

Pfaffenhofener Stadtgeschichten

Unterwegs auf zwei und vier Rädern

Anfänge und Entwicklung des Individualverkehrs in Pfaffenhofen



PFAFFENHOFEN A. D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Pfaffenhofener Stadtgeschichten Nr. 32 | Dezember 2025

Herausgeber:
Stadt Pfaffenhofen a. d. Ilm
Hauptplatz 1 und 18
85276 Pfaffenhofen a. d. Ilm
Tel. 0 84 41/78-0
Fax 0 84 41/88 07
E-Mail: rathaus@stadt-pfaffenhofen.de
pfaffenhofen.de/pafunddu.de

pfaffenhofen.de/stadtgeschichten

Autor und Redaktion:
Andreas Sauer M. A.

Satz, Bildbearbeitung und Druck:
Humbach & Nemazal Offsetdruck GmbH
Ingolstädter Straße 102
85276 Pfaffenhofen a. d. Ilm

Unterwegs auf zwei und vier Rädern
Anfänge und Entwicklung des Individualverkehrs
in Pfaffenhofen

Inhaltsverzeichnis

Grußwort des Bürgermeisters	4
Vorwort	5
1 Die Anfänge der Mobilität im 19. Jahrhundert	6
Technische Neuerungen ermöglichen den Individualverkehr	
Veränderungen durch die Eisenbahn und Auswirkungen auf den Straßenverkehr	
Erste Gefährte ermöglichen Individualverkehr auf der Straße	
2 Das Schlüsseljahr 1882: Velocipede kommen nach Pfaffenhofen	10
Von der Draisine zum Hochrad	
Die Gründung des Velociped-Clubs Pfaffenhofen 1882	
Der Siegeszug des „Sicherheitsniederrads“	
Fahrradwerbeaktionen in der Stadt	
Fahrradboom und Regeln für Sicherheit und Ordnung	
3 Der Beginn des motorisierten Verkehrs: Erste Krafträder und Automobile in der Stadt	18
Anhaltender technischer Fortschritt im Verkehrswesen	
Einsetzende Motorisierung auf zwei Rädern	
Erste Automobile in Pfaffenhofen und Verkehrsunfälle	
Eine automobile Großveranstaltung und das erste Verkehrsoptfer	
Erste Motorpostverbindungen im Bezirk	
4 Geschichten aus der Frühzeit des Pfaffenhofener Autoverkehrs	25
Die ersten Autobesitzer und Fahrer in Pfaffenhofen	
Der Ursprung der „Weilhammer Klamm“	
Ein „Autofahreridyll“ aus dem Jahr 1910	
Heiße Diskussion im Stadtrat vor über 100 Jahren: Ist die Stadt automobilfeindlich?	

5 Aufbruch in das Zeitalter der Mobilität: Die 1920er Jahre	31
Der Erste Weltkrieg verhindert den Durchbruch technischer Entwicklungen	
Erster Boom auf zwei Rädern	
Verkehrstechnische Maßnahmen in den 1920er Jahren	
Die Gründung des MSC Pfaffenhofen	
Ausbau des Straßennetzes und Entschärfung kritischer Bereiche	
Verbesserung der Infrastruktur: Autohandlungen, Tankstellen und Fahrschulen	
Der Zweite Weltkrieg verhindert den Volkswagen	
6 Die Entwicklung nach 1945	44
Rapide Entwicklung des Straßenverkehrs in den 1950er Jahren	
Steigende Unfallzahlen und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung	
Auf dem Weg in die Massenmotorisierung	
Die Motorisierung Pfaffenhofens in der Werbung	
7 Rückschau und Ausblick	54
8 Quellenverzeichnis	55
9 Bildnachweis	56

Grußwort des Bürgermeisters

Liebe Pfaffenhofenerinnen und Pfaffenhofener,

die neueste Ausgabe der Pfaffenhofener Stadtgeschichten widmet sich einem Thema, das unser alltägliches Leben seit vielen Jahrzehnten prägt: den Anfängen und der Entwicklung des Individualverkehrs in Pfaffenhofen. Stadtarchivar Andreas Sauer hat dafür einen Blick auf die Geschichte des Verkehrs auf zwei und vier Rädern in den Jahren 1867 bis 1960 geworfen. Er nimmt uns mit zu den ersten Hoch- und Flachrädern, zu den frühen motorisierten Fahrzeugen und zur zunehmenden Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg, und zeigt, wie man damals versuchte, dem wachsenden Verkehr Herr zu werden.



Während man sich vor 1850 überwiegend zu Fuß fortbewegte, veränderte die Eisenbahn das Verkehrsgeschehen nachhaltig. Mit der Eröffnung der Bahnstrecke München–Ingolstadt im Jahr 1867 wurden die umliegenden Städte plötzlich für viele Menschen bequem erreichbar, ein Luxus, den die Kutsche nur wenigen bieten konnte. Obwohl das Fahrrad in den 1880er Jahren immer stärkere Verbreitung fand, blieb es für viele aus Kostengründen anfangs noch unerschwinglich. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde es zum Massenverkehrsmittel, bevor im 20. Jahrhundert der motorisierte Verkehr seinen Siegeszug antrat.

Schon vor über 100 Jahren beschäftigte das Verkehrsaufkommen den Stadtrat. Der damals eingeführte Pflasterzoll brachte Pfaffenhofen sogar den Ruf ein, „automobilfeindlich“ zu sein. Auch heute ist die Verkehrssituation noch ein zentrales Thema. Als Stadt setzen wir viel daran, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und unsere Innenstadt vom Verkehr durch alternative Mobilitätsangebote zu entlasten. Diese Ausgabe der Stadtgeschichten hält zudem manch Kurioses bereit, unter anderem die Antwort auf die Frage, woher die Weilhammer Klamm ihren Namen hat. Mein besonderer Dank gilt Stadtarchivar Andreas Sauer für die sorgfältige und informative Zusammenstellung dieser Ausgabe. Nun wünsche ich Ihnen viel Freude bei einer Zeitreise in die Vergangenheit unserer Stadt.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Thomas Herker".

Thomas Herker
Erster Bürgermeister

Vorwort

Allgegenwärtig ist heute der Individualverkehr und prägt das Straßenbild. Ob auf zwei oder vier Rädern, motorisiert, elektrisch oder noch mit Muskelkraft, nahezu jeder ist dabei und unterwegs auf den Straßen, auf Fahrradwegen oder auch im Wald.

Der Weg in die heutige Verkehrswelt begann im 19. Jahrhundert, als sich die ersten Freunde des Velozipeds in Pfaffenhofen zusammertaten, um einen Verein zu gründen. Damit trat das Fahrrad, nicht nur in unserem Raum, ab den 1880er Jahren seinen Siegeszug an. Zunehmend erschwinglich für die Bevölkerung, fand es rasch Verbreitung, bald begleitet von motorisierten Fahrzeugen.

Im beginnenden 20. Jahrhundert tauchten die ersten Motorräder und, zunächst von auswärts kommend, auch die ersten „Schnauferl“ auf, die anfangs eher motorisierten Kutschen als Autos glichen und aus Kostengründen nur wenigen Menschen vorbehalten waren. Der Durchbruch kam in den 1920er Jahren zunächst auf zwei Rädern, Autos und Lastwagen wurden erst in den 1950er Jahren zum verbreiteten Fortbewegungs- und Transportmittel.

Die vorliegende Ausgabe der Pfaffenhofener Stadtgeschichten geht auf einige Meilensteine und Entwicklungen ein, die den Individualverkehr in Pfaffenhofen beeinflusst haben. Besondere Vorkommnisse, Kuriositäten und Herausforderungen, die die neuen Verkehrsmittel mit sich brachten, werden dabei ebenso thematisiert wie Regularien zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen und zur Verkehrslenkung.

Gedankt sei dem bewährten Team bei der Gestaltung dieses Bandes: der Stadt Pfaffenhofen a. d. Ilm für die Herausgabe der Schriftenreihe, der Druckerei Humbach & Nemazal für Layout und Druck, „ideehochzwei“ für die Gestaltung des Umschlags, Herrn Marzellus Weinmann für die sorgfältige Begleitung der Gestaltung sowie Frau Martina Wühr und Herrn Florian Erdle für das gewissenhafte Lektorat.



Andreas Sauer

Andreas Sauer

1 Die Anfänge der Mobilität im 19. Jahrhundert

Technische Neuerungen ermöglichen den Individualverkehr

Das Verkehrswesen, heute eines der zentralen Themen in Städten und Gemeinden und aufgrund stetig steigender Zahlen an Autos, Motorrädern und Fahrrädern eine der größten Herausforderungen, begann erst Mitte des 19. Jahrhunderts überhaupt ein Thema zu werden. Zunächst war der weitaus größte Teil der Bevölkerung zu Fuß unterwegs, nur wenige besaßen die Möglichkeit, mit einer Kutsche zu reisen und so auch in entferntere Regionen zu gelangen.

Zuvor war das Verkehrswesen noch kein Thema! Es gab quasi kein Verkehrsaufkommen in der heutigen Form, meist waren es nur Handwerker, die größere Strecken zurück-



Marktszene um 1895: Kutschen und einfache Wagen waren die verbreiteten Fahrzeuge und Transportmittel im ausgehenden 19. Jahrhundert.



Ein vertrautes Bild in der Stadt noch bis in die 1950er Jahre hinein waren pferdebespannte Fuhrwerke.

legten, wenn sie auf der „Walz“ waren, oder in Kriegszeiten auch Soldaten, die durch das Land zogen. Mobilität gab es noch nicht und war in der Lebenswelt früherer Jahrhunderte nicht notwendig. Man verrichtete die Arbeit im eigenen Haus oder am Ort und lebte in einer kleinteiligen Welt, ohne größere Distanzen zurücklegen zu müssen. Die Menschen waren auf „Schusters Rappen“ – zu Fuß – unterwegs, um alle Gänge zu erledigen.

Veränderungen durch die Eisenbahn und Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Die im Laufe des 19. Jahrhunderts immer mehr Ortschaften verbindende Eisenbahn begann das Verkehrsgeschehen stark zu verändern. In unserem Raum war der 14. November 1867 mit der Eröffnung der Bahnstrecke München–Ingolstadt ein Meilenstein, als mit dem Zug erstmals auf einfachem Weg Metropolen wie München, Augsburg, Landshut oder Ingolstadt für alle zu erreichen waren.

Doch schon vor der Eröffnung dieser Strecke begann das noch überschaubare Streckennetz im Königreich Bayern Einfluss auf den ländlichen Raum zu nehmen. Durch ein



Nicht zu übersehen!

Vom 6. Juli an rufe ich meine Stellwagenfahrt von Ingolstadt nach Lohhof

und zwar jeden Tag Abend 5 Uhr. Abfahrt im **schwarzen Bären**.
 Der Fahrpreis von Ingolstadt nach Reichertshofen 21 kr., Pommab
 33 kr., Pfaffenhausen 31 kr., Lohhof 1 fl. 42 kr.

Ich hoffe verhebt. Herr Reisepassagiere werden sich an diesen meinen Unternehmungen recht zahlreich befinden, um so mehr als, nadzern ich so viele Leute gehabt habe, die ihr mein Unternehmen zu nicht zu werden scheint.
 Sichere nachtmals promptste Bedienung zu uns großen Verantwortungsbüßt

**Michael Forster,
 Postomnibauer.**

Werbung voller Dynamik für die 1859 neu eingerichtete Stellwagenverbindung Eichstätt–Lohhof, die auch den Raum Pfaffenhofen erstmals an den beginnenden Fernverkehr anband.

bahnstrecke München–Landshut Anschluss an die Großstadt München und an die Stadt Landshut erhielt. Auch Boten und Spediteure begannen in dieser Zeit, einzelne Passagiere nach München, Augsburg oder Regensburg mitzunehmen.

Erste Gefährte ermöglichen Individualverkehr auf der Straße

Im Jahr 1817 war erstmals das von Karl Freiherr von Drais entwickelte und nach ihm benannte Laufrad, die „Draisine“, auf den Straßen Mannheims zu sehen. Das ganz aus Holz gefertigte Fahrzeug erhielt bald den Namen „Veloziped“, übersetzt „Schnellfuß“.



