten sowie Ein- und Ausgang, beginnend mit der Nr. 1 am 15.03.1878 und endend mit der Nr. 395 vom 21.07.1904, insgesamt mehrere hundert Seiten. Dem Aktentitel folgend, welcher bis 1906 datiert, wurde der ca. 1904 aufgelöste Verein wahrscheinlich zwei Jahre später auch offiziell von der Stadtverwaltung liquidiert.

Es handelt sich bei dieser Quelle nicht um das vereins-interne Schriftgut, welches einen genaueren Blick in die inneren Abläufe des Clubs gestattet hätte, insbesondere den Betrieb der Rennbahn. Auf Nachfrage teilte das Stadtarchiv Augsburg mit, dass der Akt „20232-360, Velociped-Club Augsburg e.V.“ leider nicht auffindbar sei. Es könnte sich um zusätzliche Quellen zur Vereinsgeschichte handeln.¹⁶ Die mehr alltäglichen Abläufe innerhalb des Vereins, wie eine Aufstellung der einzelnen Mitglieder oder Sitzungsprotokolle, waren dementsprechend nicht auffindbar. Bekanntmachungen, die den *Velociped-Club* betrafen, wurden darüber hinaus noch in den *Augsburger neuesten Nachrichten* sowie der *Neuen Augsburgers Zeitung* verkündet.¹⁷ Fotos oder Planskizzen der Rennbahn finden sich leider nicht im magistratischen Akt.

Da es sich um einen nicht-politischen Verein handelte, musste der Club an den Stadtmagistrat lediglich die Zusammensetzung seiner Vorstandschaft regelmäßig melden, nicht die genauen Mitgliederzahlen oder Details zu Personen.¹⁸ Diese Mitteilungen finden sich mehrmals im Akt. Interessanterweise taucht unter den Vorstandsmitglieder des *Velociped-Clubs* ein „B. Schabert“ auf, etwa 1889 als Schriftführer.¹⁹ Es handelt sich

16 Auch in der Fahrradserie des Magistrats zum Fahrradwesen allgemein lassen sich Eingaben und Korrespondenz des Vereins finden, so z. B. vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 30/08.06./09.06.1894.

17 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 26/31.08./02.09.1883, insbesondere die gedruckten „Satzungen des Velocipede-Clubs.“, § 19.

18 Vgl. *Gesetz, die Versammlungen und Vereine betr. Vom 26. Januar 1850 [...] in der Fassung des Gesetzes vom 15. Juni 1898 [...]*, Art. 12.

19 Vgl. z. B. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 92/18.09.1889.

dabei um Balthasar Schabert, Inhaber der gleichnamigen Druckerei und Lithographie-Anstalt,²⁰ welcher auch, neben Georg Stempfle,²¹ die offiziellen Stadtpläne herstellte. Der größte Teil des Aktes dreht sich allerdings um die Rennbahn. Die Quellen des Stadtmagistrats geben keinen Aufschluss über wirtschaftliche Aspekte der privat betriebenen Sportanlage. Dieser Punkt bleibt hier daher weitgehend unberücksichtigt.

Neben diesen fünf großen Akten des Stadtmagistrats wird außerdem noch auf andere amtliche Publikationen zurückgegriffen, welche Informationen zu Augsburg im späten 19. bzw. frühen 20. Jahrhundert enthalten. Dies umfasst beispielsweise zusammengefasste Jahrgänge des städtischen Intelligenz- bzw. Amtsblatts oder Adressbücher.²² Diese Quellen enthalten einzelne Informationen oder obrigkeitliche Beschlüsse. Ein Großteil der ortspolizeilichen Vorschriften und Gesetzestexte zum Fahrrad findet sich aber in einer von der Stadt herausgegebenen Zusammenfassung aller in Augsburg aufgestellten Bestimmungen bis 1905.²³ Diese Sammlung ist eine vorzügliche Quelle für die Rechts- und Verwaltungsgeschichte Augsburgs.

Mithilfe von Digitalisaten sollen administrative und örtliche Aspekte des damaligen Radfahrens dargelegt werden. Dies umfasst erstens vor allem die verschiedenen Arten von Legitimationskarten. Zweitens dienen mehrere Karten und Stadtpläne der besseren Visualisierung und räumlichen Verortung, so z. B. der Plan der Stadt Augsburg von 1904.²⁴

Internes Schriftgut der hiesigen Vereine wird hingegen nicht untersucht. Der Fokus liegt klar auf dem Stadtmagistrat, dessen Sichtweise und Politik. Eine Ausnahme bildet ein kurzer Jahresbericht der größten und einflussreichsten Fahrradlobbyorganisation Bayerns, des *Verbandes*

20 Vgl. Civil-Conscriptions-Bureau: Adreß-Buch der Stadt Augsburg nebst Häuser-Verzeichniß 1891, S. 169. Schabert wurde unter der Nummer 232 am 27. April 1888 das Radfahren gestattet, vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 291/27.04.1888.

21 Ein Verwandter, der Magistratsrat Gottfried Stempfle, war anscheinend maßgeblich an der Verschönerung der Siebentischanlagen beteiligt, worauf auch die Benennung des heutigen Stempflesees im Siebentischwald zurückzuführen ist. Der 1915 geplante See wurde erst 1925 fertiggestellt.

22 Vgl. beispielsweise Stadt Augsburg: Amts-Blatt, Jahrgang 62, Augsburg 1907 sowie Stadtmagistrat Augsburg: Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1910.

23 Vgl. Stadt Augsburg: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften.

24 Vgl. Anhang 12.1: Plan Augsburg von 1904.

zur *Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer* bzw. dessen lokale *Section des Verbandes (Augsburg)*.²⁵ Flankierend werden noch Reiseführer und vereinzelt Schriften aus dem Radfahrermilieu hinzugezogen, z. B. von Anton Stauber oder Rupert Ritter von Paller.²⁶ Diese enthalten zu- meist schlaglichtartige und knappe Infos zu einzelnen Aspekten, z. B. der Verkehrslage in der Innenstadt. Die eingangs zitierte Beschreibung von Radausflügen um Augsburg, verfasst von Carl Steinbach, ist offenbar die einzige publizierte Quelle aus dem Radfahrermilieu, welche sich direkt und relativ ausführlich mit dem Fahrradwesen der Stadt beschäftigte. Für die allgemeine bauliche und verkehrstechnische Situation Augsburgs im späten 19. bzw. frühen 20. Jahrhundert gibt es einige Quellen.²⁷ An erster Stelle zu nennen wäre eine Festschrift für Architekten und Ingenieure, herausgegeben von Fritz Steinhäuser 1902.²⁸ Hier finden sich viele Details zur Stadtentwicklung Augsburgs, welche auch für die Erforschung der hiesigen Fahrradgeschichte nützlich sind.

Einzelne Aspekte der Augsburger Geschichte im späten 19. bzw. frühen 20. Jahrhundert sind bereits untersucht worden, so beispielsweise der Siebentischwald, Teile des Städtebau oder die Sozialgeschichte.²⁹ Die Geschichte von Eisenbahn bzw. Augsburger Lokalbahn ist recht gut erforscht worden. Die Eisenbahn stellt aber unter verkehrs- und mobilitäts- geschichtlichen Aspekten den bisher einzigen Zugang dar.³⁰ Das Fahrrad

25 Vgl. 1. Section des Verbandes (Augsburg): Jahresbericht der 1. Section d. Verbandes (Augsburg), S. 17-19.

26 Vgl. beispielsweise Stauber: Ausflüge und Touren in Augsburgs Umgebung; Paller: Die bayerische Fahrrad-Industrie; Wörle: Rad-Wanderfahrten durch Schwaben u. Neuburg.

27 Vgl. beispielsweise Schneider: Der Schlacht- und Viehhof der Stadt Augsburg; Mayer: Die Lechhochwasser-Katastrophe 1910.

28 Vgl. Steinhäuser: Augsburg in kunstgeschichtlicher, baulicher und hygienischer Beziehung. Steinhäuser war von 1901-1911 städtischer Oberbaurat. Die Festschrift bietet ein breites Spektrum an Informationen zu repräsentativen und historischen Bauten, aber auch Infrastruktur, Sanitärwesen, Verkehr, Geologie und Baurecht.

29 Vgl. beispielsweise Loderer 1986; Fischer 1977; Kießling 1975; Rupieper 1982.

30 Vgl. beispielsweise Baum 2000; Bublies/ Mathe 1996; Erhart 2000; Ruckdeschel 2004; Roeck 2005; Romer 2006; Von der Pferdebahn zur Mobilitätsdrehscheibe: Wie alles begann 2021 sowie Von der Pferdebahn zur Mobilitätsdrehscheibe: Fun-Facts 2021.

findet in solchen Darstellungen für den Raum Augsburg wenn überhaupt nur am Rande Erwähnung oder gar keinen Platz.

2012 hatte sich die Stadt Augsburg das Ziel gesetzt, eine fahrradfreundlichere Kommune zu werden. Projekte etwa zur Verbesserung der Infrastruktur und des Klimaschutzes mittels Radwegen haben das Fahrrad heute verstärkt ins öffentliche Bewusstsein gerückt. Diese Planungen haben bisher allerdings nicht zu einer Auseinandersetzung mit der Radvergangenheit der Stadt geführt.

Bisher hat das Thema Fahrradfahren Ende des 19. bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts in Augsburg lediglich Franz Häußler angeschnitten. Vom ihm stammen mehrere Zeitungsartikel, in welchen er sich mit einzelnen Aspekten des Radfahrens beschäftigt.³¹ Diese knappen und schlaglichtartigen Einblicke reichen aber für eine umfassende, wissenschaftliche Darstellung des Themas leider bei weitem nicht aus.

Die Fahrradgeschichte einzelner Orte ist recht gut erforscht. Hierzu zählen vor allem Zentren der Fahrradindustrie wie etwa Bielefeld³² und Nürnberg,³³ oder einige große Städte.³⁴ Dabei konzentrierte man sich bisher aber vor allem auf wirtschaftliche Aspekte oder einzelne Firmen.³⁵ Erfreulicherweise gibt es immer mehr Untersuchungen und Darstellungen des historischen Fahrradfahrens kleinerer Orte oder Gebiete, insbesondere für den bayerischen bzw. süddeutschen Raum, welcher bisher noch

31 Vgl. Häußler 2017; Häußler 2021. Leider treffen nicht alle Aussagen Häußlers vollständig zu, so z. B. zur Entwicklungsgeschichte des Fahrrades und den ortspolizeilichen Vorschriften. Vgl. darüber hinaus Häußler 2004, S. 58, 68, 160; Häußler 1998, S. 15, 150. Für eine kurze Darstellung des Fahrrads in Oberhausen vgl. Schuber 1990, S. 132-139, 158.

32 Vgl. Mertins 2015; Mertins 1995; Matthies 1995; Matthies 1997.

33 Insbesondere Peter Ullein hat die Fahrradindustrie und -geschichte Nürnbergs eingehend erforscht, vgl. Ullein 2020a, S. 17-24; Ullein 2017a; Ullein 2017b; Ullein 2018a; Ullein 2020b; Darüber hinaus vgl. Poll 1985, S. 61-79; allg. Glaser/ Ruppert/ Neudecker 1980.

34 Vgl. Oldenziel et al 2016; Euhus 1995; Harrer 1998; Preisner 2015.

35 Vgl. Mertins 2001; Mertins 2013; Ullein 2019; Ullein 2018b; Huhn/ Wagenknecht 1997. Für dahingehende Quellen vgl. Paller: Die bayerische Fahrrad-Industrie; Seyfert: Die deutsche Fahrradindustrie.

wenig erforscht ist.³⁶ Eine recht aktuelle Darstellung von Lastenfahrrädern stammt von Marcus Popplow.³⁷ Diese waren für den Warenverkehr in urbanisierten Gebieten lange Zeit von großer Bedeutung. Vor und neben dem klassischen Niederrad gab es auch immer Sonderkonstruktionen, deren Nutzung sich durch spezifische Bedürfnisse und Zwecke auszeichnete.

Die Auseinandersetzungen zwischen Polizei- und Ordnungsinstanzen, Radfahrern sowie anderen Verkehrsteilnehmern sind in der historischen Fahrradforschung bisher nur angerissen worden, ebenso wie der rechtliche Entwicklungsprozess von Straßenverkehrssystemen.³⁸ Auch Radwege als spezieller Aspekt der Verkehrspolitik und -planung sind nur marginal untersucht worden.³⁹ Verkehrs- und Mobilitätsforschung hat sich lange nur auf großtechnische Systeme wie Wasserstraßen oder Eisenbahn konzentriert. Fahrradwege waren wahrscheinlich zu dezentral und kleinteilig, um bei Diskussion, Planung, Organisation sowie der Erforschung solcher Systeme miteinbezogen zu werden.⁴⁰ Vielleicht resultierte der recht bescheidene Aufwand für den Bau der Radfahrwege in der geringen bzw. nicht vorhandenen Aufmerksamkeit, den dieser Aspekt des städtischen Radfahrens in der historischen Forschung gefunden hat. Laut Volker Briesie war Bremen die erste Stadt in Deutschland, in der 1897 eigene Straßenstreifen für Radfahrer angelegt wurden. In Hamburg wurden 1899 hierfür bereits 250.000 Mk. ausgegeben, 1919 schon 2 Millionen.⁴¹

36 Hervorzuheben sind die Schriften von Norbert Stellner, vgl. Stellner 2017; Stellner 2019; Stellner 2000. Darüber hinaus vgl. Aichele 1994.

37 Vgl. Popplow 2020.

38 Vgl. beispielsweise Reiß 2017, S. 11-16; Poll 1985, S. 61-79; Briesie 1995, S. 55-65; Brüdermann, 1995.

39 Vgl. Briesie 1994a, S. 96-98; Volkert: Straßenverkehr, S. 248F; allg. Ebert 2012.

40 Vgl. beispielsweise Hascher 2006 sowie Kloepper 2002.

41 Vgl. Briesie 1994b, S. 38, 40, 42.

1.2 EINGRENZUNGEN DES THEMENFELDES SOWIE WEITERE MÖGLICHE PERSPEKTIVEN AUF DAS FORSCHUNGSDESIDERAT FAHRRADGESCHICHTE

Zeitlich nimmt diese Arbeit den Zeitraum von 1880 bis 1914 in den Blick. Anhand der Einträge in kommunale Quellen um 1880 lassen sich erste Erkenntnisse über das frühe Radwesen gewinnen. Ab 1890 nahm aufgrund erschwinglicher und leicht zugänglicher Niederräder die Zahl der Fahrradfahrer stetig zu.⁴² Das lässt sich an den erhöhten Bestellungen und Anmeldegesuchen für Fahrradkarten und Nummernschilder nachweisen.

Die Erfassung und Bearbeitung von Fahrradfragen durch den Stadtmagistrat lief zwar bis 1922, dennoch wird das Ende des Betrachtungszeitraum auf 1914 festgesetzt. Aufgrund der politischen, sozialen und wirtschaftlichen Umbrüche und Zerwürfnisse durch den Ersten Weltkrieg, berücksichtigt die Arbeit den Krieg sowie die frühe Weimarer Republik nicht mehr. Im Fokus steht daher nur die Zeit des Kaiserreichs. Zudem sind die Quellen nach 1914 recht dürftig. Auch wurde, bedingt durch den umfassenden Krieg, das Radfahren gesetzlich eingeschränkt, um Gummi einzusparen.⁴³ In Bayern war zusätzlich „nach der Bekanntmachung der 3 kgl. bayer. Generalkommandos vom 15.XI.16 die Benützung des Fahrrades zu Vergnügungs- u. Sportzwecken nicht gestattet“.⁴⁴

Diese Arbeit widmet sich nur dem Fahrradfahren in der Stadt Augsburg. Auf das Radwesen der Vororte oder anderer Gemeinden kann nicht näher eingegangen werden. Die umliegenden Orte mit ihren eigenen Verwaltungen, Polizeibehörden und administrativen Zuständigkeiten

42 Interessanterweise wird in den städtischen Akten wenig über verschiedene Fahrradtypen berichtet.

43 Vgl. Briese 1994b, S. 38.

44 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 276/21.08.1917; Hervorhebung im Original. In diesem Beispiel wollte sich der Kaufmann Wolfgang Schober für seine Familie und sich Fahrradkarten ausgeben lassen, trotz des Protestes des Amtsträger. Schober wurde aber anscheinend nicht hart bestraft, wie es in der zugehörigen Anweisung des Magistrats heißt: „Eine Kontrolle hat in schonender Weise stattzufinden.“, vgl. ebd.

werden ausgeklammert.⁴⁵ Eine breit angelegte Beschreibung des Fahrrades im Raum Augsburg kommt kaum ohne die Vernetzungen mit der Umgebung aus, jedoch ist das Thema insgesamt bisher unerforscht. Quellen hierzu wären vor allem die Archivalien der ehemals eigenständigen Orte rund um Augsburg, welche sich heute im Augsburger Stadtarchiv befinden. So lassen sich in den Akten des Stadtmagistrats etwa administrative Unklarheiten und Streitigkeiten aufgrund verschiedener Reglements oder Vernetzungen zur Vereinheitlichung zwischen der Stadt Augsburg und den umliegenden Gemeinden Göggingen, Pfersee, Kriegshaber, Ober- und Lechhausen nachweisen.⁴⁶

Obwohl die Verordnungen der Stadt Augsburg durchaus regionalen Charakter hatten, schließlich war man von anderen Orte geradezu eingeschlossen und musste sich auf vergleichbare Verkehrs- und Verwaltungsstandards einigen, soll hier nur das Stadtgebiet inklusive des Siebentischwaldes behandelt werden. Die nach 1910 stetig erfolgten Eingemeindungen⁴⁷ der umliegenden Orte und damit die administrative Ausdehnung der Stadt Augsburg bleiben ebenso unberücksichtigt, da sich anhand der vorliegenden Quellen des Stadtmagistrats dahingehend keine signifikanten Änderungen bei Erfassung oder Administration zu Fahrradsachen Anfang des 20. Jahrhunderts feststellen lassen.

Auch die königliche Regierung von Schwaben und Neuburg war am Wissens- und Rechtsbildungsprozess beteiligt, wenn es um Fragen ging, die über kommunale Befugnisse hinausgingen.⁴⁸ Beispielsweise erlangte die Verkehrsgesetzgebung der Stadt Augsburg schon vor den Eingemeindungen oder den nationalen Bestimmungen regionalen Charakter, da Radfahrer, welche in den umliegenden Orten wohnhaft waren, nicht demselben

45 Für ein Beispiel, in welchem sich die Gemeinde Pfersee und die Stadt Augsburg über die Gültigkeit und Zuständigkeit von Radfahrestimmungen austauschten, vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 11/12.04./13.04. 1894 sowie 12/14.04.1894.

46 Vgl. ebd., Registernr. 37/18.07./19.07.1894.

47 Siebenbrunn 1910, Pfersee und Oberhausen 1911, Lechhausen und Hochzoll 1913, Kriegshaber 1916; dadurch vergrößerte sich bis 1916 die Stadtfläche von 2.179 auf 7.856 Hektar, vgl. Kießling 1975, S. 14.

48 Vgl. hierfür etwa StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 76/04.07./07.07.1895 sowie 79/11.07.1895.

obrigkeitlichen Registratur- und Gebührenzwang wie ‚echte‘ ortsfremde Personen unterlagen.⁴⁹ Diese Ansätze der Bildung eines verkehrsrechtlichen und administrativen Großraums tangierten auch die Befugnisse der regionalen Regierung.⁵⁰ Die königliche Regierung von Schwaben und Neuburg teilte der Stadt Augsburg allerdings 1893 mit, dass für die Regelung des Radfahrverkehrs die Kommunen zuständig wären und keine regionalen Bestimmungen notwendig seien.⁵¹ Zudem erging an den Magistrat folgender Auftrag der bayerischen Landesregierung über die Regelung des Radfahrens:

„Da bei der Erlassung derartiger Vorschriften in Gemäßheit des Art. 2 Ziff. 6 des Polizeistrafgesetzbuches vielfach die Berücksichtigung lokaler Verhältnisse nothwendig wird, so hat die k. Regierung beschlossen, die weitere Regelung des Radfahrerverkehrs auf den öffentlichen Straßen den Distrikts- und Ortspolizeibehörden anheimzugeben. Die genannten Behörden werden daher veranlaßt, diesem Gegenstande ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und insofern ein Bedürfnis hiezu sich geltend macht, die Erlassung derartiger Vorschriften zu bethätigen.“⁵²

Der Augsburger Magistrat sollte also für die Stadt selbst eine Radfahrerordnung entwickeln bzw. die bereits bestehende auch weiter als oberster

49 Beispielsweise trat die Gemeinde Friedbergerau 1895 faktisch freiwillig auf eigene Initiative hin dem Gültigkeitsbereich des Augsburger Fahrradregimes bei, für die Korrespondenz hierüber vgl. ebd., Registernr. 64/24.03./26.03.1895 bis einschließlich 68/08.04.1895. Die Gemeindeverwaltung Friedbergerau befürchtete einen zu großen bürokratischen Aufwand durch eine eigene Fahrradverordnung.

50 Für ein Beispiel dahingehend vgl. ebd., Registernr. 46/01.09./06.09.1894. Die in dieser Registernr. erteilte Genehmigung an die Stadt Augsburg bezieht sich auf die teilweise Ausdehnung der hiesigen Verkehrsreglements auf die umliegenden Orte bzw. dort wohnhafte Personen. Dies kam in den vorangegangenen Akteneinträgen an unterschiedlichen Stellen zu Sprache, übrigens wird auch die notwendige Gegenseitigkeit der Maßnahmen betont.

51 Vgl. ebd., Registernr. 10/03.10./07.10.1893. Überlegungen hierzu auf Anregungen der regionalen Radfahrer gab es schon 1891, vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag 16.12.1891.

52 StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag 15.05.1893.

Hüter des lokalen Verkehrsregime durchsetzten. Die in dieser Arbeit vorgestellten Reglements und Vorschriften beschränken sich hier der Einfachheit halber auf die kommunale sowie gesamtstaatlich auf die Landes- bzw. Reichsebene. Eine Radfahrordnung für Schwaben scheint es nicht gegeben zu haben.

Eine eingehende Untersuchung des rechtlichen und administrativen Wissens- und Transformationsprozess bzw. der Herausbildung spezieller Radfahrerverordnungen im späten 19. sowie frühen 20. Jahrhundert und darauf aufbauend der Entwicklung elaborierter Straßenverkehrsregime bzw. Verkehrsinfrastrukturen⁵³ würde zu weit führen. Das könnte beispielsweise mithilfe einer Analyse der rechtlichen Bestimmungen und des Wissenstransfers für die umliegenden Orte bzw. Verwaltungsstellen⁵⁴ oder andere Städte⁵⁵ geschehen. Dies umfasste auch die Schaffung neuartiger

53 Briese betont, dass im Kaiserreich zuerst größere Städte daran gingen, Radfahrerinfrastrukturen zu schaffen, vgl. Briese 1994b, S. 38. Vgl. zusätzlich Steinbach: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs, S. 3f.

54 Für Friedberg vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag 02.07.1891. Für Kriegshaber vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernrn. 55/27.09.1881 und 56/27.10.1881. Für einen Austausch mit dem Kgl. Bezirksamt Augsburg vgl. ebd., Registernrn. 63/20.01./24.01.1882 und 66/25.01.1882, StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, 114/28.11./02.12.1896, 115/09.12.1896, 119/29.12.1896, 123/31.03./01.04.1897 bis einschließlich 125/06.04.1897, durchgestrichene Registernrn. 250½ bzw. 251/19.12./22.12.1898, 254/09.01./12.01.1899, 255/16.01./18.01.1899 sowie 257/30.01.1899. Für die Regierung von Schwaben und Neuburg vgl. ebd., Registernr. 116/09.12./12.12.1896. Für Göggingen vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 163/30.08./04.09.1884. Für Oberhausen vgl. ebd., Registernrn. 169/07.04.1884 sowie durchgestrichene 170/11.04.1884. Für Haunstetten vgl. ebd., Registernr. 173/01.06./10.05.1885.

55 Für München vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernrn. 130/29.03./03.04.1884, 168/12.01./16.01.1884, 204/06.08.1885. Für Nürnberg vgl. ebd., nicht nummerierter Eintrag vom 16.11./18.11.1889, StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 22/12.05.1894, 1893-1900, 26/18.05./23.05.1894. Für Würzburg vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernrn. 239/30.07.1886, 240/05.08.1886, StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 24/16.05./19.05.1894, 27/22.05./25.05.1894. Für Memmingen vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag 25.03.1892. Für Erlangen vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernrn. 349/25.06.1889 sowie 350/26.06.1889 und StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, nicht nummerierter Eintrag 18.08./22.08.1920. Für Ansbach vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 69/13.03./17.03.1882. Für Amberg vgl. StadtAA/

administrativer Instrumente wie z. B. Radfahrerkarten.⁵⁶ Augsburg orientierte sich vor allem an der Landeshauptstadt München und dem dortigen Verkehrsregime, maßgeblich geregelt durch die Polizeidirektion München als oberste Ordnungsbehörde des Königreichs Bayern.⁵⁷

Zudem existierte in Augsburg mit der *Section Augsburg des Verbandes zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer* anscheinend eine eigene Dachorganisation vor Ort.⁵⁸ Flankiert von der Einflussnahme und ‚Lobbyarbeit‘ lokaler, regionaler oder auch nationaler Verbände und

-
- Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 118/08.09./12.09.1883. Für Landshut vgl. ebd., Registernrn. 119/17.09./19.09.1883, 120/19.09.1883, StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag vom 26.06./28.06.1891. Für Passau vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 132/07.04./10.04.1884. Für Hof vgl. ebd., Registernr. 158/08.08./11.07.1884. Für Lindau vgl. ebd., Registernr. 174/11.06./12.06.1885. Für Krummbach vgl. ebd., Registernr. 175/11.06./12.06.1885. Für Dillingen vgl. ebd., Registernr. 176/12.06./16.06.1885. Für Kaufbeuren vgl. ebd., Registernr. 208/24.08.1885. Für Neu-Ulm vgl. ebd., Registernr. 257/14.04./16.04.1887. Für Regensburg vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 129/15.04./18.04.1897 sowie 130/20.04.1897. Für Passau vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, nicht nummerierter Eintrag 11.07./12.07.1890. Für Ulm vgl. ebd., nicht nummerierte Einträge 21.08./22.08.1890 sowie 03.10./08.10.1890. Für das Großherzoglich-Badische Bezirksamt Freiburg vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, Registernr. 8/16.04./22.04.1891.
- 56 Für einen umfangreichen Austausch über Gebühren- und Verwaltungsfragen zwischen Augsburg, München, Nürnberg, Fürth, Würzburg, Regensburg und Bamberg vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 141/07.06.1897 bis einschließlich 149/16.06./20.06.1897. Zum durch die bayerische Regierung geforderten Austausch über Regelungen und Strafmaßnahmen vgl. ebd., Registernr. 104/16.07./20.07.1896.
- 57 So fragte der Stadtmagistrat schon am 30. Oktober 1880 die Kgl. Polizeidirektion der Hauptstadt, wie in München die Regelung des neuartigen Fahrradwesens gehandhabt werde. Darauf übersendete die dortige Polizei bereitwillig ihre Richtlinien nach Augsburg. In München gab es anscheinend schon seit dem 23. März 1875 eine Radfahrordnung, vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernrn. 3/30.10.1880 sowie 4/31.10./03.11.1880. Für Informationen zu Fahrverboten in München vgl. Hildebrand: Paul Hildebrand's Radfahrer-Reisebuch, Heft 1, München, um 1890, S. 4f., 12f.
- 58 Die *Section Augsburg* hatte 1898 bereits 500 Mitglieder, vgl. 1. Section des Verbandes (Augsburg): Jahresbericht der 1. Section d. Verbandes, S. 17. Es gab mit dem „Comité der Augsburger Radfahrer-Vereinigungen“ wohl eine weitere Vereinigung vor Ort, vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 74/31.05.1895.

Vereine⁵⁹ sowie einzelner Personen⁶⁰ entwickelte sich ein zunehmend konsistentes Radfahrer- bzw. Straßenverkehrsrecht und administrative Durchdringung sowie obrigkeitlicher Zugriff vereinheitlichten sich. Darüber hinaus spielte der Ausbau der Infrastruktur und die praktische Erprobung bzw. Aushandlung auf der Straße immer eine zentrale Rolle.⁶¹ Dies leitete schließlich in Regelungen und Vorhaben auf Landes-, später dann Reichsebene über und lässt sich auch auf transnationaler Ebene feststellen.⁶² Einher ging diese Entwicklung mit der nach innen und außen gerichteten Disziplinierung der (institutionalisierten) Radler.⁶³ Hierbei setzte man sich selbst hohe Maßstäbe, was Beachtung der Verkehrsregeln und obrigkeitlichen Bestimmungen anbelangte und agitierte gleichzeitig nach außen

-
- 59 Für Quellenbeispiele der beginnenden Institutionalisierung der Radfahrer in Augsburg bzw. im Raum Schwaben vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag 16.12.1891. Für die Tätigkeiten des *Verbandes zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer*, einem der wichtigsten deutschen Fahrradverbände, vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 154/12.07./16.07.1897 sowie 157/29.07./05.08.1897, 174/05.12.1897, 176/12.12.1897, 203/29.04./01.05.1898, 205/01.05.1898, 238/11.09.1898. Für den *Deutschen Radfahrer-Bund* vgl. Wörle: *Rad-Wanderfahrten durch Schwaben u. Neuburg*, S. 390-392. Für den Verein *Augsburger Tourenfahrer „Die Wanderer“* vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 283/03.08./10.08.1899 sowie 286/19.08.1899. Für die *Allgemeinen Radfahrer-Union* vgl. ebd., Registernrn. 10/03.10./07.10.1893, 284/10.08./11.08.1899 und 285/17.08.1899. Allgemein hierfür vgl. Kocka 2015, S. 367-382.
- 60 Beispielsweise versuchte der Ingenieur C. E. Haegle 1895 dem Stadtmagistrat sein patentiertes Befestigungssystem für Nummernschilder an Fahrradlaternen per Flügelmuttern schmackhaft zu machen, was der Magistrat aber vor dem Hintergrund gerade neu eingeführter Regelungen zur technischen Ausstattung der hiesigen Räder ablehnte: „Ad acta, da jetzt nicht schon wieder die Vorschriften abgeändert [...] [werden] können.“ vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 63/18.03./20.03.1895.
- 61 Vgl. Lessing 2017, S. 79-82, 127-129. Für einen recht ironischen Quellenartikel zu Augsburg vgl. Riehl: *Die Demokratisierung des Verkehrs*.
- 62 Vgl. Lessing 2017, S. 147-150; allg. Lessing 1982. Für dahingehende Quellenbeispiele vgl. Weiß: *Das Radfahrer-Recht in dem Königreich Sachsen und den angrenzenden Ländern*; Ortloff: *Das Radfahren im öffentlichen Verkehr*; Wirsching: *Das Radfahrer-Recht im Königreiche Bayern*.
- 63 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 95/20.04./22.04.1896, 102/23.05./07.06.1896, StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 287/25.08./26.08.1920. Vgl. darüber hinaus 1. Section des Verbandes (Augsburg): *Jahresbericht der 1. Section d. Verbandes*, S. 18; Kammel: *Radfahrer-Touren-Buch*, S. 287f.

für ein geregeltes Verkehrsregime, dem sich alle Verkehrsteilnehmer zu unterwerfen hätten. Ein Zusammenschluss der Augsburger Fahrradfahrer betonte beispielsweise 1896,

„daß es sich alle ordnungsliebenden Radfahrer angelegen sein lassen werden, Hohen Magistrat in kräftigster Weise in der strikten Durchführung der ortspolizeilichen Vorschriften über den Fahrrad-Verkehr zu unterstützen.“⁶⁴

Rechtliche Normen mussten sich auch in der Praxis bewähren und blieben bei der Erprobung auf den Straßen nicht unangefochten. Die Wechselwirkungen zwischen Radfahrern, den kommunalen Verwaltungen und sonstigen Verkehrsteilnehmern bei der Auslegung, Anwendung und Evolution von Verkehrsrecht sowie fahrradrelevantem Wissen oder gar Konflikte im Straßenverkehr können nicht eingehend in den Blick genommen werden.⁶⁵ Auf den Landstraßen mussten sich Radfahrer vor allem mit Landwirten, Zugtieren, Hunden und Viehherden arrangieren, anders als in der Stadt. Dies erklärt wohl auch dahingehende Vorschriften, die häufig

64 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 95/20.04./22.04.1896, Begründung zu Beilage 3.

65 Für interessante Beispiele dahingehend vgl. ebd. Nr. 143, Registernr. 74/31.05.1895; des Weiteren: o. A.: Sport. Augsburg 23. März, in: *Augsburger Abendzeitung*, Nr. 83/23.03.1896, S. 6f. in: StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 184/24.03.1896 sowie ein nicht näher identifizierbarer Zeitungsausschnitt, zu finden in: ebd., Registernr. 216/05.06.1897; zusätzlich vgl. o. A.: Das Radfahren in Augsburg. Für Wissen über Rennbahnen vgl. ebd., Registernr. 390/28.06.1904. Für einen Unfall, in welchem ein 6 Jahre altes Mädchen und dessen Großmutter von zwei Fahrradfahrern „niedergefahren“ worden sind, vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 20/06.05./07.05, 1894. Für Konflikte zwischen Radlern und Fußgängern vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 164/30.09.1884; 1. Section des Verbandes (Augsburg): Jahresbericht der 1. Section d. Verbandes, S. 18f. Für eine breite Darstellung der damaligen Diskussionen vgl. Bertz: Philosophie des Fahrrads; Wolf: Fahrrad und Radfahrer; Schimmelfennig-Bartenstein, von: Recht und Gesetz im Radfahrwesen; Schumacher: Das Recht des Radfahrers.

in Gesetzestexten zu finden sind.⁶⁶ Quellen zu Diskussionen rund ums Fahrrad wären vor allem in zeitgenössischen Zeitungen und Publizistik zu finden. Dieser Themenkomplex kann hier nur angerissen werden.

In Augsburg war z. B. von Konflikten zwischen „älteren und gesetzteren Anhänger[n] dieses Sports“ und „jüngere[n] Radfahrer[n]“ die Rede.⁶⁷ Des Weiteren wäre hier die Eingabe vom 20.04.1896 an den Stadtmagistrat zu nennen.⁶⁸ Vertreter lokaler Radvereine sowie Privatpersonen versuchten mit einem umfangreichen Gesuch, Einfluss auf die städtische Reglementierung des Radfahrens zu nehmen und warteten mit umfangreichen Anregungen, Vorschlägen und Kritik auf. Diskutiert wurden die ortspolizeilichen Regelungen, administrativ-obrigkeitliche Maßnahmen wie die (geforderte) Fahrtüchtigkeitsprüfung und die (erwünschte) Begleitung von jugendlichen Fahrradfahrern durch Erwachsene, das Nummernschild- und Legitimationskartensystem, (nicht) befahrbare Straßen, Schutz und Pflichten der Radfahrer im Verkehr oder die (angemahnte) Rücksicht der Fahrradfahrer auf andere Verkehrsteilnehmer. Diese Überlegungen, formuliert von lokalen Radfahrern selbst, wurden schließlich vom Augsburger Magistrat weitgehend übernommen. Die Regelung der Fahrradgesetzgebung wurde also auch direkt von den Fahrradfahrern vorangetrieben.⁶⁹ Insgesamt kann dieser rechtliche und wissensgeschichtliche Aushandlungs- und Entwicklungsprozess für den Raum Augsburg, das Königreich Bayern oder sogar ganz Deutschland beobachtet werden, eine These, die einer Verifizierung bedürfte.

Einige Aspekte der Geschlechtergeschichte des Fahrradfahrens sind zwar bisher erforscht,⁷⁰ hier gibt es aber immer noch Nachholbedarf, z. B. beim Einfluss von Frauen auf die öffentliche Diskussion oder Rennradfahrerinnen. Ende des 19. bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde etwa über

66 Vgl. beispielsweise *Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 1. Januar 1898*, §§ 8, 11; *Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907*, §§ 9, 11-12.

67 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 15/25.05.1894.

68 Vgl. ebd., Registernr. 95/20.04./22.04.1896.

69 Vgl. hierzu ebd., Nr. 143, Registernrn. 99/19.05.1896 bis einschließlich 105/21.07.1896.

70 Vgl. grundsätzlich hierzu Bleckmann 1999.

technisches Verständnis, Sittsamkeit oder körperliche Eignung debattiert. So wurde die *Draisena*, die erste Frauenradzeitschrift in Deutschland,⁷¹ in Augsburg gegründet und erschien hier von 1895 bis 1897.⁷² Um den Rahmen dieser Arbeit nicht zu sprengen, werden geschlechtergeschichtliche Fragestellungen in dieser Arbeit nicht berücksichtigt. Allgemein ist davon auszugehen, dass Frauen erst ab 1890 verstärkt Zweirad fuhren, davor war das (Hoch-)Rad vor allem eine Sphäre bürgerlicher Männlichkeit. Der Einfachheit halber wird in dieser Arbeit das generische Maskulin verwendet.

Ein weiteres Themengebiet, welches größtenteils noch nicht bearbeitet wurde, ist das Touristik- und Reisewesen für das späte 19. bzw. frühe 20. Jahrhundert in Bezug auf das Fahrrad. Für Augsburg existieren einige Reise- und Stadtführer, welche beliebte Ausflugsziele in der näheren sowie weiteren Umgebung beschreiben.⁷³ Ersteres umfasst z. B. den Kobel, die westlichen Wälder, den Ammersee oder den Siebentischwald, zweiteres etwa die Alpen oder Königsschlösser wie in Füssen. Zusätzlich liefern Reiseführer zu Augsburg viele kleine Details über den Fremdenverkehr sowie spezifische Formen und kulturelle Spielarten der damaligen Mobilität. Dies

71 Es gab auch eine österreichische Frauenradzeitschrift, *Die Radlerin*.

72 Über die Zeitschrift ist leider nur sehr wenig bekannt, es gibt einzelne Digitalisate der SLUB Dresden sowie einen Eintrag der ÖNB. Laut einer zeitgenössischen Quelle gründete eine gewisse Frau Lutz die Zeitschrift, vgl. Geisser: Publizistik, Bibliographie und Kartographie, S. 186f. Es könnte sich bei Frau Lutz um ein Pseudonym der Frauenrechtlerin und Schriftstellerin Minna Wettstein-Adelt handeln. Diese trat auch unter den Namen M. A. Adelt-Duc und Aimée Duc auf. Laut Heike Kuhn begründete Wettstein-Adelt die *Draisena* und fungierte als Chefredakteurin, vgl. Kuhn 1995, S. 85f.

73 Hervorzuheben sind die mehrfach aufgelegten Stadt- und Reiseführer von Anton Stauber, welche später zu den offiziellen, von der Stadt Augsburg bzw. dem Fremden-Verkehrs-Verein herausgegebenen Führern wurden. Vgl. beispielsweise Stauber: Neuer Führer zum Ammersee nebst Umgebungstouren; ders.: Verkehrsbuch und Führer durch Augsburg; ders.: Ausflüge und Touren in Augsburgs Umgebung; ders.: Neuester Führer durch Augsburg; Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs in Augsburg: Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt; Fremden-Verkehrs-Verein Augsburg: Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt. Vgl. darüber hinaus Woerl: Führer durch Augsburg und Umgebung; Caspary: Führer durch Augsburg; Allgemeine Radfahrer-Union: Festbuch zum XVI. Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union/Deutscher Touren-Klub in Augsburg. Für eine frühe Erwähnung von Augsburger Stadtführern in der Literatur vgl. Debold-Kritter 1974, S. 204.

gilt insbesondere für die touristische Publizistik der Fahrradfahrer selbst.⁷⁴ Diese Touren- und Reiseführer bieten Einblicke in das sehr dichte Netz von fahrradrelevanten Informationen für den süddeutschen Raum. Dazu zählen etwa detaillierte Straßen-, Orts-, Landschafts- und Länderbeschreibungen, Logistik und Infrastruktur, Rechts- und Zollnormen, Statistiken sowie technische und handwerkliche Handreichungen. Hervorzuheben sind vor allem die zahlreichen Karten⁷⁵ und Tourenbeschreibungen,⁷⁶ welche maßgeblich eine systematische Erschließung und Nutzbarmachung von großen Räumen (z. B. Topographie der Wege über die Alpen nach Italien mit Gradienten) durch die Radfahrer ermöglichten. Es finden sich zusätzlich viele Hinweise für Vernetzungen mit lokalen Hotels, Gaststätten oder Dienstleistern, welche in Inseraten explizit Radreisende ansprachen, beispielsweise in den Augsburger Adressbüchern, Zeitungen oder

74 Vgl. Kammel: Radfahrer-Touren-Buch, hier handelt es sich wohl um den ersten großangelegten Radreiseführer des süddeutschen Raumes, vgl. Haslinger 1981, S. 106. Anzumerken ist auch, dass spätere Rad- und Tourenführer viele Informationen aus Kammels Werk übernahmen oder sich stark daran anlehnten, vgl. Stauber: Neuer Führer zum Ammersee nebst Umgebungstouren, S. 37-40. Daneben noch vgl. Wörle: Rad-Wanderfahrten durch Schwaben u. Neuburg; Hildebrand: Paul Hildebrand's Radfahrer-Reisebuch; Kolb: Touren-Buch des Alpen-Gebietes für Rad- und Automobil-Fahrer; Placzek: Auf dem Rade.

75 So beispielsweise *Wolf's Radfahrer Karten*, *Deutsche Strassenprofil-Karte für Radfahrer*, *Ravenstein'sche Übersichtskarten* oder *Eduard Gaebler's Kontor- und Bureau-Wandkarte des Deutschen Reiches*. Für eine Karte speziell zu München vgl. Stadt-Plan von München mit graphischer Darstellung der für den Radfahr-Verkehr erlaubten und verbotenen Strassen. München, Bayerische Staatsbibliothek -- Mapp. XI,467 ikfb. In Augsburg waren solche Karten bei der *Section* sowie bei dem Verlag, Druckerei und Buch- und Landkartenhandlung Lampart & Comp. erhältlich, vgl. 1. Section des Verbandes (Augsburg): Jahresbericht der 1. Section d. Verbandes, S. 19; sowie vgl. Stauber: Verkehrsbuch und Führer durch Augsburg, S. 64. Hans-Erhard Lessing betont, dass Radfahrerkarten die ersten nichtmilitärischen, topographischen Karten waren, die vielfach gedruckt und öffentlich erhältlich waren, vgl. Lessing 2017, S. 178. Vgl. darüber hinaus Mertins 1984.

76 Vgl. insbesondere Steinbach: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs, S. 1-22. Darüber hinaus vgl. Stauber: Ausflüge und Touren in Augsburgs Umgebung, S. 31; Wolf: Fahrrad und Radfahrer, S. 216f., 231. Für eine umfangreiche Bibliographie von Quellen zur Fahrradgeschichte vgl. Sokoll 1985. Für eine zeitgenössische Bibliographie vgl. Geisser: Publizistik, Bibliographie und Kartographie.

Stadtführern.⁷⁷ Carl Steinbach beschrieb 1901 die durch das Fahrrad ermöglichte Nutzung von Erholungs- und Naturräumen für den Stadtbewohner auch direkt auf Augsburg bezogen:

„Der Radfahrersport hat im letzten Jahrzehnt an Ausdehnung ungemein gewonnen und zwar gerade in Kreisen, die ihn weniger als Sport betreiben, sondern weil ihnen das Rad einen weitergehenden und häufigeren Verkehr mit der Natur ermöglicht. Mühelos bringt uns dasselbe jetzt Abends noch hinaus in die reine, kühle Luft des Waldes, dem wir sonst nur Sonntags durch die dumpfigen Vorstädte schreitend langsam zustrebten.

Erst das Rad brachte die Städter in grösserer Anzahl und nicht bloss an Pfingsten oder am Friedensfest in die weitere und weiteste Umgebung Augsburgs, die durch die Eisenbahn nur mangelhaft erschlossen ist.“⁷⁸

Mithilfe eines kulturwissenschaftlichen und vom *spatial turn* beeinflussten Raumbegriffs könnte vielleicht das historische Touristik- und Reisewesen der Radfahrer, inklusive der damit verbunden Erfahrungshorizonte, Orte und Daten, eingehender betrachtet und analysiert werden.⁷⁹

Die wirtschaftlichen Aspekte des Fahrradwesens in Augsburg beschränkten sich aber nicht nur auf Fahrradtouristen oder Tourenfahrer, sondern umfassten ebenso Fahrradhändler, Reparaturwerkstätten oder

77 So warb z. B. Gottfried Eberle, Inhaber des Gasthofs *Zum Mohrenkopf* am Predigerberg in Augsburg in der überregionalen Fahrradpublistik für sein Etablissement, vgl. Hildebrand: Paul Hildebrand's Radfahrer-Reisebuch, Heft VI, München, um 1890, S. 15. Auch Medizinprodukte wurden dahingehend beworben, so z. B. „Dr. Herbst's Hausbalsam“ und „Dr. Heine's Glieder- und Nervengeist“, vgl. Stauber: Verkehrsbuch und Führer durch Augsburg, S. 44. Um 1910 scheint es in Augsburg auch ein Dienstboteninstitut „Rote Radler“ gegeben zu haben, vgl. Fremden-Verkehrs-Verein Augsburg: Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt, S. 86.

78 Steinbach: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs, S. 3.

79 Vgl. hierfür exemplarisch Bachmann-Medick 52014, S. 304f.

Einzelhandelsgeschäfte.⁸⁰ Trotz der vollständigen Abwesenheit von größeren Fertigungsbetrieben in der näheren Umgebung, eignete man sich das Rad wirtschaftlich auf vielfältige Weise an. Dies betraf etwa die Nutzung von speziellen Sonderkonstruktionen oder den Transport von Waren und Personen, so betonte man beispielsweise in einem Antrag an den Magistrat „die großen Vorteile, die das Fahrrad gerade [unserem] Gewerbestand und namentlich auch Aerzten bringt“.⁸¹ Hiermit sollte die erhöhte Mobilität durch das Fahrrad unterstrichen werden.

Auch die vielen lokalen Radfahrvereine spielten eine wichtige Rolle für die aktive Gestaltung des Fahrradwesens, beispielsweise durch Rennen als sportliche Praxis oder Umzüge als performative Inszenierung von Vereins- bzw. Festkultur.⁸² Der *Velociped-Club Augsburg* war, neben seiner Tätigkeit als Rennbahnbetreiber, auch ein normaler Radsportverein, der sich mit Fragen der Verkehrssicherheit, der Öffnung von Straßen für Radfahrer, oder der Veranstaltung von Ausflügen und Touren beschäftigte.⁸³ Dieses Gebiet kann aber aufgrund der eng bemessenen Fragestellung nicht näher untersucht werden. Darüber gibt es leider bisher keine Darstellungen.⁸⁴ Die Vereine in Augsburg und Umgebung können nicht näher in den Blick genommen werden. Quellen hierzu wären vor allem Schriftgut aus

80 Für einen Fahrradhändler, Julius Mayr, vgl. Stauber: *Neuester Führer durch Augsburg*. Hrsg. vom Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs in Augsburg, S. 52. Die anscheinend älteste Fahrradhandlung Augsburg gibt es heute noch, Hans Härter am Schmiedberg 1. Für die Sportbekleidungshersteller F. J. Kling und Max Christian, vgl. Hildebrand: *Paul Hildebrand's Radfahrer-Reisebuch*, Heft VII, S. 17; Stauber: *Neuer Führer zum Ammersee nebst Umgebungstouren*, S. 119; ders.: *Verkehrsbuch und Führer durch Augsburg*, S. 7. Darüber hinaus vgl. Hillesheim/ John 1993, S. 25f., 80-82, 114. Eine Auflistung von Fahrradbetrieben vgl. Engelhardt-Werbung+Verlag, S. 128f.; Hohmann 1952, S. 242, 274f. 298; Wiedenmann 1930, S. 109, 199, 141.

81 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 95/20.04./22.04.1896.

82 So gab es Radrennen in Lechhausen 1894 oder 1906 in Oberhausen sowie einen Radfahrerkorso beim Blumentag zur Bekämpfung der Tuberkulose 1913 in Augsburg. Im Textil- und Industriemuseums (TIM) hat sich noch ein Preispokal anlässlich eines Fahrradrennens erhalten.

83 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 26/31.08./02.09 1883, beigelegter Entwurf einer Fahrordnung.

84 Für eine knappe Darstellung des Vereins *RC Pfeil*, welcher sich später dem Arbeiterradbund *Solidarität* anschloss, vgl. *RC-Pfeil Augsburg* 1987.

dem zeitgenössischen Fahrradmilieu. Eine Darstellung von Vereinskultur, gesellschaftlicher Zusammensetzung oder sportlicher Betätigung würde den Umfang dieser Arbeit allerdings bei Weitem sprengen.⁸⁵ Dahingehende Untersuchungen könnten sicherlich helfen, den Blick auf soziale und kulturelle Aspekte Augsburgs im späten Kaiserreich zu schärfen.

Das Aufkommen und der Einfluss des Automobils kann nicht genauer dargestellt werden. Ebenso wie das Fahrrad stellten frühe Kraftfahrzeuge spezielle Anforderungen an das Verkehrssystem, regten Diskussionen und Aushandlungsprozesse an. In diesen Bereichen überschneiden sich Fahrrad und Automobil zu gewissen Teilen, etwa in Fragen von Straßenführung, Verkehrssicherheit und obrigkeitlicher Erfassung. Diese Entwicklungen gehen aber über den Fokus der Arbeit hinaus und würden zu weit führen.

Die in den folgenden Kapiteln häufig zur Sprache kommenden Fahrordnungen enthalten zumeist die Bestimmung, auf zeitlich begrenzte polizeiliche Einschränkungen zu achten, z. B. in Form von Schranken. Aufgrund der begrenzten zeitlichen Existenz und damit zusammenhängend äußerst schweren Greifbarkeit solcher Maßnahmen, beispielsweise die Sperrung einer Straße aufgrund von Bauarbeiten, wird dieser Aspekt des Verkehrsregime unberücksichtigt bleiben.

Darüber hinaus kann aufgrund schon zeitgenössisch fehlender Möglichkeiten zur praktikablen Tempomessung nicht eruiert werden, was für die damaligen Gesetzgeber die häufig beschworene ‚angemessene Fahrgeschwindigkeit‘ darstellte, insbesondere im regen städtischen Verkehr. Es ist davon auszugehen, dass darunter eine sichere und sich und andere nicht gefährdende Geschwindigkeit verstanden wurde, die, je nach Verkehrsaufkommen und Terrain, idealerweise vorausschauend angepasst werden sollte.

