

Radfahren in Wiener Neustadt

Von Herbert Groll

erstmals erschienen in UNSER NEUSTADT 2/1961



Gruppenfoto der Arbeiterradfahrer (Quelle: Stadtarchiv)

Am 23. März 1895 war in der „Wiener-Neustädter Zeitung“ zu lesen: „Über Ansuchen des 1. Wiener-Neustädter Radfahr-Vereines vom 17. Juli 1894 hat der löbliche Stadtrat in wohlweislicher Einsicht der Wichtigkeit des Fahrrades als Verkehrsmittel die Freigabe der Straßen der Stadt unter der Bedingung bewilligt, daß den Stadtrayon nur mit Fahrzeugnissen versehene Radfahrer passieren dürfen und die Fahrvorschriften streng eingehalten werden, bei sonstiger Strafe.“

Zwei solche Fahrzeugnisse liegen uns vor: Sie entsprechen etwa dem heutigen Führerschein und wurden nach Ablegung der damals vorgeschriebenen Prüfung von Radfahrvereinen ausgestellt. Der 1. Wiener-Neustädter Radfahr-Verein stellte am 3. Mai 1895 einer prominenten Persönlichkeit, dem damaligen Stadtrat Franz Kamann, der von 1897 bis 1913 Bürgermeister war, ein Fahrzeugnis aus, „daß er im Radfahren als gehörig geschult befunden wurde.“ Das bei der Prüfung verwendete Fahrrad System „Rover“ sei außerdem zum Befahren öffentlicher Straßen geeignet gewesen.

Wenige Tage vorher hatte vor einem anderen Rad-

fahrverein, der sich „Wiener-Neustädter Bicycle-Club Rapid“ nannte, ein anderer Neustädter sein Fahrzeugnis erhalten, dessen Text lautet:

„Fahr-Certifikat, durch welches von Seite des gefertigten Ausschusses bestätigt wird, daß sich Herr Peter Moschnar der gesetzlich vorgeschriebenen Prüfung hierorts unterzogen hat, somit derselbe zum Befahren aller nicht verbotenen Straßen berechtigt ist“.

Es folgen die leider nicht leserlichen Unterschriften des Obmannes und des „Fahrwartes“. Das Zeugnis ist mit einer „kais. kön. österr. Stempelmarke“ zu 15 Kreuzern versehen. Gegen Vorlage dieses Zeugnisses erhielt Herr Moschnar vom „Stadtrathe Wiener Neustadt“ den „Fahrrad-Erlaubnis-Schein Nr. 115“ vom 1. August 1895, der im Stadtbereiche für drei Jahre gültig war. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer war möglich und musste gesondert bestätigt werden. Bürgermeister Dr. Haberl unterschrieb das mit einem Lichtbild des Inhabers versehene Dokument persönlich, und für Stempelmarken war ein Gulden zu entrichten. Der leinengebundene Ausweis, herausgegeben im „Verlage des Stadtrathes Wie-

ner Neustadt“, gedruckt 1895 von A. Klinger, beinhaltet außerdem den vollständigen Text der vom Stadtrate am 15. Juli 1895 beschlossenen „Fahrordnung für Radfahrer im Stadtbezirk Wiener Neustadt.“ Diese hatte folgenden Wortlaut:

„I.

Das Befahren der öffentlichen Straßen und Plätze mit Fahrrädern ist nur solchen Personen gestattet, welche mit einem auf ihren Namen lautenden, vom Stadtrate ausgefertigten, mit der Photographie des Inhabers versehenen und mit einer eigenen Nummer bezeichneten Erlaubnisscheine versehen sind.

Auswärtige Radfahrer müssen sich auf Verlangen der Polizeiorgane mit einem gültigen Erlaubnisscheine der Behörde ihres Wohnortes ausweisen.

II.