Die Mutter aller Fahrräder war die 1817 erstmals auf den Straßen zu sehende „Draisine“, die ganz aus Holz gefertigt war und eisenbereifte Holzräder besaß.

Angebot an Fahrten mit von Pferden gezogenen Postomnibussen und Stellwagen nahm der Straßenverkehr auf Rädern seinen Anfang. So gewann die Postomnibus-Verbindung Eichstätt–Lohhof für unser Raum deshalb an Bedeutung, weil die Bevölkerung unserer Region mit diesem Bus nach Lohhof zum dortigen Bahnhof gelangen konnte und über die 1858 eröffnete Eisen-

Die Draisine blieb jedoch nur in einigen wenigen, meist vermögenden Personen vorbehalten, die sie als Statussymbol sahen. Sie besaß jedoch ähnlich den heutigen Fahrrädern als Grundmerkmal zwei gleich hohe Räder und gab damit Impulse für weitere technische Entwicklungen. Weiterhin reisten auch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts über-

wiegend nur besser gestellte Personen, meist Kaufleute, Beamte und Bürgermeister in offizieller Mission, in Großstädte.

Die „Reise per Caletsch“, also per Kutsche, konnten sich viele nicht leisten. Die in Zeitungen des 18. Jahrhunderts abgedruckten Übernachtungslisten von Gastwirtschaften in München oder weiteren bayerischen Städten geben Auskunft über das Profil der Reisenden. So waren im Juli 1770 die Müllerbräuin „Frau Höchtlin im schwarzen Bären im Tal in München“ oder auch „Herr Bürgermeister Mailinger im weißen Rößl“, ebenfalls im Tal, nach München unterwegs und übernachteten dort.

Außer ihnen kamen lediglich die Pfaffenhofener Stadtboten, die ein- oder zweimal wöchentlich Fahrten nach München, Augsburg, Ingolstadt, Freising und Regensburg anboten, in entferntere Räume.



Die bessere Gesellschaft reiste im 19. Jahrhundert mit Kutsche und Pferd (1920er Jahre).

2 Das Schlüsseljahr 1882: Velocipede kommen nach Pfaffenhofen

Von der Draisine zum Hochrad

Aus Frankreich kamen einige wichtige Impulse für den Fahrradbau nach Deutschland. So entwickelte man dort um 1860 den Pedalantrieb, wodurch die Draisine abgelöst wurde. Auch erste Bremsanlagen hielten Einzug, während der Fahrkomfort noch nicht hoch war. Vollgummireifen auf Holzfelgen ließen die Fahrer genau wissen, wie es um die Straßenbeschaffenheit bestellt war und gaben Bodenwellen ungemindert weiter. Die Räder waren weiterhin schwer und unhandlich und besaßen noch keine Schaltung oder gar eine Federung.

Als technische Neuerung tauchten 1870 die ersten Hochräder auf, die einen ganz neuen Ansatz des Fahrradfahrens zeigten. Das vordere Rad besaß einen Durchmesser von bis zu 1,5 Meter und ermöglichte höhere Geschwindigkeiten, die Pedale befanden sich fest verbaut in der Nabe. Eine Umdrehung bedeutete bei einem so großen Durch-

messer knapp 5 Meter Wegstrecke und bei einer entsprechenden Tretfrequenz erreichten die Fahrer bis dahin kaum bekannte Geschwindigkeiten.

Doch die Bauweise mit dem extrem großen Vorder- und einem äußerst kleinen Hinterradbarg manche Tücke. Schon das Aufsteigen, aber auch das Anfahren sowie das Bremsen und Absteigen erforderten einiges Geschick. Die Gefahr eines Kopfüber-Sturzes, eines sogenannten „Headers“, aus dieser Höhe war relativ groß und mit einem entsprechenden Verletzungsrisiko verbunden. Aufgrund des hohen Anschaffungspreises von anfänglich mehr als 1000 Mark blieb auch dieses Gefährt nur wenigen vorbehalten und war als Symbol der Moderne ein teures Prestigeobjekt für eine privilegierte Schicht.



Josef Müller, späterer Brauereibesitzer in Neuötting, war der erste Hochradfahrer der Stadt (ca. 1882).

Die Gründung des Velociped-Clubs Pfaffenhofen 1882

Noch in den 1870er Jahren setzte zunächst in der bayerischen Landeshauptstadt München und in weiteren großen Städten wie beispielsweise Regensburg ein Fahrradboom ein. Anhänger des Radsports gründeten Vereine und trugen Rennen aus, bei denen ein Parcours mehrmals umfahren werden musste. Und diese Entwicklung blieb der Bevölkerung im ländlichen Raum nicht verborgen. Auch in Pfaffenhofen grässerte das Fahrradfeuer und dieses neue Verkehrsmittel begann langsam im Straßenbild zu erscheinen.

Am 26. Mai 1882 gründeten mehrere Fahrradpioniere im Müllerbräu einen Verein, den „Velociped-Club Pfaffenhofen“. Schon drei Tage später, am folgenden Pfingstmontag, fand das erste Rennen statt, das der Wirt Josef Sailer von Paindorf ausrichtete. Teilnehmer waren damals Albert Gschwendner, Josef Müller, Willibald Schneider, Josef Gschwendner und Ludwig Sepp, die als Siegerpreis seidene Fahnen erhielten. Die damalige Strecke war „eine halbe Stunde“ lang und wurde von den Teilnehmern ohne jeden Unfall durchfahren.

Schrittweise erweiterte man die Distanzen, die zu bewältigen waren. Wenige Monate nach dem Auftaktrennen richteten die Mitglieder des Velociped-Clubs erstmals ein eigenes Rennen aus, das über zwei Runden à 6 Kilometer führte und vom Sieger mit



Die Pfaffenhofener Fahrradpioniere des Velociped-Clubs, noch mit Hochräder und den nach 1880 aufkommenden „Sicherheitsniederrädern“ (um 1890)

einem Durchschnittstempo von 30 km/h absolviert wurde. Die ersten Gefährte wurden seitens der Bevölkerung zum Teil äußerst argwöhnisch beäugt. Das gegenüber den beschaulichen Geschwindigkeiten des Alltags als „rasend“ empfundene Tempo behagte vielen nicht.



Radrennen waren in Pfaffenhofen seit 1882 äußerst beliebt und machten auf das neue Verkehrsmittel aufmerksam (1950).

Velocipede
empfiehlt aus den bestbelannten Fabriken Hilmann, Herbert u. Comp. und Dürkopp u. Comp. in Bielefeld.
Einzelne Theile sind stets vorrätig.
Ehr. A. Schad in München.
Vertreter für
Pfaffenhofen a. Ilm:
Aug. Tochtermann.

Frühe Werbeanzeige aus Pfaffenhofen, noch mit den anfangs üblichen Hochrädern (1890)

Der Siegeszug des „Sicherheitsniederrads“

Die Risiken, die das Hochradfahren mit sich brachte, blieben den „Veloziped“-Freunden im Land nicht verborgen und findige Entwickler suchten und fanden daher Lösungen. In den frühen 1880er Jahren kam das „Sicherheitsniederrad“ auf den Markt. Es besaß, wie bereits die Draisine, zwei gleich große Räder mit einem bis heute üblichen Durchmesser und war damit wesentlich sicherer und einfacher handzuhaben als das Hochrad. Schon die ersten „Flachräder“ nutzten zahlreiche weitere technische Entwicklungen, die bis heute angewendet werden. Das Pedal wanderte von der Nabe des Vorderrads in die Mitte und wies einen nach hinten verlaufenden Kettenantrieb auf, die bereits damals übliche Rahmenkonstruktion hat sich bis heute erhalten und die nunmehr tiefe Sitzposition bot wesentlich mehr Sicherheit. Mit diesen Weiterentwicklungen und der starken Nachfrage nach Zweirädern begann der Kaufpreis deutlich zu sinken. Kosteten die ersten Flachräder anfangs 500 bis 700 Mark, fiel der Preis binnen zehn Jahren bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts deutlich, sodass der potenzielle Käuferkreis spürbar zunahm. Mit der Einführung des Luftreifens im Jahr 1888 begann sich auch der Fahrkomfort zu verbessern, nachdem bis dahin noch immer die harten Vollgummireifen üblich waren.

Nach wenigen Jahren gab es sogar erste Möglichkeiten des Gangwechsels. War es mit der „Flip-Flop-Nabe“ anfangs noch notwendig, das Hinterrad auszubauen und „umzudrehen“, um die neben der Nabe platzierten, unterschiedlich großen Ritzel nutzen zu



Noch mit einfacher Technik, aber mit mehr als 30 km/h waren die Mitglieder des Veloziped-Clubs unterwegs (um 1895).

können, entwickelte das bedeutende Unternehmen Fichtel & Sachs im Jahr 1907 die wesentlich komfortablere Nabenschaltung, bald mit drei und später mit bis zu zehn Gängen.

Fahrradwerbeaktionen in der Stadt

Der äußerst aktive Veloziped-Club sorgte mit zahlreichen Veranstaltungen für abwechslungsreiche Unterhaltung in der Stadt. Höhepunkte waren die Faschingsbälle und Weihnachtsfeiern, wo regelmäßig Akrobatik auf dem Rad zum Programm gehörte und die Säle elektrisch beleuchtet wurden, weil die Pioniere der bayerischen Stromversorgung Carl Anderl und Josef Bergmeister Mitglied im Verein waren.

Der „Amerikanische Velociped-Zirkus“ auf dem Hauptplatz warb ebenso für das neue Verkehrsmittel wie das auf der Gewerbeausstellung 1886 gezeigte Veloziped von Albert Gschwendtner, einem der ersten Fahrradhändler im Ort. In der Folgezeit eröffneten mehrere Gewerbetreibende eine „Agentur“ für Fahrräder, wie der Frisör August Tochtermann, der begeisterter Radfahrer war und als Vertreter für die Marken Hilmann, Herbert und Dürkopp arbeitete. Auch der Büchsenmacher Karl Fisch sowie die Schlosser und Mechaniker Andreas Daffner und Albert Gschwendner, Gründungsmitglied des hiesigen Vereins, eröffneten Niederlassungen und führten Reparaturen durch. Noch immer kosteten Fahrräder zu Beginn der 1890er Jahre mehrere Monatslöhne eines Handwerkers und waren noch nicht für alle erschwinglich.



Logo des 1882 gegründeten Vereins (1890)



Die Veranstaltungen des Fahrradvereins etablier-ten sich schnell in der Stadt und hatten auch Akro-batik auf zwei Rädern im Programm (1889).

Fahrradboom und Regeln für Sicherheit und Ordnung

Die wachsende Begeisterung für das neue Verkehrsmittel und Sportgerät sorgte bald für Probleme. Manche Radler, überwiegend junge Burschen, übertrieben es mit dem Schnellfahren auf den Straßen und vor allem in engen Gassen und stießen bei der dieser Neuerung noch reserviert gegenüberstehenden Bevölkerung auf strikte Ablehnung. Die großen Tempounterschiede zwischen Fußgängern und Fuhrwerken gegenüber den Radfahrern sorgten immer wieder für Probleme: „Namentlich junge Burschen durchrasen das Nussergässchen und den oberen Kirchenweg.“, berichtete das Amtsblatt, in dem 1908 auch folgende Begebenheit geschildert wurde:



Joseph Prechter trat im Jahr 1927 dem Velociped-Club bei.

„Gestern Nachmittag fuhr ein fremder Radler – ein Knecht aus Holzried – im schärfsten Tempo den Hauptplatz herab und überfuhr dabei ein 10-jähriges Mädchen. Er kümmerte sich nicht im geringsten um die Überfahrene und als Umstehende ihrer Entrüstung lauten Ausdruck gaben und ihm nachriefen, fuhr er zurück und – anstatt sich um das Kind zu erkundigen – machte er den ihm Nachrufenden Grobheiten und nahm einem Radfahrer gegenüber, der ihm ebenfalls Vorhalte wegen seines schnellen Fahrens machte, eine drohende Haltung an, einem anderen Umstehenden zerriss er mit seinem Rade die Hosen. Der rücksichtslose Fahrer wurde notiert.“

Folgenschwerer war der heftige Zusammenstoß zweier Radfahrer am Friedhof in Al-

tenstadt. Beide stürzten heftig zu Boden, wobei ein Beteiligter, ein Schreiner aus Geisenhausen, nach kurzer Zeit aus eigener Kraft heimradeln konnte. Der Färbereiarbeiter Kaul aus Pfaffenhofen dagegen erlag wenige Tage später seinen schweren Verletzungen, ohne das Bewusstsein wiedererlangt zu haben.