Des Weiteren können in dieser Forschungsarbeit einzelne Personen nicht oder nur exemplarisch thematisiert werden. Die unzähligen Antragsteller, Fahrradfahrer und Amtsträger bildeten, zusammen mit der Fahrradgesetzgebung und der städtischen Obrigkeit, das Augsburger

85 Vgl. hierzu Ullein 2020a, S. 17-24; zu Augsburg S. 23; darüber hinaus vgl. Stellner 2000; Stellner 2019; Stellner 2017.

Fahrradwesen.⁸⁶ Insbesondere der Blick auf Verwaltung und obrigkeitliche Durchdringung bleibt hier daher betont unpersönlich, was aber nicht heißt, dass beispielsweise ‚der Stadtmagistrat‘ oder die ‚Ortspolizei‘ Automaten gewesen wären. Wie zu zeigen ist, regten Unklarheiten oder Streitfälle immer wieder das ‚gelebte‘ Fahrradregime der Stadt Augsburg an und schufen die Bedürfnisse, manchmal auch die Notwendigkeiten, für Anpassungen und Weiterentwicklungen.

1.3 DER ADMINISTRATIVE, STÄDTEBAULICHE UND VERKEHRSTECHNISCHE RAHMEN AUGSBURGS IM SPÄTEN 19. BZW. FRÜHEN 20. JAHRHUNDERT

Augsburg war im späten 19. bzw. frühen 20. Jahrhundert eine unmittelbare Stadt, d. h. sie war nur der königlichen Regierung von Schwaben und Neuburg oder direkt der bayerischen Landesregierung in München unterstellt, was umfassende politische und administrative Kompetenzen auf der lokalen Ebene mit sich brachte.⁸⁷

86 Zu den ersten Antragstellern in den 1880er Jahren gehörten auch einige bekannte Persönlichkeiten Augsburgs, so z. B. Baurat Ludwig Leybold für seinen Sohn, vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 18/19.12./20.12.1880. Auch die Realgymnasiasten Adolf und Richard Buz, später Major und königl. Kommerzienrat, tauchen auf (hier war leider nicht ersichtlich, ob deren Vater Heinrich von Buz den Antrag stellte), vgl. ebd., nicht nummerierter Eintrag 22.12.1880; Adolf Buz wurde zweimal für Übertretung der Fahrradvorschriften angezeigt, so am 9. Juni 1881 wegen fehlender Fahrkarte, Glocke und Nummer und am 10. Juni 1886 wegen Fahrens mit einem fremden Fahrrad (d. h. ohne seine Nummerntafel) auf dem Fußweg an der Viktoriastraße, vgl. ebd., Registernr. 39/09.06./10.06.1881 sowie 235/10.06/11.06.1886; Richard Buz wurde 1884 wegen Fahrens auf dem Trottoir angezeigt, vgl. ebd., Registernr. 127/30.03./31.03/1884. In einem anderen Antrag stellte der Industrielle Viktor Martini Legitimationsgesuche für seine beiden Söhne, vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, Registernr. 5/14.04.1891. Für die väterliche Bestätigung der Fahrtüchtigkeit und Erlaubnis von August Riedinger für seinen Sohn Eugen vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, nicht nummerierter Eintrag 03.08.1885. Für die Realschüler Karl und Fritz Reichenbach vgl. ebd., Registernr. 238/04.08./08.08.1886.

87 Vgl. Götz: Geographisch-Historisches Handbuch von Bayern, Bd. 1, S. 120-122. Augsburg war auch der Sitz vieler Behörden, Ämter und Gerichte, vgl. ders.: Geographisch-Historisches Handbuch von Bayern Bd. 2, S. 950-953.

Der Stadtmagistrat als Augsburgs oberste Administrationsebene war für Verkehrsfragen das entscheidende Gremium und hatte weitreichende Kompetenzen bei Unterhalt und Bau von Straßen sowie der Schaffung von Verkehrsregeln, so z. B. einzelne Straßen als gesperrt zu deklarieren.⁸⁸ Die Polizei oder das Taxamt setzten lediglich die Anordnungen des Magistrats um.⁸⁹ Vom Magistrat erlassene Bestimmungen zum Verkehrsregime bedurften in finanzieller Hinsicht der Genehmigung durch die Gemeindebevollmächtigten der Stadt Augsburg, etwa wenn es um Kredite zur Anschaffung obrigkeitlicher Registraturinstrumente ging, beispielsweise amtliche Nummernschilder.⁹⁰

Praktischerweise befanden sich städtisches Taxbureau, zumeist einfach Taxamt genannt, und hiesige Polizeidirektion im selben Gebäude, schräg gegenüber des Rathauses, Hallstraße, Zimmer Nr. 29. Geöffnet war das Taxamt an den Wochentagen Vormittags von 9 bis 11 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr.⁹¹ Das Polizeigebäude steht heute nicht mehr. Durch die örtliche Nähe konnten sich Antragsteller erst für das Radfahren anmelden, gleich die fälligen Gebühren begleichen und Nummerntafel sowie Legitimationskarte mitnehmen, im Zweifelsfall sogar schräg gegenüber beim Magistrat im Rathaus Beschwerde einlegen.

Augsburg und die Umgebung waren Anfang des 20. Jahrhunderts durch ein Eisenbahnnetz mit acht verschiedenen Linien erschlossen. In der Stadt selbst sorgten vier Tramlinien im 5-Minuten-Takt sowie die Localbahn für die Durchdringung mit öffentlichen Transportmöglichkeiten.⁹² Dies kam mit Sicherheit auch dem Fremdenverkehr zugute, laut dem Adressbuch von 1905 übernachteten im Jahr 1903 74.157 ortsfremde Personen

88 Vgl. *Bekanntmachung, die Sicherheit und Bequemlichkeit auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen betr.*, vom 4. Januar 1872, § 7.

89 Vgl. Huber 1988, S. 964f.

90 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 40/02.08./04.08.1894.

91 Vgl. ebd., Registernr. 65/27.03.1895.

92 Vgl. Fremden-Verkehrs-Verein Augsburg: Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt, S. 14.

in Augsburg.⁹³ 1902 brannten von den ca. 2.030 Gaslaternen in der Stadt ungefähr eine Hälfte bis 23 Uhr, die anderen durchgehend.⁹⁴

Die Straßen der Innenstadt waren wohl gut gepflegt und theoretisch für das Fahrradfahren geeignet. Fritz Steinhäuser beschreibt die städtischen Verkehrsanlagen 1902 folgendermaßen:

„Die Straßen der Altstadt sind mit gepflasterten Fahrbahnen und meist asphaltierten Fußwegen versehen; in den neueren Stadtteilen haben die Straßen meist chaussierte Fahrbahnen. Ihre Fußsteige sind größtenteils asphaltiert. Nur in den Wertachvorstädten und in den noch unbebauten Straßen sind Kießfußwege angelegt.“⁹⁵

Die gepflasterten Straßen umfassten 1902 insgesamt 22,43 Hektar mit verschiedenen Belägen, meistens Granitwürfel.⁹⁶ Augsburg besaß auch zwei Dampfwalzen, die zur Herstellung von Wegen benutzt wurden. Außerhalb des Stadtkerns, insbesondere auf den Fuhrwerksstraßen, welche die Radfahrer hauptsächlich zu benutzen hatten, ließ die Beschaffenheit der Wege allerdings zu wünschen übrig. „Ein Eldorado für Radfahrer ist Augsburg aber nicht“,⁹⁷ wie es Carl Steinbach 1901 in Bezug auf die Straßenqualität außerhalb der Innenstadt ausdrückte.

Hersteller oder Fabriken von Fahrradteilen gab es in Augsburg nicht, weder in der Stadt selbst noch im Umland. Die größeren Unternehmen und industriellen Betriebe waren in Augsburg vor allem dezentral rings um die Stadt und in den Vororten lokalisiert, was zu einem hohen Pendleraufkommen führte.⁹⁸ Die Innenstadt war stark beansprucht durch Warentransporte, Handel und Marktgeschehen. Als Problem für Radfahrer erwies sich

93 Vgl. Stadtmagistrat Augsburg: Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1905, Chronikalische Übersicht 1903, S. 11; Plöchl 1985, S. 82-84.

94 Vgl. Steinhäuser: Augsburg in kunstgeschichtlicher, baulicher und hygienischer Beziehung, S. 60.

95 Ebd., S. 51.

96 Vgl. Allgemeine Radfahrer-Union: Festbuch zum XVI. Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union/Deutscher Touren-Klub in Augsburg, S. 14.

97 Steinbach: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs, S. 3.

98 Vgl. Götschmann 2010, S. 163.

daher allgemein die Intensität des Verkehrs, nicht die Qualität der Wege.⁹⁹ So wurden z. B. regelmäßig Baumbepflanzungen an breiten, chaussierten Straßen von Fuhrwerken angefahren und beschädigt.¹⁰⁰ Anscheinend war die Innenstadt verkehrstechnisch ein besonders umkämpfter Raum, was durch Fahrverbote noch verstärkt wurde. Die neueren Stadtteile außerhalb der ehemaligen Umwallung verfügten über recht breite Straßen, im Gegensatz zur Alt- bzw. Innenstadt.¹⁰¹ Der rege Waren-, Geschäfts- und Publikumsverkehr sorgte hier offenbar für einiges Durcheinander, insbesondere wenn die Verkehrsregeln nicht eingehalten wurden. So heißt es in einem umfangreichen Antrag der hiesigen Radfahrer an den Stadtmagistrat 1896, Regeln oder gar einheitliche Auslegungen der Abbiegevorschriften

„scheinen für die hiesigen Brauer, Sand- und Ziegelfuhrwerke gar nicht zu existieren; wie sich hoher Magistrat tagtäglich in der Ulmerstrasse, Klinkerberg-, Göggingerstrasse, besonders aber Kaiserstrasse und am Eser überzeugen kann, bildet es fast die Ausnahme, daß die Fuhrwerke die rechte Seite der Fahrriichtung benützen, nicht selten fahren von 3 entgegenkommenden Fuhrwerken das eine rechts, das zweite etwas weiter zurück links und das dritte in der Mitte der Fahrbahn. Diese Willkür bildet nicht nur eine stete Klage und Belästigung der Radfahrer sondern, wie ausdrücklich hervorgehoben werden muss, auch aller Equipagenbesitzer.“¹⁰²

Hier werden explizit die Transportfuhrwerke als Ärgernis hervorgehoben. Es scheint also nicht ganz leicht gewesen zu sein, Augsburg um 1900 mit dem Rad zu befahren. Grund hierfür war aber nicht die Qualität der Straßen, sondern die Dichte des Verkehrs und das historisch gewachsene

99 Ob die im Boden versenkten Tramgleise ein Problem für Radfahrer in Augsburg waren, ist unklar. Generell findet sich auf dahingehende Schwierigkeiten in der zeitgenössischen Fahrradpublizistik nur ein Hinweis, vgl. Hildebrand: Paul Hildebrand's Radfahrer-Reisebuch, Heft XII, S. 15-18.

100 Vgl. Steinhäuser: Augsburg in kunstgeschichtlicher, baulicher und hygienischer Beziehung, S. 52f.

101 Vgl. Berger/ Debold-Kritter 1989, S. 37.

102 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 95/20.04./22.04.1896, Hervorhebung im Original.

Straßensystem, vor allem im Zentrum der Stadt. Besonders verkehrsreich und intensiv beansprucht waren etwa Bahnhof und Königsplatz, Rathaus- bzw. Ludwigsplatz, Annastraße und -platz, Maximilian-, Philippine-Welser-, Karolinen-, Jakober- und die später hinzukommende Bürgermeister-Fischer-Straße sowie der Perlachberg.¹⁰³

Das Straßen- und Verkehrssystem in der Innenstadt blieb bis zum Zweiten Weltkrieg fast unverändert. Erst die massiven Zerstörungen bzw. der Wiederaufbau und der zunehmende Automobilverkehr erlaubte großflächige Eingriffe in die Altstadtstruktur. Zudem wurden erst ab 1945 die Wochen- und Jahresmärkte aus der Innenstadt ausgelagert.¹⁰⁴

103 Vgl. Stauber: Neuester Führer durch Augsburg, S. 8f., 25; sowie vgl. Wörle: Rad-Wanderfahrten durch Schwaben u. Neuburg, S. 7-15. Darüber hinaus Debold-Kritter 1974, S. 19, 53, 67, 75, 95.

104 Vgl. Berger/ Debold-Kritter 1989, S. 26-29.

2 „AUGSBURG IST EINE RADLERFREUNDLICHE STADT“ – ANNÄHERUNG AN DIE GESCHICHTE DES FAHRRADS IN AUGSBURG VON 1880 BIS 1914

2.1 DAS FAHRRAD ALS INHALT RECHTLICHER BESTIMMUNGEN

Der Verkehr, insbesondere der Individualverkehr auf den Straßen, spielte für die Gesetzgebung in Deutschland im 19. Jahrhundert als eigenständiges Themengebiet noch keine große Rolle. Erst gegen Ende des Jahrhunderts und dann ab dem 20. Jahrhundert entwickelte sich das Verkehrsrecht zu einer eigenen juristischen Disziplin aufgrund einer sich ausdifferenzierenden Mobilitätswelt mit Straßen-, Post-, Telegraphen-, Schifffahrts-, Telefon- und Eisenbahnverkehr.¹⁰⁵ Vor allem der Straßenverkehr nimmt hier eine Sonderrolle ein, da dort Fußgänger, Reiter und Fuhrwerke sowie Fahrräder und später auch motorbetriebene Kraftfahrzeuge koexistierten.

Vor 1900 waren Verkehrsregeln Sache der einzelnen Kommunen. Das verkehrsrechtliche Regime einzelner Städte orientierte sich dabei an bereits bestehenden Ordnungen, in welche die neuen Verkehrsmittel Fahrrad und später Automobil integriert wurden. Interessanterweise wurden beide zu Anfangs als Fuhrwerke behandelt, also die für Kutschen, Droschken oder Transportfuhrwerke geltenden Regeln auf die beiden neu im Straßenverkehr auftauchenden Vehikel übertragen. Innerhalb weniger Jahre erkannte man seitens der Administrationen und Gesetzgeber, dass der Fahrradverkehr einer differenzierteren Ordnung bedurfte. Dieser Prozess ist zuerst in lokalen Bestimmungen erkennbar, etwa den ortspolizeilichen Vorschriften der Stadt Augsburg. Vorrangig ging es den Städten um die Sicherstellung eines geordneten Straßenverkehrs durch eine strikte Reglementierung des Fahrradfahrens. Die administrative Erfassung der Fahrräder mit Nummernschildern erfolgte bis 1901, die Ausstellung von Fahrradlegitimationskarten reichsweit noch bis 1922.

105 Vgl. Bettmann 1930, S. 63-66.

Die Reglements der Stadt Augsburg wurden schrittweise durch die übergeordnete Gesetzgebung auf Landes- bzw. Reichsebene ersetzt. Hier ist aber zu beachten, dass der Stadtmagistrat Augsburg, wie andere Städte auch, die Verkehrsregeln vor Ort immer noch ihren Vorstellungen anpassen konnten und die Bestimmungen zum Straßen- und Fahrradwesen auch umsetzen mussten. Dies betraf insbesondere das Fahrverbot in einzelnen Straßen oder deren Freigabe für den Radverkehr. Hinzu kamen Ausnahmefälle wie etwa sportliche Veranstaltungen oder Fahrradfeste, welche von Fall zu Fall beurteilt und genehmigt werden mussten. Bei Bedarf konnte und wurde das Verkehrsregime vor Ort angepasst und auch Ausnahmen zugelassen.

2.1.1 VERORDNUNGEN AUF LANDES- UND REICHSEBENE

Auch schon vor Aufkommen des Fahrrades wurden von der bayerischen Regierung Verkehrsbestimmungen erlassen, so beispielsweise 1872.¹⁰⁶ Mit der *Bekanntmachung, die Sicherheit und Bequemlichkeit auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen betr., vom 4. Januar 1872* wurde etwa zu langsamem und vorsichtigem Reiten oder zur Einhaltung von Fahrverboten gemahnt. Regelungen des neuartigen Fahrradverkehrs griffen vielfach auf schon bestehende Rahmenbestimmungen zurück, die etwa Reiter oder Fuhrwerke betrafen.¹⁰⁷

1893 erließ die königliche Regierung in München erstmals eine Anordnung zur Schaffung von Radverkehrsbestimmungen an die Distrikts- und Ortspolizeibehörden. Die Anordnung der Regierung in München 1893 kann auch als Indikator für den intensiven Austauschprozess gesehen werden, der zur Entstehung elaborierter Straßen- und Verkehrsregelungen führte. Das Radfahren war auf Landesebene noch ähnlich dem Reiten eingestuft. Da die „vielfache und sich steigernde Zunahme des Radfahrverkehrs [...] die weitere polizeiliche Regelung [...] auf den öffentlichen Strassen

106 Vgl. *Bekanntmachung, die Sicherheit und Bequemlichkeit auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen betr., vom 4. Januar 1872*.

107 Dies war wohl das übliche Vorgehen, um das Fahrrad in schon bestehende Verkehrsregime zu integrieren, vgl. Lessing 2017, S. 127-129.

wünschenswert erscheinen“¹⁰⁸ ließ, wie es Regierung von Schwaben und Neuburg ausdrückte, formulierte die bayerische Regierung einige Eckpfeiler der jeweiligen, lokalen Radvorschriften.¹⁰⁹ Hier wurden erstmals die Grundsätze der Fahrradreglements dargelegt, welche die bayerische Regierung in den verschiedenen lokalen Bestimmungen verwirklicht sehen wollte. Dazu gehörte erstens eine Überprüfung der Fahrtüchtigkeit potenzieller Radfahrer. Zweitens wurde die technische Ausstattung der Fahrzeuge angesprochen, es sollten unbedingt eine sicher wirkende Bremse, eine Signalvorrichtung (z. B. eine Glocke) sowie eine Lichtquelle bzw. Laterne angebracht werden. Drittens legte die Regierung allgemeine Verhaltensregeln im Straßenverkehr fest: Rufe oder Signalgeben beim Überholen, vorsichtiges Fahren, Überholen nur in einfacher Reihe sowie Verbot von Wettrennen. Diese eher noch provisorische Anordnung der bayerischen Regierung bildete den Auftakt für eine immer differenziertere Ordnung und Durchdringung des (Fahrrad-)Verkehrs.

Mit den *Oberpolizeilichen Vorschriften über den **Radfahrverkehr** vom 1. Januar 1898* erfolgte dann die erste Regelung des Fahrradverkehrs auf Landesebene. Grundsätzlich wurde die Trennung der einzelnen Arten von Verkehrsteilnehmern festgelegt, Fahrradfahrer sollten vor allem die normalen Fuhrwerkstraßen benutzen. Auf Verbote sollte mit Tafeln aufmerksam gemacht werden.¹¹⁰ Es folgten verschiedene Anweisungen zur technischen Ausstattung (z. B. Licht und Bremse) sowie zur Sicherheit und Reibungslosigkeit des Verkehrs (z. B. vorsichtiges Überholen von Tieren oder Ausweichen auf engen Straßen).¹¹¹ Im letzten Teil der oberpolizeilichen Vorschriften wurde das schon vorher in vielen Gemeinden praktizierte Nummern- und Legitimationskartenwesen inklusive Straf- und Gebührensystem nunmehr auch auf der übergeordneten Landesebene verankert.

108 StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag 15.05.1893.

109 Vgl. [Eckpfeiler lokaler Fahrradbestimmungen, Anweisung an die k. Bezirksämter und unmittelbaren Magistrate des Regierungsbezirkes Schwaben und Neuburg vom Mai 1893]. Diese Anweisung wurde schriftlich ausformuliert und hatte keine richtige Bezeichnung, weshalb an dieser Stelle improvisiert wurde.

110 Vgl. *Oberpolizeiliche Vorschriften über den **Radfahrverkehr** vom 1. Januar 1898*, §§ 1-3.

111 Vgl. ebd., §§ 4-11.

Orte mit mehr als 50.000 Einwohnern waren hiernach befugt, eine örtliche Nummernschildpflicht einzuführen bzw. aufrechtzuerhalten.¹¹² Hiermit sollte die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der einzelnen, lokalen Verkehrsregime gesichert werden. Administrative Instrumente, wie die Fahrkarte einer bestimmten Stadt, galten nun für das ganze Königreich und Verkehrssünder hatten allgemein mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen zu rechnen.¹¹³

Die reichsweite Vereinheitlichung bzw. Angleichung von Rechtsnormen und Fahrkarten erfolgte mit den *Oberpolizeilichen Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907*. Grundsätzlich änderte sich an Aufbau und Art der vorher bestehenden und bekannten Bestimmungen nichts, man nahm lediglich Erweiterungen und Klarstellungen vor. Es gab Regeln zum Verhalten im Straßenverkehr, z. B. rechts fahren und links überholen,¹¹⁴ zur Ausstattung der Räder oder zu Strafbestimmungen. Nummernschilder waren zwar inzwischen abgeschafft, das Legitimationskartenwesen mit entsprechender Radfahrererkennung galt nun aber in allen Ländern des Kaiserreiches: „Die Radfahrkarte gilt für den Umfang des Deutschen Reichs.“¹¹⁵ Grundsätzlich wurde hier, wie auch bei den früheren Bestimmungen, die Ordnungskompetenz lokaler Behörden in Bezug auf den Verkehr betont.¹¹⁶ Dies betraf vor allem die Registrierung der Radfahrer und die Gewährleistung eines reibungslosen Straßenverkehrs vor Ort.

Eine Verkehrsstatistik hat es in Deutschland erstmals 1907 gegeben. Davor wurden Unfälle nicht systematisch erfasst. Es lassen sich Vorfälle mit Fahrradfahrern hier aber nur indirekt nachweisen. In elf Prozent der Vorkommnisse mit Kraftfahrzeugen waren Radfahrer involviert, der größte Teil der Beteiligten aber waren Fußgänger oder Autoinsassen.¹¹⁷ Erst 1935 gab es eine reichsweite Statistik über Radunfälle.¹¹⁸

112 Vgl. ebd., § 14.

113 Vgl. ebd., §§ 12-17.

114 Vgl. *Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907*, §§ 7-9.

115 Vgl. ebd., § 3.

116 Vgl. ebd., 12-15, 18.

117 Vgl. Briese 1994b, S. 39.

118 Vgl. Briese 1995, S. 57f.

2.1.2 RECHTLICHE REGLEMENTS DER STADT AUGSBURG ZUM RADFAHREN VON 1880 BIS 1914

Die Verordnungen auf Landes- und Reichsebene bildeten den Rahmen, an dem sich die untergeordneten Behörden und Verwaltungsstellen orientieren sollten. Die Ausgestaltung des lokalen Verkehrsregimes in Augsburg begann aber schon vor der Einführung übergeordneter Bestimmungen. Erstmals erließ die Stadt Augsburg am 16. Oktober 1880 eine spezielle Radfahrordnung.¹¹⁹ Man orientierte sich hierbei an bereits bestehenden Regeln zu Fuhrwerken oder Reitern und nahm zusätzlich eine Trennung zwischen Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern vor.¹²⁰ Aus dem ersten Eintrag vom 29. Oktober 1880 in den magistratischen Akten der Fahrradserie geht hervor, dass kurz nach dem Erlass der Fahrradordnung der entsprechende Akt angelegt wurde bzw. die ersten Administrationsvorgänge zum Fahrrad begannen.¹²¹ Die erste Radfahrordnung von 1880 reglementierte das Fahren noch sehr stark, innerhalb der Stadt waren nur vereinzelt Straßen befahrbar:

„Die Fahrstrasse auf dem unteren Graben, die Hallstrasse, die Maximiliansstrasse von der Ulrichskirche bis zum Merkurbrunnen, endlich – jedoch mit Ausnahme der Dultzeit – die Jakoberstrasse von der Jakoberkirche bis zum Jakoberthore und – unter derselben Beschränkung – die Fahrstrasse auf dem mittleren und oberen Graben.“¹²²

Hier findet sich bereits die Erwähnung zeitweiser Verbote während des Marktgeschehens der Dult. Außerhalb der ehemaligen Stadtmauern waren

119 Vgl. *Fahrordnung vom 16. Oktober 1880*. Da es sich hierbei um ein Schreiben des Magistrats an bestimmte Antragsteller handelt, ist der Gesetztestext als persönliche Ansprache formuliert.

120 Vgl. hierzu *Ortspolizeiliche Vorschriften über das **Fahren und Reiten** vom 16. Oktober 1880, 28. März 1898 und 29. November 1900*.

121 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 1/29.10.1880.

122 *Fahrordnung vom 16. Oktober 1880*, Punkt 1b.

nur die Fahr- und Reitwege für Kutschen befahrbar.¹²³ Neben Regelungen zur Ausstattung des Fahrrades (Bremsen und Glocken)¹²⁴ sowie zum Verhalten im Verkehr (z. B. rechtzeitiges Ausweichen)¹²⁵ wurde für Augsburg erstmals das amtliche Nummern- und Legitimationskartenwesen eingeführt, 18 Jahre vor einer entsprechenden Bestimmung auf Landesebene.¹²⁶ Diese Instrumente obrigkeitlicher Erfassung und Kontrolle sollten das städtische Verkehrsregime lange Zeit prägen.

Wer in der Stadt Fahrrad fahren wollte, musste die Stadtverwaltung um eine Genehmigung bitten. Den Antragstellern wurden die hiesigen Bestimmungen zum Radfahren vom Magistrat noch jeweils einzeln bei der Ausgabe der genehmigten Fahrkarten mitgeteilt.¹²⁷ Die in der ersten Verordnung von 1880 festgelegte Nummernschildpflicht beinhaltete aber noch nicht die amtliche Ausgabe standardisierter Schilder, das wurde den Privatpersonen auferlegt. Erst später wurde dies auch von der Stadt Augsburg übernommen, natürlich gegen entsprechende Gebühren. Hersteller der durch den Magistrat bestellten, fortlaufenden Nummernschilder war der Metallwarenfabrikant Emil Deschler.¹²⁸

1885 und 1890 wurden zudem Marktordnungen für Augsburg erlassen, in welchen klar Orte und Dauer der verschiedenen Wochenmärkte und der jährlich stattfindenden Messen bzw. Dulten festgelegt wurden.¹²⁹ Diese über das ganze Innenstadtgebiet verteilten Märkte spielten für die Festlegung von Fahrverbotszonen eine wichtige Rolle.

In der zweiten Augsburger Radfahrerverordnung vom 15. Oktober 1894 spezifizierte der Stadtmagistrat vor allem das lokale Legitimationskarten- und Nummernschildwesen. Die Instrumente der obrigkeitlichen

123 Vgl. ebd., Punkt 1a.

124 Vgl. ebd., Punkt 4.

125 Vgl. ebd., Punkte 2, 5, 7.

126 Vgl. ebd., Punkte 3, 6.

127 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 10/23.02.1881.

128 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 35/10.07.1894.

129 Vgl. *Dult-Ordnung vom 5. August 1885* sowie *Bekanntmachung, die Marktplätze betr. vom 9. September 1890* und *Ortspolizeiliche Vorschriften über die Wochenmarkt-Ordnung vom 9. September 1890*.

Erfassung wurden nunmehr beide von der Ortspolizeibehörde vergeben.¹³⁰ Vorher war die amtliche Ausgabe der Schilder im Gegensatz zu den Fahrkarten noch nicht vorgeschrieben. Die offiziellen Tafeln sollten vorne sowie hinten am Fahrrad befestigt werden.¹³¹ Fahrradfahrer mussten auch die bisher ausgegebenen Fahrkarten gegen neue, standardisierte Exemplare umtauschen.¹³² Die vorgedruckten Blanko-Legitimationskarten wurden von Johann Walch gefertigt.

Anordnungen der Polizei seien darüber hinaus stets Folge zu leisten.¹³³ An den rigiden Fahrverboten änderte sich fast nichts, nur wenige Strecken wurden zusätzlich geöffnet, nämlich Klinkertorstraße, Katzenstadel sowie oberes, mittleres und unteres Kreuz.¹³⁴ Zudem wurden die Verhaltensregeln im Verkehr ausgebaut, so durften z. B. keine Kinder auf Velocipeden mitfahren und das Verbot von Wettrennen im öffentlichen Raum wurde, entsprechend den bayerischen Eckpfeilern lokaler Radfahrbestimmungen von 1893, in den Vorschriften verankert.¹³⁵ Auch für auswärtige Fahrradfahrer galten diese Vorschriften, insbesondere der Karten- und Schilderzwang.¹³⁶ In den Akten führte der Stadtmagistrat zusätzlich in Bezug auf kurzfristige Aufenthalte ortsfremder Radfahrer aber aus,

„daß dahier auswärtige Velozipedfahrer, welche bloß durch den Stadtbezirk fahren oder sich lediglich über Nacht hier aufhalten, nicht beanstandet werden, wenn u. solange Sie die allgemein gültigen Vorschriften für Radfahrer beachten, sohie[r] die Fußwege meiden, die nothwendigen Glockensignale geben, rechtzeitig bremsen[,] beleuchten, ausweichen etc.“¹³⁷

130 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden* [vom 15. Oktober 1894], §§ 1-4

131 Vgl. ebd., § 3.

132 Vgl. ebd., § 18.

133 Vgl. ebd., § 16.

134 Vgl. ebd., § 7.

135 Vgl. ebd., §§ 5, 6, 9-15.

136 Vgl. ebd., § 17.

137 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 12/14.04.1894, Hervorhebungen im Original.

Damit erkannte der Magistrat auch erstmals auswärtige Fahrradfahrer an, solange diese sich nur kurz in der Stadt aufhielten und die hiesigen Regeln beachteten.¹³⁸ Von 1880 bis 1894 mussten sich ortsfremde Radfahrer selbst bei einer kurzen Durchfahrt eine extra Genehmigung ausstellen lassen.

Der Stadtmagistrat erweiterte die ortspolizeilichen Vorschriften vom 15. Oktober 1894 in den folgenden Jahren stetig.¹³⁹ Am 21. Mai 1896 folgte die erste Anpassung. Hiermit wurden die Möglichkeiten des Radfahrens in der Innenstadt bedeutend ausgeweitet, gleichzeitig aber spezielle Fahrverbote erlassen.¹⁴⁰ Ersteres geschah vor allem, um die Durchquerung der Innenstadt mit dem Rad zu ermöglichen, was vorher nicht machbar war. Besondere Verbote betrafen bestimmte Punkte, an denen ein reger Verkehr herrschte, darunter die verschiedenen Wochenmarktstandorte oder das Theater.¹⁴¹

Am 12. November 1896 wurden wiederum kleinere Ergänzungen vorgenommen. In Erwartung einer baldigen oberpolizeilichen Regelung des Verkehrs, d. h. einer im gesamten Königreich geltenden Ordnung, wurde die Gültigkeit allerdings zeitlich beschränkt.¹⁴² Drei weitere Strecken wurden nun für Fahrräder geöffnet, die PeutingerstraÙe, die Straßen durch den größeren Residenzhof sowie die Straßen vom „weißen Lamm“ zum Torbogen des südwestlichen Residenzgebäudes.¹⁴³

Am 03. Juni 1897 wurden die ortspolizeilichen Vorschriften vom 15. Oktober 1894 mitsamt den Ergänzungen schließlich für dauerhaft gültig erklärt.¹⁴⁴ Im Sommer 1897 setzte sich in der Stadtobrigkeit, d. h. bei den Gemeindebevollmächtigten, der Ortspolizei und dem Magistrat, zudem die Überzeugung durch, fast in allen Straßen der Stadt den Verkehr mit Fahrrädern frei zu geben, bis auf wenige örtliche und zeitliche

138 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden* [vom 15. Oktober 1894], § 17.

139 Vgl. hierzu StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 100/20.05.1896.

140 Vgl. *Bekanntmachung. Verkehr mit Velocipeden betr.* [vom 21. Mai 1896], § 1.

141 Vgl. ebd., § 2.

142 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 109/10.11.1896.

143 Vgl. *Bekanntmachung. Der Verkehr mit Velocipeden betr.* [vom 12. November 1896], § 1.

144 Vgl. *Intelligenz-Blatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg*, Nr. 44/03. Juni 1897, S. 168, in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 140/08.06.1897.

Ausnahmen. Die allgemeine Sicherheit des Verkehrs wurde als ausreichend erachtet sowie auf das Urteils- und Anpassungsvermögen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer vertraut.¹⁴⁵

Nach intensivem Austausch mit der Regierung von Schwaben und Neuburg, der einflussreichen Lobbyorganisation *Verband zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer* bzw. deren lokaler *Section* in Augsburg sowie der Hauptstadt München, man wollte redundante Beschlüsse und Inkonsistenzen vermeiden,¹⁴⁶ erließ der Stadtmagistrat schließlich am 27. März 1898 eine auf die Landesreglements vom 1. Januar 1898 abgestimmte, ortspolizeiliche Regelung des Fahrradverkehrs.¹⁴⁷ Die bereits von der Ortspolizei Augsburg ausgestellten Radfahrerkarten und Nummernschilder sollten ihre Gültigkeit behalten und das städtische Registraturwesen für Fahrradfahrer in vereinheitlichter Form weitergeführt werden.¹⁴⁸ Die allermeisten allgemeinen Vorschriften, etwa zu technischer Ausstattung oder Verhalten im Straßenverkehr, waren bereits mit den oberpolizeilichen Regelungen von 1898 und später 1907 abgedeckt, weswegen keine Darstellung auf der lokalen, ortspolizeilichen Ebene mehr nötig war. Von besonderer Bedeutung ist § 4 der Bestimmungen. Bis auf einige Ausnahmen war nunmehr das Fahren mit Velocipeden überall in der Stadt erlaubt, es wurden in den Reglements daher nicht mehr die explizit geöffneten, sondern ausschließlich die verbotenen Strecken angezeigt.¹⁴⁹ Interessanterweise wurde 1898 erstmals ein Fahr- und Schiebeverbot für Räder vor Perlachturm und Rathaus sowie auf dem gesamten Vorplatz eingeführt. Diese spezielle Beschränkung galt für den Fall, dass hier eine Militärkapelle musizierte.¹⁵⁰

145 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 157/29.07./05.08.1897 sowie 166/16.10.1897.

146 Dieser intensive Austausch- und Aushandlungsprozess begann im Mai 1897 und zog sich bis zum April 1898 hin, vgl. ebd., Registernrn. 165/05.10.1897 sowie mit Ausnahmen bis einschließlich 196/05.04.1898.

147 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr betr.[, vom 27. März 1898]*, § 1.

148 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 187/22.02./26.02.1898. Zusätzlich vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr betr.[, vom 27. März 1898]*, § 7.

149 Vgl. ebd., § 4.

150 Vgl. ebd., § 4, Punkt 10.

Mit den *Ortspolizeilichen Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 25. Juni 1901* wurden zum letzten Mal Anpassungen des Augsburger Verkehrsregime vorgenommen. Da das Nummernschildwesen inzwischen abgeschafft worden war, änderte sich allerdings verglichen zu den vorherigen Vorschriften vom 27. März 1898 bis auf den Wegfall des dortigen § 2, die Schilderpflicht betreffend, nichts.¹⁵¹ Die neuen Regeln von 1901 enthielten daher keine Verpflichtung zum Führen einer Tafel am Fahrrad mehr.¹⁵² Ansonsten blieben die Regeln unverändert,¹⁵³ nur 1909 hob das Stadtmagistrat die Beschränkungen am mittleren und oberen Graben zu Marktzeiten auf und entfernte die entsprechenden Hinweistafeln.¹⁵⁴ Allgemeine Bestimmungen zum Verhalten im Verkehr oder der technischen Ausstattung der Räder änderten sich seit 1898 nicht mehr.

2.2 DAS RAD ALS BESTANDTEIL KOMMUNALER VERWALTUNG – ERFASSUNG, ADMINISTRATIVE VORGÄNGE UND DURCHSETZUNG

2.2.1 DIE ERFASSUNG, DURCHDRINGUNG UND ADMINISTRATIVE BEARBEITUNG DES RADWESENS DURCH DEN STADTMAGISTRAT AUGSBURG

In den Quellen des Stadtarchivs finden sich ab 1894 viele Aufträge an zwei Unternehmen aus Augsburg, die Metallwarenfabrik von Emil Deschler sowie die Druckerei von Johannes Walch.¹⁵⁵ Beide Unternehmen fertigten weitgehend die amtlichen Registrierungsinstrumente für den Stadtmagistrat. Fahrkarten und Nummernschilder dienten bei Ordnungswidrigkeiten oder Unfällen der besseren Feststellung von beteiligten Personen.¹⁵⁶ Die

151 Vgl. ebd., § 2.

152 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 25. Juni 1901*, § 2.

153 Vgl. ebd., § 3.

154 Vgl. *Bekanntmachung. Radfahrverkehr betr.[, vom 20. August 1909]*.

155 Vgl. z. B. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 126/07.04.1897 sowie 178/03.01.1898.

156 Vgl. ebd., Registernr. 20/06.05./07.05.1894.

Erfassung der Fahrradfahrer mittels Nummerntafeln und Legitimationskarten bezog sich explizit nicht auf das benutzte Vehikel, sondern diente zur Identifikation des Radfahrers. Es konnte also zu Mehrfachnutzung eines Fahrrads kommen, wenn denn der jeweilige Nutzer vorschriftsmäßig seine zugewiesene Nummertafel verwendete, wie es in einer Anweisung des Stadtmagistrats an die Schutzmannschaften 1896 heißt: „Jeder für sich [hat] die Fahrerlaubnis zu erwirken u. jeder [hat] seine Karte u. seine Nummer während der Fahrt zu führen.“¹⁵⁷

2.2.1.1 DAS NUMMERNSCHILDWESEN BIS 1901

Mit Beginn der rechtlichen Durchdringung des Radwesens durch den Magistrat 1880 wurde auch das Führen einer Nummer vorgeschrieben.¹⁵⁸ Die den Radfahrern zugeteilten Nummern mussten auf Tafeln am Fahrrad befestigt werden. Bis zur Systematisierung der obrigkeitlichen Erfassung 1894 geschah dies durch die einzelnen Personen selbst.¹⁵⁹ Im Sommer 1894 versuchte der Stadtmagistrat, eine Lösung für einheitliche Nummernschilder und Legitimationskarten zu finden, welche den örtlichen Verhältnissen und Erfordernissen entsprechen würden.¹⁶⁰ Die vor dieser Anpassung des Registraturwesens ausgegebenen Legitimationskarten sollten eingezogen und durch neue Exemplare ersetzt werden.¹⁶¹ Mit den offiziell ausgegebenen Nummerntafeln würde ein weiteres Instrument obrigkeitlicher Erfassung der Radfahrer hinzukommen.

157 Ebd., Registernr. 108/07.11.1896. Hervorhebungen im Original. Für ein Aktenbeispiel dahingehend, vgl. ebd., Registernr. 161/30.08.1897.

158 Vgl. *Fahrordnung vom 16. Oktober 1880*, Punkt 3.

159 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 39/09.06./10.06.1881.

160 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 37/18.07./19.07.1894 bis einschließlich 40/02.08./04.08.1894 sowie 42/15.08./18.08.1894. Die Registernr. 41/12.08./14.08.1894 mit einem Schreiben aus Göppingen scheint im Akt nicht vorhanden oder verloren gegangen zu sein. In einem Aktenvermerk der Registernr. 37 wird auch auf die Dringlichkeit einer zügigen Entschließung verwiesen, um alsbald mit der Herstellung beginnen zu können.

161 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden* [vom 15. Oktober 1894], §§ 3 und 4.

Nummerngarnituren sollten den Status als offiziell sanktionierter Radfahrer sichtbar machen und Missbrauch vorbeugen: „Jedenfalls muß vermieden werden, daß die Velozipedisten sich die Nummern[schilder] selbst an- oder nachschaffen.“¹⁶², wie es im Kommentar des Magistrats hierzu kurz heißt. Der Stadtmagistrat wollte volle Kontrolle auf die Radfahrer ausüben, hervorgehoben durch einen kleinen Akteneintrag: „Von der Erwerbung der Nummern ist unter keinen Verhältnissen abzustehen.“¹⁶³ Vielleicht gereichten die vor 1894 von den einzelnen Radfahrern selbst angeschafften Nummerngarnituren nicht dem Bedürfnis nach systematischer Kontrolle.

Innerhalb der Stadtverwaltung standen Aussehen, Material, Größe und Preis der Schildergarnituren zur Debatte. Man entschied sich nach vorheriger Beratung mit der Hauptstadt für ein System „nach dem Muster v. München“.¹⁶⁴ Leider hat sich kein Muster- oder Blankoschild mehr in den Magistratsquellen erhalten, trotz mehrmaliger Verweise auf Beilagen mit Probeschildern zur Anschauung. So steht in einem Aktenvermerk beispielsweise „Mit 1 Beil[age] u. 2 Nummerntafeln.“,¹⁶⁵ die dazugehörigen Garnituren sind aber nicht vorhanden. Wahrscheinlich sind diese Exemplare verloren gegangen, vielleicht wurden die Metallgarnituren auch aus konservatorischen Gründen aus den Akten entfernt. Anhand einer recht schlichten Zeichnung, zu finden im Anhang, ist das Aussehen der teilweise vierstelligen Nummernschilder immerhin nachzuvollziehen.¹⁶⁶

In der Auftragsbestätigung durch die Metallwarenfabrik Emil Deschler an den Stadtmagistrat vom 21. Juli 1894 werden Aussehen, Maße und Materialien sowie Preise der verschiedenen Nummerngarnituren näher beschrieben:

162 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 36/12.07.1894.

163 Ebd., Registernr. 37/18.07./19.07.1894. Hervorhebung im Original.

164 Ebd., Registernr. 35/10.07.1894.

165 Vgl. ebd., Registernr. 39, 24.07.1894.

166 Vgl. Anhang 1: Zeichnung des geplanten Nummernschildes mit vierstelliger Nummer.

„Das gehorsam unterfertigte Etablissement gestattet sich, die gütigst angefragten Velocipednummern in Aluminium [...] wie folgt zu offerieren:

- 1) weiß lackirten Grund und auf einer Seite mit schwarzer Nummer versehen zu M. 0.50 per Stück.
- 2) weiß lackirtem Grund u. mit schwarzer [Nummer] auf beiden Seiten versehen zu M. 0.65 per Stück.

Die ein- und zweistelligen [Nummern] erhalten alsdann eine Größe von 90x45 mm, die dreistelligen 110x45 mm u. die vierstelligen eine solche von 130x45 mm. Die gehorsam unterfertigte Fabrik bittet um [Ü]bertragung der [Nummer]-Lieferung u. verspricht prompte und sehr solide Ausführung.“¹⁶⁷

Die angemessene Sichtbarkeit der Nummernschilder nach diesem Muster war vorher durch eine „mit der Schutzmannschaft vorgenommene Probe“¹⁶⁸ obrigkeitlich getestet worden. Schließlich dienten die Nummerntafel voranging der Identifizierung des Radfahrers, etwa durch die Sicherheitsorgane, beispielsweise bei Verkehrsübertretungen.

Dem Magistrat wurden durch die Gemeindebevollmächtigten eine Zahl von 1.500 Stück sowie ein Kredit von 1.725 Mk. bewilligt. Diese Menge wurde als ausreichend erachtet, um die Nachfrage nach neuen und den Ersatz der alten Schilder zu gewährleisten. Am 30. Dezember 1894 waren die Schilder schon an den Magistrat geliefert und die Stadtkämmerei erhielt die Anweisung, Deschler für die Herstellung zu bezahlen.¹⁶⁹

Knapp zwei Jahre später mussten die Schildergarnituren aufgrund der stetig zunehmenden Nachfrage dann bis zur Nummer 2.500 aufgestockt

167 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 40/02.08./04.08.1894. Hervorhebungen im Original. Dieses Angebot Deschlers vom 21. Juli wurde wahrscheinlich erst durch die endgültige Annahme seitens des Magistrats in den Akt aufgenommen, daher die zeitliche Diskrepanz bei den Registernrn. von zwei Wochen.

168 Ebd., Registernr. 37/18.07./19.07.1894.

169 Vgl. ebd., Registernr. 58/30.12.1894.

werden.¹⁷⁰ Ein halbes Jahr darauf sollten bereits Schilder bis zur Ziffer 3.000 angeschafft werden.¹⁷¹ Nicht einmal 3 Monate später waren schon Garnituren bis 3.500 bestellt¹⁷² und sechs Monate hiernach wurde die Zahl bis 4.000 aufgestockt.¹⁷³ Schon Anfang Juli 1898 reichte selbst das nicht mehr aus, es mussten vom Magistrat wiederum Tafeln bis zur Nr. 4.500 nachbestellt werden.¹⁷⁴ Dies spricht für einen enormen Andrang bei den Anmeldungen zum Radfahren Ende des 19. Jahrhunderts.

Die Kosten für diesen administrativen Dienst lagen zwischen 90 Pfg. und 1,90 Mk., wobei bis zu 1,15 Mk. die Herstellungskosten durch Deschler waren, der Rest die Amtsgebühren des Magistrats. Die Preisschwankungen bei der Herstellung der Nummerntafel ergaben sich aus den unterschiedlichen Größen. Emil Deschler übergab seine Rechnung mit den amtlichen Kopien dann ans Taxamt. Die Antragsteller erhielten ihren Gebührenbescheid übrigens fast durchweg durch den Amtsboten Kleber zugestellt.

Allgemein versprach sich der Magistrat auch Einnahmen aufgrund der Amtsgebühren, die über die Deckung der Herstellungskosten von amtlichen Fahrkarten und Schildern hinaus gehen sollten. Für die zweite Hälfte des Jahres 1894 rechnete man anscheinend schon mit 600 bis 1000 Mk.¹⁷⁵ Die amtliche Ausstellung einer neuen Nummerngarnitur sowie einer Legitimationskarte sollte 3 Mk. kosten, der Preis sollte den gebührenfreien Umtausch veralteter Fahrkarten abdecken.¹⁷⁶ Für Fahrradfahrer, die bereits eine hiesige Legitimationskarte besaßen, wurden für eine nun zusätzlich notwendige, offiziell ausgegebene Tafel nach dem neuen System 1,5 Mk. Gebühren in Rechnung gestellt. Der Ersatz verlorener oder beschädigter Schilder sollte laut den offiziell publizierten Vorschriften kostenfrei erfolgen, entgegen einer internen Anmerkung. Anscheinend übernahm man

170 Vgl. ebd., Registernr. 107/02.10.1896.

171 Vgl. ebd., Registernr. 132/26.04.1897.

172 Vgl. ebd., Registernr. 152/10.07.1897.

173 Vgl. ebd., Registernrn. 193/15.03.1898 sowie 219/29.05.1898.

174 Vgl. ebd., Registernrn. 220/03.06.1898 sowie 230/21.07.1898.

175 Vgl. ebd., Registernr. 39/24.07.1894.

176 Vgl. ebd., Registernr. 40/02.08/04.08.1894.

diese Anregung doch nicht und stellte, wenn nötig, kostenlosen Ersatz bereit.¹⁷⁷

Mit den Gebühren für Schilder und Fahrkarten rechneten anscheinend auch die Gemeindebevollmächtigten bei der Planung des städtischen Haushalts. Am 4. Januar 1895 bemängelten sie, dass ein entsprechender Rapport des Taxamtes noch ausstehe.¹⁷⁸ Eine vorläufige Aufstellung der Erlöse vom 22. Oktober 1894 bis zum 6. Januar 1895 durch das Taxamt ergaben bei 342 Nummerntafeln und 321 Fahrscheinen, mit teilweise unterschiedlichen Kostenpunkten je nach Art der benötigten Tafel, eine Gesamtsumme von 548 Mk.¹⁷⁹ Ab 1896 sollten die Einnahmen und Ausgaben durch das amtliche Fahrradwesen im Haushalt der Stadt Augsburg einen eigenen Posten erhalten.¹⁸⁰ Diese Informationen wären eventuell in städtischen Finanzakten zu finden.

Nach 1895 taucht die Rentabilität des administrativen Registraturwesens in den magistratischen Akten allerdings nicht mehr auf. Eine allgemeine Radfahrersteuer gab es im ganzen Deutschen Kaiserreich nicht.¹⁸¹ Darüber hinaus waren Radfahrer in Augsburg auch vom Pflaster- und Brückenzoll befreit.¹⁸² Für das Frühjahr 1899 findet sich zumindest der Hinweis auf bisherige Einnahmen der Stadt durch das administrative Radfahrerwesen von 21.000 Mk.¹⁸³ Ob dies insgesamt ausreichte, die Kosten für ausgegebene Karten und Schilder zu decken, konnte nicht ermittelt werden.

Im Frühjahr 1901 wurde die Nummernschildpflicht für Fahrräder dann im ganzen Königreich Bayern aufgehoben. Zudem wurden die Fahrradlegitimationskarten landesweit vereinheitlicht und ein übergreifender Rechts- und Verkehrsadministrationsraum entstand. Dies illustriert

177 Vgl. ebd., Registernr. 51/17.10.1894.

178 Vgl. ebd., Registernr. 60/04.01.1895.

179 Vgl. ebd., Registernr. 61/07.01.1895.

180 Vgl. ebd., Registernrn. 62/12.01./11.02.1895 sowie 85/02.09./03.09.1895.

181 Vgl. ebd., Registernr. 244/19.11.1898.

182 Vgl. *Pflaster- und Brücken-Zoll-Ordnung für die Stadt Augsburg vom 29. Sept. 1902*, § 2, Punkt 9.

183 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 258/15.02.1899, Beilage 3.

folgendes Beispiel, in welchem sich Fritz B. A. Bäuml, Ingenieur aus München, an den Magistrat wandte:

„Da ich auch hier [in Augsburg, Anm. v. E. B.] Rad zu fahren beabsichtige, bedarf ich einer Erlaubniskarte. Nach Aufhebung des Nummernzwanges an hiesigem Platze genügt dazu die von mir schon vor vielen Jahren Jahren gelöste, Numero 222, auch für München, überhaupt für das ganze Königreich.

Leider kann ich die damals erstandene Originalkarte nicht mehr ausfindig machen, weshalb ich um baldigste Ausstellung eines Duplikates bzw. einer Lösungsbestätigung und Übersendung an meine Adresse ersuche.

München, der 9. April 1901.

