



zellig S28 PMZ

Das Radfahren
im öffentlichen Verkehr.

Das Buch ist
im Besitz der
Bibliothek

Das
Radfahren

im
öffentlichen Verkehr.

I. Allgemeine Betrachtungen.

II. Entwurf einer deutschen, allgemeinen Rad-
fahrer-Ordnung mit Erläuterungen.

Allen zum Heil!

Von

Dr. H. Ortloff.



206/99

Jena,
Hermann Costenoble.

1899.

206/99

Orloff, H[ermann]

Alle Rechte nach dem Gesetz vom 11. Juni 1870, insbesondere
das Recht der Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten.

HOCHSCHULE FÜR VERKEHRSWESSEN
BIBLIOTHEK DRESDEN



V o r w o r t.

Das Verlangen nach einer Deutschen, allgemein und gleichmässig im Reiche geltenden Radfahrer-Ordnung tritt, besonders seitens der Radfahrer-Vereine, die den s. g. Tourismus pflegen, immer dringender hervor. Der Radlerverkehr über die für ihn näher gelegenen Grenzen der Bundesstaaten sieht sich überall einer Ungewissheit ausgesetzt, ob bald in dem, bald in jenem Staate die oder jene Fahrvorschrift zu beachten, gesetzlich geboten sei? Vorerst befindet man sich, wie herkömmlich, auch hier im Reiche noch auf dem Gebiete der Orts- und Landesgesetzgebung, welche den Stoff für eine Gesamtregelung in Einheit durch die Reichsgesetzgebung vorzubereiten pflegt. Indessen die Eigenart des Radfahrer-Verkehres drängt mehr als sonst nach einer internationalen Gleichmässigkeit seiner Ordnung, da überall dieselben thatsächlichen Verhältnisse dem allgemeinen öffentlichen Gesamtverkehr gegenüber dieselben Wirkungen hervorbringen. Bevor jedoch an eine soweit greifende Ordnung gedacht werden kann, ist eine interterritoriale Fahrordnung im Deutschen Reiche zu erstreben, welcher die orts- und landesrechtlichen Radfahrer-Ordnungen zu weichen haben würden.

Darauf zielen die „Allgemeinen Betrachtungen“ im Teil I, gewissermassen als Grundmotive, und der im Teil II vorgeschlagene „Entwurf einer Deutschen allgemeinen Radfahrer-Ordnung nebst Erläuterungen“, diese als Einzelmotive, ab. Weshalb bei Aufstellung der vielen Regelsätze des Entwurfes mehr auf Einzelheiten, als bei anderen Verkehrsordnungen zu geschehen pflegt, eingegangen werden musste, ist aus den beiden letzten Artikeln des Teiles I zu ersehen. Die Fahrer wünschen freilich eine möglichst kurze Fahrordnung, um daneben einer freiesten Willkür vollen Lauf lassen zu können. Das bringt die Eigenart des Fahrzeuges mit sich. Jedoch die vielfachen im öffentlichen Verkehr daraus entspringenden Störungen und Gefahren erfordern eine möglichst vielseitige Regelung des Fahrbetriebes. Dazu sollten hier aus mehrjähriger Beobachtung und anderseitigen Erfahrungen heraus Vorschläge als Heischesätze gemacht und in Erläuterungen begründet werden, zur Erreichung einer Gleichmässig- und Einheitlichkeit des öffentlichen Fahrbetriebes im Reiche, aber auch als Grundlage für eine ergänzende Ortsgesetzgebung und für möglichst gleichmässige Aufsichtsführung seitens der Orts- und Landespolizeibehörden.

Es handelt sich hier sonach um eine instruktive Ordnung für die Fahrer zur Selbsterziehung im Radgebrauche an erster Stelle, dann erst um genauere Weisungen für die zur Beaufsichtigung des öffentlichen Verkehrs Berufenen, wie nicht weniger um Verständigung über ihr Verhalten für die von einer vermehrten Verkehrsbeschränkung in Mitleidenschaft gezogenen Nichtfahrer — das alles lediglich zur Erhaltung eines möglichst sicheren und friedlichen Strassenverkehrs, an der Fahrern wie Nichtfahrern ernstlich gelegen sein muss, in Wirklichkeit: **Allen zum Heil!**

Der Verfasser.

Inhalts-Übersicht.

I.

Allgemeine Betrachtungen.

	Seite
Einleitung	1
Art. I. Das Radfahren eine Verkehrsmacht	5
Art. II. Die Radfahrerklassen	9
Art. III. Die Gefährlichkeit des Radfahrens für den Fahrer	19
Art. IV. Die Gemeingefährlichkeit des Radfahrens im öffentlichen Verkehr	40
Art. V. Radfahrer-Abgaben	61
Art. VI. Selbsterziehung zum ordnungsmässigen Fahren	79
Art. VII. Eine allgemeine Radfahrer-Ordnung	93

II.

Entwurf einer Deutschen allgemeinen Radfahrer-Ordnung mit Erläuterungen.

Übersicht über die in den Erläuterungen haupt- sächlich angezogenen Verordnungen	113—117
§§ 1—15. I. Allgemeine Bestimmungen für den Fahrzeug-Gebrauch	121—163
§§ 16—29. II. Die einzelnen Fahrvorschriften	164—214
§§ 30—33. III. Besondere Bestimmungen für den Fahrzeug-Gebrauch in öffentlichen Diensten	215—224

I.

Allgemeine Betrachtungen.

Einleitung.

Die fortschreitende Entwicklung der Technik hat in den Fahrrädern und Automobilen Transportmittel von unschätzbarem Werte geschaffen. Die Übertragung der die Geschwindigkeit der Räderumdrehungen fördernden Triebkraft der Transmission in der das Hinterrad mit dem kleinen Zahnrad der Tretkurbel verbindenden Kette auf das Fahrrad, auch neuerdings statt dieser das Ineinandergreifen von Zahnradern, dazu die Verwendung der Kugellager zur Verminderung der Reibung bei der Rad- und Kurbeldrehung, nicht weniger auch die Bekleidung der Haupträder mit Hartgummi und besonders mit dem Luftreifen (Pneumatik), sind die Mittel zur Erzeugung einer ausserordentlichen Beweglichkeit und Triebkraft dieser neuen Verkehrswerkzeuge.

In dieser liegt neben dem grossen Gewinn an Raumüberwindung mit Zeit- und Kraftersparnis der Fahrer leider auch die Ursache von zahlreichen und empfindlichen Störungen des Strassenverkehrs, von Gefährdungen von Personen und Sachen und der mit dem raschen Zunehmen des Fahrradgebrauchs wachsenden Häufung von Unglücksfällen.

Dazu kommt, dass sich im Radfahrertum zu einem Teile

ein gewisser sozialistischer, fast revolutionärer Geist erkennbar macht, indem ein grosser Teil der Fahrer nach einer gewaltsamen, physischen Vorherrschaft im öffentlichen Verkehr, entgegen dessen naturgemäss und gesetzlich gegebener Ordnung strebt, sich in gemeinsamen Anschauungen vom einem Recht des Überlegenen konsolidiert und in Vereinen organisiert hat, um sich gegen eine, wenn auch durch die allgemeine Verkehrssicherung gebotene, ihnen unbequeme Beschränkung der Bewegungsfreiheit zu schützen. Unverhohlen erwartet das organisierte Radfahrertum nach dem Aussterben der jetzigen Generation den „vollen Sieg seiner Bewegungsfreiheit“ im öffentlichen Verkehr. Die Zahl der im Deutschen Reiche im Gebrauch befindlichen Fahrräder wird bereits auf über drei Millionen geschätzt und wie viele harren noch, aus den zahlreichen Fahrzeugfabriken des In- und Auslandes hervorgegangen, der Abnehmer!

Die Vor- und Nachteile dieses Fahrzeuggebrauches in ein Verhältnis möglicher Ausgleichung zu bringen und zwar zur Erhaltung des gesellschaftlichen Friedens hat seine besonderen Schwierigkeiten, an deren Überwindung von vielen Seiten gearbeitet wird. Behörden, Fahrvereine, die Presse, bemühen sich um möglichste Erreichung einer Versöhnung und Ausgleichung zweier sich begegnender Interessen, einerseits einer freien Bewegung der Fahrer, andererseits der allseitigen Sicherung des öffentlichen Verkehrs auf den Wegen und Strassen.

Auf die Selbsterziehung der Radfahrer, wenn auch viele Vereine solcher darauf hinzuarbeiten sich angelegen sein lassen, darf nicht überall gerechnet werden, wie eine tägliche Beobachtung lehrt. Deshalb ist, um eine Selbsthilfe des durch sie bedrohten Publikums zu verhüten, eine Ordnung des Fahrzeuggebrauches im öffentlichen Verkehr, um den es sich allein handeln kann, von seiten der öffentlichen Gewalt unentbehrlich. Bisher versuchten nur die

Verwaltungsbehörden in den Städten, in Provinzen und Einzelstaaten kurze Verkehrsordnungen für den Fahrzeuggebrauch zu erlassen; allein das Unzureichende dieser Versuche für den raschen Durch- und Übergangsverkehr von einer Stadt zur anderen, von einem Einzelstaat des Deutschen Reichs in den anderen, trat bald hervor, so dass namentlich aus Radfahrerkreisen, besonders der beiden grossen Vereinigungen dieser im Reiche, dem Deutschen Radfahrerbund und der Allgemeinen Radfahrer-Union (Tourenklub) und von ihrer Presse, das Verlangen nach einer im Deutschen Reiche einheitlich geltenden Radfahrer-Ordnung immer nachdrücklicher zur Geltung gebracht wird. Wie bei den meisten öffentlichen Einrichtungen im Deutschen Reiche entsprangen auch zuerst in engeren Kreisen, den Gemeinden, Provinzen und Einzelstaaten auf diesem Gebiete teils im Anschluss an bestehende Strassenverkehrs-Ordnungen, teils in Gestalt besonderer Polizeiverordnungen, Sicherheitsregeln mit Strafandrohungen. Dann folgten solche für einzelne Staaten, z. B. das Grossherzogtum S. Weimar eine von 1887 und eine zweite von 1896, für das Königreich Bayern eine solche von 1897, eine für das Grossherzogtum Hessen in Kraft getreten am 1. Mai 1898 u. a. m.; für Preussen ist ein Entwurf dazu bereits fertig gestellt.

Damit ist aber sehr wenig für den Durchgangsverkehr im Reiche geschaffen, wenn es an einer Gleichheit der Vorschriften gebricht. Einen Weg hierzu anzubahnen durch Aufstellung von leitenden Grundsätzen der Verwaltung und des öffentlichen Rechts, hat sich nachstehende Arbeit zur Aufgabe gestellt. Den Aufsichts- und Vollzugsbehörden muss ein fester, einheitlicher Boden für ihren schweren Beruf, den Fahrern aber eine sichere, einheitliche Instruktion, in einer Fahrordnung gegeben werden. Jemehr Selbstbeherrschung die letzteren im Gebrauch der zur Übertreibung verleitenden Roll- fast Flugmaschine üben lernen und natür-

lich gebotene, aber doch notwendiger Weise in gesetzliche Form gebrachte Vor- und Rücksichten beachten, desto weniger wird fernerhin über Unfälle und Verkehrsstörungen zu klagen sein. Jean Pauls Spruch möge „Allen zum Heil“ überall beherzigt werden: „Nach der Kraft giebt es nicht so Hohes, als ihre Beherrschung!“

Artikel I.

Das Radfahren eine Verkehrsmacht.

Mit der ungewöhnlich raschen Entwicklung der Transporttechnik in der letzten Hälfte des ablaufenden Jahrhunderts hat die Erweiterung der Verkehrsmittel die Begriffe von Raum und Zeit erheblich verengert. Der Fussgänger hat in dem Fahrrad ein Mittel erhalten, das er durch eigenen Betrieb mittels der Gehwerkzeuge und seiner Arme und Hände zur Verkürzung von ihm sonst weit und langwierig erscheinenden Wegestrecken verwenden kann; frei, nach seinem Gutdünken beherrscht er seine Maschine, die ihn einem Vogel gleich durch die Lüfte dahin trägt, immerhin aber gebannt an die Erde durch die eiligste Berührung dieser mit den Räderpunkten des nur auf solchen balancierenden Luft- oder Pneumatikreifens.

Das Fahrrad ist eine der bedeutendsten Erfindungen kunstreicher Art und die Technik kann darin einen ihrer grössten Triumphe feiern. Schon ist das unförmige und unschöne Hochrad dem eleganten und sicheren Rover, auch das schwerfällige Dreirad, mehr einem Wägelchen ähnlich, dem Zweirad unterlegen; dazu gekommen ist das mehrfache Hinterrad (Tandem und Gesellschaftsrad) und schon grübelt der Erfindungsgeist weiter nach Verbesserungen und Vereinfachungen

in den Systemen und Teilen dieser. Immerhin ist die gebräuchlichste Form des Zweirades in seiner Zusammensetzung aus fast 100 Teilen noch nicht am Ende ihrer Verbesserungsfähigkeit angelangt.

Die wie Pilze aus der Erde geschossenen Fahrzeugfabriken für Fahrräder und Automobilen arbeiten unaufhörlich mit einer Hast, als solle das ganze Fussgängertum sich in eine Radfahrerwelt verwandeln. Die Händler überbieten sich in Anpreisungen der Fabrikate aus aller Herren Länder, Export und Import suchen sich zu bekämpfen, die buntesten Anzeigen, oft auch mit lächerlichen und hässlichen Reklamebildern, drängen sich den auf den Strassen Passierenden überall entgegen, die Zeitungs-Inseratenteile strotzen von Anpreisungen mit oder ohne Bildnisse, Witzblätter bringen belustigende Illustrationen und eine umfangreiche Litteratur in Fach- und Sportschriften und Bundes- und Sondervereinsorganen der radelnden Welt in Zeitungsgestalten legen Zeugnis davon ab, dass das Radfahren eine Verkehrsmacht geworden ist, mit der nicht bloss die Konkurrenzen anderer Transportmittel, wie bespannte Personen- und Frachtfuhrwerke aller Art (auf Strassen, auf Schienen), von Menschen geschobene und gezogene Karrren, Reiter u. dgl., sondern ganz besonders die Fussgänger zu rechnen haben, und zwar am meisten in den Ortschaften und hier wieder in den an Verkehr belebtesten Teilen. *)

*) In dem Pariser Journal *Le Soleil* vom 11. Oktober 1897 findet man eine Betrachtung über choses et autres und darunter auch eine solche über den Radfahrerverkehr, der den Rudersport fast ganz verdränge und eine Menge von Dingen vollständig umkehre, so auch einen Einfluss ausübe auf den Betrieb von Gasthöfen und Restaurationen, auch den für annehmbare Preise eingeführten Gebrauch der Automobilen für Familientouren beschränke, desgleichen auf den aller anderen Fahrzeuge, wie der Posten, der Equipagen, Droschken u. s. w., der Eisenbahnen sogar; das Gesetz des

Die oberflächliche Überzählung der Vermehrung des Radfahrens hat in allen Erdteilen eine unverhältnismässig schnelle Zunahme ergeben und es ist zweifellos, dass der bereits verkündete „Sieg des Fahrrades“ über alle Fahr-

Fortschrittes sei überall: la substitution und dabei auf der einen Seite Nutzen-, auf der anderen Schadenbringung.

Ein Artikel des „Berliner Tageblattes“: „Der Sieg des Rades“ bezeichnete das Fahrrad als „einen Revolutionär im vollsten, aber auch im besten Sinne“, von unerschöpflicher Lebenskraft, wie es seine Anhänger zu unwiderstehlichen, nie ermüdenden Kämpfern mache, das eine Fehde geschaffen habe zwischen dem ruhig dahin schreitenden und dem leicht dahin rollenden Fussgänger, welche aber einen durchschlagenden Erfolg verheisse als Mittel der schnellen und bequemen Überwindung des Raumes aus freiem Willen und eigener Kraft“. Es reproduziere in seiner Leistung die aufgewandte Muskelkraft fast vollständig, die Fortbewegungsorgane des menschlichen Leibes dagegen thäten dies nur in ganz minimaler Weise, da sie beim Gehen denselben tragen müssten. Aber das arme Philisterthum, die ganze reaktionslüsterne Gesellschaft, die engherzige Bürokratie und sonstige Gegner kultureller Vervollkommnung sähen sich in ihrem so wie so nicht umfangreichen geistigen Besitzstande oder in ihren Machtbefugnissen bedroht, müsstige Köpfe mühten sich damit ab, für radfahrende Personen allerhand nutzlose Beschränkungen und Verhaltensmassregeln zu ersinnen. Man ersieht hieraus, welche Mittel die Agitation gegen die Wahrung der Rechte des Publikums auf persönliche und Sicherheit des Verkehrs von einer organisierten Gruppe der zur Partei gewordenen Minderheit gebraucht, um sich eine gewisse Vorherrschaft zu erkämpfen. Im Dezember 1897 ist von dem die Berliner Radfahrerbewegung leitenden Vorstand des „Schutzverbandes Deutscher Radfahrer“ zu einem in Berlin abzuhaltenden Delegiertentag sämtlicher Radfahrerverbände Deutschlands aufgefordert worden, um der herrschenden Zersplitterung im gesamten Radfahrwesen und den dadurch veranlassten ungünstigen Verhältnissen ein Ende zu machen und den Radfahrern „diejenige Stellung im öffentlichen Leben zu sichern, auf die sie heute vollen Anspruch zu erheben berechtigt erscheinen“. Dabei wird der „endliche Erlass einer allgemeinen Fahrerordnung“, jedoch ohne Nummerzwang und ohne geplante Fahrsteuer, als Programmpunkt hervorgehoben. Zu bedauern ist, dass sich vielfach die Radfahrer selbst als eine besondere Gruppe im Gegensatz zu

werke, zu denen es begriffsmässig doch zu rechnen ist und thatsächlich bereits in verschiedenen Strassen- und Verkehrsordnungen gezählt wird, ein internationaler zu werden verspricht, wenn man erwägt, welche allgemeine Verbreitung das Fahrrad gewonnen hat, dass z. B. in Berlin allein von 1896 auf 1897 die Zahl der Fahrräder sich von 33 000 auf über 50 000 Stück vermehrt hatte, in Frankreich um 127 000!

Den grössten, aber auch empfindlichsten Triumph feiern die Enthusiasten des Fahrradssieges über die armseligen Fussgänger, denen es nicht vergönnt ist, sich der dahin sausenden Flug- und Rollmaschine bedienen zu können. Ein ungemessenes Selbstbewusstsein, das oft nahe an Selbstüberschätzung grenzt, hat sich der grösseren Anzahl der Radfahrer, am meisten den Fussgängern gegenüber, herausge-

den Nichtfahrern setzen, oft als überlegene Partei, ja sogar demonstrativ, sich als solche in der Presse bezeichnen und bei Wahlen zu öffentlichen Ämtern ihr Interesse mit zur Agitation benutzen, um einem ihrer Genossen zum Siege im Wahlkampf zu verhelfen! Solche Demonstrationen dienen nicht zur Herstellung eines Friedens im Streite um die brennend gewordene Radfahrerfrage. Wenn ein Radfahrerklub einem seiner Mitglieder einen Hochzeitszug zur Kirche im Gesellschaftsanzug auf dem Fahrrade bereitet, so tadelt mit Recht die „Radwelt“ No. 4 (1898) ein solches Verfahren als ein geschmackloses, nach Amerika gehöriges. Solche Zeichen der Zeit charakterisieren die Anschauungen eines im Takt entarteten Kreises der Radfahrer; das sei nur als Zeichen angeführt, wie weit die Macht der Fahrmaschine hier und da zu Kopfe steigen und zu Überhebungen über das Urteil der Mehrheit führen kann. Welche Anmassung liegt z. B. in dem von der Radfahrerpresse gegen die Anordnung der preussischen Eisenbahnverwaltung erhobenen Protest bezüglich der Unterbringung der auf Eisenbahnfahrten von Radfahrern mitzunehmenden Fahrrädern gegen Entrichtung einer Gebühr in den Gepäckwagen!? Die Verkehrsordnung verlangt Anerkennung und Unterwerfung; vergl. No. 66 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1898, wo den Radfahrern eine Verwechslung ihrer Interessen mit denen des Gesamt-Reiseverkehrs mit Recht vorgehalten wurde. Das Rad ist Sperrgut!

bildet. Das kann jeder aufmerksame Beobachter täglich bemerken und es lässt sich das auch aus den mancherlei Artikeln der Radfahrerorgane und in verschiedenen anderen Zeitungen herauserkennen. Das ist das Machtbewusstsein einer Überlegenheit des Radfahrers, — d. h. so lange er auf dem Rade sitzt. Denn immer noch bleibt er Fußgänger, wenn er das Rad nicht im öffentlichen Verkehr gebrauchen kann und sich doch darin bewegen will, und dann teilt er mit allen anderen Nichtfahrern die gleiche Lage gegenüber den Fahrern. Auch geckenhaft gekleidete Sportfahrer gefallen sich in ihrer phantastischen Radfahrerkleidung („im Dress“) auch als Fußgänger im öffentlichen Verkehr mehr als überwiegende Radfahrer, vom Publikum in Vergleichung mit den sog. Bergfexen entsprechend bezeichnet, drängen sich selbst in Gesellschaftskonzerte, ja sogar in Gerichtsverhandlungen mit ihren Sportanzügen heran und scheuen nicht die abfällige Kritik ihrer Überhebung über den von anderen gewährten Anstand.

Artikel II.

Die Radfahrerklassen.

Das Fahrrad als ein leicht handliches und zugleich elegantes Fuhrwerk hat sich mit vollem Recht im Personenverkehr einen ersten Platz erobert. Niemand wird seinen kaum berechenbaren Nutzen zur Raumverkürzung und Zeitgewinnung, einen zusammenhängenden Zweck des Radfahrens, bestreiten wollen. Dass das Fahrrad auch als Mittel zu anderen Zwecken, zum Paradiere und Kokettieren von Damen und Herren, als Spielzeug für junge Leute, wie Schüler und Schülerinnen, zu Wettrennen von Gewinnlustigen und Ehrgeizigen u. s. w. verwendet wird, ist nebensächlich.

Seinem Hauptzweck nach hat es eine unschätzbare wirtschaftliche Bedeutung als Bedarfs-, Geschäfts- oder Berufsrads in allen Berufskreisen, bei denen es gilt, durch rasches Fortkommen Zeit zu den verschiedensten Berufsverrichtungen zu gewinnen. Der Geschäfts- oder Berufsfahrer giebt es ungezählte, sich immer noch mehrende Arten;*) sie bilden, wenn auch nicht der Zahl, so doch ihrer Bedeutung im wirtschaftlichen Verkehr nach die Hauptklasse der Fahrer, welche namentlich in den grösseren Städten mit Vororten in den Stunden des Beginnes und Schlusses der Arbeitszeiten die grössere Menge der Radfahrer überhaupt liefert. Sie gebrauchen das Rad fast ausschliesslich zu ihrem Geschäft, soweit sie sich in der immerhin günstigen Lage befinden, für ein Rad den an und für sich immer leidlich hohen Anschaffungswert beschaffen zu können. Freilich lässt das Rad sich nicht stets und überall hin verwenden, so dass zur Aushilfe von solchen Berufsfahrern auch andere Fähranstalten benutzt werden müssen, um an

*) Wir erinnern hier an alle mit dem verschiedenartigen Transportdienst betrauten Berufskreise des Wirtschafts- und Gewerbsverkehrs, an die zahllosen Gehilfen des Handels und der Fabriken, an den Expressdienst der Post- und Telegraphenanstalten, der Dienstleute u. dgl. und besonders an die Verwendung des Fahrrades zu militärischen Zwecken (Radfahrer-Kompagnieen). Wie vielen Arbeitern aller technischen- und Fabrikanlagen, jeglicher Art der Verwendung von Körper- und Geisteskräften, ist mit der Verkürzung der Wege an Zeit- und Kräfteerhaltung gewonnen — sofern sie das Fahrrad benutzen können; Zeitgewinn ist mehr denn je ein Mittel zur Erwerbsvermehrung und jenem dient die Raumüberwindung durch Bewegungsverkürzung. In Frankreich sind die Motorwagen (Selbstfahrer) bereits in Manövern zum Felddienst, zur Beförderung von Stabs-, Intendantz- und Verwaltungsoffizieren, von Proviant, Munition und Kranken, zum Post-, Geld- und Telegraphendienst verwendet worden, indem die Besitzer von dergleichen Fahrzeugen mit solchen zu ihren Truppenteilen einberufen wurden, um an den 1898 stattfindenden Manövern zu den erwähnten Dienstleistungen teilzunehmen.

Zeit für die Geschäftsverrichtungen zu gewinnen gegenüber der Zeit, welche der Fussgänger braucht.

Dieser Klasse steht gegenüber die der Sportfahrer, denen das Rad nicht als notwendiges oder nützliches Mittel zur leichteren Berufs- und Arbeitsleistung, sondern zum Wohlbefinden, zur Erholung, zur Unterhaltung, zum nervenkitzelnden Vergnügen dient — oft nur als ein vornehmes Spielzeug und Parademittel. Das Radfahren als Sport gliedert sich nicht bloss im Wesentlichen in Wettfahren auf der Rennbahn und in Tourismus.*) Der grössere Teil der Sportfahrer treibt nur sog. Bummelei auf dem Rade durch Strassen der Städte, nach benachbarten Orten, nach

*) Vergl. „Radwelt“, Zeitung für die Gesamt-Interessen des Radfahrens, IV (1898) No. 4. Es giebt Vereine, die besonders das Reigenfahren betreiben, das in der That, mit Kunst und Grazie ausgeübt, eine reizende Unterhaltung auch für Zuschauer bietet und ähnlich dem Tanz und den Turn-Freiübungen nützliche, die gute Haltung und Achtsam- wie Beweglichkeit fördernde Übungen mit Masshalten bietet. Auch die sog. Gesundheitsfahrer bilden einen erheblichen Teil der verständigeren Sportfahrer, ohne den Wett- oder Tourenfahrern zugezählt zu werden. Für sie gerade sind städtische Verwaltungen geneigt, Mittel zu eigenen Fahrbahnen in gesunder Gegend zu verwilligen, wie z. B. in Leipzig. In Radfahrer-Schriften findet man als „Berufsfahrer“ Personen bezeichnet, welche öffentlich um Geldpreise wettfahren oder als Kunstfahrer auftreten, also ein solches Fahren als Beruf oder berufsmässig zum Geld- oder Ruhm- und Auszeichnungserwerb betreiben. Solche hat der Deutsche Radfahrerbund von der Mitgliedschaft ausgeschlossen wie auch die allgemeine Radfahrer-Union. Sie bleiben aber immer Sportleute, wie auch Pferderenner, welche Preise erzielen wollen. Hier werden „Berufsfahrer“ nur solche genannt, die, im Gegensatz zum Sport, das Fahrrad nur zur Erleichterung ihrer Berufserfüllung gebrauchen. Unter den Sportfahrern unterscheidet man: Gesundheitsfahrer, Wander- oder Touren-, Kunst- und Reigenfahrer, Distanz- und Dauerfahrer und Rennfahrer (Fliegerenner und Vorgaberenner im Bahn- und Strassenrennen). Der Sportfahrer betreibt auch allerhand Spiele, wie Fuchsjagd, Ball-, Polo-, Kegel-, Karten-, Löffelspiel u. dgl.

besonders beliebten, bald entfernten, bald näher gelegenen Restaurants, nach Waldungen, Seen, Aussichtspunkten, wobei es nur auf gesellschaftliche Unterhaltung und Vergnügen abgesehen ist, ohne dass eine besondere körperliche Anstrengung damit verbunden ist. Diese Fahrer sind es, welche den Verkehr in den Ortschaften am meisten in Unsicherheit versetzen, da sie die grosse Mehrzahl der Fahrer gerade in der Zeit, in welcher der Strassenverkehr an sich am lebhaftesten ist, bilden und nicht wie die Berufs- und ihnen näher stehenden Gesundheitsfahrer nach einem bestimmten Ziel in gemessener Ruhe fahren, sondern sich im Verkehr mit anderen ihres Gleichen gerade nur in den Strassen hin und her bewegen, um sich zu vergnügen, aus verschiedenen Gründen, und oft, um nur zweck- und ziellos herum zu flanieren. Diese Fahrer sind es, unter denen sich die Rücksichtslosen und Feigen zu befinden pflegen, welche, wenn sie ein Unheil angerichtet oder die Fahrregeln missachtet haben, sich durch die Flucht einer sie treffenden Verantwortlichkeit entziehen. Dieser sind die Berufsfahrer schon vermöge des Bewusstseins ihres mit dem Rade zu verfolgenden Zweckes weit weniger ausgesetzt: sie fahren meist gemässigt und vorsichtig, ohne sich über die Grenzen der Achtung des Wohles der im Verkehr sich Bewegenden hinwegzusetzen; es tritt nicht das bei so vielen Sportfahrern bemerkbare Streben, den Strassenverkehr beherrschen zu wollen, hervor, mit dem Hintergedanken, unerreichtbar werden zu können, wenn sie aus Unvorsichtig- oder Rücksichtslosigkeit einen Schaden an Personen oder Sachen anrichten. Das sind die eigentlichen Feinde des Strassenverkehrs in den Ortschaften, aber auch eines verständigen auf Ordnung und Sicherheit bedachten Radfahrertums, weil sich leicht gegen dieses im Allgemeinen die Abneigung des Publikums zu wenden pflegt, was es nicht verdient. Das sind die Fahrer, welche der Engländer als

Scorchers oder Rowdies, der Franzose als Pédards bezeichnet, denen die meisten Unglücksfälle und Übertretungen der ersten Sicherheitsregeln zur Last fallen.*)

*) Das Wort pédard ist, wie es scheint, aus Kreisen der Pariser Radfahrer hervorgegangen und enthält eine Verkürzung von vélocipédard (Velocipedist, Radfahrer). Die englische Fachzeitung *Bicyclings News* von London, 6. Oktober 1897 brachte einen Artikel: *Notes from Paris* von R. F. Collins, worin das Treiben der Pariser Pedards geschildert wird als ein so gefährliches, dass in Paris an eine neue Regelung des Radfahrwesens gedacht werde. Eine nach französischer Art anziehend geschriebene Schilderung dieser Klasse excentrischer Fahrer brachte das *Journal des Débats* vom 8. Oktober 1897 unter der Überschrift: *Un animal nuisible* von A. Albert-Petit, welcher in das *Journal de Bruxelles* vom 9. Oktober, in den in Konstantinopel erscheinenden *Herald* vom 19. Okt. und in viele andere französische und nichtfranzösische Zeitungen übergegangen ist. Die Zahl der schädlichen Tiere, beginnt der Artikel, sei um eine neue Art vermehrt, von der Buffon und die neuen Naturforscher keine Ahnung gehabt; dieses „pédard“ genannte Tier suche sich seine Opfer auf den grossen, belebten Strassen besonders unter alten Leuten, Frauen und Kindern aus; das männliche Geschlecht überwiege an Zahl und Gefährlichkeit das weibliche. Es folgt nun eine physiologische Beschreibung der Eigenschaften, des Ausseren, der rasenden Bewegung (6—7 m auf die Radumdrehung) u. s. w. und schliesslich werden diese Ausgearteten als falsche Brüder der zivilisierten Cyklisten bezeichnet. Im Anschluss hieran brachte *Le Petit Journal* vom 13. Oktober 1897 einen von Thomas Grimm, einem alten Sportsmann, unterzeichneten grossen Artikel: „*Cyclistes et Pédards*“, in dessen Eingang die Entstehung des Wortes pédard, eine Neubildung des Pariser Wörterbuchs vom Ende des Jahrhunderts, als eine Abkürzung von vélocipédard bezeichnet wird, das auch für vélocipédiste im verächtlichen Sinne gebraucht werde; der pédard sei ein Cyklist, der nichts achte, ein entarteter, entsittlicher Cyklist. „*Le pédard est au cycliste ce qu'est le „collignon“, maraudeur au cocher, le carabin au médecin, le pirate, au corsaire. Or le pédard est le pire ennemi du cycliste parce que le public, qui n'a pas le temps de faire distinctions, est tout à fait enclin à généraliser, à reprocher à l'immense et très estimable confrérie des vélocipédistes raisonnables, des méfaits commis par quelques douzaines de malencontreux pédards. Ces mé-*

Das Radfahren in seiner internationalen, kosmopolitischen Eigenschaft bringt neben denselben Vorteilen auch überall dieselben Nachteile für die Sicherheit des Strassenverkehrs mit sich, die begreiflicher Weise um so mehr hervortreten, je stärker der Verkehr, zumal in den grossen Städten, in einzelnen Teilen dieser, zu sein pflegt. Der gesunde Menschenverstand gebietet aber auch schon da doppelte Vor- und Rücksicht oder sogar das Unterlassen des Radfahrens, wenn es Gefährdungen als leicht möglich erscheinen lässt. Darüber sich hinwegzusetzen, ist frevelhaft. Aber mit der unaufhaltbaren Zunahme des Radfahrertums in den letzten Jahren vermehren sich die Klagen über die Unsicherheit des Strassenverkehrs und die zahlreichen Unfälle und damit die Abneigung der Nichtfahrer gegen die Radfahrer überhaupt, an der jedoch im Grunde die Ausschreitungen jener Klasse der Rücksichtslosen die Schuld tragen. In den deutschen und österreichischen Zeitungen, wie in französischen und englischen, aus dem Jahre 1897, besonders aus der zweiten Hälfte dieses, lässt sich eine ansehnliche Sammlung von Beschwerden und Klagen über diese Ausschreitungen, fast nur jener Klasse der Sportfahrer, zusammenstellen.

faits sont innombrables et impardonnables“. An Sonntagen besonders beunruhigen die Pedards die Strassen in der Bannmeile von Paris, namentlich Paris-Melun, eine Strecke, welche die Radfahrervereine sich zu ihren Touren auserkoren haben, besonders die erste Station, Montgeron am Senartforst, worin schon vom frühen Morgen an Ausflügler Erquickung suchen. „On y voit les pédards, les coureurs avec leur costume abrégé, composé de la culotte courte, sorte de caleçon de bain laissant les jambes et les cuisses, et du maillot sans manches, largement échancré sur la poitrine“. Die Schamlosigkeit einzelner gehe soweit, dass sie sich fast entkleiden und Familienväter sich schämen, in ihrer Nähe mit den Ihrigen zu verweilen, und sich zu Beschwerden veranlasst fanden, um die Pedards zu grösserer Schamhaftigkeit zu veranlassen.

Beispielsweise mag ein kurzer Umblick in französische und englische Zeitungen gehalten werden.

Paris mit seiner leichtlebigen Bevölkerung geht hier voran und die in den dortigen Zeitungen enthaltenen Artikel machen die Runde durch Frankreich, nach London, Petersburg bis Konstantinopel u. s. w. Erzählungen von Unglücks- und Gerichtsfällen, allgemeine Betrachtungen über die Machtlosigkeit der Exekutiv- und Aufsichtsgewalt, Versuche einer Ligenbildung von Nichtfahrern und selbst von Fahrern zur Unterstützung der Polizei und der Verkehrssicherheit, Vorschläge zur Steuerung eines vielfachen Missbrauches des Fahrrades und der Automobilen u. s. w. wechseln in zahlreichen öffentlichen Blättern, aus denen viele Ausschnitte in den Herbstmonaten 1897 von einem Spezialinstitut für Beschaffung von betreffenden, gewünschten Mitteilungen zu Paris (Courrier de la Presse unter der Direktion von A. Gallois, Boulevards Montmartre 21) dem Verf. übermittelt worden sind. Aus vielen derselben geht hervor, dass der ganze Cyklismus (Radfahrwesen) unter den Ausschreitungen jener Klasse von Cyklisten schwer zu leiden hat, die sich durch Renommieren und Rücksichtslosigkeiten im Strassenverkehr hervorthun und über die natürlichen und durch eine ausführliche Ordonance festgestellten Regeln des Radfahrens vermöge ihres Herrschafts- und Sicherheitsbewusstseins der Nichterfassbarkeit leichtfertig und fast mut- und sogar böswillig hinwegsetzen. Bekannt ist, dass die Pariser Pedards beiderlei Geschlechts sich vor den ähnlichen Erscheinungen des Grossstädtertums anderer Staaten in Excentrizitäten hervorthun; indessen fehlt es auch selbst in kleineren Städten, nicht bloss Frankreichs, wo freiere Anschauungen eines sich breit machenden Sportwesens Einzug gefunden haben, nicht an hervortretenden Beispielen eines Pedardentums nach Pariser Modellen, das sich die gentlemans eccentrics als nachahmungswert erscheinen lassen. Kein Wunder, wenn sich die

öffentliche Meinung durch die Zügellosigkeit und die täglich dadurch verursachten Unglücksfälle empört fühlt und zu einem Krieg gegen die Übelthäter auffordert. Ein Pariser Radfahrerorgan *Le Vélo* vom 13. Oktober 1897 beschreibt, wie die Polizeipräfektur sich nicht mehr mit den Verkehrsordnungsvorschriften begnüge, sondern zum Einschreiten gegen die Übertreter vorgehe, indem sie eines Abends im Oktober im VII. Bezirk eine wohlorganisierte Jagd durch Polizeienten auf solche Radfahrer veranstaltet habe, die den Vorschriften des Reglements nicht entsprächen, wobei sie von einigen Agenten in Civil, welche in Trupps bis zu drei Fahrern zu Rad an mehreren Punkten nächst der Eintrachtsbrücke verteilt waren, zur Verfolgung Derer unterstützt wurden, welche versuchten flüchtig zu werden. Fast 60 Übertreter beider Geschlechter wurden teils wegen Fehlen der Bremse, teils wegen Mangels einer Laterne, eines Schildes oder der Fahrkarte notiert, und diejenigen, welche im Mangel des Identitätsausweises (Schildes am Rad) nicht festgestellt werden konnten, wurden auf das nächste Kommissariat gebracht, um ihre Identität festzustellen. Natürlich beschwerte sich der Schluss dieses Berichtes des Radfahrerorgans über die Strenge des Reglements, wie über die sehr unangenehme Weise der Begrenzung einer Promenade.*) Es sind ja

*) Darüber brachten verschiedene Pariser Zeitungen Berichte. Z. B. *Le Petit Parisien* vom 13. Oktober, *Le Radical* vom 15. Oktober, worin der Fang von 60 Cyklisten beiderlei Geschlechts und ihre Gestellung vor dem Polizeikommissair unter der Leitung des M. Lépine zwar eine Komödie genannt, die durch eine öffentliche Androhung hätte vermieden werden können, aber deren Nutzen nicht verkannt wird, da diese Art von Radfahrern für die Passanten der Strassen eine wahre Falle geworden sei. „Vous croyez vous garer d'une voiture, paf! vous tombez sur ces insectes véloces qui vous heurtent et vous renversent. Mais il est une remarque utile a faire“. Alle Geschäftsleute und sich im Berufe des Rades Bedienende übten eine ruhige und vorsichtige Fahrweise und suchten eigenes Unglück im Bewusstsein ihrer Verantwortlichkeit zu

immer die Parteiinteressen, welche die Radfahrerpresse zu vertreten sich bemüht, wodurch aber die Kluft zwischen Fahrern und Nichtfahrern, welche besonders der Sport auf den Strassen gebildet hat, nicht überbrückt wird, während es doch die Aufgabe jener Sonderpresse wäre, Mängel offen zu rügen, aber nicht abzuschwächen und zu vertuschen, und die Interessen, welche sich in Ausartungen verlieren, ehrlich als gegen die wahren Interessen der verständigen Fahrer verstossend zu kennzeichnen und durch Ermahnungen die letzteren als neben denen der Nichtfahrer möglich, ja recht gut herlaufend und sich gegenseitig ins Gleichgewicht setzend darzustellen. Das in Paris erscheinende Sportjournal *Tous les Sports* vom 18. Oktober 1897 brachte einen mit G. Leval unterzeichneten Artikel: „Pédards et Mobilards“, worin gegen eine etwaige Untersagung des Befahrens der belebtesten Pariser Strassen mit dem Rade durch die Polizeipräfektur agitiert wird; dabei wurde die Verkehrs-

verhüten. Schliesslich giebt der Artikelverfasser zu, dass, wie alle Dinge, wenn sie noch so gut seien, auch ihre Schattenseiten hätten, auch das Radfahren die Geringschätzung anderer Leben vermehre, eine Monomanie der Unachtsamkeit heranziehe, doch aber weiss er kein anderes Rettungsmittel als den Hinweis auf die Entschädigungspflicht im Art. 1382 des code civil und die Warnung: *Cyclez, mais ne tuez pas. Voilà tout ce qu'on vous demande. Est ce trop?* Selbst eine wohlorganisierte Polizei erlahme in ihren Bemühungen, den Radfahrerverkehr in den geordneten Bahnen zu halten, und müsste geradezu für diesen Zweck verstärkt und besonders organisiert werden, wie es sich in grossen Städten schon nötig gemacht hat. Aus Berlin z. B. wurde im Frühjahr 1898 berichtet, dass zahlreiche Sistierungen von Radfahrern, welche die Vorschriften der neuen Polizeiverordnungen über das Radfahren nicht beachten, täglich geschehen, dass die berittenen Schutzleute, die Geheimpolizei und selbst das Publikum sich vielfach an der Verfolgung und Festnahme von rücksichtslosen, mit grösster Geschwindigkeit die Strassenkreuzungen passierenden Radlern, beteiligen.

ordnung nebst ihrem Vollzug verspottet und jenen eine Inkonsequenz vorgeworfen, insofern die Pedards als gefährliche Leute verfolgt würden, nicht aber auch die Automobilards, die man ebenfalls in einer Abkürzung schlechtweg mobilards nennen könne, Gentlemens, welche ihre Gefährte mit einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde auf dem Boulevard oder in den Elyseeischen Feldern herumbewegten. Dafür schienen die biedereren Schutzleute kein Verständnis zu haben. Etwas Wahres lag hierin insofern, als auch die Automobile nach den Regeln der grössten Vorsicht in den Strassen zu gebrauchen sind und wegen ihrer Schnellig- und Unhörbarkeit ebenso gefährlich sind wie Fahrräder, wenn nicht sogar noch gefährlicher wegen ihrer Raumeinnahme; aber ihr Vorkommen ist doch nur ein vereinzelt und gegen die Flut von Fahrrädern ein seltenes in den Strassen, wo sich bei der Schwerfälligkeit des Verkehrs ein langsames Fahren von selbst gebietet, so dass hier Ausschreitungen weit weniger zu befürchten sind, als wie bei den wilden Radfahrern, welche meist den jüngeren Lebensaltern angehören, deren Pflichtgefühl gegen andere noch wenig gestärkt zu sein pflegt.