Es zeichnete sich ab, dass ein Regelwerk geschaffen werden musste, um dem teilweise wilden Treiben und der steigenden Zahl von Unfällen Einhalt zu gebieten. In Abstimmung mit dem Königlichen Bezirksamt erließ die Stadt Pfaffenhofen deshalb im Jahr 1893 eine Fahrradordnung, die klare Vorgaben enthielt:

- eine sicher wirkende Bremsvorrichtung;
- eine helltönende Signalglocke, Pfeife oder Hupe;
- das Anbringen einer an der linken Seite sichtbaren Laterne bei Dunkelheit;
- langsames Fahren beim Annähern an Personen, Reiter, Herden und Viehtransporte, „durch lautes Anrufen muss auf die Annäherung aufmerksam gemacht werden“;
- Strafmaß im Übertretungsfall: Geldstrafe oder 14 Tage Haft.

Die Kirchen-, die Nusser- und die Salverbräugasse sowie die Bereiche der Stadtmauer und der Promenadeweg (heute Schulstraße) durften generell nicht benutzt werden. Es war in langsamem Tempo zu fahren, beim „Umbiegen um Straßenecken“ sowie beim Überholen musste mit der Glocke oder einer Pfeife Zeichen gegeben werden.

Vorgeschrrieben war auch das Mitführen einer Fahrradpistole. Diese Gaspistolen waren zum Abwehren von Hunden und anderen auf der Straße laufenden Tieren gedacht sowie dazu, um Signal zu geben, wenn man sich einer Menschenmenge oder Fuhrwerken



Mit der Fahrradpistole „Radlerfreund“, einer Luftdruckpistole, warnten Fahrer Hunde und andere Tiere, denen sie sich näherten (Ende 19. Jahrhundert).

näherte. Vereinzelt kam es auch zu Missbrauch, wie in Pörnbach, als „durchfahrende fremde Radler auf den ruhig an der Dorfstraße stehenden Dienstknecht Sebastian Heinzinger von hier 2 Schüsse aus einer sogenannten Radlerpistole abgaben“ und ihm eine schmerzhafte Verletzung zufügten. Es kam andererseits auch vor, dass Fußgänger mitten auf der Straße gingen und Fuhrwerke nicht zur Seite auswichen, wodurch es ebenfalls zu Unfällen kam.

Dennoch war der Siegeszug des Fahrrads nicht mehr auf-

zuhalten. Der Veloziped-Club organisierte Ausfahrten wie nach Kelheim zur Befreiungshalle und Rennen mit immer weiteren Distanzen bis hin zur Fernfahrt Pfaffenhofen–München–Pfaffenhofen im August 1894. Der Sieger meisterte damals die Strecke innerhalb von 3 Stunden und erreichte damit einen beachtlichen Durchschnitt von über 30 km/h.

Bei einem Rennen, dies vermerkte der Journalist im Amtsblatt ausdrücklich, waren auch zwei Damen mit von der Partie. Insbesondere für Frauen besaß das Fahrrad eine große Bedeutung. Es war Symbol einer individuellen Freiheit, eine große Chance auf Unabhängigkeit und Mobilität. Die um 1900 bekannten Frauenrechtlerinnen Amalie Rother und Alice Hawkins bezeichneten das Fahrrad sogar als „Maschine der Freiheit“. Mobilität für alle begann im frühen 20. Jahrhundert Wirklichkeit zu werden. Immer häufiger gönnte sich die Bevölkerung Ausflüge auf zwei Rädern in die nähere Umgebung und steuerte besonders das nahegelegene Scheyern oder das beliebte Ausflugslokal „Starzhauser Keller“ bei Wolnzach an.



Vertreter: Carl Fisch, Pfaffenhofen.

Moderne Werbeanzeige des Büchsenmachers Carl Fisch mit radfahrenden Damen (1900)



Beliebtes Ausflugsziel der Radfahrer war seit jeher das Kloster Scheyern mit dem Biergarten und der reizvollen Landschaft (ca. 1938).

3 Der Beginn des motorisierten Verkehrs: Erste Krafträder und Automobile in der Stadt

Anhaltender technischer Fortschritt im Verkehrswesen

Die technische Entwicklung im Verkehrswesen machte keine Pause. Mit der Eisenbahn, die sich zum Ende des 19. Jahrhunderts im Nah- und Fernverkehr etabliert hatte, und dem auf dem Weg zum Massenverkehrsmittel befindlichen Fahrrad begann sich bald auch die Entwicklung von Motoren im Verkehr bemerkbar zu machen.

Mit der historischen ersten Autofahrt von Berta Benz im Jahr 1886 setzte eine Zeit ständiger Weiterentwicklungen von Motoren ein, die immer leistungsfähiger wurden und zunehmend kompakt auf Fahrgestellen verbaut werden konnten. Bald fanden sie auch in Autos und Motorrädern Verwendung. Anfangs motorisierten Kutschen ähnlich, entwickelten Techniker und Designer um 1900 zunehmend niedriger und eleganter gestaltete Fahrzeuge, die für damalige Verhältnisse unfassbare Geschwindigkeiten von 60 bis 80 km/h erreichten und auf guten Straßen schneller als die Eisenbahn unterwegs waren.

Einsetzende Motorisierung auf zwei Rädern

Die Entwicklung von Motorrädern im größeren Stil setzte in den 1890er Jahren ein, als vor allem Deutschland und USA führend auf diesem Sektor waren. Zu Beginn des



20. Jahrhunderts tauchten die ersten Fahrzeuge auch in der Stadt Pfaffenhofen auf, zunächst nur vereinzelt, im Jahr 1901 aber in großem Stil.

In einer Zeit erster Wettrennen führte damals eine Demonstrationsfahrt von motorisierten Zweirädern durch ganz Deutschland und dabei über Pfaffenhofen. Die so-

Das von der Firma „Flottweg“ produzierte Fahrrad mit Hilfsmotor von Martin Fleissner war neben einem Kettenantrieb auf das Hinterrad noch mit einem am Rahmen befestigten Motor ausgestattet, der mit dem Vorderrad verbunden war und aus 100 Kubikzentimetern Hubraum gut eine Pferdestärke entwickelte (ca. 1922).

genannte „Ludwig Ferdinand-Fernfahrt“, benannt nach einem motorsportbegeisterten bayerischen Prinzen, ging über eine Distanz von 900 Kilometer und sollte die Zuverlässigkeit und Ausdauer der Maschinen beweisen.

In der Folgezeit nutzten die ersten Pfaffenhofener motorisierte Zweiräder. Es waren Geschäftsleute und Mechaniker, für die eine gewisse Mobilität sehr nützlich war. Im Kraftfahrer-Lexikon des Jahres 1909 sind sie namentlich genannt: Jakob Schmid, Hafner (Bahnhofstraße); Hans Weilhammer, Kaufmann (Hauptplatz); Sebastian Wildmoser, Schlosser (Münchener Straße); Karl Thallmair (Hauptplatz); Joseph Eichstätter, Baumeister (Bahnhofstraße); Georg Brandstätter, Bürstenmacher (Ingolstädter Straße); Heinrich Fenner, Fotograf (Bahnhofstraße); Stephan Beer, Werkmeister.

Den Durchbruch schafften die Kleinkraft- und Motorräder nach dem Ersten Weltkrieg (1914–1918) in den 1920er Jahren. Sie nahmen zahlenmäßig kontinuierlich zu und auch hubraumstärkere Maschinen mit mehr als 250 ccm



Anzeige von Sebastian Wildmosers Witwe mit dem Angebot von Motorrädern der damals bekannten Marken A.I.S. und Ardie (1934)



Beschwingt auf einer NSU geht es auf Ausfahrt (ca. 1933).



Motorradgespanne mit Beiwagen für den Ausflug zu zweit erlaubten Landpartien bis ins Voralpenland (ca. 1935).

waren in Pfaffenhofen zu sehen. Beliebte Marken waren DKW, NSU und BMW. Wie schon zuvor die Fahrräder erlaubten sie Ausfahrten in die nähere und weitere Umgebung. Mit Federungen und Luftreifen ermöglichen sie ein komfortables Reisen und Entdecken der bayerischen Landschaft.

Erste Automobile in Pfaffenhofen und Verkehrsunfälle

Blieben Autos über Jahrzehnte noch überwiegend den vermögenden Bevölkerungsschichten vorbehalten, so war die Zunahme an Fahrzeugen vor allem in Großstädten zu spüren. Auf dem Land hielt das neue Verkehrsmittel nur sehr langsam und wesentlich später seinen Einzug. In Pfaffenhofen waren insbesondere auswärtige Fahrzeuge zu sehen.

In Bayern organisierte sich die Automobil-Szene zunächst im 1899 gegründeten „Bayerischen Automobil-Club“ als Interessenvertretung. Der zunächst überschaubare Kreis an



Motorisierte Reisegesellschaft, bereit zur Abfahrt (1920er Jahre)

Autofahrern erhielt hier Informationen und Rat, auch im Verhalten gegenüber den knatternden Vehikeln oft skeptisch gegenüberstehenden Bevölkerung und gegenüber Vertretern mancher Städte und Märkte, wo es Vorbehalte und Widerstände abzubauen galt. Automobile erwarben sich zunächst Bewohner der größeren Städte, die ihre Fahrzeuge auch zu „Landpartien“ nutzten und das Land aufsuchten. Auf diesem Weg kam die Pfaffenhofener Bevölkerung in den Genuss des ersten automobilen Ereignisses. Im Dezember 1905 fuhr die Gräfin von Montgelas von München kommend in den Hauptplatz ein und wollte am Sigleck vorbei Richtung Ingolstadt weiterfahren. Das Amtsblatt berichtete damals über ihren Unfall an dieser Stelle: „Gestern fuhr ein der Gräfin Montgelas gehöriges Automobil natürlich in rasendem Tempo durch die Stadt. Bei der Einmündung vom Hauptplatz in die Ingolstädter Straße wurde die Kurve zu leicht genommen und der Wagen fuhr mit solcher Gewalt an die Treppe zum Rentamt, daß aus den Steinen Stücke heraussprangen.“ Die rasante Gräfin hatte Glück im Unglück und blieb unverletzt, mit ihrem robust gebauten Auto konnte sie nach einer kleinen Reparatur die Fahrt fortsetzen.



Autounfälle liefen in den ersten Jahrzehnten meist glimpflich ab und führten überwiegend nur zu leichteren Verletzungen (um 1930).

Die ersten Unfälle verliefen ohne größere Verletzungen. Die hochbeinigen Autos fielen beim zu schnellen Fahren in eine Kurve oder beim Ausweichen einfach um, sodass die Fahrgäste herauspurzelten und lediglich Abschürfungen oder in seltenen Fällen Knochenbrüche erlitten. Im April 1906 scheuteten bei der Begegnung eines Automobils mit einem Fuhrwerk der Bauerseheleute Reim aus Haimpertshofen die Pferde und warfen die beiden Mitfahrer vom Wagen.

Schwerwiegender war der Unfall eines bekannten Weltreisenden im Jahr 1908. Damals durchquerten drei „Weltenbummler“ auf ihrer Automobilfahrt von Frankfurt nach Indien im Frühjahr auch unseren Landkreis. Der bekannte Reiseschriftsteller Rudolf Zabel aus Berlin hatte eigens in Frankfurt ein Auto bauen lassen und war mit seiner Frau und einem Begleiter mit seinem Personen- und einem Gepäckwagen unterwegs. Beim Straßhofer Berg kam es zu einem schweren Autounfall. Beim Ausweichmanöver wegen einer Wasserlache stellt sich der das Fahrzeug steuernde Literat so ungeschickt an, dass ihn der Lenker des nachfolgenden Gepäckwagens rammte.