Mit ganz vorzüglicher Hochachtung

Ingenieur Fritz B. A. Baeumler

München

Elvirastraße 26/II.¹⁸⁴

Bäuml wurde das gewünschte Duplikat seiner Legitimationskarte Nr. 222, ursprünglich ausgegeben am 24. Oktober 1887,¹⁸⁵ dann auch per Post zugestellt.¹⁸⁶ Damit konnte er nicht nur, wie vor vielen Jahren beantragt, in Augsburg fahren, sondern auch überall im Königreich Bayern. Die Befestigung eines Nummernschildes an seinem Fahrrad war hingegen nicht mehr vonnöten.

Ab diesem Jahr finden sich keine Gesuche oder Bestellungen für Garnituren an Emil Deschler mehr. Das amtlich sanktionierte Nummerngarnitursystem existierte also nur 7 Jahre lang, von 1894 bis 1901, und umfasste ca. 7000 ausgegebene Schilder. Die Radfahrererkarten sollten erheblich länger, bis 1922, zur Erfassung der Fahrradfahrer dienen.

184 StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 14.04./16.04.1901.

185 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 284/24.10.1887.

186 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 14.04./16.04.1901.

2.2.1.2 DAS LEGITIMATIONSKARTENWESEN IN AUGSBURG

Mit dem Beginn der magistratischen Erfassung und Durchdringung in der Stadt Augsburg ab 1880 lassen sich auch die ersten offiziell sanktionierten Radfahrer ermitteln. Es handelte sich dabei um den Obermüller Michael Himmelstohs, wohnhaft H 342, sowie Georg Bauer, Gastwirt und wohnhaft G 127½, welche am 23. November 1880 die Genehmigung zum Fahrradfahren nach den Bestimmungen vom 16. Oktober selben Jahres erhielten. Auch die Polizei wurde über die neuartigen, offiziell sanktionierten Verkehrsteilnehmer in Kenntnis gesetzt. In der Anfangszeit der Radfahrererfassung in Augsburg wurde die Ortspolizei über jeden genehmigten Radler einzeln unterrichtet.¹⁸⁷ Um die obrigkeitliche Kontrolle und Durchdringung des neuartigen Radwesens zu gewährleisten, erlegte der Magistrat den beiden Herren Bauer und Himmelstohs die Bedingung auf, stets ihre Legitimationskarten bei sich zu führen. Die ersten Augsburger Fahrkarten mit der Nr. 1 und 2 haben sich leider nicht mehr erhalten. Es findet sich aber die Anweisung des Magistrats mit einer groben Zeichnung an das Taxamt, wie die Karten auszuführen seien: „Ins Taxbureau mit dem Auftrage, den [...] Genannten je eine Legitimationskarte auf weißem Karton anzufertigen und zu verabfolgen.“¹⁸⁸ Darauf folgt eine recht schlichte Zeichnung für die Legitimationskarten „Velociped Nr. 1“ und „Velociped Nr. 2“. Ein Foto des für Michael Himmelstohs gedachten Musters ist im Anhang zu finden.¹⁸⁹

Der Cassier Gustav Hertle verkaufte glücklicherweise im September 1881 sein Velociped an den Lehrer Karl Jäger¹⁹⁰ und erstatte dem Magistrat seine Karte mit der Nummer 18 vom 8. April 1881 zurück. Offenbar hatte Hertle nicht mehr vor, in Augsburg Rad zu fahren. Die nunmehr obsolete Karte Hertles wurde in den Akt eingeklebt und ist daher die älteste erhaltene Fahrradlegitimationskarte für Augsburg, zu finden im Anhang.¹⁹¹

187 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 10/23.11.1880.

188 Ebd., Registernr. 10/23.11.1880.

189 Vgl. Anhang 2: Velociped Nr. 1, Muster für Michael Himmelstohs.

190 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 61/15.01.1882.

191 Vgl. Anhang 3: Legitimationskarte Nr. 18 für Gustav Hertle. Die zugewiesene Registernr. 51 vom 23.09.1881 ist mutmaßlich falsch, der Akt ist zusätzlich in diesem

Gut zu erkennen ist noch die Ausfertigung von Hand auf weißem Karton. Als amtlicher Nachweis diente ein Stempel des Stadtmagistrats sowie die Unterschrift eines Amtsträgers.

Der erste Akt der Fahrradserie von 1880-1890 markiert den Beginn des bis 1922 bestehenden Fahrkartenwesens in der Stadt Augsburg, die wichtigste Säule obrigkeitlicher Erfassung. Mehr als 40 Jahre lang befasste sich der Magistrat nunmehr mit der Registrierung und Kontrolle der hiesigen Radler mittels Legitimationskarten. Es trifft aber nicht zu, dass Himmelstohs und Bauer die ersten Radfahrer in Augsburg überhaupt waren, lediglich die ersten offiziell genehmigten. Schon ab Beginn des Jahres 1878 gab es mindestens 6 Fahrräder in der Stadt.¹⁹²

Die erste weibliche Radfahrerin, die in den Akten des Magistrats nachweisbar ist, war Maria Kammel, die zusammen mit ihrem Mann Edmund am 28. Oktober 1887 die Legitimationskarten Nr. 224 und 223 zuteilt bekamen. Damit war Maria Kammel die erste, offiziell sanktionierte Radfahrerin in Augsburg.¹⁹³ Bis zur Auslagerung der Fahrkartengenehmigungen durch den Magistrat an die Polizei 1893 lässt sich übrigens auch keine andere Antragstellerin nachweisen, für die nächsten sechs Jahre sollte Maria Kammel also offenbar auch die einzige Frau bleiben, der in der Stadt das Radfahren gestattet wurde. Allgemein befasste sich der Stadtmagistrat mit der Frage nach dem Geschlecht überhaupt nicht. Die zeitgenössische Diskussion nach der Fähig- und Sittlichkeit radelnder Frauen wurde ebenso wenig beachtet.¹⁹⁴ Vielleicht bestand dazu im Fall des Ehepaars Kammel überhaupt kein Anlass, da beide Ehepartner zusammen auf einem Vierrad fuhren und wohl ausreichend erfahren waren.

Die früheste gedruckte Blankokarte der Stadt Augsburg mit festgelegtem Design ist gleich im ersten Eintrag des dritten Fahrradaktes sowie

Zeitraum ein ziemliches Durcheinander. Für den ursprünglichen Antrag von Hertle um Ausstellung einer Fahrkarte vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 29/10.04.1881.

192 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 2/17.03.1878.

193 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 285/28.09.1887. Insofern ist auch die von Franz Häußler erwähnte Klara Straub nachweislich nicht die erste Besitzerin einer Legitimationskarte und damit erste genehmigte Radfahrerin Augsburgs, vgl. Häußler 2021.

194 Beispielsweise vgl. Schiefferdecker: Das Radfahren und seine Hygiene, S. 375f.

im Anhang dieser Arbeit zu finden.¹⁹⁵ Die Legitimationskarte enthält ein Feld für die zugewiesene Nummer des Radfahrers. Auch ist erkennbar, dass der Vordruck noch ausschließlich für die Stadt Augsburg in den 1890er Jahren gedacht war. Als amtliche Bestätigung der Ausstellung heißt es auf der Karte „Augsburg, den ... 189[...]“, hier sollte wohl das Datum und der Stempel eingefügt werden. Es konnte auch vorkommen, dass eine Fahrkarte für eine ganze Gruppe von Personen galt, beispielsweise für Geschäftsangestellte oder „das Offiziercorps des k. 3. Infanterie-Regiments ‚Prinz Carl von Bayern‘“. ¹⁹⁶ In diesen Fällen waren mehrere Personen zum Fahren berechtigt und dem einzelnen Betrieb oder der Organisation wurde eine entsprechende Nummer zugeordnet. Zudem musste stets ersichtlich sein, welcher der Berechtigten gerade fuhr und die Fahrer mussten selbstverständlich über die nötigen Legitimationsinstrumente verfügen.¹⁹⁷ Diese Fälle von Mehrfachgültigkeit einer Karte finden sich für den Untersuchungszeitraum immer wieder, häufig für geschäftliche oder dienstliche Tätigkeiten, meistens stellten aber Privatpersonen das Gesuch, einzeln Fahrradfahren zu dürfen.

Aufgrund der Systematisierung des Augsburger Radwesens ab dem 15. Oktober 1894¹⁹⁸ wurden neue Legitimationskarten ausgegeben. Eine originale Blankokarte hat sich noch erhalten, zu finden im Anhang. Hier waren gleich Fahrkarte und ortspolizeiliche Vorschriften kombiniert. Auf den ersten beiden Seiten wurden die Angaben zum Fahrradfahrer¹⁹⁹ eingetragen, worauf die lokalen Reglements folgten.²⁰⁰ Es handelt sich um ein achtseitiges Heftchen, wobei die erste Seite als Legitimationsausweis diente, die zweite als Gebührenbescheid. Die restlichen Seiten enthalten

195 Vgl. Anhang 4: Blanko-Legitimationskarte des Stadtmagistrats Augsburg bis 15. Oktober 1894.

196 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 23/12.05.1894, beigeheftete Legitimationskarte.

197 Vgl. z. B. ebd., Registernrn. 200/21.04.1898, 207/04.05.1898 sowie 239/27.09.1898.

198 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden*, vom 15. Oktober 1894], § 18.

199 Vgl. Anhang 5.1: Veloziped-Fahrkarte der Stadt Augsburg nach den Bestimmungen vom 15. Oktober 1894 mitsamt ortspolizeilichen Vorschriften (Vorderseite).

200 Vgl. Anhang 5.2: Veloziped-Fahrkarte der Stadt Augsburg nach den Bestimmungen vom 15. Oktober 1894 mitsamt ortspolizeilichen Vorschriften (erste Doppelseite).

die aktuellen ortspolizeilichen Vorschriften. Die Maße waren ungefähr 9x13,5 cm. Ein Umtausch veralteter Karten erfolgte kostenfrei. Für die Ausstellung eines Legitimationsausweises (und damit auch eines Nummernschildes) von Personen, die einen solchen bis dato nicht besaßen oder allgemein nicht in Augsburg wohnten,²⁰¹ sollten 5 Mk. Gebühren fällig werden.²⁰² Vor 1894 kostete allein die Bewilligung einer Fahrkarte 5 Mk.²⁰³ Die Herstellungskosten sollten vor allem durch Gebühren für neue Nummernschilder gedeckt werden.²⁰⁴ Der Antragsteller konnte die Gesamtkosten für die vereinheitlichten Registraturinstrumente dann beim Taxamt begleichen, welches in die Fahrkarte auf der zweiten Seite auf Anweisung des Magistrats notieren sollte: „In widerruflicher Weise giltig für Augsburg. Numero ...“. Dem Vermerke ist das Amtssiegel u. die Nummer der abgegebenen Tafeln beizusetzen.“²⁰⁵ Mit diesem mehrseitigen Heftchen hatten die Radfahrer ihre benötigte Genehmigung und die Verkehrsregeln gleich zusammengefasst zur Hand.

Den erweiterten ober- und ortspolizeilichen Bestimmungen folgend wurden ab 1907 auch neue Legitimationskarten bei der Druckerei Johann Walch in Auftrag gegeben. Diese Fahrkarten sollten sowohl Landes- sowie Lokalbestimmungen enthalten.²⁰⁶ Damit hatten die Radfahrer stets Zugang zu den entsprechenden Informationen. Die Legitimationskarte Nr. 12.686 bzw. 10.059 für Johanna Costa ist ein Beispiel für die standardisierte Ausführung nach der reichsweiten Angleichung von 1908.²⁰⁷ Die Fahrkarte Costas enthält interessanterweise keine beigelegten polizeilichen Vorschriften, sondern wurde als Einzelstück in den magistratischen Akt geheftet. Mit der Radfahrerkarte von Josef Zeller aus Mallersdorf haben sich auch gleich die hier beigelegten oberpolizeilichen, bayerischen Vorschriften

201 Dies betraf alle Radfahrer, die laut den ortspolizeilichen Vorschriften vom 15. Oktober 1894 nicht in den Amtsgerichtsbezirken Augsburg und Friedberg wohnhaft waren, vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden*[, vom 15. Oktober 1894], § 17.

202 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 51/17.10.1894.

203 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 116/03.09./[05].09.1883.

204 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 37/18.07./19.07.1894.

205 Ebd., Nr. 143, Registernr. 53/23.10.1894.

206 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 198/13.04.1898.

207 Vgl. Anhang 6: Legitimationskarte Nr. 12.686 bzw. 10.059 für Johanna Costa.

von 1907 erhalten.²⁰⁸ Da die Karte nicht in Augsburg ausgestellt wurde und Mällersdorf wahrscheinlich keine eigene Radfahrerordnung besaß, sind keine ortspolizeilichen Vorschriften beigelegt.²⁰⁹

Entsprechend der Vorgaben über die Fahrkartenpflicht finden sich noch bis 1922 Anträge und direkte Behandlungen einzelner Antragsteller in den Quellen des Stadtmagistrats. Es handelte sich aber nur noch um Sonder- oder Streitfälle, welche durch den Magistrat begutachtet wurden. Die anscheinend letzte Bearbeitung von Fahrradfragen durch den Stadtrat²¹⁰ in diesem Akt drehte sich um die Ausstellung von Legitimationskarten für 13 Unterbeamte der Landespolizei.²¹¹ Danach wurde dieser Teil des verkehrsrechtlichen Regime reichsweit abgeschafft. Ohne Registernummer und Datum heißt es im nachfolgenden und letzten Eintrag des letzten Aktes der Fahrradserie daher einfach nur: „Abschaffung d. Radfahrkarte“.²¹² Damit endete die seit über vier Jahrzehnten praktizierte Registrierung der Fahrradfahrer mittels Legitimationskarten in der Stadt Augsburg.

2.2.2 DIE GESCHÄTZTE ANZAHL DER FAHRRÄDER UND RADLER 1880 BIS 1914 IN AUGSBURG

Schon sehr früh versuchte der Magistrat, die offiziell sanktionierten Radfahrer administrativ zu ordnen. Bereits im Januar 1882 erging folgende Anweisung: „Ins Taxbureau mit dem Auftrage, ein Verzeichniß der bewilli[gten] z. Velocipedfahren z. Akte zu fertigen u. deshalb stets [evident] zu halten“.²¹³ Daraufhin wurde drei Tage später rapportiert: „Das nebenbezeichnete Verzeichniß liegt an, resp. ist dem Akte vorne beigelegt.“²¹⁴ Leider lässt sich dieses frühe Verzeichnis, zwei Jahre nach Beginn der

208 Vgl. Anhang 7.1: Legitimationskarte Nr. 179 für Josef Zeller (Vorderseite Heft).

209 Vgl. Anhang 7.2: Legitimationskarte Nr. 179 für Josef Zeller (Vorderseite Heft).

210 Hier heißt der Magistrat schon Stadtrat. An der Erfassung und Bearbeitung von Fahrradfragen bis zur Liquidation des Aktes bzw. des Fahrradregistraturwesens 1922 allgemein änderte dies anscheinend nichts.

211 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498 Registernr. 291/18.10.1922.

212 Vgl. ebd., letzte Notiz im Bearbeitungsregister.

213 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 64/25.01.1882.

214 Vgl. ebd., Registernr. 65/28.01.1882.

Radfahrerverwaltung durch den Magistrat, nicht mehr ausfindig machen, im entsprechenden Akt ist nichts dergleichen eingeklebt oder beigelegt.

Als strukturelles Problem sollte sich die Zuteilung von Nummern an die jeweiligen Radfahrer erweisen. Hier wurde immer die nächst freie Nummer vergeben, ohne auf etwaige Fehler oder Inkonsistenzen zu achten. Bei einigen der fortlaufenden Zuteilungen handelte es sich sicherlich um ‚tote‘ oder fälschlich ausgestellte Nummern. Dies scheint die amtliche Erfassung und Durchdringung des Fahrradwesens durch den Magistrat von Anfang an begleitet zu haben. Die anscheinend nicht immer reibungslose Registrierung von Radfahrern mit fortlaufenden Nummern illustriert die älteste Legitimationskarte Nr. 18 von Gustav Hertle. Die am 10. April 1881 ausgegebene Karte wurde am 23. September selben Jahres wieder ans Magistrat zurückerstattet. Anhand der nachfolgenden Aktenposten ist zu bezweifeln, dass die jetzt eigentlich wieder verfügbare Nr. 18 erneut vergeben wurde. Der zeitlich nächste Eintrag vom 30. September beinhaltet die Genehmigung der Karte Nr. 33, in Übereinstimmung mit den vorherigen, fortlaufenden Zuteilungen.²¹⁵ Der Lehrer Karl Jäger, welcher offenbar das Fahrrad von Hertle erwarb, bekam die Nr. 34, eine Koppelung von Hertles Nr. 18 an das Fahrrad gab es also nicht.²¹⁶

Die vom Stadtmagistrat praktizierte Zuteilung der stets nächsten freien Nummer war wohl nicht jedem bekannt. So stellte beispielsweise I. Kling, Dominikanergasse A 49, am 22. Februar 1883 den Antrag, „beiliegende Karte [...] (Velociped Numero 47) auf seinen Namen umändern? lassen zu wollen, da er durch Kauf in den Besitz des betreffenden Velocipedes gelangt ist.“²¹⁷ Der Stadtmagistrat Augsburg, welches hier „umändern“ rot unterstrichen und mit Fragezeichen als Ausdruck des Unverständnisses hervorgehoben hat, erkannte wohl nicht die Folgen, wenn stets nur

215 Vgl. ebd., Registernr. 60/30.09.1881.

216 Vgl. ebd., Registernr. 61/15.01.1882.

217 Ebd., Registernr. 102/20.02./24.02.1883; Hervorhebungen im Original. Kling kaufte sein Fahrrad offenbar von Ferdinand von Ritter, dessen Antrag hat sich in den Akten erhalten, vgl. ebd., Registernr. 94/12.10./13.10.1882. Zusammen mit der Karte erwarb Kling wohl auch die an von Ritter gerichtete, hübsch verfasste Mitteilung der ortspolizeilichen Vorschriften, sogar mit Unterschrift des I. Bürgermeisters Ludwig von Fischer, vgl. ebd., Registernr. 105/28.02.1883.

fortlaufende Nummern zugeteilt wurden. Der Magistrat teilte Kling nämlich mit, „daß die bloße Umschreib[ung] einer Karte zum Velocipedfahren nicht stattfindet, daß ihm aber – wenn er es wünscht – förmliche Bewill[i-gung] u. neue, auf seinen Namen lautende, Legitimationskarte gegen die übliche Gebühr ausgestellt [werden] wird.“²¹⁸ Kling ersuchte nun zwei Tage später um eine Erlaubnis zum Radfahren.²¹⁹ Wie bei vielen Anweisungen zu frühen Radfahrgenehmigungen heißt es in der internen Verarbeitung des Magistrats daraufhin: „Ins Taxbureau zur Ausstellung der Legitimationskarte, welche die **nächst offene Nummer** zu führen hat.“ Das Taxamt fügte daneben „L. K. Numero 50 gefertigt.“²²⁰ hinzu. Kling hatte nun seine Fahrkarte Nr. 50, allerdings war jetzt die ursprüngliche 47 obsolet geworden und verzerrte die Gesamtzahl der offiziell sanktionierten Radfahrer. Die 47 findet sich noch am Ende der Registernummer 105 eingeklebt, wo sie seit 1883 als ‚toter‘ Posten liegt.

Das Fahrradwesen wurde bis 1894 noch direkt vom Stadtmagistrat verwaltet, hier mussten die Anträge auf Legitimationskarten und Nummernschilder gestellt werden. Der Magistrat vergab dann die entsprechenden Posten. Da sich die Zahl der Radfahrer bzw. Fahrräder von einigen Hundert in den 1880er Jahren aber ab den 1890ern erheblich steigerte, ist zu vermuten, dass sich der Stadtmagistrat zu einer Neuordnung des Erfassungs- und Administrationswesens entschied, was 1894 geschah. Die Ortspolizei sollte nun, mit Unterstützung des Taxamtes, die Registrierung von tausenden Radfahrer übernehmen. Der Magistrat behielt es sich vor, nach dieser Auslagerung des Alltagsgeschäfts nur noch Streit- oder Sonderfälle zu behandeln.

In einer internen Notiz vom 17. Oktober des Stadtmagistrats zur neu geordneten Bearbeitung und Erfassung des Fahrradwesens 1894, was die im Stadtgebiet geltenden Regelungen vereinheitlichen und systematisieren sollte, wird auf ein von der Ortspolizeibehörde anzulegendes, zentrales Register Bezug genommen:

218 Ebd., Registernr. 103/24.02.1883.

219 Vgl. ebd., Registernr. 104/26.02./28.02.1883.

220 Ebd., Registernr. 105/20.02.1883; Hervorhebungen durch Elias Blüml. Später leitete der Magistrat die Genehmigungen mit der Notiz „Ins Taxbur. zur üblichen Behandlung“ oder einfach ohne Kommentar weiter.

„Die neuen Fahrkarten und Nummerntafeln sind auf Anmeldung nach der Reihenfolge der Anmeldungen hinauszugeben und es ist über sämtliche Anmeldungen ein genaues, die den Velozipeden zugeteilten Nummern enthaltendes, Verzeichnis anzulegen u. evident zu halten.“²²¹

Die städtische Polizei führte die vom Magistrat in den 1880er bereits praktizierte Registrierung und Zuordnung von Fahrradfahrern zu bestimmten Nummern fort. Leider lassen sich in den Akten des Stadtmagistrats bis auf diese amtliche Anordnung zur Schaffung eines zentralen Registers für Fahrradfahrer nur wenige Hinweise auf ein solches finden.

Es haben sich noch Werbeanzeigen zweier Firmen in den magistratischen Akten erhalten, in welchen Blankoformulare für Radfahrerregister angeboten werden. Die beiden Unternehmen *C. Brügel & Sohn* in Ansbach sowie *Carl Gerbers Verlag amtlicher Formulare* in München produzierten für die kommunalen Verwaltungen Bayerns Formulare und boten diesen Dienst auch dem Stadtmagistrat Augsburg an.²²² Damit sollte eine systematische Erfassung der Fahrradfahrer erleichtert werden. Aus den Akten geht leider nicht hervor, ob man auf diese Angebote einging.

In einem der Aktenregister gibt es einen Verweis im Titelbetreff, dass eine Kopie des amtlichen Radfahrerverzeichnis nach Pfersee übersendet worden ist: „Gesuch d. Carl Miller in Pfersee, Mittheilung einer Abschrift des Verzeichnisses der hiesigen Velocipedfahrer betr.“²²³ Im dazugehörigen Akt existiert die entsprechende Registernummer leider nicht mehr. Wahrscheinlich wurden die Materialien zur weiteren Bearbeitung ausgelagert, die Notizen hierzu sind unglücklicherweise nicht genau zu entziffern.

In den Beständen des Gemeindearchivs Haunstetten lässt sich das dortige Register für Radfahrer finden, auszugsweise zu finden im Anhang. Somit kann zumindest auf die etwaige Ausführung des Augsburger Registers geschlossen werden. Das Haunstetter Register ist am Beginn der Aufzeichnungen 1893 noch händisch ausgeführt²²⁴ und wird dann 1898 durch

221 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 51/17.10.1894.

222 Vgl. ebd., Registernrn. 180/01.02./03.02.1898 sowie 181/22.01./04.02.1898.

223 Ebd., durchgestrichene bzw. ausgelagerte Registernr. 95/21.04./22.04.1896.

224 Vgl. Anhang 9.1: Radfahrerregister der Gemeinde Haunstetten (händisch).

ein vorgedrucktes Formular ersetzt.²²⁵ 1903 wird zusätzlich die Kategorie der „Radfahrerin“ hinzugefügt.²²⁶ Die vorgedruckten Blankoformulare waren anscheinend folgendermaßen standardisiert: „Gemeindl. Formular Nr. 195 1/5a. Verlag von Carl Gerber, München.“²²⁷ Man vergab auch in der Gemeinde Haunstetten die Legitimationsnummern fortlaufend.

Vielleicht wäre das Register mit weiteren Recherchen in den Akten der zuständigen Ortspolizeibehörde zu finden. Zusätzlich wird selbst in den Magistratsquellen über die Jahre des Untersuchungszeitraum hinweg nach obiger Anordnung²²⁸ nicht auf ein zentrales Register verwiesen. Wahrscheinlich bestand für den Magistrat kein Grund mehr, sich mit der zentralen Radfahrererfassung zu beschäftigen. Das Alltagsgeschäft übernahmen Polizei und Taxamt. Lediglich Streit- oder Sonderfälle, wie Kartenduplikate, Gebührenbefreiungen oder Mehrfachanmeldungen für gewerbliche Transporträder, wurden vom Stadtmagistrat übernommen. Hierfür wurden die entsprechenden Gesuche von der Ortspolizei an den Magistrat nur zur Überprüfung weitergeleitet, dort aber nicht zentral verwaltet.

Anhand der einzelnen Fälle, die der Stadtmagistrat behandelt hat, insbesondere die vielen Rückerstattungen, Neuausstellungen und Duplikate von verlorenen, ausrangierten oder veralteten Legitimationskarten für tausende Menschen, wäre es durchaus möglich, dass ein zu Anfangs geplantes Verzeichnis durch falsche, doppelte oder obsoletere Eintragungen bald seine Kohärenz verloren hatte. Eingezogene oder ungültige Fahrkarten lassen sich über den ganzen Zeitraum der administrativen Erfassung des Fahrradwesens durch den Magistrat in den Akten finden. Dazu zählten etwa das Exemplar von Johanna Costa, der 1913 unter Nr. 10.059 bzw. Nr. 12.686 fälschlicherweise zwei Legitimationskarten ausgestellt wurden.²²⁹

Dennoch lassen sich Hinweise auf die zahlenmäßige Entwicklung in den Bearbeitungsnotizen und Registern des Stadtmagistrats sowie in Korrespondenzen finden. Die zugeteilten Nummern als Administrationsvorgänge

225 Vgl. Anhang 9.2: Radfahrerregister der Gemeinde Haunstetten (Formular).

226 Vgl. Anhang 9.3: Radfahrerregister der Gemeinde Haunstetten (Radfahrerin).

227 Vgl. StadtAA/Bestand 20153 Gemeindearchiv Haunstetten/HAST 1255, das Register endet am 16. November mit der vergebenen Legitimationskarte Nr. 456.

228 Vgl. Anm. 222.

229 Vgl. Anhang 6: Legitimationskarte Nr. 12.686 bzw. 10.059 für Johanna Costa.

sind dabei aber keinesfalls als deckungsgleich mit der tatsächlichen Anzahl radfahrender Personen in Augsburg anzusehen.

Anhand der ersten beiden Akten der Fahrradserie von 1880 bis 1893 ergibt sich über einen Zeitraum von ungefähr 13 Jahren anhand der Legitimationskartennummern eine Zahl von rund 714 registrierten Radfahrern.²³⁰ In den folgenden Jahren sollte die Anzahl der Fahrradfahrer und damit auch die Menge an beantragten Fahrkarten und Tafeln enorm zunehmen. Die 1894 vorbestellten Schilder und Karten waren schon im März 1896 fast alle ausgegeben. Von jeweils 1.500 Stück waren noch 200 Garnituren und 190 Legitimationskarten übrig.²³¹ Laut einem Bericht des Taxamtes an den Magistrat war die am 23. April 1897 zuletzt ausgegebene Nummer die 1987.²³² In einer Eingabe vom April 1898 ist von „nahezu 3.500 Radfahrer[n]“²³³ die Rede. Im Frühjahr 1899 gab es in Augsburg bei einer Einwohnerzahl von knapp 90.000 Personen anscheinend ca. 4.300 Radfahrer.²³⁴ Einem Gesuch vom 10. Mai 1899 zufolge, die gebührenfreien Ausstellung einer Legitimationskarte betreffend, war die höchste Nummer bereits 4.794.²³⁵ Diese enorme Zunahme Ende des 19. Jahrhundert ist wahrscheinlich auf die rapide sinkenden Preise für Fahrräder zurückzuführen.²³⁶ Die von Emil Deschler an den Magistrat übersendeten Rechnungen für die Herstellung von Nummerngarnituren bis zur Abschaffung dieser Regelung 1901 weisen auf ca. 7000 produzierte Schilder hin.

Anhand eines der wenigen Beispiele für eine dokumentierte Fahrkartenausgabe an eine Frau, die Postsekretärsgattin Luise Heerklotz aus München, kann auch für einen kleinen Zeitraum des späten Fahrradregimes die Zahl der genehmigten Legitimationskarten bzw. der Administrationsvorgänge errechnet werden. Heerklotz beantragte 1914 unter der Registernummer 265 beim Magistrat die Ausstellung einer Fahrkarte, das zugehörige Gesuch ging am 24. Juni ein und wurde am 26. bearbeitet. Am

230 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18 nicht nummerierter Eintrag 29.10.1890.

231 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 94/29.03.1896.

232 Vgl. ebd., Registernr. 131/23.04.1897.

233 Ebd., Registernr. 197/12.04./14.04.1898.

234 Vgl. ebd., Registernr. 258/15.02.1899, Beilage 3.

235 Vgl. ebd., Registernr. 277/10.05.1899.

236 Vgl. Lessing 2017, S.141f.

29. übersendete man ihr die entsprechende Radfahrererkarte Nr. 14.710.²³⁷ Am 06. Juli 1914, in der darauf folgenden Registernummer 266, also 10 Tage nach der letzten magistratischen Bearbeitung der Fahrkartenzahl vom 26. Juni, war die Zahl um 12 gestiegen.

Offenbar bestand Anfang des 20. Jahrhunderts aber eine große Diskrepanz beim amtlichen Registraturwesen. Dies ist auf die seit Einführung der Radfahrererkennung praktizierte Vergabe der stets nächsten Nummer zurückzuführen. Damit fiel es selbst dem Stadtmagistrat, eigentlich Hüter des lokalen Verkehrsregime, sehr schwer, genaue Angaben zu machen.

In der zeitgenössisch breit gestreuten Fahrradliteratur finden sich generell wenig Hinweise auf genaue Zahlen von Rädern in bestimmten Städten. Schon für die Zeitgenossen war es wahrscheinlich schwierig, konkrete Zahlen zu ermitteln. Die Zahl der produzierten, ex- und importierten Fahrräder ist recht gut anhand von Firmen- oder Zollakten nachvollziehbar. Doch sind dies mehrheitlich Annäherungen an einzelne Betriebe oder Jahre, die nur punktuell über Orte Aufschluss geben können.

Wichtige Hinweise auf mögliche Zahlen in Augsburg liefert Rupert Ritter von Paller in seinem Überblickswerk zur bayerischen Fahrradindustrie von 1908. In Augsburg, der drittgrößten bayerischen Stadt mit 94.923 Einwohnern (Stand 1. Dezember 1905), wurden bis zum 1. Oktober 1908 insgesamt 14.208 Radfahrererkarten ausgestellt. Paller schätzte die Gesamtzahl der Fahrradfahrer in der Stadt auf 3.800.²³⁸ Diese Information hatte er wohl vom Stadtmagistrat erhalten. Auffallend ist die große Differenz zwischen ausgestellten Legitimationskarten und der geschätzten Zahl. Das zugehörige Gesuch Pallers um Auskunft ließ sich leider nicht in den Magistratsakten nachweisen.

Mit 14.722 findet sich auch die letzte Erwähnung der Radfahrererkartenzahl vor dem Krieg. Dieser wichtige punktuelle Hinweis verdeutlicht noch einmal die Schwierigkeiten der Erfassung. Eine genaue statistische Erhebung, wie viele Radfahrer und Räder es in Augsburg gab, viel gegen Ende des Untersuchungszeitraum im Jahr 1914 wohl selbst dem Stadtmagistrat

237 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 265/24.06./26.06.1914.

238 Vgl. Paller: Die bayerische Fahrrad-Industrie, S. 44.

schwer, was folgendes Beispiel anschaulich illustriert. Rupert Ritter von Paller bat am 2. Juli 1914 den Magistrat Augsburg um amtliche Auskunft:

„R. R. von Paller, Civilingenieur, München, Marsstraße 39
München, den 2. Juli 1914
Verehrl. Stadtmagistrat Augsburg.

Der ergebenst Gefertigte bittet für eine statistische Arbeit um nachfolgende Mitteilungen:

- I. Wie viele Radfahrerkarten wurden dortselbst bis zum 1. Juli 1914 erteilt?
- II. Wie viele Radfahrer d. h. Kartenbesitzer, welche das Radfahren noch ausüben, gibt es bei Ihnen annähernd?

Ihrem alsbaldigem Bescheide gewärtig dankt im Voraus verbindlichst, hochachtungsvoll und ergebenst

Ing. R. von Paller.²³⁹

Die erste Frage Pallers nach den Radfahrerkarten bezieht sich auf den amtlichen Vorgang der Ausgabe einer Legitimationskarte. Wie bereits dargelegt, musste dies nicht unbedingt deckungsgleich mit der tatsächlichen Zahl der zum Radfahren offiziell berechtigten Personen sein. Hierauf zielt wahrscheinlich die zweite Frage. Der Stadtmagistrat antwortete Paller:

„Auf ihre Anfrage vom 2. ds. Mts. wird mitgeteilt, daß seit 1. Januar 1908, an welchem Tage der Kartenumtausch begann, bei uns 14.722 Radfahrerkarten gelöst wurden. Die unter Ziffer II. gestellte Anfrage kann auch nicht annähernd beantwortet werden.“²⁴⁰

239 StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 266/02.07./03.07.1914. Hervorhebung im Original. Paller legte übrigens freundlicherweise gleich 10 Pfg. für die Briefmarke des Antwortschreibens bei.

240 Ebd.

Seit der reichsweit beschlossenen Vereinheitlichung von 1907 bzw. Durchsetzung seit 1. Januar 1908 wurden neue Fahrradkarten ausgegeben und alte Exemplare ersetzt.²⁴¹ Über einen Zeitraum von sechseinhalb Jahren wurden in Augsburg also 14.722 Legitimationskarten genehmigt. Jedoch war dem Magistrat selbst klar, dass hiermit keinesfalls auch so viele Fahrradfahrer gemeint waren. Unter den Antragstellern waren wohl vor allem Radfahrer, die bereits vorher gültige Fahrkarten hatten. Ein zentrales Erfassungsregister, zumal vor dem Hintergrund einer vor kurzer Zeit geschehenen Reform, wäre 1914 wohl ein heilloses Durcheinander gewesen. Mehrfachnutzungen dienstlicher oder geschäftlicher Räder taten wahrscheinlich ein Übriges, die Zahlen zu verzerren. Es haben sich darüber hinaus keine Hinweise gefunden, dass die Radfahrer der ab 1910 eingemeindeten Orte in das Augsburger Register übertragen worden sind. Dementsprechend konnte nicht mal der Stadtmagistrat abschließend eine Schätzung abgeben. Bezeichnenderweise fragte Paller nicht nach der Zahl der Fahrräder. Der Magistrat hätte wohl auch hier keine Antwort gewusst. Vorsichtig geschätzt kann man für Augsburg von ungefähr 10.000 offiziell sanktionierten Radfahrern und 5.000 Fahrrädern am Vorabend des Ersten Weltkriegs ausgehen.

2.2.3 DIE DURCHSETZUNG DES MAGISTRATISCHEN FAHRRADREGIMES ZWISCHEN ANPASSUNGEN, STRIKTER GÜLTIGKEIT UND SONDERFÄLLEN

An die Ausgabe der Fahrradlegitimationskarten wurde standardisiert gleich die obrigkeitliche Aufklärung über die Verkehrsregeln gekoppelt. Von 1880 bis 1893 teilte man die rechtlichen Reglements zum Radfahren den dazu berechtigten Personen noch durch ein Schreiben des Magistrats mit.²⁴² Mit der zunehmenden Standardisierung der Legitimationskarten ab 1894 gab es die Vorschriften als gedruckte Heftchen, manchmal sogar mit

241 Vgl. *Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907*, §§ 3, 17-19.

242 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. (ad.)1/26.05.1893.

integrierter Legitimationskarte. Bei der Druckerei Lampart & Co. konnte man die örtlichen Bestimmungen zudem käuflich erwerben.²⁴³

Es ist davon auszugehen, dass Änderungen ortspolizeilicher Vorschriften oder Ähnliches immer auch im städtischen Intelligenz- bzw. Amtsblatt verkündet wurden. Zudem halfen die Radfahrervereinigungen wohl tatkräftig bei der Verkündung polizeilicher Reglements, der *Verband zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer* druckte sogar eigene Broschüren mit Verkehrsbestimmungen aller größeren Städte und Gemeinden in Bayern.²⁴⁴

Die amtlichen Registraturinstrumente ermöglichten auch einen intensiveren Zugriff der Ordnungshüter auf die Radfahrer bzw. Fahrräder selbst. Dies spielte sicherlich bei Unfällen oder Straftaten eine Rolle, hauptsächlich aber einfach bei der Ahndung nicht registrierter Radfahrer oder unsachgemäß ausgestatteter Fahrräder, also in doppelter Weise.²⁴⁵ Die Durchsetzung der Vorschriften sollte durch Amtsträger (z. B. auch Flurwächter oder Förster) und Polizisten erfolgen, welche auch über etwaige Änderungen der Bestimmungen sowie Sondergenehmigungen informiert werden mussten.²⁴⁶

In den Quellen des Stadtmagistrats kommen häufig neben Privatpersonen oder Firmen auch Angehörige des bayerischen Militärs vor, zudem wird einmal ein „Offiziers-Fahrradverein“²⁴⁷ des königlichen 3. Infanterie-Regiments *Prinz Carl von Bayern* erwähnt. Armeeangehörige waren ebenso wie Zivilisten in Fahrradsachen einem gewissen Grad an obrigkeitlicher Reglementierung unterworfen, wenn sie am öffentlichen Verkehr teilnahmen. Militärpersonen waren von 1880 bis 1898 noch nicht von der Legitimationspflicht und den damit zusammenhängenden Gebühren befreit. Dies führte anscheinend zu Konflikten zwischen dem Stadtmagistrat und der Garnisonskommandatur und schließlich zu einer

243 Vgl. ebd., Registernr. 127/07.04.1897.

244 Vgl. Verband zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer: Verzeichniß der in Bayern erlaubten und verbotenen Wege.

245 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, nicht nummerierter Eintrag 03.10./08.10.1890.

246 Vgl. hierfür eine Anweisung an die Schutzmannschaft, StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 53/23.10.1894.

247 Ebd., Registernr. 56/06.11.1894.

entsprechenden Anpassung der magistratischen Fahrradreglements. 1893 kam der Magistrat mit der Führung der in Augsburg stationierten Truppen überein, Soldaten in dienstlicher Absicht nicht dem Genehmigungs- und Gebührenzwang für Fahrräder zu unterwerfen.²⁴⁸ 1898 wurde die Gebührenbefreiung für alle Soldaten sowie Ordnungshüter auch in Vorschriften festgehalten.²⁴⁹ Das heißt allerdings nicht, dass Soldaten generell eine Vorzugsbehandlung genossen. Wenn Militärangehörige ohne dienstliche Absicht und gültige Legitimationskarte angetroffen wurden oder sich gar über die Verkehrsregeln hinwegsetzten, mussten sie ebenso wie Zivilisten mit den obrigkeitlichen Konsequenzen rechnen. 1895 ermahnte der Magistrat beispielsweise die Garnison eindringlich zur Achtung des Verkehrsregime, worauf der Generallieutenant des 3. kgl. Bay. Infanterieregiments ergebenst und gehorsamst versicherte, Entsprechendes veranlasst zu haben.²⁵⁰

Den praktischen Nutzen des Fahrrades für offizielle Bedienstete scheint der Stadtmagistrat durchaus honoriert zu haben, beispielsweise wurden am 18. Februar 1897 kostenfreie Legitimationskarten und Nummernschilder sowie eine Sondergenehmigung für vier Beamte des königlichen Ober-Post-Amtes für Schwaben und Neuburg genehmigt.²⁵¹ Die Ausnahmeregelung betraf das Befahren von verbotenen Strecken während des Dienstes. Amtsboten oder Dienstmänner, welche ein privates Rad in Ausübung ihrer Tätigkeit nutzten, bewilligte der Magistrat offenbar eine Instandhaltungspauschale von 50 Mk. jährlich. Dies wurde beispielsweise am 5. August 1899 auch Johann Lambert Kleber gewährt, der in den magistratischen Akten häufig als Bote offizieller Bescheide und Erlasse auftritt.²⁵²

Die meisten der alltäglichen Sonderfälle, welche durch den Magistrat beurteilt wurden, betrafen Duplikate für verlorene Legitimationskarten

248 Vgl. ebd., Registernr. 3/04.06.1893 bis einschließlich Registernr. 8/10.07.1893.

249 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr betr., vom 27. März 1898*, § 2 sowie StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, nicht nummerierter Eintrag 16.08./17.08.1895 sowie 19.08.1895. Hier wurde dem Schutzmann Gehrl auf dessen Anfrage eine Freikarte gewährt. Vgl. zusätzlich ebd., Registernr. 277/10.05.1899.

250 Vgl. ebd., Registernr. 70/12.04.1895 bis einschließlich 72/18.04.1895.

251 Vgl. ebd., Registernr. 121/16.02./21.02.1897.

252 Vgl. ebd., Registernr. 282/05.08.1899, darüber hinaus ebd., Registernr. 243½/25.10.1898.

oder Gebührenfragen. In einem Fall stellte Hans Hierl, wohnhaft zu Augsburg F 284/I, am 07. August 1900 den Antrag, seine verlorene Radfahrer-karte Nr. 5099 möge freundlicherweise ersetzt werden. Diesem Gesuch wurde seitens des Magistrats auch stattgegeben, Hierl erhielt wie gewünscht ein Duplikat derselben Nummer.²⁵³

Der Stadtmagistrat zog offenbar auch ungültige Karten anderer Gemeinden ein, so beispielsweise von Josef Zeller. Dieser hatte sich 1912 in Mallersdorf eine Legitimationskarte ausstellen lassen, obwohl er in Augsburg wohnhaft war.²⁵⁴ Theoretisch galt die Karte zwar für das gesamte Königreich Bayern bzw. das Deutsche Reich insgesamt, allerdings erfolgte die Ausstellung nicht durch Zellers Heimatbehörde und war damit von Anfang an ungültig.²⁵⁵ Zeller gab deshalb am 30. Mai 1912 seine Karte an den Magistrat ab.²⁵⁶

Die zunehmende Vereinheitlichung der Radfahrererfassung und Neuausgabe von aktualisierten Registraturinstrumenten war auch mit diversen Kosten und Unannehmlichkeiten für die einzelnen Personen verbunden. Nicht jeder war bereit, die daraus resultierenden Gebühren zu begleichen, was folgendes Beispiel illustriert. Max Silbermann beschwerte sich am 26.09.1907 in einem sehr ausschweifenden Gesuch beim Stadtmagistrat Augsburg, da er für die Ausstellung eines Kartenduplikats und der zugehörigen, aktuellen Radfahrbestimmungen²⁵⁷ 2 Mark zahlen musste. Da Silbermann mit diesem Preis ganz und gar nicht zufrieden war, bat er um Rückvergütung, zumal ja in München die dortigen ortspolizeilichen Vorschriften unentgeltlich ausgegeben wurden und er auch schon einmal, 1892, eine Karte beantragt hatte.²⁵⁸ Darüber hinaus waren in Augsburg bei der Druckerei Lampart & Co, welche früher die hiesigen Bestimmungen

253 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498 Registernr. 32/07.08./09.08.1900.

254 Vgl. Anhang 7.2: Legitimationskarte Nr. 179 für Josef Zeller.

255 Vgl. *Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907*, § 3.

256 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498 Registernr. 250½/30.05.1912.

257 Vgl. *Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907*.

258 Die zugehörige Erteilung der Legitimationskarte Nr. 475 an Max Silbermann ist sogar noch auffindbar, vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag 26.03.1892.

verkauft hatte, keine Exemplare mehr verfügbar.²⁵⁹ Der Magistrat ging auf seine Beschwerde allerdings nicht ein und erstattete Silbermann die Ausstellungsgebühr nicht zurück.²⁶⁰

Ein weiteres Beispiel für die Bearbeitung von Sonderfällen durch den Magistrat in der Spätzeit des Registraturwesens, nach der reichsweiten Vereinheitlichung, findet sich 1913. Gleichzeitig ist der Vorfall auch eines der wenigen Beispiele für Frauen, die in den magistratischen Akten direkt als Antragstellerinnen auftreten. Am 20. August ersuchte Frau Regierungsassessor Johanna Costa, wohnhaft Augsburg Thelottstraße 4, um die Rückerstattung eines fälschlicherweise ausgestellten Kartenduplikats. Ihr war unter der Nr. 12.686 eine Legitimationskarte ausgestellt worden, obwohl sie bereits die Nr. 10.059 besaß.²⁶¹ Warum Johanna Costa die zweite Karte überhaupt beantragte oder ob es sich um einen Verwaltungsfehler handelte, geht aus den Akteneintragungen leider nicht hervor. Der Stadtmagistrat erstatte Costa, welche anscheinend persönlich auf dem Magistrat erschienen war, die 3 Mk. Ausfertigungsgebühr zurück und zog die überflüssige Karte Nr. 12.686 ein, welche sich noch im Akt eingeklebt findet.²⁶²

Die bereits erwähnten Ehegatten Maria und Edmund Kammel waren wohl auch Auslöser für folgenden Vorgang, welcher das nicht immer kohärente und eindeutige Handeln des Stadtmagistrats in Bezug auf Normsetzung und administrative Durchdringung sowie die Behandlung von speziellen Vehikeln illustriert. Am 29. August 1888 erkundigte sich der Stadtmagistrat Regensburg, ob denn in Augsburg eine Unterscheidung bei Fahrrädern mit „zwei, drei und mehr Rädern“²⁶³ gemacht werde. Der hiesige Magistrat hatte offenbar noch nie mit etwas derartigem zu tun gehabt. Den Kollegen in Regensburg versicherte man aber: „Eine Unterscheidung zwischen Velozipeden mit zwei oder mehreren Rädern besteht hiebei bis jetzt nicht u. wird – selbst wenn ein bezüglicher Antrag gestellt

259 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 185/26.09./27.09.1907. Der Antrag von Silbermann ist äußerst ausschweifend, weshalb hier nur sehr knapp und sinngemäß darauf eingegangen werden kann.

260 Vgl. ebd., Registernr. 186/01.10.1907.

261 Vgl. Anhang 6: Legitimationskarte Nr. 12.686 bzw. 10.059 für Johanna Costa.

262 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 258/20.08.1913.

263 StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 312/29.08./03.09.1888.

werden sollte, – im Interesse der Sicherheit des Verkehrs auch kaum zugelassen werden.“²⁶⁴ Schon bevor ein mehrrädiges Vehikel überhaupt in Augsburg fuhr, hatte der Magistrat vor, ein solches nicht in besonderer Weise zu behandeln, um die Sicherheit und Kohärenz des Verkehrsregime nicht zu gefährden.

Zufälligerweise stellten Maria und Edmund Kammel zwei Wochen später am 12. September 1888 genau solch einen Antrag. Der Magistrat möge den beiden doch freundlicherweise „das Fahren auf ihrem Vierrad, [...] in der ganzen Stadt oder doch wenigstens vom Hotel zum weissen Lamm bis zu ihrer Wohnung /: Café Troll :/ [...] gestatten.“²⁶⁵ Ausschweifend versicherte das Ehepaar weiter seine eigene Erfahrung und Fahrtüchtigkeit, hatten sie doch laut Edmund Kammel

„bereits seit Jahren, tausende und abermals tausende Kilometer auf Fahrrädern [...] zurückgelegt, [...] allein über dreitausend Kilometer sowohl über manchen hohen Alpenpaß wie auch auf den verkehrsreichsten Straßen in Städten Östreichs u. der Schweiz, [...] Mitteldeutschlands, ohne [Anstöße?] von Seiten des Publikums, der Fuhrwerke u. der Polizeiorgane.“²⁶⁶

Zudem wurde die Sicherheit des Fahrrades mit seinen „drei kräftigen Bremsen“ hervorgehoben, die ein „plötzliches Halten ohne Absteigen ermöglichten.“

264 Ebd.

265 StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 314/12.09.1888.

266 StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 314/12.09.1888. Hervorhebung im Original. Diese Ausführungen sind offenbar keine bloßen Übertreibungen. Edmund Kammel war begeisterter und öffentlich gefeierter Radfahrer und brachte das im zeitgenössischen Fahrradmilieu vielfach gepriesene „Radfahrer-Touren-Buch für Weilheim unter der Berücksichtigung der Nachbarorte Landsberg, München, Murnau, Schongau und Tölz, 4. vollst. ausgearb. u. bedeut. erw. Ausg., Weilheim 1902 [erstmal 1892]“ heraus. Rudolf Haslinger zufolge fuhr Kammel Zeit seines Lebens mindestens 30.000 km mit dem Fahrrad vgl. Haslinger 1981, S. 109, Anm. 25. Interessanterweise war der Aufenthalt der Kammels in Augsburg bisher komplett unbekannt.

Das Ehepaar legte dem Gesuch zudem ein wohl kurz zuvor aufgenommenes, privates Foto bei, vielleicht um der städtischen Obrigkeit das vierrädrige Gefährt besser vor Augen zu führen. Die Fotografie ist in den Bildbeständen des Stadtarchivs Augsburgs enthalten.²⁶⁷ Es handelt sich wohl auch um die älteste bekannte fotografische Darstellung eines Fahrrades in Augsburg überhaupt.

