

Fahrrad, Auto, Stadt

Individualverkehr und städtischer Raum (nicht nur) in Stuttgart

VON REINHOLD BAUER

Überblick

Mit dem Fahrradboom der 1890er Jahre setzte in vielen Städten eine Diskussion darüber ein, ob und wie das neue Individualverkehrsmittel in den städtischen Straßenraum integriert werden könne. Exemplifiziert wird dies am Beispiel Stuttgarts, in dem das Fahrrad aufgrund der topografischen Verhältnisse in besonderem Maße zu einer Geschwindigkeitsmaschine wurde, die die bisherige Ordnung der städtischen Raumnutzung störte. Der folgende Beitrag vertritt dabei die These, dass mit dieser Störung eine Auseinandersetzung um den Fahrradverkehr begann, die eine zunächst diskursive Neukonstruktion des städtischen Straßenraums einleitete. Diese diskursive Neukonstruktion wiederum bereitete die rechtliche und schließlich physische Umgestaltung des Straßenraums und damit dessen Öffnung auch für den motorisierten Individualverkehr vor.

Abstract

The article examines the transformation of urban road space to meet the needs of private transport. It argues that the physical transformation of city streets was only made possible by a preceding discursive transformation that began before the first automobile was ever present on a city street. The bicycle introduced a largely new, disruptive phenomenon into the urban space, that is to say, high-speed traffic. Quite a lot of cities affected by the bicycle boom of the 1890s discussed whether and how the new means of individual transport could be integrated into the urban space. This debate unintentionally prepared the urban street for the arrival of the automobile. The specific topographical, economic and cultural features of the city of Stuttgart in southwestern Germany make it a quite suitable sample case.

Einleitung

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts formierte sich eine „Revolution der Mobilität“.¹ Neue individuelle Mobilitätsmaschinen – vom Rollschuh über das Fahrrad bis hin zum Automobil und schließlich dem Flugzeug – erlaubten neue

1 Kurt Möser, Grenzerfahrungen. Mobilitätsbegeisterung für Auto, Flugzeug und Boot im frühen 20. Jahrhundert, in: ders., Marcus Popplow u. Elke Uhl (Hg.), *Auto. Kultur. Geschichte*, Stuttgart 2013, S. 19–31, hier S. 20.

Formen der Aneignung, Nutzung und Raumerschließung, sie ermöglichten neue Körpererfahrungen und eröffneten neue Möglichkeiten der Repräsentation und Selbstinszenierung durch Technik. Die Mobilitätsmaschinen stellten allerdings auch neue Anforderungen an ihre Nutzer und die zunächst noch wenigen Nutzerinnen: Das Fahren selbst musste ebenso erlernt und beherrscht werden wie der Umgang mit der Fahrzeugtechnik sowie das Manövrieren im öffentlichen Raum bei zuvor ungekannt hohen Geschwindigkeiten. Es ist inzwischen vielfach betont worden, dass es gerade diese physischen, psychischen und schließlich eben auch technischen Herausforderungen waren, ja die Gefährlichkeit der neuen „Abenteuermaschinen“², die diese so attraktiv und faszinierend machten.³ Auf der anderen Seite provozierte nicht zuletzt diese Gefährlichkeit und zwar nicht selten in Kombination mit ausgeprägter Rücksichtslosigkeit der frühen Nutzer Abwehrreaktionen, die dann im frühen 20. Jahrhundert in Form der brachial-gewalttätigen „Straßenkriege“ um das Automobil, wie sie insbesondere von Uwe Fraunholz, Kurt Möser und Christoph Maria Merki untersucht worden sind, eskalierten.⁴

Das Fahrrad war eines der integralen und zentralen Elemente der skizzierten „Revolution der Mobilität“. In den 1890er Jahre wurden viele Städte in den sich industrialisierenden Staaten Europas und Nordamerikas von einem massiven Radfahrboom erfasst. Als Folge dieses Booms und der damit rasch zunehmenden innerstädtischen Präsenz des neuen Individualverkehrsmittels entwickelte sich vielerorts eine Diskussion darüber, ob und wie das Fahrrad in den städtischen Straßenraum integriert werden könne.⁵ Gefragt wurde da-

- 2 Zu den Mobilitätsmaschinen als „Abenteuermaschinen“ („adventure machines“) siehe insbes. Gijs Mom, *The Electric Vehicle. Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore 2004, erstmals auf S. 33.
- 3 Siehe u.a. Mom (wie Anm. 2), passim; ders., *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940*, New York u. Oxford 2015, insbes. S. 59ff.; Kurt Möser, *Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen 1880–1930*, Heidelberg u.a. 2009; ders., *Grenzerfahrungen* (wie Anm. 1).
- 4 Uwe Fraunholz, *Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, Göttingen 2002, insbes. S. 72f.; Möser (wie Anm. 3), insbes. S. 442ff.; ders., *The Dark Side of ‘Automobilmism’, 1900–30*, in: *The Journal of Transport History* 24, 2003, No. 2, S. 238–258, hier insbes. S. 247ff. Zum Widerstand gegen das Automobil nicht nur aber insbesondere in der Schweiz siehe auch Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien 2002, insbes. S. 143ff.
- 5 Zu den Auseinandersetzungen um den Fahrradverkehr in europäischen und nordamerikanischen Städten vor allem seit dem Fahrradboom der 1890er Jahre siehe Massimo Moraglio, *Knights of Death. Introducing Bicycles and Motor Vehicles to Turin, 1890–1907*, in: *Technology and Culture* 56, 2015, No. 2, S. 370–393, hier S. 375f. u. 387; vgl. auch Antjekathrin Graßmann, *Eine gewisse Animosität gegen Radfahrer... Unzeitgemäßes (?) aus den Lübecker Polizeiakten vor neunzig Jahren*, in: *Lübeckische Blätter* 145, 1985, S. 373–376, hier insbes. S. 373; Klaus Verfuß, *Vom anstößigen zum umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Anmerkungen zum Fahrrad*, in: *Sozialwissenschaftliche Informationen* 25, 1996, H. 4, S. 265–273, hier S. 266f.; Michael Taylor, *Rapid Transit to Salvation: American Protestants*

mit auch danach, wozu dieser öffentliche Raum eigentlich diene und wem er gehöre, wie eine angemessene Nutzung des Straßenraums auszusehen habe und was dementsprechend Missbrauch sei. Damit begann ein Prozess der zunächst diskursiven, dann auch rechtlichen und schließlich physischen Umgestaltung der städtischen Straßen, die angemessenen Gebrauch ermöglichen und Missbrauch verhindern sollte.

Es geht im Folgenden also um die Anpassung der Stadt an die Bedürfnisse des Individualverkehrs. Exemplifiziert werden soll dieser Prozess am Beispiel der Stadt Stuttgart. Die erste hier vertretene These lautet dabei, dass der physischen Konstruktion neuer städtischer Straßen eine diskursive Umgestaltung des Straßenraums zeitlich deutlich vorausging. Erst auf der Basis dieser diskursiven Konstruktion wurde es möglich, den städtischen Raum an einen noch nicht realen, sondern weitgehend imaginären Individualverkehr⁶ der Zukunft anzupassen.

Diese diskursive Umgestaltung des Straßenraums begann, so die zweite These, bevor das erste Automobil auf städtischen Straßen unterwegs war. Es war bereits das Individualverkehrsmittel Fahrrad, das als das schnellste Straßenverkehrsmittel der 1880er und 1890er Jahre ein in dieser Form neues Phänomen in den städtischen Raum einbrachte, nämlich das Phänomen der Geschwindigkeit⁷. Mit der vermehrten Nutzung von Fahrrädern setzte in den 1890er Jahren eine Diskussion um städtischen Raum ein, die diesen Stadtraum auf das Automobil vorzubereiten begann, freilich ohne dies zu intendieren.

Die dritte These lautet schließlich, dass es sich bei diesem Prozess zwar ganz und gar nicht um eine Stuttgarter Besonderheit handelt, dass er sich aber

and the Bicycle in the Era of the Cycling Craze, in: *The Journal of the Gilded Age and Progressive Era* 9, 2010, S. 337–363, hier insbes. S. 339; ders., *The Bicycle Boom and the Bicycle Bloc: Cycling and Politics in the 1890s*, in: *Indiana Magazine of History* 104, 2008, S. 213–240; Philip Gordon Mackintosh, *Bourgeois Geography of Domestic Bicycling: Using Public Space Responsibly in Toronto and Niagara-on-the-Lake, 1890–1900*, in: *Journal of Historical Sociology* 20, 2007, S. 126–157, hier S. 135ff.; Dietmar Fack, *Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885–1945*, Opladen 2000, S. 94ff.; Evan Friss, *The Cycling City. Bicycles and Urban America in the 1890s*, Chicago u. London 2015, S. 2 u. 63ff.; David Rubinstein, *Cycling in the 1890s*, in: *Victorian Studies* 21, 1977, No. 1, S. 47–71, hier S. 55ff.; Rüdiger Rabenstein, *Radspport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914*, Hildesheim u.a. 1991, S. 114; dazu auch knapp Ross D. Petty, *Bicycling in Minneapolis in the Early 20th Century*, in: *Minnesota History* 62, 2010, S. 84–95, hier S. 87.

6 Zusammenfassend zur Relevanz von Verkehrsvisionen für die Verkehrsplanung siehe Harry Oosterhuis, *Cycling, Modernity and National Culture*, in: *Social History* 41, 2016, No. 3, S. 233–248, hier S. 241 u. 247.

7 Zum Fahrrad als „Geschwindigkeitsmaschine“ („speed machine“) siehe Carlton Reid, *Roads were not Built for Cars. How Cyclists were the first to push for good Roads and became the Pioneers of Motoring*, Redondo Beach 2014, S. 83ff.; Mom (wie Anm. 2), insbes. S. 33; Stephen Kern, *The Culture of Time and Space*, Cambridge 1983, S. 110f.; Mackintosh (wie Anm. 5), S. 135f.; vgl. auch Fack (wie Anm. 5), S. 93; Peter Borscheid, *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt a.M. 2004, vor allem S. 190ff.

aufgrund von spezifischen ökonomischen, topografischen und kulturellen Bedingungen, auf die noch zurückzukommen sein wird, am Beispiel der Stadt Stuttgart besonders gut exemplifizieren lässt.

Der Untersuchungszeitraum beginnt Ende des 19. Jahrhunderts und reicht bis in die Zwischenkriegszeit hinein, d.h. er beginnt mit der sich formierenden Debatte um den innerstädtischen Fahrradverkehr und er endet in der Zeit, in der die tatsächliche physische Umgestaltung der Stadt begann.