Zabels Frau wurde dabei aus dem Auto und an einen Baum geschleudert, sodass sie mittelschwere Verletzungen erlitt. Der Chauffeur brach sich einen Arm, während der Schriftsteller „nur wenig beschädigt“ wurde, wie das Amts-Blatt festhielt. Im Straßwirtschaftsversorgungsamt Dr. Ludwig Wocher die Verletzten, ehe diese mit dem Zug nach München ihre Reise fortsetzen konnten.

Als Reaktion auf die zunehmenden Unfälle kam es zu ersten Tempolimits. Die Geschwindigkeitsbegrenzung für Privatautos legte man 30 bis 40 km/h fest, staatliche Motorwagen durften nicht schneller als 18 km/h fahren. Damit sollten auch die Fahrer von Pferdefuhrwerken die Möglichkeit bekommen, sich an das aufkommende neue Verkehrsmittel auf vier Rädern zu gewöhnen und rechtzeitig ausweichen zu können.

Eine automobile Großveranstaltung und das erste Verkehrsoptiker

Die Stadt Pfaffenhofen war Station eines spektakulären Automobilrennens, das im Juni 1905 stattfand. Um für das neue Verkehrsmittel zu werben und seine Ausdauer und Zuverlässigkeit öffentlich darzustellen, organisierte der Landsberger Ehrenbürger Sir Hubert von Herkomer, ein international anerkannter Porträtmaler, als begeisterter Anhänger des Automobils eine Wettfahrt für Autos durch den süddeutschen Raum. Die „Herkomer-Rennen“ der Jahre 1905 bis 1907 erlangten damals große Bekanntheit. Die 937 Kilometer lange Wettfahrt des Jahres 1905 brachte die aus 105 Fahrzeugen bestehende Kolonne auch nach Pfaffenhofen, wo die Bevölkerung zu Tausenden entlang der Straßen stand und das Treiben verfolgte: „Ein zahlreiches Publikum hält fortwährend die Straßen besetzt, welche die Wagen passieren. Prinz Heinrich von Preußen, Bruder des Kaisers, der im Wagen eben sein Frühstück verzehrte, wurde

vom Publikum lebhaft begrüßt.“ Für die Bevölkerung Pfaffenhofens und der Region war es die erste Begegnung mit dem neuen Verkehrsmittel, das sich mit Verzögerung auch im Bezirk etablieren sollte.

Am Rande des Rennes von 1906 kam es zum ersten mit Autoverkehr in Zusammenhang stehenden Todesfall. Der Pfaffenhofener Bierbrauer

Johann Niedermayr befand sich, als die ersten Fahrzeuge von München her auf Pfaffenhofen zufuhren, mit seinem Fuhrwerk auf dem Heimweg in die Stadt und bemerkte, dass seine Pferde nervös zu werden begannen. Er bog vor Reisgang in einen Seitenweg ein und versuchte, die Tiere zu beruhigen, als ein Herzschlag seinem Leben jäh ein Ende setzte.



Eine der ersten Rallyes in Form einer Gleichmäßigkeit- und Ausdauerfahrt waren die 1905 bis 1907 veranstalteten „Herkomer-Rennen“, die auch durch Pfaffenhofen führten (1905).

Erste Motorpostverbindungen im Bezirk

Als noch kaum Automobile durch Pfaffenhofen und den Bezirk rollten, reifte bei den staatlichen Verkehrsanstalten der Plan, den ländlichen Raum mit einem Netz von „Motorwagenverbindungen“ zu durchziehen, die von der staatlichen Post betrieben wurden. Schon 1905 war auch für den Raum Pfaffenhofen eine erste Linie vorgesehen. Insbesondere eine Verbindung zwischen Freising und Pfaffenhofen, die es auf dem Schienenweg nicht gab, favorisierten die Planer damals.

Im Gegensatz zu dieser nicht realisierten Linie kam im Jahr 1907 probeweise eine Verbindung Pfaffenhofen-Pörnbach-Hohenwart-Schrobenhausen mit zwei Fahrten täglich in beide Richtungen zustande. Nachdem alle beteiligten Gemeinden eine finanzielle Beteiligung zugesichert hatten, konnte der Fahrbetrieb aufgenommen werden, blieb jedoch nicht von Dauer.

Erst das Jahr 1909 brachte die Initialzündung. Am 1. August konnten dauerhaft die staatlichen Motorpostlinien Pfaffenhofen–Hohenwart–Schrobenhausen mit zwei Fahrten pro Tag und Pfaffenhofen–Scheyern, auf der der Wagen viermal täglich verkehrte, eröffnet werden. Fahrkarten konnten beim Postamt in Pfaffenhofen gelöst werden. Schon nach kurzer Zeit wurden Sonderfahrten nötig, um die große Nachfrage zufriedenstellen zu können. Als problematisch erwies sich dabei das Verhalten



Der Fuhrpark der Post in Pfaffenhofen, unter deren Verwaltung die Motorpostlinien eingerichtet und weiterentwickelt wurden [1938]

mancher Fahrer von Pferdefuhrwerken, die häufig erst kurz vor dem Herannahen der Motorwagen auswichen, was die Pferde scheu und störrisch machte.

Die große Nachfrage nach den Motorwagenfahrten schlug sich in den Fahrgästzahlen nieder. Im Zeitraum von 1909 bis 1910 konnten auf beiden Linien insgesamt 57.000 Menschen transportiert werden. Die Rentabilität der Verbindungen erwies sich als zukunftsträchtig, nachdem der erzielte Betriebsüberschuss von etwa 120.000 Mark einer Kapitalverzinsung von knapp 6 % entsprach und damit deutlich die Resultate der Lokalbahnenlinien im Bezirk übertraf. Die Motorisierung auf der Straße befand sich gegenüber der Eisenbahn auf der Überholspur.

Die große Resonanz auf die neuen Fahrmöglichkeiten brachte jedoch auch Probleme mit sich. Am Allerheiligenstag 1910 kam es zu Tumulten. Das Auto der an diesem Tag stark frequentierten Autolinie Pfaffenhofen–Hohenwart konnte nicht alle Mitfahrer an Bord nehmen, sodass am Abend in Tegernbach viele auf die nächste Fahrt warteten. Schließlich kam es bei der Anfahrt des von Hohenwart her kommenden Autos zu wüsten Szenen, derer der Chauffeur nicht Herr werden konnte. Da es jeder Fahrgäst besonders eilig hatte, einen Platz zu ergattern, entstand ein heftiges Gerangel um die Plätze im Auto, das – hoffnungslos überladen – mühsam den Weg bis Pfaffenhofen bewältigte.

4 Geschichten aus der Frühzeit des Pfaffenhofener Autoverkehrs

Die ersten Autobesitzer und Fahrer in Pfaffenhofen

Im beginnenden 20. Jahrhundert zählte auch die Stadt Pfaffenhofen die ersten Autobesitzer. Geschäftsleute und der modernen Technik aufgeschlossene Personen legten sich die ersten Fahrzeuge zu. Zu ihnen zählten der Pionier der bayerischen Stromversorgung Josef Bergmeister und der Maschinenfabrikbesitzer Alois Stocker. Dieser war technischen Neuerungen gegenüber stets aufgeschlossen, förderte erste Maßnahmen zur elektrischen Beleuchtung des

Der Maschinenfabrikant Alois Stocker stand technischen Entwicklungen wie der Elektrifizierung oder dem Automobil offen gegenüber (1909).



Werkmeister Beer und Ingenieur Steger am Steuer des Automobils von Alois Stocker (um 1910)



Im 1909 ausgestellten Führerschein von Alois Stocker finden sich Angaben zu seinem Kraftwagen: Fabrikat NSU, Gewicht 850 kg, Leistung 8/15 PS

Erfassungsnummer	Name und Stand des Besitzers	Wohnort	Art des Fahrzeugs
II B Regierungsbezirk Oberbayern			
872	Wittmann, Matthias, Photograph	Wolnzach	Kr.R.
873	Schmid, Jakob, Hafner	Pfaffenhofen, Bahnhofstr.	Kr.R.
874	Sigel, Michael, Rechtsanwalt	Geisenfeld	Kr.R.
875	Bergmeister, Joseph, Ingenieur	Pfaffenhofen	GW.
876	Weilhamer, Hans, Kaufmann	Pfaffenhofen	Kr.R.
877	Wälmoser, Sebastian, Schlosser	Pfaffenhofen, Bahnhofstr.	Kr.R.
878	Münch, Jos., Brauerbesitzer	Geisenfeld	Lxw.
879	Wacherer, Hans, Distanzstierarzt	Geisenfeld	Kr.R.
880	Thalmayr, Karl	Pfaffenhofen	Kr.R.
881	Wamberger, Frz., Geschaeideimach.	Geisenfeld	Kr.R.
882	Vogt, Anton, Schlosser	Pfaffenhofen, Hofberg	GW.
883	Eichstätter, Joseph, Baumeister	Pfaffenhofen, Bahnhofstr.	Kr.R.
885	Wittnebiger, Michael, Mechaniker	Geisenfeld	Kr.R.
886	Wamberger, Jos., Kaufmann	Rottenegg	Kr.R.
887	Prinz, Johanna, Schloßwagner	Förnbach	Kr.R.
888	Brandstätter, Georg, Bürstenmach.	Pfaffenhofen, Ingolstädt.-straße	Kr.R.
889	Denkl, Hans, Betriebsführer	Wolnzach	Kr.R.
890	Fenner, Heinr., Photograph	Pfaffenhofen, Bahnhofstr.	Kr.R.
891	v. Cetto, Fhr. Wilh., Dr., Gutsherr	Reichertshausen	Kr.R.
893	Reicheneder, Jakob, Mechaniker	Geroldshausen	Kr.R.
894	Buchenrieder, Johann, Steinmetz	Wolnzach, Bhf.	Kr.R.
895	Keim, Hermann	Kr.R.	
896	Weltmeier, Anton	Geisenfeld	Kr.R.
898	Stocker, Alois, Fabrikbesitzer	Pfaffenhofen, Bahnhofstr.	GW.
899	Steiner, Stephan, Werkmeister	Pfaffenhofen	Kr.R.
900	Heidersberger, Franz, Schmid	Rottenegg	Kr.R.

Liste von 1909 aller Pfaffenhofener Kraftfahrzeugbesitzer, die Inhaber von Geschäftswagen (GW.) und Krafträder sind rot markiert

Hauptplatzes und erwarb für sein Unternehmen ein eigenes Automobil. Der dritte der 1909 offiziell geführten Autobesitzer war der am Hofberg ansässige Schlosser Anton Vogt, der Geschäftsnachfolger des Pfaffenhofener Fahrradpioniers Albert Gschwendner.



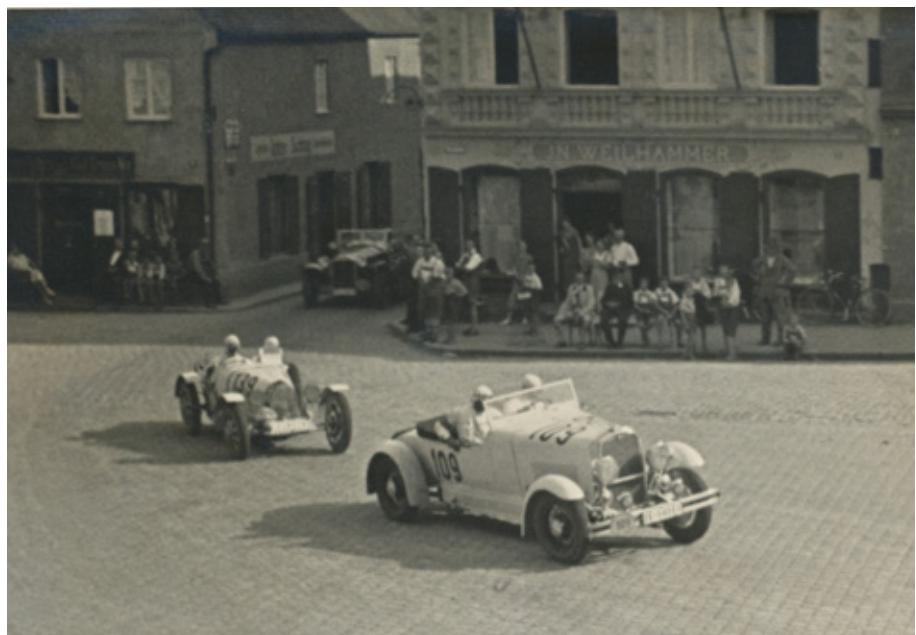
Amalie Stocker auf der heutigen B13 bei Reisgang am Steuer eines „Faun“-Automobils (1924)

Obwohl sich in den beiden folgenden Jahrzehnten – auch kriegsbedingt – die Autoszene nicht weiterentwickelte, hatte die Stadt seit 1924 auch die erste Autofahrerin. Amalie Stocker hatte im August 1924 in Ingolstadt erfolgreich ihre theoretische und praktische Führerscheinprüfung abgelegt und war auf den Straßen der Region unterwegs.