Der Stadtmagistrat wusste aber wohl nicht recht, was es von diesem ungewöhnlichen Gesuch, insbesondere das Befahren der ganzen Stadt betreffend, halten sollte. Am Rand des Textes wurde, offenbar von einem Amtsträger, mit Bleistift notiert: „Derartige Ausnahmen haben immer fatale Konsequenzen!“²⁶⁸ Wie zuvor Regensburg wollte sich Augsburg über handlungsleitende Beispiele informieren, um eine Basis für die weitergehende obrigkeitliche Durchdringung des sich ausdifferenzierenden Fahrradwesens zu schaffen. Nach Erkundigungen bei den Stadtmagistraten von Würzburg und Nürnberg sowie der Königlichen Polizeidirektion München²⁶⁹ über deren Umgang mit mehrrädri gen Fahrrädern²⁷⁰ sowie einer außerordentlichen, positiv verlaufenden Prüfung des Kammel'schen Vierrades durch das städtische Baubureau, „ob dasselbe rasches Bremsen und langsames Fahren gestattet,“²⁷¹ gewährte der Magistrat aber den Eheleuten Kammel schließlich, zwischen dem weißen Lamm und dem Café Troll hin- und herfahren zu dürfen.²⁷² Auf das Gesuch, die ganze Stadt zu befahren, ging die städtische Obrigkeit überhaupt nicht ein, das war wohl zu viel verlangt. Nach einer amtlichen Feststellung der Sicherheit wurde eine begrenzte Ausnahme für diesen Sonderfall gewährt. Auf die Versicherung der Fahrtüchtigkeit und Erfahrung des Ehepaares wurde anscheinend nicht näher eingegangen, der Stadtmagistrat orientierte sich wohl hauptsächlich an der Sicherheit des Vehikels. Entgegen der ursprünglichen Intention, ein

267 Vgl. Anhang 10: Fotografie des Ehepaars Edmund und Maria Kammel auf ihrem Vierrad.

268 StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 314/12.09.1888.

269 Der Münchner Stadtmagistrat überließ der Polizeidirektion größtenteils die Regelung des dortigen Verkehrsregimes.

270 Vgl. ebd., Registernrn. 320/17.09/20.09.1888 sowie 321/20.09.1888.

271 Ebd., Registernr. 315/13.09.1888. Hervorhebung im Original. Das Baubureau wurde in den magistratischen Akten oft einfach mit „B. B.“ abgekürzt.

272 Vgl. ebd., Registernrn. 316/20.09.1888 sowie 317/22.09.1888.

Vierrad nicht anders als ein Zweirad zu behandeln, wurde hier eine extra Untersuchung in die Wege geleitet und eine Sondergenehmigung erteilt.

Damit war das vom Ehepaar Kammel gefahrene Vierrad für zwei Personen offenbar auch das erste seiner Art in Augsburg.²⁷³ Bis zum massenhaften Gebrauch des Sicherheitsniederrades ab ca. 1890 erfüllten dreirädrige Fahrräder- oder Tandems eine wichtige Funktion. Das ca. 1870 bis 1890 gebräuchliche Hochrad war, den technischen Gegebenheiten und sittlichen Gepflogenheiten der damaligen Zeit entsprechend, nur von Männern zu gebrauchen und schloss Frauen, Kinder sowie ältere Personen vom Fahren aus. Mit einem weniger gefährlichen Fahrradtyp wie dem Dreirad gab es aber die Möglichkeit der sicheren und bequemen Fortbewegung, ohne gefährliche Stürze befürchten zu müssen.

Das besondere Vehikel der Kammels gab den Anstoß für die Neuaushandlung und Erprobung von Reglements. Nach 1888 finden sich für Augsburg dahingehend keine größeren Auseinandersetzungen mehr. Anscheinend war ab jetzt der Magistrat mit Drei- oder Vierrädern vertraut. Diese wurden in Bezug auf Fahrverbote und Registrierungspflicht den Zweirädern in der Stadt größtenteils gleichgestellt,²⁷⁴ aber trotzdem noch einzeln vom Magistrat geprüft. So wurde beispielsweise Heinrich Kuhn, Händler für Herren- und Knaben-Garderobe, 1899 für die Anmeldung eines „Fahrrad-Transport-Wagen[s]“, wahrscheinlich eine Art Anhänger, vom „hiesigen Polizeiamt“ an den „Stadt-Magistrat beschieden“.²⁷⁵

Im Februar 1898 ergab sich wohl eine ähnliche Gelegenheit für die Auseinandersetzung mit motorverstärkten Fahrrädern bzw. Motorrädern generell. Erstmalige Erwähnung findet ein Motorrad in Augsburg 1895, der Magistrat hatte grundsätzlich gegen solche Vehikel auch nichts einzuwenden. Es sollte wohl aber vorab die Sicherheit geprüft und allgemein die

273 Erst 1897 taucht in den Akten des Magistrats ein Dreirad auf, vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 161/30.08.1897. Wenige Monate zuvor war bereits dreirädriges Invalidenfahrzeug angemeldet worden, vgl. ebd. 13/19.04./20.04.1894. Der Antragsteller Konrad Alt legte sogar eine noch erhaltene Zeichnung des betreffenden Vehikels bei.

274 Vgl. ebd., Registernr. 186/24.02.1898 sowie 190/01.03.1898.

275 Ebd., Registernrn. 267/15.03./16.03.1899 sowie 268/31.03.1899.

Vorschriften für Radfahrer eingehalten werden.²⁷⁶ Motorradfahrer waren daher als Radfahrer eingestuft und sollten ins bereits bestehende, obrigkeitliche Verkehrsregime integriert werden.²⁷⁷

1898 stellte die Fahrzeugfabrik *Heinle & Wegelin* in Augsburg das Gesuch, sechs ihrer Mitarbeiter die „Verwendung von Motor-Fahrrädern“²⁷⁸ im Stadtgebiet zu gestatten. Der Magistrat wollte aber die Sicherheit der Gefährte eingehend geprüft sehen und beauftragte hiermit das Baubureau, welches die Einholung sachverständiger Expertise anriet.²⁷⁹ Die antragstellende Firma wurde aufgefordert, die „Gefahrlosigkeit der in Frage stehenden Motoren“²⁸⁰ auszuweisen. *Heinle & Wegelin* legten wie gewünscht ein Gutachten zweier Ingenieure aus Berlin vor und am 16. Mai 1898 gestatte der Magistrat die Verwendung der sechs Motorräder. Nach der eingehenden Prüfung der Sicherheit wurden die betreffenden Vehikel den Fahrrädern gleichgestellt und ins bestehende Verkehrsregime integriert, was auch die Legitimations- und Nummernpflicht mit einschloss.²⁸¹

Ein Aspekt, der seitens des Stadtmagistrates anscheinend über den gesamten Untersuchungszeitraum von 1880-1914 nicht als dringende Aufgabe wahrgenommen wurde, war die amtliche Prüfung der Fahrtüchtigkeit von Personen, sehr zum Unmut der örtlichen Radfahrervertreter, wahrscheinlich zur Freude vieler Privatfahrer. Diese Art der obrigkeitlichen Kontrolle und Durchdringung des Fahrradwesens, etwa wie in München oder Nürnberg, fand in Augsburg nicht statt.²⁸² Die damit zusammenhängenden Probleme wurden 1896 durch die Radvereinigungen Augsburgs in einer Eingabe dargelegt und man forderte,

276 Die erste Erwähnung in den Magistratsakten findet ein motorbetriebenes Zweirad der Marke *Hildebrand & Wolfmüller* bereits im Jahr 1895, vgl. ebd., Registernrn. 89/18.09./19.09.1895 sowie 90/21.09.1895. Ob hiernach tatsächlich ein erstes Motorrad in Augsburg angemeldet wurde, ist leider nicht bekannt.

277 Vgl. hierzu auch ebd., Registernr. 256/21.01.1899.

278 Ebd., Registernr. 185/23.02.1898.

279 Vgl. ebd., Registernr. 191/04.03.1898.

280 Ebd., Registernr. 192/08.03.1898.

281 Vgl. ebd., Registernrn. 204/28.03./03.05.1898 bis einschließlich 206/05.05.1898 sowie 216/16.05.1898.

282 Vgl. ebd., Registernrn. 15/25.04.1894 sowie 19/06.05./07.05.1894.

daß die Prüfung auf die Fahrsicherheit [...] durch einen Beamten des hohen Magistrate – Polizei-Inspektor etc – zu erfolgen hat. Veranlassung zu diesem Vorschlage hat unterfertigte Commission zunächst darin gefunden, daß die zum Bedauern aller ordentlichen Radfahrer hin und wieder durch einzelne Radfahrer veranlaßten Unfälle – soweit daran der Radfahrer die Schuld trägt – nachweisbar meist durch Anfänger hervorgerufen werden, ferner der Umstand, daß nach hiesigen Verhältnissen nicht nur jede Privatperson, die selbst Radfahrer ist, sondern auch jeder Fahrradhändler zur Ausstellung des Zeugnisses über die Fahrsicherheit als genügend erachtet wird, daß aber gerade in letzterem Umstande eine wirkliche Gewähr, daß die Fahrsicherheit den ortsüblichen Vorschriften angemessen, auch in Wirklichkeit vorhanden ist, nicht erblickt werden kann; denn wird die Privatperson die Ausstellung des Zeugnisses mehr als Gefälligkeitssache betrachten, ohne eine besondere Prüfung vorzunehmen, so liegt es anderseits bei dem Fahrradhändler in der Natur der Sache, möglichst schnell mit dem Lernenden in der Fahrschule fertig zu werden, und dessen Wunsch auf die Straße zu kommen, – schon im eigenen Interesse – nur zu bereitwillig nachzugeben, damit aber kommen unsichere Radfahrer auf die Straße ohne die allernötigste Sicherheit im Ausweichen und Abspringen zu besitzen. Wird dagegen die Prüfung durch einen Magistratsbeamten, wie dies ja auch in allen übrigen Städten der Fall ist, vorgenommen, so liegt darin schon eine sichere Gewähr, daß das Zeugnis nur ordnungsgemäß ausgebildete [erreichen können].²⁸³

Hier werden starke Zweifel geäußert, ob die Fahrradhändler, entsprechend ihren wirtschaftlichen Interessen, an einer validen Prüfung der zukünftigen Radler überhaupt interessiert wären. Auch die Tatsache, das jeder Privatradler ein Zeugnis ausstellen konnte, ist anscheinend umstritten.²⁸⁴ In Folge dessen wird der Stadtmagistrat aufgefordert, auch rigoros die

283 Ebd., Registernr. 95/20.04./22.04.1896.

284 Für eine dahingehende Meldung der Fahrtüchtigkeit zweier Personen an das Magistrat vgl. ebd., Registernr. 210/27.08.1885.

Fahrtüchtigkeit zu prüfen, also die Durchsetzung des Verkehrsregimes noch zu erweitern. Vielleicht erhofften sich die Vereine aufgrund verpflichtender Prüfungen der Fahrsicherheit durch Experten (zu denen sie sich selbst offenbar zählten) mehr Zulauf, da die Clubs auch Privatpersonen Unterricht gaben. Die Vereine sahen sich auch als konstitutive Säule eines geregelten Radfahrens. Ein Beispiel für eine private Fahrtüchtigkeitserklärung ist für den 23.03.1891 dokumentiert. Albrecht Hossli, wohnhaft Göggingerstraße 56a, schrieb dem Stadtmagistrat Folgendes:

„Der Unterzeichnete bestätigt hierdurch daß seine beiden Söhne: Siegfried Hossli, [...] und Albrecht Hossli [...] das Velocipedfahren in ihren freien Zeiten lernen und vergnügshalber pflegen und [...] im Einverständnisse mit ihrem Vater.“²⁸⁵

Diesem Gesuch wurde prompt am selben Tag stattgegeben und an die Söhne die Nummern 361 und 362 vergeben. Regelungen zur Fahrtüchtigkeit in Radordnungen finden sich auf Landesebene ab 1898 nur insofern, dass unter 18-jährige, später unter 14-jährige Personen sowie „[a]mtsbekannt[e] Geisteskrank[e]“²⁸⁶ nur nach Einwilligung des Vormundes bzw. ärztlichem Gutachten das Rad benutzen durften.²⁸⁷

Der Stadtmagistrat ging auch gegen die sogenannten Radfahrerwaffen vor. Dabei handelte es sich um Bomben, Knallerbsen, Peitschen, (Schreckschuss-)Pistolen oder ähnliche Instrumente zur Selbstverteidigung der Radler, welche etwa wütende Passanten, renitente Fuhrknechte und insbesondere bissige Hunde oder „Gassenbuben“²⁸⁸ abwehren sollte. In einer Korrespondenz mit dem Königl. Bezirksamt Neu-Ulm wird am 16. April 1887 berichtet: „Mit Beschluss vom Heutigen haben wir den Velozipedfahrern auch das Werfen von Knallbomben (zum angebl[ichen] Schutze gegen Hunde) untersagt.“²⁸⁹ Ein Werbeflyer für eine entsprechende Marke, „Rasp’s

285 Ebd., Registernr. 3-4/23.03.1891.

286 *Oberpolizeiliche Vorschriften über den **Radfahrverkehr** vom 1. Januar 1898*, § 12.

287 Vgl. ebd.; *Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907*, § 3 sowie StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 276/21.08.1917.

288 Wolf: *Fahrrad und Radfahrer*, S. 94.

289 StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18 Registernr. 257/14.04./16.04.

Knall-Bomben“, wurde dem Akteneintrag sogar beigeheftet, zu finden im Anhang.²⁹⁰ Der Stadtmagistrat missbilligte den Gebrauch solch martialischer Instrumente im Straßenverkehr und sah die allgemeine Sicherheit gefährdet. Das entsprechende Verbot trat am 16. April 1887 in Kraft.²⁹¹ Interessanterweise lassen sich in den magistratischen Akten keine Anzeigen wegen Bombengebrauchs oder Ähnlichem nachweisen. In den lokalen Reglements finden sich ebenso keine dahingehenden Bestimmungen, wahrscheinlich kamen Radfahrerwaffen in Augsburg nicht häufig zum Einsatz.

Ein weiterer Hinweis auf die Priorisierung der Sicherheit als oberstes Gebot des innerstädtischen Verkehrs könnte die intensive Beschäftigung des Magistrats 1899 mit „Fahrradanschlüssen“ sein. Dabei handelte es sich offenbar um an öffentlichen oder privaten Gebäuden angebrachte Schließvorrichtungen, mit deren Hilfe Fahrräder sicher abgestellt werden konnten. Dies sollte Diebstahl entgegenwirken.²⁹² Hierfür hat sich lediglich eine Konstruktionszeichnung mit technischen Details erhalten.²⁹³ Ob und wie der Magistrat solche Apparate in der Stadt anbringen ließ, ist nicht mehr nachvollziehbar, die entsprechenden Quellen wurden entfernt und vielleicht ins Baubureau ausgelagert.²⁹⁴ Nachweisbar ist zumindest ein eigens errichteter Unterstand für Fahrräder bei der M.A.N. ab 1898.²⁹⁵

Zumeist geht es in Verkehrsberichten um milde Beschwerden über die Radfahrer allgemein sowie Tätigkeitsberichte dahingehend durch

290 Vgl. Anhang 8: Werbeflyer für Rasp's Knall-Bomben.

291 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 258/16.04.1887.

292 Vgl. für eine kleinere, mobile Version Salvisberg: Der Radfahrersport in Bild und Wort, S. 234.

293 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, durchgestrichene und entfernte Registernr. 274/01.05./02.05.1899.

294 Lediglich in der entsprechenden Registraturbeilage ist die magistratische Beschäftigung mit diesem Thema nachweisbar, vgl. in StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900 die allesamt durchgestrichenen und entfernten Registernrn. 281/08.06./09.06.1899, 283/26.06.1899 bis einschließlich 289/22.07.1899, 293/13.08./14.08.1899, 294/15.08.1899 sowie 300/12.09./17.09./18.09.1899 bis einschließlich 303/05.10.1899. Hierzu auch vgl. Ulllein 2017a, S. 275.

295 Vgl. 1. Section des Verbandes (Augsburg): Jahresbericht der 1. Section d. Verbandes (Augsburg), in: Jahresbericht pro 1898, hrsg. v. Verband zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer, München 1899, Beilage 2, S. 17-19, hier 17.

die Polizei. Für die Existenz eines zentralen Aktes des Fehlverhalten von Radfahrern gibt es keine Hinweise. Da sich der Stadtmagistrat vor 1894 größtenteils selbst mit den Fahrradfahrern befasst hatte, sind für diesen Zeitraum seit 1880 auch die Anzeigen wegen Fehlverhalten im Straßenverkehr oder fehlender Legitimationskarten in den magistratischen Akten dokumentiert. Danach übernahm die Augsburger Ortspolizeibehörde diese Aufgabe und erstattete dem Magistrat regelmäßig Bericht. Mit der allgemeinen administrativen Erfassung der Radfahrer wurde ebenso die Verwaltung von Anzeigen gegen Verkehrssünder vom Stadtmagistrat abgegeben. Ab 1894 taucht also die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten oder gar Straftaten nur mehr selten in den magistratischen Akten auf, da die entsprechenden Zuständigkeiten ausgelagert wurden. In Korrespondenzen zwischen Magistrat und Polizei lassen sich Bedenken zur Sicherheit und Konsistenz des Verkehrs nach 1894 aber zumindest nachzeichnen.

Die allgemeine Durchsetzung und Einhaltung des obrigkeitlichen Verkehrsregime sowie Ahndung von Regelverstößen bereitete der Stadtverwaltung regelmäßig Sorge. Georg Bauer, der zweite offiziell sanktionierte Radfahrer Augsburgs wurde bereits am 12. Dezember 1880, keinen vollen Monat nach seiner Genehmigung und sehr kurz nach Beginn der obrigkeitlichen Verkehrsregelung, wegen Fahrens auf dem Fußweg am Schwibbogentor belangt.²⁹⁶

Am 5. August 1886 wies der Stadtmagistrat den Polizeioffizier Höhs an, „am nächsten Samstage, Sonntage u. Montag Abends eine Razzia auf die Velocipedisten zu veranlassen, welche bei Dunkelheit das Velociped nicht [vorschriftsmäßig] beleuchtet haben.“ Am 10. August rapportierte Höhs gehorsamst:

„Die angeordnete Razzia hat stattgefunden. In Folge der Ausstellung und verschiedener Gartenfeste wurde wenig gefahren u. sind Zuwiderhandlungen gegen die bestehenden Vorschriften nicht zur Anzeige gekommen.“²⁹⁷

296 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 15/12.12./13.12.1880.

297 Ebd. Registernr. 240/05.08./10.08.1886.

Mit der Ausstellung war sicherlich die große bayerische Industrieausstellung in Augsburg gemeint, welche vom 15. Mai bis 16. September im Stadtgarten im Südwestend stattfand. Neben solchen Anweisungen des Stadtmagistrats, die sachgemäße Ausstattung der Räder mit vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen zu prüfen, ergingen an die Ortspolizei regelmäßig Ermahnungen zur Durchsetzung bzw. Ahndung der (verletzten) Nummernschildpflicht.

In einer Korrespondenz des Frühjahres 1895 äußert der Magistrat wiederum seinen Unmut über fehlende Maßnahmen dahingehend: „Man sieht immer u. überall noch Radfahrer, welche die neuen Nummern nicht führen!“ und sah sich genötigt, durch die Ortspolizei verstärkt „Razzia auf Radfahrer zu veranlassen“. Die Polizei wiederum erwiderte, wahrscheinlich in Anbetracht der Jahreszeit, „der Witterungsverhältnisse wegen, [sei] das Radfahren eine Seltenheit.“²⁹⁸ In einem Rapport vom Herbst 1895 wusste die Ortspolizei aber zu berichten: „Dem Velociped-Verkehr wird ohnedieß jederzeit die größte Beachtung geschenkt, wie die zahlreichen Anzeigen erweisen.“²⁹⁹ Diese Episode obrigkeitlicher Ordnungsversuche spielte sich kurz nach Erweiterung des städtischen Nummernschild- und Fahrkartenwesens vom 15. Oktober 1894 ab. Es ist nicht ausgeschlossen, dass viele der unrechtmäßigen Radfahrer bisher die Neuanschaffung amtlicher Registrierungsinstrumente versäumt hatten.

Die Ortspolizei meldete nur noch punktuell und überblicksartig ihre (Miss)Erfolge bei der Überwachung und Ordnung des Straßenverkehrs an den Magistrat, so beispielsweise mit einer vierseitigen Zusammenfassung von Strafanzeigen wegen Übertretung der Fahrordnung für Januar bis Mitte Mai 1896.³⁰⁰ Vielleicht handelte es sich um das Ergebnis einer Fahrrad-Razzia. Hier werden 38 Missetäter mit Namen und der zugewiesenen Fahrradnummer genannt. Leider ist nur teilweise ersichtlich, was sich die Radfahrer jeweils zu Schulden haben kommen lassen, da die verhängten

298 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 61½/11.01./12.01.1895, Hervorhebung im Original.

299 Ebd., Registernr. 91/03.10.1895. Diese Korrespondenz spielte sich anscheinend über mehrere Registernrn. ab, welche zudem zeitlich weit auseinander lagen, im Quellenakt aber zusammengefasst wurden.

300 Vgl. ebd., Registernr. 99/19.05.1896.

Strafen nur ungefähr bei der Hälfte der Posten eingetragen wurden. Es scheint sich meist nur um minder- oder mittelschwere Ordnungswidrigkeiten gehandelt zu haben, da die Strafen zwischen 3 und 10 Mk. betrugen. Allein der ledige Schneider Georg Falger scheint schwerer belangt worden zu sein, da er wegen „Fahrl[ässiger] Körperverletzung“³⁰¹ aufgeführt ist. Allerdings wird hier keine Strafe genannt. Falgers Fall wurde wahrscheinlich an ein Gericht weitergeleitet und nicht direkt vom Magistrat behandelt.³⁰² Außer dieser punktuellen Aufstellung lässt sich nach 1896 keine Behandlung von Ordnungswidrigkeiten der Radfahrern durch den Stadtmagistrat Augsburg mehr nachweisen. In den Magistratsakten finden sich zudem keine Überblicksdarstellungen zu den von Verkehrssündern gezahlten Strafen, im Gegensatz zu den Amtsgebühren für Nummernschilder und Fahrkarten.³⁰³

Bis 1896 gab es offenbar nur sehr wenige schwere Verstöße von Radfahrern. Eine permanente Entziehung der Fahrradlegitimation scheint überhaupt nicht vorgekommen zu sein, obwohl dies bei schwerwiegendem Fehlverhalten als abschreckende Maßnahme angedroht wurde. Die Ausstellung einer Legitimation erfolgte grundsätzlich erst nach einer Überprüfung durch die Polizei. In einem Rapport an die königliche Regierung von Schwaben und Neuburg beispielsweise³⁰⁴ berichtet der Stadtmagistrat am 21. Juli 1896:

„Eine Entziehung der Erlaubnis zum Radfahren auf öffentlichen Straßen und Plätzen hat dahier noch nicht stattgefunden, jedoch haben wir die Erteilung der Erlaubnis von zwei Personen auf bestimmte Zeit verweigert, weil dieselben, welche ohne Erlaubnis [Rad] gefahren sind, Fußgänger durch Ueberfahren gefährdet haben.“³⁰⁵

301 Ebd., Registernr. 99/19.05.1896.

302 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden*, vom 15. Oktober 1894], § 19.

303 Vgl. Anm. 184.

304 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 104/16.07./20.07.1896.

305 Ebd., Registernr. 105/21.07.1896.

Die zwei erwähnten Personen wurden aufgrund ihrer vorherigen Übertretungen also vom Radfahren ausgeschlossen, wenn auch nur auf bestimmte Zeit. Obwohl beide Missetäter ohne Genehmigung gefahren sind und dabei sogar Passanten in Gefahr gebracht haben, wurden sie nur temporär ausgeschlossen. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach 1896 wäre mit ziemlicher Sicherheit vom Magistrat angeordnet oder doch zumindest an diesen gemeldet worden, worauf es aber keine Hinweise gibt.

Für die Verhängung der in den Gesetzestexten wiederholt erwähnten (Höchst-)Strafen von 60 Mk. oder 14 Tagen Haft scheint es in den magistratischen Akten keine Belege zu geben.³⁰⁶ Der Färber Heinrich Bräuer wurde 1882 wegen Befahren des belebten Fußweges vor dem Vogelthor und unterlassenem Klingelzeichen, wobei er fast „ein 4 Jahre altes Kind niedergefahren hätte wenn es nicht noch rechtzeitig von dem Dienstmann Junghans entfernt worden wäre,“³⁰⁷ zu einer Strafe von 2 Mk. oder 2 Tagen Haft verurteilt. Dies ist aber ein seltenes Beispiel für gefährliche Situationen aus der Frühzeit des magistratischen Fahrradwesens in Augsburg, zumeist behandeln die Akten das Fehlen von Glocken, Laternen, Legitimationskarten oder die Übertretungen von Fahrverboten. Die Geldsumme von 2 Mk. scheint darüber hinaus die übliche Strafe für minderschwer eingestufte Übertretungen der Verkehrsbestimmungen gewesen zu sein, wenn nicht sogar nur „vorschriftsmässig verwarnt“³⁰⁸ wurde. Hinweise auf Probleme bei der Durchsetzung und Ahndung von kleineren Versäumnissen und Übertretungen lassen sich noch bis 1920 finden.³⁰⁹

306 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 25. Juni 1901*, § 7.

307 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 82/27.06.1882.

308 Ebd., Registernr. 294/01.05./11.05.1888.

309 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498, Registernr. 287/25.08./26.08.1920.

2.3 ORTE DES RADFAHRENS IN AUGSBURG

2.3.1 DIE INNENSTADT ALS (NICHT-)ORT DES FAHRRADFAHRENS

Nach der ortspolizeilichen Radfahrerordnung von 1880, inklusive der wenigen örtlichen Ergänzungen von 1894, durfte in Augsburg eigentlich fast nirgendwo gefahren werden, nur auf der ehemaligen Befestigungsanlage, im Grunde einmal um die Stadt sowie mit dem unteren, mittleren und oberen Graben um die Jakobervorstadt herum.³¹⁰ Für diesen Zeitraum des Verkehrsregimes hat sich eine Karte mit den erlaubten Straßen erhalten. Am 20. April 1896 stellte ein Zusammenschluss von Augsburger Radfahrern das Gesuch, die restriktiven Fahrverbote zu lockern und die Verkehrsbestimmungen zu reformieren.³¹¹ Hierfür fertigte man extra eine Planskizze mit den bis dato befahrbaren sowie, nach Ansicht der lokalen Fahrradfahrer, freizugebenden Straßen an. Die Karte ist im Anhang zu finden.³¹² Gut zu sehen ist der rot eingezeichnete Ring um die Stadt. Die erlaubten Strecken führten größtenteils entlang der abgetragenen Befestigungen rings um Stadt, die geplanten bzw. gewünschten Abschnitte sind gestrichelt gezeichnet. Hier werden noch die wenigen erlaubten Wege hervorgehoben, alle anderen Straßenabschnitte waren für Fahrradfahrer verboten.

Nur wenige Straßen innerhalb der Stadt waren befahrbar, etwa die Kreuz-, Hall- und Maximilianstraße bis zum Merkurbrunnen sowie die Hälfte des Weges am Katzenstadel. Auffallenderweise führten keine bis dahin nutzbaren Strecken für das Fahrrad durch die Innenstadt, man musste hier das Gebiet umrunden und „wesentliche Umwege“³¹³ in Kauf nehmen.

310 Vgl. *Fahrordnung vom 16. Oktober 1880*, Punkt 1.

311 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 95/20.04./22.04.1896. Als Beispiele für Städte, die Fahrverbote größtenteils oder sogar schon ganz aufgehoben hatten, werden hier Magdeburg, Halle, Leipzig, Mannheim, Wiesbaden, Stuttgart, Berlin, München, Nürnberg und Regensburg genannt.

312 Vgl. Anhang 11: Planskizze der von 1880-1896 verbotenen sowie nach Ansicht lokaler Radfahrer freizugebenden Straßen.

313 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 95/20.04./22.04.1896.

Auch der Bahnhof war mit Rädern nicht erreichbar, wie es die lokalen Fahrer bemängelten:

„Von allen Radfahrern und namentlich den dem Gewerbestande angehörigen, sowie den Herren Aerzten, wird es als sehr bedauerlich gefunden, daß in der Richtung des wichtigsten Verkehrs d. i. von Osten her nach dem Bahnhofs zu, keine durchgehenden Straßen dem Fahrrad-Verkehre offen sind.“³¹⁴

Es existierte zudem weder eine befahrbare Nord-Süd-, noch eine Ost-West-Achse. Selbst die Jakobervorstadt war nur auf der Jakoberstraße bis zur Jakoberkirche hin und her befahrbar.³¹⁵ Darüber hinaus waren die beiden Wertach- und die Klaukevorstadt sowie die umliegenden Gemeinden nicht erreichbar.³¹⁶ Dies war sicherlich auch ein Problem für radelnde Pendler, die durch oder in die Stadt gelangen wollten. Mithilfe der wenigen erlaubten Wege erscheint eine Durchquerung oder alltägliche Nutzung des Rades im Kerngebiet der Stadt Augsburg damals fast nicht möglich gewesen zu sein.

Der Stadtmagistrat als Hüter eines geregelten und einheitlichen Verkehrs wollte zudem keine Störungen des Marktgeschehens in der Innenstadt zulassen, eine Prämisse, die sich über den ganzen Untersuchungszeitraum erkennen lässt. Seit Beginn der rechtlichen Regelung des Fahrradverkehrs in Augsburg ab 1880 finden sich in den Reglements immer spezielle Regeln für Märkte. Der Magistrat wollte grundsätzlich für ein reibungsloses Marktgeschehen in der Innenstadt sorgen und war über etwaige Störungen durch Radfahrer besorgt.³¹⁷ So war seit 1880 durchgehend während der Dultzeit das Befahren von Jakoberstraße sowie mittlerem und oberem Graben untersagt, eine zusätzliche Einschränkung der Altstadt.³¹⁸

314 Ebd., Registernr. 95/20.04./22.04.1896, Begründung zu Beilage 3.

315 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden* [vom 15. Oktober 1894], § 7b.

316 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 95/20.04./22.04.1896.

317 Vgl. ebd., Registernr. 122/23.02.1897.

318 Vgl. *Fabrordnung vom 16. Oktober 1880*, Punkt 1b; *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden* [vom 15. Oktober 1894], § 7b; *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr betr.* [vom 27. März 1898], § 4, Punkt 7.

Bis zur steten Erweiterung der erlaubten Strecken im Zeitraum von 1896 bis 1898 war das Kerngebiet Augsburgs für Fahrräder also wenig befahrbar und unpraktisch.

Es gab zwar Anfragen zur außerordentlichen Inanspruchnahme der umfassenden Fahrverbotszonen vor 1898, der Magistrat lehnte es aber fast immer ab, einmal als nicht befahrbar definierte Strecken für Einzelpersonen ausnahmsweise zu öffnen.³¹⁹ So stellte Friedrich Eber am 17. August 1897 ein Gesuch für das Befahren des Fußweges. Da im Herbst des Jahres eine mehrtägige Sperrung der Pferseer- und Stephaniensstraße geplant war, welche er auf dem Weg zur Arbeit durchqueren musste, stellte Eber den Antrag, auf dem dortigen Gehsteig fahren zu dürfen.³²⁰ Der Magistrat lehnte eine solche außerordentliche Maßnahme aber vehement ab, da laut dem Polizeioffizier Höhs „sofort auch andere Radfahrer, die in Pfersee zu thun haben, die gleiche Vergünstigung beanspruchen würden.“³²¹ Die Einheitlichkeit des Verkehrs und die Integrität der Trottoirs sollte gewahrt bleiben, Eber musste wohl oder übel die Baustelle umfahren und einen Umweg in Kauf nehmen. Der Magistrat befürchtete wohl die Schaffung eines Präzedenzfalles bei diesen oder anderen Bauarbeiten, was ähnliche Gesuche nach sich ziehen würde.

In einem anderen Beispiel stellte Fritz Strauhs, Comptoirist in der Augsburger Buntweberei, vormalis L. A. Riedinger, ein Ausnahmegesuch. Strauhs, welcher mithilfe des Rades von seinem Wohnhaus, Bäckergergasse A 340, bis zu seiner Arbeitsstelle fahren wollte, ersuchte 1883 um eine individuelle Erlaubnis, „ganz nahe an der zum Aufsteigen zu benützenden Stelle (neue Brücke gegen das Vogelthor zu) fahren zu dürfen.“³²² Da es sich zu diesem Zeitpunkt bei Strauhs' Fahrrad noch um ein Hochrad gehandelt haben muss, brauchte er entweder genügend Freiraum um Anlauf nehmen und sich in den Sattel schwingen zu können oder eine bauliche Struktur zum Anlehnen seines Vehikels. Im Gegensatz zum kurze Zeit

319 Für ein seltenes Beispiel einer Einzelperson, der Ausnahmen von den Verkehrsregeln innerhalb der Stadt gewährt wurden, vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 13/19.04./20.04.1894.

320 Vgl. ebd. Registernr. 159/17.08.1897.

321 Ebd., Registernr. 160/25.08.1897.

322 StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernr. 116/03.09./[05].09.1883.

später aufkommenden Niederrad konnte ein Hochrad nicht einfach bestiegen werden, sondern musste entweder im Lauf oder im Stehen mithilfe einer Stütze erklommen werden. Bei der von Fritz Strauhs „zum Aufsteigen zu benützenden Stelle“ handelte es sich wahrscheinlich einfach um das Geländer der Brücke am Vogeltor. Der Stadtmagistrat folgte der Bitte aber nicht und erteilte ihm keine Sondergenehmigung. Wahrscheinlich fürchtete man durch solcherlei Einzelfälle, bei denen es eher um Praktikabilität einzelner Personen denn um allgemeine Bedürfnisse ging, eine Art Dammbruch, „da [die] Konsequenzen wegen derartige[r] Ausnahmen nicht als zulässig erscheinen.“³²³ Offenbar sah der Magistrat die Integrität und Sicherheit des Verkehrsregime in Gefahr, wenn es vermehrt zu individuellen Ausnahmen und Inanspruchnahmen der Stadt kommen sollte.

Die Sondergenehmigung für Maria und Edmund Kammel 1888 bildete hier eine Ausnahme aus der Frühphase des Fahrradregimes. Erst nach einer durch den Magistrat angeordneten und vom Baubureau durchgeführten Sonderprüfung gewährte man dem Ehepaar Kammel am 22. September 1888 „das Fahren mit ihrem [vierrädrigen] Velocipede versuchsweise u. auf Widerruf vom Café Troll über den Hafnerberg zum weißen Lamm u. zurück für die Tageszeit, d. i. bis zum Eintritte der Abenddämmerung,“³²⁴ Mit klarem Vorbehalt definierte der Magistrat nicht nur die genaue Strecke hin und zurück, sondern auch die Tageszeit, in welcher diese außerordentlichen Ausnahme galt. Damals war dieser Abschnitt für Räder noch verboten. Die amtliche Bestätigung der Sicherheit des entsprechenden Vehikels hat hier offenbar den Ausschlag gegeben, den Eheleuten Kammel testweise und widerruflich die Inanspruchnahme eines klar definierten Teils der Stadt zu bewilligen, welche 1888 vor allem noch durch Verbote und Einschränkungen gekennzeichnet war, also eher einen Nicht-Ort des Fahrradfahrens darstellte. Dies war aber anscheinend bloß ein Sonderfall ohne Präzedenzcharakter.

In einem weiteren Beispiel, in welchem der Magistrat und die Ortspolizei eine Sondergenehmigung zur außerordentlichen Nutzung der Innenstadt erteilte, ging es um eine ganze Gruppe von Personen. Hier

323 Ebd., Registernr. 116/03.09./[05].09.1883.

324 Vgl. ebd., Registernr. 317/22.09.1888. Hervorhebungen im Original.

handelte es sich aber um ein klar definiertes und zeitlich eng begrenztes Vorhaben, nämlich einen Radfahrerfestumzug durch die Stadt. Für besondere Inanspruchnahmen waren stets Ausnahmegesuche zu stellen.³²⁵ Der *Velociped-Club Augsburg* formulierte dahingehend am 11.07.1897:

„An Hochlöbl.

Stadtmagistrat der Stadt Augsburg.

Unterfertigter Verein ersucht höfl.

[...]

um Genehmigung einer Corsofahrt ohne Musik. Beginn. 2 Uhr. Rosengarten[,] Hermannstraße durch die Hermannstraße, Königsplatz, Schätzlerstraße, Theaterplatz, Fuggerstraße[,] Kaiserstraße[,] Eserwallstraße zur Rennbahn Friedbergerstraße.“³²⁶

In der Genehmigung des Magistrats wird die erlaubte Strecke aufgezeigt sowie Bezug auf die ortspolizeilichen Vorschriften genommen:

„[...] ferner wird Ihnen die kommunale Erlaubniß und die Distriktpolizeiliche Genehmigung erteilt, am vorgenannten Tage, [dem 11.07.1897] Nachmittags 2 Uhr, von der Gastwirthschaft „zum Rosengarten“ an der Hermannstraße durch die Hermannstraße über den Königsplatz, durch die Schätzlerstraße, über den alten Einlaß, durch die Fugger-, Kaiser- und Eserwall-Straße zur Rennbahn an der Friedbergerstraße eine Corsofahrt zu veranstalten, welche unter Beachtung der ortspolizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Velocipeden im langsamen Tempo auszuführen ist und keinerlei Verkehrsstörung verursachen darf.“³²⁷

Trotz der sich abzeichnenden Liberalisierung des Verkehrsregime ab 1896 in Bezug auf Fahrverbote machte der Magistrat hier deutlich, in welchem begrenzten Rahmen diese Sondergenehmigung für den *Velociped-Club* galt

325 Beispielsweise StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 78/08.07.1895.

326 StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 223/05.07.1897.

327 Ebd., Registernr. 226/09.07.1897.

und das keinerlei Störungen erwünscht seien. Ähnlich wie für das Ehepaar Kammel wurde der enge Rahmen der Ausnahmeregelung klar definiert und eine strikte Einhaltung angemahnt.

Aufgrund von allgemeinen Nützlichkeitsüberlegungen und öffentlichen Anliegen passte die Stadtverwaltung die Fahrverbote stellenweise an, ging hier aber sehr vorsichtig vor. Beispielsweise wurde am 18. Februar 1897 genehmigt, dass vier Amtsträger des königlichen Ober-Post-Amtes für Schwaben und Neuburg auf ihren Dienstfahrrädern in Ausübung ihrer dienstlichen Tätigkeiten, nämlich dem Unterhalt der Telegraphen- und Telefonleitungen, auch durch gesperrte Bereiche fahren dürften.³²⁸ Eine generelle Ausnahme für Amtsträger lehnte der Magistrat aber strikt ab, da man Folgeanträge befürchtete:

„Die [Genehmigung] zur Ausdehnung der Fahrerlaubnis auf die für die Velocipedfahrer gesperrten Strassen bedauern wir nicht erteilen zu können, da sie sofort gleiche Dispensgesuche von anderen Seiten, namentlich [auch] von Seite des Militärs, [...] zur Folge hätte u. die Sicherheit des Verkehrs, besonders auf den Märkten u. in [angrenzenden] Strassen, in Frage stellen würde.“³²⁹

Die Einheitlichkeit im Straßenverkehr und die Integrität der Reglements sollten erhalten bleiben, weshalb dieses Gesuch für eine umfassende Ausnahme abgelehnt wurde. Einem ähnlichen Anliegen hiesiger Ärzte am 25. Mai 1897 wurde allerdings stattgegeben. Begründet wurde dieses Ansuchen mit dem durch das Fahrrad ermöglichten, „rasche[n] Erscheinen des Arztes am Krankenbette zur Abwendung [augenblicklicher] Gefahren.“³³⁰ Der Stadtmagistrat folgte offenbar dieser Argumentation, da für Mediziner eine Sonderregelung erlassen wurde. Ärzte durften fortan, zwar mit der Betonung „in jederzeit widerruflicher Weise“, überall in der Stadt fahren, wenn sie folgende Bedingungen erfüllten:

328 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 121/16.02./21.02.1897.

329 Vgl. ebd., Registernr. 122/23.02.1897.

330 Ebd., Registernr. 136/25.05./26.05.1897.

„Den Aerzten, welche von dieser Erlaubnis Gebrauch machen, wird zur Auflage gemacht, daß sie an der Vorderseite des Fahrrades ober- oder unterhalb der üblichen Nummerntafel eine gleich große Tafel mit dem nach beiden Seiten sichtbaren roten Kreuze auf weißem Grunde führen. Im Übrigen behalten die ortspol. Vorschriften über den Verkehr mit Velocipeden auch gegenüber Aerzten volle Giltigkeit.“³³¹

Der Magistrat, sonst an einer möglichst einheitlichen Regelung des Fahrradwesens interessiert, setzte für praktische Ärzte die Fahrverbote allgemein außer Kraft und gewährte eine eng definierte Ausnahme. Die Ärzte hätten nichtsdestotrotz auf die Einhaltung der allgemeinen Verkehrsregeln zu achten. Die zusätzlich vorgeschriebenen Tafeln mit roten Kreuzen signalisierten den Sonderstatus sichtbar.³³² Etwas mehr als ein Jahr später, die Stadt war bereits größtenteils dem Radfahrverkehr allgemein freigegeben, wurde die Sondergenehmigung für die praktischen Ärzte allerdings wieder aufgehoben.³³³

Die Altstadt Augsburgs von 1880 bis 1896 war vor allem ein Nicht-Ort des Fahrradfahrens. Innerhalb der nächsten zwei Jahre änderte sich dies allerdings. Immer mehr Straßen und Plätze wurden für den Radfahrverkehr freigegeben, bis schließlich fast das gesamte Stadtgebiet zugänglich war. Der eingangs erwähnten Eingabe hiesiger Fahrradfahrer vom 20. April 1896 folgte der Magistrat weitestgehend. Mit der folgenden Radfahrordnung vom 21. Mai 1896 sowie einer kleinen Ergänzung im November selben Jahres³³⁴ ging die Stadtverwaltung daran, das Gebiet erstmals konsistent für Fahrräder nutzbar zu machen. Die gewünschten Strecken, deren Öffnung durch die örtlichen Radfahrer angestrebt wurde, ergänzten die

331 Ebd., Registernr. 137/29.05.1897.

332 Die Augsburger Naturheilpraktiker bzw. Vertreter der „arzneilosen Heilkunde“ stellten ein ähnliches Gesuch, was der Magistrat aber ablehnte, vgl. ebd., Registernrn. 155/22.07.1897 sowie 156/22.07.1897.

333 Vgl. ebd., Registernr. 225/04.07.1898, 227/09.07.1898 sowie 236/19.08.1898.

334 Vgl. *Bekanntmachung. Der Verkehr mit Velocipeden betr.[, vom 12. November 1896]*, § 1.

wenigen erlaubten Abschnitte dahingehend.³³⁵ Der Magistrat versuchte so gut es ging, Verbindungen der wichtigsten Punkte zu schaffen. Geöffnet wurden z. B.: „zur Verbindung der Pferseerstraße und der nordwestlichen Stadttheile mit dem Centrum der Stadt: die Kaiser-, Theater-, Ludwigs- und die Karl-Straße, der Kesselmarkt und der Obstmarkt;“ oder „zur Verbindung der Haunstetterstraße mit dem Centrum der Stadt: die Straße um das Rothe Thor, die Spitalgasse, der Milchberg und die Bäckergasse;“³³⁶

Darüber hinaus wurden jetzt alle Fuhrwerksstraßen während der Nacht für Fahrräder freigegeben. Die Beleuchtungspflicht für Räder war dabei aber sicherlich zu beachten. Ausgenommen von den Öffnungen waren nur Schmied- und Perlachberg, wahrscheinlich waren diese Orte zu steil.³³⁷ Der Stadtmagistrat unterstrich aber wiederum, dass der Radverkehr das Marktgeschehen nicht stören dürfe, hierfür wurden extra Beschränkungen erlassen. Ähnliches geschah für das Theater, wo an Veranstaltungsabenden ein generelles Fahrverbot galt.³³⁸

Mit den ortspolizeilichen Vorschriften vom 27. März 1898 wurden letztendlich fast alle Fahrverbote aufgehoben. Nur wenige Passagen innerhalb der Stadt waren noch grundsätzlich untersagt. Hierzu gehörten Perlach-, Schmied- und Judenberg, der Bogen zwischen Philippine-Welser- und St. Annastraße, der Bogen am St. Annahof von der Fuggerstraße aus, die Grottenau, der innere Fronhof sowie alle Fußwege.³³⁹ Der Magistrat sah diese Punkte wahrscheinlich als zu eng und unvorteilhaft an, um mit dem Rad befahren zu werden.

Während der in gleichmäßigen Intervallen stattfindenden Wochenmärkte waren die entsprechenden Straßen regelmäßig für die Dauer des Marktgeschehens gesperrt. Dies betraf z. B. den Oberen Graben während

335 Es ist anzumerken, dass der Bürgermeister-Fischer-Durchbruch 1896 noch nicht realisiert war. Diese neue Straße schuf allgemein eine erstmalige Ost-West-Achse von den neuralgischen Punkten Bahnhof bzw. Königsplatz hin zur Maximilianstraße bzw. dem Rathaus.

336 Vgl. *Bekanntmachung. Verkehr mit Velocipedten betr.*, vom 21. Mai 1896], § 1, Punkte 4 und 6.

337 Vgl. ebd., § 1, Punkt 9.

338 Vgl. ebd., § 2.

339 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr betr.*, vom 27. März 1898], § 4, Punkte 1-5, 9.

des Krautmarktes,³⁴⁰ welcher montags, mittwochs und freitags von 6 bis 13 Uhr stattfand.³⁴¹ Sporadische bzw. kurzzeitig gültige Fahrverbote finden sich nur noch an wenigen Punkten Augsburgs. Dies betraf etwa das Theater während Vorstellungen ab 18 Uhr oder Jakoberstraße sowie Mittleren und Oberen Graben während der jährlichen Dult.³⁴²

Ein etwas kurioses Verbot, das 1898 eingeführt wurde, betraf das Vorbeischieben und -fahren an der Militärkapelle vor dem Rathaus.³⁴³ Während der „Oeffentliche[n] Militärmusik“³⁴⁴ bzw. „Parademusik“,³⁴⁵ welche anscheinend an mehreren Tagen die Woche um die Mittagszeit von 12 bis halb 13 Uhr stattfand, war es untersagt, an der Kapelle vorbeizufahren. Dahingehende Erläuterungen zu dieser kurzzeitigen Beschränkung finden sich leider nicht in den magistratischen Akten. Vielleicht wurde dies eingeführt, um die herrschaftlich angehauchte Zeremonie nicht durch Glockenklingeln oder Ähnliches zu stören. 1909 modifizierte der Magistrat den ohnehin schon vielfach befahrbaren Raum der Innenstadt weiter und

340 Vgl. ebd., § 4, Punkt 6.

341 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über die Wochenmarkt-Ordnung vom 9. September 1890*, § 1.

342 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr betr.[, vom 27. März 1898]*, § 4, Punkte 5 und 7.

343 Vgl. ebd., § 4, Punkt 10.

344 Stauber: *Neuester Führer durch Augsburg*, S. 11. Bei den Kapellen handelte es sich um die Regimentsmusiker von 3. Infanterie-, 4. Feld-Artillerie- und 4. Chevaux-legersregiments, welche in Augsburg stationiert waren, vgl. Allgemeine Radfahrer-Union: *Festbuch zum XVI. Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union/Deutscher Touren-Klub in Augsburg*, S. 3. Das in Augsburg und Fürth stationierte 4. Feld-artillerie-Regiment *König* der bayerischen Armee wurde übrigens 1897 mit Militärfahrrädern der Firma *Mars-Fahrradwerke* aus Nürnberg beliefert, vgl. Ullein 2019, S. 69.

345 Woerl: *Führer durch Augsburg und Umgebung*, S. 19. Darüber hinaus vgl. Stauber: *Verkehrsbuch und Führer durch Augsburg*, S. 12; ders.: *Neuester Führer durch Augsburg*, S. 9; Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs in Augsburg: *Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt; Fremden-Verkehrs-Verein Augsburg*; Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt, S. 16; Allgemeine Radfahrer-Union: *Festbuch zum XVI. Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union/Deutscher Touren-Klub in Augsburg*, S. 3. In den verschiedenen Führern finden sich teilweise unterschiedliche Tage und Zeiten, weshalb hier auf eine genaue Aufstellung verzichtet wird. Zumeist scheint die Kapelle sonntags musiziert zu haben.

hob das Verbot am Oberen und Mittleren Graben zur Gänze auf, auch zu Dult- und Marktzeiten.³⁴⁶

Übertragen auf einen Planausschnitt der Innenstadt 1904³⁴⁷ wird die gesteigerte Mobilität für Radfahrer deutlich, die durch Aufhebung vieler Verbote ab 1898 möglich wurde. Nur noch wenige Straßen waren nicht oder nur eingeschränkt befahrbar, der Großteil der einstmals kaum nutzbaren Stadt ist nun zugänglich.³⁴⁸ Die sieben verbliebenen und kleinen Bereiche, in denen ein permanentes Fahrverbot herrschte, sind in der Karte blau hervorgehoben. Die Marktstraßen, über die Innenstadt verteilt und in regelmäßigen Intervallen nicht befahrbar, sind orange eingezeichnet. Schließlich sind die besonderen Fahrverbote beim Theater, dem Rathausvorplatz und Jakoberstraße sowie Oberem und Mittlerem Graben lila hervorgehoben. Der schwarz punktierte Bereich bei Oberem und Mittlerem Graben wurde 1909 gänzlich dem Fahrradverkehr geöffnet, was eine noch weitergehende Nutzung der Innenstadt mit dem Rad möglich machte.

Die *Section Augsburg des Verbandes zur Wahrung der Interessen bayerischer Radfahrer* ließ im Mai 1899 auf eigene Kosten in der Stadt Tafeln mit der Aufschrift „Radfahren verboten“ anbringen, um auf nicht erlaubte Strecken aufmerksam zu machen.³⁴⁹ Diese vom Magistrat genehmigte Maßnahme sollte wohl den nach 1898 nur durch wenige Fahrverbote gekennzeichneten Raum in der Innenstadt noch besser gliedern und die Maßnahmen des obrigkeitlichen Verkehrsregime unterstützen. Der Stadtmagistrat ging auf dieses Angebot vielleicht auch aufgrund der Kostenübernahme für die Tafeln seitens der *Section Augsburg* bereitwillig ein.

In den Verkehrsbestimmungen ab 1898 betonte der Magistrat nun nicht mehr die erlaubten Passagen, sondern nur die Verbote, ein Wechsel im Fokus auch in der obrigkeitlichen Einordnung und Festlegung. Vorher war die Stadt vor allem ein Nicht-Ort des Fahrradfahrens, der immer weiter geöffnet wurde. Ab hier kann die Innenstadt Augsburg als ein für

346 Vgl. *Bekanntmachung. Radfahrverkehr betr. [vom 20. August 1909]*.

347 Vgl. Anhang 12.2: Plan von Augsburg 1904 mit Hervorhebung Innenstadt.

348 Vgl. Anhang 12.3: Ausschnitt Innenstadt Augsburg 1904 mit Fahrverboten seit 1898.

349 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 272/01.05.1899. sowie 280/27.05.1899. Leider hat sich ein beigelegtes Muster der entsprechenden Hinweistafel nicht mehr erhalten.