Es ist vor der Anschauung zu warnen, dass das „Radlervolk“ eine Welt für sich bilde und in dem Sicherheitsgefühl der Solidarität sich gegen jede Unterdrückung energisch zu wehren habe nach dem Grundsatz: „Einer für Alle, Alle für Einen“ in gemeinsamen Anschauungen. Eine Ausscheidung der Unvernünftigen und eine Fügung der Vernünftigen in die allgemeine Verkehrsordnung ist durchaus zu verlangen. Gegen eine solche aber aufzuwiegeln, ist unvernünftig; wer das unternimmt, macht sich zum Genossen jener.

Artikel III.

Die Gefährlichkeit des Radfahrens für den Fahrer.

Dass ein übertriebenes Radfahren nicht bloss für den Radfahrer selbst gefährlich werden kann und schon in zahlreichen Fällen Gefahr gebracht hat, sondern auch ein noch vor fünf bis zehn Jahren kaum bemerkbares, nunmehr ein erhebliches Hindernis des Verkehrs der Fussgänger, Reiter und Fuhrwerke aller Art seit der enormen Vermehrung des Radfahrens geworden ist, muss ja selbst von Radfahrern und ihrer Fach- bzw. Sportpresse eingeräumt werden.*) Zur Abschwächung der Bedenken gegen das Radfahren überhaupt werden bekanntlich mancherlei Mittel von den eifrigen Verfechtern des Radfahrens angewendet, indem teils die Vorteile in übertriebener Weise vorgestellt, teils die Nachteile für den Fahrer selbst gemindert und für den Verkehr als unbedeutend oder von dem Publikum in vielen Fällen als verschuldet dargestellt werden. Ja selbst die Be-

*) Dass mit dem raschen Wachsen des Radverkehrs die Übertreibungen des Fahrens zunehmen müssen, ist eine natürliche Folge der Eigentümlichkeit des Fahrrades. Ungezählte Fahrzeugfabriken haben sich auch in Deutschland gebildet, die sich mit ihren Erzeugnissen zu überbieten und ausländische Fabrikate ganz zu verdrängen suchen. Eine der angesehensten Fabriken von Seidel & Naumann in Dresden, welche gegen 3000 Arbeiter beschäftigt und besonders das Fahrrad Germania 6" mit geraden Röhren und gebogenen Rahmen verfertigt, lieferte bisher jährlich gegen 30000 Fahrräder. Wo man nur in grösseren Städten hinsieht, gewahrt man in Schaufenstern Fahrräder, so dass man fragen muss, wo nur die Fahrer dazu herkommen sollen? Und bereits scheint eine Überproduktion schon eingetreten zu sein, die doch die noch leidlich hohen Preise herabdrücken würde. Der neue Fabrikationszweig hat natürlich auch viele Hilfszweige geschaffen, z. B. besonders die Herstellung einzelner Teile des Fahrrades, wie Pneumatik mit Luftpumpe, Kugellager, Pedale, Lenkstange, Sattel u. s. w.

hauptung, dass die Hälfte aller Unfälle und Schäden, welche das Radfahren verursache, auf die Radfahrer und ihre Maschine entfalle, wie sie von einem Verfechter des Radelns vor einigen Jahren in der Berliner und ähnlich in der Münchener „Post“ aufgestellt wurde, musste dazu herhalten, den Glauben an die grössere Gefährdung des Publikums etwas abzuschwächen. Ein Artikel in Nr. 4 des IV. Jahrganges der „Radwelt“, überschrieben „Unglücksfälle im Sportbetrieb“ ist einer von den vielen derartigen Versuchen, die Bedeutung der Radler-Unglücksfälle im Vergleich zu dem Umfang und dem Wert körperlicher Übungen in ein milderes Licht zu setzen mit der Phrase, dass jeglicher Sport es ablehnen müsste, für gesundheitsschädliche Folgen von Übertreibungen haftbar gemacht zu werden; — Mass gehöre zu allen Dingen, aber der Begriff des Sports als gesundheitsfördernde körperliche Übung (nicht auch recht sehr zur Unterhaltung und zum Vergnügen?) schliesse jede Übertreibung aus und gegen eine Überanstrengung schütze die allmähliche Vorbereitung zu fortschreitenden Leistungen (Training).

Dabei wird übersehen, dass kein anderer Sport, wie Reiten, Schwimmen, Eislaufen, Rudern, athletische Übungen auch nicht das Turnen und Bergerklettern, mit derartigen Zufallskonkurrenzen zu kämpfen hat wie das Balancieren auf zwei (des landläufigen Zweirades) minimalen, fast zu Punkten verschwindenden Radflächen, welches mit jeder beabsichtigten oder nicht beabsichtigten Wendung (im Wind- oder Körperbewegungsdruck, durch ein Hindernis im Wege mittels Stosses verursacht) ins Wanken geraten kann und den Fahrer die Herrschaft über das Rad verlieren lässt, was auch einem geübten Fahrer begegnen kann, selbst wenn er eine durchaus taktfeste Maschine benutzt. *) Das gilt vom Zweirad als der üblichsten Form derselben, während bei dem Mehrrad

*) Naiv bekannte ein Zweiradfahrer: „Ehe man's nur denkt, liegt man am Boden!“

wieder die Schwerfällig- und Ungelenkigkeit die Ursache von Zusammenstößen zu bilden pflegt. Es kommt dazu die sog. Rasanzenz oder Trieb- und Flugkraft der Maschine, welche eben gar zu leicht, oft unvermerkt, zu einer vogelflugartigen Geschwindigkeit des Tempos verleitet und Übertreibungen herbeiführt, ohne dass der Fahrer sie bemerkt oder beachten mag. Ferner verführt auch die Eigenart des Rades zu einer längeren Ausnutzung jener Triebkraft, als manchem Fahrer zuträglich ist. Gerade in der Zuträglichkeit täuschen sich so viele Radfahrer.*) Keiner sollte

*) Besonders beachtenswert ist eine Beantwortung der Frage, ob das Radfahren Kindern gesund sei, durch Dr. Otto Gotthilf, der sie im allgemeinen verneint (in der Magdeburger Zeitung). Die schädlichen Einwirkungen sind um so gefährlicher, je jünger die Kinder sind, etwa bis zum 16. Jahre; aber erst nach Erlangung völliger körperlicher und geistiger Reife ist es zu empfehlen, weil zu leicht eine gewisse sinnliche Reizung von üblen Folgen hervorgerufen wird. Über das Radfahren der Schulkinder enthält der 1898 erschienene Bericht des Wiener Stadtphysikats Folgendes: Das Radfahren in mässiger und vernünftiger Weise betrieben, hat gleich anderen Körperübungen grosse Vorteile für die Gesundheit, indem es gewisse Muskelgruppen kräftigt, die Menschen für längere Zeit ins Freie führt, dadurch den Stoffwechsel und die Verdauung fördert, das Selbstvertrauen, die Entschlossenheit und Geistesgegenwart erhöht etc. Es ist daher der Gedanke naheliegend, auch diese Körperübung, gleich anderen, bei der Schuljugend zu pflegen und zu fördern. Hierbei darf aber nicht übersehen werden, dass gerade das Radfahren, wenn es unvorsichtig und im Übermasse, und zwar insbesondere von Kindern betrieben wird, gewisse Gefahren in sich birgt, sie anlässlich der eventuellen Pflege dieser Körperübung bei der Schuljugend genau zu beachten wären, weshalb dieselben im folgenden näher erörtert werden: Bei Kindern kommt es, wie die Erfahrung lehrt, sehr leicht zu unsinnigen und gefährlichen Übertreibungen körperlicher Übungen überhaupt, so dass auch bezüglich des Radfahrens zunächst Verletzungen durch Fall, infolge raschen, unvorsichtigen Fahrens bei Kindern voraussichtlich sehr oft sich ereignen würden. Aber auch die anderen nachteiligen Einflüsse des übermässig und unvorsichtig betriebenen Radfahrens auf die Gesundheit machen sich bei Kindern infolge

die polizeiliche Erlaubnis erhalten, ohne ein ärztliches Zeugnis der Freiheit von krankhafter Anlage, wie von

ihrer Körperbeschaffenheit stärker geltend als bei Erwachsenen, so insbesondere die Wirkung auf das Herz. Nach ziemlich übereinstimmenden Angaben stellt das Radfahren an das Herz besonders grosse Anforderungen, indem es den Blutdruck erhöht und die Pulsfrequenz beträchtlich steigert, so dass nach anstrengenden Radfahrten (insbesondere nach Bergfahrten) akute Ausdehnungen des Herzens mit ihren oft lange andauernden Folgeübeln und selbst plötzliche Todesfälle beobachtet wurden. Diese Gefahr ist bei Kindern besonders zu beachten, da bei ihnen das Herz bisweilen an und für sich, insbesondere aber nach den im Kindesalter so häufigen fieberhaften Erkrankungen, oft durch längere Zeit weniger widerstandsfähig ist, und dann bei übergrosser Inanspruchnahme leicht lange dauernden Schaden leiden kann. Ein weiterer Nachteil des Radfahrens, der bei Kindern stärker hervortritt, ist der Druck, den die so häufig schlecht konstruierten Sättel ausüben. Ebenso ist es wahrscheinlich, dass die schlechte und gesundheitschädliche stark nach vorn geneigte Haltung bei radfahrenden Kindern besonders häufig anzutreffen wäre, und könnte dieselbe bei der Weichheit und Nachgiebigkeit des kindlichen Skeletts, sowie der Weichteile immerhin zu leichten Wirbelsäulenverkrümmungen führen. Endlich erheischt noch ein psychisches Moment bezüglich der Pflege des Radfahrens bei Schulkindern eine gewisse Vorsicht; dasselbe zählt nämlich zum sogenannten Rennsport, das ist zu den mit sportlichen Wettkämpfen etc. verbundenen Leibesübungen, und es ist zu befürchten, dass die radfahrende Schuljugend dieser rein sportlichen Pflege des Radfahrens viel mehr Interesse entgegenbringen würde, als es mit Rücksicht auf ihre geistige Entwicklung wünschenswert erscheint. Auch Dr. M. Mendelsohn hat darauf hingewiesen, dass bei der starken Inanspruchnahme der unteren Gliedmassen beim Radfahren eine Blutüberfüllung in den Gelenkenden eintrete, welche einen günstigen Boden für die bei Kindern so häufigen Entzündungen im Knie- und Hüftgelenk bilden. Die hygieinischen Nachteile eines Sportes, der sogar für Erwachsene anstrengend sei, indem Gehirn und Nerven unter dem Mangel an genügender Blutzufuhr litten, könnten in den Jahren des Wachstumes schwere sein, denn die grosse Blutmasse mit dem darin befindlichen Ernährungsstoffe werde zur Ernährung der schwer arbeitenden Muskeln verbraucht und damit den übrigen Organen des Körpers entzogen. Dazu komme, dass gerade die Jugend geneigt sei, alle Ver-

organischen Fehlern beigebracht zu haben; denn die Eigenschaft der Fahrradbenutzung ist eben an die Bedingungen

gnügungen zu übertreiben. Nach dem N. Wr. Tageblatt hat Dr. Wilh. Steckel in einem Artikel über den Einfluss des Radfahrens auf das Herz bekannt, dass dieses letztere die Achillesferse des Radfahrers bilde. Er zeigt darin, wie ein an sich gesundes Herz durch eine verständige, mässige Gymnastik im Radfahren gestärkt werden könne, so gut wie beim Turnen, Schwimmen, Rudern, ja, wie sogar bei einzelnen krankhaften Erscheinungen, mangelhaften Herzklappenschlüssen, Aussetzen des Pulses und bei durch physische Unthätigkeit geschwächter Herzthätigkeit, Besserungen und Heilungen, wie beim Bergsteigen (Örtel'sche Kur), erzielt worden seien, indem der Herzmuskel grösser und ausdauernder werde. Das aber gesteht er nur einem „vernünftig betriebenen Radfahren“ zu, erachtet aber das übertriebene Radfahren, wie Wettfahren über grössere Strecken, schnelles Fahren gegen den Wind und Bergabfahren, anstrengendes Berganfahren für direkt schädlich, ja lebensgefährlich. Dr. St. hat die Steigerung der Pulsfrequenz einer mannigfachen Erprobung unterzogen und gefunden, dass sie sich von 60 bis 200, ja sogar 240 Pulsschlägen in der Minute, durch Anstrengungen erhöhe, womit der Blutdruck beträchtlich gesteigert werde, was von vielen Ärzten schon als ein bedenkliches Symptom erachtet werde, worauf eine akute Herzerweiterung, aber auch eine chronische mit Hypertrophie des Herzens eintrete, bemerkbar in Herzdruck, Herzklopfen, Atemnot, Erzeugung von Herzklappenfehlern, schweren Herzleiden — und plötzlicher Tod. Besonders gefährlich sei das rasche Bergfahren, wobei die Herzthätigkeit leicht verdreifacht werde, indem die vorgebeugte Haltung eine Zusammendrückung der Bauchhöhle bewirke und die Lungenatmung hindere, also neue Widerstände für das ohnehin erschöpfte Herz schaffe, wodurch Schwächegefühl, Druckgefühl auf der Brust, Gesichtsverfärbung, Sinken des Pulses bis auf 48 Schläge in der Minute, eventuell Ohnmacht eintrete. Abgesehen von der Gefahr eines plötzlichen Todes aus Herzschwäche, werde der sträfliche Leichtsinne mit jahrelangen Krankheitserscheinungen gebüsst. Aber auch das schnelle Bergabfahren und schnelle Fahren gegen den Wind sei gefährlich, wie das Wettfahren über weitere Strecken, indem die Nasenatmung nicht mehr genüge, da der Lunge grössere Mengen Sauerstoff zugeführt werden müssten, um das rascher zirkulierende Blut zu oxydieren; dazu komme, dass viele Fahrer statt tiefer zu atmen, nur viel häufiger und flacher

einer grösseren Widerstandsfähigkeit gebunden, die allerdings durch allmähliche Übung verstärkt werden kann. Die Erfahrungen

atmeten, wodurch der Lufthunger noch grösser und die Atemnot noch stärker werde. Schliesslich wird ein vernünftiges Masshalten, wie für alle Genüsse, auch den Sportfahrern dringend angeraten. Wie wenige aber wissen, wo die Grenzen liegen?! Auch O. Kilian, Chefredakteur des „Deutschen Radfahrersport - Berlin“ in seinem 1898 erschienenen Taschenbuch für Radfahrer S. 36 bemerkt, dass Gegenwind und bergansteigende Strassen ausserordentlich hohe Anforderungen an die Kraft des Fahrers stellen und er an eine bestimmte Geschwindigkeit gewöhnt, nur zu sehr geneigt sei, diese auch trotz der entgegenstehenden Schwierigkeiten beizubehalten und erst, wenn der Atem kurz wird und die Beine streiken und der Körper in Schweiss gebadet ist, der Radler merke, dass bei diesen Hindernissen grössere Muskelarbeit nötig sei, dass er absteigen müsse. Aber auch vor den grossen Gefahren beim raschen Bergabfahren fordert er die grösste Vorsicht, damit das Rad nicht mit dem Fahrer durchgehe, der auf keinen Fall die Füsse von den Pedalen lassen dürfe, um durch Gegendruck den Gang des Rades regeln zu können.

Im Verein für innere Medizin zu Berlin hat man sich mit dem gesundheitlichen Wert des Radfahrens wiederholt beschäftigt und da hat der auf diesem Gebiete als eine Autorität geltende Dr. M. Mendelsohn die mächtige Einwirkung des Radfahrens auf den Blutdruck und dieses wieder auf das Herz nachgewiesen, indem die Überanstrengung dieses eine funktionelle Schwächung des Herzmuskels herbeiführe als Folge des beim Radfahren gesteigerten Blutdruckes, wodurch die Kraft des Herzens in höherem Masse in Anspruch genommen werde, worauf eine zur Herzlähmung führende Erschlaffung des Herzmuskels in immer zahlreicher werdenden Fällen den Tod oder langwierige Krankheiten herbeiführe. Das Gefährliche werde dadurch erhöht, dass die Ermüdung des Herzens beim Radfahren vom Fahrer selbst nicht wahrgenommen werde, und insofern könne keine körperliche Anstrengung in gleichem Masse gefährlich und verhängnisvoll werden wie das Radfahren. Dem über die ruhige und wissenschaftliche Betrachtung der physiologischen Rückwirkungen der Körperübung und über die objektive Erwägung ihrer schädlichen Folgen nach überwiegenden Enthusiasmus der Mediziner für diese Sportausübung legte Dr. M. eine gewisse mittelbare Schuld an der Vermehrung der zu medizini-

der Ärzte sind in Bezug auf die Zuträglich- oder Gefährlichkeit für die Gesundheit noch sehr junge und oft sich einander

schen Beobachtungen und Besprechungen Veranlassung gebenden Fälle bei! Dass aber die wiederholt gebotene Mässigung im Sportfahren noch so verhältnismässig wenig Beachtung findet, mag in einer überwiegenden Leidenschaftlichkeit, zu der das Radfahren verleitet, seinen Grund haben. Gebricht es dazu, wie ärztlich feststeht, dabei an einem inneren Warner, an dem Bewusstsein oder der Wahrnehmung einer Ermüdung oder Erschöpfung des Herzens, so verfällt der Übertreiber im Sport seinem Schicksal. Auffallend ist die Thatsache, dass in den Zeitungen sehr viel mehr Anzeigen von Radverkäufen, auch „wegen Aufgeben des Sports“, als Kaufgesuche zu finden sind, woraus ein Schluss gezogen werden könnte, dass der Radfahrersport seinen Höhepunkt bereits erreicht habe, oder etwa dass bessere Fabrikate mit geringwertigen vertauscht werden sollen? Das Unnatürliche der Sportübertreibung und die Mehrung der Erfahrungen wird wohl mit vielen Opfern an Leben und Gesundheit nach und nach zur Mässigung verhelfen. Die Ärzte werden mehr und mehr Beobachtungen zu machen haben. So hat z. B. Dr. Morowitsch an die französische Hygieinische Gesellschaft seine Erfahrungen über die Schädigung der Augen durch den scharfen Luftdruck und Staub mitgeteilt und für Touren den besonderen Schutz einer eigens dazu hergerichteten Brille empfohlen, denn das Radfahren verursache eine Ermüdung der Sehnerven und der Netzhaut, sowie eine chronische Unempfindlichkeit gegen Licht. Durch Blutandrang zu den Augenlidern und zu den Häuten des Augapfels, namentlich bei Fahrern mit weit vorgebeugtem Oberkörper, sowie durch Ermüdung der Augenmuskeln, entstehe häufig Kopfweg. Und die zahlreichen Augenentzündungen? Auch M. fordert Mässigung im Fahren.

Aus den meisten ärztlichen Berichten (vergl. auch den Aufsatz des Dr. med. G. Poelchau „Auf dem Rade“ in No. 32 des „Daheim“) ergibt sich, dass die Bekömmlichkeit des Radfahrens ganz von der Individualität abhängt und niemand fahren sollte, bevor der Arzt sein Gutachten darüber abgegeben hätte oder falls irgend eine Störung im körperlichen Wohlbefinden bemerkbar würde. Von der Beschaffenheit des Rades, von der passenden Höhe und Länge, von der richtigen Stellung der Lenkstange und des Sattels im Verhältnis zum Fahrer und seiner Gebrauchsbestimmung des Rades hängt viel ab, was nicht alle Fahrer, wie man täglich sehen kann, zu würdigen verstehen. Ganz besonders ist vom

widersprechende, auf die Individualität und Versuche des Einzelnen an sich selbst nebst genauer Selbstbeobachtung

ärztlichen Standpunkt die s. g. Übersetzung von besonderem Interesse, die in ihrer Höhe ganz der Persönlichkeit und dem Zweck und Ort des Radgebrauchs angepasst werden muss, indem von ihr die s. g. Entwicklung der Triebkraft, d. h. die Länge des von einem Rade bei einer Kurbelumdrehung zurückgelegten Weges in Metern, aber auch die Kräfteanstrengung abhängt. Denn eine bei zu hoher Übersetzung erforderliche Anstrengung kann dem Fahrer recht schaden, wie nunmehr allseitig festgestellt ist. Daher sollen schwächlichere Personen kaum eine 60" übersteigende Übersetzung haben, welche bedingt ist durch das Verhältnis der an der Tretkurbel und am Hinterrad vorhandenen kleinen Zahnräder bez. deren Zähne, in welche die Glieder der geschlossenen Kette eingreifen. Wie mit grösseren Schritten eine längere Wegestrecke zurückgelegt wird, so legt ein Fahrrad mit hoher Übersetzung bei einmaliger Kurbelumdrehung eine grössere Strecke zurück, als ein solches mit niedriger Übersetzung. Ein Niederrad mit einer Übersetzung von 60" legt bei einmaliger Umdrehung denselben Weg zurück, wie ein Hochrad von 60 englischen Zoll Durchmesser; bei 63" = 160 cm beträgt die „Entwicklung“ 5 Meter mit einmaliger Kurbelumdrehung, bei 70" = 178 cm schon $\frac{1}{2}$ Meter mehr. Was aber bei hoher Übersetzung an Geschwindigkeit gewonnen wird, geht an Menschenkraft verloren, indem die Überwindung der in der Mechanik liegenden Steigerung der Widerstände einen vermehrten Kräfteaufwand erfordert. Dieser wird von der Mehrzahl der Fahrer unterschätzt und in dem Eifer desfahrens, zumal in Gesellschaft, mehr als zuträglich in Anspruch genommen, was vollends bei einer dem Fahrer nicht angemessenen Höhe der Übersetzung recht schädlich wirken kann. Zahllose Fahrer fragen aber nicht danach, sowenig wie nach der ihnen zuträglichen Fahrgeschwindigkeit, besonders bei sich ihnen entgegenstellenden Hindernissen, wie Steigungen des Weges, Unebenheiten, Gegenwind, Staub u. s. w. Auch Dr. Poelchau warnt davor, sich unbesorgt dem Radsport zu widmen, namentlich schwächliche, kränkliche Personen vor einem Radgebrauch ohne vorausgegangene ärztliche Erlaubnis, jedenfalls alle Fahrlustigen vor Erlangung des 16. und nach Überschreitung des 45. Lebensjahres, wegen der besonderen Einwirkung des Radelns auf das Herz und Gefässsystem, der namentlich Knaben und Mädchen leicht ausgesetzt seien, die nicht erproben, was sie ihren Körperkräften zumuten könnten.

hinweisende.*) Darin aber stimmen die vielen in Büchern, Zeitungen, sportlichen Mitteilungen veröffentlichten Urteile

Also nur ganz gesunden Jünglingen, Männern und Damen könnte ein mässiges Radfahren von 10—16 Kilometern in der Stunde unbedenklich zu gestatten und zuträglich sein. Ganz besonders wird noch auf die dem Fahrer anzupassende Beschaffenheit des Sattels aufmerksam gemacht, dass bei seiner Benutzung jeder Druck auf das Mittelfleisch vermieden werde, weil es sonst bei grösseren Touren leicht zu einer Schädigung der im Becken gelegenen inneren Organe, sowie der Nerven und Gefässe und infolgedessen zu verschiedenen Schädlichkeiten führen könne. Dass die Federn des Sattels auch wieder im Verhältnis zu der Schwere des Fahrers stehen müsse, damit er bei holperigen Wegen und kräftiger Federwirkung nicht aus dem Sattel geschleudert werde, ist weiter individuell zu berücksichtigen, ebenso wie der sehr relativ wichtige Sitz auf dem Sattel. Mit Recht wird auf die Folgen des Druckes des Sattels beim Aufsitzen und Fahren auf den s. g. Damm des Fahrers aufmerksam gemacht, wo der hintere Teil der Harnröhre und die Vorsteherdrüse gelegen ist, welche schmerzhaft Reizungen durch einen unpassenden Sattel erleiden und häufig ein Aufgeben des Fahrens veranlassen. Unpassende Sättel verursachen leicht Wundfahren am Schenkelansatz.

Das alles mag nur erwähnt werden, um zu zeigen, welche und wie viele Rücksichten von den Fahrlustigen auf ihr eigenes Wohl von ihnen, wie nicht minder von deren Angehörigen zu nehmen sind und welche Gefährdungen für das körperliche Befinden so mancher Radler, zumal des weiblichen Geschlechts, zu beachten und zu vermeiden sind. Und was sagt die Sportpresse dazu? An Verspottung „ängstlicher Mütter und philisterhafter Väter“ fehlt es nicht!

*) Erwähnenswert ist ein in L. Heusers Verlag, 1897, erschienenenes Buch: „Das Radfahren für Damen vom theoretisch-praktischen und ärztlich-gesundheitlichen Standpunkt“, von dem durch einen jähen Tod frühzeitig abberufenen Kurarzt in Bad Ems, einem eifrigen Radfahrer, Dr. med. Fressel, nach dessen Tod herausgegeben von dem Sportschriftsteller Wäntig-Haugk in Meiningen, dann in Naumburg, welches bezweckt, dem Radfahrersport immer mehr Eingang, besonders seitens der Frauen, zu verschaffen. Daraus sei hier Folgendes mitgeteilt: Das Radfahren wirkt im höchsten Grad günstig auf die Entwicklung und Schönheit des weiblichen Körpers, auf Thätigkeit von Herz und Lunge, auf die Funktionen der Unterleibsorgane, auf die Muskeln des ganzen Körpers, auf

überein, dass das zu Übertreibungen verleitende Radfahren nur mit Selbstbeherrschung und

Gemüt und Geist ein. Als Heilmittel wird es empfohlen bleichsüchtigen jungen Mädchen und Frauen — ohne Corsett und nur im mässigen Betriebe, bei nervösen Zuständen, bei Anlage zur Korpulenz, bei chronischer Verstopfung und Hämorrhoidalalleiden. Dagegen nur in vorsichtiger Weise zu gebrauchen ist das Rad bei krankhaften Zuständen des Herzens und der Lungen und leichteren Frauenkrankheiten, wobei jedoch wegen der noch geringen Erfahrungen die Meinungen der Ärzte sehr geteilt sind und deshalb überall erst ärztlicher Rat einzuholen sei, wie auch seitens solcher Damen, welche an Krampfadern leiden, die nur mit Anlegung eines Gummistrumpfes und nur mit mässiger Anstrengung fahren dürften. Unbedingt zu verbieten ist das Radfahren bei allen schwereren Erkrankungen des Herzens, der Nieren und der Lungen. Unter Umständen kann es für den Körper, besonders für das Herz, sehr gefährliche Folgen haben; denn nach den Beobachtungen des Dr. M. Mendelsohn werde die Zusammenziehung des Herzens verdoppelt bis dreifacht, so dass der Puls in der Minute statt 70—75 Schläge 150—225 aufweise, durch diese zumal beim Bergfahren dem Herzmuskel zugemutete Riesenarbeit werde er leicht zur Erschlaffung gebracht, und im Verein mit der Blutdrucksteigerung liege die grosse Gefahr des übermässigen Radfahrens, worin Dr. M. eine Reihe schwerster Herzerkrankungen und Todesfälle begründet gefunden hat, wie auch Dr. Albu in Berlin Symptome akuter Herzerweiterungen. „So segensreich und gesundheitsfördernd ein in verständigen Grenzen betriebenes Radfahren für den menschlichen Körper ist, ebenso schädliche und gefährliche Folgen kann es haben, wenn Exzesse darin begangen werden“. Ärztliche Urteile über das Radfahren der Damen finden sich vom Professor Dr. Nussbaum in München in der „Gartenlaube“, (vergl. das Schriftchen desselben: „Ist das Radfahren gesund?“ im Verlag von R. Stolle in Harzburg), von Dr. O. Flöel in Coburg in der Deutschen medizinischen Wochenschrift, 1896. In der Nouvelle Revue der Madame Adam hat Dr. J. Lucas-Championnière besonders als Vorteile betont die Stärkung von Mut, Geistesgegenwart, Selbstvertrauen und des Verstandes. Die Pariser Ärzte haben sich bei einem Vortrag des Professors L. H. Petit über die Wirkungen des Radfahrens, der in der medizinischen Gesellschaft der Pariser Hospitalärzte gehalten wurde, recht verschieden ausgesprochen, aber übereinstimmend das Radeln den an

Masshaltung geübt werden dürfe, wenn es dem Fahrer nicht schädlich werden solle.

Herz- und Lungenfehlern Leidenden verboten, Anstrengungen der Kinder für sehr gefährlich erachtet. Es fehlt noch an reichhaltigeren Beobachtungen; aber nur ein mässiges Fahren (15—18 km in der Stunde) ist gesunden Personen zuträglich. Der Frauenarzt Dr. Lutard befürwortet ein gemässigtetes Fahren zur Regulierung der Funktionen der weiblichen Organe. Desgleichen auch gegen Schwäche, Blutarmut, Nervosität, schlechte Verdauung, träge Leber und Erkrankungen der weiblichen Organe empfehlen englische Ärzte, Dr. Morhy, Dr. H. A. Allberts (Frauenarzt), Dr. G. E. Blackham, das Rad. Besonders empfiehlt Jennings in Paris in „La Santé par Tricycle“ das Fahren, jedoch unter Voraussetzung, dass ein Arzt erst den Körper erforscht habe und das Fahren mässig betrieben werde, auch die Bekleidung eine geeignete, freiere sei, damit der Brustkasten sich gehörig mit Luft füllen könne. Aber Wettrennen sei aus Gesundheitsrücksichten den Frauen ganz zu verbieten. Ein amerikanischer Arzt Dr. Fanton nennt das Radfahren eine wahre Wohlthat für die Frauen, bei denen 90 Prozent aller Erkrankungen funktionelle Störungen seien, hervorgeufen durch Langeweile und Mangel an Gelegenheit und geeigneten Mitteln für die Frauen, ihren Überfluss an Muskel-, Nerven- und organischer Kraft zu verarbeiten. Dr. Crosfield hat den mässigen Betrieb des Radfahrens betont, der in der Praxis vielfach vermisst werde.

Aus alledem geht hervor, dass die Gefahren des Radfahrens für die Fahrerinnen inbezug auf Gesundheit den Vorteilen nur bedingt das Gleichgewicht halten. Gar nicht berührt sind aber im Vorstehenden die zahlreichen Erkältungen, denen aber auch alle Radfahrer, die noch nicht wetterfest sind, infolge von Erhitzungen, welche gar nicht zu vermeiden sind, ausgesetzt sind, die aber häufig bei scharfen Winden zu Hals-, Brustfell- und Lungenentzündungen führen, Augen- und Ohrenübel, Kopfrosee u. s. w., im Winter auch Erfrieren von Händen, Ohren und Nase, verursachen. Dazu kommen die immerhin verhältnismässig bei der grossen Zahl der Sportfahrer, besonders der Damen, noch geringeren, äusseren Körperschäden, die durch Stürze, Abspringen, Anrennen u. dgl. veranlasst werden. Auch Dr. Fressel hebt hervor, dass man überhaupt und besonders die Damen in Begleitung von Herren, im Bestreben recht rasch vorwärts oder nur mitzukommen, zumal auf Touren, gar zu leicht in Schnellfahren und Übertreibungen verfalle,

Der Radfahrer-Enthusiasmus lässt nicht leicht Bedenken gegen die Selbstgefährdung des Fahrers aufkommen und reicht

dass für Radtouristinnen 80—85 km täglich schon eine beträchtliche Leistung sei, durchschnittlich aber Damen nicht über 10—15 km in der Stunde fahren sollten. Vor der Beteiligung an dem immermehr zunehmenden Unfug des „Kilometerfressens“ der jüngeren Touristen wird ernstlich gewarnt. Wenn indessen das Radfahren den nervösen Damen besonders empfohlen wird, so mag dabei die Beobachtung nicht unerwähnt bleiben, dass bei gar vielen jüngeren Radfahrerinnen während des Fahrens in den Strassen oder überhaupt bei grösserer Öffentlichkeit sich eine nervöse Aufregung auf den Gesichtern ausprägt, die hervorgeht aus psychischen Reizen der Eitelkeit, des Bestrebens, zu gefallen durch elegantes Fahren, guten Sitz, schöne Kleidung, gefällige Bewegungen und Haltung, aber andererseits aus dem Bewusstsein der allen Blicken der Passanten vorzugsweise ausgesetzten Bewegung in weiterem Umfang als bei dem blossen Spaziergehen oder Eislaufen, zuweilen auch aus dem Gefühl über die weibliche, von der Natur gebotene Zurückhaltung hinauszugehen, wenigstens nach dem Urteile gar nicht weniger Beobachter, welche in dieser Beziehung eine strengere Ansicht haben, endlich auch aus einer natürlichen Befangenheit und Unsicherheit wegen etwaigen Zusammenstossens mit Fuhrwerken, Fussgängern, welche den Fahrdamm überschreiten, mit herumlaufenden Kindern oder Tieren u. s. w. Diese psychische Erregung ist bei den meisten Radfahrerinnen im Strassenverkehr unvermeidlich, wird zwar vielen zur Gewohnheit, nützt aber nervösen Leuten keineswegs. Dazu tritt bei dem Fahren auf holprigen Strassenpflaster vollends eine durch das Rückgrat laufende Kopferschütterung, das Bemühen, das Zittern der Arme nicht merken zu lassen und die stramme Haltung nicht zu verlieren; denn immer noch fehlt es, wie Geheimer Medizinalrat Dr. L. Pfeiffer in Weimar in den Correspondenzblättern des Allgemeinen ärztlichen Vereins für Thüringen, 1898, S. 197 nachgewiesen hat, an einem auch allen Fahrern für ihre Gesundheit (eigenartig anatomischen Verhältnissen) passenden unschädlichen Universalattel für das Fahrrad, wobei die Anpassung an die Weichteile und die eine Körpererschütterung vermeidende Nachgiebigkeit der Sitzfläche des Radsattels geschaffen werde, überhaupt also eine richtige anatomische Gestalt der Sitzfläche. Solches gilt auch für die Herrensattel von glattem Leder mit Schnabel, welche von allen Ärzten als direkt gesundheitsschädlich erachtet werden.

oft soweit, dass Geschädigte (selbst von Lungen- und Brustfellentzündungen dem Tode Entrissene) sich nicht abhalten