Der Ursprung der „Weilhamer Klamm“

Was hat die enge Straße, die am Unteren Hauptplatz direkt beim Rathaus Richtung München abzweigt, mit der frühen Verkehrsgeschichte der Stadt zu tun? Gar nicht so wenig. Denn die Engstelle missfiel den in Richtung Ingolstadt und Eichstätt fahrenden Münchener Autopionieren schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Von der Landeshauptstadt aus starteten sie Ausflüge ins nähere und weitere Umland und fuhren auch in Richtung Norden. Dabei führte die gut ausgebaute Münchener Landstraße nach Pfaffenhofen über den Hauptplatz weiter nach Ingolstadt und Eichstätt.

Die Engstelle beim Kaufhaus Weilhammer (heute Zirngibl) war den Autopionieren jedoch ein Dorn im Auge, da man hier unnötig abbremsen und langsam über den Hauptplatz fahren musste. So entstand unter den auswärtigen Fahrern damals die Idee, die westliche Häuserzeile der Einfahrt in den Hauptplatz abzubrechen, um den einfahrenden Autos mehr Platz zu geben und damit ein höheres Tempo zu gestatten. Das Ansinnen geriet sogar auf die Schreibtische der zuständigen Behörden, wurde jedoch aus Kostengründen abgelehnt. Die enttäuschten Autofahrer gaben deshalb der Engstelle den Namen „Weilhamer Klamm“, entsprechend der Bezeichnung „Klamm“ für einen engen Taleinschnitt in den Alpen.



Die „Weilhamer Klamm“ war von Anbeginn ein Nadelöhr für die Autofahrer (um 1930).

Ein „Autofahreridyll“ aus dem Jahr 1910

Dass die Straßenverhältnisse auch auf den besseren Verbindungen wie dem „Promenadeweg“, der heutigen Schulstraße, nicht immer die besten waren, zeigte sich 1908, als ein fünfjähriger Knabe auf Höhe der Semmelmühle in einem durch eine Odelgrube verursachten tiefen Loch versank. Er wäre aus der zähen Masse nicht mehr herausgekommen, hätte ihm nicht ein zufällig vorbeikommender Herr seinen Stock gereicht, an dem sich der Junge hochziehen konnte.

Ein im Raum Tegernbach wirkender Landpfarrer schilderte zwei Jahre später in einem im Amtsblatt abgedruckten Artikel die Straßenverhältnisse vor über 100 Jahren und die Gefahren für Automobile und Mitfahrer. Aufgrund starker Zahnschmerzen und mit einer dicken Backe hatte er in Tegernbach den Motorpostwagen Richtung Pfaffenhofen bestiegen und schilderte sehr bildlich, zum Teil in drastischen Worten, seine aufregende Fahrt:

„Die erste Hälfte des Wegs bis zur Höhe des Schönthalberberges ist, weil gepflastert, ja passabel, aber von da an gab's Furchen von unheimlicher Tiefe, da gab's, verursacht durch das Bemühen des Chauffeurs, aus denselben herauszukommen, ein Hin- und Herschwanken des Wagens, daß es einem bange werden konnte.“ Das Straßenstück beim Brunnhof sorgte schließlich für ein wahres Abenteuer, das die Passagiere erlebten: „Tat-



Straßenverhältnisse im Umfeld der Stadt (ca. 1940)

sächlich war es ein Morast, aufgeweichte Kotmassen und Furchen, wie man es sich nicht vorstellt. ... Da, ein Ruck, und fest steht zwar die Wacht am Rhein, aber mehr noch unser Postauto beim Brunnhofer. „Aussteigen, alles aussteigen“ kommandiert unser Chauffeur. Und was sahen wir? Die Räder unseres armen Autos hatten sich förmlich eingegraben in die sulzige, kotige Masse. Zu sehen war von ihnen fast gar nichts mehr.“ Erst in Gemeinschaftsarbeit und unter Mithilfe des Brunnhofer Bauern und seiner Tochter sowie mit Winden und Schaufeln ausgestattet, konnten Bretter untergelegt und das Auto wieder herausgehoben werden: „Ja wirklich, nach $\frac{3}{4}$ -stündigen hartem Kampfe mit den Elementen stand unser Auto wieder einem Phönix gleich neu erstanden vor uns“, hielt der Pfarrer in seinem Bericht fest. Die Fahrt nach Pfaffenhofen konnte über die untergelegten Bretter unter dem Gesang des Fahrers „Ach wie schön ist's, Chauffeur zu sein“ doch noch fortgesetzt werden.

Heiße Diskussion im Stadtrat vor über 100 Jahren: Ist die Stadt automobilfeindlich?

Ein Thema in vielen kleineren Städten war kurz nach dem Aufkommen durchfahrender Automobile die Frage der Erhebung eines Pflasterzolls. Das zunehmende Verkehrsauf-



Automobil in der Moosburger Straße vor dem Geschäftshaus Haschner (um 1930)

kommen setzte dem Pflasterbelag der Stadtplätze und Hauptstraßen stark zu, die Instandhaltung erforderte immer höhere finanzielle Mittel. Als eine der letzten Städte hatte Pfaffenhofen im Juli 1905 den Pflasterzoll aufgehoben, nachdem Pfaffenhofen von Autofahrern bewusst gemieden worden war.

Die Erhebung einer Gebühr für in die Stadt einfahrende Fahrzeuge diskutierte der Stadtmagistrat Pfaffenhofen jedoch erneut. Dabei beschloss die Mehrheit im Jahr 1912 die Wiedereinführung des Pflasterzolls, um anstehende Straßenbaumaßnahmen bewältigen zu können. Ein seitens der Stadt angestellter „Pflasterzolleinnehmer“ forderte von den Automobilisten den Zoll ein. In den schon im frühen 20. Jahrhundert erscheinenden Automagazinen wie der damals bekannten „Automobilwelt“ erschienen diesbezügliche Berichte, die Pfaffenhofen als ausdrücklich „automobilfeindlich“ einordneten. Diese negative Bewertung drang natürlich bis zu Bürgermeister Johann Amberger (amt. 1912–1919) sowie den Stadträten durch. Als eine der letzten Kommunen entschloss sich die Stadtspitze schließlich, den Pflasterzoll unter Bürgermeister Georg Grabmeir 1922 endgültig aufzuheben und den Automobilen wieder kostenfreie Fahrt zu gewähren. Das Amtsblatt bemerkte dazu differenzierend:

„Allerdings können flegelhafte, rohe und rücksichtslose Kerl, die auf ihren Stinkkarren die Straßen in Städten und Dörfern durchrasen und so eine öffentliche Gefahr bilden, keinen Anspruch auf besondere Sympathien haben; auch dann nicht, wenn sie sich beim Anhalten durch den Pflasterzolleinnehmer unter aller Kritik roh und bengelhaft benehmen“. Ausdrücklich hielt der Verfasser des Berichts jedoch fest, dass die überwiegende Mehrheit – wie auch bei den Radfahrern – sich korrekt verhielt. 1922 war der Pflasterzoll in der Stadt Geschichte.

5 Aufbruch in das Zeitalter der Mobilität: Die 1920er Jahre

Der Erste Weltkrieg verhindert den Durchbruch technischer Entwicklungen

Zahlreiche technische Innovationen waren im frühen 20. Jahrhundert auf dem Vormarsch und begannen, die Lebenswelt der Bevölkerung zu verändern. Die Industrialisierung in den Großstädten, die aufkommende Technisierung der Landwirtschaft und die Elektrifizierung des ländlichen Raums setzten damals ein. Der Erste Weltkrieg (1914–1918) unterbrach jedoch diese Entwicklungen. Alles hatte sich der Kriegswirtschaft unterzuordnen, die absoluten Vorrang vor den übrigen Wirtschaftszweigen hatte.

Der Fortschritt auf dem Gebiet des Verkehrswesens stagnierte deshalb für Jahre. Weder nahmen die Fahrzeugzahlen zu, noch konnte das Straßen- und Wegenetz damals auf die kommenden Entwicklungen vorbereitet werden. Auch die Folgejahre nach dem Krieg sollten sich hemmend auf die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland auswirken. Dementsprechend kam es erst ab Mitte der 1920er Jahre zu einer Aufwärtsentwicklung im Land, als ein durch amerikanische Kredite gestützter Wirtschaftsboom für Belebung in Industrie, Handel und Gewerbe sorgte.



Auch in den 1930er Jahren das dominierende Verkehrsmittel: Das Fahrrad, das mittlerweile in fast keinem Haushalt mehr fehlte (ca. 1935).

Erster Boom auf zwei Rädern

In verkehrstechnischer Hinsicht profitierte damals insbesondere der Zweiradsektor, auf dem sich die Zahl der Zulassungen bei Krafträder im Bezirk Pfaffenhofen zwischen 1921 und 1931 von 19 auf 574 erhöhte. Die Motorisierung nahm langsam ihren Anfang.

Automobile oder Omnibusse waren noch eine absolute Rarität in Pfaffenhofen. Fast ausschließlich von auswärts kommende Fahrzeuge überquerten den Hauptplatz. Lediglich die Freiwillige Feuerwehr und der Kreisverband des Bayerischen Roten Kreuzes schafften sich – beide im Jahr 1922 – erstmals motorisierte Fahrzeuge an, um ihren Aufgaben zum Wohl der Allgemeinheit besser gewachsen zu sein.

Die Zulassungszahlen bis in die 1930er Jahre weisen bei Autos und Omnibussen ein kontinuierliches leichtes Wachstum auf. Zwischen 1921 und 1935 erhöhte sich die Zahl der Automobile von 17 auf 289, bei den Omnibussen von einem auf sechs Busse. Weiterhin gab es die 1909 dauerhaft eingerichteten, mittlerweile drei Motorpostlinien, die über Pfaffenhofen Richtung Hohenwart, Scheyern und Schweitenkirchen führten.



Zweiräder als Solo-Maschinen oder Gespanne erlebten ab den 1920er Jahren den Durchbruch und waren immer öfter auf den Straßen zu sehen.



Die „oide Lies“ aus dem Jahr 1922 beim Einsatz im Beamtenviertel (undatiert)



Der erste Rettungswagen des „Freiwilligen Sanitätsdienstes Pfaffenhofen“ (um 1925)

Verkehrstechnische Maßnahmen in den 1920er Jahren

Trotz des noch geringen Fahrzeugaufkommens nach dem Ersten Weltkrieg nahm die Zahl der Unfälle, auch mit tödlichem Ausgang, zu. So verlor die Uttenhofener Brotträgerin Anna Stadlmeier, als sie von einem Auto angefahren wurde, ebenso ihr Leben wie der bekannte Musiker Anton Finsterer, der im Januar 1932, nachts am Straßenrand von Scheyern nach Pfaffenhofen gehend, überfahren wurde.

In diese Zeit fielen erste Maßnahmen zur Verbesserung und Beleuchtung von Straßen, zur Befestigung der Straßenränder und zum Brückenbau. Die vielbelastete Straße München–Ingolstadt erhielt einen festen Bodenbelag und im Bereich der Stadt neue Brücken aus Beton.

