

des Geschädigten auf Zahlung einer Busse bis zu 6000 Mark oder seine unter Umständen noch höhere civilrechtlich verfolgbare Forderung von Kurkosten, Schmerzensgeld, Unterhalt für kürzere oder längere Dauer, ja für Lebenszeit oder gar der Anspruch der Familie des Getöteten auf Unterhalt, Ausstattung der Kinder u. s. w.

Bemerkt mag noch werden, dass die Fahrlässigkeit ebensowohl in einem Thun (z. B. übermässig schnellem Fahren) wie in einem Unterlassen (z. B. Nichtanzünden der Laterne, Nichtanwendung der Bremse) bestehen kann und dass im allgemeinen ein schuldhaftes Verhalten des durch den Radfahrer Geschädigten, also eine Mitschuld desselben eine Bestrafung des Rädlers keineswegs ausschliesst.

Man sieht, es sind recht ernste Folgen, die unvorsichtiges Fahren nach sich ziehen kann und jeder Radler wird gut thun, sich das stets zu vergegenwärtigen und sich dadurch im eigensten Interesse zur Vorsicht mahnen zu lassen, wenn er nicht auf dem höheren Standpunkte steht, abgesehen von der Furcht vor Strafe und vor eigenem Unfall aus Rücksicht auf seine Mitmenschen gesetzwidriges Thun zu meiden.

Das Bedenkliche bei derartigen Rücksichtslosigkeiten, die ja immer nur einem verschwindend geringen Teile der Radfahrer zur Last zu legen sind, ist es, dass dem Radfahren fernstehende oder gar feindlich gesinnte Leute solche Vorkommnisse verallgemeinern, in den Tageszeitungen darüber Lärm schlagen und so um der Ungezogenheit vielleicht eines einzigen Radfahrers willen den ganzen Sport in Misskredit bringen und häufig genug die nicht sachverständig beratene Polizeibehörde zu Massregeln veranlassen, die, im Interesse der Allgemeinheit keineswegs erforderlich, die berechtigten Interessen der Radfahrer auf das Empfindlichste schädigen. Nicht jede Behörde ist so einsichtig, wie z. B. das Berliner Polizei-Präsidium, das die ins Masslose gehenden Beschwerden fortschrittsfeindlicher Spiessbürger an der Hand der Unfallstatistik auf ihr richtiges Mass zurückführt und namentlich in neuerer Zeit die den Radfahrer beengenden Vorschriften nach Möglichkeit einzuschränken bestrebt ist.

Schon darum ist es die Pflicht jedes anständigen und verständigen Radfahrers den Ausschreitungen seiner sogenannten «Sportskollegen», wo sich immer die Veranlassung dazu bietet, nach Kräften entgegenzutreten und nötigenfalls solche Burschen zur Bestrafung zu bringen. Ob dies gerade in richtiger Weise dadurch geschieht, dass sich, wie in Hildesheim die Radfahrer der Polizeibehörde als offizielle «Hilfsbeamte zur Beaufsichtigung der Radfahrer» zur Verfügung stellen, kann aus mannigfachen, hier nicht näher zu erörternden Gründen zweifelhaft sein. Immerhin ist das Bestreben, aus dem diese Massregel entsprungen ist, ein zweifellos löbliches und die Erwägung, die dazu Anlass gegeben hat, die durchaus zutreffende, dass der Radfahrer, der Vertreter eines neuen Verkehrs-Prinzips, nicht ruhig dastehen und warten darf, bis ihm die erwünschte Verkehrsfreiheit als reife Frucht

in den Schoss fällt, sondern dass er im Zusammenschluss mit Gleichgesinnten seine Kräfte regen muss, um ans Ziel zu gelangen.

Solche und ähnliche Erwägungen haben in neuerer Zeit mehrfach zu der Gründung von Radfahrer-Schutzverbänden geführt. Als ältester und umfassendster derselben ist die schon oben erwähnte Rechtsschutz-Kommission des Deutschen Radfahrer-Bundes anzusehen, die im März 1895 ins Leben trat, um den Bundesmitgliedern in rechtlichen Streitfällen durch Erteilung von Rat Beistand zu leisten und auf die einheitliche Radfahrordnung unter Beseitigung einengender Sonder-Vorschriften hinzuarbeiten. Wenig später, am 15. November 1895 bildete sich mit im wesentlichen gleichen, teilweise auch noch weiteren Zielen der «Verband zur Wahrung der Interessen der Münchener Radfahrer», der seit dem 27. März 1896 seine Wirksamkeit über ganz Bayern erstreckt und bereits segensreiche Erfolge nach verschiedenen Richtungen hin erzielt hat. An einigen Orten veranlassten im Frühjahr 1897 die übermässig hohen Nachschussforderungen zweier Raddiebstahls-Versicherungs-Gesellschaften die davon bedrohten Radfahrer zum Zusammenschluss auch für andere Gebiete und so bestehen heute Schutzverbände in Köln a. Rh., Berlin, Frankfurt a. M., Breslau, Hannover u. a. m.

Man sieht also, schutzlos ist der Radler heute keineswegs, aber er bedarf auch des Schutzes in reichem Masse.

Schon die mehrerwähnten Anfechtungen, die er von mangelhaft orientierten Behörden und deren häufig ebenso sachunkundigen wie diensteifrigen Organen, von böswilligen Fussgängern wie von nachlässigen oder übelgesinnten Fuhrwerkslenkern zu erfahren hat, lassen diesen Ausspruch berechtigt erscheinen; ganz übel aber ist es, wenn der Radfahrer auf den Hund kommt. Die Hundeplage ist ein so wesentlicher Punkt in dem Strassenleben des Rädlers, dass es wohl angemessen erscheint, auch dieser vom rechtlichen Gesichtspunkt aus einige Worte zu widmen. Dabei werden wir uns wieder mit einigen juristischen Begriffen zu beschäftigen haben und zwar dem der Sachbeschädigung, der Notwehr und des Notstandes.

Das Reichsstrafgesetzbuch bedroht in § 303 denjenigen mit Geldstrafe oder Gefängnis, der vorsätzlich und rechtswidrig eine fremde Sache beschädigt oder zerstört. Fragen wir uns nun nach der Anwendbarkeit dieser Vorschrift auf den Radler, der den nach seinen Waden lüsternen Hund anschießt oder tötet, so steht zunächst das eine ausser jedem Zweifel, dass der Hund als fremde Sache anzusehen ist und dass dieser durch den Schuss oder auch einen kräftigen Hieb beschädigt werden, d. h. Schaden an seiner Unversehrtheit erleiden oder zerstört, d. h. getötet werden kann. Fraglicher kann es schon sein, ob Vorsätzlichkeit anzunehmen ist; der Vorsatz des Radfahrers wird in den meisten Fällen zunächst darauf gerichtet sein, das in dem Hunde verkörperte Verkehrs-Hindernis loszuwerden. Freilich wird er in der Regel nichts