Der Erlaubnisschein wird auf drei Jahre, vom Tage der Ausstellung an gerechnet, und in der Regel nur für Personen, welche das 16. Lebensjahr überschritten haben, ausgefertigt. Einem Radfahrer unter 16 Jahren wird die Bewilligung zum Befahren öffentlicher Straßen und Plätze nur über Ansuchen des Vaters oder Vormundes und unter der Bedingung erteilt, daß der Letztere sich in einem bei der Behörde aufzunehmenden Protokolle zur Übernahme der vollen Verantwortung für das Gebaren des jungen Radfahrers bereiterklärt und den Erlaubnisschein des Radfahrers mitunterfertigt.

Die Mitglieder eines in Wiener Neustadt rechtlich bestehenden Radfahrer-Vereines haben behufs Erlangung eines Erlaubnisscheines die Bestätigung des Vorstandes ihres Vereines, solche Radfahrer, welche keinem Vereine angehören, die Bestätigung eines rechtlich bestehenden Radfahrer-Vereines (eventuell des k. u. k. Militär Turn- und Fechtlehrer-Curses) darüber beizubringen, daß sie im Radfahren gehörig geschult sind und ihr Fahrrad, welches in dieser Bestätigung kennbar bezeichnet sein muß, zum Befahren öffentlicher Straßen geeignet ist.

III.

Der Erlaubnisschein, welchen der Radfahrer stets bei sich zu tragen und auf Verlangen den Polizeiorganen vorzuzeigen hat, gilt nur für jene Person, auf deren Namen er lautet und darf an eine andere nicht abgetreten werden.

IV.

Für den Erlaubnisschein, welcher einer Stempelgebühr von 1 fl. ö. W. (2 Kronen) unterliegt, ist zur Deckung der Druck- und Buchbinderkosten, dann der Herstellungskosten des die Nummer des Erlaubnisscheines tragenden Täfelchens und der Evidenthaltungskosten der Betrag von 1 fl. ö. W. zu entrichten.



*Einzelner Arbeiterradfahrer
(Quelle: Stadtarchiv)*

Die Verwendung anderer als der vom Stadtrate ausgefolgten Nummerntäfelchen ist nicht gestattet.

Um das Radfahren seitens hiezu nicht berechtigter Personen hintanzuhalten und eine thunlichst genaue diesbezügliche Evidenthaltung zu ermöglichen, werden die Nummern jener Radfahrer-Lizenzen, welche nach Ablauf ihrer Giltigkeitsdauer innerhalb längstens dreier Monate nicht erneuert werden sollten, als verfügbar angesehen und neuen Lizenzwerbenden verliehen werden.

V.

Auf allen Straßen und Plätzen, wo Märkte abgehalten werden, oder auf denen sich Marktfuhrwerke aufstellen, ist während der Dauer dieser Benützung das Radfahren nicht gestattet.

VI.

Bei größeren Militärzügen, Leichenbegängnissen, kirchlichen oder sonstigen feierlichen Umzügen, in der Nähe des Theaters, vor Beginn und am Schlusse der Vorstellungen, und überhaupt überall dort, wo ein grö-

ßerer Zusammenfluß von Menschen stattfindet, dürfen die hievon berührten Straßen und Plätze nicht befahren werden.

VII.

Die Radfahrer dürfen nur die Fahrbahn benützen, und es ist denselben das Befahren der Gehwege, der Trottoirs und der städtischen Parkanlagen verboten.

VIII.

Im Allgemeinen darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden und ist vom Beginne der Straßenbeleuchtung an bis zur Morgendämmerung die Fahrgeschwindigkeit noch weiter zu ermäßigen.

IX.

An Straßenkreuzungen haben die Radfahrer im langsamen Tempo zu fahren. Bei starkem Nebel ist das Radfahren überhaupt nicht gestattet.

X.

Es ist links zu fahren, links auszuweichen und rechts vorzufahren, wenn das Vorfahren überhaupt ohne Verkehrsstörung möglich ist.

XI.

Der Radfahrer hat auf die ihm entgegenkommenden Reit- oder Wagenpferde zu achten, und falls diese stutzig werden oder deren Lenker wegen Gefahr des Scheuwerdens derselben durch Zeichen zur Vorsicht mahnt, sofort abzusetzen und sein Fahrzeug den Augen der Pferde möglichst zu entziehen.