Die Ausschilderung der wichtigen Straßen mit Wegweisern wurde schon im Jahr 1905 in Angriff genommen. Am Rathaus prangte in großen Lettern die Aufschrift „nach München“, am Rentamt wies ein Schild „nach Nürnberg“, während im Amtsblatt die weiterhin „unleserlich winzigen gotischen Schriftzeichen Schobenhausen-Aichach“ kritisiert wurden. Ein Anfang war jedoch gemacht und für auswärtige Fahrer und Lieferanten waren die Hinweisschilder eine wichtige Orientierungshilfe.



Ausbauarbeiten an der schon in den 1920er Jahren stark frequentierten Staatsstraße von München nach Ingolstadt (um 1930)



Wegweiser des „Deutschen Touring-Clubs“ vor Hohenwart mit der Angabe „Pfaffenhofen 10 km“ [ca. 1930]



Wegweiser am Kurfürstlichen Rentamt mit „Continental“-Werbung für die richtige Bereifung [1920er Jahre]

Die Gründung des MSC Pfaffenhofen

Am 25. März 1927 gründeten 32 Männer im Müllerbräu den Motorsport-Club Pfaffenhofen, der dem ADAC angeschlossen war. Unter dem Ersten Vorstand Alois Pedrotti und Sportleiter Georg Scheuermann veranstaltete man Motorsporttage, Gleichmäßigkeitsprüfungen und „Schnitzeljagden“, auf denen man verschiedene Aufgaben lösen



Ein Sportwagen steuert auf die „Weilhammers Klamm“ zu [1920er Jahre].



Straßenverhältnisse auf der heutigen B13 bei Pfaffenhofen (ca. 1935)

musste. Bei einer Bilderorientierungsfahrt durch den Landkreis erhielten die Teilnehmer, zehn Auto- und acht Motorradfahrer, durch Sportleiter Josef Müller eine Bildertafel mit neun Motiven ausgehändigt und mussten die abgebildeten Gebäude oder Plätze erkennen. Motive aus Wolnzach, Pörnbach, Hohenwart, Scheyern, Reichertshausen und Jetzendorf führten die Teilnehmer auf romantischen, aber auch buckligen Straßen durch den Landkreis und verlangten neben fahrerischem Geschick auch eine gute Kenntnis der Heimat. Nach knapp zwei Stunden hatte der Sieger die insgesamt rund 80 Kilometer lange Tour hinter sich gebracht. Damals legendär waren die ADAC-Faschingsveranstaltungen des MSC. Im Jahr 1933 trat die Zündapp-Jazzband auf und die damals bekannte „Autler-Moritat“ sorgte für Begeisterungsstürme.

Das Vereinsgeschehen konzentrierte sich auf die Verbesserung der Verkehrsentwicklung im Bezirk, auf die Sicherheit im Straßenverkehr, die aufgrund der höheren Frequenz auf den Straßen und von schweren Unfällen, wie den im Jahr 1935 auf der Scheyerer Straße mit zwei Todesopfern, zur größten Herausforderung wurde, und schließlich auf den Motorsport, der insbesondere in den 1950er bis 1970er Jahren zahlreiche Höhepunkte auf der Rennbahn an der Ingolstädter Straße bot.

Ausbau des Straßennetzes und Entschärfung kritischer Bereiche

Bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert führte man seitens des Bezirks und der Stadt Pfaffenhofen erste Straßenkorrekturen durch. Seit jeher eine Herausforderung für Fuhrwerke, später für Stellwagen und schließlich für die Motorwagen war der Schöntaler Berg, der in einem äußerst steilen Verlauf aus Tegernbach heraus über die Anhöhe am Rande des Paartals nach Pfaffenhofen führte. Schon 1890 glättete man das Terrain und gestaltete den Straßenverlauf gleichmäßiger. In Etappen entschärfte man – und dies bis in die jüngste Zeit – mehrmals scharfe Kurven und einige Kuppen, um Gefahrenpunkte für den Straßenverkehr zu beseitigen und das Unfallrisiko zu vermindern.

Ein weiteres Kapitel schlugen die Verantwortlichen Verkehrsplaner mit dem Neubau von Brücken auf. Im Stadtgebiet entstand auf der Münchener Straße eine Großbaustelle, als von 1933 bis 1934 der Neubau mehrerer Brücken erfolgte. Bis dahin aus Holz erbaut, erhielten die Übergänge jetzt ein stabiles Betonfundament, um das deutlich gestiegene Verkehrsaufkommen bewältigen zu können.



Brückenbauarbeiten auf der Münchener Straße auf Höhe des Schäffler Söckler-Anwesens (1933)



Das erste Automobil passiert die neue Brücke auf der Münchener Straße (1934).

Ende März 1934 waren die mehrmonatigen Arbeiten beendet und die Brücken wurden feierlich dem Verkehr übergeben. Zahlreiche Schaulustige verfolgten gespannt, wie das Automobil des Müllerbräus als erster Wagen mit Bürgermeister Hans Niedermayr und Stadtrat Anton Schweiger an Bord über die Brücke fuhr. Die Bauarbeiter stoppten den Wagen zunächst mit einem Schubkarren und gewährten erst nach der Zahlung eines „Lösegeldes“ die Weiterfahrt. Das erste Fuhrwerk, das die Brücke überquerte, gehörte der Spedition von Hans Kettner, die an der Oberen Stadtmauer beheimatet war. Mit dem Bau der Brücke war nach 40 Jahren ein dringliches Verkehrsproblem der Stadt gelöst.

Es hätte nicht viel gefehlt, und die Stadt Pfaffenhofen wäre unmittelbar von der ab 1935 geplanten und 1936 in Angriff genommenen Autobahn berührt worden. Vorgesehen war zunächst ein Verlauf der Trasse über die B13 zwischen Reichertshausen und Pfaffenhofen. Man entschied sich schließlich aber für einen Verlauf weiter östlich an Allershausen und Schweitenkirchen vorbei. Nach der Fertigstellung 1938 sollte es jedoch noch knapp zwei Jahrzehnte dauern, bis die Massenmotorisierung einzusetzen und die Autobahn zur großen Verkehrsader für Handel und Gewerbe, aber auch für Urlauber und Touristen wurde.

Diese zurückhaltende Entwicklung wird in den Zahlen für die 1920er und 1930er Jahre deutlich, die einen sehr geringen Zuwachs an motorisierten Kraftfahrzeugen im Bezirk ausweisen. Ein Boom setzte zunächst bei den Krafträder ein, ehe im Lauf der 1950er Jahre das Automobil seinen Siegeszug antrat.

Datum	KKR	KR	PKW	LKW	Busse	Zugm.	sonst.	Summe
Juli 1921	6	13	17	4				40
Juli 1931	265	309	170	53	1	6	2	806
Juli 1932	271	251	153	49	2	19	2	747
Juli 1933	289	257	150	52	3	19	2	772
Juli 1934	349	260	201	55	3	11	2	881
Juli 1935	456	279	289	74	6	11	3	1.118
Juli 1936	733	279	352	o. A.	16	16	4	1.400
Juli 1937	1186	288	489	o. A.	21	25	4	2.013

KKR = Kleinkrafträder; KR = Krafträder; Zugm. = Zugmaschinen

Verbesserung der Infrastruktur: Autohandlungen, Tankstellen und Fahrschulen

Die zunehmende Zahl an motorisierten Fahrzeugen erforderte auch den Ausbau der Infrastruktur hinsichtlich Reparaturmöglichkeiten, Wartungseinrichtungen und nicht zuletzt der Kraftstoffversorgung. In der Frühzeit war der Fahrer zugleich auch Mechaniker, der Apotheker die „Tankstelle“, wo man in den Pionierjahren der Motorisierung Benzin erwerben konnte.

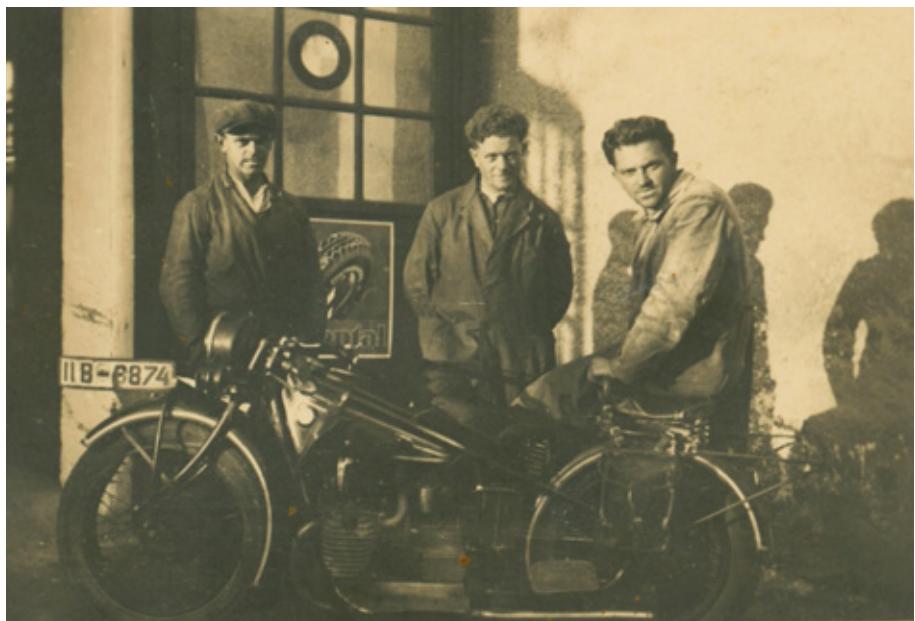
Schon in den 1920er Jahren etablierten sich in der Stadt die ersten Autohändler und Reparaturwerkstätten. Einige Betriebe, die auf landwirtschaftliche Maschinen spezialisiert waren, wandten sich der neuen Technologie auf zwei und vier Rädern zu. Bald waren auch die ersten Zapfsäulen in Pfaffenhofen zu sehen. Im Stadtbereich existierten seit den 1930er Jahren fünf Tankstellen:

Xaver Hipp und Alois Stocker (beide Münchener Straße)

Xaver und Alois Stiglmayr (Weiherer und Ingolstädter Straße)

Autovertretung Mühlbauer & Schreiber (Ingolstädter Straße).

Um mehr Menschen für die neuen Verkehrsmittel zu gewinnen, richteten zunächst ab 1930 Xaver Stiglmayr und Robert Ertl erste Fahrschulen ein, bis 1935 folgten drei weitere. Nachdem die Mietautoverleiher Martin Haas, Michael Hart, Wilhelm Konrad und Wilhelm Stocker ihre Fahrzeuge an Interessenten ausliehen, war es von



Blick in die Werkstatt Einödshofer an der Scheyerer Straße (um 1930)



Die Tankstelle von Xaver Hipp an der Münchener Straße vor der Einmündung der Hochstraße (ca. 1935)



Der „Auto-Dienst“ Mühlbauer & Schreiber an der Ingolstädter Straße betrieb ebenfalls in den 1930er Jahren eine Tankstelle.

Bedeutung, dass möglichst viele Menschen, die sich noch kein eigenes Fahrzeug leisten konnten, ihren Führerschein machten.

Autoreisen boten die Omnibusunternehmen Berr und Konrad an, wo seit 1933 ein neuer, weiß-blau gestrichener Omnibus mit Dieselmotor für Ausflugsfahrten zur Verfügung stand. Er hatte 27 Plätze und war mit den neuesten technischen Errungen-

schaften ausgestattet.

Bereits der erste Pfaffenhofener Stadtprospekt aus dem Jahr 1933 enthält Hinweise, die das Automobil als Verkehrsmittel der Zukunft sahen und entsprechende Angebote machten. Als „letzte Rast vor München und dem bayerischen Oberland“ bekam Pfaffenhofen eine besondere Bedeutung für Autoreisende. Moderne Einstellgaragen für Fahrzeughalter sollten diesen den Aufenthalt möglichst ange-

Lernt Auto fahren!
Vorzügliche, gründliche und dabei angenehme und billige
Ausbildung zu Kraftfahrzeug-Führern,
Berufs- und Herrenfahrer
für Personen- und Lastkraftwagen, Motorräder aller Art bei
Benützung von erstklassigem Wagen- u. Unterrichtsmaterial.
Praktische Anleitung zur Vornahme von Reparaturen und
Wagenpflege in eigener Werkstätte. // Keine Berufsstörung!
Auskunft und Anmeldungen jeder Zeit.