Dr. Fressel bemühte sich auch, die noch bestehenden Vorurteile gegen das Sportfahren der Frauen als unberechtigte darzustellen. Das Urteil darüber liegt mehr im Gefühl, als im Verstand und der Vernunft, und ist daher sehr geteilt, auch je nach dem Standpunkt, den der Beurteiler in bezug auf die moderne Frauenfrage einnimmt. Im grossen Ganzen billigt der auf Zurückhaltung des Weibes vor der grösseren Öffentlichkeit in exponierten Stellungen noch haltende, brave, ehrsame Mittel- und Bürgerstand das Radfahren der Frauen keineswegs, wenn es auch von reizenden und nett gekleideten jüngeren Damen elegant betrieben wird. Sobald das Auge auf die strampelnden Schenkelbewegungen von vorn oder hinten fällt, selbst wenn sie durch einen langen Rock bedeckt sind, schwindet das Gefallen im ästhetischen Gefühl und es drängt sich ein von Verletzung der echten Weiblichkeit berührtes hervor, das zu dem aufrichtigen Urteil führt: „ganz nett anzusehen, aber doch nicht streng weiblich, daher naturwidrig, nicht ethisch!“ Freilich mag das Damenkostüm und die ganze Erscheinung das Gefühl stark beeinflussen. Leichtere, freiere Anschauungen der Männerwelt finden auch Gefallen an Kleidungen der Radfahrerinnen, wie sie sich zu den Stelldichein in dem Bois de Boulogne bei Paris sehen lassen, wie Pumphosen mit nackten Knien, kurze Strümpfe, kurze Jackets, offene Brust, umgelegte Krägen, Herrenmützen u. s. w., worüber sich die deutsche Frauenwelt zumeist empört äusserte. Man nennt das seitens der Emanzipierten „Prüderie“ — ein französischer Ausdruck, den man deutsch kaum in seiner vielumfassenden Bedeutung wiedergeben kann, da „Schein-Sittsamkeit“ oder „Scheinsprödigkeit“ nicht alles deckt, was darin enthalten ist, der im Englischen als Prudery die Ziererei, Sprödigkeit bezeichnet; mit derartigen Phrasen sucht man das berechtigte ethische Urteil beiseite zu drängen und das allgemeinere Urteil der Frauen, welches hier das massgebende ist, irre zu führen. Dr. Fressel kam schliesslich selbst zu dem Wahrspruch: „Willst Du, was sich geziemt, erfahren, frag nur bei edlen Frauen an.“ Dass das Sportfahren der Damen die Achtung vor dem weiblichen Geschlecht und den hierauf sich stützenden Grundsätzen der Erhaltung einer vernünftigen Gesellschaftsordnung erhöhen werde, wird kein ernster Beobachter der Entwicklung dieser behaupten wollen. Aber auch hierin sind die modernen Anschauungen immer nachsichtiger und lockerer geworden. In Transvaal z. B. klagte

lassen, das Rad zum Sport wieder zu besteigen; daraus ergibt sich, wie stark der Reiz dazu für einzelne Fahrer sein muss, der in unserem Zeitalter der Nervosität leicht zur Leidenschaft werden kann, wie bei keinem anderen Sport, selbst nicht bei dem der sog. Bergfexe, Rudersportler und Eisfahrer. Kommen Überanstrengungen hierbei vor, so gehören sie an Zahl zu den Seltenheiten, während solche beim Radfahren recht häufig auf Tage, ja Wochen lang sich nachhaltig fühlbar machen und bei der grossen Verbreitung des Radsportes eine grössere Zahl von Personen wegen der leichten Veranlassung dazu durch die besondere Eigenschaft des Rades treffen müssen. Wenn aber, um die Gefährlichkeiten des Radfahrens abzuschwächen, gar die „ungeheuere Menge von Schädigungen, die allein aus dem Sitzen in dumpfer Kneipenluft“ entstehen, entgegen gehalten werden, so könnte dies nur in Bezug auf die Lufteinatmung und Be-

die Nieuwe Republicein: „Unsere Mädchen werden wirklich zu schamlos; sie reiten nun das Bicycle, wahrscheinlich um mehr Englisch zu erscheinen. Es ist bedauerlich, dass sich das schönere Geschlecht so herabwürdigt, dass es die feineren Gefühle der Mutter schändet und dem nationalen Charakter untreu wird.“ Darüber spottete eine deutsche Zeitung mit den Worten: „Es ist wirklich schauderhaft!“

Merkwürdig! einer radfahrenden Geschäftsfrau, selbst wenn ihr Anblick ganz unschön, ja komisch ist, hält man den Gebrauch des Rades zu gute, während man eine korpulente, gebückt fahrende, sich abmühende Sportsdame mitleidig belächeln muss und ihr Fahren, weil das Anstands- und Schönheitsgefühl verletzend, lieber nicht sieht und mit der Vermutung entschuldigt, sie sei eine Gesundheitsfahrerinnen und passiere nur aus Notwendigkeit die Strassen, um ins Freie zur Übung und Luft- wie Abmagerungskur zu gelangen. Offenbar entschuldigt hier der Zweck des Radgebrauches diesen vor dem Schicklichkeits- und Schönheitssinn, bei dem Manne nur vor letzterem, indem man dem Berufsfahrer eher eine schlechte Haltung und ein Sich-Abmühen nachsieht, als dem Sportfahrer. Ist die Rückansicht der männlichen Fahrer mit der Strampelbewegung schon unschön, so ist sie es doppelt bei weiblichen Radfahrern. Das scheint aber wenig bestimmend für letztere zu sein. Die Lust überwiegt.

wegung von Belang sein, nicht in Bezug auf andere, auf die Gesundheit wirkende Einflüsse. Zur Vermeidung jener Schädigungen fordert die Hygiene an erster Stelle die einfacheren Bewegungen in frischer Luft, im Winter Zimmergymnastik, und nur ganz bedingt besondere Übungen des Sportes, darunter auch das Radfahren, das ohne alle Bedingungen noch mehr Gesundheitsschädigungen als das Stubenhocken mit sich bringen kann. Die Lichtseiten vor den Schattenseiten finden sich dargestellt von Dr. Alb. Albu, Sozialhygienische Betrachtungen über den modernen Sport mit besonderer Berücksichtigung des Radfahrens. Berlin 1896 (O. Coblentz). Sieht man jedoch so viele Radfahrer (selten Frauen, die meist aufrechte Haltung einhalten) mit gekrümmten Rücken über das Rad nach der Lenkstange hin gebückt fahren, wie im Rennsport oder Wettfahren, auch bei Touristen und Schnellfahrern, zumal auf schlechten Wegen, dann möchte man zweifeln, ob bei der Zusammendrückung der Brust und des Unterleibes der Gesundheit trotz Einatmung frischer Luft mehr geschadet als genützt werde.*)

*) Es sei hier an die in den Witzblättern und Schaufenstern vielfach ausgestellten Karikaturen erinnert, unter welchen letzteren sich die bei Gerlach und Schenk in Wien erschienene auszeichnet mit der Unterschrift: *Bicyclanthropos curvatus* (der gekrümmte Radaffenmensch). Rückbildung der Spezies „*Homo sapiens*“ im XX. Jahrhundert (nach Häckel). Die Karikatur selbst ist geradezu abschreckend, was sie wohl auch in ihrer Wirkung sein sollte; jedenfalls wird der Beobachter des Radfahrens ziemlich oft an sie erinnert. In Frankreich, auch in Baden, ist beobachtet worden, dass bei bewährten Radfahrern durch Überanstrengungen die Entwicklung des Brustkorbes gehindert, teilweise auch Verkrümmungen verursacht, dagegen die Beinmuskeln stark entwickelt waren, was man ja bei so manchen mit Kniehosen und buntscheckigen Wadenstrümpfen einherstolzierenden Radfahrern beobachten kann und das sich aus der anhaltenden, starken Trittbewegung leicht erklärt. Wegen jener Körperschäden mussten jene Fahrer bei der Heeresmusterung zurückgewiesen werden. Dr. Otto Gotthilf hat

Wenn von den aus Übertreibung hervorgegangenen Schädigungen an der eigenen Gesundheit des Fahrers abgesehen wird und die Unfälle, welche sich während des Sportbetriebes ereignen, berücksichtigt werden, so kommen ja auch bei anderen Leibesübungen dergleichen vor, die beklagt werden im Interesse der Verletzten; merkwürdig aber, wie selten ein Sportfahrer, der verunglückt, Teilnahme im Publikum, ausser in Genossenkreisen, findet!? Wohl aber macht sich eine weit verbreitete Entrüstung geltend, wenn ein Sportfahrer andere, besonders Fussgänger, alte Leute und Kinder, beschädigt, wobei sich gleich Parteien für und wider bilden, wenn es die Feststellung der Schuld auf der einen oder anderen Seite gilt. Wer sich so freiwillig auf die Gefahr des Verunglückens auf die Rennbahnen zum Wettfahren begibt oder den Radtourismus übt, hat so wenig einen Anspruch auf Bemitleidung als wie jeder auch Verluste nicht achtende Spieler, wenn ihm auch im Unglücksfalle die menschliche Hilfe zur Seite treten muss. Derselbe Gesichtspunkt wird aber auch für alles andere, besonders den öffentlichen Verkehr belästigende, Vergnügungs-

in der Magdeburger Zeitung besonders vor dem Radfahren der Kinder und Jugend gewarnt, solange das Knochengerüst noch nicht fest und leicht zu Verbiegungen und Verkrümmungen geneigt ist, ganz abgesehen von den für das ganze Leben verhängnisvollen organischen Leiden, die aus der leicht übermässigen Ausdehnung der in der Entwicklung begriffenen Herzmuskel entstehen, sodass Herzerweiterung in Verbindung mit Klappenfehlern entstehen.

Aus Holland erfahren wir, dass der am 31. August 1898 ihr 18. Lebensjahr vollendet habenden und grossjährig gewordenen Königin Wilhelmine, welche eine Meisterin im Radfahren sein soll, eine gewisse Beschränkung darin auferlegt worden ist infolge der Staatsraison, dass eine Königin sich nicht den vielen Unfällen aussetzen dürfe, die der Fahrersport des Zweirades mit sich bringe. Sollte hier nicht ein Vorbild für viele Nicht-Königinnen auch gegeben sein — zur Selbsterhaltung?

fahren eingenommen. Wenn jedoch „ein gelegentlicher Sturz durch Unvorsichtigkeit“ nicht als Unfall oder gar nur als eine harmlose Sache angesehen wird, so mag das, sofern es mit einer Hautabschürfung oder leichten Verletzung abgeht, mindestens als ein Glück im Unfall und als Warnung gelten; immerhin kommt dergleichen gar nicht selten vor. Der Verlust der Herrschaft über das Rad passiert nicht bloss „leicht-sinnigen Neulingen“, sondern auch geübten Radfahrern, die den Strassenfall unterschätzen, nicht absteigen mögen oder im Übermut ihrer Kraft und Maschine zu viel vertrauen. Hier liegt die Ursache meist eben in der Beschaffenheit des Rades überhaupt und dessen Mangel an sicherer Hemmungsfähigkeit im entfesselten Laufe. Das gilt nicht nur für starken Abfall einer Strasse, sondern überhaupt für den Strassenverkehr, wo ein Zusammentreffen mit Fuhrwerken, Radfahrern und Fussgängern, dastehenden Gegenständen, z. B. mit Laternenkandelabern, Bäumen u. s. w. gar so leicht ist. Entschieden zu bestreiten ist seitens einer unparteiischen, mehrjährigen Beobachtung der sporadischen Unfallberichte und einzelner örtlicher Unglücksfälle, dass die Möglichkeit eines Unfalles für Fahrer nur eine geringe sei, wie einzelne Radfahrer-Zeitungen und viele Fahrer glauben machen wollen. Leider fehlt noch ganz eine durchgehende, geordnete Feststellung jeglicher Unfälle der Radfahrer wie der von ihnen Geschädigten in den einzelnen Staaten, wo das Radfahren in ausgedehnter Weise betrieben wird (eine Radfahr-Unfallstatistik).*) Ob sich durch eine solche Statistik die

*) Die Berliner „Post“ teilte aus der Unfallstatistik von 1895 mit, dass 50 Prozent der von Radfahrern an ihrem Körper und Maschinen erlittenen Schäden den von ihnen anderen zugefügten gegenüberständen und eine einzige Unfallversicherungsanstalt 450 Personenschäden bei Radfahrern und ausser diesen 2 Entschädigungen für Personentötung zu tragen gehabt habe. Wie viele nicht bekannt gewordene leichtere Schäden mögen noch daneben vorgekommen sein?

Teilnahme am Radfahrsport ändern wird, ist unbestimmt. So lange Radfahrerorgane den Satz verfechten, dass „die

Im Jahre 1896 waren 20,129 Karten für Radfahrer nur in Berlin ausgestellt gewesen, die auch für 1897 gültig erklärt und nicht erneuert worden sind; aber die bis Ende November 1897 neu ausgefertigten Fahrkarten erreichten bereits die Zahl 27,422. Vom 1. Januar bis Ende November 1897 haben zwischen Radfahrern und Fussgängern 755 und zwischen Fahrrädern und anderen Fuhrwerken 286 im ganzen sonach 1041 Zusammenstöße stattgefunden, von denen 483 ohne Unfall verliefen; in den übrigen Fällen waren 500 Personen leicht, und 58 Personen mehr oder weniger schwer verletzt. In 94 Fällen erlitten 79 Radfahrer leichte und 15 schwere Verletzungen, wovon 2 verstarben. Bei der im Jahr 1896 noch geringeren Zahl der Fahrer kamen 551 Zusammenstöße vor, wobei 212 Personen leicht und 64 mehr oder weniger schwer verletzt wurden. Der Berliner Berichterstatter tröstet die Leser damit, dass bei der seitdem fast verdreifachten Radfahrerzahl die Zusammenstöße und leichteren Unfälle zwar sich vermehrt haben, die der schweren Unfälle aber erfreulicher Weise zurückgegangen sei. Es kann sich fragen, ob nicht eine Pflicht zur Unfall- und Lebensversicherung bei der Unfallversicherungsgesellschaft anzuerkennen wäre, wie einzelne Radfahrerverbände ihren Mitgliedern durch Verträge mit solchen Versicherungsgesellschaften billigere Gelegenheit geschaffen haben. Noch weiter ginge eine aufzuerlegende Verpflichtung zur Sicherung des nichtfahrenden Publikums gegen die ihm von Radfahrern zugefügten Beschädigungen an Leben, Leib und Eigentum dahin lautend, dass jeder Radfahrer den Nachweis einer eventuellen Deckung eines Schadens bis zu 10—20,000 Mk. durch Zahlung einer Jahresprämie bis zu 7,50 Mk. an eine Haftpflichtversicherungsgesellschaft zu erbringen habe, so dass diese die Vertretung des vom Versicherten angerichteten Schadens übernimmt. Radfahrerverbände können hier vermittelnd auftreten, auch falls die Gesetzgebung nicht mit der Zeit eine derartige allgemeine Verpflichtung einführen möchte. Im übrigen ist eine etwaige Versicherung der Fahrräder gegen den sich immer mehr häufenden Diebstahl an solchen, ebenso wie eine Versicherung für alle so häufig vorkommenden Ausbesserungen der Fahrmaschinen in den stark in Anspruch genommenen Herstellungs- und Reinigungswerkstätten lediglich Sache der Fahrer ohne Konkurrenz des öffentlichen Interesses, das allein hier in Frage kommt.

Summe des Nutzens für die Individuen und namentlich für die Rasse, welche im Sport enthalten ist, in ungeheuerem Masse den den einzelnen Personen zustossenden Schaden überwiege“, wird wohl an eine Abnahme des Radfahrsports nicht zu denken sein. Mit einem gutmütigen Bedauern derer, welche Unfälle erleiden, und mit einer Zurückweisung jedes „Versuches unwissender oder übelwollender Leute, daraus eine Waffe gegen den unschätzbaren Wert für die Volksgesundheit besitzenden Sport zu schmieden“, ist herzlich wenig für eine unbefangene und unparteiische Abwägung der Vorteile gegen die Nachteile des Radfahrsports gethan. Die „Volksgesundheit“ durch Bewegung in frischer Luft wird, ohne jener „Rasse“ der Fahrer anzugehören, wie jedem anderen durch die von der Natur gewiesene Bewegung des Gehens und der Arme, und zwar ohne jene Gefahren des Radgebrauches, vollkommen gewahrt, wobei der sich Bewegende volle Herrschaft über seine Bewegung behält und nicht von so vielen Gefahren und Zufälligkeiten abhängig ist, wie ein Radfahrer; das gilt vom Touristen zu Fuss, wie vom Spaziergänger, zur Erhaltung der Gesundheit wie des Vergnügens und der Unterhaltung wegen, wo es nicht auf Abkürzung von Wegestrecken ankommt. Dem entspricht unter den Sportarten am meisten noch das Schlittschuhlaufen in der Bewegung des Ausschreitens, das Turnen und Ballspiel in der Bewegung der Arme und Beine, desgleichen beim Schwimmen, jedoch beim Rudern nur der Arme. Überall ist eine Glieder- und Körperstärkung hier in frischer Luft oder in luftigen Räumen zu erreichen, ohne die mit der Unsicherheit des Radfahrens verbundene, fortwährende Gefährdung durch das eigenartige Vehikel, das nur durch die Kunst des Benutzenden in der Schwebe und Richtung gehalten zu werden vermag, aber auch trotz aller Fertigkeit des Gebrauches wegen seiner Eigenartigkeit allen Zufälligkeiten ausgesetzt ist, deren Opfer der Fahrer mit der Maschine

zu werden pflegt. Das alles dürfte aus polizeilichen Gründen der Hygiene bei Abwägung der Vorteile gegen die Nachteile des Radfahrens in Frage kommen, wenn es gilt das Radfahren der staatlichen Ordnung auch im Interesse derer, die es betreiben und gerade der Mehrzahl nach, die es als Sportfahrer mit einem erkennbaren Streben nach möglichst unbegrenzter Bewegung betreiben wollen, zu unterziehen.

Das Widerstreben gegen eine staatliche Begrenzung des Radfahrens findet sich am bemerkbarsten bei den Sportfahrern, bei deren Organen und natürlich bei den Fahrzeugfabrikanten und Bekleidungslieferanten, und es findet eine wesentliche Unterstützung in der bevorzugten Stellung so vieler Sportfahrer aus der vornehmen Gesellschaft mit einem gewissen Herrschaftsbewusstsein*). Diese sind in der glücklichen Lage, sich dem verschiedenartigen Vergnügen der mancherlei Sportarten, die in Übung sind, ohne wirtschaftliche Nachteile hingeben zu können. Allein die zur Manie werdende Radlerlust hat bereits in den Kreisen der vielen auf Arbeit angewiesenen Berufsklassen um sich gegriffen, dass sie gar manche Stunde und Tage zu ihrer Befriedigung erfordert, die sonst der Arbeit gehörten. Das Rad, wenn es einmal angeschafft ist, verführt aber zum häufigen Gebrauch und dieser wieder verleitet zur Ausdehnung auf Wegestrecken und Zeitbedarf. Aber daneben

*) Dem scharfen Beobachter kann es nicht entgehen, wie sich bei vielen Fahrern beiderlei Geschlechts dieses auf Unnahbarkeit und Nichterreichbarkeit sich stützende Selbstbewusstsein gerade im Strassenverkehr auf den Gesichtern bemerkbar macht. Ein an brutale Herrschsucht erinnernder Zug macht auf vielen Gesichtern, selbst der Fahrerinnen vom emanzipierten Schlage, sich erkennbar als Verräter der Psyche, zumal bei Gesellschaftsfahrten, wenn der Korporationsgeist dem einzelnen zu Kopfe steigt. Auf die Frauenseele wirkt der Radfahrersport sicher nicht vorteilhaft.

laufen auch noch die übrigen Sportliebhabereien und das Spaziergehen und sonstige Vergnügungen her. Seit das Radfahren hinzugekommen ist, wird, wie vielfach beobachtet und geklagt wird, in den Berufsklassen, in denen Sportfahrer zahlreich beteiligt sind, weit weniger gearbeitet*), während in denjenigen Berufen, wo das Rad als Bedarfsrad nur zum Hin- und Hertransport des Gebrauchenden benutzt wird, weit mehr und besser gearbeitet wird. Was durch Unglücksfälle an Leistungsfähigkeit und Arbeitsmut, was durch Herbeiziehung der ärztlichen Hilfe und Heilungskosten an Geld eingebüsst wird, trifft wohl den Einzelnen und seine Angehörigen oder nächste Umgebung hart, aber andere kümmert das nicht und vermag auch kaum davon abzuhalten, was doch entbehrlich wäre. Hier läge ein volkswirtschaftlicher Grund vor, das Sportefahren in engere Grenzen zu bannen, was besonders für eine polizeiliche Be-

*) So ist z. B. aufgefallen, dass, seitdem viele Damen radfahren, weit weniger von Frauenarbeiten und Malereien zur Ausstellung kommt, als vorher. In manchen Städten bewegen sie sich vorzugsweise gern auf den Strassen zu Fuss und daneben noch lieber auf dem Stahlross. Ein Berliner Blatt warf im Frühjahr 1898 die Frage auf: „Womit haben früher die Tausende von Mädchen und Frauen, welche sich jetzt dem Radsport täglich stundenlang widmen, ihre Zeit zugebracht, die sie jetzt zum Radeln verwenden? Mit Besserem oder mit Schlechterem? Man darf wohl treffend antworten, dass es nur zum geringeren Teil mit weiblichen Arbeiten, zum grösseren mit Unterhaltung jeglicher Art und mit Spaziergehen geschehen sei. Das hängt viel von der Notwendigkeit des Arbeitens, aber auch von der Herkömmlichkeit und der Erziehung zur Häuslichkeit ab. Wie viele Personen durch die ansteckende Krankheit der Radelsucht verleitet werden, über ihre Verhältnisse hinauszugehen, ergibt sich beispielsweise aus einer Mitteilung aus München, dass man im dortigen Leihause die 1400 versetzten Fahrräder nicht mehr unterzubringen wusste und einen besonderen Aufbewahrungsverschlag herrichten müsse, der einen Kostenaufwand von 3800 Mk. erfordere. Eine deutsche Radfahrer-Statistik dürfte nach vielen Seiten hin auffallende Ergebnisse liefern.

schränkung des Sportbetriebes im öffentlichen Verkehr und für eine starke Heranziehung der Sportfahrer zur Besteuerung spräche.

Artikel IV.

Die Gemeingefährlichkeit des Radfahrens im öffentlichen Verkehr.*)

Dass die ausserordentliche Zunahme des Radfahrens in allen kultivierten Ländern eine wachsende Gefahr für allen öffentlichen Verkehr in sich trägt, lassen die Berichte darüber in Zeitungen erkennen. Überall erhebt sich dieselbe Klage über dasselbe, geradezu weltumfassend gewordene Leidwesen, das am meisten die Fussgänger empfinden, denen die Sicherheit im Strassenverkehr namentlich bei den Betreten des Fahrdammes behufs notwendiger oder

*) Verf. verwahrt sich namentlich bei Beurteilung dieser Darstellung gegen den ihm schon anderwärts einmal gemachten Vorwurf einer persönlichen Voreingenommenheit gegen das Radfahren. Seine Kritiken verhalten sich abfällig nur gegen die Ausartungen im Radgebrauche, über welche der Radfahrer aus begreiflichen Gründen hinwegsieht. Eine gerechte, rein sachliche Beurteilung kann sich nur aus einer ungetrübten Beobachtung der That-sachen des täglichen Strassenverkehrs für berufen erachten, Forderungen zur Erhaltung des allgemeinen Rechtes auf persönliche Sicherheit im Strassenverkehr gegenüber einer entgegenstrebenden, im bedenklichen Wachsen begriffenen Minderheit, aufzustellen. Dann aber giebt es auch eine Erhaltung ehrbarer Anschauungen über Rücksichtnahme auf das Wohl anderer und über Anstand und Sitte im öffentlichen Verkehr, ferner eine Zurückweisung von unberechtigten Anmassungen, die unter dem Deckmantel des Schutzes vermeintlicher Vorzugsrechte einer durch eine physische Macht sich gehoben fühlenden Gesellschaftsklasse immer kühner hervortreten und Einfluss auf Gesetzgebungen und Regierungen anstreben.

willkürlichen Strassenüberschreitungen, wenigstens im Sommerhalbjahre während des lebhafteren Sportfahrens, „während der Saison“, mehr denn je, abgesehen von dem gesamten Fuhrwerksverkehr, der doch hörbar und wegen der gemässigten Bewegung vermeidbarer ist, durch den Radfahrerverkehr fast ganz verloren gegangen ist. In der Schnelligkeit der Bewegung des Fahrrades und dazu in der Unhörbarkeit seiner Annäherung, trotz der etwaigen Signalwarnung, die über den sonstigen Strassenlärm nicht vernommen werden kann, vollends nicht von Gehörschwachen, liegt hauptsächlich die gleichartige Gemeingefährlichkeit alles Radfahrens. Selbst der vorsichtige Fussgänger wird beim Überschreiten des Strassendamms von hinter ihm her oder seitwärts Heranfahrenden, wenn er sie nicht wahrnehmen kann, mindestens heftig erschreckt, zumal bei scharfen Strassenbiegungen und Kreuzungen mehrerer Strassen, vollends bei starkem Strassenverkehr oder bei Nacht und Nebel. Sehr oft weiss er nicht, ob er überhaupt oder wohin er ausweichen soll, wenn mehrere Radfahrer oder Wagen die Strasse hin- und herfahren, auch nicht, ob er der Fertigkeit der Radfahrer im Ausweichen, ihrer Aufmerksamkeit, Vorsicht und Rücksichtnahme, ja ihrem guten Willen trauen darf. Selbst auf Promenadenwegen und Chausseebanketten muss er sich unsicher fühlen, da er täglich wahrnehmen kann, dass auch diese, ungeachtet des allgemeinen Verbotes und aufgestellter Warnungstafeln, häufig befahren werden — fast immer nur von Sportfahrern, die auf ihre Unerreichbarkeit pochend sich den ihnen bequemeren Weg aussuchen. Das ist ein trauriges Zeichen des herrschenden Egoismus, der Anmassung einer Herrschaft über die Fussgänger und der Nichtachtung der schützen sollenden Polizeibestimmungen, aber auch ein Zeichen krasser Rücksichtslosigkeit, man möchte sagen — Frechheit dann, wenn solche Fahrer trotz lauten Widerspruchs der Selbstpolizei zu üben gezwungenen Fuss-

gänger auf den für diese bestimmten Wegen weiter fahren. Kein Wunder, wenn ab und zu hier das verletzte Sicherheits- und Rechtsgefühl sich in Äusserungen und Abwehrakten mangels staatlicher, bereiter Hilfe eine gewisse Selbsthilfe verschafft! Dazu kommen noch die zahlreichen Übertretungen der Vorschriften über Fahrrihtung (rechts), Ausweichen, Langsamfahren, Signalgebung, Lichtführung in der Dunkelheit und bei starkem Nebel u. dgl. Vollends die dadurch oder sonst durch Unvorsichtigkeit und Mutwillen, Ungeschick und Zufälligkeiten verursachten Beschädigungen bei Zusammenstößen. Das alles ereignet sich fast täglich überall, in verkehrsreichen Städten und Stadtteilen fast stündlich, gleichartig in allen Ländern, mit derselben Wirkung der Erzeugung zweier schroffer Gegensätze sich bekämpfender Interessen, der Radfahrer und der Nichtfahrer. Auf der Seite jener stand auch ein Teil dieser, soweit er sein Gefallen an dem Fahrsport die Rücksichten auf die Sicherheit der Fussgänger, Reiter, Geschirrführer, Handwagenfahrer u. s. w. übersehen liess. Die „radsportlichen Veranstaltungen“, welche auf eine Gewinnung der öffentlichen Meinung für das Radfahren überhaupt, neben der selbstbefriedigenden Unterhaltung der sich daran Beteiligten abzielen, vermögen nur ein oberflächliches Übersehen der sonstigen Gemeingefährlichkeit des überhandnehmenden Sportfahrens im öffentlichen Verkehr zu veranlassen, an dessen Stelle aber bald ernste Bedenken zu treten pflegen, die immer wieder auf eine Beschränkung des Fahrsportes hinführen — aus mancherlei recht erheblichen Gründen. Es ist wohl die Solidarität der Bestrebungen der Sportfahrer zu beachten, welche sich vielfach in einen unbegreiflichen Gegensatz zu dem Fussgängertum stellen und im Gefühl des von diesem ausgehenden Angegriffenwerdens sich zu s. g. Schutzverbänden einigen, denen jedoch die Ausdehnung ihrer Freiheiten weit mehr im Sinne liegt, als der Selbstschutz des Radfahrwesens gegen

Beschränkungen. So z. B. wurde im Herbst 1898 in Coburg ein Kartell der deutschen und deutsch-österreichischen Schutzverbände der Radfahrer (mit über 30000 Mitgliedern) gegründet. Sollten sich nicht vielmehr zur Unterstützung der unmöglich überall zu Gebote stehenden Verkehrs- und Sicherheitspolizei unter den Nichtfahrern Schutzverbände zur Erhaltung der Bestimmungen der Radfahrerordnungen bilden? Das Publikum wird zur Übung einer Selbstpolizei hingedrängt, vollends in Städten, wo die Polizeiorgane sich den Radfahrern gegenüber für ohnmächtig erklären oder sonst unangebrachte Nachsicht üben. Erste Aufgabe der Schutzverbände wäre, für strenge Disziplinierung des gesamten Radfahrertums im öffentlichen Verkehr und Ein- bez. Unterordnung ihrer Glieder unter die für die Verkehrssicherheit notwendigen Regeln zu sorgen; der bisherige Mangel hieran hat allein die Abwehr von Übergriffen im Publikum hervorgerufen, gegen welche als vermeintliche Angriffe ein s. g. Rechtsschutz in Szene gesetzt wird.

Lebhaftes Zeugnis von den Herrschergelüsten gar mancher Sportfahrer im öffentlichen Verkehr legte ein Sturm von Angriffen einiger Radlerorgane und der dem Sport-Radfahren dienstbaren Presse ab, der sich gegen eine in wenigen Sonderabdrücken über die Kreise der Leser der Tübinger Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft hinaus verbreiteten, im Heft III des Jahrganges 1897 veröffentlichten Abhandlung des Verfassers: „Polizeiliche Regelung des Radfahrens“ erhob. Darin war eine Vergleichung der ersten weimarischen landespolizeilichen Verordnung betr. das Radfahren vom 20. April 1887, welche einen mehr vorläufigen Versuch einer polizeilichen Regelung des öffentlichen Radfahrerverkehrs enthielt, mit der neueren Verordnung für das Grossherzogtum S. Weimar-Eisenach vom 9. Oktober 1896, welche zwar „zur Erhaltung der Sicherheit“ erlassen,

den Radfahrern aber erhebliche Zugeständnisse nach ihrer Willkür machte, vorgenommen und die Gefährdung des allgemeinen Verkehrs besonders durch das Wachsen des Fahrens und die Rücksichtslosigkeiten gerade der Sportfahrer geschildert. Dazu wurde auf die Notwendigkeit einer wenigstens für das Deutsche Reich gleichmässig geltenden Regelung des Radfahrens und die einer Besteuerung der Radfahrer hingewiesen. Es war ferner darin auf die fast täglich in den verschiedensten Zeitungen, selbst der kleineren Städte, erhobenen Klagen über das Treiben der Radfahrer, über die dadurch verursachten Unfälle, über Fälle der Entziehung vor der Verantwortlichkeit für jene durch die Flucht u. s. w. aufmerksam gemacht — und das alles in objektiver und ruhiger Darstellung, lediglich vom gesetzgeberischen Standpunkt aus. In der Bekämpfung dieses für die beiderseitigen Interessen, der Radfahrer wie des von diesen in den Stand der Verteidigung und Selbsterhaltung gesetzten Publikums, ging die Frankfurter Zeitung vom 28. August 1897 mit einem offenbar von einem sich schwer getroffen fühlenden Sportfahrer geschriebenen grossen Artikel voran, der indessen sich mehr in persönlichen Angriffen auf den Verfasser, als in sachlichen Widerlegungen bewegte — eine bekannte Art der verdrossenen Kritiker, wenn es ihnen an Gründen einer sachlichen Widerlegung gebricht.*) Nicht viel anders verhielt sich ein diesem Artikel

*) Dieselbe Zeitung hatte sich übrigens schon kurze Zeit nachher aus Nürnberg schreiben lassen und zum Abdruck gebracht: „Die Belästigung und Gefährdung des Publikums durch rücksichtslose Radfahrer, die vor der Thoren der Stadt auf den beliebtesten Spaziergängen die Fusswege befahren, hat einen Grad angenommen, dass das Gericht in Aussicht gestellt hat, in Zukunft würden gegen solche Radfahrer keine Geldstrafen mehr, sondern Freiheitsstrafen verhängt werden.“ Nach dem „Fränkischen Kurier“ waren im August 1897 wegen Übertretung der einschlägigen Vorschrift 140 Radfahrer bestraft worden — allein in Nürnberg.

folgender aus den ersten Tagen des Septembers 1897 in der Charlottenburger Zeitung Nr. 240, worin dem Verfasser jenes Aufsatzes ein Anathema über die Radfahrer überhaupt, der Versuch eine von Philistern gemachte öffentliche Meinung zu fördern, um die Lust zum Radeln zu hemmen u. dgl. unterstellt, sogar das Motiv zur Generalisierung aus einer etwa (!) ihm selbst widerfahrenen Anradelung untergeschoben und der Angriff auf die Form, wie jene ersterwähnte Zeitung ihn brachte, wiederholt ward. Im Mangel sachlicher Gründe mussten, wie eine bekannte Presstaktik zu üben pflegt, die Unterstellung einer feindlichen Gesinnung gegen das besonders „alten Herren“ unbequeme Radfahren auf den Strassen erhalten, sowie eine greifbare Ableugnung der bestehenden Gefährlichkeit des Sportfahrens auf den Strassen, dessen einzig vernünftiger Zweck übrigens im Allgemeinen nur die Erholung sei. Dabei war ganz übersehen, dass diese am wenigsten auf den verkehrreichen Orts- als vielmehr auf den Landstrassen ohne starken Verkehr, in weit reinerer Luft im Freien zu suchen sei, aber auch dass gegen ein vernünftiges Fahren, am wenigsten von dem Verfasser jener Abhandlung

Dergleichen, überall vorkommende Ausschreitungen müssen doch dieselbe technische, mehr noch psychologische Ursache haben; bereits spricht man in Frankreich von einer Radfahrer-Manie. Aus Berlin kam im Frühjahr 1898 die Klage, in helle Verzweiflung gerieten namentlich die Droschkenkutscher und Führer der Strassenbahnen über die völlige Ausserachtlassung aller Bestimmungen der Fahrordnung. Auch in kleinen Städten herrscht die schlimmste Unsicherheit; so z. B. sah sich in Apolda im Sommer 1897 der Gemeindevorstand zu einer scharfen Androhung veranlasst, wonach dem rücksichtslosen Verhalten der Radfahrer in gleich rücksichtsloser Weise begegnet und nötigenfalls die Beachtung der gegebenen Bestimmungen mit Gewalt erzwungen und Zuwiderhandelnden das Befahren der Strassen und Plätze mit Fahrrädern aus verkehrs- und sicherheitspolizeilichen Gründen überhaupt verboten werden würde.

keine einzige Bemerkung erhoben, vielmehr gerade ein solches durch staatliche Ordnung herbeizuführen und zu unterstützen bezweckt war. Die Befehdung des nach voller Fahrfreiheit strebenden, in zahlreichen Vereinen sich zu grossen Gruppen sammelnden Sportfahrrertums und dessen Konsolidierung — auch in der Presse und Fachlitteratur zur Abwehr von Angriffen und zur Verstärkung seiner Macht, war im Jahre 1897 in Deutschland eine recht lebhaft herüber und hinüber geworden.

Frankreich und England blieben nicht zurück und, da der Pressstreit in Deutschland meist bekannt und noch in der Erinnerung verblieben ist, mag ein Blick auf den in beiden Ländern geführten geworfen werden, der wie in anderen Weltstädten dieselben Beobachtungen aus Paris und London widerspiegelt, da ja überall dieselben Ursachen auch dieselben Wirkungen hervorbringen.

In Frankreich brachte im September 1897 das Journal La Haute Loire einen Artikel überschrieben: *Le guerre du cycle en Allemagne*, unterzeichnet T. de Wyzewa. Darin wird an den oben erwähnten Aufsatz über die polizeiliche Regelung des Radfahrens angeknüpft, der weniger bekannt geworden wäre, wenn ihn nicht ein Kritiker in der Frankfurter Zeitung zum Gegenstande seiner Angriffe gemacht hätte. Diese wurden auch hier wiederholt mit der Unterstellung einer dem Radfahren überhaupt feindseligen Gesinnung des Verfassers; indessen musste T. de Wyzewa doch zugeben, dass jener Kritiker weit schärfer in seiner Abwehr der dem Radfahren gemachten Vorwürfe gewesen sei, als der Verfasser jenes Aufsatzes, an dessen Form besonders er sich gestossen habe. Dazu bemerkt er, dass in Deutschland sich zwei Heereslager, in München, Berlin, auch in Wien, für und gegen das Radfahren gebildet hätten, so dass bei dem Streit um dieses, als der herrschenden

Tagesfrage, die Partei der Cyklisten*) und Nicht-Cyklisten sich gegenüber ständen. Dabei werden zur Abschätzung des Urteils wieder Fälle des Widerstandes seitens der Nichtfahrer gegen die Fahrer vorgeführt, gegen welche ebenfalls Gesetze schützen müssten, wie z. B. aus Wien geklagt werde, dass dort die Fiaker bei ihrem Fahren den Radfahrern durch Herüber- und Hinüberfahren Schwierigkeiten beim Ausweichen bereiteten, Fussgänger die Radfahrer mit Thaten und Worten belästigten. Aber über die Ursache dieser Erscheinung schweigt auch dieser Artikelschreiber und bedauert, dass der Radfahrersport aufhöre, ein Gegenstand der Bewunderung der Fussgänger zu sein. Seine letzte wie erste Waffe der Verteidigung blieb der Spott, nämlich eine Stellung des Streites um die Herrschaft des Radfahrens zur Seite des Trojanischen und des Dreissigjährigen Krieges und der Wunsch am Schlusse, dass Europa nicht zu lange und tief davon erschüttert werden möge.

Darauf begann auch in der französischen Zeitungs-
presse ein lebhafter Streit wider die Radfahrer-Aus-
schreitungen im letzten Vierteljahre 1897; aber immer
sind es nur Klagen gegen Sportfahrer, denen Rücksichts-
losigkeiten und Beschädigungen zur Last gelegt werden.
Dass von ihnen eine gemeine Gefahr für allen öffent-
lichen Verkehr ausgehe, wird auch in Frankreich anerkannt.
Der zu Lyon erscheinende *Le Nouvelliste* vom 4. Oktober 1897,
welcher schon oben erwähnt wurde, schilderte die Gefähr-
dungen durch die „Pédards“ — eine Bezeichnung für die
wilden oder tollen Radfahrer, welche kein Kompliment
für einen Meister des Fahrens sei, welche lästig wären durch

*) Cycle ist Fahrrad, Bicycle=Zweirad, Tricycle=Dreirad,
Tandem das Mehrerad, auf dem mehrere Personen hinter-
einander, je ihre Kurbeln tretend, fahren, wobei die vor-
derste besonders sicher im Lenken sein muss. Cyclisme ist
der Radfahrbetrieb, daran schliesst sich Bicyclette, Sport
vélocipédique, Vélodrome u. a. m.

ihr ordnungswidriges Fahren, indem sie die einen anrennen, die anderen umstossen, Füsse und Hunde überfahren, Kleider zerreißen, Ärmel anstreifen, Angst und Schrecken unter den Fussgängern verbreiten. Ihre Zahl vermehre sich von Tag zu Tag, sie seien eine ständige Bedrohung der Spaziergänger, mindestens sehr lästig, denn wie ein Geschoss flögen sie dahin; kaum habe man ihre Opfer aufgehoben, so seien sie unsichtbar geworden, denn ihre Genossen umgäben sie sogleich mit ihren Maschinen. Strenge Massregeln gegen sie plane die Polizeipräfektur, ja man denke daran, überhaupt denselben die Boulevards und grossen Pariser Strassen ganz zu verbieten; aber besser als allen Radfahrern ihre gewohnten Strassen abzuschneiden, werde ein von einem alten Chef der Sicherheitspolizei M. Macé vorgeschlagenes Mittel wirken, wenn jedes Fahrrad mit einer grossen, auch bei Nacht, erkennbaren Nummer des Fahrers oder Radeigentümers versehen werde, vermöge deren die Pedards von den sie verfolgenden Agenten der Polizei festgestellt werden könnten; möchten sie dann noch so sehr ihre Fahrt beschleunigen, am andern Morgen würde ihnen ein kleines Papier des Polizeikommissars mit einer Niederschrift ihre Feststellung kundgeben. Die schleunige Einführung dieser neuen Massregel (die übrigens mehrfach in Deutschland und Dänemark u. s. w. länger in Gebrauch genommen war) wurde zur Begrenzung des Treibens der Pedards und Automobilards, sowie zur baldigen Sicherung des Verkehrs dringend empfohlen. In der Pariser Zeitung *Le Vélo* vom 6. Oktober werden unter Bezugnahme auf einen Artikel im *Soleil*, welcher die *pédards* und *laitiers* (Milchhändler mit Fuhrwerken) als Hindernisse des Verkehrs in Vergleichung gestellt hatte, die ersteren als dem allgemeinen Unwillen wegen ihrer Gefährlichkeit und als ein Unheil für die verständigen Fahrer bezeichnet, die noch vielmehr Zusammenstösse verursachten als letztere. In der Nummer vom 8. Oktober wird dass von einer Fahrt zweier Pedards

auf dem Tandem durch die Strasse Allemaigne erzählt, welche ihre Beinkleider bis über die Waden hinaufgezogen hatten und ohne Warnungszeichen durch den Fahrverkehr und über Trottoirs hinweg rasten, dann bei dem Rundteil von la Vilette wieder über das Trottoir und dann in einen Omnibus hineinfahren — ohne selbst und an ihrer Maschine einen Schaden genommen zu haben. Diesen Fall begleitet der Augenzeuge mit den Worten: „Es giebt noch einen Gott für Pedards.“

Le Peuple français vom 7. Oktober bringt einen Artikel „Cochers et pédards“, worin ein Unglücksfall durch Zusammenstoss eines Dreirades eines Milchhändlers mit einem Fuhrwerk in der Strasse Lafayette beschrieben wurde, infolge dessen dieser eine schwere Verletzung am Kopfe davontrug und sich am anderen Tage in seiner Wohnung erhängte.