XII.

Bei gemeinsamen Fahrten dürfen die Radfahrer nicht nebeneinander fahren, hintereinander aber nur in Distanzen von mindestens zehn Metern.

XIII.

Der Radfahrer hat erforderlichenfalls, insbesondere bei Wendungen und Straßenkreuzungen, zur Warnung der Passanten vom Glockensignale auf entsprechende Distanz den nöthigen Gebrauch zu machen.

XIV.

Das zu verwendende Fahrzeug darf nicht glänzend poliert und muß mit einer Bremsevorrichtung, dann mit dem unterhalb der Leitstange befestigten, beiderseits sichtbaren Nummerntäfelchen versehen sein, ferner bei Beginn der öffentlichen Straßenbeleuchtung bis zur Morgendämmerung und bei Nebel mit einer geeigneten Laterne beleuchtet werden.

XV.

Die öffentlichen Straßen und Plätze als Tummel- oder Übungsplätze zum Radfahren zu benützen, ist untersagt.

XVI.

Die Nichtbeachtung dieser Anordnung wird inso-

weit nicht eine nach dem allgemeinen Strafgesetze zu ahndende Handlung unterläuft, nach der kaiserl. Verordnung vom 20. April 1854, RGBl. Nr. 96, bestraft und kann nach Umständen der Erlaubnisschein eingezogen, bzw. als ungiltig erklärt werden.

Diese Fahrordnung tritt mit 1. August 1895 in Kraft.“

Anfangs war das Fahrrad vorwiegend Sportgerät einiger in Vereinen zusammengeschlossener Männer, die wahrscheinlich von vielen belächelt wurden. Ein Gruppenbild des 1. Wiener-Neustädter Radfahr-Vereines aus der Zeit der Jahrhundertwende zeigt uns diese bärtigen Herren mit Sportkappe, langem, meist kariertem Sakko, Knickerbockerhose und hohen Schuhen. Bald aber erkannten viele die praktische Bedeutung des neuen Fahrzeuges und so musste sich die Gemeinde, sicherlich nach Überwindung mancher Bedenken, zur Freigabe der Straßen an die Radfahrer entschließen. Dies war selbstverständlich nicht ohne besondere Verordnung möglich. Aber auch der hohe „Stadtrath“ dürfte bald „Dienstfahrzeuge“ eingestellt haben, ist doch im Protokoll über die 8. ordentliche Gemeinderatssitzung vom 22. Juli 1913 zu lesen, dass dem städtischen Bezirks-tierarzt Wilhelm Schmidt ein Fahrradpauschale von 70 Kronen pro Jahr bewilligt wurde.

Wo aber Vorschriften sind, dort werden sie leider auch übertreten, und fühlen wir uns nicht in die heutige Zeit versetzt, wenn wir in der „Wiener-Neustädter Zeitung“ von 1895 weiterlesen?

„Wir mußten mit Bedauern die Bemerkung machen, daß die Wohltat der Freigabe der Straßen unserer Stadt für das Fahrrad von vielen Radfahrern schlecht aufgefaßt wird. Jetzt schon, zur Freigabe der am Beginn der Saison, sieht man Radfahrer mit staunenswerter Rücksichtslosigkeit durch die Straßen dahinrasen. Solche Herren scheinen der Meinung zu sein, daß sie sich hier im Schnellfahren produzieren können. Bei so schnellem Fahren können sich leicht Unglücksfälle ereignen. Alle Passanten erscheinen gefährdet. Was müßte bei solchem Treiben einzelner die Folge sein? Neuerliches Fahrverbot! Unser Wunsch und Wille ist es, daß jeder, der nicht nach den Fahrvorschriften handelt, der strengen Bestrafung zugeführt wird.“

Abschließend sei dem Stadtarchiv und Herrn Alois Fournier gedankt, dass sie wertvolle Unterlagen zur Verfügung stellten.