Stuttgart erlebte im Untersuchungszeitraum einen rasanten Industrialisierungs- und damit auch Wachstumsschub. Die Stadt hatte im Jahr 1880 knapp 120.000 Einwohner, Ende der 1930er Jahre waren es etwa 460.000.⁸ Stark geprägt wurde die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt von den damals sogenannten „Neuen Industrien“, insbesondere von der elektrotechnischen Industrie und bekanntlich vom entstehenden Kraftfahrzeugbau. Für die hier zu diskutierende Entwicklung ist dabei von hoher Relevanz, dass die Selbst- und Fremdwahrnehmung der Stadt und ihrer Bewohner schon in der Zwischenkriegszeit zunehmend durch ihre automobilzentrierte Wirtschaftsstruktur bestimmt wurde, Stuttgart also begonnen hatte, sich zur „Autostadt“ zu entwickeln.⁹

Wichtig war und ist zudem die Stuttgarter Topografie, d.h. ein spezifischer Stadtraum, den es in seiner Wirkung und Wahrnehmung zu berücksichtigen gilt: Stuttgart zeichnet sich durch seine sogenannte Kessellage aus, also durch einen Stadtraum, der bis auf einen schmalen Durchlass in Richtung Neckar vollständig von Hügeln umgeben ist. Diese Hügel überragen die Innenstadt um bis zu 300 Meter, was erheblichen Einfluss unter anderem auf den Stadtverkehr hat.¹⁰

Für die Diskurse um die Nutzung der Stuttgarter Straßen ist schließlich weiterhin relevant, dass die Stadt schon im 19. Jahrhundert unter einem Image der Provinzialität litt und als dörflich und wenig urban galt – und zwar wieder sowohl in der Selbst- wie in der Fremdwahrnehmung. Und auch dieses Image hatte durchaus mit Raum zu tun, insofern als es der eben beschriebene Kessel war, der die Stuttgarter Welt definierte. Darüber hinaus trug die geografische Lage der Stadt dazu bei, dass Stuttgart vergleichsweise spät vom Industria-

8 Statistisches Amt der Stadt Stuttgart (Hg.), Statistisches Handbuch der Stadt Stuttgart 1900–1957, Stuttgart 1960, S. 19.

9 Günter Zahnenbenz, Stuttgart als Industriestandort 1850 bis 1982, Stuttgart-Hohenheim (Diss.) 1984, S. 183ff.; Otto Borst, Stuttgart. Die Geschichte der Stadt, 3. Aufl., Stuttgart 1986, S. 289ff.; zur Wahrnehmung der Stadt siehe Markus Speidel, Automobilgeschichte als Stadtgeschichte. Wie das Auto Stuttgart prägte, in: Möser et al. (wie Anm. 1), S. 63–70. Zum Konzept der Autostadt siehe Martina Heßler, Automobilstädte und ihre Geschichte(n) – Perspektiven und Leitfragen der Forschung, in: dies. u. Günter Riederer (Hg.), Autostädte im 20. Jahrhundert. Wachstums- und Schrumpfungprozesse in globaler Perspektive, Stuttgart 2014, S. 19–30.

10 Antero Markelin u. Rainer Müller, Stadtbaugeschichte Stuttgart, Stuttgart 1985, S. 9f.; Karl Weidle, Der Grundriß von Alt-Stuttgart. Seine Gliederung, seine Ausgangsform und sein Wachstum von den Anfängen bis zur Gegenwart, Teil 1, Stuttgart 1961, S. 7.

lisierungs- und Urbanisierungsprozess erfasst wurde.¹¹ Die Frage jedenfalls, was eine Stadt „modern“, was sie „großstädtisch“ macht, wurde in Stuttgart immer mitdiskutiert, wenn es um städtischen Raum und Verkehr ging. Dabei spielte stets auch das mindestens gefühlte Urbanitätsdefizit eine gewisse Rolle, insofern als es die Bereitschaft erhöhte, mit dem Ziel seiner Beseitigung auch radikalere verkehrstechnische Lösungen umzusetzen.

Zusammenfassend bleibt noch einmal festzuhalten, dass sich die hier zu analysierenden Debatten um die Integration des Individualverkehrs in den Stadtraum und die sich daran anschließende Umgestaltung des soziotechnischen Systems der innerstädtischen Straße¹² in ihren Grundzügen in vielen Städten entwickelten, die von der „Revolution der Mobilität“ erreicht wurden. In diesem Sinne kann Stuttgart also als durchaus repräsentativ gelten. Aufgrund der lokalen Topografie, also der in den Stadtkessel hinabführenden mitunter relativ steilen Straßen, wurde das Fahrrad in Stuttgart allerdings ausgeprägter als anderenorts zu einer „Geschwindigkeitsmaschine“. Es waren die lokalen Verhältnisse, und zwar die topografischen in Kombination mit den wirtschaftlichen und kulturellen, die nicht nur dem Fahrradverkehr selbst, sondern auch den Debatten um das Fahrrad einen besonderen Schwung gaben.¹³

Forschungsstand und Quellengrundlage

Mit der sich in einigen altindustriellen Staaten seit den 1970er Jahren langsam formierenden „bicycle renaissance“ rückten das Fahrrad und der Radverkehr

- 11 Andreas M. Röntsch, Die Einbeziehung des Stuttgarter Talkessels in das moderne Verkehrswesen durch den Bau und Ausbau der Eisenbahn im 19. und 20. Jahrhundert, Bd. 2, Hamburg 2005, insbes. S. 64f.; Zahnenbenz (wie Anm. 9), S. 86f.; Zur Selbst- und Fremdwahrnehmung Stuttgart: Roland Ostertag, Stuttgart. Zauber der Topographie und Elend der Stadtplanung, Stuttgart 2016, insbes. S. 25f., 29f. u. 134f.; Borst (wie Anm. 9), S. 11 u. 213ff. Zur Persistenz entsprechender Stuttgart-Narrative und zur gegenwärtigen Wahrnehmung Stuttgart u.a. durch seine Bewohner/innen siehe Elisabeth Kabatek, Gebrauchsanweisung für Stuttgart, München 2012, S. 31ff.; Statistisches Amt der Landeshauptstadt Stuttgart, Ergebnisse der Bürgerbefragung, Stuttgart 1991 und folgende (bemerkenswert ist, dass die hier immer auch abgefragte Zuschreibung „Automobilstadt“ kontinuierlich mit Zustimmungswerten von etwa 90% die mit Abstand konsensfähigste ist.)
- 12 Zu den Auseinandersetzungen um die Funktionen innerstädtischer Straßen und deren Charakter als „Synchronisationsräume sich kreuzender Interessen und rechtlicher Kodifikationen“ jüngst auch: Dirk van Laak, Vom Lebensraum zum Leitungsweg. Die Stadtstraße als soziale Arena, in: Michael Flitner, Julia Lossau u. Anna-Lisa Müller (Hg.), Infrastrukturen der Stadt, Wiesbaden 2017, S. 145–162, Zitat S. 145. Der Radfahrer als Verkehrsteilnehmer gerät bei van Laak im Übrigen auch erst für die Zwischenkriegszeit in den Blick (S. 151f.).
- 13 Zum Problem der steilen Straßen und der daraus resultierenden Gefährdung durch schnell-fahrende Radler siehe Stadtarchiv Stuttgart (STAS) 10, 5386, Verschiedene Zeitungsberichte über Fahrradunfälle 1896 und 1897 (das Stadtarchiv Stuttgart wird im Folgenden als STAS abgekürzt); STAS 10, 5386, Auszug aus dem Protokoll der Bauabteilung des Gemeinderats vom 11.4.1908, 4 S. Verhandelt wurden hier erneut mögliche Beschränkungen des Fahrradverkehrs auf steilen Straßen, nachdem im Vorjahr ein Kind bei einem Unfall erheblich verletzt worden war. Zu Berichten zu diesem und anderen Unfällen siehe auch STAS 10, 5379.

allmählich stärker in den Fokus der technik- und mobilitätshistorischen Forschung. Eine Entwicklung, die in den vergangenen etwa zehn Jahren in einen (bescheidenen) Boom der fahrradhistorischen Forschung mündete.¹⁴ Erst im vergangenen Jahr erzeugte im deutschsprachigen Raum die Konstruktion eines 200. Fahrrad-Geburtstags unter Bezugnahme auf die Entwicklung der Laufmaschine durch Karl von Drais im Jahr 1817 eine breitere auch öffentliche Aufmerksamkeit für die Fahrradgeschichte, die mit zahlreichen entsprechenden Veranstaltungen und Ausstellungen einherging.¹⁵ Diese Forschungskonjunkturen ändern bisher aber wenig daran, dass Fahrräder, Radfahrer/innen und Radverkehr nach wie vor im Schatten der ungleich intensiver beforschten Automobilgeschichte stehen.

Dabei ist die Feststellung, dass es nicht zuletzt das Fahrrad und das Radfahren waren, die den Weg für den Aufstieg des Automobils ebneten, innerhalb der mobilitätshistorischen Forschung alles andere als neu. Zunächst stand für die Forschung die Vorläuferfunktion des Fahrrads in fahrzeug- und produktionstechnischer Hinsicht im Zentrum des Interesses, dann auch seine Relevanz für die Entwicklung von Strategien zur Markterschließung für die neuen Individualverkehrsmittel des späten 19. Jahrhunderts.¹⁶ Letzteres bildete die Brücke für die Untersuchung seiner frühen Nutzer/innen und deren sich wandelnden Nutzungspraktiken. Damit gerieten dann verschiedene Dinge in den Blick, einerseits etwa Auseinandersetzungen um die Nutzung von Landstraßen für Ausfahrten der überwiegend bürgerlich-städtischen frühen Radler und bald auch Radlerinnen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Einfluss des Radverkehrs respektive der Radfahrvereine auf Straßenbau und Straßenverkehrsrecht diskutiert. Andererseits richtete sich der Fokus der Forschung nun

14 Überblicke über den aktuellen Forschungsstand finden sich in: Anne-Katrin Ebert u. Manuel Stoffers, *New Directions in Cycling Research. A Report on the Cycling History Roundtable at T2M Madrid*, in: *Mobility in History* 5, 2014, S. 9–19; Oosterhuis (wie Anm. 6), S. 233–248.

15 Vgl. www.200jahre-fahrrad.de [Stand: 14.3.2018]. Verwiesen sei hier insbesondere auf die große Jubiläumsausstellung „2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades“ im Technoseum in Mannheim, die in der Zeitschrift *Technikgeschichte* besprochen wurde: Thomas Schuetz, *2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades*, in: *Technikgeschichte* 84, 2017, S. 71–76.