In dem Moniteur du Cantal vom 7. Oktober wird unter der Überschrift: „Guerre aux bicyclettes“ den verbrüderten Radfahrern verkündet, dass sich ein Gegenverein, zur Unterstützung der öffentlichen Gewalt, von freiwilligen Polizisten oder Gelegenheitsgendarmen gebildet habe, zur Vollstreckung der Polizeireglemente durch Hinderung der Fahrten und Inanspruchnahme einer Befugnis zur Feststellung aller Übertretungen beim Radfahren. Diese Liebhaber der Verkehrsicherung werden wegen ihrer Exzesse freilich verspottet.

Das Journal de Monaco vom 8. Oktober schiebt den Ausschreitungen der Radfahrer, welchen Giffard den Namen pédards*) gegeben habe, die Schuld an dem Wachsen der Velophoben (Radfahrerfeinde) in der ganzen Welt zu, die sich im Kampfe mit den Velomanen (Radfreunden) befänden; Radfahrer und Fussgänger stritten sich um die Strassenbe-

*) Die Pariser sind in der Bereicherung der Sprache recht erfinderisch; so haben sie in dem Kampfe um die Dreyfussache die Anhänger einer Aufklärung dieser mit dem Spottnamen „Dreyfussards“ belegt.

nutzung, indem erstere auch das Trottoir für sich in Anspruch nehmen wollten, wenn auf dem Fahrdamm der Verkehr zu stark wäre, letztere aber auch die Fahrbahn ausser dem blossen Überschreiten benutzen wollten; darauf spottet der Artikel über den Zorn der Fahrradscheuen, dass sie als ausgezeichnete Patrioten befürchteten, das Radfahren beeinträchtigte den Pferdehandel u. s. w. . .

Das Journal Le Vivorais (Largentières) vom 10. Oktober erklärt, dass von Paris bis Marseille sich ein wahres Klagegeschrei gegen die leichtfertige Fahrweise der Cyklisten und über die zahlreichen dadurch verursachten Unfälle erhebe. Die Maschinenhändler suchten diese mit der täglichen Vermehrung der Fahrer als natürliche Folge in Zusammenhang zu bringen, allein das sei nur eine Entschuldigung, aber keine Raison. Die Verantwortung für die Unglücksfälle treffe wahre Narren, eine leibhaftige Bürde ihrer Zeitgenossen, welche ohne alle geordnete Vorsicht (trompe, grelot, lanterne le soir) sich lächerlich und gefährlich hin und her bewegten. Ihre Missachtung der Körper und des Lebens anderer werde geradezu unerträglich; selbst in den breiteren Strassen und auf dem Lande werde der Verkehr ebenso schwerfällig, wie bei dem Anfang der Strasse Montmartre, der berüchtigten Kreuzung als Veranlassung für Pariser „Zertrümmerungen“. Es gebe zwar Reglements, aber sie seien im grossen Ganzen geschaffen, um nicht vollzogen zu werden; das Publikum sei erzürnt, aber es verlange, dass, je breiter und freier die Strasse und der Verkehr ist, umso mehr der Radfahrer den Passanten auszuweichen habe.

In La Liberté vom 16. Oktober brachte ein Radfahrer Edmond Renoir einen grossen Artikel: „La vie en plein air“, worin er mit der Frage beginnt, wann etwa die Akademie einen Preis aussetzen werde für die beste Arbeit über die Kunst des Vernichtens? denn ohne Zweifel mehrten sich dessen Mittel und es wäre, ohne Ironie, wohl angebracht,

sicherere Regeln für den Fussgänger zu schaffen als die, denen er angesichts von Fuhrwerken zu gehorchen habe. Es folgt darauf eine psychologische Skizzierung des Fussgängers, des Radfahrers, der Nichtfahrer, der Hindernisse des Fahrens, der Ansichten der Landleute, der idealen Annehmlichkeiten des Tourismus, des Zeichengebens und des Vorüberfahrens, des Kampfes mit den Fussgängern, und der Erziehung dieser in ihrem eigenen Interesse und in dem der Radfahrer, welche nie vergessen sollten, dass sie auch Fussgänger bleiben.

Le Radical vom 17. Oktober findet gegenüber der Schilderung des M. Albert Petit im Journal des Débats, dass die Pedards weniger den unteren Klassen, als den höheren der Radfahrer angehören, denen 500—600 Fr. für ein automobiles Dreirad zu zahlen, nicht zu hoch sei (s. g. automobils) und fordert, dass auch diese wie die Pedards auf dem Zweirad für ihre Ausschreitungen bestraft werden müssten.

Der oben erwähnte Herald (Konstantinopel) beschreibt unter dem 19. Oktober das schlaue Treiben der Pedards und die Ohnmacht der Aufsichtsbeamten zu Paris jenen gegenüber. Dasselbe geschah in dem Journal Le Petit Niçois vom 20. Oktober und dieses berichtet, dass in mehreren Städten Glieder der Radfahrervereine, welche in den Pedards Feinde der vernünftigen Fahrer erkennen, selbst deren Verfolgung und Namenfeststellung in die Hand genommen hätten, wie in anderen Städten radelnde Polizeibeamte solches ausführten.

La Presse vom 21. Oktober weist nach, dass alle die Vorschriften über das Radfahren, ungeachtet der Anweisung zu ihrer strengen Befolgung, zur Verhinderung der Unglücksfälle nichts beigetragen hätten, schlägt vor, die Fahrgeschwindigkeit auf 15 km für die Stunde zu ermässigen, und ermahnt die Radfahrerfreunde wie Gegner zur gerechten Beurteilung — unterzeichnet: Pierre Lafitte.

Begreiflicher Weise blieben auch in Paris die Versuche der Sportvertreter nicht aus, neben der Vergleichung der durch Radfahren verursachten Verkehrsstörungen und Unglücksfälle mit den durch andere Fahrzeuge verursachten, behufs Abschwächung der Gemeingefährlichkeit des Radfahrens, auch einen Teil aller Verschuldung auf die den Radfahrer in seinem Fluge behindernden Gegenstände abzuladen, ganz besonders auf die Fussgänger. Ein Beispiel gab ein mit G. Prade unterzeichneter, grosser Artikel in Le Vélo vom 23. Oktober 1897: „Pietons et Pietards“. Darin wird ausgeführt, wie es Cyklisten und Pedards gebe, so könne man die Fussgängerrasse in zwei Klassen teilen. Der Pietard sei ein Wesen, das von seiner hohen Mission auf Erden überzeugt sei; begabt mit eigensinniger Sicherheit habe er eine Abneigung gegen die Trottoirs oder die ihn zum Ausweichen nötigende Versperrung durch Gruppen; er nehme seinen Weg auf dem Fahrdamm in steifer Körper- und hoher Kopfhaltung und wolle nicht gestört werden und ver falle, wenn er von einem Radfahrer sich beunruhigt fühle, in Schimpfen und Vorwürfe; er sei ein Selbstherrscher, ein furchtbares Lebewesen, übelgesinnt, boshaft und doch furchtsam. Diese Rasse rekrutiere sich aus den Schwachen, alten Weibern, Kindern, Kurzsichtigen und Tauben! Sie eilen bald zur Rechten, bald zur Linken, blindlings, verwirrt, unüberlegt, ohne an die Sicherung der eigenen Haut zu denken, schreien über die gefährlichen Radfahrer und seien eine der gefährlichsten Klippen des Verkehrs. Schliesslich werden die möglichen Zusammenstösse in drei Klassen gebracht; 1. Pedard und aufmerksame Fussgänger treffen selten zusammen, denn diese beiden Gegner wollen sich meiden und jeder hält seinen Bereich ein, den Fahrdamm und das Trottoir; 2. Pedard und unaufmerksame Fussgänger (Pietard) stossen am meisten zusammen und zwar am gefährlichsten, denn diese beiden Gegner suchen sich mit Eifersucht und

nehmen keine Rücksicht aufeinander und beide treffen sich schwer: 3. Cyklist und Pietard treffen weniger häufig zusammen als die ersteren, denn jener ist wenig besser daran, als der in ähnlicher Lage befindliche aufmerksame Fussgänger (Pieton).*) Im Courrier du Centre vom 5. November werden bittere Klagen über die täglich wachsende Zahl der

*) Francisque Sarcey, der hervorragende Theaterkritiker in Paris, bemerkte im Herbst 1898 im „Figaro“: „Gewiss giebt es Radfahrer, die wie von allen Teufeln gejagt im vollsten Tempo durch die Strassen rasen, und gegen diese Patrone kann die Polizei nicht streng genug vorgehen. Aber die grosse Mehrzahl der Radfahrer in der Stadt sind erfahrene, vernünftige Leute, die nur (?) durch die Schuld der Fussgänger in Kollisionen geraten. Man kann ruhig behaupten, dass viel mehr Radler durch Fussgänger zu Fall gebracht werden, als umgekehrt. Wird aber einmal ein Fussgänger angerannt, so ist er meist der Schuldige — ja, der Schuldige, der dem Fahrer direkt ins Rad hineinflüht . . . Man müsste eine allgemeine Regel aufstellen: ‚Der Fussgänger, der eine Strasse überschreitet, soll so thun, als ob es überhaupt keine Radfahrer gäbe‘.

Der Fahrer sieht seine Bahn, reguliert Tempo und Richtung, um nach vorn, rechts oder links durchzukommen. Der Fussgänger benützt nur die Strassenecken um, wenn er vom Bürgersteige auf die Fahrbahn tritt, Umschau zu halten. Dann gehe er langsam vorwärts, ohne sich um die Radler zu kümmern. Es ist genau so, wie mit den Wagen; wer läuft und springt, wird am leichtesten überfahren, gewiss giebt es auch sehr viele unerfahrene und leichtsinnige Radler, und einer von diesen richtet mehr Unheil an, als hundert besonnene Fahrer wettmachen können. Aber wie jung im Verhältnisse zu allen unseren Gewohnheiten ist noch die ganze Radlerei! Lassen wir sie doch einleben, wie wir sie jetzt schon brauchen können, brauchen müssen. Das wird sich schon geben, wie die guten Onkels sagen.“ Solch ein Trost ist freilich ein weit in die Ferne gerückter; um ihn aber näher zu bringen, muss eben den Radfahrern eine geschärfte Umsicht und Unterordnung unter gesetzliche Sicherungsvorschriften zur unabweisbaren Pflicht gemacht werden, um die grosse Zahl der leichtfertigen, ja oft geradezu frechen Fahrer in die gebührenden Schranken zu weisen. Das ist die fast allgemeine Forderung der Fussgänger — und der vernünftigen Radfahrer selbst.

Radfahrer erhoben, die zu gewissen Tageszeiten den Verkehr im Boulogner Gehölz und an der Brücke Maillot für Wagen, Reiter und Fussgänger höchst gefahrvoll machten. Dabei wurde erwähnt, dass sich ein Verein zur Sicherung der Fussgänger gebildet habe mit dem Namen *hémicycle*. Vieux Corsaire (St. Malo) vom 8. November bespricht das Verhältnis des Radfahrens zum Wagenverkehr in den Städten; es wird darin bestritten, dass die Radfahrer so sehr gedrängt seien, um einen Anspruch darauf erheben zu können, es solle ihnen Platz gemacht werden. Die Radfahrer würden noch genug Zeit übrig behalten, wenn sie ihre Maschine durch die Stadt St. Malo bis nach deren Thore führen müssten; es sei hohe Zeit, dass das Radfahren innerhalb der Stadt verboten werde und die Fahrer durch eine Vorschrift genötigt würden, in der Stadt ihre Maschine an der Hand zu führen. Sehr ausführlich beschreibt das Journal de Saone et Loire (Mâcon) vom 9. November die Gemeingefährlichkeit der Pedards, desgl. das Journal L'Express (Liège) vom 14. November 1897, Constitution (Auxerre) vom 2. Dezember. Den Schluss mag bilden ein offizieller Bericht über die Verhandlungen des Munizipalrates von Paris vom 7. Dezember 1897, welche von Dr. Dubois veranlasst waren durch eine an den Polizeipräfekten gerichtete Interpellation wegen Verhinderung der vielen in den Strassen von Paris durch Radfahrer verursachten Unfälle und der Zusammenstösse mit Fuhrwerken und Fussgängern. Die Begründung der Interpellation schilderte die Vorteile wie die schweren Nachteile des Radverkehrs in anziehender, zuweilen pikanter Weise, und betonte, dass ganz besonders alte Leute und Kinder zu den Verletzten gehörten, dass aber in den verkehrreichen Stadtteilen die Mütter nicht mehr wagen könnten, ihre Kinder ohne Begleitung zur Schule gehen zu lassen; es seien, diesen Umständen nach, weise, aber nicht vexatorische, Sicherungsmassregeln zu er-

greifen, die verhüteten, dass Unschuldige mit den Schuldigen zu leiden hätten: „severe mais juste“. Für den durch ein Unwohlsein an der Teilnahme der Sitzung verhinderten Polizeipräfekten beantwortete dessen Generalsekretär die gestellte Frage dahin, dass allerdings eine Ordnung des Fahrradgebrauches auf den öffentlichen Wegen notwendig erscheine und eine solche im Vollzug bereits begriffen sei, welche auch den vorgetragenen Verlangen entsprechen dürfte, namentlich in Art. 386: „Die Radfahrer sollen bei dem Überschreiten von Ansammlungen, Kreuzungen, und Wendungen öffentlicher Wege eine mässige Gangart einhalten, sie dürfen in den Strassen nicht Gruppen bilden; verboten ist ihnen, Geleite, Leichenzüge, marschierende Truppen, in Reihen gehende junge Schüler auf öffentlicher Strasse zu beschränken; in Hinderungsfällen aber sollen sie absteigen und ihre Maschine an der Hand führen.“ Diese Vorschrift sei von der städtischen Polizei in 10 Monaten (bis 1. November 1897) in 1628 Übertretungsfällen streng gehandhabt worden, was genug beweise. Auch teilte der Generalsekretär eine an die Direktion infolge neuer Klagen über die Gefährdung des Fussgängerverkehrs erlassene Ordre mit, worin auf die strenge Anweisung der Agenten zur Beachtung der Polizeiverordnung vom 31. August 1897 Art. 384 (§§ 2 u. 3, 386 § 1) gedrungen werde; auch seien die Radfahrer mit den ihren Fahrscheinen angefügten Vorschriften genügend bekannt. Es zeigte sich auch hier eine Gruppierung für und wider, indem gefragt wurde, was zum Schutz der Radfahrer gegen die Gereiztheit der Geschirrführer zu thun sei, auch gefordert wurde, dass ein Schutz gegen die Fahrweise der Pedards zu schaffen sei; in dieser Beziehung trat M. Landrin, der sich nicht als Gegner des Radfahrens zu erkennen gab, energisch auf, indem er die gänzliche Unzureichendheit aller Vorschriften darlegte, welche kein Mittel schafften, flüchtig werdende Radfahrer zu

fassen und ihre Person festzustellen. Als ein solches schlug er vor, dass an jedem Fahrrad eine Tafel anzubringen sei, in der eine Nummer durchbrochen sichtbar werde, vermöge deren eine Feststellung des Fahrers, dem sie verliehen sei, möglich werde. Dieser Vorschlag wurde schriftlich formuliert übergeben, um ihn an die zweite Kommission zu bringen. Der Generalsekretär erachtete diese Massregel für überflüssig, da die meisten Radfahrer mit einem ihre Photographie und ihren Stand enthaltenden Fahrschein (gegen eine Abgabe von 10 fr. 80 cents.) versehen seien und daraus ihre Identität festgestellt werden könne; ausserdem hätten die Aufsichtsbeamten die Befugnis, bei Zweifeln über die Identität, eine Feststellung vor dem Polizeikommissariat zu bewirken. Es erhoben sich mehrere Stimmen gegen jenen Vorschlag, indem einige mancherlei Unzuträglichkeiten befürchteten und behaupteten, diese in Deutschland, Belgien und der Schweiz eingeführte Massregel habe nicht die erwarteten Folgen gehabt und die Vereine der Radfahrer würden gegen eine Einführung von Nummern sein; zur Beseitigung des Vorschlages empfahl ironisch ein Mitglied, auch die Fussgänger zu nummerieren, auch wurde vor einer allzu umfangreichen Gebung von Vorschriften gewarnt, andererseits sogar vorgeschlagen, den Namen des Eigentümers eines Fahrzeuges auf einer daran anzubringenden Tafel erkennbar und die Tafelführung obligatorisch zu machen. Das Ergebnis des Landrier'schen Vorschlags war die Überweisung dieses an die 2. Kommission.

Ein Spezialkorrespondent des zu Montpellier erscheinenden *Le Petit Méridional* berichtete am 8./9. Dezember 1897 über vorstehende Verhandlung im Stadthause zu Paris und beklagte dabei die Machtlosigkeit der Pariser Polizei gegenüber den Übertretungen seitens der Radfahrer, auch das Ungenügende der nummerierten Fahrkarten, und bezeichnete die vorgeschlagene Nummerführung am Fahrrad

als das einzige Mittel zur Feststellung der Übertreter. Dieses System habe sich in Russland bewährt; in Petersburg müssten alle Radfahrer in den Strassen eine ganz gemässigte Fahrweise einhalten und jede Maschine müsse 2 Tafeln haben, die eine vorn senkrecht abstehend mit einer auf beiden Seiten auf weissem Grund gemalten schwarzen Nummer, die andere ebenso hinten am Sattel. Dabei zeige der Radfahrer auf 25 Meter die Nummer von allen Seiten. Dieser Berichterstatter meint freilich am Schluss, dass dasjenige, was der Munizipalrat beschliessen werde, sei es auch noch so gerecht, von den Polizeibehörden der Departements sicher auch eingeführt werde, und dass darüber das Radfahrertum im Ganzen nicht erfreut sei, wenn wegen der Fehlritte einzelner das grosse Ganze der Radfahrer zu leiden habe. Welche Entschliessung noch getroffen worden ist, konnte noch nicht ermittelt werden.

Man mag vielleicht einwenden, dass die vielbeklagten Ausschreitungen der Sportfahrer in Frankreich, besonders in Paris, vielfach dem lebhaften, oft exzentrischen Wesen der Franzosen mit zuzuschreiben sei; indessen auch bei anderen Nationen kommen sie vor und es kam hier darauf an zu zeigen, dass die Ausschreitungen als gemeingefährliche Auswüchse des Radfahrens zu betrachten seien, deren Umsichgreifen mit Entschiedenheit entgegen getreten werden müsste.

Wenn den Engländern und auch den Amerikanern nicht gerade ein so lebhaftes Temperament wie den Franzosen zugeteilt ist, das sie öfter zu einem Missbrauch der Vorteile des Radelns verleitet, so wird bei jenen eine ihnen nachgesagte nationale Rücksichtslosigkeit gegen andere oft den Grund zu Ausschreitungen im Radgebrauch bilden. Einige Beispiele aus der Londoner Presse: Den Unglücksfällen, welche das Radfahren in England und besonders in London herbeizuführen pflegt widmete der Insurance Observer (Versicherungs-Beobachter) vom 24. September 1897 einen

grösseren Artikel unter Bezugnahme auf eine ausführliche Mitteilung in der Daily Mail (Tagespost) wonach im Jahre 1896 in London 388 Fussgänger verletzt worden; dabei wurde eine besondere Versicherung für die „hazardous“ vorgeschlagen (diese Zahl erscheint gegenüber dem grossartigen Verkehr offenbar zu gering angegeben). Im Journal Independent (New-York) vom 30. September findet sich ebenfalls ein Artikel: Insurance and the Bicycle, worin behauptet wird, dass kein anderes Vehikel eine solche Fähigkeit zum Zertrümmern in sich trage, als wie das Fahrrad.

The Graphic vom 28. September klagt über die Zunahme der durch das Radfahren (cycling) verursachten Unfälle.

Der Daily Telegraph vom 2. Oktober enthält einen grossen Artikel über Cycling in the City (das Radfahren in der Geschäftszentrale Londons) von welchem eine Wiedergabe sich in dem Pariser Vélo unter Les pédards à Londres findet, worin bemerkt wird, dass nicht bloss Frankreich die abscheuliche, schreckenverbreitende Gattung der Radfahrer, die Pedards, als ein „Monopol“ besitze, sondern auch London die Fahrer de furious riding. Auch im Londoner Gemeinderat war von dem Deputierten Morrison eine ausführliche Beschwerde über die zahlreichen Unglücksfälle, von denen sowohl die Radfahrer als auch Fussgänger und Fuhrwerke durch das Radfahren betroffen worden, erhoben und die Anfrage wegen Ergreifung polizeilicher Massregeln gestellt worden. In Abwesenheit des Polizeichefs H. Smith beantwortete Superintendent Mackenzie jene Frage in einer längeren Erklärung, worin er sich selbst als Radfahrer zu Gunsten des Sportes aussprach; doch könne er nicht begreifen, wie in den lebhaftesten Strassen der City, der Metropole Londons, die Radfahrer so übermässig schnell zu fahren wagen könnten, zumal in den Stunden, wo ein Fussgänger nur mit grösster Mühe den Fahrdamm zu überschreiten

vermöge; aus dieser gefährlichen Gewohnheit sei die Zahl der in der letzten Zeit sich sehr vermehrt habenden Unglücksfälle zu erklären, die nicht bloss von Radfahrern allein, sondern auch von Fussgängern und übelwollenden Kutschern verursacht würden. Unter den Radfahrern gebe es ja genug sorglose, die mit einer übertriebenen Art die Strassen der City durchführen, aber die Mehrzahl der verständigen Radfahrer beklagte sich über diese scorchers (pédards), doch könne für diese Extreme nicht ein besonderes Reglement gegeben werden. Indessen lehnte der Polizeichef eine Neuordnung des Radfahrerverkehrs wenigstens für den Bereich der Londoner Metropole nicht ab, sondern beschränkte das Radfahren in der City durch dessen Verbot während der grossen Geschäfts- und Verkehrszeit der Wochentage von 10 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, so dass innerhalb dieser Zeit die Räder an der Hand durch die Strassen zu führen seien. Mit dieser Ordnung beschäftigten sich Daily Telegraph und Daily Graphic vom 13. Oktober; Standard berichtet unter demselben Tag über eine Anzahl von Strafverhandlungen gegen Cyklisten beiderlei Geschlechts, ingleichen Daily Telegraph vom 18. und Daily News vom 23. Oktober, ebenso Bicycling News vom 13. und 27. Oktober mit einer Verspottung der Polizei und einer Karrikatur, worauf ein über und über gepackter Radfahrer mit einer Aufschrift: Evening terror einen Mann anradelnd gezeichnet ist, während der policemen ruhig zusieht, im Vordergrund aber zwei erschreckte ältere Männer Zeichen der Entrüstung geben; daneben stehen zur Erklärung die Worte: The City Fathers are becoming interested in the Scorchers. Also auch dort wie anderswo bemächtigt sich die Sportpresse der Verspottung derer, die um die Verkehrssicherheit besorgt sind!

Endlich wird noch im Journal Tit-Bits vom 6. November 1897 die Frage umständlich erörtert: Is cycling dangerous? Die Antwort werden die Radfahrer in aller Welt wohl sehr

verschieden und unter Beifügung von Wenn und Aber geben. — Der Engländer ist bekannt als sehr geneigt zu einer grossen Ausdehnung alles Sportbetriebes und gewiss der Erhaltung der persönlichen Freiheit zugethan; aber er ist auch in seinem Selbstbewusstsein eines Mitträgers der öffentlichen Gewalt bereit, deren Organe zu unterstützen und Selbstpolizei zu üben. Es erklärt sich daraus die Bildung von Schutzgemeinschaften zur Erhaltung der öffentlichen Ordnung. So hat sich eine „Liga zur Unterdrückung des Bicykles“ gebildet, welche dazu durch die zahlreichen Unglücksfälle, die das Radfahren in den Strassen Londons herbeigeführt hat, veranlasst worden ist; sie will ein gesetzliches Eingreifen gegen das Radfahren herbeiführen und verlangt von ihren Mitgliedern, der Polizei gegen die Übertreter der Bicykle-Vorschriften stets beizustehen, nie jenes Vehikel, das die Männer buckelig und die Frauen krank mache, zu benutzen, nie mit einem Radler freundschaftliche oder geschäftliche Beziehungen zu unterhalten u. s. w. — also die Ausartung auch eines Boykotts. — Das Publikum ausser den Radfahrern, der grössere Teil der öffentlichen Meinung und der Presse ausser der Radfahrerpresse und die Gesetzgebungen verschiedener Staaten in und ausserhalb des Deutschen Reiches, dazu auch einzelne Städte, haben die Gemeingefährlichkeit des Radfahrens für den öffentlichen Verkehr durch Aufstellung von Fahrregeln für alle Fahrer anerkannt, deren Zweck es ist, eine Ausgleichung der sich begegnenden Interessen und Mittel der Verhütung Schaden bringender Ausschreitungen und Ungeschicklichkeiten, zu denen die Eigenart des Fahrrades und der Automobilen Veranlassung giebt, zu schaffen.*)

*) Von Radfahrervereinen wird immermehr die Anlegung besonderer Radfahrerstreifen auf beiden Seiten des Fahrdammes der Strassen, hart an den die Bankette (Trottoirs) begrenzenden Rinnsteinen hinlaufend, gefordert, wie solche in

Der übermässigen, auch weiter in Aussicht stehenden Ausdehnung des Gebrauches dieser Fahrzeuge, der gegenüber aller Strassenverkehr noch weit mehr als bisher unsicher werden muss, ganz besonders durch die Sportfahrer, entgegenwirkend kann aber auch als Mittel der Begrenzung eine persönliche Abgabe für die Erlaubniserteilung zum Fahren und eine Steuer für den Gebrauch eines derartigen Fahrzeuges eingeführt werden.

Artikel V.

Radfahrer-Abgaben.

Fahrrad und Automobile gehören unter die Fuhrwerke oder Fahrzeuge des Strassenverkehrs vermöge ihres Räderwerks, und unterliegen als solche schon mindestens den dafür allgemein geltenden Strassenordnungen. Allein wegen der im Vergleich zu anderen Fahrzeugen erhöhten Gefährlichkeit und grossen Menge ihres Gebrauches machen sich besondere Sicherheitsmassregeln nötig, die einen präventiven, polizeilichen Zweck verfolgen. Als Grundsatz soll festgehalten werden, dass von solchen den Verkehr an sich gefährdenden Fahrzeugen niemand Gebrauch machen soll, der nicht die erforderliche Übung darin für den Gebrauch im öffentlichen Verkehr erlangt hat. Die Aufsicht über diesen steht überall der Sicherheits- und Strassen-

einzelnen Städten z. B. Bremen, Leipzig u. s. w. namentlich unter Ersetzung der s. g. Kopfsteine des Fahrdammes durch glatte Gusssteine oder Asphaltierung oder Zementierung hergestellt sind. Dadurch werden die Radfahrer genötigt, stets rechts auf den für sie bestimmten Wegen zu radeln und die Gefahr des Zusammenstosses wird dadurch gemindert, ausser beim Überholen. Damit sind aber die Gefährdungen bei Strassenkreuzungen und Übergängen nicht beseitigt.

polizei in den Ortschaften und auf den Landstrassen (der Orts- und Landespolizei) zu. Man hat in den meisten Bundesstaaten des Deutschen Reiches kein Bedenken getragen, den Gebrauch derartiger Fahrzeuge auf den Strassen von einer polizeilichen Erlaubniserteilung und polizeilichen Kontrolle abhängig zu machen, für erstere aber auch eine Gebühr, freilich von sehr verschiedener Höhe, zu erheben, worin die Behördenthätigkeit für Feststellung der zum Gebrauch erforderlichen Fähigkeit, für die Ausstellung eines auf die Person lautenden Ausweises und mitunter auch für die Übergabe einer sonstigen Legitimation am Fahrzeug (Fahrschild) und einer Fahrordnung, entschädigt wurde.*) Wo ein höherer Ansatz für eine solche Gebühr, die jährlich für die Erneuerung jener Erlaubniserteilung, ganz oder teilweise, zu entrichten ist, festgesetzt ist, wie z. B. in Paris bisher 10 Fr. 80 Cent., wie in früheren italienischen Radfahrertaxen in Rom, Mailand, Turin, Verona u. s. w., oder in München, wo z. B. am 17. Juli 1897 für das laufende Jahr bereits 20 137 Kontrollnummern ausgegeben waren (nach Nr. 333 der „Neuesten Nachrichten“ vom

*) Selbst gegen die mässigste Gebühr für Fahrkarten erhebt sich ein Protestieren aus Radfahrerkreisen. Auch hat dem der Oberpräsident der Provinz Brandenburg nachgegeben und diese in einzelnen Gemeinden eingeführte Gebühr aus dem Grunde aufgehoben, weil sie zu den „sächlichen“ Kosten der Gemeinden gehöre und deren Erhebung zur Erstattung der Selbstkosten unzulässig sei. Es handelt sich aber dabei am wenigsten um letztere (Anschaffung der Fahrkarten), als um eine sehr wohl begründete Entschädigung für eine neue Arbeitsvermehrung der Gemeindebehörden bei den Ermittlungen über die Zulässigkeit einer Erlaubniserteilung an eine bestimmte Person, zu deren Vorteil die behördliche Arbeit verrichtet wird, die sich auch auf Registerführung über die ausgestellten Fahrkarten und die ganze Kontrolle erstrecken muss und bei einer allgemeinen Fahrordnung mancherlei Erweiterungen erfahren wird. Wie weit reicht der Begriff „sächliche“ Kosten?

23. Juli 1897) für die jährlich zu erneuernde Radkontrolle 4 Mk. 20 Pf. bez. 5 Mk. 20 Pf. (je nachdem die Erlaubnis mündlich oder schriftlich erteilt wurde*), da grenzt diese Abgabe schon an eine persönliche Steuer, während sie eine Verrichtungsgebühr geringster Art da ist, wo sie nur für Erteilung einer Fahrkarte einige Nickel beträgt, wie ja z. B. in Erfurt nur 4 Pf., wie in der preussischen Provinz Sachsen überhaupt. Gerade die Ungleichmässigkeit dieser Abgabe oder Gebühr an die die Fahrerlaubnis erteilenden Behörden in den Einzelstaaten des Deutschen Reiches erregt eine erkennbare Unzufriedenheit, weniger die Anforderung einer solchen überhaupt. Dass für eine Prüfung der gesetzlichen Erfordernisse, Erlaubniserteilung und deren amtliche Bescheinigung, wie deren Beaufsichtigung durch Polizeiorgane, Akten- und Registerführung, Kontrolle der An- und Abmeldung, was alles eine gar nicht unerhebliche Arbeit verursacht, ausser der Vermehrung der Aufsichtsbeamten, auch eine Erhöhung der Verwaltungskosten geboten erscheint und thatsächlich ausgeübt wird, dagegen kann ein vernünftiger Fahrer einen theoretischen Widerspruch nicht erheben, und darein hat sich auch das Fahrertum im grossen Ganzen gefügt. Hierbei wird es sein Bewenden behalten. Aber die Forderung einer Gleichmässigkeit der Gebühren in allen deutschen Bundesstaaten nebst dem Reichsland ist durchaus begründet und ist eine gerechte Folgerung aus den

*) In der Radfahrordnung der Stadt Bamberg vom 27. März 1894 im § 8 waren die einzelnen Ansätze 2 Mk. 15 Pf. für ein Nummerschild, 2 Mk. Beschluss, 20 Pf. Fahrerlaubnisschein, in Summa 4 Mk. 35 Pf. Im Grossherzogtum S. Weimar-Eisenach beträgt die Gesamtabgabe 1 Mk. 30 Pf., in Stuttgart 2 Mk., in Hamburg beträgt der Preis für eine mit dem Stadtwappen zu versehende Nummerplatte 1,50 Mk.; die Herstellungskosten nur zu erstatten verlangt die R.F.O. für die Provinzen Posen, Ost- und Westpreussen, der Stadt Braunschweig, Hannover u. a. m., namentlich auch § 14 der bayer'schen R.F.O.

sonstigen Einheitsbestrebungen, welche aus der Verfassung des Deutschen Reiches hervorgehen dürfte. Dass von Reichswegen bei einer zu erlassenden Radfahrerordnung auch eine entsprechende Gebühr für die Erlaubniserteilung mit Anhängsel gleichmässig festgesetzt werden kann, ist kaum zu bezweifeln, da ja sonst auch für andere Behörden als Polizeibehörden Gebühren von Reichswegen festgesetzt sind, die in Landeskassen fliessen, als Äquivalent in Geld für bestimmte, behördliche Verrichtungen.

Eine andere Frage ist erhoben worden und ferner zu erheben, ob nicht angesichts der bedrohlichen Zunahme des Gebrauches der Fahrräder und Automobilen, welche als besonders dem grossen Verkehr gefährliche Fahrzeuge, so nützlich sie auch dem einzelnen Fahrer sind, zu betrachten sind und sich als solche mit ihrer schnellen Vermehrung mehr und mehr erweisen, eine Personalsteuer einzurichten wäre, die sich als Gebrauchssteuer für einen dem Fahrer vorteilhaften Gebrauch eines Verkehrs- oder Sportmittels, dem übrigen öffentlichen Verkehr gegenüber aber als eine Entschädigung (Äquivalent) für die Einbusse an der bisherigen Verkehrssicherheit und als Schutzmittel gegen eine noch weitere Ausbreitung des Fahrsports, wodurch diese Einbusse noch empfindlicher wird, rechtfertigen lässt?*)

*) „Radfahrsteuer oder nicht?“ Vortrag, gehalten in der allgemeinen Radfahrer-Versammlung zu Graz am 15. Febr. 1898 von Adolf W. K. Hohenegg. Leipzig bei Willy Werner, 1898. Darin wird, wie von dem grössten Teil der Radfahrer, begreiflicherweise die Steuer verworfen. Urteile darüber von Nichtfahrern, welche der Lösung der Frage kaltblütig entgegensehen können, dürften sich durch die wenigen Gründe der Steuerfreiheits-Erhaltung hierfür nicht bestimmen lassen. Die Besteuerung scheint unabwendbar, wenn nicht die Mehrheit selbst Radfahrer geworden sein wird oder wenigstens bei den gesetzgebenden Faktoren eine radfahrende Mehrheit den Sieg davon trägt, oder wenn nicht den Interessen des Radfahrertums die Sicherheit des Verkehrs geopfert wird.

Eine solche Steuer scheint vom steuerrechtlichen Gesichtspunkt aus vollständig gerechtfertigt. Der Gebrauch dieser Fahrzeuge, welcher stets vermöge ihrer künstlichen und aus bestem Material zu entnehmenden Herstellung kostspielig bleiben wird, setzt, ganz abgesehen von der grösseren oder geringeren Neigung des Einzelnen, sich der damit verbundenen Selbstgefährdung auszusetzen, die glückliche wirtschaftliche Lage voraus, die Mittel für ein teureres Fahrzeug aufwenden zu können; denn auch die das Rad nur zur Berufserfüllung verwenden, haben vor denjenigen einen Vorteil voraus, welche sich nicht in jener besseren Lage befinden oder aus Besorgnis um ihre Selbstsicherung und die mittelbare Sicherung ihrer Angehörigen den Gebrauch vermeiden. Vollends ist aber ein Gebrauch zu allen anderen, als zur Berufserleichterung dienenden Zwecken, ein sehr geeigneter Gegenstand der Besteuerung. In dieser Verschiedenheit der Zwecke: Bedarf und Sport, liegt auch der Grund einer Abgrenzung der Höhe einer persönlichen Steuer. Die Sportfahrer bilden das bei weitem grössere Kontingent der Radfahrer und diese beunruhigen durch ihr Fahren an Umfang und Wirkung den öffentlichen Verkehr am meisten, wie man überall hat beobachten können. Vergnügungssteuern sind wie Luxussteuern die am meisten berechtigten und erträglichsten, weil ihr Grund und Gegenstand ganz in der freien Selbstbestimmung jedes beruht, ob er sich ein solches Vergnügen verschaffen oder darauf verzichten will, ohne dass noch andere, äussere Mitwirkungen für die Entschliessung vorhanden sind. Überhaupt wäre von diesem Gesichtspunkt aus eine ausgebreitetere Besteuerung des dem Vergnügen oder Wohlbefinden dienenden Sportwesens vollständig am rechten Platze. Das gilt ganz besonders von solchen, bei denen noch die Beein-

trächtigung des öffentlichen Verkehrs, eine Gefährdung von anderen auch ethischen Interessen durch Übertreibungen u. dgl. konkurriert, wie z. B. bei Tanzvergnügungen*), öffentlichen Aufzügen, Pferderennen u. s. w. Denn es kann nicht bestritten werden, dass die materielle Zeitrichtung eine bedenklich um sich greifende Vergnügungssucht mit ihren Gefährdungen in wirtschaftlicher und sittlicher Beziehung gezeitigt hat. Mag auch der Radfahrtourismus viele Vorteile und Annehmlichkeiten mit sich bringen, so ist doch nicht in Abrede zu stellen, dass er, wie auch anderes Fahren zum Vergnügen, dazu verleitet, eine grössere Einbusse an Arbeitszeit auch bei vielen herbeizuführen, die es nötiger hätten, ihre Zeit mehr der Arbeit als dem Vergnügen oder Wohlbehagen zuzuwenden. Dasselbe gilt noch in höherem Grade von dem s. g. Radlerbummel in der nächsten Umgebung des Wohnorts und vollends in dessen belebteren, fahrbaren Strassen. Der längeren Beobachtung kann nicht entgehen, dass ein elementar anschwellendes Streben nach Äusserlichkeit, starker Aussenwirkung, frappanten Effekten und — vom allgemeinen ins Persönliche zurückwirkend — der Ehrgeiz jedes einzelnen, in der grossen Masse nicht zu verschwinden, sondern aufzufallen, um sich greift und „die allgemeine Effekthascherei“ sich aus den

*) Die s. g. Tanzsteuer ist vielfach eingebürgert und als sehr berechtigt anerkannt, aber auch eine recht ergiebige in ihrer Klassifizierung. So ergiebt Eckhardts Bericht über die Verwaltung der Stadt Ilmenau (Badeort, Fabrikstadt mit Technikum), 1898, S. 158, dass die Abgabe von Tanzvergnügen sich von Jahr zu Jahr erhöht hat, von 1888 bis 1898 von 675 Mk. auf 1476 Mk. Nach S. 234 beträgt der Satz für jeden Erlaubnisschein bis 12 Uhr nachts 6 Mk., für jede Überstunde 3—4 Mk., für Kostüm- und Maskenbälle welche über 12 Uhr hinaus dauern, 30 Mk. Es kann sich auch fragen lassen, ob nicht die Radfahrerfeste einer Vergnügungssteuer zu unterwerfen seien? Hat doch der XIII. Kongress der Allgemeinen-Union, deutscher Tourenklub, 6 Festtage in Eisenach abgehalten!

