

Verständnis der Behörden für die Eigenart des Fahrrad-Verkehrs resultiert die für uns an sich schon im höchsten Masse bedauerliche Verschiedenheit der uns betreffenden polizeilichen Vorschriften, ein Missstand, der noch vermehrt wird dadurch, dass manche dieser Vorschriften, wie sich nicht anders sagen lässt, wenigstens bei strikter Durchführung das Radfahren fast zur Unmöglichkeit machen. Wenn schon an sich die Rechtseinheit innerhalb eines grösseren Gebietes von wesentlichem Interesse ist für jeden Staatsbürger, so trifft dies gerade im vorliegenden Falle ganz besonders zu für den Radfahrer. Kein Beförderungsmittel gleicht dem Rade darin, dass es den Beförderten in raschster Aufeinanderfolge durch die verschiedensten Gegenden und dabei in ständige Berührung mit deren Bewohnern und in die häufige Möglichkeit bringt, gegen örtliche Verordnungen zu verstossen. Die Herbeiführung einheitlicher Vorschriften wenigstens für möglichst grosse Teile des Reiches ist daher ausserordentlich erstrebenswert. Bevor wir auf die in dieser Richtung gethanen Schritte und deren Erfolg eingehen, scheint es angebracht, den wesentlichen Inhalt der innerhalb Deutschlands erlassenen einschlägigen Verordnungen in Kürze unter Hervorhebung einiger Hauptpunkte zu skizzieren.

Diese Vorschriften beziehen sich im wesentlichen auf das Verhalten des Radfahrers gegenüber andern Benutzern der Strasse, auf die Ausrüstung des Rades, die Legitimation des Radlers und die erlaubten oder verbotenen Strassenteile und Strassen.

Häufig beginnen die Verordnungen mit dem oben bereits erwähnten allgemeinen Satz, dass die Räder als Fuhrwerke zu erachten seien und es lässt sich nicht leugnen, dass diese Gleichstellung in mancher Beziehung für den Radfahrer von grossem Vorteil ist. Es kann dann z. B. dem Radler nicht, wie dies im Regierungsbezirk Kassel geschieht, zugemutet werden, Fuhrwerken, Reitern und Fussgängern auszuweichen oder es kann nicht, wie in der Provinz Westfalen, verlangt werden, dass beim Ueberholen scheu werdender Tiere das Rad an der Hand vorbeigeführt werde, wobei dem Radler zu raten ist, dass er erst einen Kursus im Schnelllaufen nehme, um trabende Pferde überholen zu können. Bei Annahme obiger Bestimmung ist der Radfahrer den andern Benutzern der Strasse mindestens gleichberechtigt, nicht nur geduldet, wie z. B. im Kreise Ploen, wo er unglaublicherweise beim Begegnen von Reitern oder Wagen sein Gefährt anzuhalten und abzustiegen hat. Es erscheint sogar durchaus billig, das Fahrrad vor andern Fuhrwerken insoweit zu bevorzugen, als ihm bei beiderseitigem Ausweichen genügender Platz auf dem Steindamm der Strasse gelassen werden muss.

Wenn auch nichts dagegen einzuwenden ist, dass dem Radfahrer namentlich an verkehrsreichen Orten die Einhaltung einer nur mässigen Geschwindigkeit zur Pflicht gemacht wird, so macht es doch immerhin einen etwas zu ängstlichen Eindruck, wenn das Nebeneinanderfahren von mehreren Rädern teils nur

bedingt erlaubt, teils wie in der **Stadt** Wiesbaden nur zu zweien gestattet, oder sogar wie im **Landkreis** Wiesbaden gänzlich verboten ist.

Gegen die Vorschrift der Ausrüstung des Fahrrades mit Bremse, Laterne und Glocke wird sich im allgemeinen nicht viel einwenden lassen, sofern es nur vermieden wird, in diesen Anordnungen gar zu sehr ins Spezielle zu gehen und so den Radfahrer z. B. zu zwingen, ein ganzes Arsenal von Signal-Instrumenten bei sich zu führen. Denn bald ist Glocke, Pfeife oder Horn gestattet, bald eines von diesen unter Ausschluss der übrigen vorgeschrieben. Welche Annehmlichkeit für Radfahrer und Publikum darin liegt, wenn z. B. in der Stadt Bayreuth bei Nacht nur mit fortwährend tönender Glocke gefahren werden durfte, ist leicht zu ermessen.

Dem Radfahrer das Mitführen einer Legitimation vorzuschreiben, hat für ihn selbst seine mannigfachen Vorteile, namentlich wenn die Pflicht zur Vorzeigung auf den Bedarfsfall beschränkt und dadurch unnötigen Belästigungen vorgebeugt wird, und wenn ferner auch die Erlangung der Fahrkarte nicht durch Bestimmungen über Fahrprüfung, kurze Giltigkeit der Karte u. s. w. unnütz erschwert wird.

Eine angenehme Mannigfaltigkeit herrscht auf dem Gebiet der, wie das Polizei-Präsidium in Berlin ausdrücklich ausgesprochen hat, praktisch völlig unnützen Nummerschilder, was Farbe, Grösse, Zahl und Anbringung angeht. Bald sind die Ziffern vorschriftsmässig weiss auf rot, bald rot auf weiss, weiss auf schwarz, schwarz auf orange, von 3 bis 8 cm hoch, nach vorn oder nach beiden Seiten sichtbar, unter, auf der Laterne, an der Bremse, Lenkstange, Satteltasche oder Kopfbedeckung anzubringen. Auch die praktisch ebenso bedeutungslosen Namensschilder kommen in zahlreichen Spielarten vor. Erwägt man nun noch, dass durchaus nicht alle diesbezüglichen Vorschriften ihre Giltigkeit auf einheimische Fahrer beschränken, so ist es ohne weiteres klar, dass hierin Wandel geschaffen werden muss.

Das Befahren von Banketts ausserhalb bewohnter Ortschaften kann unter gewissen einschränkenden Bestimmungen namentlich bezüglich des Ausweichens sehr wohl allgemein gestattet werden und es ist durchaus nicht erforderlich, diese Erlaubnis davon abhängig zu machen, dass der Zustand des Fahrdammes dessen Benutzung ungewöhnlich erschwert.

Auch das Verbot bestimmter Strassen wird, davon sind wir überzeugt, im Laufe der Zeit immer mehr und mehr eingeschränkt werden, wie dies z. B. in Berlin und München thatsächlich schon geschehen ist, namentlich hat es im allgemeinen gar keinen Sinn, wenn sogar kleine und kleinste Städte das Fahren innerhalb ihres Weichbildes gänzlich untersagen.

Ein bedeutsamer Schritt vorwärts geschah, als der Deutsche Radfahrerbund bei Gründung seiner Rechtsschutz-Kommission es ihr zur Pflicht machte, die Einführung einer einheitlichen Radfahr-Ordnung mit allen zulässigen Mitteln zu erstreben.

Freilich währte es noch einige Zeit, bis das un-