16 Hier kann notwendigerweise nur auf wenige zentrale Veröffentlichungen verwiesen werden: Frederick Alderson, *Bicycling. A History*, Newton Abbot 1972; David A. Hounshell, *From the American System to Mass Production, 1800–1932. The Development of Manufacturing Technology in the United States*, Baltimore 1984; Wilhelm Treue, *Neue Verkehrsmittel im 19. und 20. Jahrhundert. Dampf-Schiff und Eisenbahn, Fahrrad, Automobil, Luftfahrzeuge*, in: Hans Pohl (Hg.), *Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft*, Stuttgart 1989, S. 321–357; Rabenstein (wie Anm. 5); Wiebe E. Bijker, *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs. Toward a theory of sociotechnical change*, Cambridge 1995; David V. Herlihy, *Bicycle: the history*, New Haven 2004; differenziert und in Teilen kritisch zum Narrativ einer unmittelbaren Vorläuferfunktion des Fahrrades: Monika Burri, *Das Fahrrad: Wegbereiter oder überrolltes Leitbild? Eine Fussnote zur Technikgeschichte des Automobils* (Preprints zur Kulturgeschichte der Technik, Nr. 5), Zürich 1998.

u.a. auf die Konstruktion individueller und vor allem kollektiver Identitäten durch Radfahren und Radfahrorganisationen, auf die Körpergeschichte des Radsports sowie auf die Geschlechtergeschichte des Radfahrens.¹⁷

Insgesamt wird deutlich, dass sich die historische Radfahrforschung inzwischen stark ausdifferenziert hat und einem ganzen Bündel unterschiedlicher „Forschungsvektoren“¹⁸ folgt. Ganz im Sinne einer modernen Mobilitätsgeschichte wird Radfahren dabei gerade in den jüngeren Arbeiten zunehmend als komplexes techno-sozial-kulturelles System verstanden und untersucht.¹⁹

Der Einfluss des Fahrradverkehrs respektive der frühen auch öffentlichen Auseinandersetzung um das Radfahren auf den *städtischen* Straßenraum ist hingegen bisher vergleichsweise wenig thematisiert worden.²⁰ Das liegt einerseits sicher daran, dass auch beim Thema Stadtverkehr die Auseinandersetzung mit dem Automobil den Blick auf das Fahrrad eher verstellt hat.²¹ Darüber hinaus lautet das gängige Narrativ, dass sich die entstehende Fahrradkultur seit den 1880er Jahren in zwei Zweige aufgespalten habe, nämlich in „Touring“ und „Racing“.²² Für beide Phänomene spielte das innerstädtische Radfahren im Grunde keine Rolle. Das „Touring“ ist zwar verschiedentlich Gegenstand

-
- 17 Hier insbesondere Anne-Katrin Ebert, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940*, Frankfurt a.M. u.a. 2010. Darüber hinaus wieder ausgesprochen *pars pro toto*: Andreas Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad. Eine Kulturgeschichte des Radfahrens*, Wien 1991; Gary Allan Tobin, *Bicycle Boom of the 1890's. The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist*, in: *The Journal of Popular Culture* 7, 1974, No. 4, S. 838–849; Richard Holt, *The Bicycle, the Bourgeoisie and the Discovery of Rural France, 1880–1914*, in: *British Journal of Sports History* 2, 1985, No. 2, S. 127–139; Christopher S. Thompson, *Bicycling, Class and the Politics of Leisure in Belle Époque France*, in: Rudy Koshar (Hg.), *Histories of Leisure*, Oxford 2002, S. 131–146; Reid (wie Anm. 7).
- 18 Zum Konzept der mobilitätshistorischen Forschungsvektoren siehe Kurt Möser, *Transport-, Verkehrs- oder Mobilitätsgeschichte? Neue Paradigmen der Technik- und Industriekultur*, in: Henry Keazor, Dominik Schmitt u. Nils Daniel (Hg.), *Genialer Schrott. Interdisziplinäre Studien zur Industriekultur*, Saarbrücken 2014, S. 61–82, hier S. 69ff.
- 19 Möser (wie Anm. 18), *passim* u. insbes. S. 66.
- 20 Eine der wenigen Veröffentlichungen, die die Rolle des Fahrrads für die veränderte Interpretation und Nutzung des städtischen Straßenraums zumindest mit-thematisiert, ist der Aufsatz von Moraglio (wie Anm. 5). Für Stuttgart liegt bisher nur eine Veröffentlichung zum frühen Radverkehr vor, die allerdings in erster Linie die sich entwickelnde Vereinskultur sowie die Nutzung des Fahrrades als Sportgerät thematisiert: Jürgen Lotterer, *Fahrradverein und Fahrradverkehr in der Großstadt – das Beispiel Stuttgart*, in: Martin Ehlers, Markus Friedrich u. Harald Stockert (Hg.), *Dokumentation zur Tagung 200 Jahre Radsportgeschichte. Von Teufelslappen, Sprinterzügen und Nachfährarbeit*, Mannheim 2017, S. 47–56.
- 21 Hier wäre etwa auf Peter D. Norton zu verweisen, der in *Fighting Traffic* eindrucksvoll analysiert, wie unter dem Einfluss des Automobils respektive des organisierten Automobilmus US-amerikanische Städte für den Kraftfahrzeugverkehr geöffnet werden, dabei aber der vorbereitenden Funktion des Fahrrades keinerlei Aufmerksamkeit widmet; Peter D. Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge 2011.
- 22 Siehe u.a. Herlihy (wie Anm. 16), S. 251ff.; Mom, *Atlantic Automobilmus* (wie Anm. 3), S. 64; Adri Albert de la Bruhèze u. Ruth Oldenziel, *Who Pays, Who Benefits? Bicycle Taxes*

der mobilitätshistorischen Forschung geworden, womit aber eben überwiegend Landstraßen und Landstraßenverkehr in den Blick gerieten.²³ Organisiertes „Racing“ hingegen spielte sich ohnehin nicht als Teil des allgemeinen Straßenverkehrs ab.

Historiografisch gerät das innerstädtische Radfahren erst für die Zwischenkriegszeit stärker in den Blick. In dieser Phase ging es dann unter dem Einfluss der nun bereits automobilzentrierten Stadtverkehrsvisionen darum, den Straßenraum wieder vom störenden Radverkehr zu befreien.²⁴ Der Beitrag, den der Radverkehr schon zuvor dafür geleistet hatte, den *städtischen* Straßenraum überhaupt erstmals als Geschwindigkeitsraum zu interpretieren, ist in diesem Zusammenhang kaum von Interesse. Es geht vielmehr um die Veränderung von Straßen- und Stadtplanung unter dem Einfluss des neuen Individualverkehrsparadigmas, wobei die Relevanz des Fahrradverkehrs für die Entwicklung dieses Paradigmas wenig berücksichtigt wird.²⁵

Das gilt sicher auch für Stuttgart, dessen autogerechte Umgestaltung nach dem Zweiten Weltkrieg zum Gegenstand recht intensiver vor allem stadthistorischer Forschung geworden ist. Die Auseinandersetzung mit dem Stadtbau der 1950er und 1960er Jahre führte dann zwar auch zu einer Suche nach den Wurzeln der Umbauplanung und zwar vor allem in der Zeit des Nationalsozialismus, weiter zurück reicht der Blick aber kaum.²⁶ Zudem

as Policy Tool, 1890–2012, in: dies. u. Helmuth Trischler (Hg.), *Cycling and Recycling. Histories of Sustainable Practices*, New York 2016, S. 73–100, hier S. 75.

23 Siehe etwa Reid (wie Anm. 7), insbes. S. 122ff.

24 So versammelt etwa der Sammelband *Cycling Cities* zwar Beiträge zum Radverkehr und zur Radverkehrspolitik in 14 europäischen Städten, doch wird hier das innerstädtische Radfahren und dessen Relevanz für den Stadtverkehr frühestens für die 1920er Jahre untersucht: Ruth Oldenziel, Martin Emanuel, Adri Albert de la Bruhèze u. Frank Veraart (Hg.), *Cycling Cities. The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*, Eindhoven 2016. Darüber hinaus siehe u.a. Mikael Hård u. Ruth Oldenziel, *Consumers, Tinkerers, Rebels. The People Who Shaped Europe*, Basingstoke 2013, S. 131 und insbes. S. 147ff.; Adri Albert de la Bruhèze u. Ruth Oldenziel, *Contested Spaces. Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900–1995*, in: *Transfer* 1, 2011, No. 2, S. 31–49; David L. Patton, *Aspects of a Historical Geography of Technology. A Study of Cycling 1919–1939*, in: *Cycle History* 5, 1995, S. 21–28; Oosterhuis (wie Anm. 6), S. 241; Laak (wie Anm. 12), S. 151f.; vgl. auch Burkhard Horn, *Vom Niedergang eines Massenverkehrsmittels. Zur Geschichte der städtischen Radverkehrsplanung*, Diplomarbeit Kassel 1990.

25 Zur relativen Ignoranz der historischen Forschung bezüglich des Verhältnisses von Radverkehr und Stadtentwicklung siehe Friss (wie Anm. 5). Friss selbst interessiert sich primär für die radverkehrsinduzierten Stadtutopien, die vor allem in den USA unter dem Einfluss des „Cycling Craze“ der 1890er Jahre entstanden, und durchaus auch sehr konkret für die verkehrsrechtlichen Folgen des Fahrradbooms. Wie der zunehmende Fahrradverkehr allerdings den städtischen Straßenraum und dessen Wahrnehmung veränderte, gerät bei Friss kaum in den Blick. Vgl. auch Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt a.M. u.a. 2001.

26 Dazu u.a. Andreas Brunold, *Stuttgart. Zum Verhältnis von Stadtgeschichte und Verkehr*, in: ders. u. Bernhard Sterra (Hg.), *Stuttgart. Von der Residenz zur modernen Großstadt*, Tübingen u. Stuttgart 1994, S. 120–144; Roland Müller, *Stuttgart zur Zeit des Nationalsozialismus*,

interessiert sich diese Forschung im Grunde wenig für das Phänomen Verkehr an sich und für die Diskurse um den Verkehr in der Stadt.

Der Aufsatz untersucht also die diskursive, rechtliche und schließlich physische Umgestaltung des soziotechnischen Systems *städtische* Straße in Stuttgart zwischen dem späten 19. Jahrhundert und der Zwischenkriegszeit. Es geht mithin um die Untersuchung einer Systemmodifikation, die explizit auf die beginnende Integration eines neuen Individualverkehrsmittels in den Alltag bzw. in alltägliche Mobilitätsroutinen im innerstädtischen Raum verweist. Die Analyse basiert dabei im Wesentlichen auf der entsprechenden Überlieferung im Stadtarchiv Stuttgart, in dem sich trotz umfangreicher Kriegsverluste insbesondere die Akten des Gemeinderats mit seinen verschiedenen Abteilungen, zahlreiche Ausrisse aus der Tagespresse sowie zumindest fragmentarisch auch Akten des Tiefbauamts erhalten haben. Im Staatsarchiv Ludwigsburg²⁷ sind darüber hinaus die hier relevanten Akten des Württembergischen Ministeriums des Innern sowie insbesondere der Stadtdirektion Stuttgart überliefert, in denen sich nicht nur die Korrespondenz mit dem Stadtschultheißenamt Stuttgart, sondern auch Eingaben verschiedener Akteure, hier insbesondere von Fahrrad- und Automobilclubs, finden.