Salons auf die Strasse verbreitet*). Durch das Sportfahren wird diesem Zug der Zeit ganz besonders Vorschub geleistet, wozu in der Frauenwelt noch ein stärkeres Hervortreten in die Öffentlichkeit durch die s. g. Frauenfrage gefördert wird.

Dass der öffentliche Verkehr und dessen Sicherheit durch das Radfahren belastet wird und diese Belastung zu ertragen das Publikum genötigt werden muss, erfordert an sich eine Ausgleichung der Interessen, die sich hier berühren; — eine Belastung derer, durch welche jene, die grössere Mehr- fast Allgemeinheit treffende Beschwerde ins Gleichgewicht gestellt wird und zwar verhältnismässig, je nach dem Zweck des Rad- oder Fahrzeugsgebrauchs: Bedarf oder Sport.

Eine Parallele bildet als Grund der Besteuerung die Sicherung des Verkehrs und der Person und Sachen (auch der Vehikel anderer Art) gegen das Überhandnehmen störender Elemente überhaupt, im Besonderen die Verkehrssicherung durch Beschränkung des Hundehaltens. Hierbei liegt derselbe steuerrechtliche Grund vor, überhaupt für eine Hundesteuer, die fast überall als Staatssteuer und auch daneben als eine Zuschlagssteuer eingeführt und je nach Bedürfnis der Ortsgemeinden zu erheben nachgelassen ist, welches letztere eine notwendige besondere Sicherungsmassregel ist da, wo die Liebhaberei für Hunde leicht ausarten und besonders belästigen kann, z. B. in Universitätsstädten das Halten zahlreicher grosser Hunde seitens der Studenten und einzelner studentischer Verbindungen. Wie in Bezug auf diese Steuer, die ja eine persönliche, für einen gewissen Zweck des Gebrauchs (Bedarf oder Luxus) ist und hier Bedarfs- und Luxushund unterschieden wird, besonders für die Bestimmung der Höhe

*) Illustrierte Deutsche Monatshefte, 1897, S. 451.

der Steuer, ebenso lässt sich das Bedarfs- oder Berufsrad von dem Luxus- oder Sportrad unterscheiden, wobei die letzteren Räder auch in Abstufungen, je nachdem sie den Verkehr noch mehr beschränken, wie Tandem- und Gesellschaftsräder und grössere Automobilen, mehrfach höher zu versteuern wären, als die Bedarfsräder bez. das gewöhnliche Zweirad oder Dreirad auch Gepäckrad. Es liegt, wenn man von einer Besteuerung des Fahrzeuges spricht, jedoch nicht eine Sachenbesteuerung, etwa des einzelnen Rades als Produktes der Materialienverarbeitung vor, sondern eine Besteuerung des Gebrauches seitens einer bestimmten einzelnen Person, des Fahrers für sich, also eine Personalsteuer, wobei der Gebrauchszweck einen Unterschied in der Höhe der Besteuerung rechtfertigt. Daraus folgt, dass derjenige, welcher mehr als ein Rad zum eigenen Gebrauch hält, nicht jedes Rad zu versteuern hat, sondern nur für seine Person den davon zu machenden Gebrauch und zwar nur im öffentlichen Verkehr, von dem überhaupt nur die Rede sein kann, so dass der, welcher nur auf geschlossenen Lehr- oder Sportbahnen fahren will und fährt, da er einer polizeilichen Beaufsichtigung hier entzogen ist, keiner Erlaubnismachsung und auch nicht einer Besteuerung unterworfen sein kann.

Eine etwaige Erwerbssteuer der Fahrradhändler und Verleiher, welche abzuschätzen oder zur Einkommensteuer-Erklärung zu verpflichten seien, wie die Verfertiger von Fahrzeugen, kommt hier nicht in Betracht und von einer Doppelbesteuerung des Rades oder Fahrzeuges überhaupt kann keine Rede sein, weil es sich um eine persönliche, nicht um Fahrrad-, sondern um eine Radfahrerbesteuerung handelt *).

*) Radfahrer, welche des Erwerbes wegen an den verschiedenen Wettrennen teilnehmen und gewerbsmässig durch Records Geld erwerben, haben ihr durchschnittliches Einkommen aus solchem Erwerb selbst anzugeben, oder sich

Diese hängt eng mit dem Erlaubnisschein zusammen. Wer sich eines Fahrzeugs dieser Art für den öffentlichen Verkehr bedienen will, ist steuerpflichtig und ebenso pflichtig, einen Erlaubnisschein zum Fahrgebrauch zu erwerben. Durch diese Besteuerung wird erst die Durchführung einer gleichmässigen Kontrolle über die Erlaubniserteilungen zum Fahrbetrieb ermöglicht, indem die Aufsichtsorgane schon im steuerlichen Interesse mehr als bisher den Besitz von Fahrscheinen überwachen müssen. Ohne äusseres Kennzeichen am Rade entziehen sich zahllose Fahrer der Pflicht zur Einholung eines Fahrscheins und einer eventuellen Besteuerung. Vermöge der jährlichen Ausstellung bez. Erneuerung eines Fahrscheines wird die persönliche Steuerpflicht äusserlich für den Pflichtigen, wie für die Behörde, erkennbar, und im Fall der Hinterziehung der Steuer würde die Nichtanmeldung zur Erlangung bez. Erneuerung der Fahrerlaubnis ein Beweis für deren Beabsichtigung sein und recht wohl auch zur Versagung der Fahrerlaubnis für eine bestimmte Zeit oder für immer führen können. Nachsteuer und Strafe der Steuerhinterziehung haben jedenfalls einzutreten.

Die Vorschrift, dass ohne Fahrschein, welcher auch zur Einhaltung der ihm anzuheftenden Fahrordnung den Inhaber für seine Person verpflichtet und der nicht übertragbar ist, wird durch die darauf folgende Steuerpflicht verstärkt, während umgekehrt der Fahrschein die Person des Steuerpflichtigen feststellt und der Behörde gegenüber sichert. Die Radfahrersteuer ist schon vielfach in der Presse zur Erörterung gebracht, auch schon deren Einführung in einzelnen Städten versucht worden, wie in Magdeburg, Stuttgart u. a. m. *) Es wird auch empfohlen,

darauf einschätzen zu lassen. Bei ihnen handelt es sich rücksichtlich des Einkommens aus dem Fahrbetrieb um eine Einkommen- oder Erwerbssteuer.

*) Unverständlich ist eine in Nr. 179 der „Radwelt“ vom 28. September 1897 mitgeteilte Entscheidung des Ver-

Italiens Beispiel zu folgen, wo die städtischen Abgaben beseitigt sind und eine Jahressteuer in Abstufungen nach der Art des Fahrzeuges eingeführt worden ist, nämlich 10 Lire für ein einsitziges, 15 Lire für ein mehrsitziges Rad und 20 Lire für ein Motor- oder Automobilfahrzeug. Nach dem Bulletin de Statistique war die Zahl der versteuerten Fahrräder in ganz Frankreich seit 1894 von 203026 auf 390816 gestiegen und die Staatskasse hatte im Jahre 1896 aus dieser Steuer die Summe von 3272393 Fr. eingenommen. Paris entrichtete allein etwa den fünften Teil davon, 626916 Frs.

Holland hat vom 1. Januar 1899 eine mässige Radfahrersteuer als Personalsteuer erhalten; frei davon sind Leute, die keine Mietssteuer zu entrichten haben. Für das Jahr haben

waltungsgerichts zu Stuttgart auf eine Klage gegen einen die Steuerzahlung verweigernden Radfahrer, dahin, dass die Stadt nicht berechtigt sei, eine Steuer auf Fahrräder zu erheben, weil nach Art. 5 des nach Art. 40 der Reichsverfassung noch geltenden Zollvereinungsvertrages vom 8. Juli 1867 (Bundesgesetzblatt S. 86 ff.) nur innere Steuern für Rechnung des Vereinsstaates auf die im Art. 5 II. § 2 des Vertrages bezeichneten, zur örtlichen Konsumtion bestimmten Gegenstände als Bier, Essig, Malz u. s. w. gelegt werden dürften. Nun sind aber doch Fahrräder keine Verbrauchsgegenstände; dann aber ist die für deren Verwendung gesetzte Jahresabgabe eine Personalsteuer, wie sie durch Ortsstatut im Rahmen der Gemeindeordnungen überall eingeführt werden kann. In Rudolstadt ist eine solche Steuer als Personalsteuer eingeführt worden — sehr zum Verdruss mancher Sport- und Berufsfahrer, welche letztere übrigens sehr mässig dazu herangezogen worden sind; vergl. 1. Beilage zur Schwarzburg-Rudolstädtischen Landeszeitung Nr. 301 des Jahrganges 1897. In Zeitungen ist über jene, für die Stadt etwa auf 3000 Mk. veranschlagte Jahreseinnahme, mehrfach gespottet, ja auch zur Boykottierung der Wirtschaften Rudolstadts seitens der Touristen zu Rad aufgefordert worden! Wenn die Touristen in Italien, wo die grösseren Städte ihre Ortssteuern für den Radgebrauch hatten, einen derartigen Vorschlag dort befolgt hätten, würden sie sich selbst am meisten geschadet haben. Seitens der Sportfahrer sollte man am wenigsten gegen eine Besteuerung eifern!

Leute, welche Fahrräder in ihrem Beruf verwenden, und solche, welche letztere vermieten 1,5 fl.=2,5 Mk. zu entrichten, andere steuerpflichtige Fahrer 2fl. = 3,3 Mk. Mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit der Steuerbeträge, die an sich schon einer Hinterziehung zuvorkommen soll, ist auch zur Verhinderung von Hinterziehungen die Strafe dafür besonders streng festgesetzt worden. Von einer Nummerierung der Fahrräder ist abgesehen worden, obschon darin ein wesentliches Mittel der Kontrolle auch über die ordnungsmässige Steuerzahlung liegt, abgesehen von der Sicherung der Radfahrer vor Übertretungen der Fahrordnung vermöge des Bewusstseins ihrer leichteren Erreichbarkeit und grösseren Verantwortlichkeit.

Die Einführung einer deutschen Reichssteuer in oder neben einer Radfahrer-Ordnung für das Deutsche Reich war schon in dem oben erwähnten Aufsatz des Verfassers über die polizeiliche Regelung des Radfahrens empfohlen werden. Ein Radfahrer (gez. „Kg.“) folgte in einem sonst recht vernünftig geschriebenen Artikel in Nr. 270 Blatt 2 der in Weimar erscheinenden Zeitung „Deutschland“ mit der Überschrift: „Radfahrerlegitimationen und Reichs-Fahrradsteuer“, mit dem Beisatz: „Nachdruck erwünscht“, diesem Vorschlag; er bestritt darin den Einzelstaaten und Gemeinden das Recht, Fahrradsteuern einzuführen, und gestand ein solches nur der Reichsverwaltung zu, bezeichnete auch eine solche Ordnung der Besteuerung als Wunsch der deutschen Radlerwelt, was in dieser Verallgemeinerung wohl zu bezweifeln sein wird, da sich gerade seitens der die übergrosse Mehrzahl bildenden Sportwelt in der Presse oftmals Anfeindungen derartiger Vorschläge vernehmen lassen.*)

*) In Italien haben nach einem Bericht der „Radwelt“ in Nr. 130 des Jahrganges III die Radfahrer selbst die Einführung einer staatlichen Radfahrersteuer verlangt, um den lästigen und hohen Fahrtaxen in den verschiedenen Städten, deren Erhebung viele Scherereien mit sich brachte, überhoben

Die Frage wegen des Rechts der Einzelstaaten und Gemeinden zur Besteuerung ihrer Angehörigen für den Ge-

zu werden. Damit war nächst Frankreich und Belgien auch in Italien ein einheitliches Steuersystem für Radfahrer geschaffen. Der eine gleiche Einrichtung im Deutschen Reich empfehlende „Radfahrer“ wünscht, neben den für die Verkehrssicherheit unentbehrlich erscheinenden Radfahrkarten und Nummern oder Namensschildern als Legitimationen, eine mässige Reichsfahrradsteuer von jährlich 10 Mk. für einsitzige Räder, 15 Mk. für Mehrsitzer und 20 Mk. für Motorfahräder. Der Gesamtbetrag der im Reiche auf diese Weise zu erlangenden Steuer wird netto auf 30 Millionen Mark veranschlagt und die Steuerbeträge wären gegen Empfang der Radfahrerkarten von den Ortsbehörden zu erheben und auf Grund der geführten Nachweisungen an die Zoll- und Steuerämter, von diesen aber wieder an die Reichskasse abzuführen. Diese Steuer, welche auch von Ausländern bei längerem Aufenthalte im Deutschen Reiche zu entrichten sei, würde gegenüber dem Kostenaufwande für Anschaffung und Unterhaltung des Rades von den Sportsfreunden nicht als eine drückende Last, sondern als Vergnügungssteuer leicht getragen werden.

In der bayerischen Abgeordnetenversammlung ist von drei Zentrumsmitgliedern der Antrag im Mai 1898 eingebracht worden, die k. Regierung möchte in kürzester Frist einen Gesetzentwurf vorlegen, der das Fahren mit Fahrrädern auf öffentlichen Strassen, Wegen und Plätzen, soweit die Fahrräder nicht zum Geschäftsbetrieb gehörten, mit einer Steuer belegen, deren Ertrag zum Ausbau und zum Unterhalt der Distriktsstrassen verwendet werden solle. Der Minister des Innern erklärte dagegen, das Fahrrad sei kein Luxusgegenstand, und verhielt sich ablehnend gegen den Antrag, worauf dieser zurückgezogen wurde. Es liegt hier die bekannte Verwechslung vor, wonach anstatt der persönlichen Steuer eine Realsteuer (Radsteuer) ins Auge gefasst wird. Der Besitzer eines Hundes der nicht zur Berufserfüllung als Bedarfshund gehalten wird, hält den Hund zum Vergnügen oder aus Liebhaberei, die im Gegensatz zum Bedarf „Luxus“ genannt wird. Die Besteuerung ist hier die eines Gebrauches seitens der Person, eine Gebrauchsabgabe je nach dem persönlichen Zweck und eine Personalsteuer, zur grösseren Sicherheit der Menschen und Tiere; wer aber aus Liebhaberei allein sich einen Hund hält, kann einen höheren Betrag der Entschädigung für eine Einbusse an jener Sicherheit leisten, als derjenige,

brauch von Fahrrädern und ihnen gleichstehenden, sich selbst bewegenden Fahrzeugen (Automobilen, Automotoren) auf öffentlichen Strassen mag nicht weiter bestritten werden, da, wie erwähnt, die Besteuerung nicht eine des einzelnen Fahrrades (reale), sondern des Fahrers, der überhaupt das oder jenes Rad öffentlich verwendet (eine persönliche) ist, ebenso wie bei der persönlichen Abgabe für Benutzung von Brücken, und Chausseen durch Fuhrwerke und Reiter, denen Jahresabonnements verwilligt werden können in Gemässheit einzelner Landes- und Ortsgesetze. Dieses Recht der Einführung von Personalsteuern ist durch kein Reichs- oder Zollvereinsgesetz den Einzelstaaten und Gemeinden entzogen worden. Aber eine andere Frage ist die, ob die Reichsverwaltung nicht in die Steuergewalt der Einzelstaaten eingreifen würde, wenn sie eine Reichs-Radfahrersteuer oder Radfahrer-Reichssteuer einführt, da bisher direkte und zwar Personalsteuern oder unbegrenzte indirekte und Gebrauchssteuern ausser den Verbrauchssteuern nicht im Bereiche der Steuererhebung des Reiches gelegen haben. Dass der Reichs-

welcher einen Hund im Geschäftsbetriebe als Bedarf hält und insofern einen Nutzen davon hat. Ganz so ist es mit dem Fahrrad, das aus Liebhaberei, zur Unterhaltung, zum Vergnügen, zu Reisen, Wettfahren u. s. w. gehalten wird. Es ist Vergnügens- oder Luxusrad in der Hand solcher Fahrer, die es nicht zum Geschäftsbetrieb ausschliesslich oder gar nicht zu diesem Zweck verwenden, im Gegensatz zum Bedarfsrad. Dort wird die Liebhaberei, hier der gezogene Nutzen besteuert; die Steuer hat dort mehr Sicherheit, hier mehr Entschädigung zum Zweck und Grund. Übrigens enthält die fast überall sich findende Einrichtung der notwendigen Lösung von Jagdscheinen ebenfalls eine wohl gerechtfertigte Besteuerung des Jagdsportes, der entsprechende Gründe unterstehen. Ausserdem ist von wirtschaftlicher Seite nicht ausser Betracht zu lassen, dass der sehr ausgebreitete Radlertourismus dem Eisenbahnfiskus erhebliche Einbussen für die mindest 6—7 monatige Reisezeit im Sommerhalbjahr verursacht, welche für Staatsbahnen zum Teil durch eine Radfahrersteuer ausgeglichen werden möchten.

tag sich nach und nach auch mit der Einführung direkter Steuern, wie z. B. einer allgemeinen Einkommen- oder Vermögenssteuer, befreunden möchte, geht aus den neueren Verhandlungen hervor. Dazu bedarf es aber einer Erweiterung der Reichsverfassung im Sinne des Art. 78 das, falls nicht auf einem anderen später zu erwähnenden Wege eine solche Abgabe gleichmässig für das ganze Reich einzuführen wäre. In einem Einheitsstaate, wie in Italien und Frankreich, standen einer Staatssteuer-Einführung keine verfassungsmässigen Bedenken entgegen, wie in einem Bundesstaat, wie ein solcher das Deutsche Reich sein soll, unter einer Zentralgewalt mit dem Reichstag.

Der Rechtsgrund für eine Reichssteuer liegt, wie derselbe für eine einheitliche Regelung des Radfahrwesens, in dessen Eigenart, welche eine Überschreitung der einzelnen Landesgrenzen, zumal im Bereiche der kleineren Staaten, so nahe rückt, dass eine Unterscheidung der Grenzen derselben fast ausgeschlossen und der geographische Einheitsbegriff des Reiches immer näher gerückt wird. Der Gesichtspunkt, dass auch in allen Staaten des Reiches, einschliesslich der Reichslande, der Radfahrerverkehr in seiner Erscheinung und Wirkung auf den öffentlichen Gesamtverkehr ganz derselbe und gleichgeartet ist und eine Ausgleichung für die Einbusse des Gesamtverkehrs an Sicherheit, für die Allgemeinheit als Entschädigung, als berechtigter Gegenanspruch erscheint, legt die Forderung nahe, dass dieses Äquivalent für die Bundesstaaten, die Substrate des Deutschen Reiches, als gleichartige Belastung aller derer, die sich der belastenden Ursache und des Mittels ihrer freien Bewegung über die Einzelstaatsgrenzen und Bezirks- wie Ortsgebiete (der Freizügigkeit in weiteren Sinne) bedienen, durch die Zentralgewalt im Reiche in Form eines Gesetzes fest geordnet werde, und zwar in einem Reichsgesetz, das die Freizügigkeit als Folge des in Art: 3 der

Reichsverfassung festgestellten Indigenates, und die zum Passwesen gehörige Legitimation der Radfahrer in Gemässheit des Art. 4 Ziff. 1) der Reichsverfassung, wonach der Aufsicht des Reichs und seiner Gesetzgebung diese Punkte unterstellt sind, zu ordnen hätte. Damit wäre den vielen, bunten Fahrordnungen der Einzelstaaten und in Städten ein gemeinsames Ziel gesetzt, sowie auch den Bestrebungen um eine Einzelbesteuerung, die sich voraussichtlich vermehren würden, Rechnung getragen, wenn die Frage der Besteuerung in der deutschen Radfahrerordnung dahin entschieden würde, dass die in jedem Einzelstaate zu erhebende Steuer zur Hälfte in dessen Kasse, zur anderen Hälfte in die Reichskasse zu fallen haben müsste. Diese Besonderheit rechtfertigt sich einestheils durch die von Reichswegen an Stelle von schwer zu erreichenden Staatsverträgen unter den Einzelstaaten tretende einheitliche Regelung des Radfahrverkehrs auf gleiche, einheitliche Weise, was im Interesse der inländischen Radfahrer wie in dem der Bundesstaaten und der Reichsaufsicht gelegen ist, aber auch den vielen ausländischen, das Reichsgebiet be- und überschreitenden Ausländern gegenüber eine internationale Forderung wird, andernteils durch die Rücksicht auf das den Einzelstaaten nicht zu bestreitende Recht der Besteuerung überhaupt, von welchem an sich dem Reiche nichts abgetreten werden soll, von dessen Erträgen der Überschuss über die Erhebungskosten an sich jedem Einzelstaat zufiele, aber der Reichskasse ein entsprechender Teil als jährliche Vergütung für die Herstellung und Beaufsichtigung einer einheitlich geordneten Freizügigkeit der Radfahrer über alle Grenzen der Bundesstaaten unter gleichen Bedingungen und Berechtigungen ein und derselben Fahrordnung abzugewähren ist, falls nicht wie bei der Regelung anderer Abgaben, das Reich diese ganz den Einzelstaaten überlassen möchte. Die Ausführung der

hierauf gerichteten reichsgesetzlichen Bestimmungen bleibt den Einzelstaaten überlassen, deren Organe ideell insoweit auch solche des Reiches sind. Jedenfalls wäre zu wünschen, dass wenigstens eine Regelung der Radfahrerbesteuerung von Reichswegen in einer Radfahrerordnung gleichmässig für das ganze deutsche Radfahrertum — und eher erfolgte, als die weitere Einführung einer derartigen Besteuerung in einzelnen Bundesstaaten oder in einzelnen Städten, die nicht ausbleiben dürfte, da es kaum ein geeigneteres Steuerobjekt aus Rechts- und Billigkeitsgründen geben kann als das Radfahrwesen; denn wer sich — wie zu wiederholen ist — zu seiner Berufserleichterung und vollends zum Wohlbefinden und Vergnügen das Mittel des Fahrrades oder eines Motorwagens beschaffen („leisten“) kann und dieses auf Kosten d. h. Gefahr der allgemeinen Verkehrssicherheit gebraucht, kann auch eine entsprechende Vergütung dafür entrichten, die gleichzeitig ein Hindernis sein soll zur Verhütung einer übermässigen Belästigung des allgemeinen Strassenverkehrs. Das Steuerprinzip der Leistungsfähigkeit mag hier mit Rücksicht auf die Progression in Anwendung kommen, welche geboten ist durch den Zweck des Gebrauchs (Berufserleichterung oder Sport).

Auch wenn das Reich auf einen Anteil an der Fahrsteuer verzichten würde, so bedarf es behufs Erlangung der Gleichmässigkeit einer Ordnung der Steuerpflicht und Steuerhöhe für alle Einzelstaaten, von denen jeder für sich dieselbe Steuer am Wohnort des Fahrers ev. an dessen ständigem Aufenthaltsort zu erheben hat. Eine Doppelbesteuerung ist nach dem Reichsgesetz vom 13. Mai 1870 ausgeschlossen, was ja aus der Reichsangehörigkeit bez dem Indigenat abgeleitet worden ist, welches eine Beschränkung der freien Bewegung und Niederlassung im Reiche durch einzelstaatliche Interessen ausschliesst. Ob noch einzelnen Gemeinden für ihre Angehörigen die Auferlegung einer

Zuschlagssteuer, wie bei der Hundesteuer, auch für das Radfahren im Gemeindebezirk nachzulassen wäre, ist hierbei eine Nebenfrage; veranlasst sehen könnten sich einzelne Gemeinden wegen eines bei ihnen zu stark betriebenen Sportfahrens, wenigstens dieses noch besonders, im Interesse des Gemeindegeldsäckels und zur Verminderung der Verkehrsstörungen, zu belasten — also aus denselben Steuergründen wie bei der Hundesteuer eine örtliche Zuschlagssteuer.

Steuerfreiheiten für Radfahrer im Militär-, Post-, Telegraphen- und andern öffentlichen Diensten dürften wie in den einzelnen Landesgesetzen zu umgrenzen sein.

Eine weitere Frage wäre noch, ob die Radfahrer und Motorfahrer in denjenigen Staaten, wo das Chaussee- und Brückengeld noch nicht beseitigt ist, von dessen Entrichtung frei sein können? In den aus älterer Zeit herührenden Tarifen, wie sie an den Hebestellen ausgehängt waren, konnten Radfahrer wegen der Unbekanntheit des Rades nicht erwähnt werden. Während die Motorwagen schlechthin unter die Wagen oder „leichteren Fuhrwerke“ fielen, hätten Radfahrer als Reiter behandelt werden können, wenn nicht richtiger gerade ihr Vehikel vermöge der anhaftenden Räder unter das „Gefährte“, wenn auch ohne Bespannung mit Zugtieren, jedenfalls unter das „leichtere Fuhrwerk“ zu rechnen ist. Dem wird zwar von der Radfahrerpresse mehrfach widersprochen, indem sie verlangt, dass der Radfahrer ganz die gleichen Rechte wie der Fussgänger haben, mindestens wie ein Reiter einen gewissen Vorzug (Reitweg bez. Fahrweg) erhalten müsse, so auch Freiheit in Beziehung auf die Entrichtung von Wege- und Brückenabgaben. Es ist aber, wie in verschiedenen Landesgesetzen geschehen, daran festzuhalten, dass alles Räderfahrzeug als Fuhrwerk in verschiedenen Klassen (kleineres, wie Hundekarren, Schub- und Radekarren, mit geringerer Belastung) unter niedriger Abgabe behandelt werde, mithin als dahin gehörig

auch der Gebrauch der Fahrräder in eine Klasse des niedrigsten Ansatzes für Strassenbenutzung zu bringen sei, so lange nicht allgemein etwa dem Radfahrertum volle Freiheit davon durch die Praxis zugestanden wird.*)

Die in anderen Ländern eingeführte Verzollung eines die Grenze überschreitenden Fahrzeuges für die Einfuhr und die Rückerstattung des Zollbetrages bei der Ausfuhr des Fahrzeuges an bestimmten Grenzämtern würde für das deutsche Reichsgebiet nur den Ausländern gegenüber am Platze sein, in deren Heimatsstaat diese Einrichtung getroffen ist. Diese Abgabe erscheint nur als eine wirkliche Verzollung für die Einfuhr, wenn das Fahrzeug nicht wieder ausgeführt, sondern im Ausland oder vom Ausländer im Reichsgebiet zurückgelassen wird. Andernfalls, wenn es wieder über die Grenze zurückgelangt und der Zoll an einer Grenzstation wieder gegen Rückgabe des Depotscheines an den Fahrer zurückgewährt wird, erscheint diese Verzollung nur als eine zeitweilige Versicherung für die Einfuhr eines ausländischen Produktes.

Dieser internationale Verkehrspunkt sollte auch einheitlich geregelt werden, was wohl erst später zu erreichen sein wird, aber für einen täglichen Grenzverkehr mit den Fahrzeugen als Bedarfsmaschinen recht notwendig erscheint; vergl. in Art. VII. die Selbsthilfe, welche sich Radfahrervereine geschaffen haben. Zu gedenken ist noch der lebhaften Abwehr der von dem preussischen Eisenbahnminister im Herbst 1898 eingeführten Beschränkung des Transportes von Zweirädern und der dafür festgesetzten Kosten seitens der Radfahrervereine und der ihnen dienstbaren

*) Die sächsische Ministerial.-V. O. vom 23. November 1893 hat auch für Radfahrer die Verordnung betr. die Kompetenz in Wege- und Brücken-Polizeistrafsachen vom 26. September 1879 gelten lassen. Auch Wirschinger im Kommentar zur bayer. R. F. O. nimmt für Bayern die Anwendbarkeit der Lokalaufschläge für den Fahrradverkehr durchweg an.

Presse; in der vermeintlichen Verkehrsbeschränkung für die Fahrer wollte eine einseitige Darstellung einen Grund dafür, fast drohend, finden, wenn bei den nächsten preussischen oder Reichstagswahlen 50—100 000 Regierungsgegner mehr erscheinen möchten!?! Lauter Radfahrer! Solche Mittel der Erzwingung werden angewendet.

Artikel VI.

Selbsterziehung zum ordnungsmässigen Fahren.

Wenn auch der gesunde Menschenverstand schon die allgemeinsten Regeln der Vorsicht und Rücksichtnahme gegen Personen und Sachen und das Bewusstsein der Verantwortlichkeit für den öffentlichen Verkehr an die Hand giebt, so hat doch eine bloss gewohnheitsrechtliche Ordnung des Fahr- und Reitverkehrs nicht ausgereicht, Verkehrsstörungen möglichst zu verhindern. Daher findet man überall teils allgemeine, landesgesetzliche, teils einzelne, ortsgesetzliche, Regelungen des Strassenverkehrs für Fuhrwerke und Reiter, welche zunächst die Aufgabe haben, die für notwendig erachteten Verkehrsregeln zur Kenntnis der die Strassen Benutzenden behufs ihrer Befolgung zu bringen, um wo möglich allen Verkehrsstörungen vorzubeugen (polizeilicher Präventivzweck), dann aber, falls die Erfüllung jener Aufgabe in einzelnen Fällen nicht erreicht wird, die weitere des Vollzuges der aufgestellten Ge- und Verbote seitens der dazu geordneten Behörden oder Beamten (rechtlicher Vollzugszweck). Es bestehen dort wie hier neben Pflichten auch Rechte und es konkurrieren gegen- und beiderseitige Interessen, welche, um nicht Reibungen der Beteiligten in stetem Wechsel zu erhalten, durch staatlich erzwingbare Verkehrsregeln in ein gewisses Gleichgewicht gesetzt werden müssen.

Wer sich im allgemeinen Verkehr bewegen will, muss sich Selbstbeschränkungen auferlegen, aus Rücksicht für Gleichberechtigungen anderer, und sich den vorhandenen Verkehrsordnungen unterwerfen. Dazu gehört Selbsterziehung, welche von Grundregeln der Vernunft und der dieser entsprechenden Gesetzgebung geleitet wird. Jemehr die Vernunft und der von ihr geleitete gute Wille die Herrschaft im Menschen gewonnen und in ihm den Charakter gebildet hat, desto weniger bedarf es einer Einwirkung zwingender Ordnungsregeln auf sein Wollen und Handeln. Indessen ist nur ein verhältnismässig geringer Teil so veranlagt, dass eine aus Ge- und Verboten bestehende Ordnung des Verkehrs entbehrt werden könnte*). Daher überall in allen Gesell-

*) Diese Ordnung, allein vermag noch nicht mancherlei Unzuträglichkeiten, welche die Ausbreitung des Radfahrertums mit sich bringt, zu beseitigen. Der gesunde Menschenverstand und Takt, ausgehend von der Rücksichtnahme auf andere, dem Radfahrer gegenüber Schwächere (Fussgänger), muss vielfach vor Überschreitungen der Freiheitsgrenzen warnen. Dem Beobachter kann nicht entgehen, dass sich eine gewisse Radfahrer-Psychose bei der Mehrzahl der Fahrer bemerklich macht, individuell mit verschiedenen Steigerungen des Selbstgefühles, welche mehr oder weniger zum Bewusstsein einer Übermacht über die Nichtfahrer und zu den natürlichen Folgen davon zu führen pflegt, wie einzelne hervorragende Erscheinungen ergeben. Dahin gehört der weitverbreitete Anspruch auf Geltung im öffentlichen Verkehr, auf besondere Freiheiten in der gesellschaftlichen Bewegung, Bevorzugungen vor anderen Führern von Fahrzeugen, z. B. bei Benutzung von Strassen, beim Ausweichen, Beschränkung der Fussgänger in ihrem altherkömmlichen Recht der ausschliesslichen Benutzung der Fusswege. So auch neuerdings der Anspruch der besonderen Berücksichtigung der Fahrräder auf der Eisenbahn, die doch Sperrgut sind, wegen ihrer Eigenschaft als Passagiergut den Verkehr der Eisenbahn erheblich erschweren und deshalb bestimmte Vorschriften verursachen. Eine Erleichterung ist neuerdings nachgelassen, indem einsitzige Zweiräder als Expressgut nach dem Tarif für Reisegepäck bei allen Zügen zur Beförderung angenommen werden. Eine andere auffallende Erscheinung des Strebens nach Besonderheit

schaftskreisen selbstgegebene Ordnungen, wie in den sie umfassenden Gemeinden Orts- und im Staate Landesgesetze und Verordnungen, deren Beachtung im Interesse der Einzelnen wie der Gruppengesamt- oder Allgemeinheit liegt. Im Strassenverkehr hält jeder ihn Benutzende mit einem erkennbaren Rechtsbewusstsein darauf, dass die Vorschriften der Strassenordnung von anderen eingehalten werden, schon weil von ihm seitens anderer Verkehrenden dasselbe

ist bei vielen Radfahrern, durch eine besondere Tracht sich öffentlich bemerklich machen zu wollen, wozu bei Mitgliedern von Radfahrervereinen noch das Tragen von Abzeichen kommt — dies aber auch ausserhalb des Radgebrauches, als Fussgänger im öffentlichen Verkehr, sogar das Erscheinen in solcher Tracht in gesellschaftlichen Kreisen, wo Nichtfahrer im Gesellschafts- oder sonstigen Strassenanzug zu erscheinen pflegen, sofern ihnen nicht das Tragen einer Uniform gebührt. Solche Radfahrer gehen damit über die sonst im Sport (des Ruderns, Wettrennens, Ballspiels, Jagens u. s. w.) üblichen Grenzen hinaus und fordern damit das Widerstreben des Taktgefühls anderer und das Urteil über eine Anmassung einer gesellschaftlichen Freiheit und Überhebung über Sitte und Anstand heraus. Die Presse aber hätte im Interesse des Radfahrens alle Ursache, sich über die abfällige Kritik gegen solches Gebahren nicht lustig zu machen, wie solches mehrfach geschah, als das Erscheinen im Radfahrererkostüm vor Gerichten als Ungebührens bestraft wurde, z. B. als das Schöffengericht zu Potsdam im J. 1898 einen Verteidiger und einen Zeugen, welche beide verabredungsgemäss im Radfahranzug (Jacket, kurze Hosen und Wadenstrümpfen) in der Hauptverhandlung auftraten, den ersteren zu 20 M. den letzteren zu 10 M. Geldstrafe verurteilte. Sehr treffend bemerkte das hiergegen angerufene Kammergericht zu Berlin, dass das amtliche Auftreten eines Rechtsanwaltes als Verteidiger in Sportkleidung sich jedenfalls mit der Würde des Gerichts nicht vertrage und dass es mindestens zweifelhaft erscheine, als ob das Auftreten eines Zeugen in solcher Kleidung als zulässig zu erachten sei, zumal da eine derartige Kleidung, wie der tägliche Augenschein lehre, durch das Radfahren nicht bedingt sei. Der korporative Geist im Radfahrertum verleitet vollends zur Verstärkung des individuellen Sonderheitsgefühles und von Sonderansprüchen.

verlangt wird. Das ist das Bewusstsein der Ausgleichungsnotwendigkeit, wodurch sich die Berechtigungen wie Verpflichtungen begrenzen. Das tritt deutlich hervor in dem Verkehr der Gefährte und Reiter gegeneinander; aber es tritt auch hervor im Verkehr der Fussgänger unter einander und mit jenen. Erster Satz ist, dass die Fahrstrasse vorzugsweise zur Benutzung der Gefährte und Reiter ausnahmsweise nur auch der Fussgänger, z. B. beim Überschreiten oder bei grösseren Menschenmengen, wie Truppen, Aufzügen, dienen muss. Dort wie hier ist der Grund in der Sicherheit der die Strasse Benutzenden zu suchen, welche objektiv darin besteht, dass dort die Benutzenden freie Bahn für ungehindertes Fortkommen, hier für ungefährdetes Gehen haben, subjektiv darin, dass ein zum Bewusstsein erhöhtes Gefühl der Sicherheit vor Hinderung bez. Gefährdung die Bewegung unterstützt. Es bildet sich so ein Bewusstsein der Rechte und Pflichten, welche bei der Wegebenutzung zu achten und zu erfüllen sind. Diesem als einem Befehl handelnd zu entsprechen, ist der Inhalt und Gegenstand, wie Zweck der Selbsterziehung auf solchem Verkehrsgebiete. Daran schliesst sich eine weitere Reihe von mehreren Forderungen (Ge- und Verbote) der Verkehrsordnung.

Die schon mehrfach hervorgehobene Eigenart des Fahrrades und der Automobilen bedingt noch eine grössere Übung der Vorsicht und Rücksichtnahme gegenüber allen Mitverkehrenden auf öffentlichen Wegen, als sie von diesen erfordert werden muss. Denn jedes andere Fuhrwerk ist hörbar und zwar schon aus geraumer Entfernung, selbst der Wagen mit Gummirädern durch das Aufschlagen der Pferdehufe auf den Erdboden, desgl. auch der Reiter; das ist bei den Fahrrädern und Automobilen mit den mit dem s. g. Pneumatik versehenen Fahrrädern nicht der Fall und daher ist alles Herannahen, vollends bei der Schnelligkeit dieser

Fahrzeuge, mit einer besonderen Gefährlichkeit für alle Begegnungen und noch mehr für die Überholungen verbunden, und wenn es auch nur eine öftere Erschreckung, die ja so verschieden wirkt, oder im allgemeinen die Verbreitung eines Gefühles der Unsicherheit, das in beständige Ängstlichkeit sich fortsetzt, wäre. Das muss sich der Fahrer fortwährend im Strassenverkehr vor Augen halten, als erste Warnung, Rücksicht bei allen Begegnungen auf andere zu nehmen. Dazu soll er sich selbst erziehen und das kann auch er nur allein, wenn auch von anderer Seite eine Aufforderung dazu ergeht (durch Fahrordnungen oder Genossen, die Presse u. s. w.).