Radfahrer zugänglicher, offener Raum betrachtet werden. In diesem mussten sich nun Passanten, Fuhrwerke, Droschken, Händler sowie Fahrradfahrer einfügen. Verbote betrafen nur noch berechtigterweise „wenig[e] absolut notwendig[e] Ausnahmen“, ³⁵⁰ wie es Carl Steinbach hervorhob.

2.3.2 DER *VELOCIPED-CLUB* AUGSBURG UND DIE ERSTE RADRENNBAHN AUGSBURGS AN DER FRIEDBERGER STRASSE VON 1881 BIS 1904

Die erste Radrennbahn Augsburgs wurde vom *Velociped-Club Augsburg* direkt an der Friedberger Straße errichtet, gegenüber der damaligen städtischen Badeanstalt am Stadtbach (heute Kaufbach). Schon zeitgenössisch sprach der Verein selbst „von unserer Rennbahn (an der Friedbergerstraße)“. ³⁵¹ Die Radsportanlage wäre heute ungefähr westlich des Güterbahnhofes gelegen (der früheren Lokalbahn), etwas südlich der Wolframstraße und gegenüber dem heutigen Freibad Fribbe bzw. dem Spickelbad. Anhand eines Planausschnittes von 1901 kann die damalige Lage gut überblickt werden. ³⁵² Die heutige Wolframstraße wird auf dieser Karte noch als „Fussweg nach Ablass u. Siebentisch“ bezeichnet.

Die Planungen zur Gründung des Vereins gehen anscheinend schon auf das Jahr 1878 zurück. Damit ist der *Velociped-Club* auch der älteste Radfahrverein Augsburgs. ³⁵³ Im Namen mehrerer Gleichgesinnter ersuchten damals T. G. Kaindl, „Correspondent in der E. Buxbaum'schen Maschinenfabrik“ und I. G. Grotz, „Lebkuchnereibesitzer“ um die Zulassung zur Gründung eines Fahrradvereins. Zusätzlich stellen sie den Antrag, ihre

350 Steinbach: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs, S. 6.

351 StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 43/20.08.1885. Die Rennbahn befand sich auf städtischem Grund. Ob der *Velociped-Verein* Pacht zahlen musste, ist leider unklar, vgl. Steinhäuser: Augsburg in kunstgeschichtlicher, baulicher und hygienischer Beziehung, S. 50.

352 Vgl. Anhang 13: Rennbahn des *Velociped-Clubs Augsburg*, Plan der Stadt Augsburg 1901© Stadt Augsburg, Geodatenamt.

353 Der *Velociped-Club* bezeichnet sich auch so: „der erste und älteste Verein seiner Art“, StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 15/25.04.1894.

Fahrräder, welche „die Zahl 6 nicht übersteigen“, ³⁵⁴ bei denen es sich aufgrund des zeitlichen Rahmens noch um Hochräder gehandelt haben muss, in der Schrankenhalle unterzustellen und reinigen zu dürfen. Darüber hinaus wurde noch ein Entwurf für eine zukünftige Vereinssatzung mitgeteilt. Diese 6 Fahrräder sind damit auch die bisher ältesten nachweisbaren Räder in Augsburg.

Die tatsächliche Gründung des Vereins wurde am 02.02.1881 beim Magistrat beantragt. ³⁵⁵ Von nunmehr 11 Personen wurde das Gesuch gestellt, den *Augsburger Velociped-Club* ³⁵⁶ zu gründen und gleich die voraussichtliche Vorstandschaft sowie die Vereinssatzung angefügt. In diesen zweifach beigeigten Statuten heißt es:

„Capitel I.

Zweck des Clubbs.

§ 1.

Zweck des Clubbs ist die praktische Verwerthung des Velocipedes, deren Förderung durch Veranstaltung von Lustfahrten und Wettrennen, sowie die Beseitigung etwaiger Hindernisse in dieser Richtung und geselliges Zusammenwirken auf dem Gebiete dieses modernen Sports, endlich Anlehnung an Vereine gleicher Richtung“ ³⁵⁷

Neben der Förderung des neuen Fahrradsportes durch Ausflüge und Paraden bzw. „Lustfahrten“ sowie sportliche Wettkämpfe wird hier noch das Zusammenwirken mit anderen Radvereinigungen genannt. Darauf kann aber nicht eingegangen werden, ebenso wenig auf den Einfluss des *Velociped-Club* auf die Beseitigung von Hindernissen im Straßenverkehr. Der Rest der Vereinsstatuten befasst sich mit der inneren Organisation des Clubs, was für die weitere Untersuchung keine Rolle spielen wird.

Dem erklärten Ziel des Clubs, das Radfahren durch Lust- und

354 StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 2/17.03.1878.

355 Vgl. ebd., Registernr. 1/08.02./10.02.1881.

356 Interessanterweise wird hier sowie in einigen der folgenden Korrespondenzen der Club mit zwei ‚b‘ geschrieben.

357 StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 1/08.02./10.02.1881, beigeigte Vereinsstatuten.

Wettfahren zu heben, schob der Stadtmagistrat aber teilweise einen Riegel vor und machte seinen Anspruch als Hüter des Verkehrsregime geltend. Als sich der zukünftige Vereinsvorstand am 08.03.1881 erkundigte, ob denn seinem Gründungsgesuch sowie der „Eintragung des Clubs in das Register für nicht politische Vereine“³⁵⁸ stattgegeben wurde, teilte der Magistrat laut den darauf folgenden Registernummer mit, dass der Club nach den „Bestimmungen des Gesetztes vom 26. Febr. 1850, die Versammlungen und Vereine betr., einer polizeilichen Genehmigung nicht bedürf[e]“³⁵⁹. Damit war der *Velociped-Club* Augsburg auch nach offiziellem Verständnis ein unpolitischer Verein, der keiner ausgedehnten polizeilichen Überwachung bedurfte. Die Abhaltung von Wettfahrten allerdings wurde mit dem Hinweis auf die geltenden Verkehrsbestimmungen nicht gestattet. Laut „§ 366 Absatz 2 u. Absatz 10 d. [Strafgesetzbuches] u. §§ 30 u. 38 der Fahrord. vom 16. Okt. v. J.“³⁶⁰ könnten die in „§ 1. der [Vereins-]Statuten in Aussicht genommenen Velociped-Wettrennen auf Straßen oder öffentlichen, dem Verkehr dienenden Plätzen im hiesigen Stadtbezirke nicht geduldet werden.“³⁶¹ Damit verbot der Magistrat dem Verein praktisch alle sportlichen Wettkämpfe auf öffentlichen Straßen, Plätzen und Wegen. Die „Fahrord[nung] vom 16 Okt[ober] v[origen] J[ahres]“ bezieht sich hier auf die von der Stadt Augsburg 1880 erlassenen Bestimmungen zum Radfahren.³⁶² Die Reglements zum Radverkehr liberalisierten sich zwar bis 1898 umfangreich, doch das Verbot der Abhaltung von Rennen oder Wettkämpfen auf öffentlichen Straßen zieht sich durch die gesamte Entwicklung der Verkehrsgesetzgebung. Ob der *Velociped-Club* die Rennbahn explizit aufgrund des städtischen Verbots von Rennen im öffentlichen Raum baute oder es sich eher zufällig ergab, konnte nicht genau eruiert werden. Zumindest legt die Abfolge der Ereignisse, offizielle Gründung des Vereins 1881, das

358 Ebd., Registernr. 3/08.03./10.03.1881.

359 Ebd., Registernr. 5/24.04.1881. Bei den Bestimmungen handelte es sich um das *Gesetz, die Versammlungen und Vereine betr. Vom 26. Januar 1850 [...] in der Fassung des Gesetztes vom 15. Juni 1898 [...]*.

360 StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 4/11.03.1881.

361 Ebd., Registernr. 5/24.03.1881.

362 Vgl. *Fahrordnung vom 16. Oktober 1880*.

Beharren des Stadtmagistrats auf dem Verbot sowie der Bau der Radrennbahn ungefähr vier Jahre später, einen solchen Zusammenhang nahe.

Aus den Akten des Stadtmagistrats geht leider nicht hervor, wann exakt der *Velociped-Club* die Rennbahn baute. Die erste Erwähnung in den magistratischen Akten findet die Bahn beim Gesuch des Vereins, zur Eröffnung „unserer neuerbauten Rennbahn ein Frühjahrs-Velociped-Rennen“³⁶³ abhalten zu dürfen. Dem beigelegten Fest-Programm für Samstag und Sonntag, den 09. bzw. 10. Mai 1885, ist zu entnehmen, dass neben „geselligem Zusammensein“ im Club-Lokal auch allerlei sportliche Wettkämpfe mit Preisen geplant waren, darunter ein Gaurrennen für Schwaben³⁶⁴ sowie ein Hindernisrennen. Die unterhaltende Musik steuerte die Kapelle des 4. Chevaulegers-Regiments bei, welches Teil der Augsburger Garnison war.³⁶⁵ Es ist also davon auszugehen, dass die Radrennbahn des *Velociped-Clubs Augsburg* seit dem Frühjahr 1885 existiert haben muss. Der Magistratsakt zum Verein enthält ab diesem Zeitpunkt auch größtenteils Eingaben für bevorstehende Rennen und Wettkämpfe auf der Rennbahn.

Auf der Bahn konnten zahlende Mitglieder und normale Personen, gegen Vergütung verständlicherweise, das Rad(renn-)fahren erlernen und üben. Der *Velociped-Club* stellte Lehrer zur Verfügung, welche Anfängern Fahrunterricht gaben.³⁶⁶ Eine Pflicht zum Radfahrlernen gab es in Augsburg allerdings nicht. Ein beliebter Ort zum Üben war wohl in den 1880ern auch der Theatervorplatz,³⁶⁷ hier wurde das Radfahren allerdings später verboten.³⁶⁸

Das Erlernen des Fahrradfahrens erscheint uns heute vielleicht etwas deplatziert, doch war das Rad Ende des 19. Jahrhunderts etwas recht Neues und erforderte auch für Erwachsene Übung. Insbesondere die recht

363 StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 36/09.04.1885.

364 Hierbei handelte es sich um ein Treffen von Radfahrern aus dem Raum Schwaben.

365 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. [37]/09.04.1885.

366 Vgl. ebd., Registernr. 26/31.08./02.09.1883, Anhang I., Bestimmungen, betreffend die Erlernung des Velociped-Fahrens. Für eine Fahrtüchtigkeitsbescheinigung durch den Verein vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, nicht nummerierter Eintrag 13.06.1887.

367 Vgl. ebd., Registernr. 24/08.04.1881.

368 Vgl. *Bekanntmachung. Verkehr mit Velocipeden betr.* [vom 21. Mai 1896], § 2.

unpraktischen Hochräder bis ca. 1890 verlangten hohes körperliches Geschick. Zudem waren sie technisch und den Körper- und Sittlichkeitskonventionen entsprechend auf Männer zugeschnitten. Es ist davon auszugehen, dass bis in die 1890er Jahre nur Männer auf der Radbahn trainiert haben.³⁶⁹ Auch später finden sich keine Hinweise auf Frauen, die etwa hier das Fahren erlernt haben. Mit dem Aufkommen des Sicherheitsniederrades wurde dies zumindest wahrscheinlicher. Zusätzlich zu diesem eher alltäglichen Geschäft wurden auf der Bahn größtenteils Rennen und sportliche Wettkämpfe ausgetragen.

Der Maße der Radrennbahn werden in einer Programmbroschüre für das „Herbst-Wettfahren für Herrenfahrer am Sonntag den 6. September 1885“³⁷⁰ mitgeteilt. Die Bahn hatte eine Länge von 500, eine Breite von 5 bzw. in den Kurven von 6 Meter.³⁷¹ Die Kurven hatten eine Erhöhung von 2,2m.³⁷² Beim Radrennen war es aufgrund der hohen Geschwindigkeiten erforderlich, dass die Radrennbahn in den Kurven nach außen schräg hin erhöht wurde. Keine Hinweise finden sich allerdings zu den Baumaterialien, welche zum Einsatz kamen. Zudem ließ sich nicht herausfinden, wie viele Zuschauer die Bahn insgesamt besuchen konnten.

Zu anfangs gab es wohl nur unbedachte Plätze. Um 1892 wurde dem Publikum mehr Komfort geboten, in einer Einladungsbroschüre vom 18.09.1892 heißt es hierzu: „NB! Die Tribüne ist nunmehr vollständig

369 Das erste Frauenradrennen fand in Augsburg am 14. Juli 1895 statt, vgl. Kuhn 1995, S. 117f.

370 Der Begriff „Herrenfahrer“ bedarf eventuell einer Kontextualisierung. Hier wurden nicht etwa explizit weibliche Radfahrer ausgeschlossen, Frauen waren zur Anfangszeit des Fahrradfahrens ohnehin bis in die 1890er Jahre extrem selten, sondern professionelle Berufssportler. Diese traten, im Unterschied zu einem ‚Gentleman‘ bzw. ‚Herrenfahrer‘ gegen Bezahlung bei Rennen an oder verdienten ihren Lebensunterhalt mit Preisgeldern. Es war unter der recht wohlhabenden, bürgerlichen und männlichen Mehrheit der frühen Radfahrer Konsens, dass monetärer Verdienst und ehrenvoller Sport nicht miteinander zu vereinbaren sei. Auch später noch findet man in Quellen zur Radgeschichte oft den Hinweis auf ‚Amateure‘ und ‚Professionals‘, obwohl sich das Radfahren ab 1890 bedeutend egalisiert und gleichzeitig kommerzialisiert hatte. Für dahingehende Forschungsbeiträge vgl. Poll 1985, S. 61-63; Lessing 2017, S. 141f., 150-155.

371 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 43/20.08.1885.

372 Vgl. ebd., Registernr. 382/13.05.1904.

abgeschlossen, mit eigenem Eingang und Schutzdach versehen.“³⁷³ Somit konnten die Tribünenbesucher etwas besser vor der Witterung geschützt werden.

Geworben wurde für Großveranstaltungen auf der Rennbahn aber nicht nur mit dem Versprechen verbesserten Komforts in Flyern, sondern auch mit Plakaten. Ein solches hat sich für ein „Versuchs-Rennen“³⁷⁴ am 11.07.1897 erhalten, auffälligerweise in einem regenbogenähnlichen Design ausgeführt. Zu diesem Anlass kostete ermäßigt ein Tribünenplatz 1 Mk., alle anderen 30 Pfg.³⁷⁵ Solche sportlichen Wettkämpfe fanden regelmäßig auf der Bahn statt, zumeist im Frühling und Herbst.

Der *Velociped-Club* musste sich solche Veranstaltungen anscheinend grundsätzlich vom Stadtmagistrat Augsburg genehmigen lassen. Dies ist anhand der zahlreichen Gesuche ersichtlich. Sogar interne Rennen, wahrscheinlich nur Mitgliedern des Vereins zugänglich, bedurften einer Erlaubnis durch den Stadtmagistrat Augsburg.³⁷⁶ In den Akten des Magistrats finden sich die Anfragen des Clubs und die Antworten der Stadtverwaltung. Zu den vom Verein übersendeten Materialien zählten etwa Plakate, Eintrittskarten oder Broschüren mit Festprogrammen. Der Club, dem anscheinend an einem guten Verhältnis zum Stadtmagistrat gelegen war, lud selbiges Magistrat regelmäßig zu festlichen Veranstaltungen ein. Man ersuchte beispielsweise „höflich um gütige Benützung beiliegender Ehrenkarten [Tribünenplz.]“.³⁷⁷ An anderer Stelle übersendete der *Velociped-Club* dem Stadtmagistrat nach der offiziellen Genehmigung für das „Herbst-Wettfahren“ am 18.09.1892 eine vorgedruckte Einladungskarte und legte gleich vier Eintrittskarten bei.³⁷⁸ Leider geben die Aufzeichnungen des Stadtmagistrates zum *Velociped-Club* keinen Aufschluss darüber, ob und eventuell von wem genau die Einladung angenommen wurden. Da sich offenbar keine der vier Tickets erhalten haben, wäre dies durchaus möglich. In den folgenden Jahren finden sich viele solcher Einladungen, zumeist

373 Ebd., Registernr. 116/15.09.1892.

374 Vgl. Anhang 14: Plakat zum „Versuchs-Rennen“.

375 Vgl. ebd., Mittelteil.

376 Vgl. beispielsweise StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 351/01.10.1902.

377 Ebd., Registernr. 358/03.05.1903.

378 Vgl. ebd., Registernr. 116/15.09.1892.

ohne erhaltene Eintrittskarten. Für den 27. Mai 1900 hat sich noch eine „Ehren-Karte“ für den Magistrat mit einer entsprechenden Einladung erhalten, ein Foto hiervon findet sich im Anhang.³⁷⁹

Bei größeren Rennen stellte der Stadtmagistrat zusätzlich zur grundsätzlichen administrativen Behandlung durch die erforderliche Genehmigung auch gewisse Bedingungen und schaltete sich in die Organisation ein. So heißt es etwa zu einer geplanten Veranstaltung des *Velociped-Clubs* im Juni 1897 von Seiten des Magistrats:

„Ihrem Gesuchen vom heutigen entsprechend gestatten wir unter nachstehenden Bedingungen und Anordnungen, daß Sie am Sonntag den 20. ds. Mts. von Nachmittags 3 Uhr an in Ihrer Rennbahn an der Friedbergerstrasse hier ein Velocipedwettfahren sowie ein Concert veranstalten und durch den Restaurateur Georg Eberle, Frohsinnstraße 27 hier, Bier verabreichen lassen.

Innerhalb des Rennparkes haben Sie für Abwendung einer jeglichen Gefährdung des Publikums Sorge zu tragen und, für den Fall einer Verletzung durch Sturz oder dgl., ärztliche Hilfe sowie einen genügenden Vorrath von Verbandstoffen und eine Tragbahre bereit zu stellen.

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung werden wir einen Wachtmeister u. 3 Schutzleute abordnen, welche Sie für diese Dienstleistung zu honorieren haben.“³⁸⁰

Die bereitgestellten Polizisten waren der Wachtmeister Hotzel, welcher 3 Mk. Vergütung, sowie die drei Schutzleute Bullinger, Seibold und Vierer, welche jeweils 2 Mk. Entlohnung erhielten. Die Gesamtkosten für den amtlichen Genehmigungsvorgang und die Bereitstellung der „Sauvegarde“³⁸¹ beliefen sich auf insgesamt 20,20 Mk., wobei auf die Amtsgebühr 2, die Bezahlung der Ordnungshüter 18 Mk. (wahrscheinlich handelte es

379 Vgl. Anhang 15: Ehren-Karte für Rennen des *Velociped-Club Augsburg*.

380 StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 220/18.06.1897.

381 Frz. für ‚Schutzmannschaft‘.

sich um zwei Tagessätze) und die Zustellungsgebühr des oben zitierten Bescheids per Amtsbote 20 Pfg. entfielen.³⁸²

Der Stadtmagistrat Augsburg durchdrang hier exemplarisch auch die Organisation größerer Veranstaltungen und stellte Anforderungen an die Sicherheit, etwa in Bezug auf ärztliche Versorgung im Falle eines Unfalls. Darüber hinaus umfasste der obrigkeitliche Zugriff auch das Verbot „un-erlaubt[er] Glücksspiele“,³⁸³ vermutlich Sportwetten, beispielsweise 1903 kontrolliert durch einen eigens dafür abgestellten Ordnungshüter. Für den in den Quellen häufig genannten Bierausschank mahnt der Stadtmagistrat Augsburgs zudem einmal: „Der Bierpreis ist in einer für die Käufer leicht sichtbaren Weise anzuschlagen.“³⁸⁴ Wahrscheinlich wollte man unlauterer Bepreisung vorbeugen.

Ein außergewöhnliches Ereignis war mit Sicherheit der Auftritt von Samuel Franklin Cody.³⁸⁵ Der Wild-West-Schausteller gastierte vom 09. bis zum 16.06.1895 in Augsburg und trat mit seiner Darbietung am Sonntag, den 16. Juni, auf der Radrennbahn auf. Auch hier wurden seitens des Stadtmagistrats gewisse Anforderungen gestellt. Das zugehörige Werbeplakat hat sich in den Akten des Magistrats erhalten.³⁸⁶ Zum Programm gehörten neben Ringkämpfen zu Pferd oder Schießvorführungen auch Wettrennen zwischen Reitern und Radlern. Hierbei trat der gerade erst fünfjährige Sohn von Samuel Franklin Cody, Leon, gegen geübte Radfahrer des *Velociped-Clubs* an.³⁸⁷ Höhepunkt der Vorführung war sicherlich der letzte Programmpunkt: „Cody reitet 2 Pferde stehend im Galopp gegen Radfahrer“.³⁸⁸ Dabei führte Cody zwei Tiere gleichzeitig, während er zwischen den Pferden auf dem Sattel oder in den Steigbügeln stand.

382 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernrn. 222/01.07.1897 sowie 224/06.07.1897.

383 Ebd., Registernr. 361/14.05.1903.

384 Ebd., Registernr. 375/02.05.1904.

385 Samuel Franklin Cody (1867-1913) ist nicht zu verwechseln mit dem berühmteren William Frederick Cody (1846-1917), gemeinhin auch ‚Buffalo Bill‘ genannt, welcher mit seiner Wild-West-Show ebenfalls durch Europa tourte und auf Radrennbahnen auftrat, vgl. hierzu auch Ulllein 2020a, S. 22.

386 Vgl. Anhang 16: Plakat „Abschied von Cody“.

387 Vgl. ebd., Programmpunkte 1-6.

388 Vgl. ebd., Programmpunkt 7.

Zusätzlich zu diesem Kunststück lieferte er sich darüber hinaus währenddessen ein Rennen gegen Fahrradfahrer.

Anscheinend konnte sich jeder wagemutige Radfahrer für die Teilnahme an dieser Veranstaltung melden, auf dem Plakat heißt es: „Anmeldungen der Radfahrer wollen an den Verein gerichtet werden. Nennungsschluss: 1 Stunde vor dem Rennen.“ Die Eintrittspreise für dieses Spektakel waren wie folgt: „Tribüne Mk. 2.-, Sattel- und 1. Platz Mk. 1.-, Stehplatz 50 Pfg., Kinder und Militär Stehplatz 30 Pfg., auf den anderen Plätzen die Hälfte.“³⁸⁹ Im Vergleich zu anderen, nicht ganz so spektakulären Darbietungen,³⁹⁰ mussten die Zuschauer hier für den Eintritt auch tiefer in die Tasche greifen. Das Rennen sowie die übrigen Showeinlagen fanden auf der Radbahn des Clubs statt und sorgten sicherlich für einiges Aufsehen. Auch zu dieser außergewöhnlichen Veranstaltung wurde der Magistrat eingeladen.³⁹¹ Einwände des Stadtmagistrats zur Teilnahme von hiesigen Fahrradfahrern an solch tollkühnen Vorführungen gab es anscheinend nicht. Der Magistrat beschränkte sich darauf, Rahmenbedingungen zu formulieren und die allgemeine Sicherheit für die Veranstaltung zu gewährleisten.

Im Vorfeld äußerte die städtische Obrigkeit nur Bedenken, ob die zu diesem Anlass aufgestellten Tribünen, womit wahrscheinlich extra Bauten für eine große Zuschauermenge gemeint waren, der Last standhalten würden. Die dahingehende Untersuchung durch das Magistrats-Baubureau ergab aber keine Mängel und so wurde die gesamte Veranstaltung genehmigt.³⁹² Diese außergewöhnliche Aneignung und Integration des Fahrrades in die Wild-West-Show von Cody war wie der Betrieb der Rennbahn an der Friedbergerstraße allgemein der Reglementierung des Stadtmagistrats unterworfen, welches seine administrativen und rechtlichen Befugnisse durchaus großzügig auslegte, solange bestimmte Grundprämissen eingehalten wurden.

Gerade große Veranstaltungen machten es nötig, dass der Stadtmagistrat zu gegebenen Anlässen seinen Einfluss geltend machte und etwa

389 Vgl. ebd., untere Hälfte.

390 Vgl. Anm. 374.

391 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 164/07.06.1895.

392 Vgl. ebd., Registernrn. 165/08.06.1895, 169/10.06.1895 und 171/15.06.1895.

Sicherheitsvorschriften erließ. Es finden sich erst in der späten Phase der Bahn ab 1900 Hinweise, also ca. 15 Jahre nach Eröffnung, dass eine Veranstaltung nicht genehmigt wurde. Trotzdem erforderte jedes Rennen oder Ähnliches eine eigene Erlaubnis durch den Stadtmagistrat, was durch die Quellenakten einen recht konstanten obrigkeitlichen Blick auf den Bahnbetrieb ermöglicht. Die Durchdringung dieses Aspekts des Radfahrens in Augsburg zeigt sich auch in der Endphase der Radrennbahn.

Um 1900 erscheint die Renovierungsbedürftigkeit als zusätzliche monetäre Belastung, der sich der *Velociped-Club* nicht vollumfänglich stellen konnte oder wollte. Indikatoren hierauf finden sich in der Korrespondenz mit dem Stadtmagistrat, in welcher auf einen notwendigen Umbau bzw. eine Ausbesserung der Bahn verwiesen wird. So geht es beispielsweise um die Renovierung der Tribünen, welche mit Planken oder einer Art Zaun versehen werden sollten, um Stürze zu vermeiden.³⁹³

In den folgenden Jahren bis 1904 tauchen bauliche Mängel oder Bedenken immer häufiger in den Berichten des Stadtmagistrats auf. Es wurde in Zweifel gezogen, ob die Rennbahn den Belastungen und Erfordernissen des neuartigen Motorradfahrens, etwa ausgedehnter Kurvenführung aufgrund hoher Geschwindigkeiten, noch gewachsen sei. Daraufhin wurde die Beschaffenheit durch einen Beamten des Stadtbauamts einer Prüfung unterzogen und Wettfahrten mit Motorrädern verboten. Es wurde auch mit dem Gedanken gespielt, einen externen Gutachter zu bestellen, welcher mit den Anforderungen moderner Radrennbahnen vertraut war. Hierzu finden sich noch Planzeichnungen eines möglichen Umbaus zur Motorradrennbahn am Beispiel von Berlin.³⁹⁴

Eine notwendige Umgestaltung der Augsburger Bahn war anscheinend Sicherheitsbedenken geschuldet, da der *Velociped-Club* plante, zusätzlich zum Rennradfahren, auch Motorräder zuzulassen. Erwähnung finden motorisierte Zweiräder im Zusammenhang mit der Rennbahn erstmals 1903.³⁹⁵ Mit dem Aufkommen des Motorrades allgemein etablierte sich

393 Vgl. ebd., Registernrn. 252/11.07.1899 sowie 253/16.07.1899.

394 Vgl. ebd., Registernrn. 379/07.05.1904, 381/10.05.1904 bis einschließlich der folgenden Registernrn. bis 393.

395 Vgl. ebd., Registernr. 367/28.08.1903. Interessanterweise wird hier auch um die Erlaubnis gebeten, den Bierausschank der „Actienbrauerei Kronenbräu“ zu gestatten.

im Radrennsport auf Bahnen das Steherrennen, in welchem ein Motorradfahrer als sogenannter Schrittmacher mit speziell konstruierter Maschine vorweg fuhr und dem Radfahrer, Steher genannt, den Luftwiderstand nahm. Dies hatte den Zweck, die Kräfte des Rennradfahrers zu schonen. Vielleicht plante der *Velociped-Club* auch, reine Wettkämpfe mit Motorrädern abzuhalten. Es könnte durchaus sein, dass die ursprünglich ca. 1885 für Fahrradrennen gebaute Bahn schon knapp 20 Jahre nicht mehr den Anforderungen des gewandelten Rennsports entsprach³⁹⁶ und man sich vom Umsatteln auf den Motorsport einen neuen Publikumszuwachs erhoffte. Vielleicht verlor das Fahrrad als massentaugliches Sportgerät langsam seinen Reiz, verglichen mit den noch nie dagewesenen Geschwindigkeiten der neuartigen Fortbewegungsmittel Motorrad und Automobil.

Leider konnte anhand der Magistratsquelle nicht genau ermittelt werden, ab welchem Zeitpunkt genau sich der Verein auflöste oder die Bahn aufgegeben bzw. abgerissen wurde. Der magistratische Akt ist zwar beschriftet mit „1881-1906“, doch es ist anzunehmen, dass der *Velociped-Club* schon vorher seine Tätigkeiten einstellte und somit auch die Radrennbahn an der Friedberger Straße nicht mehr in so großem Maße genutzt wurde, wenn überhaupt. Hinweise auf die Auflösung des Verein geben die letzten Korrespondenzen mit dem Magistrat. Mitte 1904 bat der *Velociped-Club* ein letztes Mal um die Übernahme der Rennbahn durch die Stadt Augsburg, da etwaige Umbauten aufgrund beschränkter finanzieller Mittel nicht möglich seien.³⁹⁷ Da dies die Stadtverwaltung aber ablehnte,³⁹⁸ wurde der Bahnbetrieb in Folge dessen wahrscheinlich eingeschränkt oder ganz eingestellt.

Anscheinend hatte sich ein Unternehmen den Getränkeausschank gesichert, welcher zuvor von einzelnen Gastwirten besorgt wurde. Ein Braumeister von Kronenbräu, Albert Cohen, hatte sich 1892 bereits ein Fahrrad mit der Nummer 514 genehmigen lassen, vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, nicht nummerierter Eintrag 30.04.1892.

396 Laut dem Stadtmagistrat galt dies übrigens auch für die Rennbahnvorschriften des *Deutschen Radfahrer-Bundes*, nach denen die Augsburger Bahn betrieben wurde. Die Bestimmungen von 1899 wurden bereits 1904 von Seiten der Stadt als nicht mehr sicher genug eingestuft, wenn neuartige, schnelle Motorräder zum Einsatz kommen sollten, vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 384/16.05.1904.

397 Vgl. ebd., Registernr. 389/08.06.1904.

398 Vgl. ebd., Registernr. 390/28.06.1904.

Der finale Eintrag der Magistratsquelle vom 18.07.1906 umfasst die Ermahnung, dass der Verein doch bitte etwaige Änderungen in seiner Vorstandschaft anzeigen möge, zuletzt war man dem 1904 nachgekommen. Der Amtsbote Kleber, welcher die Mahnung des Magistrats sowie den dazugehörigen Gebührenbescheid über 20 Pfg. wegen Versäumnis zustellen sollte, berichtete im Rapport drei Tage später: „Fahrradhändler Julius Mayr erklärt, daß nebengenannter Verein sich im Jahre 1904 aufgelöst habe.“³⁹⁹

Dies war auch das administrative Ende des *Velociped-Clubs* und der Akt wurde liquidiert. 1905 taucht der Verein noch im Adressbuch der Stadt auf,⁴⁰⁰ 1907 bereits nicht mehr.⁴⁰¹ Mit einem Jahr Verzögerung gibt es also auch hier keinen Hinweis mehr auf eine Tätigkeit. In den großen Stadtplänen nach 1904 ist die Radrennbahn an der Friedbergerstraße nicht mehr eingezeichnet. Im Beilagenplan zum Adressbuch von 1909 ist die Rennbahn ebenso verschwunden.⁴⁰² Dies könnte auf einen Abriss der Bahn recht zeitnah zur Auflösung des Vereins hindeuten. Ungefähr 15 Jahr später sollte an der Haunstetter Straße, heute in etwa auf dem Gelände des Sigma-Technoparks, eine zweite Rennbahn für Pferde, Motorräder und Fahrräder errichtet werden, mit der recht umständlichen Bezeichnung „Pferde-Rennbahn des Pferde-Renn- u. Zucht-Ver. Augsb. u. Radrennbahn des Augsb. Rad- u. Motor-Rennbahn-Vereins.“, was gleich auf die dreifache Nutzung verweist. Diese zweite Bahn erscheint erstmals auf dem Stadtplan von 1922. Ein Planausschnitt von 1924 macht deutlich, dass die zweite Rennbahn auch bedeutend größer war als die erste Bahn an der Friedbergerstraße.⁴⁰³

399 Ebd., Registernrn. 394/18.07.1906 sowie 395/21.07.1906.

400 Vgl. Stadtmagistrat Augsburg: Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1905, III. Teil, S. 153.

401 Ein weiterer Indikator für den um 1907 erfolgten Abriss der Rennbahn könnte eine Information aus dem Adressbuch von 1910 sein. Hier heißt es, dass am 17.04.1908 ein Pferderennen auf dem großen Exerzierplatz und nicht auf der Rennbahn statt fand, was, wie bereits für William Frederick Codys Auftritt besprochen, dort anscheinend möglich war, vgl. Stadtmagistrat Augsburg: Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1910, S. 3.

402 Vgl. Stadtmagistrat Augsburg: Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1909, Beilagenplan.

403 Vgl. Anhang 17: Zweite Rennbahn Augsburg, Plan der Stadt Augsburg 1924© Stadt Augsburg, Geodatenamt.

2.3.3 FAHRRADFahren ALS LOKALE NAHERHOLUNG – SIEBENTISCHANLAGEN UND -WALD MIT KOMMUNAL ANGELEGTE RADWEGEN

Die heutige Ausdehnung von Siebentischwald und -anlagen deckt sich größtenteils mit der historischen Ende des 19. bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts. Der Wald war im Norden durch die Bahnlinie nach München, im Osten durch den Lech, im Westen durch die Haunstetter Straße sowie im Süden durch die Ortschaft Siebenbrunn begrenzt. Die Siebentischanlagen, ca. 1,5 km lang und zwischen 100 und 200 m breit, manchmal auch einfach Stadtpark genannt, waren schon damals ein parkähnliches Areal, welches sich südlich des damaligen Landgestüts bzw. heutigen Zoos mit dem Wald vereinigte. Beide Gebiete waren komplett im städtischen Besitz.⁴⁰⁴

Der historische Siebentischwald war auch Augsburgs Trinkwasserreservoir und daher mit mehreren Kanälen und Wasserläufen durchzogen. Das dichte Wegenetz von Siebentischanlagen und -wald ermöglichte eine weitgehende Nutzung des Raumes auch für Ausflüge. Diese Wege waren allerdings zu Anfang entweder auf Fußgänger, Reiter oder Fuhrwerke zugeschnitten, manchmal auch nur reine Forstwege zur Bewirtschaftung des Areals. Auf Stadtplänen von Augsburg sind zumeist nur die Anlagen und der nördliche Teil des Siebentischwaldes zu sehen. Eine eigenständige Karte mit dem dichten Wegenetz existiert erst 1924 als Beilage zum Stadtplan. Für diese Arbeit wird die aktualisierte Version von 1925 zur Veranschaulichung verwendet, zu finden im Anhang.⁴⁰⁵

Es gibt keine Hinweise für signifikante bauliche Veränderungen des Gebietes, die im Untersuchungszeitraum dieser Arbeit stattgefunden hätten. Z. B. wäre hier an die Anlage größerer Straßen oder vielleicht Rodungen für Bauland zu denken. Die einzigen dahingehenden Vorhaben waren die Anlage der Radfahrwege sowie der Neubau des 1910 beim großen

404 Vgl. Steinhäuser: Augsburg in kunstgeschichtlicher, baulicher und hygienischer Beziehung, S. 50, 56.

405 Vgl. Anhang 18.1: Beilage zum Stadt Plan 1925.

Lechhochwasser zerstörten Hochablass.⁴⁰⁶ Weder in den Akten des Stadtmagistrats noch in offiziellen Verlautbarungen finden sich Hinweise, dass bis 1914 an der Konzeption der Radwege im Siebentischwald Änderungen vorgenommen wurden. Es ist davon auszugehen, dass die kommunal angelegten Radwege noch über den Untersuchungszeitraum dieser Arbeit existiert haben, ebenso wie die Radfahrreglements in der Stadt.

Das Gebiet war ein, wie es in einem Reiseführer heißt, „von Fahr-, Reit- und Fußwegen reichlich durchzogene[r] Wald, den man auch nach recht häufigen Besuchen noch nicht vollkommen und nach allen Richtungen hin durchwandert hat;“⁴⁰⁷ und damit für Augsburger Bürger ein beliebtes Naherholungsgebiet für Ausflüge, welches zudem praktischerweise gleich vor der Stadt lag.⁴⁰⁸ In den Stadt- und Reiseführern für Augsburg wurde regelmäßig hierauf verwiesen.⁴⁰⁹ Als Attraktionen im Siebentischwald wurden der Hochablass mit seinem Kraftwerk und die Siebentischwirtschaft herausgestellt. Sehr knapp wurde auch häufig die Existenz von Radwegen genannt, so z. B. bei Anton Stauber: „Herrlich angelegte Radfahrwege durchziehen den ganzen Siebentischwald – eine Schöpfung der Stadt.“⁴¹⁰

Da es allerdings bis zur Freigabe bestimmter Straßenabschnitte bzw. zum Bau eigener Wege Ende des 19. Jahrhunderts noch einer magistratischen Genehmigung bedurfte, um auf den für Räder wenig praktikablen Wald- und Feldwegen zu radeln, war der Siebentischwald davor für Fahrradfahrer nur sehr eingeschränkt befahrbar. Damit konnten die frühen Radfahrer Augsburgs dieses Naherholungsgebiet größtenteils nicht nutzen, sei es wegen verweigerter Erlaubnis oder schlechten Straßenverhältnissen.

406 Vgl. Fremden-Verkehrs-Verein Augsburg: Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt, S. 72, 89.

407 Caspary: Führer durch Augsburg, S. 32.

408 Allgemein für Freizeit vgl. Mühlberg 1986, S. 49-53, 196, 213f. Für Augsburg insbesondere vgl. Rupieper 1982, S. 137f.

409 Vgl. beispielsweise Vetter, August: Führer durch Augsburg, S. 67.

410 Stauber: Neuester Führer durch Augsburg, S. 37. Zusätzlich vgl. Caspary: Führer durch Augsburg, S. 32-36; Wörle: Rad-Wanderfahrten durch Schwaben u. Neuburg, S. 12, 317; Fremden-Verkehrs-Verein Augsburg: Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt, S. 83, 89.

In den Akten des Magistrats wird bereits am 3. Januar 1881 von mehreren Radlern die wohl früheste Anfrage gestellt, um durch die kleineren Siebentischanlagen fahren zu dürfen, was aber noch abgelehnt wurde.⁴¹¹ Ein weiteres frühes Sammelgesuch an den Stadtmagistrat stammt vom *Velociped-Club Augsburg*. Am 12. April 1883 fragte der Verein an, zur Feier der Gauversammlung des deutschen und deutsch-österreichischen Velocipedisten-Bundes für den Kreis Schwaben, welche am 29. April in der Herle'schen Restauration, Singerstr. 11, abgehalten werden sollte, durch den für Fahrräder eigentlich verbotenen Siebentischwald fahren zu dürfen.⁴¹² Der Magistrat gestattete dies dem Club auch zwei Tage später. Wahrscheinlich mit Rücksicht auf die hohe Anzahl auswärtiger Fahrer, die hierbei anwesend sein würden, erlaubte der Magistrat sogar, dass die fremden Radler, die ja nach den noch recht restriktiven bzw. nicht existenten Bestimmungen vor 1894 für Nicht-Ortsansässige eigentlich einer extra Genehmigung bedürften, auch ohne die dafür benötigten Legitimationskarten und Nummernschilder teilnehmen.⁴¹³ Die Augsburger Radfahrer wollten zusammen mit den auswärtigen Fahrradkollegen den Siebentischwald befahren und diesen Naherholungsraum in Anspruch nehmen. Hierfür wurde durch den Magistrat das Verkehrsregime angepasst und eine Fahrt ausnahmsweise gestattet. Es handelte sich dabei nicht um eine individuelle Ausnahmegegenehmigung mit Präzedenzcharakter für andere Gesuchsteller, sondern um einen singulären Vorgang, der durch den Rahmen des Radfahrertreffens und die zeitlichen Begrenzung noch zusätzlich eingehegt war.

Eine vergleichbare Sondergenehmigung wurde 1898 für Mitarbeiter des Bauunternehmens *J. Kleofaas & Knapp* erteilt, damit diese mit Fahrrädern während Arbeiten an der Wasserinfrastruktur im Siebentischwald auch auf Fußwegen fahren konnten. Hiervon wurden zudem „die den Siebentischwald abpatrouillierenden Schutzleute“⁴¹⁴ in Kenntnis gesetzt.

411 Vgl. StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18, Registernrn. 20/03.01./07.01.1881 sowie 21/15.01.1881.

412 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 24/12.04.1883.

413 Vgl. ebd., Registernr. 25/14.04.1883.

414 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, nicht nummerierter Eintrag 23.07.1898.

Dieser „Ausnahmefall“⁴¹⁵ war aber nur auf die Dauer der Bauarbeiten begrenzt.⁴¹⁶

Am Ende des 19. Jahrhunderts scheint jedoch ein weitgehender Ausschluss der Radfahrer aus Siebentischanlagen und -wald nicht mehr haltbar gewesen zu sein. Die Stadt selbst war ja seit Anfang 1898 größtenteils zugänglich gemacht worden. So argumentierte z. B. die *Section Augsburg des Verbandes zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer* im April 1898:

„dass der Siebentischwald und die Anlagen ausser der wirtschaftlichen Nutzung in erster Linie auch als Erholungsort, gewissermaßen als Stadtpark anzusehen sind, worauf auch die Herstellung der Fuss und Reit Wege sowie der Fahrstrasse hinweisen.

Während nun für Reiter, Fussgänger und Equipagenbesitzer in reichlichstem Maasse gesorgt ist, ist das neueste Verkehrs Mittel, das Fahrrad, dessen außergewöhnliche Zunahme und weit gehende Bedeutung ja wiederholt vom Hohen Magistrate gewürdigt und anerkannt worden ist, nur sehr nebensächlich [...] berücksichtigt, und lediglich auf die Fahrstrasse angewiesen, da selbst fast nie begangene Fusswege verboten, und die Reitwege für Radfahrer nicht benützbar sind.“⁴¹⁷

Hier wurden ausdrücklich die bisherigen Tätigkeiten des Stadtmagistrats bezüglich des Rades gelobt, aber zugleich ein bis dahin nicht geregeltes Problem angesprochen. Der Siebentischwald als Naherholungsgebiet war für Fahrräder eben nicht in befriedigender Weise befahrbar. Einerseits lag das offenbar an schlechten Straßenverhältnissen, z. B. wegen fehlendem Wasserabfluss und Pfützen, andererseits an der rechtlichen Einstufung der Wege.⁴¹⁸ Radfahrer durften selbst auf selten frequentierten Fußwegen nicht fahren, mussten im Siebentischwald die Fuhrwerksstraßen benutzen

415 Ebd., Registernr. 231/21.07.1898.

416 Vgl. ebd., Registernrn. 228/13.07./16.07.1898 sowie 233/27.07.1898.

417 Ebd., Registernr. 197/12.04./14.04.1898.

418 Carl Steinbach konstatierte dies noch 1901 für das südliche Bayern insgesamt, vgl. Steinbach: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs, S. 3.

und hatten damit wohl auch mit dem Kot der Transporttiere zu kämpfen. Die *Section Augsburg* forderte daher, auf allen Fußwegen Rad fahren zu dürfen, um nicht die schmutzigen, durch schwere Wagen und Tiere aufgerissenen Strecken benützen zu müssen. Zusätzlich wurden eigene Fahrradwege gefordert, die den Rad- und Fremdenverkehr beleben und das Siebentisch-Areal zugänglich machen sollten.⁴¹⁹ Der Magistrat ließ daraufhin die Ilsung- und Spickelallee (zwischen Bahnlinie und Friedbergerstraße) ausbessern, zwei für Fuhrwerke und damit Räder freigegebene Strecken.⁴²⁰

Das sehr weitgehende Anliegen die Fußwege betreffend wurde aber abgewiesen,⁴²¹ die allgemeine Freigabe erschien wohl zu übertrieben, wie auch der Polizeioffizier Höhs urteilte: „die Radfahrer sind überhaupt nicht zufrieden zu stellen.“⁴²² Eine Öffnung von Fußwegen für Fahrräder lehnte der Magistrat für Siebentischwald und -anlagen strikt ab. Man fürchtete um die Sicherheit und Konsistenz des Verkehrs, zeigte sich aber für die Schaffung von speziellen Radfahrerwegen offen.⁴²³ Zu letzterem wollte die *Section Augsburg* sogar dankbar und als Zeichen der Anerkennung einen Geldbetrag von 200 Mk. beisteuern.⁴²⁴

Das Baubureau sollte einem Auftrag des Magistrats vom 11. Juni 1898 entsprechend untersuchen, ob an bestimmten Strecken in Siebentischanlagen und -wald

„besondere Streifen aus besserem Material hergestellt werden könnten, welche als solche leicht kenntlich sind u. von den Fuhrwerken in der Regel nicht befahren werden dürften. Die Streifen könnten vielleicht an der Seite unmittelbar anschließend an den Randsteinen angebracht werden.“⁴²⁵

419 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 197/12.04./14.04.1898.

420 Vgl. ebd., Registernrn. 222/11.06.1898 sowie 232/21.07.1898. Zum Einsatz kam hier auch eine der zwei städtischen Dampfwalzen.

421 Vgl. ebd., Registernr. 201/23.04.1898.

422 Ebd., Registernr. 197/12.04./14.04.1898.

423 Vgl. ebd., Registernr. 201/23.04.1898.

424 Vgl. ebd., Registernr. 210/06.05./11.05.1898.

425 Ebd., Registernr. 222/11.06.1898.

Der Magistrat legte offenbar auf eine stabile Ausführung ebenso wie auf die klar erkennbare Nutzung der Wege Wert. Allen voran sollten die Ilsungstraße zwischen Haunstetterstraße und der Ortschaft Siebentisch sowie die Spickelstraße vom Bahndamm der Linie nach München bzw. der Friedbergerstraße über den Hochablass bis nach Siebentisch mit Seitenstreifen versehen werden, welche ausschließlich dem Radfahrverkehr zugänglich wären. Zur Debatte standen auch eventuelle Rodungen sowie der Schutz des Baumbestandes. In mehrmonatigen Debatten und internen Beratungen einigten sich letztendlich Magistrat, Baubureau, Gemeindebevollmächtigte, Forstverwaltung sowie die *Section Augsburg* auf die Planung und Ausführung der Radwege.⁴²⁶

Am 15. Februar 1899 bewilligten schließlich die Gemeindebevollmächtigten „für die Herstellung eines Radfahrerweges von der Eisenbahnüberfahrt an der Münchener Bahn bis zur Ilsungstraße bei Siebentisch“⁴²⁷ die Summe von 4.000 Mk. und beauftragten den Stadtmagistrat. Der *Verband zur Wahrung der Interessen bayerischer Radfahrer* bzw. deren lokale *Section* wollte zusätzlich 500 Mk. aus eigener Kasse beisteuern. Der Radfahrerweg sollte von der Bahnstrecke aus die gesamte Spickelstraße entlang an der Ortschaft Spickel, dem Wasserwerk und dem Hochablass vorbei bis zum Ort Siebentisch führen, wo er auf die Ilsungstraße traf. Letztere war, wie auch Strecke zwischen Bahnlinie und Friedbergerstraße, anscheinend kurz zuvor ohnehin ausgebessert worden, von Fußgängern wenig benützt und dementsprechend gut für Fahrräder befahrbar. Um den Abfluss von Wasser zu gewährleisten, sollte der Radweg aus Kies bestehen.⁴²⁸

Die Anlage dieses kommunalen Radweges würde es ermöglichen, den Naherholungsraum Siebentisch problemlos in Anspruch nehmen zu können, da, wie es die *Section Augsburg* hervorhob, „wir Radfahrer in weitester Umgebung keine Wege haben, die durch Waldungen führen, und wir auch sonst nur auf die staubigen Landstrassen angewiesen sind.“ Zumal es „auch vom hygienischen Standpunkte gerechtfertigt erscheint, den

426 Vgl. ebd., Registernrn. 208/06.05.1898, 232/21.07.1898, 234/27.07.1898, 235/30.07.1898, 237/19.08./22.08.1898, 258/15.02.1899, 259/21.02.1899 sowie 261/25.02.1899.

427 Ebd., Registernr. 258/15.02.1899. Hervorhebung im Original.

428 Vgl. ebd., Registernr. 258/15.02.1899, Beilage 3.

Radfahrern es zu ermöglichen, sich in staubfreier Wald-Luft bewegen zu können.⁴²⁹ Hiermit wurde der gesundheitliche Aspekt einer möglichen Bewegung in der freien Natur unterstrichen.⁴³⁰

Am 21. Februar 1899 wurde mit dem Bau entlang der Spickelstraße begonnen und ein 2½ Meter breiter Streifen als erster kommunaler Radwegabschnitt Augsburgs angelegt. Die Breite wurde zum reibungslosen Passieren der Radfahrer untereinander festgelegt.⁴³¹ Prompt ergab sich aber in Bezug auf die Integrität des neu geschaffenen Verkehrsortes im Siebentischwald ein Problem. Die Radfahrwege wurde anscheinend unverzüglich und verbotener Weise von Fußgängern und Reitern in Beschlag genommen, sogar noch vor der offiziellen Fertigstellung.⁴³² Auf Anregung der *Section Augsburg* beauftragte der Stadtmagistrat daraufhin am 25. Februar das Baubureau, Warnungstafeln mit Aufschrift anzubringen, welche die ausschließliche Nutzung als Radweg ausweisen sollten: „Weg nur für Radfahrer; für Fuhrwerke, Reiter u. Fußgänger verboten.“⁴³³ Mithilfe der Schilder sollten die Radwege klar abgegrenzt werden und Zusammenstöße vermieden werden. Einer gewünschten Anbringung von Querbalken in Höhe von 2 Metern an Anfang und Ende der Radstreifen, wie es die *Section Augsburg* nach dem Beispiel Frankfurts a. M. erbat, folgte der Magistrat allerdings nicht. Um Reiter fernzuhalten, erachtete man die Warnungstafeln als ausreichend.

Am 6. Mai 1899 waren die Arbeiten an den Radwegen im Siebentischwald schließlich abgeschlossen, wie das Baubureau an die Stadtverwaltung meldete: „Der Radfahrerweg im Siebentischwalde ist im Einvernehmen mit der Forstverwaltung und dem Verbands der Radfahrer vorschriftsgemäß hergestellt.“⁴³⁴ Die Anbringung der Warnungstafeln konnte sogar noch mit dem vorhandenen Budget realisiert werden.⁴³⁵ An

429 Ebd., Registernr. 258/15.02.1899, Beilage 3.

430 Vgl. hierfür auch Briese 1994b, S. 36-38, 40.

431 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernrn. 259/21.02.1899 sowie 260/24.02.1899.