Priv. Kraftfahr-Kurse
Pfaffenhofen Tel. 67
Inh. Frz. Xaver Stiglmayr.

Franz Xaver Stiglmayr bot schon 1930 Fahrkurse für „Kraftfahrzeug-Führer“ an.

nehm gestalten. Durch die Angebote der örtlichen Mietautogeschäfte bestand eine erste Form des Carsharings. Da das „Autowandern“ damals sehr modern wurde und von Fahrzeughaltern aus den Großstädten praktiziert wurde, sorgten die in Pfaffenhofen ergriffenen Maßnahmen auch für eine Belebung der heimischen Wirtschaft.

Der Zweite Weltkrieg verhindert den Volkswagen

Das NS-Regime sah das Automobil als das Fahrzeug der Zukunft. Adolf Hitler, selbst nicht im Besitz eines Führerscheins für Kraftfahrzeuge, war ein Anhänger der Automobiltechnik und wollte einen „Volkswagen“ bauen, der für jeden erschwinglich sein sollte. Das Fahrzeug musste vier Sitze haben, eine Dauergeschwindigkeit von 100 km/h erreichen und sollte weniger als 1.000 Mark kosten. Ferdinand Porsche entwickelte das entsprechende Modell, das als „KdF-Wagen“, benannt nach der NS-Freizeitorisation „Kraft durch Freude“, auf den Markt kommen sollte. Werbefahrten durch das ganze Reichsgebiet dienten dazu, möglichst viele Interessenten zu gewinnen. Über Sparmarken im Wert von 5 Mark sollten sich auch Arbeiter und An-



Ein „KdF-Wagen“ kurvt mit Seitenneigung anlässlich einer Demonstrationsfahrt um das „Sigleck“ (ca. 1938).



Gut zehn Jahre später beginnt der Durchbruch des auf dem „KdF-Wagen“ basierenden VW Käfer, der hier am Bahnhof ankommt und für einen US-amerikanischen Soldaten bestimmt ist (1950).

gestellte das Auto erwerben können. Doch der Zweite Weltkrieg (1939–1945) unterbrach das Vorhaben, die gut 600 gebauten Exemplare stellte das Regime allesamt der Wehrmacht zur Verfügung und kein einziger Sparer erhielt jemals einen Wagen, das Geld für die Sparmarken war verloren.

Erst nach dem Krieg, insbesondere ab 1949, konnte der weiterentwickelte „Volkswagen“, der VW Käfer, seinen späteren Ruf als „Motor des Wirtschaftswunders“ und Symbol des wirtschaftlichen Aufschwungs der Bundesrepublik Deutschland begründen. Die Massenmotorisierung auf vier Rädern setzte Mitte der 1950er Jahren ein, nachdem zunächst Motorräder und -roller die Szenerie auf den Straßen dominierten. Der Omnibusverkehr nahm bereits in den ersten Nachkriegsjahren an Fahrt auf, eine Busfahrt war wesentlich erschwinglicher als ein eigenes Auto.

Mit wachsendem Wohlstand sehnten sich die Deutschen jedoch auch auf der Straße nach einem Dach über dem Kopf und schafften sich ein erstes Auto an. Im Lauf der Zeit stiegen dann PS-Zahlen und der Hubraum kontinuierlich an.

6 Die Entwicklung nach 1945

Rapide Entwicklung des Straßenverkehrs in den 1950er Jahren

In den unmittelbaren Nachkriegsjahren gewann das Fahrrad nochmals stark an Bedeutung. Materialmangel und Benzinknappheit sorgten für eine starke Nachfrage nach Drahteseln, die für viele das einzige erschwingliche Fortbewegungsmittel waren. Ihr Wert war so hoch, dass eigens am Bahnhof bewachte Abstellbereiche angelegt wurden, wo man sein Fahrrad gegen 10 Pfennige Gebühr unter Aufsicht eines Wärters einstellen konnte. Fahrraddiebstähle waren damals an der Tagesordnung und bedeuteten für die Betroffenen einen herben Verlust.

Ab 1950 stiegen die Zulassungszahlen für Mopeds und Motorräder sowie für die aufkommenden und bald beliebten Motorroller spürbar an. Die Mobilität nahm im wahrssten Sinne des Wortes an Fahrt auf und das Verkehrsaufkommen stetig zu. Ab den späten 1950er Jahren gewannen auch die Automobile im Straßenbild an Bedeutung und symbolisierten den wirtschaftlichen Aufschwung. Ihre Herstellungskosten wurden geringer, bei gleichzeitig stark zunehmenden Löhnen konnten sich jetzt auch Arbeiter einen Kleinwagen, anfangs einen Kabinenroller, bald einen Volkswagen und später ein Mittelklasseauto leisten.



Bald nach Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 waren Omnibusfahrten die beliebteste und auch für viele eine bezahlbare Möglichkeit, an größeren Ausflügen teilzunehmen (ca. 1950).

Eine Übersicht über den Kraftfahrzeugbestand im Jahr 1954 zeigt, dass der große Boom noch nicht eingesetzt hatte. Im Landkreis Pfaffenhofen waren zu diesem Zeitpunkt 7.383 Kraftfahrzeuge, darunter nur 1.243 Pkw und immerhin 4.379 Krafträder gemeldet. Doch schon damals entstand das Bewusstsein bei Behörden und Verkehrsplanern, die aufkommenden verkehrspolitischen Herausforderungen mit den Kernthemen Sicherheit, Überlastung von Straßen und Verteilung des Güterverkehrs auf Straße und Schiene zu thematisieren und Lösungen zu finden.

Die ab Mitte der 1950er Jahre stark ansteigenden Verkaufszahlen von Motorrädern, Rollern und Autos sorgten nach über zehn Jahren für eine Neuerung, die bis heute Gültigkeit hat. Ab dem 1. Juli 1956 erfolgte die notwendig gewordene Umstellung der Kraftfahrzeugzeichen, die bis 1958 abgeschlossen war. Von der Umstellung waren 8.000



Das erste Kennzeichen neuer Machart wird im Jahr Juli 1956 an einem Fiat Jagst 600 montiert.



Blick auf den Bereich vor der Zulassungsstelle des Landratsamts, die ab den 1950er Jahren immer mehr Arbeit bekam. Im Hintergrund ist das 1969 abgebrochene Hufnagel-Haus zu sehen (1956).

Fahrzeuge im Landkreis betroffen, die schrittweise neue Kennzeichen erhielten. Gegenüber den alten, mit weißer Schrift auf schwarzem Hintergrund schwer zu erkennenden Buchstaben der 1948 in den Besatzungszonen eingeführten Schilder brachte die Umkehrung des Schriftbildes eine wesentlich bessere Lesbarkeit.

Im Januar 1961 war der Kraftfahrzeugbestand bereits auf über 15.000 Fahrzeuge angestiegen. Dabei machten noch immer Zweiräder den Löwenanteil aus, während lediglich rund 4.000 Personenkraftwagen gemeldet waren (1950: 500 Pkw). Die Zahl der Automobile im Landkreis erhöhte sich in den folgenden Jahren jedoch immens und verdoppelte sich im Zeitraum zwischen 1961 und 1966 auf 8700. Im Jahr 1967 besaß jeder fünfte Landkreisbewohner ein eigenes Auto, fünf Jahre später bereits jeder zweite.

Mit der zunehmenden Verkehrsichte wuchsen auch die Herausforderungen an die Stadt und die Kommunen im Landkreis. Die Überlastung der Hauptstraßen, erhebliche Rückstaus auf dem Hauptplatz von Pfaffenhofen und den Zubringerstraßen sowie die Nadelöhre Moosburger und Weiherer Unterführung machten verkehrssteuernde Maßnahmen unerlässlich.

Kennzeichnungen auf dem Hauptplatz waren erstmals im Jahr 1959 zur Regelung von An- und Abfahrt während des Ferkelmarkts auf Höhe des Landratsamts angebracht



Auf dem voller werdenden Hauptplatz waren bereits in den frühen 1960er Jahren die Auswirkungen der beginnenden Massenmotorisierung zu sehen (um 1960).



1967 erstmals angebrachte Straßenmarkierungen sorgten für Ordnung beim Einordnen und abbiegen. Zebrastreifen für Fußgänger und Radfahrer kamen erst später.

worden. Erst im Jahr 1967 gaben markierte Fahr- und Abbiegespuren im Zentrum des Hauptplatzes den Verkehrsteilnehmern klare Vorgaben zum korrekten Einordnen. Die bereits seit Jahren überlastete Kreuzung Scheyerer/Kellerstraße erhielt nach

jahrelangen Vorplanungen und Verzögerungen im Sommer 1967 eine Ampelanlage, die erste in der Stadt. Auch die Weiherer Unterführung wurde damals in Angriff genommen und erstmals für den zweispurigen Verkehr verbreitert.



Das Nadelöhr „Weiherer Unterführung“ wurde erstmals in den 1960er Jahren in Angriff genommen und die Durchfahrt erweitert (um 1960).

Steigende Unfallzahlen und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung

Obwohl die Fahrzeugdichte im Landkreis in den 1950er Jahren nach heutigem Stand vergleichsweise gering war, ereigneten sich schwere Unfälle, die zum Teil mehrere Todesopfer forderten. Das Thema Verkehrssicherheit rückte auf der Prioritätenliste der zuständigen Behörden ganz nach oben. Im Jahr 1952 hatten 19 Menschen ihr Leben gelassen, allein im September 1953 gab es acht Todesopfer im Straßenverkehr zu beklagen und 1957 stieg die Zahl bei rund 400 Unfällen auf 27 Tote innerhalb eines Jahres. Hauptursachen waren zu hohe Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer. Dies führte im April 1954 zunächst zur Durchführung erster Blutproben bei Autofahrern und drei Jahre später zur Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften.

Die Verkehrserziehung in der Region nahm im Jahr 1955 ihren Anfang. Angesichts der Entwicklung im Straßenverkehr zeigten die beiden Pfaffenhofener Kinos, das „Lichtspielhaus“ und das „Ilmgau-Filmtheater“, vor den Filmen Bilder mit kritischen Verkehrssituationen und Hinweisen zum Verhalten im Straßenverkehr. Stadtpolizei und Rotes

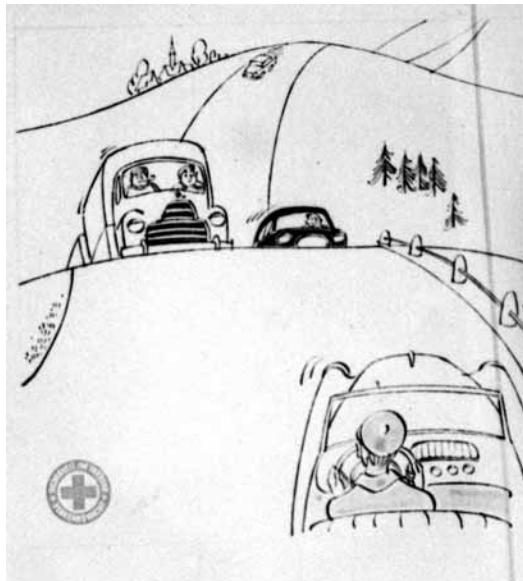


Die stark zunehmende Zahl an Unfällen, in den 1950er Jahren häufig mit Todesopfern, sorgte für die Einleitung verschiedener Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger (1949).

Kreuz versuchten auf diese Weise, bei der Bevölkerung für mehr Achtsamkeit im Verkehr zu sorgen und ein Bewusstsein für Risikosituationen und Gefahrenpunkte zu schaffen.