Dann aber begreift die Selbstzucht auch die Gewinnung eines Radfahrercharakters, welcher Festigkeit des Entschlusses im allgemeinen umfasst, auch den Geboten wie Verboten einer bestehenden Fahrordnung gemäss im öffentlichen Verkehr seine Maschine zu gebrauchen, sie in ihrer Wirkung nicht zu missbrauchen zum eigenen und fremden Schaden, also bei der Möglichkeit eines Missbrauches Selbstbeherrschung gegen Verleitung dazu und Selbstbeschränkung des Gebrauchs anderen Verkehrenden gegenüber zu üben. Fahrer, die dieser Selbstzucht ermangeln, sind wilde, unzivilisierte, die französischen „Pédards“, die englischen „Skorchers“ und „Rowdies“, gegen welche das Publikum feindlich gesinnt ist und das verständige Radfahrertum es sein sollte, weil sie ihm nur schädlich sein können, im Verkehr und mehr noch in der Achtung der Mitverkehrenden. Solche von sich abzuschütteln, hat letzteres alle Ursache, denn es gilt doch vor allem, das Masshalten als erste Regel im Gebrauch des Fahrzeuges zu fördern und dazu als Mittel der Beseitigung der im Publikum noch vielfach bestehenden Vorurteile, ja Abneigung gegen das Radfahren im öffentlichen Verkehr zu betrachten. Unverbesserliche giebt es ja in allen Gebieten;

aber solche muss die Mehrzahl der Radfahrer, wenn sie die Selbsterhaltung und Förderung ihrer Interessen fest im Auge behält, auf ihrem Gebiete der verdienten Zurechtweisung und Züchtigung unterwerfen.

Die Zusammenschliessung der Radfahrer in Vereinen, Unter- und Gesamtverbänden, hat in Verbindung mit der ihnen dienenden Presse erheblich zur Selbstzucht der Fahrer beigetragen und wird darin ihre für das Sportwesen wohlthätige und dem gesamten öffentlichen Verkehr zu gute kommende Wirkung nicht verfehlen. Denn in ihrem Interesse liegt es, dass ihre Mitglieder am wenigsten Schaden an sich und ihren Maschinen erleiden, aber weit mehr noch, dass möglichst wenig von ihnen zur Verantwortung wegen Beschädigung anderer Fuhrwerke, Personen oder Sachen, sowie wegen Verletzung von wichtigen Fahrregeln gezogen werden.*) Die Vereinsstatuten bedürfen einer umfassenden Zentralisation, deren Leitung die Erreichung einer strengen Selbsterziehung der Vereinsmitglieder, ausser der Wahrung der sonstigen Interessen, sich zur Hauptaufgabe stellen sollte, nicht nur in den statutenmässigen Bestimmungen, sondern auch in der Disziplinerhaltung der Mitglieder unter sich und

*) Es könnte, da von jungen Leuten beiderlei Geschlechts aus Leichtfertigkeit, Ungeschick, Unkenntnis der Fahrregeln, aber auch Übermut recht zahlreiche Rücksichtslosigkeiten und Übertretungen der Vorschriften zum Schutz des Strassenverkehrs begangen werden, von Seiten der Lehrer in den Schulen eine Disziplinierung recht wohl angebahnt werden, teils durch Verbreitung der Kenntnis der Fahrregeln und Ermahnung zu deren Beachtung, teils durch Einziehung der das Radfahren betreibenden Schüler in Schülervereine unter Leitung eines Lehrers, wie solches in einzelnen Orten bereits geschehen ist. Gerade in solchen Vereinen könnte das dem Strassenverkehr so lästige Herumflattern der Schüler zum Vergnügen, der s. g. Strassenbummel auf dem Rade, der oft in Renommisterei ausartet, beschränkt werden. Das Radeln zum Vergnügen muss grundsätzlich hinaus aus Ortschaften ins Freie verwiesen werden!

seitens der Vorstände (Belehrung, Verwarnung, Strafan- drohung und Vollziehung, Ausschluss). *E h r e n s a c h e* muss es sein, im Falle einer Beschädigung anderer Personen oder Sachen sich nicht der Verantwortung durch die Flucht oder Ableugnen und Zuschiebung der Schuld auf den Beschädigten gegen eine bessere Überzeugung zu entziehen oder auch dies nur zu versuchen. Weiter sollte jedes Vereinsmitglied eine *E h r e* darin suchen, gegen Fahrvorschriften nicht zu verstossen. Das müsste in den Vereinsordnungen überall stehen und auf die Einhaltung einer solchen Vorschrift hätte der Vorstand ganz besonders zu achten. Die Selbstpolizei- übung innerhalb eines Vereins macht dann um so mehr eine Kontrolle der öffentlichen Aufsicht entbehrlich, um so eher, wenn die Unterverbände sich gegenseitig kontrollieren. Je- mehr *S e l b s t v e r w a l t u n g* in den einzelnen Gesellschafts- kreisen herrscht, um so besser fügen sie sich im Staats- ganzen in die Gesamtordnung ein und können deren Vollzug durch die öffentlichen Organe überflüssig machen.

Aus Berlin berichtet man, dass die Radfahrervereine dort es sich sehr angelegen sein lassen, die neuen behördlichen Vorschriften zu beachten, und selbst ihr Möglichstes thun, um die den Sport schädigenden Ausschreitungen der „Rowdies unter den Radlern“ zu beseitigen. Dass der Schutzverband deutscher Radfahrer in Berlin einen Radfahrer-Samariter- kursus an 5 Tagen im Mai und Juni 1898 unentgeltlich auch für Nichtverbandsmitglieder veranstaltet hat, ist sehr löblich, aber auch ein Zeichen der bedauerlichen Notwendig- keit, für meist selbstverschuldete Leiden Hilfe zu schaffen. Auch förmliche „Unfallstationen“ zur ersten Auf- nahme verunglückter Radfahrer und körperlich Beschädigter sind errichtet worden.

Dann hat aber auch die Presse eine erheblich andere objektive Stellung gegenüber den Massregeln der Landes- und Ortsgesetzgebung und der Vollziehung ihrer Vorschriften

einzunehmen und die bisherigen gegenseitigen Anforderungen der Radfahrer und des Publikums nicht als schroff gegensätzliche hinzustellen, sondern auf eine mögliche Ausgleichung derselben hinzuwirken, durch fortgesetzte Verwarnungen der durch den Fahrzeuggebrauch gar zu leicht zu Ausschreitungen verleiteten Fahrer, durch wiederholte Hinweisungen auf die wichtigsten Sicherheitsbestimmungen, durch Abstehen von der schlecht verhehlten Aufreizung der Fahrer gegen die Vollzugsbeamten, welche ihre Schuldigkeit thun, gegen die angeblichen Quälereien der Kontrolübung, gegen die Mitwirkung des Publikums zur Feststellung sich der Verantwortung entziehender, frecher und doch feiger Radfahrer, durch Vermeidung aller Phrasen von dem „Sieg des Fahrrades“, welche zu einer, an sich schon leicht mit dem Gebrauch des Rades verbundenen Selbstüberschätzung und Überhebung über die Fussgänger und Fuhrleute, wie Reiter, führen kann und muss. Die Aufgabe auch der Sportpresse wird ausser dem Rechtsschutz des Radfahrwesens die Herbeiführung einer gegenseitigen Eingewöhnung in die durch diese neuen Verkehrsmittel gebotenen Selbstbeschränkungen herüber und hinüber sein, dass sich das Nichtfahrertum an grössere Vorsicht und Umsicht bei dem Überschreiten und dem etwa sonst notwendigen Betreten der Fahrstrassen gewöhne und die Fuhrleute die Radfahrer wie ihresgleichen oder Reiter achten und im Verkehr behandeln, gemäss der Strassenordnung und menschlichen Rücksichtnahmen, andererseits die Radfahrer streng sich innerhalb der ihnen gewiesenen Grenzen halten und sich in die erforderliche Berücksichtigung anderer, auch darüber hinaus in das Unvermeidliche, schicken. In den letzten Jahren ist in dieser Beziehung ein erheblicher Fortschritt in dem sich gegenseitig Ineinanderfinden erkennbar geworden und das wird nicht zum wenigsten den grossen Radfahrervereinigungen zu danken sein, die sich in allen Ländern unter

Zentralisierung oder ohne solche gebildet haben, worin sie ihre gesellschaftlichen Sportinteressen zu verfolgen beabsichtigen, wie besonders den Tourismus („Wanderfahren“) durch Beschaffung von Profilkarten des In- und Auslandes, der Radfahrer-Zeitungen und Litteratur, der örtlichen Warnungstafeln, Empfehlung der besonderen Einkehrstellen ordnen, auch das Wettfahren im Rennsport auf der Privatbahn oder im Distanzfahren im Freien auf Landstrassen zwischen entfernten Orten, internationale Verkehrsbeziehungen im Sporte, Radfahrerfeste u. s. w. halten. Vor allen Dingen sollten die einzelnen Vereine dafür Sorge tragen, dass ihre Mitglieder gehörig mit dem Gebrauch der Maschine auf den Strassen und ihren Fährlichkeiten vertraut werden und ordnungsmässig fahren lernen, damit ihnen auch zur Erlangung der Erlaubnis zum öffentlichen Fahren vom Vereinsvorstande ein Zeugnis ausgestellt werden kann, wie es sonst ausserhalb der Vereine nur von einem Lehrmeister einer Lehr- und Lernbahn auszustellen ist. Dass ein solcher dem Lernenden auch ausser dem technischen Gebrauch des Fahrrades die Regeln einer Fahrordnung und der Hygiene für Radler in der praktischen Übung einprägen dürfte bei einer Erlaubniserteilung zur Bedingung gemacht werden.*)

*) Anerkennenswert ist, dass der Breslauer Radfahrerschutzverband, als die Polizei wegen der durch rücksichtsloses Radfahren verursachten Unfälle das Radfahren in der Stadt Breslau verbieten wollte, an den Anschlagssäulen eine ernste Ermahnung in kurzen Geboten, wie sie in den Fahrordnungen enthalten sind, an alle Radfahrer erliess, um andere behördliche Einschränkungen fern zu halten und die Gunst des Publikums zu erwerben. Obenan steht das Gebot: „Fahre nicht aus, ehe Du nicht sicher auf dem Rade bist; fahre in Ortschaften höchstens in der Geschwindigkeit eines Trabfahrenden Wagens, bei belebten Strassenübergängen in Schritt; fahre stets rechts u. s. w. Gegen Fussgänger sei in jeder Weise rücksichtsvoll u. s. w. Fahre nie ohne Fahrkarte, ohne Bremse, ohne Anschliessvorrichtung, ohne gefüllte

Das Radfahrer-Vereinswesen hat ja einen unermesslichen Umfang erlangt, dem auch die Litteraturzunahme und das besondere Zeitungswesen entspricht.*) Mit diesem Faktor hat die Gesamtordnung zu rechnen.

In Frankreich giebt Bendry Sanrrier, *Histoire générale de la vélocipédie*, Paris, 1891, einen Überblick; in Belgien besteht eine Ligue Vélocipédique Belge u. s. w. Wie viele Radfahrervereine zählt allein Berlin, z. B. „Wanderer“ von 1895, „Minerva“ von 1895, „Blitz“ seit 1896, „Tourenklub“ von 1896, „Wandervogel“ von 1897, ebenso „Meteor“, „Sperber“ u. s. w.; in Hamburg-St. Pauli „Gladiator“ von 1896, in Leipzig „Stern“ u. a. m. Geradezu komisch ist die Bildung eines neunten Vereins in dem 5500 Einwohner zählenden weimarischen Städtchen Neustadt a. O. Die Organisation des allgemeinen Deutschen Radfahrerbundes in Gauabteilungen und die der Radfahrerunion in Konsulate ist eine durchgreifende und hat das Selbstbewusstsein in den Mitgliedern erheblich gesteigert.

Von den Organen der Presse deutscher Gesellschaften seien nur folgende erwähnt:

Der deutsche Radfahrer, deutsch-internationale,

Laterne. Tritt Übergriffen seitens anderer Radfahrer, seitens der Fuhrleute und Fussgänger energisch persönlich oder unter Anrufung der Behörden entgegen!“

*) Die Radfahrervereinigungen Europas weist nach K. Wiesendahl, *Katechismus des Radfahrersports*. Leipzig J. J. Weber, 1897 S. 233. Darunter in Deutschland: der „Deutsche Radfahrerbund“ für Herrenfahrer in 44 Gauen Deutschlands und Österreichs seit 1884, Sitz in Berlin mit 35000 Mitgliedern z. Z., treibt alle Sportsübungen; ferner Deutscher Tourenklub, „Allgemeine Radfahrer-Union“ für Herren und Damen mit dem Sitz in Fürth-Nürnberg seit 1886. „Sächsischer Radfahrerbund“ seit 1891 gegründet zur Sportpflege mit dem Sitz in Leipzig; Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“ mit Sitz in Stuttgart; in Österreich die niederösterreichische „Radfahrerschaft“, Verband deutscher Radfahrer des Innkreises u. a. m.

Radfahrerzeitung, amtliche Zeitung des Deutschen Tourenklubs der Allgemeinen Radfahrer-Union und Organ der deutschen Fahrrad-Industrie, unter Leitung von Dr. K. Wiesendahl. Stuttgart, Verlag von Glaser & Sulz, seit 1884.

Deutscher Radfahrerbund, amtliche Zeitung des oben erwähnten Verbandes unter Leitung eines besonderen Verwaltungsausschusses (neben dem Rechts- und Sport-Ausschuss für Wanderfahrer). Herausgegeben von Max Koblinsky. Verlag von L. Stein in Magdeburg, seit 1887.

Jahrbuch der Allgemeinen Radfahrer-Union, dazu deren Tourenblätter und „Münchener Karte“.

Radfahrer-Humor, mit Radfahrerchronik, illustriertes Sport- und Flugblatt, offizielles Organ zahlreicher Radfahrervereine. München, Theresienstr. 80 von F. M. Rittinger u. Max Kleienschlag, seit 1888.

Radwelt, Zeitschrift für die Gesamt-Interessen des Radfahrens, herausgegeben von Fr. Mencks-Halensee, Verlagsanstalt „Strauss“, G. m. b. H. Berlin S.W. Lindenstrasse 16/17.

Das Fahrrad, amtliche Mitteilungen des Hauptkonsulates München unter Leitung von R. Tochtermann.

Radfahrersport, Zeitschrift zur Verbreitung des Radfahrens und zur Vertretung der Radfahrer-Interessen Berlins und Umgebung.

Preussische Radfahrer-Zeitung. Verlag von Beerwald — Königsberg i. Pr.

Sächsische Radfahrer-Bundeszeitung, herausgegeben von A. Duncker u. Bernh. Böhme in Leipzig bez. Leipzig-Schleussig.

Arbeiter-Radfahrer, Organ des Arbeiter-Radfahrerbundes „Solidarität“ von P. Lang in Stuttgart, seit 1895.

Velosport, illustrierte Zeitschrift für das gesamte

Radfahrwesen, von R. Herbst, Verlag von O. Schaumburg in Lahr.

M. Band, Handbuch des Radfahrsports mit Abbildungen, Wien, Pest, Leipzig, A. Hartlebens Verlag, 1895.

Das Stahlrad, Illustriertes Fachblatt bei W. Wener, Leipzig.

Die Radlerin, Sportblatt der radfahrenden Damen Deutschlands und Österreich-Ungarns von Josa v. Matzner. Berlin, Derfflingstr. 16.

Draisena, Organ der Pflege und Förderung des Radfahrens der Damen. Dresden bei A. Ernst H. Mayer.

Deutsche Strassenprofilkarte für Radfahrer von Mittelbach in 81 Blättern, desgl. eine von Dr. Vogel.

Die „Münchener Karte“, von der Allgemeinen Radfahrer-Union in Blättern ausgegeben, wird mit der Zeitschrift „Der Deutsche Radfahrer“ von der Kasse der A. R. U. zu Nürnberg, wie auch das „Jahrbuch“, verabfolgt.

Ein Radfahrer-Plan von Berlin 1: 25000 von Alexius Kiessling, Berlin S.W. Kleinbeerenstr. 26, worin die mit grüner Farbe angelegten Strassen, Plätze und Brücken den Radfahrern verboten sind. Das. erschien auch Kiesslings Radfahrer-Karte von 300 Quadratmeilen um Berlin 1: 300 000 mit Ortsverzeichnis.

Recht beachtliche Lehren erteilt das im Verlag von M. Rockenstein in Berlin (Hallesche Str. 4) 1898 erschienene Taschenbuch für Radfahrer nebst Tourenverzeichnis, unter Mitwirkung von Fachautoritäten und der Deutschen Radfahrvereine, von O. Kilian (Preis: 1,5 Mk.), welches besonders das Wanderfahren zu fördern bestimmt ist, indem es das Fahrrad im vernünftigen Gebrauch als einen „Wohlthäter der Menschheit“ kennzeichnet und darstellt, was alles dazu gehört, im wahren Sinne ein zivilisierter Radfahrer zu sein. „Nicht jene sind es, die im mehr als eleganten Anzuge auf blinkenden Rädern die Wege und Strassen unsicher

machen und dem Fluche der Lächerlichkeit anheimfallen . . . bei denen nicht der Unverstand aus jedem Knopfloch blickt. Dazu aber gehört Fertigkeit im Fahren, richtiges Verhalten in gesundheitlicher Beziehung und im Verkehr mit dem Publikum und Behörden, dann genaue Kenntniss des Rades, seiner Eigenart und Bauart.“

Auch die Kunst hat sich nach einem Bericht der „Radwelt“ Nr. 4 von 1898 des Radfahrwesens bemächtigt durch Herausgabe von 40 Kunstblättern von Mitgliedern des Wiener Radfahrerklubs „Künstler-Haus“ unter dem Titel: „Radlerei“ im Verlag von Gerlach & Schenk in Wien, welches Werk ganz besonders den Nichtradlern zur Beachtung — und Ver-söhnung? — empfohlen wird, für Radler als „eine wahre Augenweide“ besonders an der in übermütiger Laune hingeworfenen „Phantasie-Radlerin“ mit einen Vers: „Streitet doch nicht, ob sich's schickt, Radlerin zu sein. Wagt es wer, der mich erblickt, Noch zu sagen nein!?“ Das wird als Beweis angeführt, dass das Rad und die Frau keineswegs unvereinbare Gegensätze unter dem Gesichtswinkel der Schönheit bildeten! Wenn auch Carmen Sylva ein warm empfundenes Gedicht jenem Werk beigefügt hat, so beweist das, dass in höheren Gesellschaftsschichten andere Auffassungen herrschen, als in dem Bürgerstand. Wenn deutsche Damen, z. B. in Hamburg und Berlin, sich zu Radler-Vereinen zusammengethan haben, so darf man erwarten, dass sie vor denen zu Paris sich die Selbsterziehung in der Sportkleidung und im Fahren aneignen werden.

Als ein Land züchtigen, angenehmen, friedlichen Rad-sportes, als Eldorado der Radfahrer, wird in einer Plauderei von E. Neisen im Berliner Tageblatt von 1898 Dänemark geschildert. Dort scheint hauptsächlich ein vernünftiges Sich-Ineinanderschicken der beteiligten Kreise zu einer Ausgleichung der sich gegenüberstehenden Interessen einen erträglichen Zustand geschaffen zu haben. Dazu mag

beitragen, dass in verschiedenen Strassen und an allen Promenadenwegen besondere Wege für Radfahrer so fest und gut gehalten sein sollen, wie die Fussgängerwege in den Parks, es also „ideale Radfahrerstrassen“ giebt, so dass „unangenehme Situationen“ nicht vorkommen. Betont wird aber, dass alle Radfahrer geschickt, rücksichtsvoll und in einem verständigen Tempo im Strassenverkehr fahren und man allgemein darauf hält, dass niemand in Strassen fahre, der nicht vollkommen sein Rad beherrsche. Jeder fahre wie er wolle, ohne Bremse, viele ohne Klingel und Laterne, und ohne die Klingel viel zu benutzen weiche der Fahrer geschickt und behende den Fussgängern aus, was viel zur Behaglichkeit des Strassenlebens beitrage. Die Radfahrer hätten sich dort mit Rücksichtnehmen schon viel länger in den Verkehr eingelebt und Wüstheiten, wie anderwärts, kämen nicht vor, daher auch ihnen gegenüber ein allseitiges Wohlwollen herrsche. Wo auf Fahrdämmen aber starker Verkehr jeglicher Art ist, stehen grosse Tafeln mit der Aufschrift „Cyclist stig af her“, deren Nichtbefolgung mit Geldstrafe von 20 Kronen bestraft wird, eine Massregel, die gebilligt wird, weil sie dem überall zum Ausdruck gebrachten Grundsatz entspreche, dass die Radfahrer sich dem allgemeinen Verkehr einzufügen haben, was sie dort auch wirklich in musterhafter Weise thun sollen. Als eine Merkwürdigkeit wurde hervorgehoben, dass Mädchen, die offenbar der guten Gesellschaft angehörten, bis zu später Abendstunde allein in der Stadt und auf der Landstrasse führen, was ihren guten Sitten und ihrem guten Ruf anscheinend nicht den geringsten Eintrag bringe, da es niemanden einfalle, sie unverschämt anzusehen oder Bemerkungen zu machen, die (in Berlin) die Radfahrerinnen im Dutzend zu hören bekämen, — also doch ein Stückchen von der öffentlichen Meinung in Deutschland über die Schicklichkeit? Die Betrachtung schliesst mit dem Urteil, dass hiernach dort das Radfahren weder

gefährlich noch unbequem für den grossen Verkehr sei, dass aber die wüste Art, wie der typische Berliner Handlungsgehilfe das Fahren ausführe, es so ausserordentlich unbeliebt mache, worunter diejenigen Fahrer, die es mit mehr Gesittung und Rücksicht betrieben, leiden müssten. Die Erwartung, dass auch die, wie bei allen um sich greifenden neuen Erscheinungen, beim Radfahren auftretenden Unzuträglichkeiten, nur vorübergehende seien, dass die Radfahrer in ihrer Mehrzahl sich bald zu besseren Sitten erzogen haben würden, aber das Publikum dann von seinen aufgeregten Feindseligkeiten ablassen und den Radfahrern einiges Wohlwollen entgegen bringen dürfte, möchte eine nicht unberechtigte sein. Möchte eine derartige verständige Meinung eines Radfahrers von der Notwendigkeit der Selbsterziehung der Genossen recht vielfach beachtet und befolgt werden!*)

Artikel VII.

Eine allgemeine Radfahrer-Ordnung.

Angesichts der grossen Tragweite des Berufsfahrens und mehr noch des Radfahrersports über die Landesgrenzen hinaus

*) Nachahmungswert erscheinen die Zwecke des Schutzverbandes Berliner Radfahrer (unter Ausschluss aller geselligen und rein sportlichen Ziele): Wahrung der Interessen der Radfahrer durch Erzielung zweckentsprechender Fahrvorschriften auf dem Wege legaler Verständigung und fachmännischer Mitarbeit mit den zuständigen Behörden; durch Rechtsschutz in Form unentgeltlicher Gewährung eines Rechtsbeistandes bei begründeten Ansprüchen; Förderung aller öffentlichen und privaten Bestrebungen, welche abzielen auf Hebung der vernunftgemässen Ausübung des Radfahrens als Verkehrsmittel und Leibesübung; strenge Selbsterziehung im Einhalten von Fahrvorschriften als Vorbild für das gesamte radfahrende Publikum; Vorgehen gegen Übertretungen der Fahrvorschriften durch Radfahrer und Wagenführer im Interesse des gesamten öffentlichen Verkehrs.

wäre eine gleichmässige Ordnung des Radfahrwesens, wenigstens soweit es sich im öffentlichen Strassenverkehr bewegt, für den europäischen Kontinent, und vielleicht darüber hinaus, wie in der International Cyclists Assoziation, als internationale, ja sogar als Welt- oder Erdfahrordnung, das äusserste Ziel des Radtourismus zu erstreben. Die Möglichkeit einer solchen Erreichung ist durch das Beispiel des Weltpostvereins näher gerückt, umsomehr als die natürlichen, faktischen und technischen Grundlagen auch überall dieselben sind, abgesehen von der vielleicht dem Grund nach verschiedenen Auffassung von der Notwendigkeit einer Verkehrsbeschränkung und der Freiheitseinschränkung der Radfahrer. Das nächstliegende Ziel, dessen Erreichbarkeit im Interesse des allgemeinen wie des besonderen Verkehrs der Radfahrer gelegen ist, wäre für das Deutsche Reich, wie in anderen Ländern, eine einheitlich gleiche Fahrordnung, wie es im Eisenbahnwesen eine Verkehrsordnung giebt. *) Der durch die Zerstückelung des Deutschen Reiches

*) Auf dem vom 22. bis 27. Juli 1898 zu Eisenach abgehaltenen XIII. Kongress der „Allgemeinen Radfahrer-Union“, wo über 8000 Stimmen vertreten waren, wurde nahezu einstimmig der Antrag angenommen, der deutsche Tourenklub „Allgemeine Radfahrer-Union“ solle unverzüglich ein Gesuch beim Reichstag einreichen, dass eine allgemeine, „für alle Provinzen und Herzogtümer“ giltige Fahrordnung geschaffen werden möge. Die Saale-Zeitung meldete (1898) die Vorbereitung einer allgemeinen Radfahrerordnung im preussischen Ministerium auf Grund des erhobenen statistischen Materials; darin wäre den Behörden der einzelnen Städte vorbehalten, ihrerseits für ihre Gemeindegebiete polizeiliche Massregeln zu treffen, soweit sie nicht mit der allgemeinen Fahrordnung in Widerspruch träten. So erwartete man für Halle a/S. schärfere Massregeln für den Radfahrverkehr in der Stadt namentlich eine Ausschliessung dieses von gewissen Strassen, da ungeachtet aller öffentlichen und privaten Warnungen in rücksichtslosester Weise die bisherige „Radlerfreiheit“ zum Schaden und zur Belästigung der Fussgänger missbraucht werde. Die vernünf-

gegebene Zustand im Polizei- und Verkehrswesen zeigt sich gerade gegenüber dem wachsenden Radfahrerverkehr. Mangels einer einheitlichen Ordnung in den einzelnen Bundesstaaten sahen sich vorerst die Städte und dann die Provinzen genötigt, ihre allgemeinen Strassenordnungen für die Städte und das flache Land für den Radfahrerverkehr zu verwenden und ausser den für Fuhrwerke geltenden Ordnungen nach der Eigenart der Fahrräder und ihres Gebrauches entsprechende Sonderbestimmungen aufzustellen, oder auch von den allgemeinen Strassen-Verkehrsordnungen getrennte, besondere, in sich abgeschlossene Radfahrerordnungen, meistens in der Form von orts- oder landespolizeilichen Verordnungen der Gemeinde-, der Provinzial-, der Ministerial-Behörden bez. Abteilungen für das Innere, im Besonderen des Verkehrs. Sicherung des öffentlichen Verkehrs gegen Störungen, welche in umfangreicher Erfahrung das neue Transportmittel zur Erscheinung brachte, war der Grund und Zweck (das Prinzip) jener polizeilichen Regelungen des Radfahrens im Strassenverkehr und wird es immer bleiben. Es gilt die Einordnung dieses in den allgemeinen Verkehr nach der Eigenart des neuen Transportmittels und der es Gebrauchenden, ohne damit den allgemeinen Verkehr erheblich an der Sicherheit zu beschränken, welche zu er-

tigen Elemente unter den Radfahrern würden einsehen, dass die Behörden infolge der Unvernunft eines Teiles der Radfahrer im Interesse des allgemeinen Verkehrs sich zur Ergreifung von Schutzmassregeln genötigt sehen. Die sog. Radlerfreiheit verdreht vielfach die Köpfe und man findet auf diesem Gebiete für eine besondere Radler-Psychologie reiche Beobachtungsgelagenheiten. Eigentümlich ist die Solidarität der Radfahrer im Schutzverlangen für ihre Interessen, welches sie in Widerspruch mit dem Fussgängertum setzt, dem sie doch stets auch noch angehören, aber weniger Schutz gönnen, als dem Radfahrertum, dem sie so nach vorwiegend angehören wollen, wodurch sie sich neben einem inneren Widerspruch in einen Kampf mit der grossen Mehrheit des Verkehrs versetzen.

halten, ein zum öffentlichen Recht des Publikums schon durch die bisherigen Strassenordnungen erhobenes Interesse geworden war. Nach der Erlangung eines gleichen oder ähnlichen Rechts streben die Radfahrer, indem sie einen Rechtsschutzverein in Deutschland gegründet haben, ihre Vereinstaktik und Organisation mehr und mehr konsolidieren und in der Pressebeteiligung eins der wichtigsten Förderungsmittel in Bewegung erhalten. Das Streben nach Befreiung von polizeilichen Beschränkungen geht psychologisch erklärbar aus der Natur der Bewegungsfreiheit und Flugkraft des Fahrrades hervor, deren sich jeder Fahrer gar bald bewusst wird, sobald er das Rad beherrschen gelernt hat. Dazu passt nun freilich nicht das Bemühen um Erlangung des Rechtes, auch die ausschliesslich für Fussgänger bestimmten Wege ebenso wie die Fussgänger benutzen und diese davon verdrängen zu dürfen, indem man das Radfahren „als eine auf rationelle Weise ausgeübte, gegen früher bedeutend erleichterte Laufbewegung“ darzustellen bemüht ist. Dass das Fahrrad, wie die Bezeichnung es deutlich ausdrückt, ein Fuhrwerk oder Fahrzeug mittels Räderumdrehung um eine Achse ist und insoweit mindestens dem Handwagen jeglicher Art (ein-, zwei-, drei-, vierrädrig) gleichsteht, kann nicht bestritten werden, und insoweit würde es so gut, wie die Automotoren als Wagen oder Fuhrwerk unter die Bestimmungen der Strassenordnungen fallen, auch diesen unterstehen müssen. Davon, als dem einzig richtigen Gesichtspunkt, ist in einzelnen Staaten auch ausgegangen worden. Eine Übersicht über die wichtigsten Vorschriften für den Fahrverkehr ist im Eingang des II. Teiles zu finden. In den Erläuterungen zum „Entwurf einer Deutschen allgemeinen Radfahrer-Ordnung“ sind sie ausgiebig angeführt worden.

Am empfindlichsten für Radfahrer und Aufsichtsführer für den Verkehr auf öffentlichen Wegen sind die nahen

Grenzverhältnisse in den Thüringischen Staaten, wo ein Radtourist an einem Tage 8—10 Landesgrenzen durchfahren kann. Überall muss er befürchten, behufs Prüfung seines Fahrausweises angehalten zu werden, auch dann, wenn er sich nicht einer Übertretung der selbstverständlichen Fahrregeln bewusst ist, da ja die Fahrkarte stets bereit gehalten werden muss, wenn ein Polizeibeamter danach fragen sollte. Diese von manchen Radfahrern als lästige „Schererei“ bezeichnete Massregel ist zwar nicht ganz zu entbehren, wird aber sich sehr vermindern, wenn es für die Radfahrer nur ein einziges deutsches Reichsgebiet und keine einzelstaatliche Landesgrenzen mehr giebt — infolge einer allgemeinen Radfahrer-Ordnung und einheitlichen Ausweiseform. Die einzelnen Regierungen der in Thüringen aneinanderstossenden Staaten (Grossherzogtum Sachsen-Weimar, die drei sächsischen Herzogtümer, die beiden Fürstentümer Reuss, ä. L. u. j. L., die beiden Schwarzburgischen Fürstentümer, Preussen, Bayern und Sachsen) sahen sich veranlasst, auf dem Wege von Einzelverhandlungen unter einander wenigstens unter Anerkennung der Gegenseitigkeit das Legitimationswesen zu erleichtern. Darin ging Sachsen-Weimar voraus mit einer Ministerialbekanntmachung vom 14. Dezember 1896, worin die Giltigkeit der von den Grossherzoglichen Bezirksdirektoren ausgestellten Radfahrererkarten in der preussischen Provinz Sachsen, im bayerischen Regierungsbezirk Unterfranken und Aschaffenburg, sowie im Fürstentum Schwarzburg Rudolstadt und umgekehrt der von den Polizeibehörden dieser Staaten bez. Provinzen ausgestellten Legitimationen dort, bestimmt wurde; dann folgte auf Anregung des Velozipedisten-Klubs zu Gera eine Erweiterung auf das Fürstentum Reuss j. L. und eine fernere auf das Herzogtum S.-Meiningen vom 27. Februar bez. 5. April 1897 u. a. m. Aber auch abgesehen von dem Legitimationspunkt müsste doch für den Radtourismus und den sonstigen geschäftlichen

Verkehr über die einzelnen Landesgrenzen herüber und hinüber seitens der Radfahrer eine einheitlich-gleichmässige Fahrordnung bestehen, da es unmöglich ist, die doch nicht überall gleichen Vorschriften zu kennen und in ihren Abweichungen zu befolgen, vollends wo noch einzelne Städte ihre besonderen Fahrordnungen haben.*)

Von den Radfahrerverbänden Deutschlands wird eine gemeingiltige deutsche Fahrordnung immer dringender begehrt mit dem Hinweis auf die zahlreichen Hindernisse, welche sich dem Radfahrerverkehr in der Zerstückelung entgegenstellen, sowie unter Hinweis auf andere Länder, welche bereits eine einheitliche Regelung besitzen.**)

In No. 6 des „Deutschen Radfahrerbundes“, Jahrgang 1897, wird nach einer spöttischen Kritik der „endlosen Schere-reien“ bez. der Fahrkontrolle, mit denen ein den Thüringerwald zu Rade Bereisender zu kämpfen habe, bemerkt, es werde nun hohe Zeit, dass die Rechtsschutzkommission mit ihrer Eingabe um allgemein giltige Fahrbestimmungen für das Fahrrad durchdringe, denn sonst dürften sich die Verhältnisse — nicht zum Nutzen der Allgemeinheit — noch weiter verschlechtern. Darin liegt nicht nur ein Zugeständnis der Gemeingefährlichkeit eines ungeordneten, oft recht willkürlichen Gebrauches des Fahrrades, sondern auch

*) Auf dem XIII. Kongress der „Allgemeinen Radfahrer-Union“ zu Eisenach im Juli 1898 wurde nach Ablehnung einer Vereinigung mit dem „Deutschen Radfahrerbund“ u. a. der Antrag angenommen, es solle bei den Staatsregierungen von Bayern, Preussen, S. Weimar, S. Altenburg, der Schwarzburgischen und Reussischen Fürstentümer und S. Coburg-Gotha erwirkt werden, dass die einer amtlichen Legitimation voll gleichwertigen, weil unübertragbar eingerichteten, Mitgliedskarten für die Allgemeine R. F. U. als für den persönlichen Ausweis giltige Legitimation anerkannt werden möge.

***) Von der Ligue Vélocipédique Belge wurde im Januar 1898 ein Komitee ernannt, welches bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Beschleunigung der allgemeinen Regelung der Fahrpolizei in Anregung bringen sollte.

das Verlangen nach einer eigenen Sicherung des Radfahrers deutlich genug ausgedrückt.

Angesichts des internationalen Fahrismus und des täglichen Grenzverkehrs mit dem Fahrrad erscheint es auch in zweiter Linie geboten, eine einheitlich gleichmässige Fahrordnung im Deutschen Reiche zu haben, in der auch für Ausländer das Legitimations- und Zollwesen geregelt werden soll. Unsere Reichsdeutschen müssen überall im Auslande auf ihren Radtouren dahin den Gebrauch ihres mitgebrachten Rades für die Dauer ihrer Durchquerung in den verschiedensten Taxen verzollen.*) Um den vielen Umständlichkeiten zu begegnen, haben die grösseren deutschen Radfahrerverbände sich Selbsthilfe verschafft durch Einrichtung von Auskunftsstellen und Erreichung einzelner Vergünstigungen in einzelnen ausländischen Staaten, wonach die mit der Photographie des Fahrers versehene Legitimationskarte den Mitgliedern des Verbandes (Allgemeine Radfahrer-Union und der in Norddeutschland mehr verbreitete Deutsche Radfahrerbund) die Überschreitung der Grenzen der Nachbarländer derartig erleichterte, dass ihnen eine Zollhinterlegung beim Eintritt nicht angesonnen werden kann da, wo nur für bestimmte Einfahrt-Strassen ein Zollamt eingesetzt ist. Da-

*) Österreich mit 25 Gulden in Gold, Frankreich mit 2 Franks 20 Centimes für das Kilogramm, Belgien 12 Prozent, Dänemark 10 Prozent, Schweden 15 Prozent vom Wert, Norwegen 23 Mk. für das Fahrrad, Italien 24 Mk. für das Zweirad, Schweiz 14 Franks für das Rad, welcher Betrag an der Ausgangsstelle gegen Rückgabe der bei der Eingangsstelle über die Zollrichtung empfangenen Bescheinigung unter Abzug von 15 Ctms. zurückgezahlt wird. In Spanien werden 12 Pesetas für das Rad Eingangszoll, ohne Aussicht auf Rückgewähr bei dem Austritt, erhoben. Holland fordert nur 15 Mk. für das Rad. Russland fordert für das Zweirad 38 Mk., deren Rückgabe zweifelhaft bleibt. Die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika nehmen 38 Prozent vom Werte des Rades. Nur der Radverkehr zwischen England und Deutschland ist zollfrei.

selbst wird auf den dem sich ausweisenden Radfahrer auszu-
händigenden Interimsschein über die zeitweise zollfreie Rad-
einfuhr die Fabriknummer des Fahrrades eingetragen und
dieser auf 6 Monate bis 1 Jahr ausgestellt. Nach gemachtem
Gebrauche ist der Schein bei der Ausfuhr des Rades bei
einem Zollamt des betreffenden Auslandes bei Vermeidung
der Annahme einer Zollhinterziehung zurückzugeben. Be-
sonders für Österreich-Ungarn hat der in München seinen
Zentralsitz habende Gau XII des Deutschen Radfahrerbundes
für seine Mitglieder besondere Vorteile erlangt, insofern
diesen daselbst Legitimationskarten mit Photographie ausge-
stellt und sie an die überall in den Grenzorten befindlichen
Vertrauensmänner, die von den Zollbehörden als Bürgen an-
erkannt sind, gewiesen und von ihnen mit einem Bürg-
schaftsschein für die Dauer der Tour versehen werden können.
Gau VI desselben Bundes (Oberrheingau) hat eine Übersicht
der in den verschiedenen Ländern geltenden Bestimmungen
herausgegeben. Die Allgemeine Radfahrer-Union unterhält
z. B. eine Auskunftsstelle für ihre Mitglieder, welche die
skandinavischen Länder befahren wollen, in Hamburg,
für Russland in Riga. Diese beiden grössten Radfahrer-
verbände versehen ihre Mitglieder für den Besuch der
Schweiz, Frankreichs, Italiens und Belgiens u. s. w. mit
Ausweisen, welche bei der Grenzüberschreitung mit dem
Fahrrade gegen Empfang eines Vermerkscheines vorgezeigt
werden; in diesem ist die Zeit angegeben, nach deren Ab-
lauf die Ausfuhr des Rades zu erfolgen hat. Dieses wird
beim Eingang auf dem Unter-Zollamt mit einer Plombe ver-
sehen, welche bei dem Ausgang abgenommen wird, bei Vor-
zeigung des Ausweises nach Rückgabe des Vermerkscheines
an das Ausgangszollamt. Die Erfüllung dieser erzielten Be-
dingungen befreit von der Zoll-Niederlegung, ihre Nichtein-
haltung zieht die Folgen der Hinterziehung der Zollgebühren
für den betreffenden Verband nach sich, der sich deshalb an

das betreffende Mitglied zu halten hat. Wer sonst einem der betreffenden Verbände nicht angehörend ins Ausland zeitweise die Grenze passieren will und keine Legitimationskarte besitzt, muss beim Eingang bei dem fremden Zollamt die Gebühr für das Rad gegen Aushändigung eines Depotscheines hinterlegen und erhält bei dem Verlassen gegen Rückgabe dieses Scheins den eingezahlten Zollbetrag (für die Ausfuhr) wieder zurück, mit wenigen Ausnahmen wie in Spanien.