432 Vgl. ebd., Registernr. 260/24.02.1899.

433 Ebd., Registernr. 262/25.02.1899. Hervorhebung im Original.

434 Vgl. ebd., Registernr. 275/06.05.1899.

435 Vgl. ebd., Registernr. 273/03.05.1899.

der Ilsungstraße war zusätzlich ein 1½ breiter Streifen als Radfahrerweg angelegt und mit gelbem Quarzsand kenntlich gemacht worden.⁴³⁶ Der Stadtmagistrat ließ an diesem Radfahrstreifen, wiederum auf Vorschlag der *Section Augsburg*, eine Tafel mit der Aufschrift „Radfahrstreifen. Reiten u. Fahren auf demselben verboten.“⁴³⁷ zur Sichtbarmachung anbringen. Darüber hinaus wurde noch die sonntägliche Nutzung der Spickelallee zwischen Bahnlinie und Friedbergerstraße durch Radfahrer untersagt, was ebenso mit Hinweistafeln angezeigt wurde.⁴³⁸ Wahrscheinlich sollten mit diesem Sonntagsfahrverbot Spaziergänger, die über die Friedbergerstraße nach Spickel oder Hochablass unterwegs waren, berücksichtigt werden.

Die Herstellungskosten der Radfahrwege im Siebentischwald beliefen sich auf exakt 3.582,75 Mk, der Restbetrag des Budgets von ursprünglich 4.500 umfasste also 917,25 Mk. Unklar ist, was mit dem privaten Zuschuss von 500 Mk. passierte, den der *Verband zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer* aus eigener Tasche aufbrachte. Eine recht kryptischen Anweisung des Magistrats an die Stadtkämmerei weist wohl nicht auf eine Rückerstattung hin, vielleicht wurde der Betrag stillschweigend einbehalten und dem kommunalen Haushalt zugeführt.⁴³⁹

Leider geht aus den magistratischen Quellen nicht hervor, wie lang oder groß die Radwege insgesamt waren. Einen Hinweis hierauf findet man allerdings 1902 bei Steinhäuser, welcher die städtischen Verkehrsanlagen kurz beschreibt:

„Von den im ganzen Stadtgebiet vorhandenen 420 öffentlichen Straßen und Plätzen sind 212 chaussiert mit einer Fläche von 30,29 Hektar. Außerdem sind an der Peripherie des Stadtgebiets und besonders im Siebentischwalde noch 1.816 Ar bekieste Feld- und Waldwege, **87 Ar Radfahrwege** und 210 Ar Reitwege zu zählen.“⁴⁴⁰

436 Vgl. ebd., Registernr. 272/01.05.1899.

437 Ebd., Registernr. 276/06.05.1899.

438 Vgl. ebd., Registernrn. 265/10.03./11.03.1899 sowie 274/05.05.1899.

439 Vgl. ebd., Registernrn. 276/06.05.1899 sowie 281/17.06.1899.

440 Steinhäuser: Augsburg in kunstgeschichtlicher, baulicher und hygienischer Beziehung, S. 52. Hervorhebung durch Elias Blüml. 1 Ar = 100m².

Die Radwege des Siebentischwaldes bzw. der Anlagen umfassten also ungefähr eine Fläche von 8.700m². Verglichen mit den Fuß- und Reitwegen des Gebietes machte dies allerdings nur einen geringen Teil des Wegenetzes aus. Die genaue Wegführung in den Anlagen kann anhand einer Planskizze aus Steinhäußers Festschrift, zu finden im Anhang, und einer kurzen Beschreibung aus einem von Staubers Führern rekonstruiert werden. Bei Stauber heißt es:

„Durch die Kaiserstrasse über den Eser zur Baumgartenstrasse in die Siebentischanlagen (Fahren auf den Fusswegen in den Anlagen verboten) am Ende derselben unmittelbar am Anfang des Hochwaldes beginnen rechts die Radfahrwege (durch Tafeln „Weg nur für Radfahrer“ kenntlich), die an der Lisière des Waldes bis zur Ilsungstrasse führen, dann über die Strasse und rechts derselben entlang nach Siebentisch,“⁴⁴¹

In der Planskizze bei Steinhäuser, unvorteilhafter Weise in schwarz-weiß gehalten, sind die Radwege sogar bezeichnet.⁴⁴² Um die Strecke sichtbar zu machen, ist der Radweg lila hervorgehoben. Der Weg führte hauptsächlich an der westlichen Seite der Anlagen entlang und trifft dann südlich auf den Siebentischwald. Wiederum südlich trifft der Radfahrweg auf die Ilsungstraße, nicht weit entfernt von dem Ort Siebentisch.

Die ausführlichste Beschreibung der Radwege im Siebentischwald stammt von Carl Steinbach.⁴⁴³ Von der Friedbergerstraße abbiegend führte der kommunal angelegte Radfahrweg die gesamte Spickelstraße entlang durch den Wald, vorbei an Spickel, Wasserwerk und Hochablass.⁴⁴⁴ Über eine Brücke (mit einer Ruhebänk daneben) ging es der Ortschaft Siebentisch zu. Hier traf der Fahrweg auf den von der Ilsungstraße kommenden

441 Stauber: Ausflüge und Touren in Augsburgs Umgebung, S. 31.

442 Vgl. Anhang 19: Planskizze der Siebentischanlagen mit lila hervorgehobenem Radweg.

443 Steinbach: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs, S. 6f.

444 Beim Hochablass befand sich auch ein auf Kosten des *Verbandes* aufgestellter Reparaturkasten für Räder, vgl. 1. Section des Verbandes (Augsburg): Jahresbericht der 1. Section d. Verbandes, S. 18.

Radfahrweg, welcher sich kurz zuvor mit dem aus den Anlagen kommenden Abschnitt vereinigte. Bei der Brücke bog anscheinend ein ebenfalls von der Stadt angelegter Radweg ab und führte teilweise am Brunnenbach (damals auch Zigeunerbach genannt) entlang zum Ort Siebenbrunn. Über den letzten Abschnitt finden sich keine Bemerkungen des Magistrats, hier folgte der Abschnitt anscheinend nicht der Streckenführung eines schon vorher angelegten Weges. Die Strecke nach Siebenbrunn muss aber zeitnah zu den anderen Radwegen angelegt worden sein, wenn Steinbach sie bereits 1901 beschreibt, ungefähr 2 Jahre nach Fertigstellung der übrigen Abschnitte.

Übertragen auf die Stadtplanbeilage von 1925⁴⁴⁵ wird deutlich, dass die von der Stadt Augsburg angelegten Radwege (lila hervorgehoben) den Fahrradfahrern nun ermöglichten, Siebentischwald und -anlagen zu befahren. Auf den exklusiven Wegen war es nun einfacher, diesen Naherholungsraum in Anspruch zu nehmen. 1903 wird die ausschließliche Nutzung dieser Abschnitte durch Radfahrer noch einmal durch den Magistrat in einer Bekanntmachung spezifiziert.⁴⁴⁶ Drei- und Motorrädern wurde das Befahren verboten, anscheinend waren nur normale Zweiräder erlaubt. Zusätzlich wurde schnelles Fahren und das Mitführen von Hunden untersagt, hiermit sollte wohl das Gebot allgemeiner Sicherheit unterstrichen werden. Außerdem fand hier eine gewisse Trennung des Verkehrs statt. In der Stadt selbst gab es keine separaten Abschnitte für Radfahrer. Dort musste man sich permanent im Straßenverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmer arrangieren.

Ein Beschluss zur Erweiterung der Siebentischanlagen mit „Herstellung von Radfahrwegen“⁴⁴⁷ datiert noch auf den Juni 1907. Anscheinend wurden die zuerst mit mindestens 87 Ar geplanten Radfahrwege wenige Jahre später ausgebaut oder repariert. Nach 1907 finden sich in den magistratischen Akten aber keine Auseinandersetzungen mit dem Siebentischwald mehr. Ob das Lechhochwasser 1910 die Radwege im Osten des Waldes

445 Vgl. Anhang 18.2: Lage der kommunalen Radwege im Siebentischwald.

446 Vgl. *Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehrs mit Fahrrädern auf den gemeindlichen Radfahrwegen betr.*, § 1.

447 Stadtmagistrat Augsburg: Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1909, Denkwürdigkeiten des Jahres 1907, S. 4.

beschädigte, ist unbekannt. Es ist davon auszugehen, dass die kommunal angelegten Radwege in der hier beschriebenen Form auch nach 1914 noch eine Zeit lang existiert haben.

Die Stadt Augsburg ist sich heute im Rahmen ihres Projektes Fahrradstadt wohl noch vage der Entstehungsgeschichte und dem Zweck dieser ersten Fahrradwege bewusst, welche offenbar noch teilweise existieren und der Streckenführung nach Teil der „Romantischen Straße“ sind.⁴⁴⁸ In einer Beschreibung zum „Projekt 2020 – Stadtwald – Fahrradwege“ auf der Internetseite der Stadt heißt es hierzu:

„Das Tiefbauamt hat die Sanierung der Geh- und Radwege im Stadtwald abgeschlossen. Mitte Oktober 2020 wurden an Abschnitten der Ilsungstraße, der Spickelstraße und der Siebenbrunner Straße die Fahrbahndecken erneuert. Im Zuge der Arbeiten wurden auch die Bankettbereiche angepasst.

Es handelt sich bei diesen asphaltierten Wegen um ehemalige Straßen, die zu Fuß- und Radwegen umgewidmet wurden. Die Wege stellen insbesondere für den Radverkehr wichtige Verbindungen in und durch den Siebentischwald dar und werden ganzjährig intensiv sowohl durch den Alltags-, als auch durch den Freizeitverkehr genutzt.“⁴⁴⁹

Die Ilsung- und Spickelstraße wurden Ende des 19. Jahrhunderts nicht komplett umgewandelt, sondern mit einem Radfahrerstreifen versehen. Offenbar erfüllen die Radwege heute auch über 120 Jahre später noch ihren hauptsächlich intendierten Zweck, nämlich den Ort Siebentischwald für Fahrradfahrer zugänglich zu machen.

448 Vgl. Neue, bessere Radwege 2022.

449 Ebd.

3. FAZIT

Die Geschichte des Fahrrads bietet eine Vielzahl von Zugängen und Betrachtungsweisen: sportliche, wirtschaftliche, touristische, aber auch rechtliche, administrative und auf bestimmte Orte bezogen. Insbesondere die letzten drei Aspekte lassen sich in den umfangreichen magistratischen Akten zum Radwesen in Augsburg gut nachzeichnen.

Der Stadtmagistrat Augsburg wollte vor allem die Sicherheit des Verkehrs, die Einheitlichkeit von Reglements und die obrigkeitliche Kontrolle gewahrt sehen. Die landes- und reichsweiten Vorschriften zum Radfahren ergänzten die lokalen Bestimmungen zuerst, stießen eine Vereinheitlichung der administrativen Erfassung und obrigkeitlichen Durchdringung des Fahrradwesens an und ersetzten schließlich die Vorschriften einzelner Städte. Dies betraf allgemeine Verkehrsregeln wie beispielsweise Abbiegevorschriften oder Bestimmungen zur technischen Ausstattung der einzelnen Fahrräder. Hinzu kommt das generelle Verbot von Wettkämpfen oder Rennen im öffentlichen Raum. Es sollten vergleichbare Standards und Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Die rechtliche Durchdringung des Fahrradwesens begann in Augsburg aber schon 1880. Dies sollte den Auftakt zu einem jahrelangen Prozess bilden, an dessen Ende ein ausdifferenzierter Katalog an lokalen Vorschriften entstand. Die übergeordnete Gesetzgebung beschnitt die Kompetenzen vor Ort nicht, sondern stellte diese sogar heraus.

Der Magistrat passte die lokale Gesetzgebung über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg aufgrund neuer Erfordernisse oder Schwierigkeiten immer wieder an. Exemplarisch hierfür kann ein Bericht des Stadtmagistrats an die Gemeindebevollmächtigten vom 24. Juli 1894 stehen:

„Die über das Velocipedfahren im Stadtbezirke zur Zeit Vorschriften reichen nicht mehr aus, den Auswüchsen zu begegnen, welche sich hierin allmählig breit gemacht haben, u. sind [unzulänglich, genügende] Controlle zu ermöglichen.“⁴⁵⁰

450 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 39/24.07.1894.

Die zu diesem Zeitpunkt geltenden Radfahrbestimmungen wurden als ungenügend empfunden, was die Regelung des Verkehrs sowie die Kontrolle der Fahrradfahrer betraf. Ende des 19. Jahrhunderts wollte man abschließend, nach nunmehr fast 20 Jahren der rechtlichen Annäherung an das Thema, die „Erlassung definitiver ortspolizeilicher Vorschriften“⁴⁵¹ in Angriff nehmen, wie es der Magistrat ausdrückte. Dies leitete schließlich in die erweiterten, aber nicht definitiven Vorschriften vom 15. Oktober 1894 über. In den folgenden Jahren mussten die Radfahrervorschriften immer wieder aktualisiert werden, flankiert von den Bestimmungen auf Landes- bzw. Reichsebene. Dieser kontinuierliche Prozess sollte das magistratische Fahrradregime stetig ausdifferenzieren.

Schon 1880 wurde in Augsburg das Nummern- und Fahrkartenwesen eingeführt und bildete einen administrativen und rechtlichen Hauptbestandteil der Reglements. Ein weiterer roter Faden in der rechtlichen Ordnung des Fahrradverkehrs war der Schutz der Märkte.

Deshalb wurde auch die private Anschaffung einer Nummerntafel 1894 untersagt. Zwar bestand das amtliche Nummernschildwesen in der Stadt Augsburg nur circa. 7 Jahre lang, von 1894 bis 1901, doch zeigt sich auch hier der intensive administrative Zugriff und die obrigkeitliche Ordnung des Fahrradwesens. Die Nummerngarnituren wurden, zusammen mit den Legitimationskarten, nur nach erfolgtem Gesuch um Fahrerlaubnis ausgegeben und waren nach einem bestimmten Design standardisiert.

Die Legitimationskarten, zu anfangs noch per Hand auf einfachem, weißem Karton ausgeführt, wurden, ebenso wie die Radfahrerbestimmungen, mehrmals angepasst und weiterentwickelt. Die Erfassung der Radfahrer mittels Fahrkarten und Schilder sollte Einheitlichkeit und Konsistenz der Kontrollen ermöglichen. So war beispielsweise die Sichtbarkeit der vorgefertigten Nummernschilder amtlich getestet worden.

Man teilte bis 1894 den Radfahrern die ortspolizeilichen Vorschriften noch zusammen mit Überstellung der Legitimationskarte mit. Später wurden Fahrkarten und Bestimmungen kombiniert ausgegeben. Diese gesteuerte und direkt an die entsprechenden administrativen Vorgänge gebundene Verbreitung, in Verbindung mit offiziellen Verlautbarungen, sollte

451 Ebd., Registernr. 158/07.08.1897. Hervorhebung im Original.

sicherstellen, dass das Wissen über Ver- und Gebote allgemein bekannt und die Vorschriften befolgt wurden.

Insgesamt ergibt sich ein engmaschige Netz obrigkeitlicher Kontrolle, nur die nicht erfolgte Fahrtüchtigkeitsprüfung fällt hier aus dem Rahmen. Die Erfassung der Radfahrer in einem zentralen Register, wie ursprünglich vom Magistrat angedacht, funktionierte allerdings nicht. „Die mit fortlaufenden Nummern versehenen Legitimationskarten“⁴⁵² sollten von Anfang an einer kohärente Aufstellung der Gesamtzahlen für Augsburg im Wege stehen. Diese administrative Maßnahme zur Ordnung der Radfahrer wurde wahrscheinlich am Beginn des 20. Jahrhunderts aufgegeben. Die Einhaltung und Durchsetzung des magistratischen Fahrradregimes erfolgte allerdings nicht immer zufriedenstellend, regelmäßig kam es offenbar zu kleineren Verstößen der Radfahrer, welche aber mehrheitlich wohl nicht schwer bestraft worden sind.

Der Magistrat als Hüter des lokalen Verkehrsregime versuchte so gut es ging, bei der Durchsetzung des Fahrradregimes Stringenz zu wahren. Dies zeigt sich beispielsweise bei der Behandlung von individuellen Sonderfällen. Einzelnen Personen wurde nur aufgrund bestimmter Gründe Sonderkonditionen gewährt, etwa das schnelle Erscheinen von Ärzten am Krankenbett oder Amtsträger im Dienst. Oder es wurde, etwa wie beim Ehepaar Kammel, eine eingehende amtliche Prüfung und genaue Definition des Sonderfalls vorgenommen. Dies betraf vor allem außerordentliche Inanspruchnahmen von Verbotszonen. Die Fahrverbote galten nicht absolut, sondern es waren durchaus Ausnahmen möglich. Mit entsprechenden Gesuchen konnten temporäre und spezifizierte Anpassungen ausgehandelt werden, von Einzelpersonen ebenso wie von Gruppen. Hierfür musste aber der Stadtmagistrat sowie die Polizei einwilligen. Permanente oder sehr weitgehende Ausnahmen lehnte man hingegen strikt ab.

Von 1880 bis 1896 war die Innenstadt Augsburgs vor allem ein Nicht-Ort des Fahrradfahrens. Dieser verkehrstechnisch intensiv beanspruchte Raum sollte dem Willen des Magistrats nach während dieses Zeitraums offenbar nicht noch durch Fahrräder zusätzlich belastet werden.

452 StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19, Registernr. 30/30.06.1891.

Der Magistrat, beeinflusst durch die lokalen Radfahrer, erkannte allerdings die Folgen restriktiver Fahrverbote in der Innenstadt für das Fahrradfahren an und öffnete die Stadt immer weiter. Offenbar sah man im zunehmenden Fahrradverkehr keine Störung mehr. Anfang des 20. Jahrhunderts hatte sich die Innenstadt für Radfahrer fast vollständig gewandelt, nun war der ursprünglich stark reglementierte Raum bis auf wenige Abschnitte komplett zugänglich, welche aber genau definiert waren.

Der Magistrat gab aber nie seine Hoheit über das Fahrradregime auf bzw. wollte grundsätzlich Sicherheit und Einheitlichkeit gewahrt sehen. Die Bahnrennen des *Velociped-Club*, ebenso wie Corso- oder Festfahrten, wurden anscheinend (fast) nie untersagt, was auf ein gutes Verhältnis zum Magistrat schließen lässt. Dennoch musste sich der Verein, welcher bereits seit 1880 existierte, noch jeden Festumzug bzw. jede Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsraums und sogar teilweise die Nutzung der vereins-eigenen Rennbahn, genehmigen lassen.

Die Radrennbahn an der Friedberger Straße bot, im Gegensatz zu den durch das Verkehrsregime reglementierten öffentlichen Straßen, einen institutionalisierten Ort des Wettkampfes sowie der Zurschaustellung von Wagemut und körperlichen Fähigkeiten. Im Gegensatz dazu sollte der Straßenverkehr vor allem sicher sein und beispielsweise das „unsinnig[e] und die ganze Radfahrsache schädigend[e] rapid[e] Straßenfahren, das ja nur eine lächerliche Renommage als Leitmotiv hat,⁴⁵³ unterbunden werden, wie es in einem Artikel der *Augsburger Neuesten Nachrichten* hierzu allgemein heißt. Schließlich waren auch andere Verkehrsteilnehmer durch rasantes Radeln gefährdet. Damit ergänzte die Rennbahn den reglementierten Raum der öffentlichen Wege und Plätze und fungierte gleichzeitig als Ausstellungs-, Vergnügungs-, Erprobungs- und Lernort.⁴⁵⁴ Wie bei den öffentlichen Straßen war aber auch die Radbahn, die ja vom *Velociped-Club* eigentlich selbstständig verwaltet wurde, in das öffentliche Verkehrsregime eingegliedert und einem gewissen administrativen Zugriff unterworfen.

453 o. A.: Das Radfahren in Augsburg, in: *Augsburger Neueste Nachrichten*, Zweites Blatt, Nr. 139/17.06.1894, S. 1, in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 34/14.06/16.06.1894.

454 Vgl. Poll 1985, S. 62.

Verglichen mit den gewaltigen Geldsummen, die Städte wie Bremen, Hamburg, Lüneburg oder Magdeburg für Radfahrerwege ausgaben, mutet das Budget Augsburgs von ca. 4.500 Mk. hierfür sowie die Länge der Abschnitte, verglichen mit dem gesamten städtischen Wegenetz, recht bescheiden an.⁴⁵⁵ Nichtsdestotrotz waren die Radwege in Siebentischwald und -anlagen das erste kommunale Bauvorhaben, welches direkt auf das Fahrrad zugeschnitten war. Bezeichnenderweise wirkten die Radfahrer tatkräftig an der Realisierung des Projekts mit, sei es mit finanzieller Unterstützung oder mit Beratung. Gleichzeitig wurde den frühen Radfahrern Augsburgs so ermöglicht, das stadtnahe Erholungsgebiet einfach und teilweise separiert von den anderen Verkehrsteilnehmern in Anspruch nehmen zu können. Der Magistrat durchdrang hier, wie bei der Rennbahn und der Innenstadt, einen bestimmten Ort des Fahrradfahrens, beispielsweise mithilfe der Warnungstafeln. Die Radwege sollten darüber hinaus einen sicheren und einheitlichen Verkehr ermöglichen.

Abschließend lässt sich sagen, dass der Stadtmagistrat Augsburg vor allem an Sicherheit, Einheitlichkeit und weitgehender Kontrolle interessiert war. Auf Anregungen und Kritik ging die städtische Obrigkeit oft ein, wenn es mit den Grundprämissen der magistratischen Fahrradpolitik vereinbar schien. Das Fahrradregime wurde wiederholt neuen Bedürfnissen und Problemstellungen angepasst, solange die Integrität des Verkehrs sowie der Zugriff auf die Radfahrer gewahrt blieb. 1880, am Beginn des Fahrradregimes, ist die Stadt oder der Siebentischwald mit dem Rad praktisch nicht zu nutzen. Am Ende des Untersuchungszeitraums, 1914, ist die Stadt weitgehend befahrbar und es gibt kommunale Radwege. Der eingangs zitierten Aussage von Carl Steinbach, Augsburg sei eine radlerfreundliche Stadt, kann durchaus zugestimmt werden. Der Magistrat scheint sich Änderungen nicht grundsätzlich verweigert zu haben und ging wiederholt auf Anliegen der Radfahrer ein. Die hiesigen Fahrradfahrer zeigten sich dem Magistrat gegenüber mehrfach für die „wohlwollenden Gesinnungen“⁴⁵⁶ dankbar.

455 Vgl. Anm. 41.

456 StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 210/06.05./11.05.1898. Vgl. zusätzlich 1. Section des Verbandes (Augsburg): Jahresbericht der 1. Section d. Verbandes, S. 19.

4. BIBLIOGRAPHIE

4.1 QUELLENVERZEICHNIS

Archivalien des Stadtarchiv Augsburg

StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18/Das Fahren mit Velocipeden. 1880-1890.

StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19/Das Fahren mit Velocipeden. 1891-1893.

StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900.

StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498/Erteilung von Legitimationskarten zum Fahren mit Velocipeden. Persönliche Angelegenheiten, 1900-1922.

StadtAA/Bestand 10, Nr. 406/Velociped-Club Augsburg, anerkannter Verein, 1881-1906.

StadtAA/Bestand 20153, Gemeindearchiv Haunstetten/HAST 1255.

StadtAA/40100/Fotosammlung.

StadtAA/KPS. (Karten- und Plansammlung)

Publizierte Quellen

1. Section des Verbandes (Augsburg): Jahresbericht der 1. Section d. Verbandes (Augsburg), in: Jahresbericht pro 1898, hrsg. v. Verband zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer, München 1899, Beilage 2, S. 17-19.

Allgemeine Radfahrer-Union (Hrsg.): Festbuch zum XVI. Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union/Deutscher Touren-Klub in Augsburg vom 19. bis. 23. Juli 1901, o. O. 1901.

Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, Dresden und Leipzig 1900. Erweiterte Neuauflage hrsg. v. Wulfhard Stahl, Hildesheim/ Zürich/ New York 2012.

Ernst Ball (Bearb.): Das öffentliche Vereins- und Versammlungsrecht in Deutschland, 2., völlig neu bearb. Aufl. (Guttentagsche Sammlung Deutscher Reichsgesetze, 33), Berlin 1907.

Caspary, H.: Führer durch Augsburg (Miniatur-Bibliothek, 972), Leipzig 1910.

Civil-Conscriptions-Bureau, magistratisches (Hrsg.): Adreß-Buch der Stadt Augsburg nebst Häuser-Verzeichniß 1891, Augsburg, 1891.

Fremden-Verkehrs-Verein Augsburg (Hrsg.): Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt, Augsburg, ca. 1911.

Geisser, August: Publizistik, Bibliographie und Kartographie, in: Der Radfahrersport in Bild und Wort, hrsg. v. Paul von Salvisberg, München 1897. Nachdruck hrsg. v. Hans-Erhard Lessing, Hildesheim/ New York 1980, S. 185-194.

Götz, Wilhelm: Geographisch-Historisches Handbuch von Bayern, Bd. 1 u. 2, München 1895/1898.

Hildebrand, Paul: Paul Hildebrand's Radfahrer-Reisebuch, München, um 1890.

Kammel, Edmund: Radfahrer-Touren-Buch für Weilheim unter der Berücksichtigung der Nachbarorte Landsberg, München, Murnau,

- Schongau und Tölz, 4. vollst. ausgearb. u. bedeut. erw. Ausg., Weilheim 1902 [erstmals 1892].
- Königl. Bayer. Realgymnasium zu Augsburg (Hrsg.): Jahresbericht des Königl. Bayer. Realgymnasiums zu Augsburg. Studienjahr 1908/1909, Augsburg 1909.
- Kolb, Georg (Bearb.): Touren-Buch des Alpen-Gebietes für Rad- und Automobil-Fahrer, 2. neu bearb. Aufl., München 1907.
- Mayer, G.: Die Lechhochwasser-Katastrophe 1910, deren direkte und indirekte Folgen für die Stadt Augsburg; nebst einer Vorgeschichte des Hochablasswehres, Augsburg 1914.
- Ortloff, H.: Das Radfahren im öffentlichen Verkehr, Jena 1899.
- o. A.: Das Radfahren in Augsburg, in: *Augsburger Neueste Nachrichten*, Zweites Blatt, Nr. 139/17.06.1894, S. 1, in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velociped. 1893-1900, Registernr. 34/14.06./16.06.1894.
- Paller, Rupert Ritter von: Die bayerische Fahrrad-Industrie. Eine geschichtlich-statistische Betrachtung, Nürnberg 1908.
- Placzek, S.: Auf dem Rade. Eindrücke und Erfahrungen gesammelt auf Wanderfahrten durch den Schwarzwald, Oberbayern, Schweiz, Tirol, Oberitalien, Berlin/ Leipzig 1897.
- Riehl, Wilhelm Heinrich: Die Demokratisierung des Verkehrs, in: Beilage zur Allgemeinen Zeitung, 03.02.1886, S. 1-3.
- Salvisberg, Paul von (Hrsg.): Der Radfahrersport in Bild und Wort, München 1897. Nachdruck hrsg. v. Hans-Erhard Lessing, Hildesheim/ New York 1980.

Schiefferdecker (Bearb.): Das Radfahren und seine Hygiene, Stuttgart 1900.

Schimmelfennig-Bartenstein, von: Recht und Gesetz im Radfahrwesen, in: Der Radfahrsport in Bild und Wort, hrsg. v. Paul von Salvisberg, München 1897. Nachdruck hrsg. v. Hans-Erhard Lessing, Hildesheim/ New York 1980, S. 171-177.

Schneider, Michael: Der Schlacht- und Viehhof der Stadt Augsburg, Augsburg, 1906.

Schumacher: Das Recht des Radfahrers, in: Das Radfahren und seine Hygiene, bearb. v. Schiefferdecker, Stuttgart 1900, S. 477-538.

Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, Diss., Borna-Leipzig 1912.

Stadt Augsburg (Hrsg.): Amts-Blatt der Königlich Bayerischen Stadt Augsburg. Jahrgang 62, Augsburg 1907.

Dies.: Amts-Blatt der Königlich Bayerischen Stadt Augsburg. Jahrgang 64, Augsburg 1909.

Dies.: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, Augsburg 1905.

Stadtmagistrat Augsburg (Hrsg.): Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1902, Augsburg 1902.

Ders.: Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1905, Augsburg 1905.

Ders.: Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1909, Augsburg 1909.

Ders.: Adreß-Buch der Stadt Augsburg für das Jahr 1910, Augsburg 1910.

Stauber, Anton: Ausflüge und Touren in Augsburgs Umgebung, Augsburg 1901.

Ders.: Neuer Führer zum Ammersee nebst Umgebungstouren, Augsburg 1898.

Ders. (Bearb.): Neuester Führer durch Augsburg, Augsburg 1904.

Ders. (Bearb.): Neuester Führer durch Augsburg, Hrsg. vom Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs in Augsburg, Augsburg 1906.

Ders.: Verkehrsbuch und Führer durch Augsburg, Augsburg 1900.

Steinbach, Carl: Rad-Ausflüge in der Umgebung Augsburgs. Von einer Morgen- oder Abendausfahrt bis zur ausgedehnten Tagestour. Anhang zu Anton Staubers Neuem Führer durch Augsburgs Umgebung, Augsburg 1901.

Steinhäußner, Fritz (Bearb.): Augsburg in kunstgeschichtlicher, baulicher und hygienischer Beziehung. Festschrift den Teilnehmern an der 15. Wander-Versammlung und Ingenieur-Vereine gewidmet von der Stadt Augsburg, Augsburg 1902.

Verband zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer (Hrsg.): Jahresbericht pro 1898, München 1899.

Ders. (Hrsg.): Verzeichniß der in Bayern erlaubten und verbotenen Wege, München [1898]. In: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 238/11.09.1898.

Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs in Augsburg (Hrsg.): Augsburg. Offizieller Führer durch die Stadt, Augsburg 1910.

Vetter, August: Führer durch Augsburg, Augsburg 1910.

Weiß, Max: Das Radfahrer-Recht in dem Königreich Sachsen und den angrenzenden Ländern nämlich in Preußen (Provinz Sachsen, Brandenburg, Schlesien), Böhmen, Bayern (Oberfranken), Reuß-Schleiz-Gera, Reuß-Greiz, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Weimar-Eisenach; eine Zusammenstellung der für den Verkehr mit Fahrrädern auf den öffentlichen Wegen geltenden polizeilichen Verordnungen, Leipzig 1896.

Wirschinger, L. F. (Hrsg.): Das Radfahrer-Recht im Königreiche Bayern, München 1899.

Woerl, Leo (Hrsg.): Führer durch Augsburg und Umgebung. Mit Plan der Stadt und Illustrationen (Woerl's Reisehandbücher), Berlin 1899.

Wolf, Wilhelm: Fahrrad und Radfahrer, Leipzig 1890. Nachdruck hrsg. v. Hans-Erhard Lessing, 3. Aufl. Dortmund 1988.

Wörle, Hans: Rad-Wanderfahrten durch Schwaben u. Neuburg und das östlich angrenzende Gebiet. Unter besonderer Berücksichtigung der Fusstouristik, Augsburg 1905.

Gesetzestexte, Verordnungen u. Ä.

Im Rahmen dieser Masterarbeit wird für Gesetzestexte der *Titel* mit dem Datumsvermerk für Erlass oder Inkrafttreten verwendet.

Bekanntmachung. Der Verkehr mit Velocipeden betr., vom 12. November 1896], in: Intelligenz-Blatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg, Nr. 93/12. November 1896, S. 364, in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/ Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 113/21.11.1896.

Bekanntmachung, die Marktplätze betr. vom 9. September 1890, in: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 435f.

Bekanntmachung, die Sicherheit und Bequemlichkeit auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen betr., vom 4. Januar 1872, in: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 190-192.

Bekanntmachung. Radfahrverkehr betr.[, vom 20. August 1909], in: Amtsblatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg, Nr. 70/22. August 1909, S. 387.

Bekanntmachung. Verkehr mit Velocipeden betr.[, vom 21. Mai 1896], in: Intelligenz-Blatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg, Nr. 42/21. Mai 1896, S. 165f., in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 101/22.05.1896.

Dult-Ordnung vom 5. August 1885, in: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 423f.

[Eckpfeiler lokaler Fahrradbestimmungen, Anweisung an die k. Bezirksämter und unmittelbaren Magistrate des Regierungsbezirkes vom Mai 1893], in: StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19/Das Fahren mit Velocipeden. 1891-1893, nicht nummerierter Eintrag vom 15.05.1893.

Fahrordnung vom 16. Oktober 1880, in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. (ad) 1./26.05.1893.

Gesetz, die Versammlungen und Vereine betr. Vom 26. Januar 1850 [...] in der Fassung des Gesetzes vom 15. Juni 1898 [...], in: Das öffentliche Vereins- und Versammlungsrecht in Deutschland, bearb. v. Ernst Ball, hrsg. v. F. Friedenthal, 2., völlig neu bearb. Aufl. (Guttentagsche Sammlung Deutscher Reichsgesetze, 33), Berlin 1907, S. 138-149.

Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 1. Januar 1898, in: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten,

Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 210-215.

Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907 (unter Berücksichtigung der durch Minist.-Bekannt. v. 6. April 1908 erfolgten Aenderung), hrsg. v. J. Maiß, München, o. J.

Ortspolizeiliche Vorschriften über das Fahren und Reiten vom 16. Oktober 1880, 28. März 1898 und 29. November 1900, in: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 192-204.

Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr betr.[, vom 27. März 1898], in: Amts-Blatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg, Nr.25/27. März 1898, S. 101f., in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 196/05.04.1898.

Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 25. Juni 1901, in: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 215-217.

Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehrs mit Fahrrädern auf den gemeindlichen Radfahrwegen betr., in: Amts-Blatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg, Nr. 25/21. März 1907, S. 148.

Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden[, vom 15. Oktober 1894], in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 51/17.10.1894.

Ortspolizeiliche Vorschriften über die Wochenmarkt-Ordnung vom 9. September 1890, in: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 433-435.

Pflaster- und Brücken-Zoll-Ordnung für die Stadt Augsburg vom 29. Sept. 1902, in: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 558-566.

4.2 LITERATURVERZEICHNIS

Im Rahmen dieser Masterarbeit wird die Autor-Jahr-Zitierweise verwendet. Wenn kein Autor oder Herausgeber ermittelt werden konnte, wird hingegen Titel-Jahr verwendet.

Aichele 1994.

Aichele, Rainer: „All Heil“ – Radfahren und Radfahrvereine in Schwäbisch Gmünd, in: Wege zur Fahrradgeschichte. Beiträge der Fahrradhistorischen Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1994, hrsg. v. Volker Briesse/ Wilhelm Matthies/ Gerhard Renda (Schriftenreihe der Historischen Museen der Stadt Bielefeld Bd. 5), Bielefeld 1995, S. 59-68.

Bachmann-Medick 2014.

Bachmann-Medick, Doris: Cultural turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften, 2014.

Baum 2000.

Baum, Siegfried: Die Augsburger Localbahn. Eine einzigartige Privatbahn (Regionale Verkehrsgeschichte, 30), Freiburg i. Br. 2000.

Berger/ Debold-Kritter 1989.

Berger, Mechthild/ Debold-Kritter, Astrid: Das Ortsbild von Augsburg. Historisch-topographische Beschreibung einer Großstadt. Bestandsaufnahme von Siedlungs- und Baustruktur. Grundlagen zur Stadtgestaltungsplanung (Angewandte Sozialgeographie, 19), Augsburg 1989.

Bettmann 1930.

Bettmann, Otto: Staat und Menschheit. Ideengeschichte des Verlags Dr. Walther Rothschild, Berlin-Grunewald. Zu seinem 25jährigen Bestehen dargebracht von Freunden und Mitarbeitern und verfaßt von Otto Bettmann, Görlitz 1930.

Bleckmann 1999.

Bleckmann, Dörte: Wehe wenn sie losgelassen. Über die Anfänge des Frauenradfahrens in Deutschland, Gera-Leipzig, 1999.

Bott 1985.

Bott, Gerhard (Hrsg.): Leben und Arbeiten im Industriezeitalter. Eine Ausstellung zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns seit 1850. Im Auftrag des Freistaates Bayern veranstaltet vom Germanischen Nationalmuseum in Zusammenarbeit mit dem Centrum Industriekultur der Stadt Nürnberg, Stuttgart 1985.

Briese/ Matthies/ Renda 1995.

Briese, Volker/ Matthies, Wilhelm/ Renda, Gerhard (Hrsg.): Wege zur Fahrradgeschichte. Beiträge der Fahrradhistorischen Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1994 (Schriftenreihe der Historischen Museen der Stadt Bielefeld Bd. 5), Bielefeld 1995.

Briese/ Matthies/ Renda 1997.

Briese, Volker/ Matthies, Wilhelm/ Renda, Gerhard (Hrsg.): Wegbereiter des Fahrrads. Beiträge der 2. Fahrradhistorischen Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1997 (Schriftenreihe der Historischen Museen der Stadt Bielefeld Bd. 11), Bielefeld 1997.

Briese 1995.

Briese, Volker: „..., aber gefährlich“, in: Gegenwind. Zur Geschichte des Radfahrens, hrsg. v. Sekretariat für kulturelle Zusammenarbeit

nichttheatertragender Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, Bielefeld 1995, S. 55-65.

Briese 1994a.

Briese, Volker: Radwege – Automobilverbände bestimmen Fahrradpolitik, in: Radfahren, Nr. 2/1994, S. 96-98.

Briese 1994b.

Briese, Volker: Radwege – Opium für Radfahrer, in: Radfahren, Nr. 1/1994, S. 36-42.

Brüdermann, 1995.

Brüdermann, Stephan: Polizeirechtliche und soziale Aspekte des Fahrradverkehrs vor 1914. Das Beispiel des Herzogtums Braunschweig, in: Wege zur Fahrradgeschichte Beiträge der Fahrradhistorischen Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1994, hrsg. v. Volker Briese/ Wilhelm Matthies/ Gerhard Renda (Schriftenreihe der Historischen Museen der Stadt Bielefeld Bd. 5), Bielefeld 1995, S. 33-46.

Bublies/ Mathe 1996.

Bublies, Wolfgang/ Mathe, Edgar: Mit der Augsburger Localbahn durch die Industriegeschichte, 2. erw. Aufl., Augsburg 1996.

Debold-Kritter 1974.

Debold-Kritter, Astrid: Augsburg in frühen Photographien 1860-1914, München 1974.

Engelhardt-Werbung+Verlag 1993.

Engelhardt-Werbung+Verlag (Hrsg.): Alte Firmen der Stadt und der Wirtschaftsregion Augsburg, Augsburg 1993.

Ebert 2012.

Ebert, Anne-Katrin: When cycling gets political. Building cycling paths

in Germany and the Netherlands, 1910–40, in: *The Journal Of Transport History*, Volume 33, No 1 (June 2012), 115-137.

Erhart 2000.

Erhart, Ernst: *Eisenbahnknoten Augsburg. Drehscheibe des Eisenbahnverkehrs*, München 2000.

Euhus 1995.

Euhus, Walter: *Radfahren und Radsport in Hannover*, in: *Wege zur Fahrradgeschichte. Beiträge der Fahrradhistorischen Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1994*, hrsg. v. Volker Briesse/ Wilhelm Matthies/ Gerhard Renda (Schriftenreihe der Historischen Museen der Stadt Bielefeld Bd. 5), Bielefeld 1995, S. 47-58.

Fischer 1977.

Fischer, Ilse: *Industrialisierung, sozialer Konflikt und politische Willensbildung in der Stadtgemeinde. Ein Beitrag zur Sozialgeschichte Augsburgs 1840-1914* (Abhandlungen zur Geschichte der Stadt Augsburg, 24), Augsburg 1977.

Glaser/ Ruppert/ Neudecker 1980.

Glaser, Hermann/ Ruppert, Wolfgang/ Neudecker, Nobert (Hrsg.): *Industriekultur in Nürnberg. Eine deutsche Stadt im Maschinenzeitalter*, München 1980.

Harrer 1998.

Harrer, Hilde: *Grazer Radfahrvereine 1882-1900. Ein Beitrag zur Geschichte des steirischen Radfahrwesens*, Graz 1998.

Hascher 2006.

Hascher, Michael: *Politikberatung durch Experten. Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert* (Deutsches Museum. Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung, 8), Diss., Frankfurt/ New York 2006.

Götschmann 2010.

Götschmann, Dirk: Wirtschaftsgeschichte Bayerns. 19. und 20. Jahrhundert, Regensburg 2010.

Haslinger 1981.

Haslinger, Rudolf: Edmund Kammel, Apotheker und unermüdlicher Radtourist dazu, in: Lech-Isar-Land, Weilheim 1981, S. 100-109.

Häußler 2017.

Häußler, Franz: Als Wasser-Räder auf der Kahnfahrt fahren, in: *Augsburger Allgemeine*, Nr. 177/3. August 2017.

Häußler 2021.

Häußler, Franz: Das Damen-Dreirad wurde zum Lastenrad, in: *Augsburger Allgemeine*, Nr.139/21. Juni 2021, S. 29.

Häußler 2004.

Häußler, Franz: Fotografie in Augsburg 1839-1900 (Beiträge zur Geschichte der Stadt Augsburg, 1), Augsburg 2004.

Häußler 1998.

Häußler, Franz: Marktstadt Augsburg. Von der Römerzeit bis zur Gegenwart, Augsburg 1998.

Hillesheim/ John 1993.

Hillesheim, Jürgen/ John, Cornelia: „Für die Sommerfrische empfiehlt...“. Werbung vor hundert Jahren, Augsburg 1993.

Hohmann 1952.

Hohmann, Victor-Georg (Hrsg.): Augsburger Almanach und Stadtchronik, Augsburg 1952.

Huber 1988.

Huber, Ernst Rudolf: Deutsche Verfassungsgeschichte seit 1789, Bd. 3. Bismarck und das Reich, 3. wesentlich überarb. Aufl., Stuttgart (u. a.) 1988.

Huhn/ Wagenknecht 1997.

Huhn, Roland/ Wagenknecht, Tilman: Zur Geschichte der Mercedes-Fahrradwerke G.m.b.H. in Berlin-Marienfelde, in: Wegbereiter des Fahrrads. Beiträge der 2. Fahrradhistorischen Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1997, hrsg. v. Volker Briesse/ Wilhelm Matthies, Gerhard Renda (Schriftenreihe der Historischen Museen der Stadt Bielefeld Bd. 11), Bielefeld 1997, S. 169-177.

Kießling 1975.

Kießling, Hermann: Der Durchbruch der Bürgermeister-Fischer-Straße in Augsburg. Beispiel einer städtebaulichen Konzeption um die Jahrhundertwende – Durchführung und Auswirkung auf das Stadtgefüge mit Abbildungen (Abhandlungen zur Geschichte der Stadt Augsburg. Neue Schriftenreihe des Stadtarchives Augsburg, 1), Augsburg 1975.

Kloepfer 2002.

Kloepfer, Michael: Technik und Recht im wechselseitigen Werden. Kommunikationsrecht in der Technikgeschichte (Schriften zum Technikrecht, 4), Berlin 2002.

Kocka 2015.

Kocka, Jürgen: Arbeiterleben und Arbeiterkultur. Die Entstehung einer sozialen Klasse (Geschichte der Arbeiter und Arbeiterbewegung in Deutschland seit dem Ende des 18. Jahrhunderts, 3), Bonn 2015.

Kuhn 1995.

Kuhn, Heike: Vom Korsett zum Stahlroß. Zur Entstehung des Frauenradsports in Deutschland, St. Augustin 1995.

Lessing 2017.

Lessing, Hans-Erhard: Das Fahrrad. Eine Kulturgeschichte, Stuttgart 2017.

Lessing 1982.

Lessing, Hans-Erhard (Hrsg.): Fahrradkultur. Der Höhepunkt um 1900, Hamburg 1982.

Loderer 1986.

Loderer, Alois Anton: Die Besitzgeschichte und Besitzverwaltung der Augsburger Stadtwaldungen. Ein Beitrag zur Augsburger Stadtgeschichte, Bd. 1 u. 2, Augsburg 1986.

Matthies 1995.

Matthies, Wilhelm: Flaschenkorken und Fahrradteile – Die Kork- und Celluloidwarenfabrik Hemmelskamp, Bielefeld, in: Wege zur Fahrradgeschichte. Beiträge der Fahrradhistorischen Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1994, hrsg. v. Volker Briesse/ Wilhelm Matthies/ Gerhard Renda (Schriftenreihe der Historischen Museen der Stadt Bielefeld Bd. 5), Bielefeld 1995, S. 81-92.

Matthies 1997.

Matthies, Wilhelm: Zweiradteile aus der »Klingenstadt«. Zur Geschichte der Solinger Fahrradindustrie, in: Wegbereiter des Fahrrads. Beiträge der 2. Fahrradhistorischen Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1997, hrsg. v. Volker Briesse/ Wilhelm Matthies, Gerhard Renda (Schriftenreihe der Historischen Museen der Stadt Bielefeld Bd. 11), Bielefeld 1997, S. 151-168.

Mertins 1995.

Mertins, Michael: Die Entwicklung der Bielefelder Fahrradindustrie von 1883-1940, in: Wege zur Fahrradgeschichte Beiträge der Fahrradhistorischen. Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1994, hrsg. v. Volker Briesse/ Wilhelm Matthies/ Gerhard Renda (Schriftenreihe der Historischen Museen der Stadt Bielefeld Bd. 5), Bielefeld 1995, S. 69-80.

Mertins 2001.

Mertins, Michael: Die Geschichte der ANKER-Fahrräder. Ihre

Entwicklung von 1893-1953 (Schriftenreihe zur Fahrradgeschichte, 3), Langenhagen 2001.

Mertins 1984.

Mertins, Michael: Radfahrererkarten aus heutiger Sicht, in: Kartographische Nachrichten, 1984/34, S. 96-102.

Mertins 2013.

Mertins, Michael: Sättel, Taschen & Gamaschen. Die Geschichte der ersten deutschen Fahrsattelfabrik im Spiegel der Zeit (Schriftenreihe zur Fahrradgeschichte, 7), Langenhagen 2013.

Mertins 2015.

Mertins, Michael: Typen, Technik, Temporaus – Radrennbahn Bielefeld (Bielefelder Edition, 7), Bielefeld 2015.

Mühlberg 1986.

Mühlberg, Dietrich: Proletariat. Kultur und Lebensweise im 19. Jahrhundert (Kulturstudien, Sonderband 2), Wien/ Köln/ Graz 1986.

Neue, bessere Radwege 2022.

o. A: Neue, bessere Radwege. Abschnitt Projekte 2020. Stadtwald – Fahrradwege, zu finden auf der Webseite der Stadt Augsburg <https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/verkehr/radverkehr/neue-radwege> (zuletzt abgerufen am 18.01.22).

Von der Pferdebahn zur Mobilitätsdrehscheibe: Wie alles begann 2021.

o. A.: Von der Pferdebahn zur Mobilitätsdrehscheibe: Wie alles begann, 23.01.2021, zu finden auf der Webseite der Stadtwerke Augsburg (SWA) <https://www.sw-augsburg.de/magazin/detail/von-der-pferdebahn-zur-mobilitaetsdrehscheibe-wie-alles-begann/> (zuletzt abgerufen am 13.01.22).

Von der Pferdebahn zur Mobilitätsdrehscheibe: Fun-Facts 2021.

o. A.: Von der Pferdebahn zur Mobilitätsdrehscheibe: Fun-Facts, 26.03.2021, zu finden auf der Webseite der Stadtwerke Augsburg (SWA)

<https://www.sw-augsburg.de/magazin/detail/von-der-pferdebahn-zur-mobilitaetsdrehscheibe-fun-facts/> (zuletzt abgerufen am 13.01.22).

Oldenziel et al 2016.

Oldenziel, Ruth et al. (Hrsg.): *Cycling Cities. The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*, Eindhoven 2016.

Plößl 1985.

Plößl, Elisabeth: *Augsburg auf dem Weg ins Industriezeitalter* (Hefte zur Bayerischen Geschichte und Kultur, 1/2), München 1985.

Poll 1985.

Poll, Helmuth: *Die Demokratisierung der Geschwindigkeit. Von den Anfängen des modernen Straßen- und Luftverkehrs*, in: *Leben und Arbeiten im Industriezeitalter. Eine Ausstellung zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns seit 1850*. Im Auftrag des Freistaates Bayern veranstaltet vom Germanischen Nationalmuseum in Zusammenarbeit mit dem Centrum Industriekultur der Stadt Nürnberg, hrsg. v. Gerhard Bott, Stuttgart 1985, S. 61-79.

Popplow 2020.

Popplow, Marcus: *Unbeachtet, ungenutzt, unterschätzt? Historische Konjunkturen der Nutzung von Lastenfahrrädern*, in: *Traverse* 27(3)/2020, S. 80-103.

Preisner 2015.

Preisner, Frank (Hrsg.): *Fahrtwind. Zur Kulturgeschichte des Fahrrads im Nordwesten*. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Museumsdorf Cloppenburg-Niedersächsisches Freilichtmuseum vom 15.02 – 31.12.2015, Cloppenburg 2015.

Reiß 2017.

Reiß, Florian Nikolaus: *Ein Meilenstein auf dem langen Weg zur Straßenverkehrsordnung*, in: *Der Knochenschüttler* 2/2017, S. 11-16.

RC-Pfeil Augsburg 1987.

RC-Pfeil Augsburg (Hrsg.): 90 Jahre RC Pfeil, Augsburg 1987.

Roeck 2005.

Roeck, Bernd: Geschichte Augsburgs, München 2005.

Romer 2006.

Romer, Andreas: Willkommen in der Bahnhofsstraße! Die Entwicklung der Augsburger Bahnhofsstraße und ihre Bedeutung für die Bürger. Eine historische und empirische Studie (Praxis Sozialforschung, 5), München/Mering 2006.

Ruckdeschel 2004.

Ruckdeschel, Wilhelm: Industriekultur in Augsburg. Denkmale der Technik und Industrialisierung, Augsburg 2004.

Rupieper 1982.

Rupieper, Hermann-Josef: Arbeiter und Angestellte im Zeitalter der Industrialisierung. Eine sozialgeschichtliche Studie am Beispiel der Maschinenfabrik Augsburg und Nürnberg (M.A.N.) 1837-1914, Frankfurt a. M. 1982.

Schuber 1990.