Die beginnende Technisierung der Stadt

Die Technisierung der städtischen Straßen und die Auseinandersetzungen um diese Technisierung begannen bekanntlich keineswegs erst mit dem Fahrrad. In Stuttgart wie in anderen (Groß-)Städten ging die „Produktion“ der modernen Stadt²⁸ im 19. Jahrhundert mit der Implementierung einer ganzen Reihe von technischen Systemen der Versorgung, Entsorgung und eben auch des Verkehrs einher.²⁹ So kontrovers diese Vernetzung der Stadt mitunter auch diskutiert wurde, so gewannen diese Debatten doch in der Regel nicht die Vehemenz, die die Auseinandersetzungen um den Individualverkehr erreichten.³⁰

Stuttgart 1988, insbes. S. 260ff. u. 355ff.; Manfred Pfeifle, Verkehrsplanung in Stadt und Region Stuttgart. Fazit aus 150 Jahren Planungsgeschichte, München 2003, S. 53ff. u. 205f.; Wolfgang Christian Schneider, Hitlers „wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes“, Stuttgart 1982, insbes. S. 91ff.; Bernhard Sterra, Das Stuttgarter Stadtzentrum im Aufbau. Architektur und Stadtplanung 1945 bis 1960, Stuttgart 1991, insbes. S. 27ff. u. 182ff.; Markelin/Müller (wie Anm. 10).

27 Das Staatsarchiv Ludwigsburg wird im Folgenden als STAL abgekürzt.

28 Zum Prozess und zum Begriff der „Produktion“ der modernen Stadt siehe Dieter Schott, Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz, 1880–1918, Darmstadt 1999, zusammenfassend insbes. S. 709ff.

29 Vor allem seien hier die Gas- und später die Stromversorgungsnetze, der öffentliche Nahverkehr mit Pferdeomnibus, Pferdestraßenbahn und elektrischer Straßenbahn sowie die Wasserver- und Abwasserentsorgung genannt.

30 Für die Debatten um die neuen Nahverkehrsmittel siehe etwa Barbara Schmucki, The Machine in the City. Public Appropriation of the Tramway in Britain and Germany, 1870–1915, in: Journal of Urban History 38, 2012, S. 1060–1093. Zur Technisierung bzw. Vernetzung

In Stuttgart provozierte bereits die Eröffnung der ersten Pferdestraßenbahnlinie Ende der 1860er Jahre erstmals eine Debatte um die Nutzung des städtischen Straßenraums. Diskutiert wurde vor allem die Frage, ob die Pferdebahn zu einer Gefährdung von Fußgängern führe, doch erwiesen sich die anfänglich artikulierten Sorgen angesichts der de facto recht bescheidenen Geschwindigkeit des neuen Verkehrsmittels bald als weitgehend unbegründet. Vielmehr wurde gerade die Langsamkeit der Bahn rasch zum Gegenstand anhaltenden Spotts.³¹ Eine Neuverhandlung des öffentlichen Raumes löste diese Verkehrsinnovation also nur sehr begrenzt aus. In Stuttgart wiederum umso weniger, als die Pferdebahn durch die lokale Topografie eher ausgebremst als beschleunigt wurde. Mit der Elektrifizierung der Straßenbahn ab Mitte der 1890er Jahre flammten naheliegender Weise die Ängste um die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch die nun schnelleren Bahnen wieder auf. Doch obwohl die elektrische Straßenbahn sicher nicht ohne Einfluss auf den Charakter des öffentlichen Raumes blieb, löste sie anders als der individuelle und damit potenziell anarchische Radverkehr keine vergleichbar intensiv und emotional geführten Diskussionen aus. Im Übrigen galt in Stuttgart wie andernorts sowohl die Pferde- wie später insbesondere auch die elektrische Straßenbahn als Ausweis angestrebter Großstädtigkeit und wurde daher überwiegend entsprechend positiv wahrgenommen und kommentiert.³²

Relevant für den Fahrradverkehr war die Pferde- und später erst recht die elektrische Straßenbahn aufgrund ihres Einflusses auf die Stadtentwicklung. In Stuttgart wie anderswo beschleunigte die verkehrstechnische Vernetzung nicht nur das Flächenwachstum der Stadt im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, sondern auch deren funktionale Differenzierung. Neue Verkehrsangebote beeinflussten einerseits die beginnende Citybildung und das Auseinanderrücken von Wohnen, Einkaufen und Arbeiten, andererseits führten diese Veränderungen zu einer steigenden Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen.³³

der Stadt insgesamt u.a. Schott (wie Anm. 28), zusammenfassend S. 709ff.; Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt a.M. 1985, insbes. S. 56ff. u. 125ff.; Friedrich Lenger, *Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850*, München 2013, S. 174ff. Einen knappen und relativ aktuellen Forschungsüberblick bietet Mikael Hård u. Thomas J. Misa, *Modernizing European Cities. Technological Uniformity and Cultural Distinction*, in: dies. (Hg.), *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*, Cambridge 2010, S. 1–20, hier S. 12ff.

- 31 Nikolaus Niederich, *Stadtentwicklung und Nahverkehr. Stuttgart und seine Straßenbahn 1868 bis 1918*, Stuttgart 1998, S. 128f.
- 32 Ebd., S. 191 u. 196f.; zur Bedeutung der elektrischen Straßenbahn als Symbol für Urbanität siehe Schott (wie Anm. 28), insbes. S. 724f.
- 33 Zu diesen Prozessen (nicht nur) in Paris und Berlin siehe Elfi Bendikat, *Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890–1914. Strukturbedingungen, politische Konzeptionen und Realisierungsprobleme*, Berlin 1999, S. 278ff. u. 495ff. sowie zusammenfassend 574ff. Als Überblicksdarstellungen zum Verhältnis von Verkehrs- und Stadtentwicklung nach wie vor relevant: Horst Matzerath, *Verkehr und Stadtentwicklung. Stand und Möglichkeiten historischer Forschung*, in: ders. (Hg.), *Stadt und Verkehr im Industriezeitalter*, Köln u.a.

Stuttgart begann im Wesentlichen erst in den 1860er Jahren über die Grenzen der frühneuzeitlichen Kernstadt hinauszuwachsen. Neue Quartiere entstanden vor allem westlich und östlich der alten Stadt, wobei dieses Wachstum seit den 1870er Jahren mit einer allmählichen Citybildung sowie einer Randwanderung von Gewerbe und junger Industrie verbunden war, was seit den 1880er Jahren erkennbar auch von der Pferdebahn beeinflusst wurde.³⁴ Für den aufkommenden Radverkehr war diese Entwicklung insofern von großer Bedeutung, als damit von seiner Ausdehnung und von seiner Binnengliederung her ein Stadtraum entstand, innerhalb dessen die Nutzung des Fahrrades als innerstädtisches Verkehrsmittel zunehmend sinnvoller wurde.

Die Auseinandersetzung um den Radverkehr in den 1890er Jahren

Wie skizziert, wurden die Städte in den sich industrialisierenden Staaten Europas und Nordamerikas in den 1890er Jahren von einem massiven Radfahrboom erfasst. Das hatte bekanntlich mit zwei Inventionen zu tun, die den Charakter des Fahrrades wesentlich veränderten, weil mit ihnen die Ära der „Risikomaschine“³⁵ – dem vollgummibereiften Hochrad – zu Ende zu gehen begann. Zum einen war das die Erfindung des sogenannten Niederrads durch den Briten John Kemp Starley Mitte der 1880er Jahre, zum anderen die Entwicklung eines funktionierenden Luftreifens durch John Boyd Dunlop 1888. Die Kombination aus beiden Erfindungen machte das Fahrrad zu einer bequemeren, leichter beherrschbaren und damit deutlich zugänglicheren Mobilitätsmaschine. Diese erhöhte Zugänglichkeit hatte auch mit den rasch sinkenden Fahrradpreisen zu tun, was wiederum auf die Etablierung von Massenproduktionsmethoden in der Fahrradherstellung zurückzuführen war.³⁶

Auch Stuttgart wurde von diesem Boom erfasst. Unter dem Eindruck des zunehmenden Radverkehrs entwickelte sich eine in der lokalen Publikumspresse durchaus vehement geführte Debatte um den öffentlichen Raum, die u.a. auch im Stadtschultheißenamt, also beim Bürgermeister, im Gemeinderat sowie in den Gerichtssälen der Stadt ihren Widerhall fand. Radfahren wurden dabei zunächst überwiegend als Problem verhandelt, Radfahrer als Eindringlinge, die ein neues Element in den städtischen Straßenraum einbrachten, nämlich eben das der Geschwindigkeit.³⁷

1996, S. 1–22; John P. McKay, *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton 1976.

34 Siehe u.a. Niederich (wie Anm. 31), zusammenfassend S. 454f.; Andreas M. Röntzsch, *Stuttgart und seine Eisenbahnen. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Raum Stuttgart*, Heidenheim 1987, S. 151ff.; ders. (wie Anm. 11), vor allem S. 450ff.

35 Ebert (wie Anm. 17), S. 68.

36 Siehe u.a. Rubinstein (wie Anm. 5), hier insbes. S. 48f.; Hounshell (wie Anm. 16), S. 189ff.; Bijker (wie Anm. 16), S. 19ff.; Herlihy (wie Anm. 16), S. 251ff.

37 STAS 10, 5386, Gemeinderatsprotokolle, Polizeiliche Bekanntmachungen, Sammlung von Presseauschnitten zu Radfahrangelegenheiten ab 1888. Auch später wird in der Tagespresse

Die hohe Geschwindigkeit der Radfahrer wurde dabei als in zweierlei Hinsicht problematisch interpretiert: Zum einen aufgrund der mit ihr verbundenen Gefährlichkeit an sich, zum anderen als Mittel der Anonymisierung. Geklagt wurde darüber, dass sich die Radfahrer im Falle der Belästigung oder gar der Schädigung von Fußgängern unerkannt und uneinholbar vom Unfallort entfernen könnten.³⁸ Entsprechende Narrative sind von den Auseinandersetzungen um den frühen Automobilverkehr wohl bekannt,³⁹ das Beispiel Stuttgart zeigt aber, dass diese Klagen eben nicht neu waren, sondern bereits mit dem frühen Fahrradverkehr erstmals virulent wurden.

Die Kritiker des Radverkehrs in Stuttgart beschwerten sich darüber, dass dieser dazu führe, dass sich die Fußgänger auf den Straßen nicht mehr frei bewegen könnten, dass spielende Kinder durch den Radverkehr gefährdet seien und dass sich die Bürger nach getaner Arbeit nicht mehr ungestört auf den Straßen und Plätzen der Stadt würden ergehen können.⁴⁰ Argumentiert wurde also damit, dass der Fahrradverkehr die gewohnte Nutzung des öffentlichen Raumes störe, dass er etablierte Praktiken gefährde, und gefordert wurde, dass dieser daher aus dem Straßenraum zu verbannen sei.