Soll der das deutsche Reichsgebiet mit dem Rade befahrende Ausländer in eine günstigere Lage versetzt sein, dass er zoll- und abgabefrei sich über die Reichsgrenze zu Rade begeben darf und höchstens sich hie und da eine Fahrkarte und ein Radschild zu lösen hat, aber insofern belästigt sein, dass er sich sonst nach den verschiedenen Fahrbestimmungen zu richten hat, die er überall in den Einzelstaaten sich verschaffen muss, aber ohne genauere Kenntniss der deutschen Sprache nicht verstehen kann und sich übersetzen lassen müsste, wenn nicht in die verschiedenen Sprachen übertragene Fahrordnungen vorhanden sind? Eine einzige Reichs-Radfahrordnung kann hier nur Klarheit schaffen, welche für Radfahrer wie für die Aufsichtsbeamten gleich notwendig ist, zumal wenn Zweifel über Berechtigungen und Verpflichtungen bestehen würden, was im Einzelfall gar nicht zu vermeiden ist.

Es ist im Grunde nicht zu verstehen, weshalb von Reichswegen mit der Inangriffnahme einer allgemeinen deutschen Radfahrerordnung noch länger gezögert wird? Sollte die Zuständigkeit des Reiches der Landes-Polizeigewalt der Bundesstaaten gegenüber in Zweifel gezogen werden? Wenn auch das Königreich Sachsen, Bayern und nun bald Preussen, wie andere, kleinere Bundesstaaten, ihre einzelnen Radfahrer-Ordnungen haben, so darf das kein Hindernis für die Reichsverwaltung sein, dem allgemeinen Verlangen nach einer einheitlichen Ordnung näher zu treten. Offen-

bar hat man bisher noch nicht den Weg finden können, auf dem zu einer reichsgesetzlichen Regelung des Radfahrverkehrs verfassungsmässig zu gelangen sei. Die Notwendigkeit einer Regelung ist zuerst in den grösseren Städten, dann in den Provinzen grösserer Bundesstaaten, wie in den kleineren für das ganze Gebiet und besonders in Mittel-Deutschland durch einzelne Übereinkommen der durcheinander liegenden Kleinstaaten, empfunden worden und hat, wie auf manchen anderen Gebieten, hier erst zu partikulären Ordnungen geführt, aus denen sich als Vorbereitungen erst eine deutsche allgemeine Verkehrsordnung entwickelt. Ausbleiben kann sie gegenüber der Eigenartigkeit und Verbreitung des Radfahrens nicht. Die vielen Fahrvereine drängen auf internationale Einheitlichkeit wegen Gleichheit der Interessen, die keine örtlichen und Landesgrenzen, kein engeres Vaterland kennen, hin — wenigstens im Tourismus, der die Mehrheit im Radfahrertum besitzt. Von Süddeutschland geht namentlich die Bewegung aus, welche nach möglichster, internationaler Vereinigung der Radfahrervereine strebt. So ist am 2. Oktober 1898 in Koburg ein Kartell der deutschen und deutsch-österreichischen Schutzverbände der Radfahrer mit über 30000 Mitgliedern gegründet worden zur Wahrung persönlicher Interessen und Förderung aller, dem freien Verkehr der Radfahrer dienenden Einrichtungen, sofern diese grundlegender allgemeiner Natur sind, insbesondere durch Erzielung einheitlicher Fahrvorschriften, sowie einheitlicher Behandlung der Fahrräder, namentlich auf Eisenbahnen. Der nächste Delegiertentag ist für 1899 in Dresden festgesetzt worden. Es wird für das Deutsche Reich höchste Zeit, diesen Bemühungen entgegenzukommen, aber auch dem Bestreben nach einer die allgemeine Verkehrssicherheit bedrohenden Radfahrerfreiheit sichere Grenzen zu ziehen — durch eine deutsche Reichs-Radfahrordnung.

Es gilt, vorerst im Reiche eine gegenseitige Abgrenzung der Verkehrsfreiheiten zu schaffen, für die Fahrer Klarheit darüber, was sie sich im öffentlichen Verkehre erlauben dürfen, also über ihre Pflichten und Rechte, im übrigen Publikum das Bewusstsein zu befestigen, wie viel es an seiner bisherigen Sicherheit im öffentlichen Verkehr zu Gunsten der Radfahrer aufzugeben, welche Verkehrsrechte der Ordnung und Selbsterhaltung es zu wahren habe. Erst durch solche gesetzliche Klarstellung wird der gestörte Friede im Verkehr wieder hergestellt.

Der erstere Fall, die Zuständigkeitsfrage, bedarf noch einer Erörterung zur Beseitigung des Zweifels.

Eine Verkehrsordnung für die deutschen Eisenbahnen ist bereits erlassen und insoweit wäre auch für den im Wachsen begriffenen neuen Verkehr des Radfahrens eine Konsequenz zu ziehen, weil es sich um die Notwendigkeit einer gleichmässigen Verkehrsordnung für die Allgemeinheit handelt — für Radfahrer — und Nichtfahrer, an erster Stelle für die Sicherheit des allgemeinen Verkehrs, an zweiter für den Frieden zwischen zwei einander sich begegnenden Gesellschaftsgruppen im In- und Ausland.

Enthält nun die deutsche Reichsverfassung den Rahmen für die Zuständigkeiten der Reichsgewalt zur Gesetzgebung für den Ausbau der Organisation aller Wohlfahrtsinteressen der Reichsangehörigen, so gilt es, darin eine Bestimmung zu finden, wonach es rechtlich möglich und zulässig ist, auch die Ordnung des Radfahrwesens im öffentlichen Verkehr im ganzen Reiche von Reichswegen in den Grundzügen festzustellen. Es kann keinem Bedenken unterliegen, dies auf dem Grunde des Artikel 3 der Reichsverfassung zu bewirken, wie schon oben im Artikel V angedeutet werden musste.

Die den Reichsangehörigen zugesicherte Freizügigkeit enthält sinngemäss nicht nur die Freiheit der Nieder-

lassung an einem Orte des Reichsgebietes, sondern auch die (örtlich) unbegrenzte freie Bewegung in demselben nach allen Seiten hin — mit und ohne Transportmittel. Beengt wird diese aber dadurch, dass in dem einen Bundesstaat für den Radfahrer die Bewegung mittels des Radgebrauches durch Vorschriften begrenzt wird, die in einem anderen nicht bestehen, oder in einer anderen Umgrenzung. Diese Ungleichheiten zu beseitigen, ist prinzipiell zur vollen Herstellung der Freizügigkeit im Deutschen Reiche die gesetzgebende Gewalt zur Vollziehung der Aufsicht über die Ausführung eines verfassungsmässigen Grundrechts der Reichsangehörigen an erster Stelle berufen — entweder auf dem Wege eines Gesetzes oder auf dem der Verordnung. Dahin fällt auch die Aufsicht und Regelung des in Artikel 4 der Reichsverfassung vorbehaltenen Legitimationswesens, des dort sogenannten Passwesens als eines einheitlich gleichmässig zu behandelnden Gegenstandes des öffentlichen Personenverkehrs im Reiche. Insofern ist dem beizutreten, was ein „Radfahrer“ (Kg.) in seinem Artikel der Zeitung „Deutschland“, 1897 No. 270 Blatt 2, hierzu ausgeführt hat. Sind zur Erleichterung des Radfahrerverkehrs nicht nur persönliche, ortspolizeiliche Reisepasskarten, sondern auch besondere Radfahrkarten, Kontrollnummern oder Namensschilder an der Maschine vorgeschrieben und haben einzelne Regierungen untereinander vereinbart, die verschiedenen Ausweisarten gelten zu lassen, wonach die in dem einen Staatsgebiete ausgestellte Legitimation auch in dem anderen genügen soll, also z. B. die Fahrkarten des Grossherzogtums Sachsen-Weimar in den oben erwähnten angrenzenden Staatsgebieten und die im Königreich Sachsen und im Herzogtum Sachsen-Altenburg vorgeschriebenen Namensschilder an den Fahrrädern als vollgiltige Ausweise zu gelten haben, so bleibt den Radfahrern die Wahl überlassen, in welcher Form sie sich im Gebiete der Vertrags-

staaten ausweisen wollen, sobald dies begehrt wird. „Wegen der verschiedenen Behandlung des Legitimationspunktes in dem ganzen Reichsgebiete aber wird gar manchem gesetzunkundigen Radfahrer peinlich und ängstlich zu Mute, wenn bei einer Landes- oder Bezirks-Grenzüberschreitung ein Konflikt mit der Polizei wegen mangelhafter Legitimation nicht ausgeschlossen ist. Denn wer von den Radlern wird sich auch vor jeder Rundreise im Reichsgebiete mit allen in den Einzelstaaten, Bezirken und Städten geltenden verschiedenen Radfahrer-Verkehrsvorschriften vertraut machen können?“

Man steht hier in der That vor einer Verkehrsunmöglichkeit, wie sie keinem anderen Transportmittel im Wege steht, weil keines mit solcher Geschwindigkeit und Ausdauer die verschiedenen Grenzen der Landes- und Bezirkegebiete wechseln kann.

Schon das Bewusstsein der Radtouristen, dass es nicht möglich ist, die verschiedenen Ordnungen auf einer Tour beachten zu können, hält davon ab, ihnen die erforderliche Aufmerksamkeit zu schenken, und darum begnügen sich gar manche Fahrer mit der Einhaltung der allgemeinsten Regeln; allein da kommt einer z. B. in Thüringen aus Reussischem Gebiete in Altenburgisches, in welchem ersteren das Überholen von Fuhrwerken und Reitern nach links geschehen muss, in letzterem aber auf der rechten Seite zu erfolgen hat, während sonst die meisten Fahrordnungen die erstere Richtung vorschreiben im Einklang mit der hergebrachten allgemeinen Art des Überholens; — die Unkenntnis dieser Ausnahme kann ihn straffällig machen und die Ursache eines gefahrvollen Zusammenstosses werden.

Die hauptsächlichste Bedeutung hat eine allgemein gültige Fahrordnung für die Erziehung, ganz besonders der Radler in jüngeren Jahren, zum möglichst gefahrlosen Fahren für sich und den öffentlichen Verkehr. Ohne solche allgemein gültige Vorschriften, die in

Fleisch und Blut übergehen sollen und stets vor Augen bei dem Radgebrauch stehen müssen, zumal wenn es gilt, rasch den richtigem Entschluss zu dem nach den Umständen der Fahrordnung erfordernten Fahrakt zu treffen, wird eine Erziehung durch Lehrmeister oder durch andere Radler oder bei einer Selbsterlernung des vorschriftsmässigen Radgebrauches im Verkehr, weit schwieriger, da der Willkür zu viel Spielraum überlassen ist, der zu bedenklichen Abweichungen führen kann, um so mehr als gerade die Eigenart des Radgebrauches leicht zu Willkürlichkeiten verführen kann, die verkehrstörend wirken. Wissen die Radfahrer aus den einzelnen Bundesstaaten, dass sie alle nach denselben gleichen Regeln das Rad im Verkehr unter einander zu gebrauchen haben, so stärkt sich dadurch das Vertrauen in ihre eigene Kraft und Sicherheit; aber auch alle Nichtfahrer gewinnen durch dasselbe Bewusstsein von der Einheitlichkeit der Verpflichtung aller inländischen wie ausländischen Radfahrer zur Einhaltung derselben Regeln ein stärkeres Sicherheitsgefühl bei der Bewegung im Strassenverkehr, während bisher anscheinend fremde Fahrer mit Misstrauen angesehen wurden, wenn sie im Vertrauen auf ihre Unbekanntschaft und Unerreichbarkeit sich Fahrweisen erlaubten, die gegen die örtliche Fahrordnung verstießen, z. B. auf Banketten und Promenadenwegen fahren, was ihnen nachgesehen wurde, weil man annehmen konnte, es sei ihnen das einschlagende Verbot unbekannt. Ein derartiger Einwand wird mit einer allgemein giltigen Fahrordnung abgeschnitten. Von diesem Gesichtspunkt aus, aber auch im Hinblick auf die den Radverkehr beaufsichtigenden Organe, wird bei einer allgemeinen Radfahrer-Ordnung nicht die knappe Form eines Gesetzes, sondern die instruktionsmässige einer Ausführungsverordnung — ausnahmsweise — zu gebrauchen sein, falls nicht die Gesetzesform wegen der Aufnahme der Besteuerung der Radfahrer und anderer Abgaben in

kürzester Fassung erfolgen müsste, wozu dann eine Ausführungsverordnung zu geben wäre, in der die erforderlichen Instruktionen erschienen. Dabei kommt freilich in Frage, ob nicht die Mitwirkung des Reichstages überhaupt als geboten erscheinen dürfte, da die Volksvertretung bei einer in den allgemeinen Verkehr eingreifenden Ordnung zur Wahrung der beiderseitigen Interessen mitzuwirken berufen ist — also abgesehen von der Aufnahme der etwaigen Bestimmungen über Steuer-, Zoll- und anderen Abgaben, wegen deren eine Mitwirkung des Reichstages doch notwendig erscheint. Die neuere Praxis, besonders der deutschen Parlamente, richtet sich dahin, die Sphäre der Gesetzgebung möglichst auszudehnen und der Sphäre der Verordnung, der „administrativen Justiz“ einen möglichst geringen Spielraum zu lassen, wodurch die Technik der Gesetzgebung welche die wichtigsten Punkte in äusserster Knappheit hervorheben soll, viel gelitten hat*). Das Legitimationswesen („Passwesen und Fremdenpolizei“ im Art. 4 der Reichsverfassung) gehört zu den Materien, deren Regelung durch die Einzelstaaten nicht erfolgen darf und durch das Reich zu ordnen wäre; so weit dies noch nicht geschehen, bleiben Landesgesetze vorerst in Kraft, können jedoch ohne weiteres durch Erlass eines Reichsgesetzes ausser Kraft gesetzt werden**).

Würde der Weg der Verordnung vorgezogen werden, die vom Bundesrat als dem „prinzipiellen Träger der Verordnungsgewalt im Reiche“ auszugehen hat, deren Ausübung aber von diesem dem Kaiser, dem Reichskanzler, den Reichszentralbehörden u. s. w. übertragen werden kann, so würde dies auf Grund des Art. 7 Z. 2 und 3 der Reichsverfassung

*) Ph. Zorn, das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 1880. I § 7.

**) Sollte Bayern, das bereits eine Radfahrer-Ordnung erhalten hat, insoweit ein Reservatrecht geltend machen, so würde wohl nach Art. 78² der Reichsverfassung eine Zustimmung auf diesem Gebiete unschwer zu erlangen sein.

geschehen, worin die positive wie negative Seite des Verordnungsrechtes zum Ausdruck gebracht worden ist. Welche Form der Erlassung einer Radfahrer-Ordnung von der Reichsgewalt gewählt werden möchte, bleibt für die beteiligten Kreise der Reichsangehörigen wie der im Reiche verkehrenden Ausländer gleich, wenn nur überhaupt baldigst eine solche Verkehrsordnung geschaffen würde, was jetzt fast allgemein, auch von vernünftigen Radfahrern, dringend ersehnt wird.

Zur Vorbereitung dessen werden Vorschläge zu einem Entwurf einer deutschen Radfahrer-Ordnung nebst Erläuterungen zu machen sein, welche der Besprechung in Zeitschriften ein ergiebiges Material der Befürwortung wie Ablehnung bieten dürften, je nachdem man die Mehrheit und fast Allgemeinheit des Publikums oder die ihr zur Seite und oft gegenüberstehende Minderheit der Fahrer in ihren Rechten und Ansprüchen zu vertreten geneigt ist. Es kommt dabei nur auf die Darlegung der erforderlichen Vorschläge, nicht auf eine korrekte Fassung eines Entwurfes an, die anderen Mitwirkenden zusteht. Es gilt zunächst, die Möglichkeit der Überwindung vieler Schwierigkeiten zu zeigen. Verf. hat solche Vorschläge mit Berücksichtigung partikulärer Verordnungen nachstehend fertig gestellt als: „Entwurf einer deutschen Radfahrer-Ordnung mit Erläuterungen.“ Dabei ist die oben an erster Stelle angeführte Form eines Gesetzes gedacht, in welches Ausführungsbestimmungen mit aufgenommen worden sind, da der Zweck der Fahrordnung ein Lehr- und dann Kontrollzweck vorzugsweise ist, aber weniger gut erreicht werden kann bei einer Trennung von Gesetz und Ausführungsverordnung. Der Fahrer wie der Aufsichtsbeamte muss die zusammengehörenden Bestimmungen jederzeit zum Nachsehen bereit haben können und zwar in zusammenhängender und übersichtlicher Form. Die dereinstige deutsche Fahrordnung sollte

daher auch in einem Taschenbuchsformat erscheinen, damit sie bequem von dem Besitzer bei sich getragen werden kann, vom Fahrer wie von den Aufsichtsbeamten, welche jede Übertretung danach zu rügen und ev. zur Anzeige zu bringen haben. Die gesetzgeberischen Ausgangspunkte haben in folgendem Reihenverhältnis zu stehen:

An erster Stelle ist das öffentliche Interesse des allgemeinen Verkehrs als vorwiegend zu schützendas ins Auge zu fassen, wobei die Gemeingefährlichkeit des Fahrzeuggebrauches und die Mittel ihrer Verminderung in Frage kommen;

an zweiter Stelle sind die verschiedenen Interessen derjenigen Klasse der Radfahrer zu berücksichtigen, welche die fraglichen Fahrzeuge zur Erleichterung ihrer Berufserfüllung oder zum notwendigen und nützlichen Geschäftsgebrauch verwenden (Bedarfs- oder Berufsfahrer);

an dritter Stelle kommen erst die Wünsche derjenigen Fahrer in Betracht, welche, obschon sie der Zahl und ihrem gesellschaftlichen Ansehen nach überwiegen, zur Befriedigung ihrer körperlichen und geistigen Sinnenreize und ihrer persönlichen Bedürfnisse Fahrer sind (Sport-, teils Gesundheits-, teils Vergnügungsfahrer).

Je mächtiger das Verlangen der letzteren, in der überwiegenden Mehrheit sich geltend machenden Radfahrerklasse nach einer Bevorzugung auf Kosten der allgemeinen Verkehrssicherheit hervortritt, desto mehr ist vom Gesetzgeber der Schutz des an erster Stelle ins Auge zu fassenden Interesses des allgemeineren öffentlichen Verkehrs zu wahren, damit die unvermeidliche Einbusse dieses an der früheren Sicherheit, die schon durch alle anderen neueren Strassen-Transportmittel eine recht beträchtliche geworden ist, durch den sich immer noch mehrenden Fahrradgebrauch nicht eine empfindlich, ja unerträglich schwere werde.

II.

Entwurf

einer

Deutschen allgemeinen Radfahrer-Ordnung

mit

Erläuterungen.

Übersicht

über die in den Erläuterungen hauptsächlich angezogenen
Verordnungen.

Königreich Preussen: Die Vorschriften der Ober-Präsidenten der Provinzen, der Regierungen und verschiedener Orts-Polizeibehörden; darunter:

Polizeiverordnung (P. V. O.) des Regierungspräsidenten zu Breslau vom 17. Septbr. 1885 in 5 Paragraphen (§§).

Desgl. des Ober-Präsidenten der Provinz Schlesien vom 25. März 1891 in 7 §§.

Desgl. des Ober-Präsidenten der Provinz Sachsen vom 15. März 1893 betr. die Verwendung von Laternen an Fahrrädern; P. V. O. für Halle a. S. vom 15. Juni 1893 über den Gebrauch von Fahrrädern (Velocipeden) auf öffentlichen Strassen, in 12 §§.

Desgl. des Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg und für den Stadtbezirk Berlin vom 26. März 1893 in 13 §§, dazu Bekanntmachung vom 18. Mai 1893 über die Ausgabe von Fahrkarten für die Einwohner von Berlin; desgl. vom 25. Januar 1896 betr. die Freigabe von Strassen Berlins für den Strassenverkehr, unter Anerkennung des Fortbestehens der P. V. O. vom 24. März 1884.

Die Fahrvorschriften für die übrigen preussischen

Provinzen, in den Grossherzogtümern Mecklenburg, in den Herzogtümern Anhalt und im Herzogtum Braunschweig stimmen im Wesentlichen mit den vorgenannten überein.

Für das ganze Königreich Preussen ist ein Entwurf einer Fahrradordnung in 15 §§ fertig gestellt und dem Deutschen Radfahrerverband zur Begutachtung und zur Abgabe von Vorschlägen zugeteilt.

Im Königreich Württemberg war schon unter dem 16. September 1888 eine Verfügung des Staatsministeriums des Inneren ergangen; daneben hat die Residenz Stuttgart noch besondere Polizeivorschriften.

Im Königreich Sachsen waren die grösseren Städte zuerst mit Polizeivorschriften vorgegangen und zwar

Dresden mit der Bekanntmachung vom 8. Juli 1873 betr. den Fahr- und Reitverkehr, welche auf Radfahrer anzuwenden war; Leipzig mit dem Strassenpolizei-Regulativ vom 14. November 1885 in §§ 62—64; Chemnitz mit der Strassenpolizei-Ordnung vom 29. März 1886, welche auf den Gebrauch von Fahrrädern, die zu den in § 40 erwähnten „Fuhrwerken“ gehören, anzuwenden sei.

Die Ministerien der Finanzen und des Inneren erliessen, um „wenigstens in den Grundzügen“ den Verkehr mit Fahrrädern auf den öffentlichen Wegen des Landes einheitlich zu gestalten, im Anschluss an die Verordnung vom 9. Juli 1872 eine V. O. vom 23. November 1893 betr. den Verkehr mit Fahrrädern auf den öffentlichen Wegen in 5 §§. *)

Im Königreich Bayern war bis zum Erlass einer für das ganze Land giltigen Fahrordnung die Regelung des Radfahrens den Oberpolizeibehörden der Kreisregierungen und unter diesen der Ortspolizei überlassen gewesen, in Ober-

*) M. Weiss, Radfahrerrecht im Königreich Sachsen und den angrenzenden Ländern. Verlag von Albert Berger in Leipzig, 1895.

franken den Distrikts-Polizeibehörden, welche alle einen reichlichen Gebrauch von dieser Einräumung gemacht haben. Besonders davon werden hervorgehoben: „Die Radfahrer-Ordnung“ als Auszug aus der Strassenpolizei-Ordnung für die Stadt Bamberg vom 27. März 1894 in 19 §§ mit besonderen Bestimmungen für Militärpersonen und den Dienst-rad-Gebrauch; Ortspolizeivorschriften für Bayreuth, betr. das Fahren mit Velocipedes vom $\frac{8. \text{ Oktober } 1884}{13. \text{ Mai } 1891}$ in 7 §§; ortspolizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr im Stadtbezirke Hof vom 28. Juli 1893 in 10 §§. Für das ganze Königreich Bayern sind vom Staatsministerium des Inneren oberpolizeiliche Vorschriften vom 1. Januar 1896 in 17 §§ erlassen worden auf Grund des § 366 Ziff. 10 des St. G. B. und gemäss Art. 2 Ziff. 6 des k. bayerischen P. St. G. B.'s. vom 26. Dezember 1871. Damit waren nach § 14 die hierin enthaltenen Bestimmungen über Beibehaltung der Vorschriften bez. der Führung von Nummerschilden in Gemeinden, wo bisher der Nummerzwang bestanden hatte, aufrecht erhalten; auch bleiben nach § 12 die von den Ortspolizei-Behörden bereits ausgestellten Fahrkarten ferner gültig und haben jene die Formulare sich selbst zu beschaffen.*)

Das Fürstentum Reuss ältere Linie (ä. L. oder Reuss-Greiz) erhielt als Auszug aus der Regierungsverordnung vom 28. Juni 1886 in §§ 25—26 Bestimmungen für Radfahrer.

Im Grossherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach war die V. O. des Staatsministeriums, Dep. des Inneren, vom 20. April 1887 durch eine neue vom 9. Oktober 1896 in 15 §§ ersetzt worden.

Das Herzogtum Sachsen-Altenburg hat eine V. O. des Gesamtministeriums betr. den Verkehr der Rad-

*) L. F. Wirschinger, Das Radfahrerrecht im Königreich Bayern. München. J. Schweitzers Verlag, 1898.

fahrer auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen vom 30. Januar 1883 in 6 §§.

Das Fürstentum Reuss jüngere Linie (j. L. oder Reuss-Schleiz-Gera) erhielt als Auszug aus der Strassenpolizei-Ordnung des Ministeriums des Inneren vom 24. Juni 1893 in §§ 1, 2, 4 Bestimmungen für das Radfahren.

Im Grossherzogtum Hessen ist eine R. F. O. am 1. Mai 1898 in Kraft getreten.

Für Nieder-Österreich und Wien sind die von der oberen Landespolizei erlassenen Verordnungen vom 1. Mai 1896 ersetzt worden durch eine V. O. für Österreich vom 13. April 1897, wodurch Velocipede jeder Art von „leichtem Fuhrwerke“ gleichgestellt worden sind.

Auch im Königreich Böhmen gelten die allgemeinen Vorschriften des Gesetzes vom 15. Juni 1866, worin ausgenommen die Hauptstadt Prag, eine für das Königreich geltende Strassenpolizei-Verordnung, Vorschriften für Radfahrer in §§ 2, 3, 8—10, 12, 14, 15 und zur Ergänzung solche das Gesetz vom 12. Januar 1891 im § 9a enthält.

Für Prag und den Prager Polizei-Rayon erliess die k. k. Polizei-Direktion eine ausführliche Fahrordnung vom 5. Februar 1893 mit Genehmigung der Statthalterei vom 28. Dezember 1892.

Bei der Bearbeitung des Textes des nachfolgenden Entwurfes ist davon ausgegangen, dass es sich zunächst nur um Vorschläge mit Erläuterungen handeln soll. Ob eine Gesetzes- oder Verordnungsform dereinst zu empfehlen sei, muss vorerst noch dahin gestellt bleiben; erstere würde wegen der Aufnahme der Bestimmungen über die Radfahrer-Abgaben eine Mitwirkung des Reichstags erfordern. Dass eine mehr instruktionelle Ausführlichkeit eingehalten

worden ist, liegt im Zweck des Ganzen begründet: „Allen zum Heil“ eine möglichst sichere Führung zu schaffen. Der Inhalt zerfällt in:

- I. Allgemeine Bestimmungen für den Fahrzeug-Gebrauch in §§ 1—15;
- II. Die einzelnen Vorschriften für den öffentlichen Verkehr in §§ 16—29;
- III. Besondere Bestimmungen für den Fahrzeug-Gebrauch in öffentlichen Diensten in §§ 30—33.

Entwurf
einer Radfahrer-Ordnung für das Deutsche Reich
mit
Erläuterungen.

Nachdem der Gebrauch der Fahrzeuge in verschiedenen Gestalten und Betriebsweisen (Fahrräder und Automobile) als geräuschloser und zu übermässiger Schnelligkeit ihres Laufes geeigneter Transportmittel einen den öffentlichen Verkehr in Ortschaften und auf Landstrassen hemmenden, störenden und die Sicherheit sogar gefährdenden Umfang angenommen hat, ist zur Herbeiführung einer möglichst Gleichmässigkeit der polizeilichen Regelung und Beaufsichtigung des Verkehrs der Fahrer auf jenen Transportmitteln, besonders der Radfahrer, von Reichswegen Nachfolgendes verordnet (gesetzlich bestimmt) worden, unter Vorbehalt landes- und ortspolizeilicher Ergänzungs- und Ausführungs-Bestimmungen, innerhalb des Rahmens der hier allgemein aufgestellten Vorschriften, je nach den besonderen örtlichen Bedürfnissen.

Erläuterungen.

1. Eine Begründung des gesetzgeberischen Eingreifens in die Verkehrsordnung seitens des Reiches erscheint als geboten zum Verständnis des Zweckes, welchen eine allgemeine Radfahrer-Ordnung verfolgen soll. Man findet eine solche in Kürze in mehreren Verordnungen: sächsische R. F. O. a. a. O., altenburgische R. F. O. a. a. O., weimarische

von 1887 u. 1896 a. a. O.: „Zur Erhaltung der Sicherheit“ u. s. w. Die Fahrordnung hat für Fahrer beider Geschlechter zu gelten.

2. Es bedarf der Umschreibung der hier fr. Transportmittel, so dass alle Arten von Fahrrädern und ihnen gleichzustellenden Automobilen oder sich von selbst durch Vermittelung einer geregelten Triebkraft auf Rädern bewegender Maschinen, welche bereits im Gebrauch sind oder noch erfunden werden möchten, von den Vorschriften der allgemeinen Fahrordnung für derartige Fahrzeuge umfasst werden können und sollen. Die Mehrzahl der deutschen einzelnen Radfahrer-Ordnungen spricht nur von Fahrrädern überhaupt und einige darunter erwähnen das Zweirad (Hoch- und Niederrad) das Dreirad (zur Personen- und Gepäckbeförderung); nur vereinzelt wird auch der Automotoren gedacht, z. B. in der bayerischen R. F. O. a. a. O. § 15, und der Tandems und Gesellschaftsräder, wo die Sitze hinter- bez. nebeneinander stehen. Die neue P. V. O. für Berlin a. a. O. § 1 ff. umfasst namentlich das Fahren auf dem Nieder- Zweirad zur Beförderung nur einer Person und gestattet „das Fahren mit Transportmitteln, welche ausschliesslich durch die Kraft der befördernden Personen fortbewegt werden (Fahrrädern) auf den dem Fuhrwerksverkehr freigegebenen öffentlichen Strassen und Plätzen von Berlin in Gemässheit der Polizeiverordnung des Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg vom 28. März 1893 mit den nachstehenden Massnahmen“, welche im § 2 als eine Reihe von örtlichen Verboten enthalten sind. Im § 3 ist auf die Polizeiverordnung für Berlin vom 24. März 1884 verwiesen hinsichtlich des Fahrens mit Hochrädern, das damals fast ausschliesslich in Übung und gestattet war in der Brücken-Alee, auf der Charlottenburger Chaussee, an mehreren Ufern u. s. w.

Die Benennung der Fahrzeuge in dieser Ordnung hat nur nach dem an Bedeutung und der Zahl nach überwiegen- den Fahrrad zu erfolgen. Die Erweiterung ihrer Anwendung musste im Eingang des Gesetzentwurfes zur Kenntnis gebracht werden.

3. Ausser der Sicherung des öffentlichen Verkehrs war die möglichste Erreichung einer Einheitlichkeit und Gleichmässigkeit in allen zum Deutschen Reich gehörigen Staaten in der Ordnung dieses neuen Verkehrs als Zweck des Reichsgesetzes zu kennzeichnen, dabei waren aber auch der Landes-Polizeigewalt, welche nicht in der Regelung des Radverkehrs seitens der Reichsgewalt einen Übergriff, sondern eine Stärkung ihrer Machtsphäre zur gegenseitig durchgreifenden Unterstützung der Organe unter sich durch das ganze Reich hindurch zu erkennen hat, nach den örtlichen und staatlichen Verhältnissen Ergänzungen zur Aus-

führung des Reichsgesetzes innerhalb seiner allgemeinen Vorschriften vorzubehalten. Dies letztere erscheint deshalb als notwendig, weil nach den besonderen einzelnen Verhältnissen sich namentlich Verbote des Befahrens ganzer Strassen oder Stadtbezirke für immer oder bestimmte Zeiten, wie ausnahmsweise auch Erweiterungen der Befugnisse des Fahrens an einzelnen Orten nötig machen bez. zulässig erscheinen, soweit nicht ein reichsrechtliches Verbot eine Grenze setzt. Welchen Behörden derartige Sonderordnungen zu erlassen zufallen soll, hat sich nach der Organisation der Verwaltungsbehörden in den Einzelstaaten zu richten. Das Gesetz für das Königreich Böhmen vom 12. Januar 1891 a. a. O. § 9 a hat den Gemeindevertretungen der Städte es vorbehalten, in Ausübung der Lokalpolizei eigene Ordnungen für das Velocipedfahren innerhalb des Stadtgebietes einzuführen und in bestimmten Strassen zu verbieten. Die k. sächsische V. O. vom 9. Juli 1872 § 2 gestattet den Wege-Polizeibehörden in den Städten und für das platte Land den Amtshauptmannschaften, wo sich ein Bedürfnis dazu zeige, sei es für einzelne Wege oder für einen gewissen Umkreis, noch besondere in der Verordnung nicht enthaltene Vorschriften zu treffen und unter Beachtung der dort gesetzten Strafgrenzen Strafverbote zu erlassen, welche in dem betreffenden Amtsblatte und ersteren Falles auch an geeigneter Stelle des betreffenden Weges selbst durch Anschlag öffentlich bekannt zu machen seien.

Die bayerische R. F. O. hat an die reichsgesetzliche Bestimmung im § 366 Ziff. 10 des St. G. B. angeknüpft, woselbst die Übertretung der zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen erlassenen Polizei-Verordnungen mit Strafe bedroht ist, dann erst auch an Art. 2 Ziff. 6 des Polizeistrafgesetzbuchs für Bayern vom 26. Dezember 1871, und hat im letzten Paragraphen (17) den Kreisregierungen, den Distrikts- und Ortspolizeibehörden anheimgestellt, etwa veranlasst erscheinende weitere polizeiliche Vorschriften über den Radfahrverkehr, welche den Vorschriften der von der Oberpolizei des Ministeriums des Innern erlassenen Radfahrer-Ordnung nicht entgegenstehen, zu erlassen.

Die Einteilung des ganzen Gesetzes in die drei Abschnitte rechtfertigt sich durch die hergebrachte Systematisierung, wonach die einzelnen Vorschriften von den allgemeineren Bestimmungen gesondert aufgeführt zu werden pflegen, und Abweichungen von den für alle von dem Gesetze umfassten Personen gegebenen Regeln für die zu einer gewissen Klasse gehörenden Personen als besondere Bestimmungen jenen gegenüberstehen. Daher umfasst Abschnitt I die allgemeinen Bestimmungen, Abschnitt II die einzelnen Fahrvor-

schriften, und III besondere Bestimmungen für den Gebrauch von Dienstfahrzeugen, welche alle mit fortlaufenden Paragraphenzahlen zu versehen waren.

I.

Allgemeine Bestimmungen für den Fahrzeug-
Gebrauch.

(Vergl. S. 117 oben unter I.)

§ 1.

Der Gebrauch eines Fahrrades oder dem ähnlichen selbst beweglichen Transportmittels ist auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen nur Personen gestattet, welche das 15. Lebensjahr zurückgelegt und die landes- oder ortspolizeiliche Erlaubnis dazu erhalten haben.

Die Fahrerlaubnis kann aus triftigen Gründen versagt und ebenso eine erteilte auf Zeit oder gänzlich von der sie erteilenden, oder sonst bei einer Strafforderung von der zuständigen Behörde, und bei einer Strafverhängung auch durch das Gericht, entzogen werden, besonders dann, wenn sich der Fahrer einer mit seiner Fahrzeugbenutzung im Zusammenhang stehenden strafbaren Handlung oder einer mehrmaligen Übertretung der nachfolgenden Vorschriften strafbar schuldig gemacht hat, oder wiederholt an ihn ergangener Verwarnungen ungeachtet gegen die Vorschriften der allgemeinen Strassenpolizeiordnungen verstösst.

Erläuterungen.

1. Die Notwendigkeit einer polizeilichen Beaufsichtigung des Radfahr- und Automobilenverkehrs ergibt sich aus Teil I von selbst. Sie erstreckt sich nur auf den öffentlichen Verkehr; mithin nicht auf die privaten Fahrbahnen und Übungsplätze zum Erlernen oder zum sonstigen Betrieb des Fahrens, sowenig wie auf die grossen, von Vereinen unterhaltenen Rennplätze ausser bei öffentlich gehaltenen Rennen.

2. Da ungeübte Fahrer und gebrechliche, sonst auch die Verkehrssicherheit gefährdende Personen Störungen des Verkehrs verursachen können, der Gebrauch eines derartigen Fahrzeuges aber eine erlangte Fertigkeit, Vorsicht und

Sicherheit für den öffentlichen Verkehr voraussetzt, ist ein solcher ohne eine landes- bez. ortspolizeiliche Erlaubnis nicht zu gestatten, die keinem vor Zurücklegung des 15. Lebensjahres, womit erst die Mindestforderung von Vor- und Umsicht erfüllt zu werden pflegt, erteilt werden darf. Kindern muss der öffentliche Fahrverkehr durchaus versagt werden, auch selbst wenn sie in Begleitung und Aufsicht von Erwachsenen fahren möchten, die immer noch nicht den Mangel an Beherrschung der an sich Gefahr in sich tragenden Bewegung der Maschine zu ersetzen vermag. Die Rücksicht auf ihr eigenes Wohl und mehr noch auf die allgemeine Verkehrssicherung erfordert deren Ausschluss. Kinder unter 15 Jahren mögen ihre Fahrübungen in geschlossenen Bahnen halten. Für eine ausreichende Sicherheit dafür, dass von ihnen eine Gefährdung des Verkehrs nicht zu besorgen sei, (bayerische R. F. O. § 12 Abs. 2), kann auch der gesetzliche Vertreter, der seine Zustimmung zur Erlaubniserteilung geben darf, keine Gewähr versprechen, umsoweniger als gerade Eltern heutigentages nicht früh genug Kinder an dem Sportvergnügen teilnehmen lassen mögen. Die aus der Jugend zu entnehmende Vermutung der Unsicherheit kann nicht durch Versicherungen meist dabei zunächst interessierter Personen beseitigt werden.

Die magdeburgische V. O. § 5 versagt Kindern unter 14 Jahren wie Personen, deren Unfertigkeit, ein Fahrrad im Strassenverkehr zu leiten, augenscheinlich ist, „die Erteilung der polizeilichen Legitimationsnummer.“ Die R. F. O. für die Provinz Brandenburg und den Stadtbezirk Berlin setzt die Altersgrenze im § 10 auf Vollendung des 12. Lebensjahres — viel zu früh —, die V. O. des Polizeipräsidenten zu Breslau § 3 auf das vollendete 16. Lebensjahr, ebenso die prager R. F. O. § 2. Die weimarische R. F. O. von 1896 § 12 Abs. 2 stellt die Erlaubniserteilung an Personen unter 15 Jahren in das Ermessen der Landes-Polizeibehörde (Bezirksdirektor), was wegen der hier leicht möglichen Ungleichmässigkeit, welche Unzufriedenheit erregen könnte, nicht zu empfehlen ist.

3. Welcher Landes- oder Orts-Polizeibehörde die Erlaubniserteilung zustehen soll, muss der oberen Polizei- und Aufsichtsbehörde, dem Ministerium des Innern, dem die Verkehrsangelegenheiten anheim fallen, wo nicht eine besondere Abteilung dafür besteht, überlassen bleiben, wie das in verschiedenen, in die Landes-Beamtenorganisation eingreifenden reichsgesetzlichen Bestimmungen mehrfach schon geschehen ist. vergl. § 4.