Aufgrund steigender Unfallzahlen führte das Bundesverkehrsministerium im Januar 1958 die Verkehrssünder-Kartei ein, die in Flensburg geführt wurde. Die ersten „Blitzer“ im Landkreis standen im

In den Pfaffenhofener Kinos zeigte man gezeichnete Bilder von kritischen Verkehrssituationen, um die Teilnehmer am Straßenverkehr für die Gefahren zu sensibilisieren (ca. 1955).



Die Kreuzung an der Scheyerer Straße entwickelte sich schon in den späten 1950er Jahren zu einem kritischen Verkehrsknoten. 1968 kam dort die erste Ampelanlage Pfaffenhofens zu stehen (um 1960).



Die ersten „Blitzer“ postierten sich 1959 bei der Bahnhofswirtschaft an der äußeren Münchener Straße.

Jahr 1959 am Straßenrand. Auf Höhe des „Königwirts“ an der äußeren Münchener Straße postierte sich ein Polizeiwagen mit einer Tempomessungsanlage, die zahlreiche Vergehen registrierte. Obwohl man bei einem erlaubten Tempo von 50 km/h ohnehin nur diejenigen anhielt, die mehr als 60 km/h auf der Tachonadel hatten, waren zahlreiche Vergehen zu ahnden, die zunächst nur symbolisch mit zwei D-Mark und einer Ermahnung abgegolten wurden.

Die Schwierigkeiten im Straßenverkehr blieben bestehen und in den 1960er Jahren gab es traurige Rekorde hinsichtlich Verkehrsunfällen und Todesopfern zu vermelden. Die Einführung der 0,8-Promille-Grenze war ein Anfang, um das Alkoholproblem im Straßenverkehr in den Griff zu bekommen. Erst Maßnahmen wie die am 1. Januar 1976 eingeführte Gurtpflicht, der Aufbau von Notruf- und Rettungssystemen und Werbeaktionen für ein Miteinander im Straßenverkehr brachten spürbare Verbesserungen und eine langsame Kehrtwende.

Auf dem Weg in die Massenmotorisierung

Das ab Mitte der 1950er Jahre greifende „Wirtschaftswunder“, begründet in dem nahezu vollständigen Neuaufbau der Infrastruktur in Westdeutschland, erreichte nun breite Schichten der Bevölkerung. Der Traum vom Eigenheim wurde für immer mehr Menschen zur Wirklichkeit und auch die Mobilität nahm stetig zu.

Jetzt wollte man „individuell“ mobil sein, das eigene Auto vor dem Haus oder bereits in der Garage wurde zum Statussymbol, ebenso erste Urlaubsfahrten, die bis nach Österreich, Jugoslawien und vor allem Italien führten. Die Schaffung des Campingplatzes beim Bad am Gerolsbach trug dem in Europa aufkommenden Tourismus Rechnung. Aus zahlreichen Ländern reisten Familien durch den Kontinent und machten mit Autos und Wohnwagen eine oder mehrere Nächte Halt in Pfaffenhofen, das Durchgangsstation vor der Weiterfahrt nach Österreich und Italien war.

Die Zulassungszahlen im Landkreis verzeichneten sich binnen 15 Jahren. Damit einher gingen zahlreiche neue Herausforderungen hinsichtlich des Ausbaus des Straßennetzes. Im gesamten Landkreis erfolgten Teuerungen zunächst der Verbindungsstraßen, ab den 1960er Jahren auch der Ortsstraßen bis hin zu den Nebenstraßen. Straßen wurden verbreitert und ausgebaut und auch die sogenannten „Todesbäume“ gefällt. Zahlreiche Todesopfer gingen auf nahe an den frequentierten Straßen stehende Bäume zurück, an denen Autofahrer verunglückten.

Die sich verändernde Gesellschaft nutzte die neue Mobilität vielfältig. Arbeitnehmer konnten statt mit der Bahn oder dem Fahrrad jetzt mit dem Auto an den Arbeitsplatz gelangen, Firmen mit Lastwagen oder Transportern ihre Waren ausliefern und Omnibusse brachten seit den 1960er Jahren Schulkinder an die Schulen im Landkreis, nachdem aufgrund der Schulreformen im Volksschulwesen zahlreiche Kleinschulen aufgelöst und die Schulwege länger geworden waren. Das Thema Verkehrslenkung behielt weiterhin seine Dringlichkeit und ist ein Dauerbrenner bis in die Gegenwart. Die Entlastung des Hauptplatzes durch den Bau von Umgehungsstraßen, die Einführung erster Kurzparkbereiche und die Anbringung von Zebrastreifen und weiteren Lichtanlagen seit den 1960er Jahren waren dabei wichtige Etappen.

Die Motorisierung Pfaffenhofens in der Werbung

Bereits seit den 1930er Jahren war das Automobil in Werbeanzeigen Pfaffenhofener Autohändler und Werkstätten zu sehen. Die neuesten Modelle in verschiedenen Ausführungen wurden unter der Zusicherung des besten Services der Bevölkerung angeboten. Auch Fahrschulen machten auf ihr Angebot aufmerksam.

KREIDLER *Florett* SUPER

4,2 PS · 70-75 km/h · 4 Gänge · Fußschaltung

**Josef Kaindel · Fahrzeuge
PFAFFENHOFEN/ILM**

Ein Markenzeichen auf zwei Rädern war in der Zeit des Wirtschaftswunders und noch lange danach die Kreidler Florett (späte 1950er Jahre).



DKW-Automobile vor der Niederlassung von Kfz-Meister Josef Albers an der Ingolstädter Straße mit Werbeschildern (ca. 1960)



Werbeanzeige für die Zündapp Bella, die bei Rudolf Wildmoser an der Münchener Straße erhältlich war (späte 1950er Jahre).



Zeittypische Werbeanzeige der Fahrschule Schultes (späte 1950er Jahre)

In den 1950er Jahren ließ man bei Kinobesuchen vor dem Beginn eines Spielfilms Werbedias von Pfaffenhofener Unternehmen sämtlicher Sparten laufen. Hochwertig und bunt gestaltet und gelegentlich mit heiteren Szenen unterlegt, hielt der Straßenverkehr auch auf diesem Weg Einzug in den Werbealltag im boomenden Westdeutschland. Das Automobil war Symbol des Wirtschaftswunders im Ganzen und des gesellschaftlichen Aufstiegs des Einzelnen geworden und in der Werbung allgegenwärtig.

7 Rückschau und Ausblick

Der Individualverkehr auf der Straße entwickelte sich, parallel zur Eisenbahn, zunächst über exklusive Fahrräder, die als Luxusgut für nur wenige erschwinglich waren, hin zu einem Verkehrsmittel für die Masse, für jedermann und jederfrau, die ein Stück Freiheit und Unabhängigkeit gewannen. Dabei machte die technische Entwicklung keine Pause. Zum einen verbesserte sich die Technik bei Fahrrädern immer mehr, zum anderen lief zeitlich nur wenige Jahre später die Motorisierung des Straßenverkehrs an.

Als sich das Fahrrad als erstes Verkehrsmittel bei der Bevölkerung etabliert hatte, kamen motorisierte Zweiräder und wenig später Automobile ins Straßenbild, die jedoch für lange Zeit exotische Randerscheinungen blieben. Die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts blieb die Epoche des Fahrrads.

Mit dem Aufbau Deutschlands nach 1945, der im sogenannten „Wirtschaftswunder“ seine sichtbare Ausprägung fand, veränderte sich das Straßenbild rapide. Waren die 1950er Jahre noch das Jahrzehnt der Motorräder und Roller, stieg spätestens im Folgejahrzehnt das Automobil zum dominierenden Verkehrsmittel in Stadt und Landkreis auf. Mit der kontinuierlichen Zunahme an Fahrzeugen stellten sich vielfältige Herausforderungen an die Infrastruktur in Stadt und Landkreis. Die Verkehrswege, Straßen und Brücken bedurften wiederholt der Anpassung an den zunehmenden Straßenverkehr. Der Ausbau der Straßen und die Regelung des innerstädtischen Verkehrs sind seit den 1960er Jahren große Herausforderungen für die Verantwortlichen.

In den 1970er Jahren, die erstmals die „Grenzen des Wachstums“, so ein bekannter Buchtitel aus dem Jahr 1972, erkennen ließen und mit dem Ölpreisschock vom Herbst 1973 eine massive Wirtschaftskrise auslösten, gewann die Umweltproblematik an Bedeutung. Tempolimits, Motoren mit geringerem Verbrauch, der Einbau von Katalysatoren und bleifreies Benzin, das in Stadt und Landkreis ab 1985 erhältlich war, sind einige Aspekte, die einen veränderten Umgang mit dem Thema Verkehr charakterisieren. Die Unbeschwertheit und Leichtigkeit der Anfangsjahre ohne Verkehrsregeln waren längst vorüber.

Neben dem weiterhin bestehenden Interesse an Motorrädern und Autos, mittlerweile mit modernster Technik und zunehmend mit Elektroantrieb ausgestattet, wird dabei von vielen auch das Fahrrad wiederentdeckt, das vor rund 150 Jahren den Beginn des individuellen Verkehrs markiert hat und heute mit Komfort bis hin zum Elektroantrieb eine Renaissance erfährt.

8 Quellenverzeichnis

Stadtarchiv Pfaffenhofen

- ?08 Distriktpolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr im Amtsbezirk Pfaffenhofen a.d. Ilm 1893
- ?09 Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahr-(Velociped-)Verkehr in der Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm 1895
- ?10 Ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahr-(Velociped-)Verkehr in der Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm 1895–1935
- ?18 Polizeiliche Verordnungen über das Radfahren in Pfaffenhofen a.d. Ilm; Radfahrvorbot auf gewissen Fußwegen; Verzeichnis der ausgestellten Radfahrkarten (Genehmigungen); Veranstaltungen von Radfernfahren durch Radfahrerverbände 1912–1930
- ?21 Vollzug ortspolizeilicher Maßnahmen in Pfaffenhofen a.d. Ilm; Radfernfahren; Straßenverkehrsvorschriften; Sperrung von gewissen Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr 1913–1925
- ?22 Ortspolizeiliche Maßnahmen bezüglich des Straßenverkehrs in Pfaffenhofen a.d. Ilm; Anbringung von Verkehrsschildern 1924–1930
- 1711 Radfahrer („Velociped“)-Club Pfaffenhofen a.d. Ilm; Vorstandswahlen; Einladungen an den Stadtrat von Pfaffenhofen a.d. Ilm zu dessen Veranstaltungen 1883–1907
- 1715 Abhalten von Festen des Velociped-Clubs Pfaffenhofen bzw. Radfahrer-Vereins Pfaffenhofen a.d. Ilm 1902–1922
- 1720 Veranstaltung einer Radfern Fahrt des Radrennclubs München von Reichertshausen-Pfaffenhofen-Pörnbach-Reichertshofen 1921
- 4610 Aufhebung des Pflasterzolls für Automobile in der Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm 1905
- 4611 Erhebung des Pflasterzolls für Automobilfahrer durch die Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm 1912–1922

Tageszeitungen

- Amtsblatt für das kgl. Bezirksamt Pfaffenhofen a. Ilm, Jahrgänge 1882–1922
Ilmgau-Kurier, verschiedene Jahrgänge ab 1952

Gedruckte Quellen

- Die deutschen Kraftfahrzeug-Besitzer in der Reihenfolge der polizeilichen Kennzeichen.
Deutsches Automobil-Adreßbuch, Stuttgart 1910

9 Bildnachweis

- BRK Kreisverband Pfaffenhofen a.d. Ilm 33u
Familie Haschner 29
Familie Krcek 20, 32, 40o
Familie Müller 10
Familie Prechter T, 13, 15
Familie Stocker 25(2), 26l o und u
Rutsch, Franz 44, 45(2), 47(2), 49u, 50
Stadtarchiv Pfaffenhofen a.d. Ilm 6, 11, 12u, 14(2), 17o, 18, 19o, 23, 24, 27, 40u, 41u, 43, 46, 49o, 52(2), 53(2)
Wagenknecht, Heinrich 7, 9, 12o, 17u, 19m und u, 21, 28, 31, 33o, 34–38, 41o, 42, 48

Andreas Sauer M. A.

32

Dezember 2025

Pfaffenhofener Stadtgeschichten