Auf der anderen Seite argumentierte die sich formierende „Radfahrer-Lobby“ mit der Nützlichkeit des Fahrrades als Verkehrsmittel. Sie argumentierte damit, dass sich Stuttgart dem „modernen Verkehr“ nicht dauerhaft werde verschließen können und damit, dass die Stadt durch Einschränkung des Fahrradverkehrs einmal mehr ihre Provinzialität beweisen würde und sich also lächerlich zu machen drohe. Das Fahrrad, das selbstverständlich auch in Stuttgart seine Karriere als Prestige-, Sport- und Abenteuermaschine begann, wird hier also zur modernen Verkehrsmaschine, ja zum Symbol für Modernität und Fortschrittlichkeit an sich überhöht.⁴¹ Das Stuttgarter Publikum, so etwa ein namentlich nicht genannter Radfahrer im Neuen Tagblatt, müsse sich halt

noch ausführlich über von Radfahrern verursachte Unfälle berichtet. Siehe etwa: STAS 10, 5379, Ausschnittsammlung: Unfälle durch Radfahrer, 1907.

38 STAS 10, 5386, Verschiedene Zeitungsberichte aus den Jahren 1896 und 1897 zu von Radfahrern verursachten Unfällen und zur Fahrerflucht von Radfahrern. Zusammenfassend zum Unfallgeschehen und zu den entsprechenden Beschwerden siehe STAS 10, 5386, Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 3. September 1896, Stuttgart, 4.9.1896.

39 Siehe insbes. Fraunholz (wie Anm. 4), insbes. S. 72f.; Möser, Dark Side (wie Anm. 4), hier insbes. S. 247ff.

40 Zusammenfassend zu den entsprechenden Beschwerden siehe STAS 10, 5386, Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 3. September 1896, Stuttgart, 4.9.1896. Tatsächlich erhöhte sich die Zahl der Anzeigen gegen Radfahrer in Stuttgart von 25 im Geschäftsjahr 1893/94 auf 326 im Geschäftsjahr 1895/96; STAS 10, 5386, Auszug: Protokoll des Gemeinderats, Abteilung für Polizei- und Regiminal-Sachen, 20.8.1896, 16 S., hier S. 3.

41 Zu den Argumenten der Radfahrvereine siehe zusammenfassend STAS 10, 5386, Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 3. September 1896, Stuttgart, 4.9.1896. Zu ähnlichen kommunikativen Strategien der damaligen Radfahrvereine insgesamt siehe auch Ebert (wie Anm. 17), S. 49; Friss (wie Anm. 5), S. 64. In den Auseinandersetzungen um den frühen Automobilverkehr wiederholen sich wenig später die exakt gleichen Argumentationsmuster; Möser (wie Anm. 3), S. 99.

daran gewöhnen, auf dem Trottoir zu gehen, in Großstädten (sic!) wie Frankfurt, München, Paris oder London funktioniere das doch auch.⁴²

Die Interessen der Stuttgarter Radfahrer wurden in den 1890er Jahren von mehreren Radfahrvereinen vertreten, die für Ihre Kundgebungen z.T. über 200 Mitglieder mobilisieren konnten. Bereits Anfang der 1880er Jahre waren in Stuttgart (mindestens) zwei bürgerliche Radfahrvereine gegründet worden, die sich 1886 zum „Radfahr-Verein Stuttgart“ vereinigten. Spätestens 1894 existierte zudem ein „Sozialistischer Radfahr-Verein“, in dem sich also die radfahrende Arbeiterschaft organisierte.⁴³ Trotz der sozialen Gegensätze und offensichtlicher gegenseitiger Animositäten, protestierten die bürgerlichen und proletarischen Radfahrer auf Versammlungen und Protestfahrten durchaus gemeinsam gegen eine stärkere Kontrolle oder gar Einschränkung des Radverkehrs.⁴⁴

Exzellente Verbindungen und damit größeren Einfluss hatte aber ohne Frage der Radfahrer-Verein Stuttgart von 1886. Der Verein inszenierte sich selbst als elitär und verwies mit Stolz darauf, dass etwa auf dem „Gala Fest“ zu seinem zehnjährigen Bestehen der württembergische König und führende Repräsentanten aus Militär und Verwaltung anwesend gewesen seien. Mitte der 1890er Jahre hatte der Verein etwa 125 Mitglieder, darunter acht Frauen. Die Berufe der Mitglieder werden weit überwiegend mit „Fabrikant“ und „Kaufmann“ angegeben, dazu kamen einige Ingenieure und höhere Beamte.⁴⁵ Insgesamt waren es also vor allem Angehörige des Stuttgarter Wirtschafts-

42 STAS 10, 5386, Neues Tagblatt, 7.7.1900, Nr. 156, S. 3: Leserbrief eines namentlich nicht genannten Mitglieds des Deutschen Radfahrerbundes.

43 Zu den Stuttgarter Radfahrvereinen und besonders zum Radfahrer-Verein Stuttgart siehe Ohne Verfasser (O.V.), Jahres-Bericht des Radfahrer-Vereins Stuttgart 1896, Stuttgart 1896 (Festschrift zum zehnjährigen Gründungsjubiläum des Vereins); O.V., Die Zeiten ändern sich – die Begeisterung bleibt. 125 Jahre Radsportbegeisterung – 1. RV Stuttgartardia 1886 e.V., 1886–2011, Stuttgart 2011, S. 8ff.; O.V., Kurzmeldung aus Stuttgart, in: Der Arbeiter Radfahrer 1, 1895/96, H. 1, S. 3; O.V., Kurzbericht über die Monatsversammlung des „Sozialistischen Radfahr-Verein Stuttgart“, in: Der Arbeiter Radfahrer 1, 1895/96, H. 8, S. 3; vgl. auch Lotterer (wie Anm. 20), S. 48ff. Lotterer kann nachweisen, dass sich die Zahl der Stuttgarter Radfahrvereine zwischen 1895 und dem Ersten Weltkrieg von zwei auf 22 erhöhte. Dabei sind allerdings die Eingemeindungen ab 1901 zu berücksichtigen, die zur „Mit-Eingemeindung“ der Radfahrvereine in den ehemaligen Nachbargemeinden führten. Zu widersprechen ist Lotterer darin, dass erst 1903 in Stuttgart ein erster Arbeiter-Radfahrverein entstand.

44 STAS 10, 5386, Die Radfahrer in Stuttgart und die neue Polizeiverordnung, in: Schwäbische Kronik, 25.7.1896, S. 1. Zur Radfahrerversammlung, in: Staats-Anzeiger für Württemberg, 27.7.1896, S. 1211. Die Radfahrvereine versuchten die Situation darüber hinaus dadurch zu beruhigen, dass öffentlich an die Radfahrer appelliert wurde, möglichst rücksichtsvoll zu fahren; siehe z.B. STAS 10, 5386, Appell des (Männer-)Radfahrervereins Stuttgart, in: Neues Tagblatt, 27.5.1896, S. 8.

45 O.V., Jahres-Bericht des Radfahrer-Vereins Stuttgart 1896 (wie Anm. 43), S. 3f.; O.V., Die Zeiten ändern sich (wie Anm. 43), S. 8. Zur sozialen Zusammensetzung des Radfahrer-Vereins von 1886 knapp auch: Lotterer (wie Anm. 20), S. 49.

bürgertums, die sich im Radfahrer-Verein von 1886 organisierten, wobei gute Verbindungen zur staatlichen und städtischen Elite gepflegt wurden.

Über die erwähnten Versammlungen der Radfahrer wurde in der lokalen Presse ebenso ausführlich berichtet wie über ihre Protestfahrten.⁴⁶ 1896, also auf dem Höhepunkt der Auseinandersetzungen um den Fahrradverkehr in der Stadt, bildete sich in Stuttgart zudem eine sogenannte „Radfahrer Schutzkommission“, also eine Art Nutzerinitiative, in der neben Mitgliedern des Radfahrer-Vereins von 1886 auch Vertreter der lokalen Industrie und der Presse engagiert waren.⁴⁷

In Reaktion auf die skizzierten Konflikte verabschiedete die Stadt Stuttgart schließlich 1897 ortspolizeiliche Vorschriften für den Radfahr-Verkehr.⁴⁸ Diese können zunächst einmal als Versuch gelesen werden, zwischen den Interessen von Radfahrern und – verkürzt gesagt – Fußgängern zu vermitteln. Mit den Regelungen von 1897 wurde der Radverkehr relativ streng reglementiert, aber er wurde eben nicht verboten. Die erlassenen Vorschriften beschränkten die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Fahrrädern und zwar bezeichnenderweise auf die „Geschwindigkeit eines mäßig trabenden Pferdes“.⁴⁹ Bestimmte Bereiche der Stadt wurden entweder ganz oder aber zu bestimmten Zeiten für den Fahrradverkehr gesperrt: In Gänze betraf das eine Reihe besonders steiler Straßen, zu bestimmten Zeiten hingegen wurde der absolute Innenstadtbereich sowie die Umgebung von Schulen, Theatern und Kirchen für den Radfahrerverkehr gesperrt.

Von der Radfahrlobby schon im Vorfeld am lautesten beklagt wurden allerdings die Bestimmungen, bei denen es um Registrierung und Identifizierung von Radfahrer/innen: Alle Fahrräder mussten registriert und mit gut lesbaren Nummernschildern ausgestattet werden. Außerdem mussten nun alle Radfahrer sogenannte Radfahrerkarten mitführen, d.h. spezielle Ausweise,

46 STAS 10, 5386, Die Radfahrer in Stuttgart und die neue Polizeiverordnung, in: Schwäbische Kronik, 25.7.1896, S. 1. Zur Radfahrerversammlung, in: Staats-Anzeiger für Württemberg, 27.7.1896, S. 1211.

47 STAS 10, 5386, Stellungnahme der Radfahrerschutzkommission zum Entwurf der ortspolizeilichen Vorschriften für den Radfahrverkehr, o.O., o. Datum (Juli 1896).

48 STAS 10, 5386, Vorschriften betr. den Radfahr- (Velociped-)Verkehr. Ortsstatut für den Stadtdirektions-Bezirk Stuttgart, Stadtpolizeiamt Stuttgart, 1.5.1897. Auch abgedruckt in: Straßenpolizei-Vorschriften für die Stadt Stuttgart, Stuttgart 1900, S. 49–51. Zu ähnlichen Regelungen in anderen Städten siehe u.a. Ural Kalender, Die Geschichte der Verkehrsplanung Berlins, Köln 2012, S. 128; Werner Schubert, Die Anfänge eines modernen Verkehrsrechts im Radfahrrecht um 1900. Von den regionalen und einzelstaatlichen polizeilichen Radfahrordnungen bis zu den reichseinheitlichen „Grundzügen, betreffend den Radverkehr“ vom April 1907, in: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte 117, 2005, S. 195–241; Graßmann (wie Anm. 12), S. 373f.; Verfuß (wie Anm. 5), S. 266f.; Fack (wie Anm. 7), S. 104ff.; Friss (wie Anm. 5), 63ff.; Rabenstein (wie Anm. 5), S. 103ff.