Schuber, Marianne (Hrsg.): Oberhauser Chronik, Augsburg 1990.

Sokoll 1985.

Sokoll, Alfred H.: Fahrrad und Radsport (Bibliothek des Sports, 4), München 1985.

Stellner 2019.

Stellner, Norbert: „Hervorragende Leistungen im Kunstfahren und verschiedene Evolutionen mit dem Rade“. Ein Streifzug durch die Burghauser Fahrradgeschichte vor dem Ersten Weltkrieg, in: *Der Knochenschüttler*, 1/2019.

Stellner 2000.

Stellner, Norbert: Radfahrervereine in der bayerischen Provinz. Raum Mühldorf/Altötting 1882-1994 (Beiträge zur Geschichte und Kulturgeschichte des Fahrrads, 1), Regensburg 2000.

Stellner 2017.

Stellner, Norbert: Von Kunstfahrern, Radfahrer-Consuln und Roten Radlern. Regensburger Fahrradgeschichte bis zum Ersten Weltkrieg, in: *Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg* 157/2017, S. 211-250.

Ullein 2017a.

Ullein, Peter: Die Anfänge der Fahrradindustrie in Bayern bis ca. 1905 – Materialsammlung. Version 1.2 (Nürnberger Fahrradgeschichte(n), 1), Nürnberg 2017.

Ullein 2020a.

Ullein, Peter: Radfahrer-Vereine und die Anfänge des Radsports in Nürnberg, in: *Der Knochenschüttler*, 2/2020, S. 17-24.

Ullein 2020b.

Ullein, Peter: Die „Deutsche Triumph-Fahrrad-Werke AG“ in Nürnberg. Sportliche Erfolge von 1903 bis 1910 (Nürnberger Fahrradgeschichte(n), 9), Nürnberg 2020.

Ullein 2017b.

Ullein, Peter: Eduard Pirzer. Auf den Spuren eines bayerischen Fahrradpioniers (Nürnberger Fahrradgeschichte(n), 2), Nürnberg, 2017.

Ullein 2018a.

Ullein, Peter: Nürnberger Fahrradhändler (Nürnberger Fahrradgeschichte(n), 3), Nürnberg 2018.

Ullein 2019.

Ullein, Peter: Von der „Amerikanischen Ofenfabrik Paul Reißmann“ zur

„Marswerke AG“. Die ersten fünfzehn Jahre von 1894 bis 1908 (Nürnberger Fahrradgeschichte(n), 8), Nürnberg 2019.

Ullein 2018b.

Ullein, Peter: Von der „Velocipedfabrik Frankener & Ottenstein“ zur „Victoria-Werke AG“. Die ersten zwanzig Jahre von 1887 bis 1906 (Nürnberger Fahrradgeschichte(n), 5), Nürnberg 2018.

Volkert 1983a.

Volkert, Wilhelm (Hrsg.): Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte 1799-1980, München 1983.

Volkert 1983b.

Volkert, Wilhelm: Straßenverkehr, in: Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte 1799-1980, hrsg. v. dems., München 1983, S. 248f.

Wiedenmann 1930.

Wiedenmann, Hans: Das Buch der alten Firmen der Stadt und des Industriebezirkes Augsburg im Jahre 1930, Leipzig 1930.

4.3 INTERNETAUFTRITTE

Internetauftritt der Stadtwerke Augsburg <https://www.sw-augsburg.de/impressum/> (zuletzt abgerufen am 13.01.22)

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt des Internetauftritts:

Stadtwerke Augsburg Holding GmbH

Stabsstelle Unternehmenskommunikation & Digitale Medien, Matthias Reder

Internetauftritt der Stadt Augsburg <https://www.augsburg.de/impressum/> (zuletzt abgerufen am 18.01.22)

Herausgeber: **Stadt Augsburg** (Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts), Rathausplatz 1, 86150 Augsburg

5. ANHANG

5.1 AUSGEWÄHLTE QUELLENTANSKRPTIONEN

5.1.1 GESETZESTEXTE UND VERORDNUNGEN AUF LANDES- BZW. REICHSEBENE

(nach ihrer zeitlichen Abfolge geordnet, Hervorhebungen im Original)

Bekanntmachung, die Sicherheit und Bequemlichkeit auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen betr., vom 4. Januar 1872 (R.-Bl. S. 73). In: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 190-192.

Staatsministerium des Innern.

Auf Grund des § 366 Ziff. 6 des Strafgesetzbuches für das deutsche Reich und gemäß Art. 2 Ziff. 6 des Polizei-Strafgesetzbuches für Bayern vom 26. Dezember 1871 werden zur Erhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit auf den öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen nachstehende Anordnungen erlassen:

§ 1.

Es ist verboten, auf Brücken, die ganz oder theilweise aus Holz oder Eisen hergestellt sind, anders als im Schritte zu reiten oder zu fahren.

[...]

§ 6.

Wege, Brücken und Stege, welche dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, sowie die zur Verhütung von Unglücksfällen erforderlichen Geländer und sonstigen Sicherungsmittel an solchen Wegen, Brücken und Stegen müssen von den hierzu Verpflichteten in sicherem Zustande erhalten werden. Desgleichen sind bei eingetretenen Beschädigungen solcher Wege, Brücken und Stege, oder bei Hemmungen des Verkehrs auf denselben die

von der Polizeibehörde angeordneten oder sonst nöthigen Warnungs- und Leitungs-Zeichen von den hierzu Verpflichteten auszustecken.

§7.

Die Benützung von Straßen oder Wegstrecken, welche von der zuständigen Behörde durch aufgeworfene Gräben[,] aufgestellte Tafeln oder sonstige Zeichen als gesperrt oder verboten erklärt sind, ist untersagt.

Die Befugniß, Straßen oder Wegstrecken als gesperrt oder verboten zu erklären, steht zu:

- a) bei Staatsstraßen der Distriktpolizeibehörde, beziehungsweise der einschlägigen Baubehörde;
- b) bei Distriktsstraßen der Distriktpolizeibehörde;
- c) in allen übrigen Fällen der Ortspolizeibehörde – in München der Polizeidirektion, und in Fällen des § 18 Absatz 2 der Allerhöchsten Verordnung vom 2. Oktober 1869 „die Ausscheidung der Zuständigkeiten der Polizei-Direktion, des Magistrats und der Lokalbau-Kommission München bezüglich der Polizei- und Distrikts-Verwaltung betreffend,“ – dem Magistrate.

§ 8.

Es ist verboten, auf den abgegrenzten Fußbänken öffentlicher Straßen, oder auf den Trottoirs⁴⁵⁷ der Straßen in Städten, Märkten oder Dörfern zu reiten, zu fahren oder größere Lasten fortzubewegen.

[...]

[Eckpfeiler lokaler Fahrradbestimmungen. Anweisung an die k. Bezirksämter und unmittelbaren Magistrate des Regierungsbezirkes Schwaben und Neuburg vom Mai 1893], in: StadtAA/Bestand 4, Nr. F 19/Das Fahren mit Velocipeden. 1891-1893, nicht nummerierter Eintrag vom 15.05.1893.

Je nach den besonderen örtlichen Verhältnissen wird es sich empfehlen, das Radfahren auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen solchen Personen,

⁴⁵⁷ Trottoirs=Fußwege, Bürgersteige.

welche zur sicheren Handhabung des Fahrzeuges nicht befähigt sind, zu untersagen und den Radfahrerverkehr für immer oder für bestimmte Zeiten von einzelnen Orthsteilen, öffentlichen Anlagen und Fahrstrassen, sowie allgemein von Fußbänken und Gehwegen auszuschließen; endlich vorzuschreiben, daß jedes in Fahrt befindliche Velociped mit einer schnell und sicher wirkenden Bremsvorrichtung, mit einer helltönenden, leicht zu handhabenden Signalglocke oder Pfeife, während der Zeit der Dunkelheit mit einer helleuchtenden[sic] Laterne versehen sein muß.

Regelmäßig wird sich die Bestimmung empfehlen, daß in Ortschaften, an Straßenwendungen u. Straßenkreuzungen, bei Annäherung von Fußgängern, Fuhrwerken, Reitern und Heerden langsam zu fahren ist, daß Wettfahrten auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen nur mit polizeilicher Erlaubnis veranstaltet werden dürfen; ferner daß der Radfahrer die von ihm eingeholten und während der Zeit der Dunkelheit auch die ihm begegnenden Fußgänger, Fuhrwerke, Reiter und Viehtransporte durch laute Signale und, wenn diese unwirksam bleiben, durch lautes Anrufen auf seine Annäherung rechtzeitig aufmerksam zu machen, nicht minder an Strassenwendungen und Strassenkreuzungen rechtzeitig ein Signal abzugeben hat; endlich daß nicht mehr als zwei Vilocipede[sic] neben einander fahren dürfen, daß an Fuhrwerken, Reitern und Heerden[sic] von mehreren Radfahrern nur in einfacher Reihe vorbeigefahren werden darf, und daß beim Scheuwerden von Thieren angehalten werden muß.

Der k. Regierungspräsident.

*Oberpolizeiliche Vorschriften über den **Radfahrverkehr** vom 1. Januar 1898 (G.- u. V.-Bl. 1).*⁴⁵⁸ In: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 210-215.

Königl. Staatsministerium des Innern.

Auf Grund des § 366 Nr. 10 des Str.-G.-B. für das Deutsche Reich und gemäß Art. 2 Ziff. 6 des B.-Str.-G.-B. für das Königreich Bayern vom 26.

458 G.- u. V.-Bl.=Gesetz- und Verordnungsblatt.

Dezember 1871 werden nachstehende Vorschriften über den Radfahrverkehr erlassen:

§1.

Die für den Fuhrwerkverkehr auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen geltenden Bestimmungen finden auf den Radfahrverkehr insoweit sinn- gemäße Anwendung, als nicht in den folgenden Paragraphen andere Bestimmungen getroffen sind.

§ 2.

Zum Radfahren dürfen nur die für Fuhrwerke bestimmten Wege, Straßen und Plätze benützt werden. Außerhalb der Ortschaften ist das Radfahren auf den Fußbänken der Straßen gestattet, insoweit hierdurch der Verkehr der Fußgänger nicht gestört wird; beim Einholen oder Entgegenkommen von Fußgängern hat der Radfahrer die Fußbank rechtzeitig zu verlassen.

Die Ortspolizeibehörden sind befugt, das Radfahren auch auf bestimmten Fußwegen zu gestatten.

§ 3.

Die Distrikts- und Ortspolizeibehörden sind befugt, aus Rücksichten der Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs das Befahren bestimmter Wege, Straßen und Plätze und das Bergabfahren auf bestimmten Weg- strecken zeitweilig oder ganz zu untersagen.

An den Anfangs- und Eckpunkten derjenigen Strecken von Staats- und Distriktsstraßen und von Gemeindeverbindungswegen, für welche Beschränkungen oder Verbote bezüglich des Radfahrverkehrs bestehen, sind deutlich lesbare, die Beschränkung oder das Verbot enthaltende Tafeln anzubringen.

§ 4.

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

Uebermäßig schnelles Fahren, Umkreisen von Fuhrwerken, Men- schen und Thieren, das Mitführen von Kindern auf dem Fahrrad und sonstige Handlungen, welche geeignet sind Menschen oder Eigenthum

zu gefährden, den Verkehr zu stören, Pferde oder andere Thiere scheu zu machen, sind verboten. Der Radfahrer ist verpflichtet, bei Beanstandungen durch Sicherheitsorgane auf Aufruf sofort anzuhalten und abzusitzen.

§ 5.

Innerhalb der Ortschaften, insbesondere beim Passiren von Brücken, Thoren, engen Straßen und starken Straßenkrümmungen, beim Bergabfahren, beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, bei der Ausfahrt aus Häusern, Höfen und Grundstücken, die an öffentlichen Straßen liegen, bei der Einfahrt in solche und überall da, wo ein lebhafter Verkehr von Wagen, Reitern, Radfahrern oder Fußgängern stattfindet, muß langsam gefahren werden.

§ 6.

Jedes Fahrrad muß während des Gebrauches mit einer sicher wirkenden Hemmvorrichtung und einer Signalglocke versehen sein.

Der Gebrauch von Signalpfeifen, Huppen und beständig tönenden Glocken (Schlittenschellen u. dgl.) ist untersagt.

§ 7.

Vom Eintritt der Dunkelheit an ist jedes Fahrrad während der Fahrt mit einer hell brennenden Laterne zu versehen. Ihr Licht muß nach vorne fallen; ihre Gläser dürfen nicht farbig sein.

§ 8.

Der Radfahrer hat sich entgegenkommenden oder zu überholenden Menschen, insbesondere Führern von Fuhrwerken und Treibern von Vieh, mit der Glocke rechtzeitig bemerklich zu machen. Mit dem Glockensignal ist sofort aufzuhören, sobald dadurch Pferde oder andere Thiere unruhig oder scheu werden.

§ 9.

Entgegenkommenden Fuhrwerken, Menschen (Reitern, Radfahrern), Viehtransporten u. s. w. hat der Radfahrer rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls dieß Oertlichkeit oder sonstige Umstände

nicht gestatten, solange anzuhalten oder abzusteigen, bis die Bahn frei ist. Um ihm dieß zu ermöglichen, haben erforderlichen Falles die Fuhrwerke, Menschen (Reiter u. s. w.), den entgegenkommen Radfahrern nach der Seite hin angemessen auszuweichen.

§ 10.

Beim Überholen der Fuhrwerke, Reiter u. s. w. hat der Radfahrer links in beschleunigter Geschwindigkeit vorbeizufahren. Das zu überholende Fuhrwerk hat auf das gegebene Warnungszeichen (Glockensignal) erforderlichen Falles so weit nach rechts auszuweichen, daß der Radfahrer ohne Gefahr vorbeikommen kann.

An Ecken und Kreuzungspunkten von Straßen und Brücken, in Thoren, sowie überall, wo die Fahrbahn durch Fuhrwerke u. s. w. verengt ist, ist das Ueberholen verboten. Beim Ausweichen oder Ueberholen darf nicht mit größerer Geschwindigkeit gefahren werden, als der Zweck es erfordert.

§ 11.

Bemerkt der Radfahrer, daß ein Pferd vor dem Fahrrad scheut, oder daß sonst durch das Vorbeifahren mit dem Fahrrad Menschen oder Thiere in Gefahr gebracht werden, so hat er langsam zu fahren oder erforderlichen Falles sofort abzusteigen.

Geschlossene Truppenkörper, Leichen- und andere öffentliche Aufzüge dürfen nicht durchbrochen noch sonstwie in ihrer Bewegung gehemmt werden. Im Dienste begriffenen Fuhrwerken der Königlichen Post und der Feuerwehr ist freie Fahrbahn zu geben.

Das Nebeneinanderfahren mehrerer Radfahrer ist nur insoweit gestattet, als dieß ohne Belästigung des übrigen Verkehrs geschehen kann.

§ 12.

Jeder Radfahrer muß eine von der Ortspolizeibehörde seines Wohnortes oder, falls er einen Wohnort in Bayern nicht hat, seines Aufenthaltsortes ausgestellte, auf seinen Namen lautende Fahrkarte bei sich führen und auf Erfordern den Aufsichtsbeamten vorzeigen. Die einmal ausgestellte Fahrkarte gilt unabhängig von einem etwaigen Wohnorts- oder Aufenthaltswechsel für das ganze Königreich.

Personen, welche sich nicht im Besitze einer solchen Fahrkarte befinden, dürfen auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen nicht radfahren.

Personen, welche das vierzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, darf die Fahrkarte nur ausnahmsweise dann ertheilt werden, wenn ausreichende Sicherheit dafür besteht, daß von ihnen eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrs nicht zu besorgen ist; Personen unter achtzehn Jahren darf die Fahrkarte nur mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters ertheilt werden.

Amtsbekannten Geisteskranken darf die Fahrkarte nur auf Grund ärztlichen Gutachtens und mit Zustimmung des etwaigen gesetzlichen Vertreters, sowie nur in jederzeit widerruflicher Weise ertheilt werden.

Für Radfahrer, die sich nur auf der Durchfahrt in Bayern befinden, genügt eine von ihrer Heimatbehörde ordnungsgemäß ausgestellte, auf ihren Namen lautende Fahrkarte oder sonstige amtliche Legitimation.

Für aktive Militärpersonen und Zöglinge der Militärbildungsanstalten wird die Fahrkarte von ihren Kommandostellen ausgefertigt.

Die Fahrkarte kann von der zur Ausstellung derselben jeweils zuständigen Behörde zeitweilig oder gänzlich entzogen werden, wenn der Radfahrer nach Ertheilung der Fahrkarte wegen vorsätzlicher oder fahrlässiger Tödtung oder Körperverletzung oder wegen Sachbeschädigung bestraft wurde, soferne diese Reate⁴⁵⁹ mit dem Radfahren im Zusammenhange stehen, ferner wenn er wegen Uebertretung der gegenwärtigen Vorschriften wiederholt gerichtlich bestraft worden ist.

§13.

Die Ausstellung der Fahrkarte durch die Ortspolizeibehörde unterliegt der Gebühr nach Art. 165 Ziff. 2 lit. a beziehungsweise Art. 188 des Gebührengesetzes und § 2 der Allerhöchsten Verordnung vom 20. September 1879, die gebührenpflichtigen Angelegenheiten der einer Distriktpolizeibehörde untergeordneten Gemeindebehörde betreffend.

Für Personen, welche das Fahrrad ausschließlich im öffentlichen Dienste benutzen, wie Gendarmen, Schutzleuten, Feuerwehrleute,

459 Reate=Straftat.

Briefträger, Distriktstechniker, Straßenwärter u. s. w. erfolgt die Ausstellung der Fahrkarte gemäß Art. 3 Ziff. 1 des Gebührengesetzes gebührenfrei.

§ 14.

In Gemeinden mit mehr als fünfzigtausend Einwohnern sind die Ortspolizeibehörden befugt, für die in ihrem Bezirke wohnenden Radfahrer die Führung von Nummernschildern an den Fahrrädern vorzuschreiben, beziehungsweise die hierüber bestehenden Vorschriften zu belassen, wobei bezüglich der aktiven Militärpersonen und der Zöglinge der Militär-Bildungsanstalten besondere Ausnahmegestimmungen im Benehmen mit der zuständigen militärischen Kommandostelle zu treffen sind.

Die Kosten des polizeilich verliehenen Nummernschildes sind von dem Inhaber des Fahrrades zu ersetzen.

In Gemeinden unter fünfzigtausend Einwohnern, in welchen zur Zeit die Führung von Nummernschildern an den Fahrrädern bereits vorgeschrieben ist, kann die Einrichtung aufrecht erhalten werden.

§ 15.

Zur Verwendung von Fahrrädern, welche durch Motoren betrieben werden, ist die besondere Genehmigung der Distrikts-Polizeibehörde des Wohnortes des Besitzers des Motorrades erforderlich.

Auf den Verkehr mit Motorrädern finden außer den Bestimmungen der gegenwärtigen Vorschriften die von der genannten Behörde festzusetzenden besonderen Bedingungen Anwendung.

§ 16.

Uebertretungen der gegenwärtigen Vorschriften werden gemäß § 366 Nr. 10 des Reichsstrafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen bestraft.

§ 17.

Die gegenwärtigen Vorschriften treten am 1. März 1898 für den ganzen Umfang des Königreichs in Kraft. Mit dem gleichen Zeitpunkte werden – vorbehaltlich der in § 14 enthaltenden Bestimmungen über die Beibehaltung der Vorschriften bezüglich der Führung von Nummernschildern – die

bestehenden Polizeivorschriften über den Radfahrverkehr auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen aufgehoben. Den k. Kreisregierungen, den Distrikts- und Ortspolizeibehörden bleibt es anheim gestellt, etwa veranlaßt erscheinende weitere polizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr, welche den gegenwärtigen Bestimmungen nicht entgegenstehen dürfen, innerhalb ihrer Bezirke zu erlassen.

München, den 1. Januar 1898.

Frhr v. Freilitzsch.

Oberpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907 (unter Berücksichtigung der durch Minist.-Bekannt. v. 6. April 1908 erfolgten Aenderung), hrsg. v. J. Maiß, München, o. J.

k. Staatsministerium des Innern.

Aufgrund des § 366. Nr. des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich und Art- 2 Ziff. 6 des Polizeistrafgesetzbuches für das Königreich Bayern werden folgende Vorschriften und zwar §§ 1-17 gemäß einer zwischen den Bundesregierungen getroffenen Vereinbarung, für den Radfahrverkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen erlassen:

A. Allgemeine Vorschriften.

§ 1. Für den Radfahrverkehr gelten sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken auf öffentlichen Wegen, und Plätzen regelnden polizeilichen Vorschriften, soweit nicht in nachfolgendem andere Bestimmungen getroffen sind.

Auf Fahrräder, welche im öffentlichen Transportgewerbe verwendet werden, sowie auf die Fahrer dieser Räder finden neben den nachstehenden Vorschriften die allgemeinen Bestimmungen über den Betrieb der dem öffentlichen Transportgewerbe dienenden Beförderungsmittel Anwendung.

Auf Fahrräder, die nicht ausschließlich durch menschliche Kraft betrieben werden, finden die nachstehenden Vorschriften insoweit Anwendung, als nicht in den Vorschriften, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, ein anderes bestimmt ist.

B. Das Fahrrad.

§ 2. Jedes Fahrrad muß versehen sein:

1. mit einer sicher wirkenden Hemmvorrichtung;
2. mit einer helltönenden Glocke zum Abgeben von Warnungszeichen;
3. während der Dunkelheit und bei starkem Nebel mit einer hellbrennenden Laterne mit farblosen Gläsern, welche den Lichtschein nach vorn auf die Fahrbahn wirft.

C. Der Radfahrer.

a) Ausweis über die Person des Radfahrens.

§ 3. Der Radfahrer hat eine auf seinen Namen lautenden Radfahrkarte bei sich zu führen und auf Verlangen dem zuständigen Beamten vorzuzeigen.

Die Karte wird von der zuständigen Behörde des gewöhnlichen Aufenthaltsorts des Radfahrers nach dem Muster der Anlage⁴⁶⁰ unter Verwendung von auf Leinwand aufgezeichnetem Papier ausgestellt.

Für Personen unter 14 Jahren erfolgt die Ausstellung auf Antrag des Vaters, Vormundes oder sonstigen Gewalthabers.

Die Radfahrkarte gilt für den Umfang des Deutschen Reichs.

Radfahrer, welche ihren gewöhnlichen Aufenthalt außerhalb des Deutschen Reichs haben, haben einen anderweitigen genügenden Ausweis über ihre Person bei sich zu führen und auf Verlangen dem zuständigen Beamten vorzuzeigen.

b) Besondere Pflichten des Radfahrers.

§ 4. Jeder Radfahrer ist zur gehörigen Vorsicht bei der Leitung seines Fahrrades verpflichtet.

Auf den Haltruf oder das Haltzeichen eines als solchen kenntlichen Polizeibeamten hat jeder Radfahrer sofort anzuhalten. Zur Kenntlichmachung eines Polizeibeamten ist auch das Tragen einer Dienstmütze ausreichend.

§ 5. Die Fahrgeschwindigkeit ist jederzeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden.

460 Das angehängte Muster fehlt leider.

Innerhalb geschlossener Ortsteile darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.

Auf unübersichtlichen Wegen, insbesondere nach Eintritt der Dunkelheit oder bei starkem Nebel, beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, bei Straßenkreuzungen, bei scharfen Straßenkrümmungen, bei der Ausfahrt aus Grundstücken, die an öffentlichen Wegen liegen, und bei der Einfahrt in solche Grundstücke, ferner beim Passieren enger Brücken und Tore sowie schmaler oder abschüssiger Wege, sowie da, wo die Wirksamkeit der Hemmvorrichtung durch die Schlüpfrigkeit des Weges in Frage gestellt ist, endlich überall da, wo ein lebhafter Verkehr stattfindet, muß langsam und so vorsichtig gefahren werden, daß das Fahrrad nötigenfalls auf der Stelle zum Halten gebracht werden kann. In allen diesen Fällen sowie bei jedem Bergabfahren ist es verboten, beide Hände zugleich oder die Füße von den Pedalen zu nehmen.

§ 6. Der Radfahrer hat entgegenkommende, zu überholende, in der Fahrtrichtung stehende oder die Fahrtrichtung kreuzende Menschen, insbesondere die Führer von Fuhrwerken, Reiter, Viehtreiber usw. durch deutlich hörbares Glockenzeichen rechtzeitig auf das Nahen des Fahrrads aufmerksam zu machen.

Auch an unübersichtlichen Stellen (§ 5. Abs. 3) ist das Glockenzeichen zu geben.

Das Abgeben des Glockenzeichens ist sofort einzustellen, wenn Tiere dadurch unruhig oder scheu werden.

Zweckloses oder belästigendes Klingeln ist zu unterlassen. Der Gebrauch von Signalpfeifen, Huppen und beständig tönenden Glocken (Schlittenglocken und dergleichen) sowie von sogenannten Radlaufglocken, sofern sie dergestaltet in Verbindung mit der Hemmvorrichtung stehen, daß sie ertönen, wenn und solange diese in Anwendung gebracht wird, ist untersagt.

Merkt der Radfahrer, daß ein Tier vor dem Fahrrad scheut, oder daß sonst durch das Vorbeifahren mit dem Fahrrad Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden, so hat er langsam zu fahren und erforderlichenfalls sofort abzusteigen.

§ 7. Das Einbiegen in eine andere Straße hat nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen zu geschehen.

§ 8. Der Radfahrer hat bei der Fahrt die rechte Seite der Fahrbahn einzuhalten und entgegenkommenden Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Fußgängern, Viehtransporten oder dergleichen rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls dies die Umstände oder die Örtlichkeit nicht gestatten, solange abzusteigen, bis die Bahn frei ist.

Auf Fahrwegen haben entgegenkommende Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge usw. dem Radfahrer soviel Platz frei zu lassen, daß er auf der Fahrstraße ohne Gefahr rechts ausweichen kann.

§ 9. Das Vorbeifahren an eingeholten Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Fußgängern, Viehtransporten oder dergleichen hat auf der linken Seite zu erfolgen.

Auf Fahrwegen haben die zu überholenden Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge usw. auf das gegebene Glockenzeichen soviel Platz frei zu lassen, daß der Radfahrer auf der Fahrstraße ohne Gefahr vorbeifahren kann.

An unübersichtlichen Stellen (§ 5. Abs. 3) sowie überall, wo die Fahrbahn durch Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge usw. verengt ist, ist das Überholen verboten.

§ 10. Bei Benutzung der Bankette und Fußwege (§ 12 Abs. 1 und 2) darf der Verkehr der Fußgänger nicht gestört werden. Das Bankett hat der Radfahrer bei Annäherung an Fußgänger rechtzeitig zu verlassen; sofern dies aber nicht möglich ist, hat er abzusteigen.

§ 11. Das Umkreisen von Fuhrwerken, Menschen und Tieren und ähnlichen Bewegungen, welche geeignet sind, Menschen oder Eigentum zu gefährden, den Verkehr zu stören oder Tiere scheu zu machen, sind verboten.

D. Die Benutzung öffentlicher Wege und Plätze.

§ 12. Das Radfahren ist, außer auf den für den Radfahrerverkehr eingerichteten besonderen Wegen (Radfahrwegen), nur auf den für Fuhrwerke bestimmten Wegen und Plätzen gestattet. Außerhalb der geschlossenen

Ortschaften darf das Fahren mit Zweirädern auch auf den neben den Fahrwegen hinführenden, nicht erhöhten Banketten stattfinden.

Die Wegpolizeibehörden sind befugt, den Radfahrverkehr auf Fußwegen und auf Plätzen, die für Fuhrwerke nicht bestimmt sind, zuzulassen.

Reiten, Fahren, Schieben von Handwagen und Handkarren oder Viehtreiben auf den Radfahrwegen (Abs. 1 Satz 1) ist nicht gestattet.

§ 13. Durch allgemeine ortspolizeiliche Vorschriften oder durch besondere, für einzelne Fälle getroffene polizeiliche Anordnungen kann auf bestimmten Wegen, Plätzen und Brücken oder Teilen derselben sowie auf Banketten neben den Fahrwegen das Fahren mit Fahrrädern oder mit bestimmten Arten von Fahrrädern verboten oder beschränkt, sowie auf den Radfahrwegen (§ 12 Abs. 1 Satz 1) der Fußgängerverkehr verboten werden.

Allgemeine Vorschriften dieser Art sind öffentlich bekannt zu machen und, vorbehaltlich anderer Anordnungen der Landespolizeibehörden, an den betreffenden Strecken durch öffentlichen Anschlag zur Kenntnis zu bringen.

Die bereits bestehenden Verbote bleiben in Kraft.

§ 14. Das Wettfahren und die Veranstaltung von Wettfahrten auf öffentlichen Wegen und Plätzen sind verboten.

Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Polizeibehörde, welche im einzelnen Falle die besonderen Bedingungen festsetzt.

E. Strafbestimmungen.

§ 15. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen und gegen die darin vorbehaltenen allgemeinen ortspolizeilichen Vorschriften oder besonderen polizeilichen Anordnungen (§ 13) werden in Gemäßheit des § 366 Nr. 10 des Reichsstrafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

F. Ausnahmen.

§ 16. Die Ausnahmen des § 3 finden auf Militärpersonen in Uniform oder auf Reichs-, Staats- und Gemeindebeamte, die Amtskleidung oder ein

Amtszeichen tragen, keine Anwendung, sofern diese Personen das Fahrrad zu dienstlichen Zwecken benutzen.

Ob und inwieweit Ausnahmen von den in Gemäßheit des § 13 ergangenen Vorschriften für den dienstlichen Radfahrverkehr des Beamten in Post- und Telegraphenverwaltung und anderer öffentlicher Verwaltungen zuzulassen sind, bestimmt die zuständige Landeszentralbehörde.

G. Schlußbestimmungen.

§ 17. Diese Verordnungen tritt am 1. Januar 1908 in Kraft.

Mit diesem Zeitpunkte sind, unbeschadet der Bestimmung in § 13 Abs. 3, die bisherigen Vorschriften über den Radfahrverkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen aufgehoben.

Die nach den bisherigen Vorschriften ausgestellten Radfahrkarten gelten noch bis zum 1. Januar 1910, sofern sie nicht für eine kürzere Zeit ausgestellt sind.

§ 18. Zum Vollzuge gegenwärtiger Polizeiordnungen sind, soweit sich nicht aus derselben ein anderes ergibt, die Ortspolizeibehörden, in München die Polizeidirektion zuständig.

Die in § 13 Abs. 2 vorbehaltenen Anordnungen können von den Staatsverwaltungsbehörden innerhalb ihrer Zuständigkeiten erlassen werden.

Die in § 14 vorgesehene Genehmigung wird von der Distriktsverwaltungsbehörde erteilt.

Zuständige Beamte bzw. Polizeibeamte im Sinne der §§ 3 und 4 sind sämtliche Organe der Sicherheits- und Strassenpolizei.

§ 19. Die Ausstellung der Radfahrkarte durch die Ortspolizeibehörde unterliegt der Gebühr nach Art. 202 Ziff. 2 beziehungsweise Art. 228 des Gebührengesetzes und § 2 der k. Verordnung vom 20. September 1879, die gebührenpflichtigen Angelegenheiten der einer Distriktpolizeibehörde untergeordneten Gemeindebehörden betreffend.

Gebühren werden gemäß Art. 3 Ziff. 1 des Gebührengesetzes nicht erhoben

1. von Personen, welche das Fahrrad ausschließlich im öffentlichen Dienste

- benützen, wie Gendarmen, Schutzmänner, Feuerwehrmänner, Briefträger, Distriktstechniker, Straßenwärter usw.,
2. für den Umtausch der nach den oberpolizeilichen Vorschriften vom 1. Januar 1898 ausgestellten Karten, solange ihre Gültigkeit nicht erloschen ist.

München, den 29. September 1907.

v. Brettreich

5.1.2 GESETZESTEXTE UND VERORDNUNGEN ZUM FAHRRAD IN AUGSBURG

(nach ihrer zeitlichen Abfolge geordnet, Hervorhebungen im Original)

Fahrordnung vom 16. Oktober 1880, in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/
Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. (ad) 1./26.05.1893.

- 1.) mit Velocipeden dürfen nur befahren werden:
 - a) Die außerhalb der ehemaligen Stadtmauern gelegenen Fahrstrassen und durch öffentlichen Anschlag als Reitwege bezeichneten Wege;
 - b) innerhalb der Stadtmauern:

Die Fahrstrasse auf dem unteren Graben, die Hallstrasse, die Maximiliansstrasse von der Ulrichskirche bis zum Merkurbrunnen, endlich – jedoch mit Ausnahme der Dultzeit – die Jakoberstrasse von der Jakoberkirche bis zum Jakoberthore und – unter derselben Beschränkung – die Fahrstrasse auf dem mittleren und oberen Graben.

- 2.) Das Befahren der in Ziffer 1 lit. b nicht genannten Strassen und Plätze innerhalb der ehemaligen Stadtmauern, dann daß Befahren aller durch Gräben, Böschungen, Baumpflanzungen, Strassenrinnen oder in sonstiger Weise abgegrenzten Fußwege, sowie der durch öffentlichen Anschlag als Fußwege bezeichneten Wege ist verboten.
- 3.) Am vordersten Theile des Velocipedes ist eine Tafel anzubringen, welche

in einer auf jeder Seite des Velocipedes deutlich sichtbarer Weise die für Ihr Velociped bestimmte Nummer zu tragen hat und bei eintreten[der] Dunkelheit oder bei Nebel durch eine auf beiden Seiten mit jener Nummer versehen[en] Laterne zu beleuchten ist.

- 4.) Das Velociped ist mit einer rasch und sicher wirkenden Bremse, sowie mit einer stets tönenden und dabei laut klingenden Glocke zu versehen.
- 5.) Sie haben mit dem Velociped anderen Fuhrwerken, allen Reitern, Fußgängern und getriebenen Viehstücken auszuweichen.
- 6.) Sie haben die Ihnen ausgestellte, mit der dem Velocipede zugetheilten Nummer versehene, Legitimationskarte in unserem Taxbureau abzuholen, auf jeder Fahrt bei sich zu führen und den Sicherheitsorganen sowie dem Strassenwärterpersonale auf Verlangen unweigerlich vorzuzeigen. Die Überlassung dieser Karte an andere Personen ist verboten.
- 7.) Die allgemeinen verkehrspolizeilichen Bestimmungen, namentlich die oberpolizeilichen Vorschriften vom 23. Juni 1862, das Ausweichen der Reiter [x.] auf öffentlichen Straßen betreffend, gelten auch für Radfahrer.

Ortspolizeiliche Vorschriften über das **Fahren und Reiten** vom 16. Oktober 1880, 28. März 1898 und 29. November 1900 (I.-Bl.461 S. 331 bezw. 105 und 477), In: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 192-204.
[...]

§ 27.

Jedes Fuhrwerk hat während der Fahrt, soweit nicht örtliche Hindernisse entgegenstehen, die rechte Seite der Fahrbahn zu halten.

Nach der entgegengesetzten Seite darf nur, wenn dort angehalten werden soll, aber auch dann nicht früher abgebogen werden, als es der Zweck durchaus erfordert.

461 I.-Bl. = städtisches Intelligenz-Blatt.

§ 28.

Das Einbiegen aus einer Straße in die andere nach rechts muß in kurzer Wendung, nach links in angemessenem möglichst weitem Bogen geschehen.

[...]

§ 30.

Das Vorfahren ist nur links und nur im Trabe gestattet. Einem in raschem Trabe vorausfahrenden Wagen darf nicht wieder vorgefahren werden.

[...]

§ 52.

Das Fahren mit Velocipeden, sowie mit durch Gaskraft, Dampf oder ähnlichem Motoren fortbewegten Fuhrwerken ist nur auf Grund besonderer polizeilicher Erlaubniß und nur unter genauer Beachtung der an diese Erlaubniß geknüpften Anordnungen gestattet.

[...]

§ 57.

Der Reitverkehr [zu Pferde] hat sich ausschließlich auf die Fahrbahnen auf die durch öffentlichen Anschlag als Reitwege bezeichneten Wege zu beschränken.

Auf nur für Fußgänger und Reiter geöffneten Wegen haben Reiter den ihnen begegnenden Fußgängern auszuweichen.

[...]

Dult-Ordnung vom 5. August 1885 (I.-Bl. S. 239). In: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 423f.

[...]

§ 1.

Messen (Dulten) sind in Augsburg jährlich zwei; eine um Ostern, eine um Michaeli. Jede dauert 8 Tage. Die Osterdult beginnt acht Tage nach Ostern, die Michaeli-Dult am Michaelitage, wenn derselbe ein Sonntag ist, außerdem am Sonntag nach Michaeli. Die Marktregister werden jedesmal 2-3 Tage vorher eröffnet.

[...]

Bekanntmachung, die **Marktplätze** betr. vom 9. September 1890 (I.-Bl. S. 288). In: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 435f.

Für die verschiedenen Gattungen von Wochenmarktgegenständen sind folgende Plätze als Marktplätze bestimmt:

- 1) **für den Viktualienmarkt** (Eier, Butter, Schmalz, Geflügel) der Ludwigsplatz am Augustusbrunnen und die Westseite der unteren Maximiliansstraße bis zum Feuerhause,
- 2) **für den Gemüsemarkt** die Karolinenstraße bis zum Dom,
- 3) **für den Obstmarkt** der Platz von der Karolinenstraße längs des Riedingerhauses bis zum Hafnerberg und am Hafnerberg,
- 4) **für den Fischmarkt** der Platz in der Maximiliansstraße vor den Häusern C. 9-12,
- 5) **für den Wildpretmarkt** der Platz oberhalb des Fischmarktes,
- 6) **für den Blumenmarkt** der Platz nördlich vom Perlachthurm und in der Karolinenstraße vor den Häusern C. 29-33,
- 7) **für den Brodmarkt** der Platz an der Nordseite der Karlsstraße von der Karolinenstraße an,
- 8) **für den Käsemarkt** der Platz in der Karolinenstraße vor den Häusern D. 65-69,
- 9) **für den Kartoffelmarkt** der Platz am Kesselmarkt und an der Nordseite der Ludwigsstraße,
- 10) **für den Rübenmarkt** der Platz an der Nordseite der Karlsstraße von dem Brodmarkte gegen die Ludwigsstraße,
- 11) **für den Krautmarkt** der Platz am oberen und mittleren Graben,
- 12) **für den Holz- und Torf-Markt**
 - a) der Platz an der blauen Kappe von dem Hause F. 176 an und in der Volkhartstraße bis zum Hause Nr. 5 dortselbst,
 - b) der Jakobsplatz und der Platz in der Jakoberstraße bis zu dem Hause G. 40
- 13) **für den Heu- und Stroh-Markt** der Platz am oberen und mittleren Kreuz und in der lange und alten Gasse.

[...]

Ortspolizeiliche Vorschriften über die **Wochenmarkt-Ordnung** vom 9. September 1890 (I.-Bl. S. 287. In: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 433-435.

[...]

§ 1.

Wochenmarkt wird hier am Montag, Mittwoch, Freitag und Samstag jeder Woche, sofern nicht auf einen dieser Tage ein allgemeiner Feiertag fällt, abgehalten.

Auch an den übrigen Wochentagen dürfen, sofern hierbei die Vorschriften über die Feier der Sonn- und Fest-Tage nicht übertreten werden, die Gegenstände des Wochenmarktverkehrs zugeführt und auf dem Wochenmarktplatze feilgehalten werden. Der Wochenmarkt beginnt an den Wochenmarkttagen um 6 Uhr Morgens und endet um 1 Uhr nach Mittag.

[...]

Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velozipeden[, vom 15. Oktober 1894], in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 51/17.10.1894.

§ 1.

Mit Velocipeden darf nur von Personen gefahren werden, welchen hierzu die polizeiliche Erlaubniß auf Grund nachgewiesener Fahrsicherheit erteilt ist. Diese Erlaubniß ist stets widerruflich.

§ 2.

Die über die Erteilung der Erlaubniß ausgefertigte, mit der Nummer des Velocipedes versehene, Fahrkarte hat der Fahrende bei sich zu führen und auf Verlangen den Sicherheitsorganen vorzuzeigen.

§ 3.

Die Velocipede dürfen nur die von der Polizeibehörde verliehene Nummer führen.

Die Nummerntafel, welche von der Polizeibehörde geliefert wird, ist bei jeder Fahrt vorne nach der Längsseite und rückwärts nach der Breitseite gut sichtbar anzubringen; die Nummern dürfen während der Fahrt weder ganz noch theilweise verdeckt sein.

Für beschädigte oder undeutlich gewordene Nummerntafeln sind sofort bei der Polizeibehörde neue Tafeln zu erholen.

§ 4.

Die Fahrkarte und die Nummerntafeln dürfen an dritte Personen nicht abgegeben und auch nicht vorübergehend abgetreten werden.

Es ist verboten, bei der Fahrt fremde Karten oder Nummerntafeln zu benützen.

§ 5.

Die Fahrräder müssen haltbar und in ordnungsmäßigem Stande sein.

§ 6.

An jedem Velociped muß eine rasch und sicher wirkende Bremse, eine hell tönende und leicht zu handhabende Signalglocke, sowie während der Dunkelheit vorne eine Laterne mit hellleuchtendem Lichte angebracht sein.

§ 7.

Mit Velocipeden dürfen nur befahren werden:

- a) die außerhalb der ehemaligen Stadtmauern gelegenen Fahrstraßen und durch öffentlichen Anschlag als Reitwege bezeichneten Wege;
- b) innerhalb der Stadtmauern:
die Klinkerthorstraße, das obere, mittlere und untere Kreuz, die Straße am Katzenstadel, der untere Graben, die Hallstraße, die Maximilianstraße von der Ulrichskirche bis zum Merkurbrunnen, und – jedoch mit Ausnahme der Dultzeit – die Jakoberstraße von der Jakoberkirche bis zu dem Jakoberthore, sowie – unter derselben Beschränkung – die Fahrstraße auf dem mittleren und oberen Graben.

§ 8.

Das Befahren der in lit. b des § 7 nicht genannten Straßen und Plätze innerhalb der ehemaligen Stadtmauern, dann das Befahren aller Fußwege ist verboten.

Die sub a und b erwähnten Straßen dürfen nicht befahren werden, wenn und solange deren Benützung von der zuständigen Behörde durch aufgeworfene Gräben, durch aufgestellte Schranken oder Tafeln oder durch sonstige Zeichen als gesperrt oder verboten erklärt ist.

§ 9.

Es ist in gemäßigtem Tempo zu fahren; die Fahrgeschwindigkeit darf in keinem Falle die jeweils für Reiter und Fuhrwerke zugelassene überschreiten.

Das Wettfahren, das Bogenfahren und Umkreisen von Personen oder Fuhrwerken, das Freilassen der Lenkstange des Velocipedes, das Wegnehmen der Füße von der Tretkurbel bei dem Bergabfahren und dergleichen Kunststücke sind verboten.

§ 10.

Radfahrer haben allen Fuhrwerken, Reitern, Fußgängern und getriebenen Viehstücken auszuweichen.

Das Nebeneinanderfahren von drei und mehr Velocipeden ist verboten.

§ 11.

Bemerkt der Radfahrer, daß ihm begegnende Thiere unruhig werden, hat er ohne Verzug abzusteigen und auszuweichen.

§ 12.

Bei Straßenwendungen und Straßenkreuzungen, sowie wenn Personen sich vor dem Velocipede auf der Fahrbahn befinden, ist bereits auf mindestens 10 Meter Entfernung ein deutliches Glockenzeichen zu geben und erforderlichen Falles zu wiederholen und im langsamsten Tempo zu fahren. Bei Begegnung mit Fuhrwerken und bei dem Vorbeifahren an solchem ist besondere Vorsicht geboten.

§ 13.

Es darf nur nach links und nur nach rechtzeitigem Glockenzeichen vorgefahren werden.

An Straßenecken und Kreuzungen, sowie in Thorwegen ist das Vorfahren verboten.

§ 14.

Das Ausweichen hat nach rechts zu geschehen.

Wo durch öffentlichen Anschlag die Einfahrt in eine Straße verboten ist, darf nicht eingefahren werden.

Durch die Stadthore und durch sonstige überbaute Passagen, bergab und über Brücken, bei dem Einbiegen aus einer Straße in die andere und an allen Orten, wo ein öffentlicher Anschlag das Fahren oder Reiten in schneller Gangart verbietet, darf nur langsam gefahren werden.

§ 15.

Das Mitsichführen von Kindern auf den Velocipeden ist verboten.

§ 16.

Jeder Radfahrer hat den von den Polizeiorganen zur Vermeidung von Verkehrsstörungen an Ort und Stelle ergehenden Aufforderungen Folge zu leisten und auf Anruf anzuhalten.

§ 17.

Personen, welche nicht in Augsburg wohnhaft sind, haben, wenn sie in dem Stadtbezirke auf Velocipeden fahren, obige Anordnungen gleichmäßig zu beobachten.

Jedoch sind die in den Amtsgerichtsbezirken Augsburg und Friedberg wohnhaften Radfahrer, wenn sie eine auf ihren Namen lautende von ihrer zuständigen Ortspolizeibehörde ausgestellte Fahrkarte besitzen, in widerruflicher Weise von der Verpflichtung, auch für Augsburg eine Fahrkarte zu lösen, entbunden; sie haben aber bei dem Stadtmagistrate die in § 3 erwähnte Nummerntafel zu erhalten und bei jeder Fahrt im Stadtbezirke jener Bestimmung gemäß anzubringen, sowie ihre Fahrkarte bei sich zu führen.

Andere auswärtige Radfahrer sind den Vorschriften der §§ 1-3 nur dann unterworfen, wenn sie sich länger als drei Tage dahier aufhalten.

§ 18.

Jene Personen, welche aufgrund der seitherigen Vorschriften bereits die Erlaubniß zum Velozipedfahren besitzen und von dieser Erlaubniß noch Gebrauch machen, haben die in § 3 erwähnten Nummerntafeln zu erhalten und anzubringen und ihre seitherige Legitimationskarte gegen die den gegenwärtigen Vorschriften entsprechende Fahrkarte umzutauschen.

Der Umtausch erfolgt gebührenfrei.

§ 19.

Gegenwärtige Vorschriften treten mit dem 15. Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Jede Übertretung derselben wird an Geld bis zu 60 M. oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Radfahrer, welche durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung oder den Tod eines Anderen verursachen, unterliegen den desfallsigen höheren Strafbestimmungen.

Augsburg, den 15. Oktober 1894.

Stadtmagistrat.

Der I. Bürgermeister:
v. Fischer

Bekanntmachung. Verkehr mit Velocipeden betr.[, vom 21. Mai 1896], in: Intelligenz-Blatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg, Nr. 42/21. Mai 1896, S. 165f., in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 101/22.05.1896.

Der unterfertigte Stadtmagistrat hat gemäß Art. 2 Ziff. 6 des Polizei-Straf-Gesetz-Buches zu § 366 Ziff. 10 des Str.-G.-B. nachstehende – bis zum Schlusse des laufenden Kalenderjahres giltige – ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Velocipeden erlassen:

§ 1.

Außer den in § 7 der ortspolizeilichen Vorschriften vom 15. Oktober 1894 – Int.-Bl. S. 346 – dem Verkehre mit Velocipeden geöffneten Straßen dürfen noch folgende Straßen befahren werden:

- 1) zur Verbindung der Klaukevorstadt mit dem Bahnhofe:
der Stephingerberg, die Stephans- und die Carmeliten-Gasse, die Frauenthorstraße und das Pfarrle;
- 2) zur Verbindung der Lechhauserstraße und der südöstlichen Stadttheile mit dem Bahnhofe:
die neue Brücke und die Straße am Schwal, der Predigerberg und die Grabgasse;
- 3) zur Verbindung der Wertachstraße mit dem Centrum der Stadt:
die Straße neben dem Wertachbruckerthore, die Wertachbruckerthorstraße, die lange und die alte Gasse, der Karolinenplatz und die Karolinenstraße;
- 4) zur Verbindung der Pferseerstraße und der nordwestlichen Stadttheile mit dem Centrum der Stadt:
die Kaiser-, Theater-, Ludwigs- und die Karl-Straße, der Kesselmarkt und der Obstmarkt;
- 5) zur Verbindung der Göggingerstraße und der südwestlichen Stadttheile mit dem Centrum der Stadt:
die Zeuggasse, der Zeugplatz und der Moritzplatz bis zur Maximilianstraße, dann die untere Maximilianstraße;
- 6) zur Verbindung der Haunstetterstraße mit dem Centrum der Stadt:
die Straße um das Rothe Thor, die Spitalgasse, der Milchberg und die Bäcker-gasse;
- 7) im östlichen Stadttheile:
der Gänsbühl, die Krankenhaus-Straße, die Strecke zwischen dieser Straße und dem Gänsbühl, die untere und die obere Lauterlechstraße, der Jakobsplatz, das Kappeneck, die Straße an der Vogelmauer;
- 8) im westlichen und nordwestlichen Stadttheile:
die Annastraße vom Annaplatz bis zur Ludwigsstraße, die Ludwigs- und die Heiligkreuzstraße, die Straße am Katzenstadel bis zum Wertachbruckerthor;
- 9) mit Ausnahme des Schmiedberges und des Perlachberges sämtliche

übrige Straßen der Stadt, jedoch nur in den Nachtstunden – von Abends 9 Uhr bis Morgens 6 Uhr – und nur soweit, als diese Straßen dem Fuhrwerkverkehre überhaupt geöffnet sind, und unter strenger Beachtung der für die einzelnen Straßen geltenden Richtungs- und sonstigen Beschränkungen.

§ 2.

Der Obstmarkt und die Bäcker gasse dürfen bis Mittags 1 Uhr überhaupt nicht, die Straßen und Plätze, an denen Märkte stattfinden, dürfen erst nach dem Schlusse der Märkte befahren werden.

In der Karolinenstraße, auf dem Ludwigsplatze und in der unteren Maximilianstraße ist das Radfahren überdies auch an allen Sonntagen und Feiertagen von Morgens 9 Uhr bis Mittags 1 Uhr untersagt.

Das Befahren der Theaterstraße und des Theaterplatzes ist an jenen Abenden, an welchen im Theater Vorstellungen, Konzerte oder dergl. stattfinden, von der Kassaeröffnung an bis nach vollständiger Entleerung des Theaters verboten; namentlich und ausdrücklich ist den Radfahrern die Zufahrt zum Theater und die Abfahrt von dort untersagt.

§ 3.