49 STAS 10, 5386, Vorschriften betr. den Radfahr- (Velociped-)Verkehr. Ortsstatut für den Stadtdirektions-Bezirk Stuttgart, Stadtpolizeiamt Stuttgart, 1.5.1897, Paragraph 5.

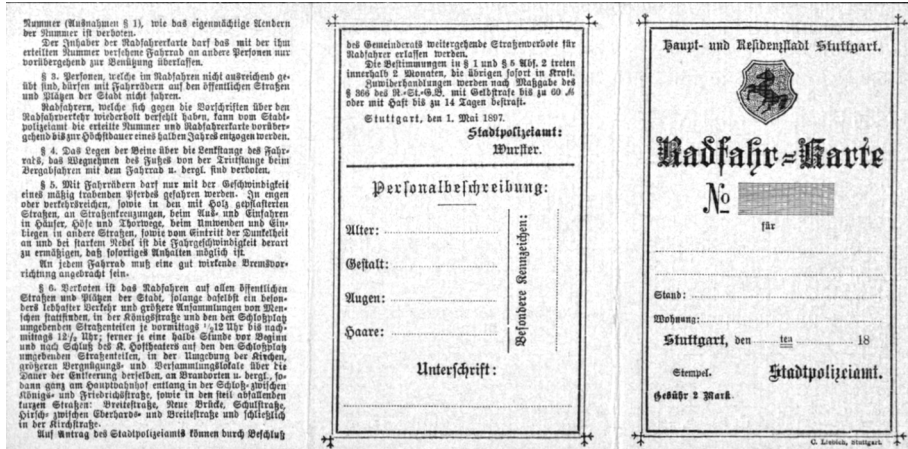


Abb. 1: Vordruck der Stuttgarter Radfahrkarte von 1897, Vorderseite (STAS 10, 5386)

die auf Verlangen der Polizei vorzulegen waren.⁵⁰ Bei mehrfachem Verstoß gegen die Radfahr-Vorschriften konnten sowohl die Nummernschilder wie die Radfahrerkarten vorübergehend oder auch dauerhaft entzogen werden, d.h. sowohl Fahrzeuge wie Fahrer konnten von der Verkehrsteilnahme ausgeschlossen werden.⁵¹

Mit Hilfe der Radverkehrsvorschriften versuchte also die Stadt Stuttgart die Konflikte dadurch zu bewältigen, dass sie den Radfahrern bestimmte Räume verschloss und sie durch Auflagen und strengere Überwachung zu disziplinie-

50 STAS 10, 5386, Ortspolizeiliche Vorschriften für den Radverkehr, Stuttgart 1.5.1897; STAS 10, 5386, Muster der 1897 eingeführten Radfahr-Karte. Erfasst werden Namen, Stand (also Beruf, R.B.), Adresse, Alter, Gestalt (also Statur, R.B.), Augen- sowie Haarfarbe des Radfahrers bzw. der Radfahrerin. Zudem sind auf der Karte die ortspolizeilichen Vorschriften abgedruckt. Zur daraufhin 1897 im benachbarten Cannstatt eingeführten und analog gestalteten Radfahrerkarte siehe: STAS 2192-2, Muster der Cannstatter Karte. Radfahrerkarten und Nummernschilder wurden seit den 1890er Jahren in verschiedenen deutschen Städten eingeführt, zur 1896 eingeführten Karte in Berlin vgl. Kalender (wie Anm. 48), S. 128. Zum Phänomen insgesamt Ebert (wie Anm. 17), S. 267ff.

51 Im Einführungsjahr der Radfahrerkarte 1897 beantragten in Stuttgart 1.715 Radfahrer und 253 Radfahrerinnen eine entsprechende Karte. Zum Vergleich: In Berlin waren 1896 etwa 20.000 registrierte Radfahrer/innen unterwegs. Im Verhältnis zur jeweiligen Einwohnerzahl war damit die Fahrraddichte in Stuttgart geringfügig höher als in Berlin. Erfasst wurde bei den männlichen Radfahrern auch der Beruf, wobei die bei weitem größte Gruppe die der Kaufleute war (577), gefolgt von Technikern und Fabrikanten (138) sowie Beamten, Lehrern und Professoren (106). Unter den registrierten Radfahrern waren hingegen nur 33 Fabrikarbeiter, 35 Schreiner und 29 Schlosser. Radfahren war also in der zweiten Hälfte der 1890er Jahre zumindest in Stuttgart noch überwiegend eine Angelegenheit des Bürgertums, genauer gesagt von eher bürgerlichen jungen Männern: knapp 70 Prozent der registrierten Radler waren unter 30 Jahre alt, nur gut ein Prozent hingegen über 50. STAS 10, 5386, Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderats, Abteilung für Polizei- und Regiminal-Sachen, 5.8.1897, S. 6; Kalender (wie Anm. 48), S. 128.

ren versuchte. Umgekehrt wurde den Radfahrern damit aber auch Straßenraum zur rechtmäßigen Benutzung zugewiesen, womit dieser Straßenraum nun zumindest grundsätzlich als Geschwindigkeitsraum akzeptiert wurde. Anders ausgedrückt: Die Disziplinierung der Radfahrer ging notwendigerweise mit einer Disziplinierung auch der Fußgänger einher. Deren Bereich war nun der Bürgersteig, der damit stärker als zuvor als *Verkehrsraum* begriffen wurde.⁵²

Deutlich wird im Übrigen gerade am Stuttgarter Beispiel, dass bereits beim Fahrrad die Verkehrsflächenzuteilung auch mit physischer Gewalt zu tun hatte. Wie skizziert verlieh die örtliche Topografie der Geschwindigkeitsmaschine Fahrrad eine besondere „Durchschlagskraft“⁵³. Es war also nicht erst das Automobil, das seine Herrschaft über die Straße auch aufgrund seiner physischen Dominanz durchsetzen konnte.⁵⁴

Früher Kraftverkehr und Stadt in Stuttgart

Die Auseinandersetzungen um den aufkommenden Kraftverkehr bewegten sich weitgehend in den Bahnen dessen, was bereits für den Fahrradverkehr beschrieben wurde. In Stuttgart konzentrierten sich die Debatten um Belästigung und Gefährdung durch Individualverkehrsmittel ab etwa der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert im Wesentlichen auf das Automobil, allerdings verschwanden auch die Beschwerden über Radfahrer nicht gänzlich. Das Motorrad spielte für die öffentlichen Auseinandersetzungen eine bemerkenswert geringe Rolle. Das hatte einerseits sicherlich damit zu tun, dass es – anders als in der Zwischenkriegszeit – vor dem Ersten Weltkrieg in Deutschland insgesamt und auch in Stuttgart eine untergeordnete Rolle für die beginnende Motorisierung spielte. Andererseits war es zwar noch deutlicher als das Automobil eine Abenteuermaschine, dafür aber weniger ausgeprägt eine Prestigemaschine und ein Mittel der sozialen Distinktion.⁵⁵

52 Hier sei daran erinnert, dass Radfahrer in der Zwischenkriegszeit erneut in den Fokus der Diskussion um Verkehrssicherheit auf städtischen Straßen gerieten, allerdings nun unter deutlich veränderten Vorzeichen. Während die Vorwürfe dieselben blieben (undiszipliniertes und regelwidriges Fahren, das zu zahlreichen Unfällen führe), waren die Motive andere: Es ging nun sowohl Verkehrsexperten, wie Stadtplanern und städtischen Politikern darum, die städtischen Straßen zugunsten des Automobils von den Radfahrern zu befreien und diese also, wie zuvor bereits die Fußgänger, buchstäblich an den Rand zu drängen. Siehe dazu u.a. Hård/Oldenziel (wie Anm. 24), S. 131 u. 147ff.

53 Siehe dazu auch Virilios „Dromologie“, in der er Geschwindigkeit als wesentliches Mittel der Ermächtigung interpretiert: Paul Virilio, *Geschwindigkeit und Politik. Ein Essay zur Dromologie*, Berlin 1980; ders. u. Sylvère Lotringer, *Der reine Krieg*, Berlin 1984.

54 Zur Relevanz der physischen Gewalt beim Automobil siehe u.a. Möser (wie Anm. 4).

55 Dazu recht ausführlich Frank Steinbeck, *Das Motorrad. Ein deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft*, Stuttgart 2012, S. 29ff. Zum Image der frühen Motorräder siehe auch Reinhold Bauer, *A Specifically German Path to Mass Motorisation? Motorcycles in Germany between the World Wars*, in: *The Journal of Transport History* 34, 2013, S. 101–116, hier S. 103; Fraunholz (wie Anm. 4), S. 113.

Was die Debatte um das Automobil anbelangt, so kamen über dessen geschwindigkeitsbedingte Gefährlichkeit hinaus zwei neue Themen hinzu, nämlich zum Ersten auch in Stuttgart das der Staubplage und zum Zweiten das des Verkehrslärms. Die Reaktionsmuster der Stadt waren dabei exakt dieselben, die bereits in Zusammenhang mit dem Fahrradverkehr etabliert worden waren: In Reaktion auf die Belästigungs- bzw. Gefährdungsdiskurse schränkte die Stadt nun auch den Kraftfahrzeugverkehr in bestimmten Teilen der Stadt und zu bestimmten Zeiten ein – intensiv diskutiert wurde dabei auch ein grundsätzliches Sonntagsfahrverbot, dass sich allerdings letztlich nicht durchsetzen ließ.⁵⁶ Erneut wurden auch Geschwindigkeitsbeschränkungen verhängt. Dass es einen grundsätzlichen Anspruch des Kraftfahrzeugs auf Straßenraum gebe, stand allerdings zu keinem Zeitpunkt ernsthaft in Frage.⁵⁷

Etwa ab 1905 begann darüber hinaus eine Diskussion um die Hierarchisierung der städtischen Straßen, wobei der Kraftfahrzeugverkehr mit Hilfe eines Systems noch zu schaffender bzw. auszubauender Durchgangsstraßen kanalisiert werden sollte. Nach wie vor umstritten war zwar die maximale Geschwindigkeit, die Automobilen und auch Motorrädern im Stadtraum erlaubt sein sollte, nicht aber die grundsätzliche Konzeption zumindest dieser Durchgangsstraßen als *Kraftverkehrs-Geschwindigkeitsräume*. Hier entstand im Übrigen erstmals das Konzept einer Öffnung der Stadt für den Kraftfahrzeugverkehr durch ein System von Innenstadttangenten und Radialstraßen.⁵⁸ Bemerkenswert sind diese Überlegungen schon angesichts der Tatsache, dass am Vorabend des Ersten Weltkriegs gerade einmal knapp 600 Automobile sowie gut 135 Krafträder in Stuttgart zugelassen waren.⁵⁹

56 Zu Sonntagsfahrverboten vgl. Fraunholz (wie Anm. 4), S. 186ff. Zum engen Zusammenhang zwischen den Diskussionen um und den Regelungen für den Radverkehr und denjenigen um und für den frühen Automobilverkehr siehe auch Moraglio (wie Anm. 5).

57 STAL, E 173 III, Bü 7645, Schriftverkehr zwischen u.a. dem Württembergischen Ministerium des Innern, der Kreisregierung für den Neckarkreis und der Stadtdirektion Stuttgart zu den von der vom Stadtschultheißenamt Stuttgart entworfenen ortspolizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen für die Stadt Stuttgart (1905–1911). Verhandelt werden dabei insbesondere Fragen der Geschwindigkeitsbegrenzung und der Straßensperrung für Kfz sowie in diesem Zusammenhang Eingaben des Württembergischen Automobilclubs, der Ortsgruppe Stuttgart des Deutschen Antilärmvereins sowie der Daimler Motorengesellschaft. STAS 11, 3362, Bekanntmachung zu den ortspolizeilichen Vorschriften für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart 1908; STAL, F 201, Bü 294, Straßenpolizei-Vorschriften für die Stadt Stuttgart, Stuttgart 1900, hier insbes. S. 55f.; siehe auch Statistisches Amt der Stadt Stuttgart, Die Verwaltung der Stadt im Jahr 1907, Stuttgart 1908, S. 14; Statistisches Amt der Stadt Stuttgart, Die Verwaltung der Stadt im Jahr 1908, Stuttgart 1909, S. 13f.; Statistisches Amt der Stadt Stuttgart, Die Verwaltung der Stadt Stuttgart im Jahr 1913, Stuttgart 1914, S. 313.

58 STAL, E 173 III, Bü 7645, Schriftverkehr zwischen u.a. dem Württembergischen Ministerium des Innern, der Kreisregierung für den Neckarkreis und der Stadtdirektion Stuttgart zu den von der vom Stadtschultheißenamt Stuttgart entworfenen ortspolizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen für die Stadt Stuttgart (1905–1911).

59 Statistisches Amt der Stadt Stuttgart (wie Anm. 7), S. 124.

Die noch vergleichsweise wenigen Automobilisten waren allerdings gut organisiert: Bereits im April 1899 wurde in Stuttgart der „Württembergische Automobil-Club“ gegründet, dessen soziale Zusammensetzung stark an die des Radfahrer-Vereins von 1886 erinnert, d.h. es dominierte das wohlhabende, überwiegend Stuttgarter Wirtschaftsbürgertum. Ähnlich wie der Radfahrer-Verein betonte der Club seine Exklusivität nicht zuletzt durch Verweis auf seine Nähe zum württembergischen Königshaus. Der König selbst übernahm 1910 die Rolle als offizieller „Protector“ des Clubs, womit der Verein zum „*Königlich* Württembergischen Automobil-Club“ (KWA) aufstieg. Der KWA vertrat offensiv die Interessen der Automobilisten; in seinen Jahresberichten wurden die Maßnahmen zur Regulierung des Kraftverkehrs respektive zur Disziplinierung der Automobilisten intensiv diskutiert und die eigenen Initiativen zur Entschärfung dieser Auflagen dokumentiert.⁶⁰

Die enge und unmittelbare Verbindung zwischen Rad- und ersten Kraftfahrern wird am Beispiel der 1903 in Stuttgart gegründeten „Deutschen Motorradfahrer Vereinigung“ (DMV) sogar noch deutlicher. Die DMV spaltete sich nämlich vom Radfahrer-Verein von 1886 ab, nachdem einige Mitglieder vom Fahrrad auf das Kraffrad als der inzwischen potenteren Abenteuermaschine umgestiegen waren. Der Vorsitzende des Radfahrer-Vereins wurde 1904 auch erster Vorsitzender der DMV. Der rasch wachsende Verein benannte sich in Reaktion auf die Ausweitung seiner Interessen und Aktivitäten 1907 in „Deutsche Motorfahrer Vereinigung“ und schließlich 1911 in „Allgemeiner Deutscher Automobilclub“ (ADAC) um. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Verein reichsweit bereits 17.000 Mitglieder, die in kleineren und größeren Ortsclubs organisiert waren. Vom Selbstverständnis her handelte es sich um eine explizit nicht elitäre, eher mittelständische Organisation, was sich auch in der anfänglichen Orientierung auf das vergleichsweise preiswertere Motorrad dokumentiert. Für die lokalen Auseinandersetzungen allerdings spielte der Club bzw. dessen Stuttgarter Ortsgruppe eine weit geringere Rolle als der KWA, was sicher auch mit seiner sich verändernden sozialen Basis zu tun hatte.⁶¹

60 Zu den deutschen Automobilclubs im Allgemeinen und dem Württembergischen Automobilclub im Besonderen siehe Merki (wie Anm. 4), S. 214ff., hier insbes. S. 220. Zu Mitgliedern und Aktivitäten des KWA siehe Mitgliederverzeichnisse des Königlich Württembergischen Automobil-Clubs, Stuttgart 1905 bis 1910. Jahresberichte des Königlich Württembergischen Automobil-Clubs, Stuttgart 1910 bis 1917, insbes. die Jahrgänge 1910 bis 1913.

61 Recht ausführlich zur Motorradfahrer Vereinigung und deren Nachfolgeorganisationen Merki (wie Anm. 4), S. 223ff.; siehe u.a. auch O.V., Die Zeiten ändern sich (wie Anm. 43), S. 9; Lotterer (wie Anm. 20), S. 51; Fraunholz (wie Anm. 4), S. 22f.; Fack (wie Anm. 7), S. 144f. Mit dem Aufstieg der Automobil- bzw. Kraftfahrzeug-Clubs und der sich ausweitenden Nutzung von Fahrrädern begann ein zunächst schleichender Wandel des Stuttgarter Radfahrer-Vereins von 1886: Der Verein verlor allmählich seine soziale Exklusivität, finanzielle Schwierigkeiten zwangen ihn 1913 zur Aufgabe des eigenen Vereinshauses, die Vereinsaktivitäten verschoben sich von repräsentativen Korsofahrten für Honoratioren-Radfahrer zunehmend zu Rennveranstaltungen. Eine Entwicklung, die in den 1920er Jahren zu ihrem Abschluss kam; vgl. O.V., Die Zeiten ändern sich (wie Anm. 43), S. 11ff.

Der Erste Weltkrieg beendete in Stuttgart zunächst die Debatten um den Kraftfahrzeugverkehr in der Stadt. Im Anschluss an den Krieg und die unmittelbare Nachkriegszeit setzte ab Anfang der 1920er Jahre die aus der Vorkriegszeit bekannte Diskussion um Gefährdung und Belästigung durch den Kraftfahrzeugverkehr einerseits sowie bauliche Maßnahmen zu deren Beseitigung andererseits wieder ein. Mögliche Verkehrsbeschränkungen allerdings spielten in dieser Diskussion nun keine Rolle mehr. Neben der staatlichen und auch städtischen Bürokratie war es nach wie vor der Württembergische Automobilclub, der die Interessen der Kraftfahrer offensiv vertrat und sehr erfolgreich Einfluss auf die Entscheidungsprozesse nahm.⁶²

In Stuttgart stiegen Zustand und Ausbau der städtischen Straßen zu einem kommunalpolitisch wichtigen Thema und nun auch zu einem zentralen Feld kommunalen Handelns auf. In den 1920er Jahren begann damit die tatsächliche *physische* Umgestaltung der städtischen Straßen zu Geschwindigkeitsräumen. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Haltung des in der Zwischenkriegszeit für den Straßenbau zuständigen (Bau-)Bürgermeisters und technischen Referenten der Stadt Stuttgart Daniel Sigloch. Mitte der 1920er Jahre argumentierte Sigloch nun explizit, dass eine „moderne“ Stadt für den „modernen“ Verkehr, d.h. den Automobilverkehr, zu öffnen sei, wobei diese Öffnung in Form einer Vergrößerung des Straßenraumes für den Kraftverkehr erfolgen sollte. Sigloch begründete dies nun bereits ganz selbstverständlich mit dem Allgemeinwohl, das keiner näheren Definition mehr bedurfte, und dem Anspruch Stuttgarts auf Großstädtigkeit.⁶³

Sigloch plädierte dabei im Einzelnen für Straßenverbreiterungen, Straßendurchbrüche unter Beseitigung vorhandener Bausubstanz, Unter- und Überführungen für Fußgänger an belebten Straßenkreuzungen, Auslagerung der Straßenbahn aus dem Straßenraum sowie für Tunnelstraßen zur Aufnahme des durchgehenden Verkehrs.⁶⁴ Es ist bemerkenswert, wie weitgehend hier bereits in den 1920er Jahren Maximen formuliert wurden, die den tatsächlichen

62 Siehe vor allem STAL E, 166, Bü 5961, Württembergisches Ministerium des Innern: Belästigung durch Kfz-Verkehr u.a. (1908), 1920–25. Dazu auch: ebd., Bü 5927, Kosten Straßenunterhalt u.a. (1921), 1925; ebd., Bü 5918, Kfz-Steuer, Kfz-Straßen 1926–27.

63 STAS 11, 3361, Daniel Sigloch, Auto und Grossstadtverkehr (sic!). Manuskript für einen Vortrag anlässlich eines kraftfahrtechnischen Fortbildungskurses der Technischen Hochschule Stuttgart vom 11. bis 15.10.1927, ohne Datum (Oktober 1927), S. 6. Der vom Württembergischen Automobil-Club organisierte Fortbildungskurs versammelte bezeichnenderweise Teilnehmer aus der Hochschule, aus der Stadt- und Landesverwaltung sowie aus der Industrie. Knapp zu den Grundsätzen Siglochs bezüglich der Straßenverkehrsplanung für Stuttgart siehe auch Sterra (wie Anm. 26), S. 27.