Gegenwärtige Vorschriften treten mit dem Tage der Verkündung in Kraft und mit dem 31. Dezember 1896 außer Wirksamkeit.

Jede Übertretung wird an Geld bis zu 60 M. oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Augsburg, den 19. Mai 1896.

Magistrat der Stadt Augsburg.

Der I. Bürgermeister;

v. Fischer.

Bekanntmachung. Der Verkehr mit Velocipeden betr.[, vom 12. November 1896], in: Intelligenz-Blatt der. Königl. Bayer Stadt Augsburg, Nr. 93/12. November 1896, S. 364, in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 113/21.11.1896.

Der unterfertigte Stadtmagistrat hat gemäß Art. 2 Ziffer 6 des Pol.-Str.-G.-B. Zu § 366 Ziff. 10 des Str.-G.-B. nachstehende ortspolizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Velocipeden erlassen:

§ 1.

Außer den in § 7 der ortspolizeilichen Vorschriften vom 15. Oktober 1894 – Int.-Bl. Seite 346 – und in § 1 der ortspolizeilichen Vorschriften vom 19. Mai 1896 – Int.-Bl. Seite 165 – dem Verkehre mit Velocipeden geöffneten Straßen dürfen noch weiter

- 1) die Straßen durch den größeren Residenzhof,
- 2) die PeutingerstraÙe,
- 3) die Straßen vom „weißen Lamm“ zum Thorbogen des südwestlichen Residenzgebäudes befahren werden.

§ 2.

Gegenwärtige Vorschriften treten mit dem Tage der Verkündung in Kraft und mit dem 30. Juni 1897 außer Wirksamkeit.

Die oben erwähnten Vorschriften vom 19. Mai ds. Js. werden bis 30. Juni 1897 fortdauernd wirksam erklärt.

Augsburg, den 10. November 1896.

Magistrat der Stadt Augsburg.

Der I. Bürgermeister:
von Fischer.

Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr betr.[, vom 27. März 1898], in: Amts-Blatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg, Nr.25/27. März 1898, S. 101f., in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 196/05.04.1898.

Der Stadtmagistrat Augsburg hat gemäß Art. 2 Ziff. 6 des Polizei-Strafgesetzbuches zu § 366 Ziff. 10 des Reichs-Strafgesetzbuches nachstehende, mit Regierungsentschließung vom 24. Februar ds. Js. Nr. 5198 als

vollziehbar erklärte, ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Fahrrädern erlassen:

§ 1.

Mit Fahrrädern darf nur von Personen gefahren werden, welche die in § 12 der oberpolizeilichen Vorschriften vom 1. Januar 1898 über den Radfahrverkehr vorgeschriebene Fahrkarte bei sich führen.

§ 2.

An jedem Fahrrad müssen während der Fahrt zwei von der Polizeibehörde gelieferte Nummerntafeln angebracht sein; die eine Tafel, welche die Nummer auf beiden Seiten enthält, ist an der Vorderseite, die andere Tafel an der Rückseite des Fahrrades gut sichtbar anzubringen.

Die Nummern dürfen während der Fahrt weder ganz noch theilweise verdeckt sein.

Für beschädigte oder undeutlich gewordene Nummerntafeln sind sofort bei der Polizeibehörde neue Tafeln zu erhalten.

Die Fahrräder dürfen nur die von der Polizeibehörde verliehene Nummer führen.

Für aktive Militärpersonen finden die Bestimmungen des § 2 keine Anwendung.

§ 3.

Die Fahrkarte und die Nummerntafeln dürfen an dritte Personen nicht abgegeben, auch nicht vorübergehend verliehen werden.

Es ist verboten, bei der Fahrt fremde Karten oder Nummerntafeln zu benützen.

§ 4.

Verboten ist das Fahren mit Fahrrädern:

1. auf allen Fußwegen;
2. auf dem Perlachberge, auf dem Schmiedberge und auf dem Judenberge;
3. durch den Bogen zwischen der Philippine-Welser- und der St. Annastraße;
4. durch den Bogen am St. Annahof von der Fuggerstraße aus;

5. durch die Grottenau in die innere Stadt, dann an den Abenden, an welchen Theatervorstellung stattfindet, von 6 Uhr Abends an bis nach vollständiger Entleerung des Theaters in der Grottenau, in der Theaterstraße und am Theaterplatze;
6. auf dem Obstmarkte am Mittwoch, Freitag und Sonntag bis 12 Uhr Mittags; auf dem hohen Weg, in der Karolinenstraße, auf dem Ludwigsplatz und in der unteren Maximilianstraße an den Tagen, an welchen Wochenmarkt stattfindet, bis 12 Uhr Mittags; desgleichen auf dem mittleren Kreuz und in der langen Gasse während der Dauer des Heu- und Strohmarktes, ferner an der blauen Kappe zur Zeit des Holzmarktes und am oberen Graben zur Zeit des Krautmarktes;
7. in der Jakoberstraße von der Jakoberkirche bis zum Jakoberthore, am Jakobsplatze, auf dem mittleren und oberen Graben während der Dultzeit;
8. in der ganzen Jakoberstraße und am Jakobsplatze am Jakober Kirchweih-Sonntage und Montage;
9. auf dem Frohnhof mit Ausnahme der Fahrbahnstrecken
 - a) vom Burggrafenthurme zum Bogen am Ordinariatsgebäude,
 - b) längs des Ordinariatsgebäudes am Hause Lit. D Nr. 115 vorüber zum Bogen des Regierungsgebäudes und umgekehrt,
 - c) vom Karolinenplatz an die Domkirche und umgekehrt;
10. auf dem Platze zwischen dem Perlachthurme und dem alten Polizeigebäude, solange bis die Militärmusik vor dem Rathhause aufgestellt ist; zu derselben Zeit ist auf dem genannten Platze auch verboten, das Fahrrad zu schieben;
11. auf Straßen und Wegen, wenn und solange deren Benützung von der zuständigen Behörde durch aufgeworfene Gräben, durch aufgestellte Schranken oder Tafeln oder durch sonstige Zeichen als gesperrt oder verboten erklärt ist.

Im übrigen sind die durch öffentliche Inschriften an einzelnen Orten kundgegebenen Fahrbeschränkungen genau zu beobachten.

§ 5.

Jeder Radfahrer hat den von den Polizeiorganen zur Vermeidung von Verkehrsstörungen ergehenden Aufforderungen Folge zu leisten und hat auf Anruf anzuhalten.

§ 6.

Personen, welche nicht in Augsburg wohnhaft sind, haben, wenn sie auf Fahrrädern dahier fahren, obige Vorschriften mit Ausnahme des § 2 gleichmäßig zu beachten.

§ 7.

Die auf Grund der seitherigen ortspolizeilichen Vorschriften vom Stadtmagistrate ausgestellten Fahrkarten und Nummerntafeln behalten ihre Gültigkeit.

§ 8.

Gegenwärtige Vorschriften treten mit dem Tage ihrer Publikation in Kraft.

Jede Uebertretung derselben wird an Geld bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft. Radfahrer, welche durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung oder den Tod eines Anderen verursachen, unterliegen den desfallsigen höheren Strafbestimmungen.

Augsburg, den 23. März 1898

Magistrat der Stadt Augsburg.

Der II. Bürgermeister:

Frisch

Ortspolizeiliche Vorschriften über den **Radfahrverkehr** vom 25. Juni 1901 (A.-Bl. S. 252). In: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 215-217.

Der Stadtmagistrat Augsburg hat gemäß Art. 2 Ziff. 6 des P.-Str.-G.-B. zu § 366 Ziff. 10 des R.-Str.-G.-B. nachstehende, mit Regierungsentschließung

vom 1. Juni 1901 Nr. 12319 als vollziehbar erklärte, ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Fahrrädern erlassen.

§ 1.

Mit Fahrrädern darf nur von Personen gefahren werden, welche die in § 12 der oberpolizeilichen Vorschriften vom 1. Januar 1898 über den Radfahrverkehr vorgeschriebene Fahrkarte bei sich führen.

§ 2.

Die Fahrkarte darf an dritte Personen nicht abgegeben, auch nicht vorübergehend verliehen werden.

Es ist verboten, bei der Fahrt fremde Karten zu benützen.

§ 3.

Verboten ist das Fahren mit Fahrrädern:

1. auf allen Fußwegen;
2. auf dem Perlachberge, auf dem Schmiedberge und auf dem Judenberge;
3. durch den Bogen zwischen der Philippine Welser- und der St. Annastraße,
4. durch den Bogen am St. Annahof von der Fuggerstraße aus;
5. durch die Grottenau in die innere Stadt, dann an den Abenden, an welchen Theatervorstellung stattfindet, von 6 Uhr Abends an bis nach vollständiger Entleerung des Theaters in der Grottenau, in der Theaterstraße und am Theaterplatze;
6. auf dem Obstmarkte am Mittwoch, Freitag und Sonntag bis 12 Uhr Mittags; auf dem hohen Weg, in der Karolinenstraße, auf dem Ludwigsplatz und in der unteren Maximilianstraße an den Tagen, an welchen Wochenmarkt stattfindet, bis 12 Uhr Mittags; desgleichen auf dem mittleren Kreuz und in der langen Gasse während der Dauer des Heu- und Strohmarktes, ferner an der blauen Kappe zur Zeit des Holzmarktes und am oberen Graben zur Zeit des Krautmarktes;
7. in der Jakoberstraße von der Jakoberkirche bis zum Jakoberthore, am Jakobsplatze, auf dem mittleren und oberen Graben während der Dultzeit;

8. in der ganzen Jakoberstraße und am Jakobsplatze am Jakober Kirchweih-Sonntage und Montage;
9. auf dem Fronhof mit Ausnahme der Fahrbahnstrecken
 - a) vom Burggrafenthurme zum Bogen am Ordinariatsgebäude,
 - b) längs des Ordinariatsgebäudes am Hause Lit. D Nr. 115 vorüber zum Bogen des Regierungsgebäudes und umgekehrt,
 - c) vom Karolinenplatz an die Domkirche und umgekehrt;
10. auf dem Platze zwischen dem Perlachthurme und dem alten Polizeigebäude, solange bis die Militärmusik vor dem Rathhause aufgestellt ist; zu derselben Zeit ist auf dem genannten Platze auch verboten, das Fahrrad zu schieben;
11. auf Straßen und Wegen, wenn und solange deren Benützung von der zuständigen Behörde durch aufgeworfene Gräben, durch aufgestellte Schranken oder Tafeln oder durch sonstige Zeichen als gesperrt oder verboten erklärt ist.

Im übrigen sind die durch öffentlichen Inschriften an einzelnen Orten kundgegebenen Fahrbeschränkungen genau zu beobachten.

§ 4.

Jeder Radfahrer hat den von den Polizeiorganen zur Vermeidung von Verkehrsstörungen ergehenden Aufforderungen Folge zu leisten und hat auf Anruf anzuhalten.

§ 5.

Personen, welche nicht in Augsburg wohnhaft sind, haben, wenn sie auf Fahrrädern dahier fahren, obige Vorschriften gleichmäßig zu beachten.

§ 6.

Die auf Grund der seitherigen ortspolizeilichen Vorschriften vom Stadtmagistrate ausgestellten Fahrkarten behalten ihre Gültigkeit.

§ 7.

Gegenwärtige Vorschriften treten mit dem Tage ihrer Publikation in Kraft.
Jede Uebertretung derselben wird an Geld bis zu 60 Mk. oder mit

Haft bis zu 14 Tagen bestraft. Radfahrer, welche durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung oder den Tod eines Andern verursachen, unterliegen den desfallsigen höheren Strafbestimmungen.

Pflaster- und Brücken-Zoll-Ordnung für die Stadt Augsburg vom 29. Sept. 1902 (A.-Bl. S. 413). In: Sammlung der Ortspolizeilichen Vorschriften, Statuten, Normativbestimmungen etc. ferner der wichtigsten oberpolizeilichen Vorschriften, hrsg. v. d. Stadt Augsburg, Augsburg 1905, S. 558-566. [...]

Zollbefreiungen.

§ 2.

Vom Pflaster- und Brücken-Zolle gänzlich befreit sind:

[...]

9) Hundefuhrwerke, Handfuhrwerke und Fahrräder:

[...]

Ortspolizeiliche Vorschriften über den Verkehrs mit Fahrrädern auf den gemeindlichen Radfahrwegen betr., in: Amts-Blatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg, Nr. 25/21. März 1907, S. 148.

Der Stadtmagistrat Augsburg erläßt auf Grund des Art. 2 Ziffer 6 des Polizei-Strafgesetzbuches zu § 366 Ziffer 10 des Reichsstrafgesetzbuches nachstehende und mit Regierungs-Entschließung vom 15. Oktober 1903 Nr. 25820 als vollziehbar erklärte ortspolizeiliche Vorschrift über den Verkehr mit Fahrräder auf den gemeindlichen Radfahrwegen:

§ 1.

Es ist verboten,

- a) die gemeindlichen Radfahrwege mit Dreirädern und Motorrädern zu befahren,
- b) auf diesen Wegen übermäßig schnell zu fahren oder Hunde mitlaufen zu lassen.

§ 2.

Gegenwärtige Vorschrift tritt mit dem Tage ihrer Publikation in Kraft.

Jede Übertretung wird mit Geld bis zu 60. Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Augsburg, den 20. Oktober 1903.

Magistrat der Stadt Augsburg.

Wolfram.

Bekanntmachung. Radfahrverkehr betr.[, vom 20. August 1909], in: Amtsblatt der Königl. Bayer. Stadt Augsburg, Nr. 70/22. August 1909, S. 387.

Es wird bekannt gegeben, daß in Hinblick auf § 5 der oberpolizeilichen Vorschriften über den Radfahrverkehr vom 29. September 1907 die Fahrbeschränkungen für den Fahrradverkehr am mittleren und oberen Graben zu Dult- und Marktzeiten aufgehoben und die betreffenden Verbotstafeln entfernt worden sind.

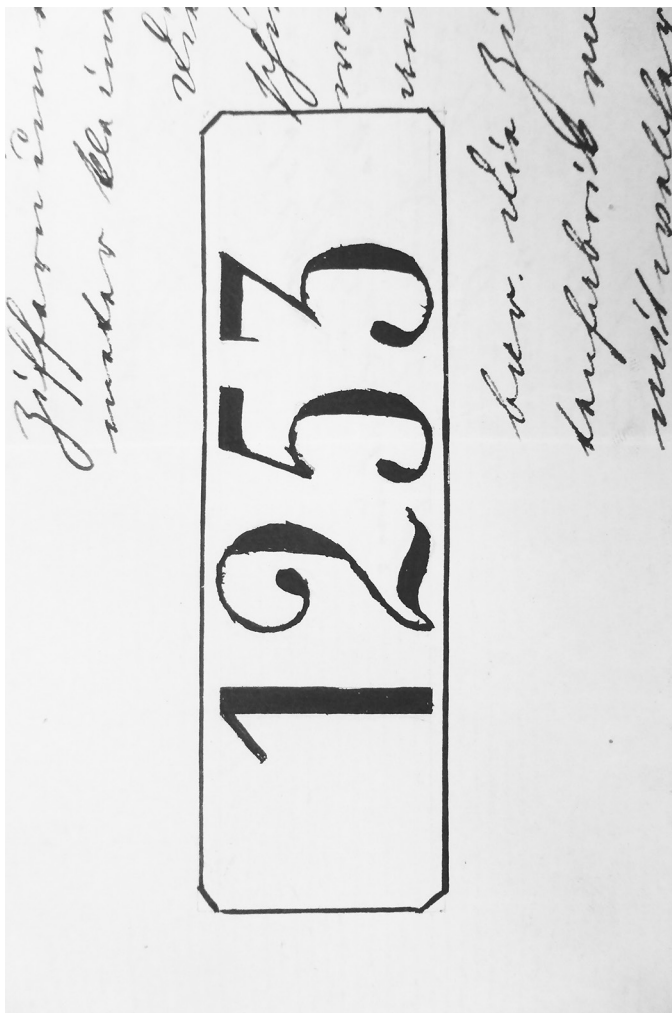
Dagegen bleibt das Verbot des Radfahrens für die Straße von der Jakober-Kirche bis zum Jakobertor und für den Jakobsplatz während der Dultzeit bis auf Weiteres bestehen.

Augsburg, den 20. August 1909.

Magistrat der Stadt Augsburg.

Gentner.

5.2 KARTEN, PLÄNE, FAHRRADLEGITIMATIONSKARTEN UND PLAKATE



Anhang 1: Zeichnung des geplanten Nummernschildes mit vierstelliger Nummer, in:
StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900,
Registernr. 36/12.07.1894.

Velociped Nr. 1.
Legitimationskarte
für den Oberrheinischen Grenz
Meyer Himmelstoss.
Augsburg, 23. November 1880.
Stadtmagistrat.
(L. S.)

Anhang 2: Velociped Nr. 1, Muster für Michael Himmelstoss,
in: StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18/Das Fahren mit Velocipeden. 1880-1890,
Registrernr. 10/23.11.1881.

Velociped Nr. 18.

Legitimationskarte

für den tapstier Herrn

Gustav Hertle.

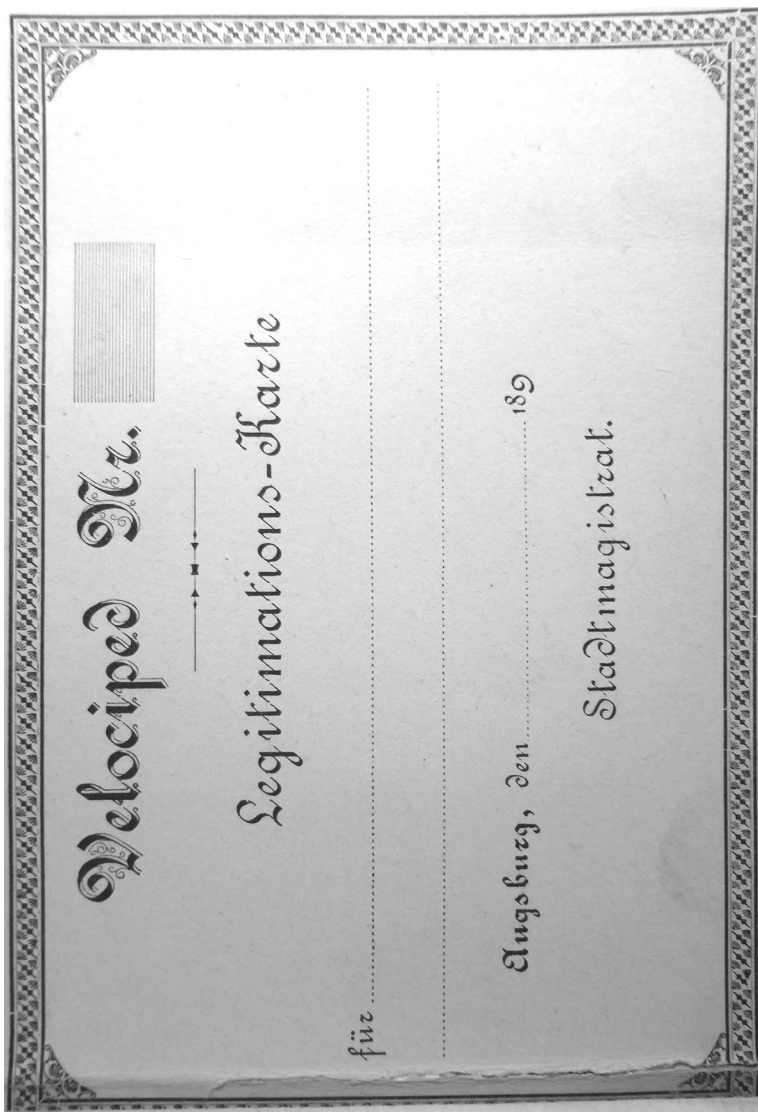
München, den 8. April 1881
Stadtmagistrat



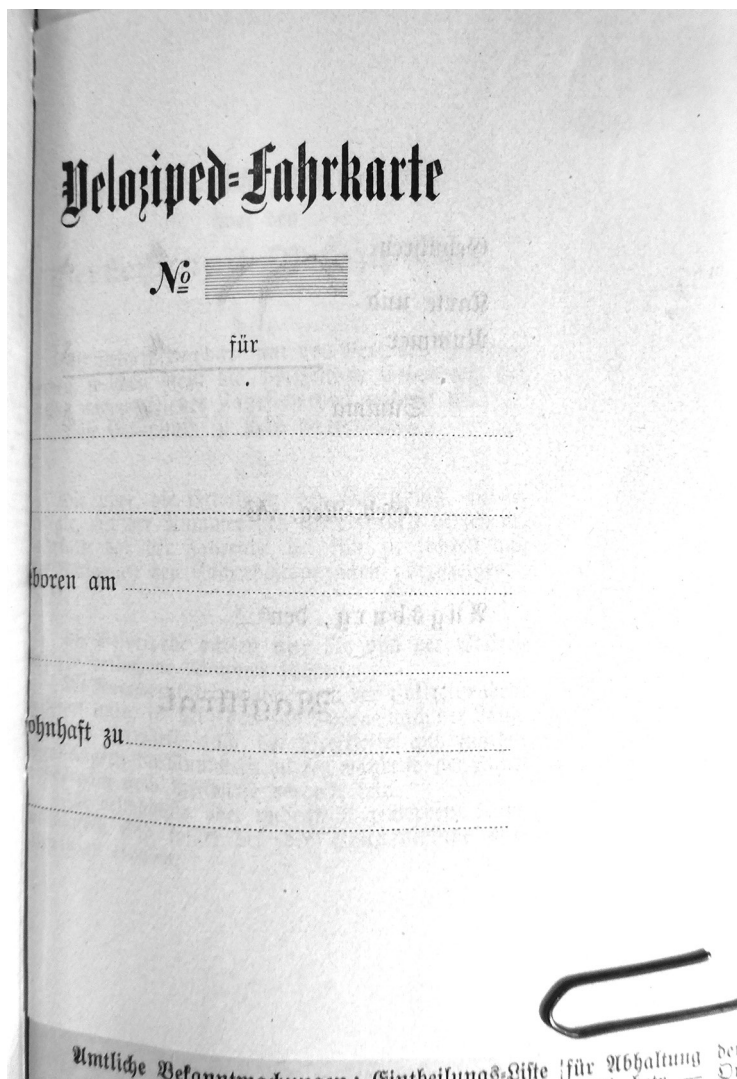
Finckh

Reyher

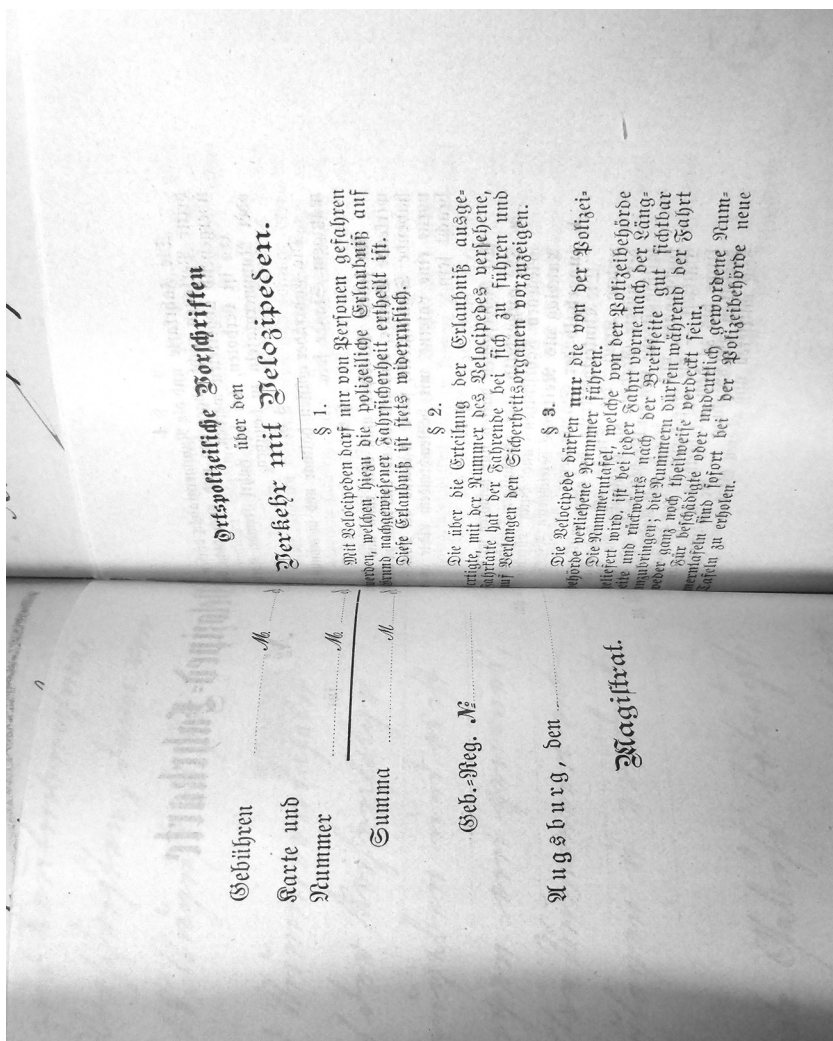
Anhang 3: Legitimationskarte Nr. 18 für Gustav Hertle, in: StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18/
Das Fahren mit Velocipeden. 1880-1890,
mutmaßlich falsch nummerierter Eintrag 51/23.09.1881.



Anhang 4: Blanko-Legitimationskarte des Stadtmagistrats Augsburg bis 15. Oktober 1894,
in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900,
Registernr. ad 1./26.05.1893.



Anhang 5.1: Veloziped-Fahrkarte der Stadt Augsburg nach den Bestimmungen vom 15. Oktober 1894 mitsamt ortspolizeilichen Vorschriften (Vorderseite)
in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900,
Registernr. 51/17.10.1894.



Anhang 5.2: Veloziped-Fahrkarte der Stadt Augsburg nach den Bestimmungen vom 15. Oktober 1894 mitsamt ortspolizeilichen Vorschriften (erste Doppelseite)
in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900,
Registernr. 51/17.10.1894.



Anhang 6: Legitimationskarte Nr. 12.686 bzw. 10.059 für Johanna Costa, in: StadtAA/
Bestand 10, Nr. 1498/Erteilung von Legitimationskarten zum Fahren mit Velocipeden.

Persönliche Angelegenheiten, 1900-1922, Registernr. 258/20.08.1913.

Radfahrkarte



Oberpolizeiliche Vorschriften über den
Radfahrverkehr v. 29. September 1907.

Ges.- u. V.-Bl. Nr. 59.



Nr. 157 neu.

Anhang 7.1: Legitimationskarte Nr. 179 für Josef Zeller (Vorderseite Heft), in: StadtAA/
Bestand 10, Nr. 1498/Erteilung von Legitimationskarten zum Fahren mit Velocipeden.

Persönliche Angelegenheiten, 1900-1922, Registernr. 250½/30.05.1912.

Königreich Bayern.

N^o 179

Radfahrkarte

für

Zeller Josef

(Name, Land)

wohnhaft zu

Ingelbading

(Ort)

Mallersdorf den 24 ten Mai 1912.

Die Ortspolizeibehörde

(Stempel)

Formular Nr. 157

Anhang 7.2: Legitimationskarte Nr. 179 für Josef Zeller, in: StadtAA/Bestand 10, Nr. 1498/Erteilung von Legitimationskarten zum Fahren mit Velocipeden. Persönliche Angelegenheiten, 1900-1922, Registernr. 250½/30.05.1912.

RASP'S Knall-Bomben

sind das einzig sicherste Schutz-Mittel gegen Hunde etc. und sollte kein Rad-Fahrer ohne dieselben eine Tour unternehmen.

RASP'S Knall-Bomben werden in verschiedenen Zeitschriften besonders empfohlen.

☛ Zu beziehen bei allen Velociped-Depots, sowie bei Carl Rasp, Würzburg. ☛

Anweisung beim Gebrauche der Knall-Bomben.

Die Knall-Bomben werden nur in feuchtem Zustande versandt und sind deshalb nach Empfang erst einige Tage an der Luft oder schneller in der Sonne getrocknet, verwendbar. Man steckt sich bei Ausfahrten stets einige Stück in die rechte Rock-Tasche, um solche bequem zur Hand zu haben und wirft im Bedarfs-Falle die Bombe einige Schritte von sich auf den Boden, dass die äussere Umhüllung zerspringt, wodurch ein äusserst intensiver Knall entsteht, welcher sowohl Hunde, als auch Menschen von einer weiteren Verfolgung des Rad-Fahrers zurückschreckt, ohne Schaden zu verursachen. Sollte eine Kugel zu schwach geworfen sein, so dass solche nicht losgeht, werfe man dieselbe nochmals, nur etwas stärker auf den Boden. Es empfiehlt sich wegen des starken Knalles der Bomben solche nur auf Touren und nicht in der Stadt zu verwenden. Auf Wunsch werden die Kugeln auch schwächer oder stärker geladen und überhaupt kleiner oder grösser gemacht. Das Oeffnen der Bomben in der Hand mit Messer etc. ist nicht rathsam, da dieselben hierbei leicht losgehen und den Betreffenden im Gesichte beschädigen können. Die Bomben werden am besten an einem feuchten Orte in dem Kistchen aufbewahrt.

9-100-113.

Anhang 8: Werbeflyer für Rasp's Knall-Bomben, in: StadtAA/Bestand 4, Nr. F 18/Das Fahren mit Velocipeden. 1880-1890, Registernr. 257/14.04./16.04.1887.

Verzeichnis				
über die erteilte vorläufige Bescheinigung mit Zulassung zum Fahren				
No.	Vor- u. Nachname	Stand	Erteilung der Bescheinigung	Erteilung der Zulassung
1.	Eduard Schwarz	Arbeiter		
2.	Hegmann J.	Landwirt		Jos. Hegmann
3.	Melcher Ant.	Landw.	29/9 93	Melcher Ant.
4.	Schmid Wlf.	"	"	Ant. Schmid
5.	Schmidt Leopold	Landw.	"	Leopold Schmidt
6.	Hütter Friedr.	Comis		Hütter Friedrich
7.	Rösle Georg	Winnery	14/10 93	Georg Rösle
8.	Reigenberger Max	Fabrikant	3/11 94	Reigenberger Max
9.	Reisen Georg	"	3.4.94.	Georg Reisen
10.	Reisen Max	Landw.	5/4 94.	Max Reisen
11.	Reisen Josef	Landw.	6/4 94	Josef Reisen
12.	Reisen Otto	Fabrikant	8/4 94.	Otto Reisen
13.	Reisen Anton	"	11/4 94.	Anton Reisen
14.	Reisen Josef	Landw.	27/4 94.	Josef Reisen
15.	Reisen Friedrich	Landw.	16/5 94.	Friedrich Reisen
16.	Reisen Max	Fabrikant	28/5 94.	Max Reisen
17.	Reisen Josef	Landw.	4/6 94.	Josef Reisen

Anhang 9.1: Radfahrerregister der Gemeinde Haunstetten (händisch), in: StadtAA/Bestand 20153, Gemeindearchiv Haunstetten/HAST 1255.

Ser. Nr.	Vor- und Name des Radfahrers	Stand	Geburtszeit	Wohnort (Wohnung)	Fahrfarte wurde aus- gestellt am	Angabe ob u. welche Gebilte be- zahlt wurde	Nummer der Fahrfarte	Bemerkungen
					29. VII. 31.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
34.	Anton Halber	Radfahrer	27.2.55	Leimbach	27.2.96	j.	34	
35.	Gerhard Weimig	Gründer	21.8.57	St.	27.2.96	—	35	
36.	Friedrich Tief	Feld. Arb.	17.10.57	St.	27.2.96	—	36	
37.	Heinrich Tief	Händler	24.2.57	St.	27.2.96	j.	37	
38.	Willy Weiland	Arbeiter	2.8.66	St.	j. 4.96	j.	38	
39.	Albert Groppe	Bildhauer	17.11.52	St.	2.4.96	—	39	
40.	Gert Lutz	Feld. Arb.	2.11.64	St.	2.4.96	—	40	
41.	Willy Reifinger	St.	2.12.66	St.	2.4.96	—	41	
42.	Paul Jara	Handwerker	10.2.53	St.	6.4.98	—	42	
43.	Heinrich Meyer	Lehrer	21.5.76	St.	7.4.96	—	43	
44.	Heinrich Grottel	Gründer	21.10.69	St.	8.4.98	—	44	

Nr. 196

Anhang 9.2: Radfahrerregister der Gemeinde Haunstetten (Formular), in: StadtAA/Bestand 20153, Gemeindearchiv Haunstetten/HAST 1255.

Des Radfahrers hew.					der Radfahrerin			
Nort laufende Nr.	Zu der Aus- stellung der Zeitdauer	Zu- und Vorname	Stand, Beruf	Wohnort	Geburtszeit		Geburtsort	Geburts- zeit u. St.
					Tag	Monat	Jahr	
444	15. Juli 1907	Anna Vogt	—	Haunstetten	11. Juli	1878	Haunstetten	1'10 421
445	21. Juli 1907	Hoff Hermann	Lehrer	Haunstetten	9. Sept.	1880	Haunstetten	1'10 422
446	28. Juli 1907	Lehner Josef	Lehrer	Haunstetten	9. Nov.	1885	Haunstetten	1'10 423
447	30. Juli 1907	Lehner Hans	Lehrer	Haunstetten	9. Juli	1892	Haunstetten	1'10 424
448	31. Juli 1907	Hoff Wilhelm	Lehrer	Haunstetten	11. Okt.	1899	Haunstetten	1'10 425
449	1. Aug. 1907	Lehner Roman	Lehrer	Haunstetten	23. Nov.	1890	Haunstetten	1'10 426

Anhang 9.3: Radfahrerregister der Gemeinde Haunstetten (Radfahrerin), in: StadtAA/ Bestand 20153, Gemeindearchiv Haunstetten/HAST 1255.



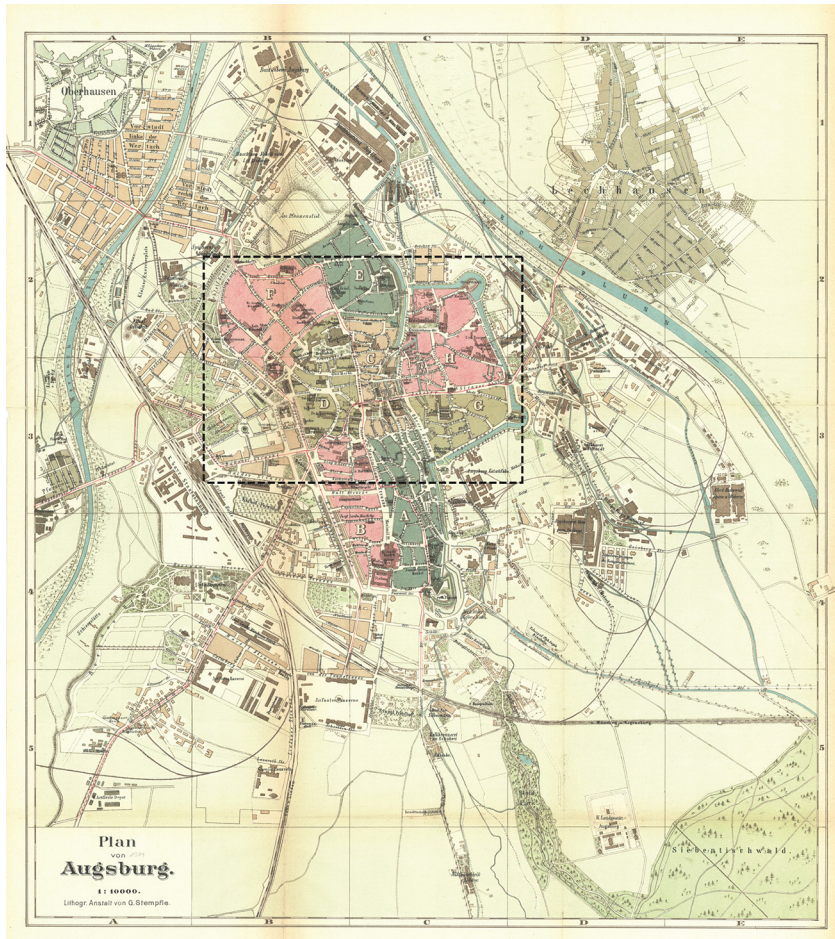
Anhang 10: Fotografie des Ehepaars Edmund und Maria Kammel auf ihrem Vierrad/
StadtAA/40100/Fotosammlung/FS_FA_A_771 1.



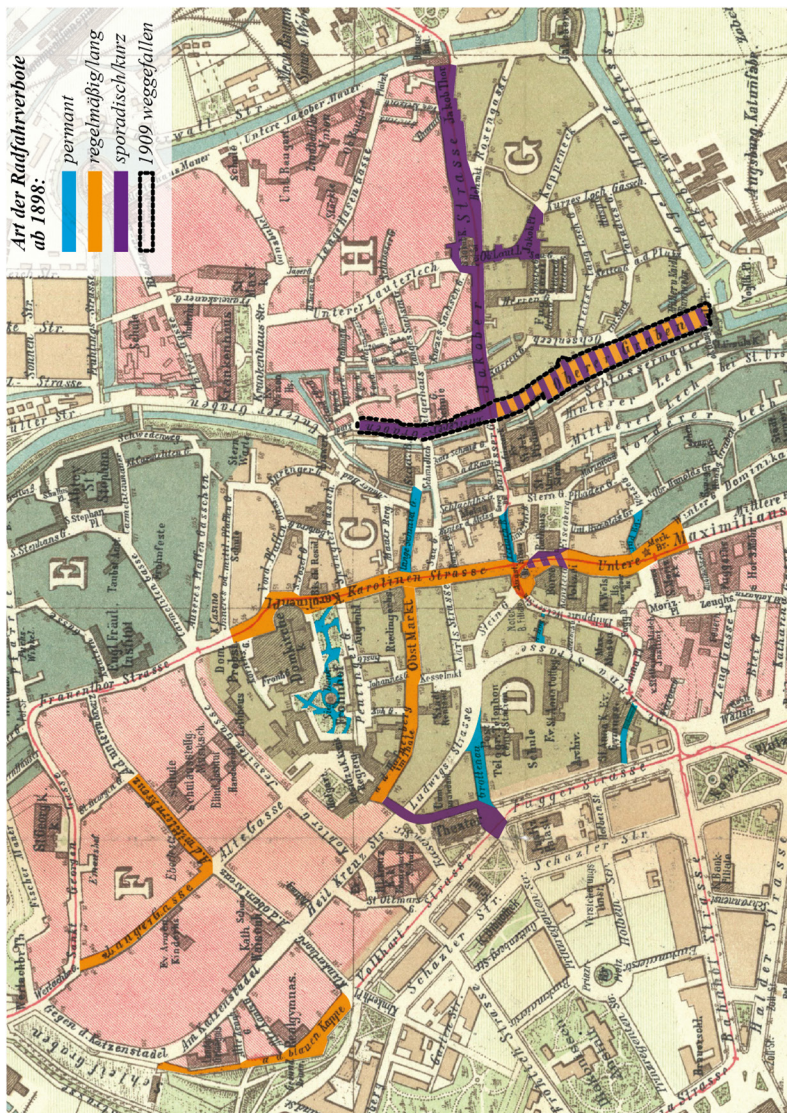
Anhang 11: Planskizze der von 1880-1896 verbotenen sowie nach Ansicht lokaler Radfahrer freizugebenden Straßen, in: StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143/Das Fahren mit Velocipeden. 1893-1900, Registernr. 95/20.04./22.04.1896, Beilage 3.



Anhang 12.1: Plan Augsburg von 1904/StadtAA/KPS 4350.



Anhang 12.2: Plan Augsburg von 1904 mit Hervorhebung Innenstadt.



Anhang 12.3: Ausschnitt Innenstadt Augsburg 1904 mit Fahrverboten seit 1898.

Velociped-Club Augsburg

anerkannter Verein.

Sonntag, den 4. Juli, Nachmittags 3 Uhr

Versuchs-Rennen

auf der eigenen Rennbahn (Friedbergerstrasse).

 Ermäßigte Preise: 

Tribünenplatz 1 Mk., alle anderen Plätze 30 Pfg.

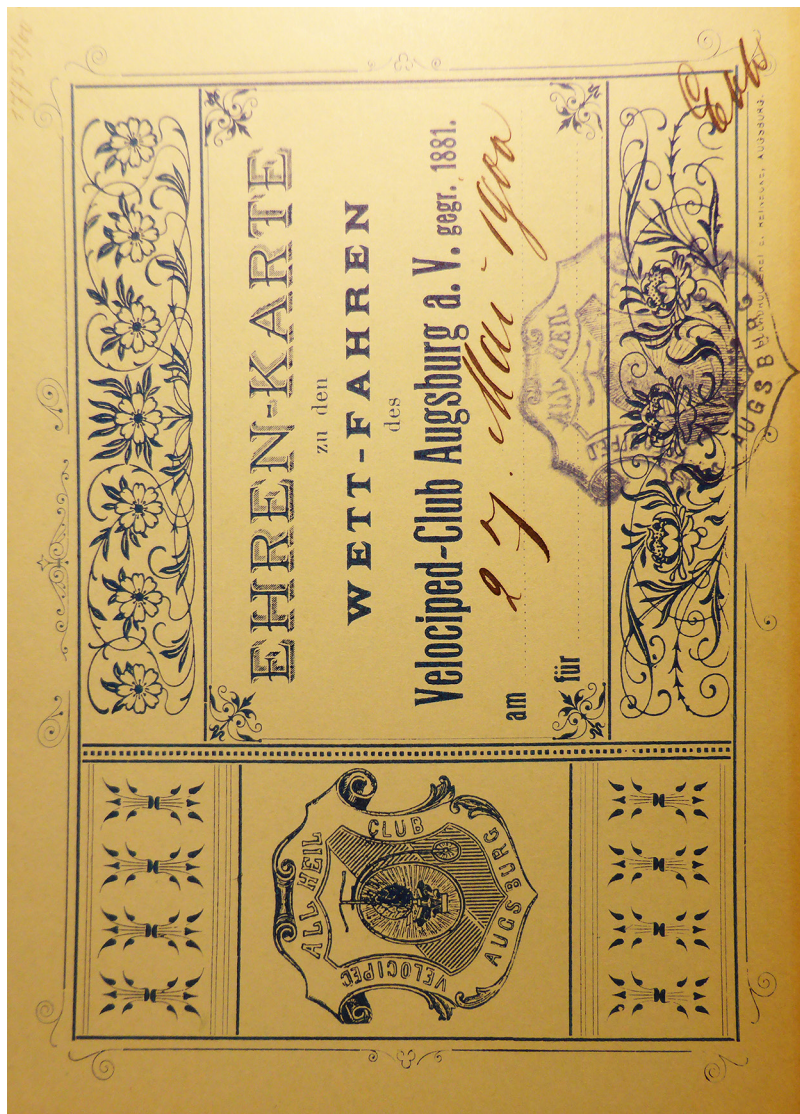
Nach den Rennen Preise-Vertheilung und Abend-Unterhaltung im Clublokal

Restauration Rosengarten.

Sonntag, den 11. Juli

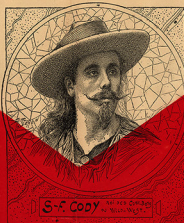
Grosses Internationales Hauptwettfahren.

Anhang 14: Plakat zum „Versuchs-Rennen“, in: StadtAA/Bestand 10,
Nr. 406/Velociped-Club Augsburg, anerkannter Verein, 1881-1906,
Registernr. 222, 01.07.1897 bzw. 224/06.07.1897.



Anhang 15: Ehren-Karte für Rennen des Velociped-Club Augsburg, in: StadtAA/Bestand 10, Nr. 406/Velociped-Club Augsburg, anerkannter Verein, 1881-1906, Registernr. 283/26.05.1900.

Velociped- Club



Augsburg a. V.



Auf der Velociped-Rennbahn

Sonntag den 16. Juni 1895

Anfang 4 $\frac{1}{2}$ Uhr

Interessante Sport-Veranstaltung



Abschied Cody von Augsburg.

Renn-Programm:

- | | |
|--|---|
| <p>1) Jagdreiten nach der Dankschleife (Jeu de Rose.)
 2) Radrennfahren für Herrenfahrer (Ehrenpreis dem Sieger, gegeben vom Velociped-Club Augsburg).
 3) Rent Cody (Cody's Sohn) zu Pferd gegen Radfahrer. Strecke 2 Kilometer (Ehrenpreis).</p> | <p>4) Ein vierfüßiger Herrenreiter (maskirt) gegen Cody. Strecke 3 Runden der Bahn.
 5) Cody und Sohn auf dem Triplett. Schießübung auf Katten.
 6) Ringkampf zu Pferde.
 7) Cody reitet 2 Pferde, fahrend im Galopp gegen Radfahrer. (Ehrenpreis: 1 goldene Medaille dem Sieger. Distanz 1 Kilometer).</p> |
|--|---|

Preise der Plätze:

Tribüne Mk. 2.—, Sattel und 1. Platz Mk. 1.—, Stehplatz 50 Pfg.
Kinder und Militär Stehplatz 50 Pfg., auf den anderen Plätzen die Hälfte.

Vorverkauf für Tribüne, Sattel- und 1. Platz: Herren G. Hoffmann, Steingasse, G. Schlund, Cigarrenhandlung, Carolinestrasse, F. J. Kling, Fotografengeschäft, Maximilianstrasse, Vincenz Bräunck, Cigarrenhandlung, Motorplatz.

Es wird nochmals dringend gebeten **keine** Hunde mitzubringen.

Nach jeder Nummer wird der Sieger vom Preisrichter bekannt gegeben.

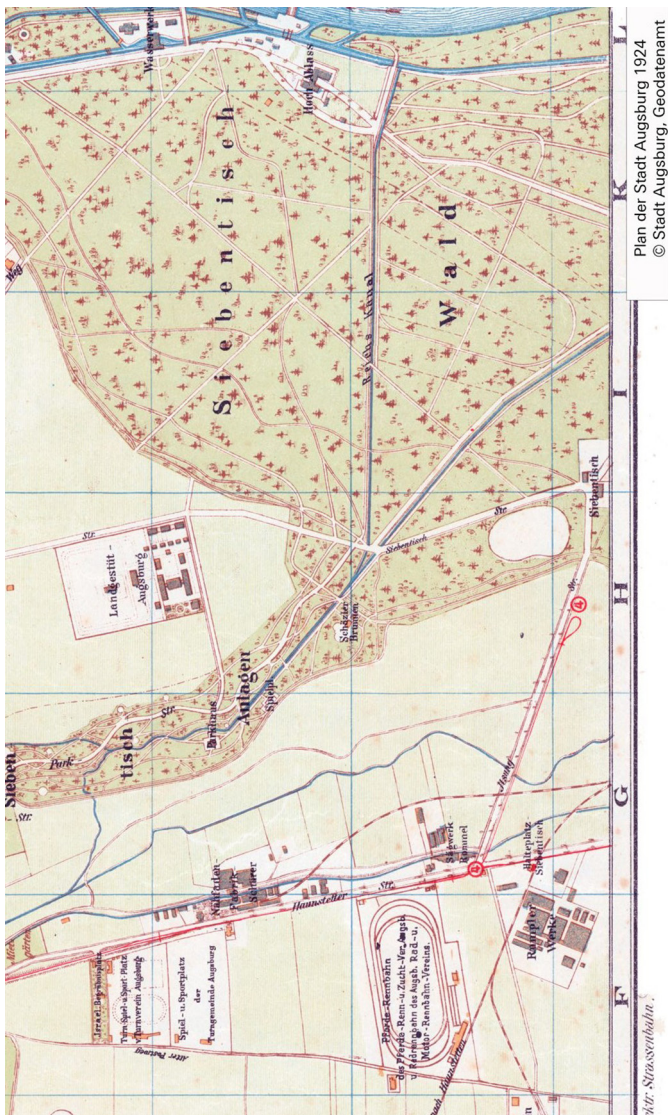
Anmeldungen der Radfahrer wollen an den Vorstand gerichtet werden. Nennungsschluss 1 Stunde vor dem Rennen.

Augsburger Velociped-Club

(Anerkannter Verein.)

Buch- und Plakatdruckerei Hans Lotter, Nürnberg.

Anhang 16: Plakat „Abschied von Cody“, in: StadtAA/Bestand 10,
 Nr. 406/Velociped-Club Augsburg, anerkannter Verein, 1881-1906,
 Registrernr. 170/14.06/15.06.1895 bzw. 171/15.06.1895.



Anhang 17: Zweite Rennbahn Augsburg, Plan der Stadt Augsburg 1924
 © Stadt Augsburg, Geodatenamt.



Anhang 18.1: Beilage zum Stadt Plan 1925, in: Kartensammlung des Textil- und Industriemuseums Augsburg (TIM), Kartenmappe Häußler.

[illegible]

Anhang 18.2: Lage der kommunalen Radwege im Siebentischwald, lila hervorgehoben.



Anhang 19: Planskizze der Siebentischanlagen mit lila hervorgehobenem Radweg, in: Steinhäüßer, Fritz (Bearb.): Augsburg in kunstgeschichtlicher, baulicher und hygienischer Beziehung. Festschrift den Teilnehmern an der 15. Wander-Versammlung und Ingenieur-Vereine gewidmet von der Stadt Augsburg, Augsburg 1902, S. 58.

DANKSAGUNG

Diese Veröffentlichung ist eine überarbeitete Fassung meiner Masterarbeit, welche am 20. Januar 2022 mit der Note 1,3 für den Studiengang Interdisziplinäre Europastudien an der Universität Augsburg angenommen wurde. Betreut wurde ich hierbei von Frau Prof. Dr. Silvia Serena Tschopp (Erstkorrektur) und Herr PD Dr. Stefan Lindl (Zweitkorrektur), welchen mein herzlicher Dank für die intensive Betreuung gilt. Des Weiteren möchte ich meiner Familie für ungebrochene Unterstützung und Beratung bedanken, insbesondere meiner Schwester Theresa, welche mir bei der graphischen Gestaltung und Bearbeitung meiner visuellen Quellen behilflich war.

Auf die Vermittlung von Stefan Lindl hin hat sich die Möglichkeit der Veröffentlichung in der von ihm herausgegebenen und von der Universitätsbibliothek Augsburg unterstützten Opec-Access-Reihe *Urban Habitat and Humanities* ergeben. Finanziell gefördert wurde diese Veröffentlichung durch Mittel der Arno Buchegger Stiftung aus Augsburg, worüber ich sehr dankbar bin.

Raisting, Mai 2023