64 STAS 11, 3361, Sigloch (wie Anm. 63). Sigloch steht hier offenkundig unter dem Einfluss von Ideen, wie sie internationale Straßenbauexperten bereits in Zusammenhang mit dem I. Internationalen Straßenkongress in Paris 1908 formuliert hatten. Die Stadt Stuttgart trat 1909 dem „Ständigen internationalen Verband der Straßenkongresse“ bei und die Berichte zu Kongresssitzungen seit 1908 finden sich im Aktenbestand der technischen Ämter und des Bauamts der Stadt. Siehe STAS 11, 1476, Beitritt der Stadtverwaltung Stuttgart zum

autogerechten Stadtumbau Stuttgarts und zahlreicher anderer Städte nach dem Zweiten Weltkrieg prägen sollten: Sicherung eines fließenden Verkehrs durch großzügigen Straßenbau, Verkehrstrennung und im Übrigen auch bereits Bewältigung des ruhenden Verkehrs durch den Bau von Großgaragen.⁶⁵

Mitte der 1920er Jahre waren dabei in Stuttgart gerade einmal knapp 2.200 Pkw zugelassen.⁶⁶ Es ging hier also nicht primär darum, bereits vorhandenen Verkehr zu bewältigen, sondern darum, die Stadt für einen imaginierten Verkehr der Zukunft zuzuschneiden. Angesichts der noch bescheidenen Mittel blieb das Ausmaß dieser Anpassung relativ begrenzt. Immerhin aber stiegen die städtischen Ausgaben für Straßenbau und -unterhalt bis Mitte der 1920er Jahre pro Einwohner/in auf mehr als das Doppelte im Vergleich zur unmittelbaren Vorkriegszeit.⁶⁷ Seit Anfang der 1920er Jahre wurden die Stuttgarter Straßen zunehmend mit Teerdecken versehen, ab Mitte der 1920er Jahre begann dann tatsächlich der Ausbau der Kraftfahrzeug-Durchgangsstraßen, wobei man hier bereits ansatzweise versuchte, Verkehrsartentrennung zu realisieren. In Abbildung 2 sind die Straßenbahngleise in der Straßenmitte, also zwischen den Richtungsfahrbahnen, zu erkennen, die damit also deutlich voneinander abgesetzt werden. Zu erkennen sind im Übrigen auch die Abschränkungen zum Bürgersteig hin, d.h. die Disziplinierung der Fußgänger wurde hier nun gleichsam physisch in den Straßenraum eingeschrieben. Auch im Stadttinneren setzte das von Sigloch geleitete Tiefbauamt auf Verkehrstrennung durch Abschränkungen, auf Verkehrsinseln zur Kanalisierung des Kraftfahrzeug- und des Fußgängerverkehrs sowie auf Lichtsäulen zur Sicherung des nächtlichen Verkehrs.⁶⁸

Zeitlich parallel dazu arbeitete das Tiefbauamt an weitreichenden Plänen für ein Ringstraßensystem, das die Innenstadt umschließen sollte. Über Radialstraßen sollte dieser Ring mit dem Umland verknüpft werden und nun also tatsächlich die Kernstadt für den Kraftfahrzeugverkehr öffnen. Diese radikalen Pläne für die Umgestaltung des Stuttgarter Stadtraums wurden in der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft konkretisiert und dann vor allem in den 1960er Jahren weitgehend umgesetzt.⁶⁹

„Ständigen internationalen Verband der Straßenkongresse“; STAS 11, 1474, Die Internationalen Straßenkongresse; vgl. auch Ebert (wie Anm. 17), S. 379.

65 Zur städtischen Verkehrsplanung in West- und Ostdeutschland nach dem Zweiten Weltkrieg und zu den zugrundeliegenden Maximen siehe Schmucki (wie Anm. 25).

66 Statistisches Amt der Stadt Stuttgart (wie Anm. 7), S.124.

67 STAS 11, 1472, Sigloch, Straßenunterhaltungskosten 1913/14 und 1925 bis 1930, Stuttgart, 6.8.1930.

68 STAS 183/1, 619, Tiefbauamt Stuttgart, Die Straßen der Stadt Stuttgart (Broschüre), Stuttgart 1930.

69 Ebd., S. 14 (und beiliegender Plan); Müller (wie Anm. 26), S. 355ff.; Markelin/Müller (wie Anm. 10), S. 115ff.; Pfeifle (wie Anm. 26), S. 45ff.; siehe auch STAS 11, 1523, O.V. (Namenskürzel O.M.), Ausbau des Stuttgarter Straßennetzes, in: Süddeutsche Zeitung, Nr. 378, 12.8.1925



Abb. 2: Abschnitt der bis 1930 ausgebauten Heilbronner Straße, einer der wichtigsten Stuttgarter Ausfallstraßen (STAS 183-1/619)

In der Zwischenkriegszeit fehlten also zwar noch die Mittel, es fehlte aber nicht an der grundsätzlichen Bereitschaft für eine radikale Umgestaltung der Stadt. Das Tiefbauamt nahm den ersten Bauabschnitt der geplanten neuen Innenstadt-Südtangente 1937 in Angriff, fertiggestellt wurde der Straßenabschnitt dann 1939. Für die Verbreiterung der zukünftigen Verkehrsachse wurde dafür bereits eine Seite der Holzstraße, also der zu verbreiternden Innenstadtstraße, abgerissen. Der beginnende Krieg verhinderte dann eine weitergehende Umsetzung der Pläne.⁷⁰

Fazit

Anknüpfend an die eingangs formulierten Thesen bleibt abschließend festzuhalten, dass mit der Kontroverse um den Fahrradverkehr in den 1890er Jahren in Stuttgart eine diskursive Modifikation des soziotechnischen Systems städtische Straße begann. Explizit fassbar wurde diese Modifikation erstmals mit den neuen ortspolizeilichen Vorschriften für den Radfahr-Verkehr von 1897, die den Straßenraum grundsätzlich für den Fahrradverkehr und damit als Geschwindigkeitsraum freigaben. An der physischen Gestalt der Straßen änderte sich damit freilich zunächst einmal nichts.

Peter Norton hat darauf hingewiesen, dass sich die Automobillobby in den USA insbesondere seit den 1910er und 1920er Jahren sehr aktiv darum bemüht hat, die Deutungen von „angemessenem Gebrauch“ und dementsprechend

⁷⁰ Müller (wie Anm. 26), S. 264f.; Sterra (wie Anm. 26), S. 33.

von „Missbrauch“ städtischer Straßen zu verändern.⁷¹ Das Beispiel Stuttgart belegt, dass dieser Deutungswandel schon früher begann, nämlich eben mit den Auseinandersetzungen um den Fahrradverkehr. Dass dieser Wandel durchgesetzt werden konnte, war nicht zuletzt auf die Lobbyarbeit der organisierten Radfahrer insbesondere aus dem Wirtschaftsbürgertum zurückzuführen. Anders ausgedrückt: Das Beispiel Stuttgart vermag zu verdeutlichen, dass sich in der diskursiven und rechtlichen Umgestaltung der innerstädtischen Straßen auch die Machtverhältnisse in der Stadtgesellschaft des späten 19. Jahrhunderts manifestierten.

Als Ergebnis dieser Umgestaltung wurde seit Ende des 19. Jahrhunderts zunehmend nicht mehr die „Geschwindigkeitsmaschine Fahrrad“ an sich als Problem verhandelt, sondern nur die im Sinne der Vorschriften undisziplinierten Radfahrer. Nicht das Radfahren an sich stellte einen missbräuchlichen Gebrauch der städtischen Straßen dar, sondern nur noch das „rücksichtslose“ Radfahren mit überhöhter Geschwindigkeit. Nicht der Fußgänger an sich war als schwächerer Verkehrsteilnehmer schützenswert, sondern nur noch der sich auf dem Schutzbereich Bürgersteig bewegende Fußgänger. Dieser Deutungswandel brauchte Zeit oder, vielleicht präziser, der Prozess des Deutungswandels zeichnete sich durch beträchtliche Ungleichzeitigkeiten bei verschiedenen Nutzergruppen des öffentlichen Raumes aus, also etwa bei Fußgängern, Kutschern, Radfahrern und dann eben auch Automobilisten. Diese Ungleichzeitigkeiten bei der Umdeutung des öffentlichen Raumes tragen wesentlich zur Erklärung der gewaltsamen Auseinandersetzungen um die Herrschaft auf der Straße bei, wie sie etwa von Kurt Möser oder Uwe Fraunholz untersucht worden sind.⁷²

Den (organisierten) Radfahrern und dem Fahrrad kam jedenfalls nicht nur bezüglich von Markterschließungsstrategien, Nutzungskultur, Produktion und Technik eine wichtige Vorläuferfunktion für das Automobil und die Automobilisten zu, sondern eben auch was die Aneignung von öffentlichem städtischem Straßenraum anbelangte.⁷³ Das Beispiel Stuttgart lässt dabei nicht nur die Kontinuität zwischen lokaler Radfahrer- und früherer Automobilisten-Lobby deutlich werden, sondern auch die anhaltende Relevanz der erkennbaren Verflechtungen zwischen wirtschaftlicher, politischer und administrativer Elite.

Die Auseinandersetzungen um den motorisierten Individualverkehr knüpften unmittelbar an die Auseinandersetzungen um den Fahrradverkehr an, d.h. an bereits etablierte Narrative von Modernität und bereits etablierte Verkehrspraktiken. Mit dem Automobil verfestigte sich der Wahrnehmungswandel bezüglich des städtischen Straßenraums und es begannen sich bereits

71 Peter D. Norton, *Street Rivals. Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street*, in: *Technology and Culture* 48, 2007, No. 2, S. 331–359.

72 Kurt Möser, *Geschichte des Autos*, Frankfurt a.M. 2002, S. 77ff.; ders. (wie Anm. 4); Fraunholz (wie Anm. 4).

73 Knapp dazu auch Verfuß (wie Anm. 5), S. 266.

vor dem Ersten Weltkrieg die Grundzüge eines neuen städtischen Verkehrsregimes abzuzeichnen. Der Krieg verhinderte zunächst zwar die Umsetzung der in der unmittelbaren Vorkriegszeit entwickelten Umgestaltungsszenarien, die Konzepte selbst und das etablierte Akteursnetzwerk überstanden aber Krieg und Revolution bemerkenswert unbeschadet. Auf dieser Basis wurde es dann in den 1920er Jahren möglich, mit der tatsächlichen physischen Umgestaltung des Straßenraumes zu beginnen und zwar ohne, dass diese noch einer ausführlicheren Rechtfertigung bedurft hätte.

In seinen Grundzügen spiegelt der hier für Stuttgart untersuchte Prozess der zunächst diskursiven, dann rechtlichen und schließlich physischen Umgestaltung des städtischen Straßenraums Entwicklungen, wie sie sich in vielen (Groß-)Städten vollzogen, die von der „Revolution der Mobilität“ erfasst wurden. Es sind allerdings die Besonderheiten Stuttgarts, d.h. sein spezifischer Stadtraum, die vergleichsweise früh vom Kraftfahrzeugbau mit-geprägte regionale Wirtschaftsstruktur sowie das spezielle Selbst- und Fremdbild der Stadt, die der Entwicklung eine besondere Dynamik verliehen. Stuttgart reflektiert damit eine insgesamt typische Entwicklung in gleichsam verdichteter Form. Um es ein wenig zu überspitzen: Der Konnex zwischen den Honoratioren-Radfahrern der 1890er Jahre und dem kraftfahrzeuggerechten Stadtumbau der Nachkriegszeit tritt in der späteren „Autostadt Stuttgart“ deutlicher hervor als anderswo.

Anschrift des Verfassers: Prof. Dr. Reinhold Bauer, Universität Stuttgart, Historisches Institut, Abt. Wirkungsgeschichte der Technik, Keplerstraße 17, 70147 Stuttgart, E-Mail: reinhold.bauer@hi.uni-stuttgart.de