4. Wie die Erteilung versagt werden kann, muss auch die Entziehung einer erteilten Erlaubnis aus triftigen

Gründen sattfinden können, auf Zeit oder überhaupt, wie z. B. teilweise oder auf Zeit übermütigen, sich leichtfertig benehmenden jungen Leuten, welche zu Beschwerden Veranlassung geben, ganz einer Person, die wegen ihres körperlichen oder geistigen Zustandes keine Gewähr eines sicheren Fahrens verspricht, etwa auch Trunksüchtigen, mit abschreckender Gestaltung des Körpers belasteten Personen, Prostituierten, als rücksichtslos und frech bekannten Personen u. s. w. Eine Entziehung aus den angegebenen Gründen der Gefährlichkeit eines Fahrers, der bereits davon Beweise abgelegt hat und unverbesserlich erscheint, folgt aus der Verpflichtung der Polizeibehörden, den allgemeinen Verkehr vor Störungen und Gefährdungen zu sichern. So hat die bamberger P. V. O. a. a. O. § 16 der Polizei die vorsorgliche Verfügung wegen Entziehung der Fahrerlaubnis überlassen, auch besonders dann, wenn sich der Radfahrer wiederholt einer Übertretung der Vorschriften strafbar schuldig gemacht hat, welchenfalls auswärtigen Radfahrern das Befahren des Stadtgebietes durch Magistratsbeschluss untersagt werden darf. Die prager R. F. O. a. a. O. § 14 Abs. 2 lässt bei Übertretungen die Legitimationskarte dem Velocipedfahrer für eine bestimmte Zeit oder für immer entziehen. Die bayerische R. F. O. a. a. O. § 12 Abs. 7 lässt die fakultative Entziehung wegen vorsätzlicher oder fahrlässiger Tötung oder Körperverletzung oder wegen Sachbeschädigung mit oder nach erfolgter Bestrafung zu, sofern diese Reate mit dem Radfahren im Zusammenhang standen. Sonach darf auch das urteilende Gericht in solchen Fällen diese Entziehung als Nebenstrafe aussprechen, jedenfalls die Polizeibehörde, welche die Erlaubnis erteilt hatte, diese zurückziehen, ebenso wie „wenn der Radfahrer wegen Übertretung der gegenwärtigen Vorschriften wiederholt gerichtlich bestraft worden ist.“ Die Fassung im § 1 dürfte vorzuziehen sein; der Willkür ist durch Beifügung von Kategorien eine gewisse Grenze darin gezogen.

§ 2.

Minderjährigen darf die Erlaubnis zum selbständigen Fahren auf den hier fraglichen Fahrzeugen nur nach Beibringung eines ärztlichen Unschädlichkeitszeugnisses und ihnen, wie auch sonst unter Vormundschaft und persönlicher Aufsicht stehenden Personen, nur nach Vorlegung einer schriftlichen Genehmigung des Fahrens seitens eines Elternteiles, Vormundes oder sonst mit der Aufsicht Betrauten und

dazu der schriftlichen Erklärung dieser, für Übertretungen der Fahrvorschriften seitens der ihnen Untergebenen und für etwa daraus oder daneben entstandene Schäden haften zu wollen, erteilt werden.

Erläuterungen.

1 Es handelt sich hier um Sicherungsvorschriften zunächst im Interesse jugendlicher Radfahrer beiderlei Geschlechts vom vollendeten 15. Lebensjahre bis zum vollendeten 21. Jahre, also während der Zeit der regelmässigen reiferen Minderjährigkeit, aber auch im Interesse ihrer Angehörigen. Denn soviel steht nach den bisherigen Erfahrungen der Ärzte und nach Beobachtungen erfahrener Personen fest, dass der namentlich von der Jugend oft übertriebene Gebrauch des Fahrrades während des Wachstums und vor Vollendung der körperlichen Ausbildung und Erlangung einer körperlichen und geistigen Sicherheit recht schädlich werden kann, zumal wenn dem Fahrlustigen und seinen Angehörigen etwa krankhafte Anlagen jenes unbekannt geblieben sind. Das Erfordernis eines ärztlichen Zeugnisses, dass ein mässiger Fahrradgebrauch dem Minderjährigen nicht Schaden bringen dürfte, mag die erste Voraussetzung einer Erlaubniserteilung sein. Eine Mehrzahl ärztlicher Aussprüche liegt bereits vor; s. Teil I, Art. III.

2. Allen unter elterlicher Gewalt, Vormundschaft oder sonst unter persönlicher Pflege und Aufsicht stehenden Personen muss wegen ihrer persönlichen Unselbständigkeit angesichts der grossen Verantwortlichkeit, welche der etwaige Missbrauch des Fahrrades mit sich bringen kann, die Beibringung einer schriftlichen Genehmigung ihrer Vorgesetzten zum Gebrauch des Fahrzeuges im öffentlichen Verkehr als weitere Bedingung der Erlaubniserlangung auferlegt werden. Die magdeburg. V. O. § 4 Abs. 3 erfordert Vorlegung eines schriftlichen Antrags des gesetzlichen Vertreters zur Verleihung der Fahrerlaubnis an Personen unter 16 Jahren. Die V. O. für Provinz Brandenburg und Berlin § 10 macht die Ausstellung der Fahrkarte, worin die Erlaubnis zum Fahren im öffentlichen Verkehr erteilt wird, von dem Ermessen der Polizeibehörde insoweit abhängig, als diese für Personen unter 16 Jahren eine Genehmigung der die Aufsicht führenden Personen erfordern darf. Diesen als „Antragstellern“ ist, unbeschadet der eigenen Verantwortlichkeit der unerwachsenen Radfahrer für Übertretungen der betr. Polizeivorschriften, die Verantwortlichkeit dafür auferlegt worden, dass der Radfahrer die zum Fahren auf öffentlichen Strassen, Wegen, Plätzen erforderliche Fertigkeit

in der Handhabung des Fahrrades besitze. Die P. V. O. für Reuss j. L. a. a. O. § 2 erklärt Eltern, Dienstherrschaften und Arbeitgeber wegen der Übertretungen ihrer Kinder, Dienstboten und der sonst von ihnen beschäftigten Personen, soweit ihnen selbst eine Schuld zur Last fällt, ebenfalls für verantwortlich und strafbar. Dem leichtfertigen Erteilen der Fahrerlaubnis seitens der gesetzlichen Vertreter der radfahrlustigen Minderjährigen wird durch das Erfordernis einer schriftlichen Haftpflichtserklärung zuvorgekommen, damit aber auch einer erheblichen Anzahl von Schädigungen der jungen Radfahrer an sich und mehr noch an der Verkehrssicherheit.

3. Aus der Genehmigung seitens der Vorgesetzten an sich folgt noch nicht auch deren Verpflichtung, für etwaige Folgen der Nichtbeachtung der Fahrordnung von seiten der Untergebenen eintreten zu wollen, für Beibringung etwa verwirkter Geldstrafen und Entschädigung der von letzteren verursachten Verletzungen an Personen und Sachen. Gerade diese schriftliche Verbürgung ist eins der wichtigsten Mittel, dem übermässigen Sportgebrauch des Fahrrades seitens der rücksichtsloseren, leichtfertigen, übermütigen Jugend und sonst aufsichtsbedürftiger Personen eine sicher wirkende Grenze zu ziehen — Festsetzung einer fast (eventuell) solidarischen Haftpflicht derer, welche ihre Genehmigung zum Gebrauch eines an sich gefährlichen Transportmittels seitens eines Fahrers erteilen, der noch nicht die sonst zu erfordernde Gewähr für einen sachgemässen Gebrauch im öffentlichen Verkehr bietet oder bieten kann. Die erfahrungsmässig meisten Gefährdungen und Belästigungen des Verkehrs gehen von unerfahrenen und leichtsinnigen Fahrern jüngeren Alters aus, die sich meist der Verantwortung und Haftpflicht durch die Flucht und Unbekanntheit entziehen, deren Persönlichkeit oft nicht festzustellen ist.

§ 3.

Jede Person, welche zum erstenmale für sich um Fahrerlaubnis nachsucht, hat regelmässig, Ausnahmen vorbehalten, persönlich sich vorzustellen und den schriftlichen Nachweis vorzulegen, dass sie des Fahrens, wie es in der Fahrordnung vorgeschrieben ist und sonst den strassenpolizeilichen Vorschriften entspricht, und auch dieser selbst kundig, besonders, ob sie im Auf- und Absteigen, im Ausweichen und Über-

holen, sowie im Schrittfahren, Bremsen, Geben von Warnungszeichen und Verwendung des Fahrzeuges ausgebildet ist.

Erläuterungen.

1. Die Erlaubnis zum öffentlichen Fahren kann regelmässig nur auf eine persönliche Vorstellung des Nachsuchenden bei der zur Erteilung befugten oder beauftragten Orts-Polizeibehörde erteilt werden, da diese sich überzeugen muss, ob nicht etwaige äusserliche oder sonst Bedenken erregende Hindernisse eine Versagung rechtfertigen könnten. Die Nachsuchung bez. Erteilung der Fahrerlaubnis ist nur vor dem erstmaligen öffentlichen Fahren erforderlich. Darauf hat sich die Erneuerung alljährlich fortzusetzen auf erfolgte Anmeldung dazu, wobei eine persönliche Wieder-Vorstellung nicht zu erfordern ist. Wo die Erlaubniserteilung einer mittleren Verwaltungsbehörde, Landrat, Bezirksdirektor Amtshauptmannschaft, ausschliesslich vorbehalten ist, muss dieser von dem Ortsvorstand ein Bericht über die persönlichen Verhältnisse des Antragstellers geliefert werden, welcher sich nur dem Ortsvorstand seines Wohn- oder Aufenthaltsortes persönlich vorzustellen hat zur Aufnahme einer in den Fahrschein zu bringenden Personalbeschreibung, die aber notwendig ist als Ersatz einer in manchen Fahrordnungen verlangten Einreihung einer Photographie in den Fahrschein. Die beiden weimarischen R. F. O. von 1887 und 1896 (§ 12 der Minister. V. O. vom 9. Oktober 1896) haben den Direktor eines jeden der fünf Verwaltungsbezirke ermächtigt, die auf den Namen des Inhabers lautenden und auf die Dauer eines Kalenderjahres giltigen Fahrkarten auszustellen; die hierauf zu stellenden Anträge sind mündlich oder schriftlich bei dem betreffenden Bezirksdirektor einzureichen, schriftlichen Anträgen ist eine dem Muster der Fahrkarte entsprechende vom betr. Gemeindevorstande aufgenommene Personalbeschreibung beizufügen. Hier ist sonach die Erlaubniserteilung den Orts-Polizeibehörden entzogen und bei den mittleren Landes-Polizeibehörden mehr zusammengezogen, was etwas umständlicher ist. Die bayerische R. F. O. a. a. O. § 12 erfordert eine persönliche Vorstellung des um die Fahrerlaubnis Nachsuchenden nicht, auch nicht die Ablegung einer Fahrprüfung oder Beibringung eines Zeugnisses über die Fahrbefähigung; damit sind die hierauf bezüglichen Vorschriften der einzelnen Fahrordnungen beseitigt, jedoch kann jede Orts-Polizeibehörde nach ihrem Ermessen sich Kenntnis von den notwendigen persönlichen Eigenschaften, von denen die Erlaubniserteilung abhängt, verschaffen. Dass auch in Bayern die obligatorische Vor-

schrift des Besitzes einer Fahrkarte nicht bloss den Zweck des Nachweises der Befugnis zum Befahren der öffentlichen Wege u. s. w. hat, ergiebt sich aus dem Verbote dieses ohne Fahrkarte. Diese bezeugt an erster Stelle den Besitz der polizeilichen Erlaubnis zum öffentlichen Radgebrauche; erst an zweiter Stelle soll sie im Fragefalle zum Ausweis der Persönlichkeit des Fahrers bei der Verkehrsbeaufsichtigung dienen und deshalb muss sie der Fahrer stets im öffentlichen Verkehr bei sich führen. Wie sich der von Wirschinger a. a. O. S. 72 ff. vertretene bayerische Radfahrerverband, wie übrigens am meisten viele Sportfahrervereine und Einzelfahrer, noch weiter dagegen, als eine Beschränkung der persönlichen Bewegungsfreiheit, sträuben mögen, ist kaum zu verstehen. Die Sicherung des Verkehrs ist doch der oberste Grundsatz gegenüber der persönlichen Freiheit einzelner oder Gruppen solcher. Man will nur zu gern die Unterordnung einer offenbaren Übermacht im Verkehr unter dessen oberstes Gesetz vermeiden; darin liegt ein nach Herrschaft zielendes Streben einer kleinern Zahl sich für bevorzugt haltender über eine grössere Mehrheit. Die Gefährlichkeit des Radmissbrauchs und Gebrauchs wird zwar zugegeben, aber dabei die Selbstgefährdung mehr betont als die Gefährdung des ganzen Verkehrs anderer. Alle Ziehung von Vergleichen mit Fussgängern, Reitern und auch Fuhrwerken (Equipagen), welche einer Erlaubnis zum freien oder beschränkten Verkehr nicht bedürften, ist verlorene Mühe wegen der besonderen Eigenart der von menschlichen Gliedmassen in Bewegung gesetzten Roll- und Flugmaschine mit unhörbarer Annäherung und Geschwindigkeit.

2. Die Vorlegung eines schriftlichen Nachweises über die erlangte Fertigkeit zum Fahren im öffentlichen Verkehr ist in verschiedenen polizeilichen Verordnungen, ganz mit Recht, als eine Gewähr der Sicherung gegen Gefährdungen aus Ungeschicklichkeit und Unvorsichtigkeit, erachtet worden. Die magdeburg. P. V. O. a. a. O. § 4 Abs. 4 fordert, dass bei der Vorstellung vor dem Polizei-Kommissariat der Radfahrer sich über seine Person und sein Alter, auf Erfordern auch über die Fähigkeit zur Handhabung eines Fahrrades ausweise. Die prager R. F. O. a. a. O. § 2 fordert zur Erlangung einer Legitimationskarte vom Bewerber bei Erlegung eines Guldenstempels die Vorlegung einer der Karte anzureihenden Photographie, den Nachweis über Zurücklegung des 16. Lebensjahres und ein Zeugnis, dass er des Fahrens mit dem Zwei- oder Dreirad vollkommen kundig und im Besitze eines vorschriftsmässig gebauten Fahrzeuges sich befinde.

Von der Beibringung einer Photographie des Bewerbers, die offenbar zur Feststellung der Identität des Fahrers im Fragefalle dienen soll, mag, obschon sie auch in Paris und in verschiedenen Staaten gefordert wird, bei dem einzuführenden System der Ortsangabe und Numerierung auf einer am Rad zu führenden Kontroltafel und im Fahrschein Abstand genommen werden, da eintretenden Falles hierdurch eine Personenfeststellung bei der Orts-Polizei aus deren Registern durch Aufsuchen des Nummerträgers erfolgen kann. Ebenso kann der Nachweis eines vorschriftsmässig gebauten Fahrzeuges entbehrt werden, da hierzu es an einem öffentlichen Interesse fehlt, indem der Fahrer von der Beschaffung und dem Gebrauch einer mangelhaften Maschine selbst am meisten den Schaden zu tragen hat.

3. Die Hervorhebung des hauptsächlichsten Inhalts der Zeugnisse über die Fahrkundigkeit empfiehlt sich, um kenntlich zu machen, worin die Gewähr einer möglichen Verkehrssicherung der Fahrer zu suchen sei. Die Bezeugung kann natürlich nur von einem Sachkundigen, wie einem Fahrlehrer oder dem Vorstande eines Fahrvereins ausgehen, von letzterem besonders für etwaige neue Mitglieder desselben, wie dies in der prager R. F. O. § 3 Abs. 2 nachgelassen ist, während andere Personen ein Zeugnis nur von einem eigens hierzu von der k. k. Polizeidirektion bestellten Sachverständigen erlangen können; desgl. in § 15 der bamberger R. F. O. a. a. O., worin eine Prüfung neu zugehender Radfahrer durch polizeilich aufgestellte Sachverständige zu gesehen hat, die insbesondere feststellen soll, ob der Bewerber im Auf- und Absteigen, im Ausweichen, sowie im Schrittfahren ausgebildet sei. Auch die hofer R. F. O. a. a. O. § 3 lässt nur des Fahrens kundigen Personen eine Fahrkarte erteilen. Ältere, erfahrene Radfahrer betonen den zu erfordernden Nachweis der verlangten Fahrkundigkeit.

§ 4.

Die Erteilung der Fahrerlaubnis erfolgt seitens der unteren Polizeibehörden eines Bundesstaates, welche von der oberen Verwaltungsbehörde desselben dazu zu ermächtigen sind. Sie ist ausserhalb der Sondervorschriften im § 2 nur dann erfordert, wenn das Fahrzeug im öffentlichen Verkehr gebraucht werden soll, für den allein, der es selbst gebrauchen will.

Jede zur Erteilung der Fahrerlaubnis ermächtigte Be-

hörde hat unter fortlaufenden Nummern ein Verzeichnis der Fahrer, denen für ihre Person die Erlaubnis erteilt worden ist, zu führen und darin die Zu- und Abschreibungen bez. Nummerübertragungen zu bewirken, vergl. § 7. Die Fahrerlaubnis darf ausnahmsweise bis zu 3 Jahren erteilt werden; regelmässig bedarf es einer jährlichen Erneuerung ihrer Erteilung.

Erläuterungen.

1. Über den Radfahrerverkehr auf nur für Radfahrer bestimmten Bahnen, in geschlossenen Räumen, im Freien oder in Gebäuden (Sälen), steht den Polizeibehörden regelmässig eine Aufsicht nicht zu und könnte nur auf Anrufen aus allgemeinen Sicherheits- und Aufsichtsgründen im einzelnen Falle eintreten. Es handelt sich in der Fahrordnung und deren Ausführung nur um die Sicherung des öffentlichen Verkehrs durch die Landes- und die von ihr beauftragte Orts-Polizei, deren Zuständigkeit auch für die Erlaubniserteilung zum Fahrzeuggebrauch von den höheren Verwaltungsbehörden der Bundesstaaten näher zu bestimmen ist.

2. Die beauftragte Orts-Polizeibehörde bez. Revierpolizei hat ein Verzeichnis der in ihrem Bezirk erteilten Erlaubnisscheine nach fortlaufenden Nummern alljährlich aufzustellen und zu führen, neben welche der betreffende Erwerber nach Namen, Beruf, Stand, Wohnort, mit kurzer Personenbeschreibung, dazu mit etwaiger Bemerkung über die vorgelegten Zeugnisse, die Art des Fahrzeuges, dessen Gebrauchszweck u. s. w. einzutragen ist. Dem entsprechend erhält der Erwerber einen regelmässig alljährlich auf sein Anmelden zu erneuernden Fahr-Erlaubnisschein (Fahrkarte) zum erforderlichen Ausweis ausgehändigt. Die am Fahrzeug anzubringenden Kontrolltafeln, worauf Wohnort und Nummer des Radinhabers verzeichnet ist, ermöglicht die Ermittlung eines Fahrers, wenn nötigenfalls seine Persönlichkeit festgestellt werden müsste, ohne dass dies aus der Erlangung seines Fahrscheins geschehen konnte.

3. In dem Radfahrer- und Automobilen-Verzeichnis sind im Laufe des Jahres etwaige Ab- und Zuschreibungen, Veränderungen oder Übertragungen von Nummern auf andere Personen einzutragen. Auch kann ein Verzeichnis auf mehrere Jahre angelegt und fortgeführt werden, welchenfalls die Erneuerung des Fahrscheins mit deren Tagangabe kurz zu bemerken ist. Ein alphabetisches Namensverzeich-

nis mit Ergänzungen und Streichungen mag die Kontrolle erleichtern. Hinweise auf Polizeiakten, worin Verwarnungen und Bestrafungen enthalten sind, empfehlen sich zur Kontrolle.

§ 5.

Ausländische Fahrer haben bei dem Überschreiten der Reichsgrenze von aussen bei der nächstgeordneten Polizeibehörde, bevor sie im Reichsgebiete ihre beabsichtigte Fahrt aufnehmen oder fortsetzen dürfen, unter Nachweisung ihrer Persönlichkeit und Fahrberechtigung durch einen von ihrer zuständigen Behörde ausgestellten Schein, die Fahrerlaubnis, wie im § 1 geordnet, zu erheben und unterstehen überhaupt den Vorschriften der von ihnen sofort zu erwerbenden Fahrerordnung.

Eine solche Erlaubniserteilung ist nur dann entbehrlich, wenn in dem Heimats- oder Aufenthaltsstaate des Ausländers den deutschen Reichsangehörigen das Fahren gegen Vorzeigen ihrer deutschen Erlaubnisbescheinigung gestattet ist, welchenfalls der ausländische Fahrschein genügt, jedoch polizeilich mit dem Datum der Vorlegung abzustempeln ist.

Erläuterungen.

1. Bei der Errichtung einer Radfahrer-Ordnung für das Deutsche Reich handelt es sich inbetreff der aus einem Bundesstaat in den anderen mit dem Fahrzeug Übertretenden nicht mehr um einen „Ausländer“ wie vor Gründung des Reiches, sondern nur um Reichsangehörige oder Reichsdeutsche. Alle anderen Fahrer, welche dem Ausland angehören, sind „Ausländer“. Der „interterritoriale“ Radfahrerverkehr der Reichsdeutschen, welcher z. Z., solange es an einer allgemein deutschen Radfahrer-Ordnung noch fehlt, in bezug auf die Kontrolle der Legitimationen in den einzelnen Bundesstaaten noch manchen Unstatten ausgesetzt ist, wird dann ein gleichartigerer Innenverkehr und es fallen dann die interterritorialen Staatsverträge über gegenseitige Anerkennung der verschiedenen Ausweisungsarten oder Personenfeststellungen der Radfahrer weg. Die bayerische R. F. O. a. a. O. § 12 Abs. 4 hat eine anerkanntswerte Erleichterung geboten, indem für Radfahrer, die sich nur auf der Durchfahrt in Bayern befinden, eine von ihrer Heimatsbehörde

ordnungsgemäss ausgestellte, auf ihren Namen lautende Fahrkarte oder sonstige amtliche Legitimation genügen soll. Eine polizeilich abgestempelte Fahrradnummer kann sonach nicht genügen, wohl aber ein Schild mit Angabe des Namens und Wohnortes des Fahrers, wie es in einigen Staaten vorgeschrieben ist.

2. Dem Grenz- und internationalen Fahrerverkehr sind nicht Hemmnisse entgegenzustellen, die nicht durchaus notwendig wären. Der Ausländer, welcher das Reichsgebiet betritt, hat sich der daselbst geltenden Ordnung zu fügen, so gut wie der Reichsdeutsche im Ausland. Das Prinzip der Gegenseitigkeit (Reziprozität) gilt als ein solches der Billigkeit. Es wäre auf dem Wege von Staatsverträgen eine wechselseitige Anerkennung der Fahrscheine zu erreichen und zwar nicht nur bei den unmittelbar an das deutsche Reichsgebiet angrenzenden Ländern. Solange dies noch nicht erreicht worden ist, bleibt prinzipiell nur übrig, dass auch aus dem Ausland mit einem Fahrzeug kommende Nicht-Reichsdeutsche den für die Reichsdeutschen und im Reichsgebiete Aufenthalt habenden Ausländer geltenden Ausweissvorschriften unterworfen werden müssen, also eine Fahrerlaubnis unter denselben Bedingungen, wie die Inländer des Reichs und die daselbst sich zeitweise aufhaltenden Ausländer einzuholen haben, bevor sie ihre Fahrten im Reichsgebiete beginnen, bez. fortsetzen dürfen. Diese Erlaubnis ist bei der Polizeibehörde des Ortes nach den allgemein geltenden Regeln nachzusuchen, von wo aus das Fahrzeug im öffentlichen Verkehr gebraucht werden soll.

Bei wiederholtem Grenzverkehr genügt eine einmalige Erlaubniserteilung bez. Erneuerung auf ein Kalenderjahr.

Es ist kein Grund zu ersehen, weshalb Ausländer, welche ohne jedes Erkennungs- und Feststellungsmerkzeichen deutsches Gebiet durchstreifen, freier gestellt sein sollen, als Inländer. Die allgemeine Verkehrssicherheit würde jenen weit mehr preisgegeben als diesen, wenn man in Übertretungsfällen ihrer nicht habhaft werden könnte mangels eines Erkennungszeichens, und wenn sie darauf rechnend sich mehr erlauben zu dürfen vermeinten. Auch nur eine kurzzeitige Ausnahme von der Verpflichtung zur Beschaffung der für Inländer gebotenen Ausweise ist nicht gerechtfertigt, wenn nicht Unzuträglichkeiten und Ungleichmässigkeiten hervortreten sollen. Es gilt dies von § I a. E. der R. F. O. für die Provinz Posen, Ost- und Westpreussen, wo Radfahrern der vorübergehende Aufenthalt in der Provinz Ostpreussen ohne Verpflichtung zum Erwerb einer Fahrkarte und eines Nummerschildes (ganz wie Uniform tragenden

Militärpersonen und Beamten, die doch leichter im Fragefall festzustellen sind) gestattet ist. Eine Frist von acht Tagen ist mehrfach Auswärtigen in einzelnen Bundesstaaten und Städten zum Erwerb der partikulär erforderten Ausweise verstatet; z. B. im Grossherzogtum Baden (R. F. O. § 1 Abs. 1) brauchen daselbst nicht wohnhafte Radfahrer, „welche sich vorübergehend, d. h. nicht länger als eine Woche, im Lande aufhalten“, eine Nummerplatte nicht zu erwerben; im Grossherzogtum Hessen (R. F. O. § 10) gilt zwar bei auswärtigen Fahrern Fahrkarte und Nummer ihres Heimatsortes, aber „andere fremde Fahrer dürfen ohne Karte eine Woche fahren“; in Strassburg i. E. dürfen Fremde acht Tage ohne Nummerplatte fahren. Die hamburgische R. F. O. § 3 bestimmt: Radfahrer, welche ausserhalb des hamburgischen Gebietes ihren Wohnsitz haben, sind zur Beschaffung einer Nummerplatte nicht verpflichtet, wenn sie sich beim Betreten des Stadtgebietes im Besitze einer von der zuständigen Behörde ihres Wohnortes erteilten Fahrkarte oder Nummerplatte oder einer anderen ausreichenden Legitimation befinden. Die Verpflichtung zur Lösung einer Nummerplatte tritt jedoch dann ein, wenn sie länger als eine Woche sich im Stadtgebiete aufhalten. Die kürzeste Frist von einem Tage eines vorübergehenden Aufenthaltes ohne eine solche Verpflichtung hat die R. F. O. für die Stadt Hannover gesetzt.

In Prag werden alle Legitimationen auf 3 Jahre erteilt; nach § 14 der dortigen P. V. O. haben auswärtige Radfahrer entweder bei dem dortigen Magistrate einen Fahrer-Erlaubnisschein und das dazu gehörige Nummerschild zu lösen, oder den Schein ihrer Aufenthaltsgemeinde bez. die dort übliche Legitimation für Radfahrer mit sich zu führen und auf Verlangen den Polizeiorganen vorzulegen.

3. Eine entsprechende Bestimmung, die auf Gegenseitigkeit beruht, ist auch hier aufzunehmen; nur ist eine der Passvisierung ähnliche Kontrollbemerkung mit Abstempelung des ausländischen Fahrscheins unter Angabe des Datums mit Rücksicht auf eine nach § 11 a E. vorgesehene Besteuerung auch eines ausländischen Fahrers unentbehrlich.

§ 6.

Der Ausweis über die erhaltene Fahrerlaubnis erfolgt durch rechtmässigen Besitz eines nach Formular ausgefertigten Erlaubnisscheines (Fahrkarte) mit dem vom Em-

pfänger gleichzeitig zu erwerbenden Exemplare der Fahrordnung.

Dieser Fahrerlaubnisschein dient zugleich zum persönlichen Ausweis den Behörden gegenüber. Er muss den Namen, Beruf oder Stand, Wohn- oder ständigeren Aufenthaltsort und eine kurze Personenbeschreibung des Fahrers, die Art des zu gebrauchenden Fahrzeuges und dessen Gebrauchszweck enthalten und ist regelmässig nur auf ein Kalenderjahr vom 1. Januar oder auf einen übrigen Bruchteil davon auszustellen; s. § 4 a. E.

Diesen Schein (Fahrkarte) hat jeder Fahrer als seine, regelmässig (vergl. § 8) nicht auf einen anderen übertragbare Ausweisurkunde bei dem Gebrauch des Fahrzeuges im öffentlichen Ortsverkehr wie auf Fahrten nach auswärts stets bei sich zu führen und auf Erfordern eines Aufsichtsbeamten diesem unweigerlich vorzuweisen.

Sollte diesem ein begründeter Verdacht über die Rechtmässigkeit des Besitzes oder über die Echtheit jenes Ausweises beigehen und der Inhaber desselben sonst sich nicht sogleich über seine Persönlichkeit ausweisen können, wenn er auf frischer That einer strafbaren Handlung betroffen wird oder der Flucht verdächtig erscheint, so ist der Aufsichtsbeamte nach § 127 der Strafprozessordnung zur vorläufigen Festnahme behufs Feststellung der Persönlichkeit berechtigt und hat erforderlichen Falles den Widerstrebenden auf die strafrechtlichen Folgen einer falschen Namensangabe, eines Bestechungsversuches, eines etwaigen Widerstandes, der Entziehung des beschlagnahmten Fahrzeuges aus der Pfändungsgewalt des Beamten u. dgl. aufmerksam zu machen, im übrigen aber genau nach den Vorschriften des § 128 der Strafprozessordnung zu verfahren.

Erläuterungen.

1. Der rechtmässige Besitz eines Fahr-Erlaubnisscheins, dessen Inhalt im § 6 angeführt ist, soll zum Aus-

weis der erlangten Erlaubnis zum Gebrauch des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr und erforderlichen Falles zur Feststellung der Person des Fahrers dienen. Da dieser den Schein auf der Fahrt stets bei sich zu führen hat, muss er in einem handlichen Taschenformat, nach einem festzusetzenden Formular, dauerhaft hergestellt sein, damit er sich nicht zu bald abnutzt.

Der Fahrerlaubnisschein oder die Fahrkarte muss sich bereits im rechtmässigen Besitz des Fahrers befinden, ehe er ungestört fahren darf. So hat das Kammergericht zu Berlin im Urteil S. 775/97 vom 18. November 1897 sich bestimmt dahin ausgesprochen: „Die Polizeiverordnung des Ober-Präsidenten der Provinz Sachsen, welche bestimmt, dass jeder Radfahrer mit einer von der Polizeibehörde seines Wohnortes ausgestellten, auf den Namen des Inhabers lautenden und für die Dauer des Kalenderjahres giltigen Fahrkarte versehen sein, dieselbe bei sich führen und auf Verlangen der Polizeibehörden vorzeigen muss, ist nach § 6 b des Gesetzes vom 11. März 1850 rechtsgiltig und für jeden Radfahrer, wenn er sich innerhalb ihres Geltungsbereiches bewegt, verbindlich. Wird dem Radfahrer die Erteilung einer solchen Fahrkarte versagt, so muss er bei der vorgesetzten Dienstbehörde deshalb Beschwerde führen. Keinesfalls darf er, ehe er eine solche Karte besitzt, in der Provinz Sachsen radeln. Eine Beschränkung der persönlichen Freiheit ist hierin nicht zu finden.“ Im § 13 des preussischen Entwurfes der P. V. O. für den Radfahrerverkehr ist der Fahrkartenzwang für die in Preussen ihren Wohnsitz habenden Fahrer allgemein vorgeschrieben; Radfahrer, welche ausserhalb Preussens einen Wohnsitz haben, wo Radfahrkarten gleicher oder ähnlicher Art vorgeschrieben sind, müssen eine nach den dortigen Bestimmungen gültige Fahrkarte bei sich führen, und solche, welche weder unter jene, noch unter diese Kategorie fallen, müssen einen anderweitigen genügenden Ausweis ihrer Person bei sich haben. Gänzlich davon befreit sind Militärpersonen, welche ein Dienst-Fahrrad benutzen. Wer aber weiss das, wenn sich solche der Verantwortung für Verletzungen durch Entweichen entziehen und unbekannt sind?

Eine Einheftung einer Fahrordnung in gleichem Format empfiehlt sich. Jedenfalls soll eine solche aber gleichzeitig mit der Erwerbung eines Fahrscheines mit erworben werden und zwar obligatorisch; denn die Erfahrung hat gezeigt, dass viele Fahrer eine solche gar nicht kennen, ja sogar gar nicht einmal wussten, dass es eine solche gab, und rein willkürlich führen. Es dient diese Vorschrift der Notwendigkeit eines gründlichen Studiums

und der festen Einprägung der allgemeinen und besonderen Vorschriften, auf deren Nichtkennen sich kein Fahrer berufen kann und darf.

2. Da die Fahrkarte nur auf die darin benannte und näher bezeichnete Person ausgestellt ist, darf sie nicht an eine andere Person überlassen und auch nicht von dieser zum Ausweis benutzt werden. Der Verstoss hiergegen ist eine nach § 360 Ziff 8 und § 363 St. G. B.'s strafbare Übertretung. In einzelnen Radfahrer-Ordnungen ist das Verbot der Überlassung solcher Legitimationen an andere ausdrücklich betont worden, z. B. im § 3 der prager R. F. O. a. a. O., wonach die auf die Dauer von 3 Jahren ausgestellte Legitimationskarte mit einer Nummer und Photographie und mit der Velociped-Fahrordnung versehen wird, aber nicht an eine andere Person abgetreten werden darf, sondern auf der Fahrt von dem berechtigten Inhaber allein bei sich zu führen ist. Ebenso ist in der hofer R. F. O. a. a. O. § 3 Abs. 5, in der bamberger a. a. O. § 13 das Überlassen des Fahrerlaubnisscheins und des Nummerschildes an andere Personen verboten. Das Fahren ohne Mitführung der Karte ist an sich schon eine Übertretung des Fahrers, welche der Bestrafung unterliegt; dazu tritt dann, wenn der Fahrer eine fremde Legitimation benutzt die Übertretung in §§ 360^s und 363 des St. G. B.'s. Die bayerische R. F. O. a. a. O. hat ein derartiges Verbot unerwähnt gelassen und wohl angenommen, dass ein auf den Namen lautender Ausweis nur rechtmässig vom Träger dieses benutzt werden darf.

3. Den Aufsichtsorganen muss auf ein Erfordern, das nicht ohne zureichenden Grund geschehen soll, der Erlaubnisschein vorgezeigt werden. Eine Weigerung muss den Verdacht eines Mangels oder eines unrechtmässigen Besitzes eines Fahrscheins und der Entziehung vor der Feststellung der Persönlichkeit durch die Flucht oder Verborgenhaltens erwecken. Ein solcher Verdacht aber berechtigt dann, wenn der Fahrer von dem Aufsichts- und Sicherheitsbeamten auf frischer That der Verübung eines Vergehens gegen Personen oder an Sachen, auch nur einer Übertretung einer Vorschrift der Fahrordnung betroffen wird und sich sonst nicht mit Sicherheit über seine Person auszuweisen vermag, zur Anwendung der am Schlusse des § 6 angeführten vorläufigen Festnahme in Gemässheit der Vorschriften der §§ 127 und 128 St. P. O., welche sogar unter den dortigen Voraussetzungen von jedermann vorgenommen werden kann, der auch nicht von den Aufsichtsorganen zur Unterstützung dieser aufgefordert zu sein braucht. Es wird wohl nur in seltenen und Ausnahmefällen zu diesem, immerhin mit Vorsicht, wegen des Einwandes der Unrechtmässigkeit, zu gebrauchenden

Gestellungsmittels zu greifen sein. Seine Erwähnung ist aber notwendig, um angesichts der so oft beklagten Machtlosigkeit der Polizei und des auf ihre Unterstützung zuweilen vergeblich hoffenden Publikums den ganzen Ernst dem sich der Verantwortung und Aufsicht entziehen wollenden Fahrer vor Augen zu halten. Jedenfalls wird darin eins der am meisten wirksamen Mittel der Ordnungserhaltung im öffentlichen Verkehr schon in der Androhung der Anwendung zu erkennen sein, mehr noch in zeitweiliger Ausführung dieser. Auf die sich notwendig machende Gestellung flüchtig werdender und sich nicht sofort ausweisen könnender Radfahrer hat hingewiesen auch Wirschinger a. a. O. S. 15 und verbreitet sich ausführlich darüber auf S. 16 und 17. Sie führt nach Feststellung der Persönlichkeit entweder zur alsbaldigen Freilassung oder zu einer Verhaftung, je nach den gesetzlichen Voraussetzungen. Einzelne Gesetze kennen eine kurze vorläufige Festnahme zur Verhinderung der Fortsetzung einer strafbaren Handlung, z. B. das bayerische Polizei-Strafgesetz Art. 55 auf 24 Stunden, wenn es gilt weiteren Unfug, Störung der Sicherheit von Personen oder fremden Eigentums u. dgl. zu verhüten. Eine genaue Unterrichtung des Polizeipersonals über die Handhabung dieser Sicherheits- und Zwangsmassregeln ist noch vielfach zu vermissen und der Mangel daran oder an Energie zur Vollziehung der Gesetzesvorschriften wird vielseitig vom Publikum empfunden und beklagt, zumal wenn Polizisten harmlos den offenbaren, stündlich vorkommenden Überschreitungen zusehen können, ohne sich nur zu rühren — sofern sie nicht schon das Gefühl der Machtlosigkeit ergriffen hat — und sie geschehen lassen, was sie nicht hindern können. In diesen Zuständen befinden sich bereits viele Städte, sogar mit gut organisierter und stramm geleiteter Polizei, — deren Leiter sogar offen solche Bekenntnisse aussprechen. Es wird höchste Zeit, dass die „Radfahrerplage“ gemildert wird — im allgemeinen Interesse. Das übrige Publikum sieht sich geradezu zur Selbsthilfe, wenn auch nur in lauten Zurufen an Übertreter der Vorschriften, gedrängt, wie man täglich auf verkehrreichen Strassen beobachten kann, — das man meist aber mit Hohn und Nichtbeachtung beantwortet sieht. S. auch Erl. zu § 15.

Die k. sächsische R.F.V.O. a. a. O. § 4 bestimmt, dass Radfahrer auf Verlangen der Wegaufsichts- und Polizeiorgane jederzeit sofort zu halten und die etwa verlangte Auskunft zu erteilen haben. In der dresdener P.V.O. vom 8. Juli 1873 § 19 a. E. ist dem Polizeibeamten nachgelassen, wenn der Übertreter der Fahrvorschriften ihm unbekannt ist und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag, zur Pfän-

dung zu schreiten, oder, dafern auch die Herausgabe eines Pfandes verweigert wird oder sonst genügender Anlass vorliegt, den Übertreter anzuhalten und der Polizeibehörde zuzuführen. Das Gesetz für Böhmen vom 15. Juni 1865, das auch für Radfahrer gilt, gestattet im § 14 einen Fahrenden wegen einer Übertretung anzuhalten und dem nächsten Gemeindevorstande der Fahrtrichtung „gestellig zu machen“ durch Organe der Orts- und Flurenpolizei (Strassenbediensteten), der Finanzwehr und der Gendarmerie, welche zur Beaufsichtigung und zum Schutze der Strassen verpflichtet sind und deren Weisungen sofort Folge zu leisten ist, widrigenfalls die Strafbestimmungen über Auflehnung und Widersetzlichkeit gegen amtliche Dienstorgane zur Anwendung kommen.

§ 7.

Bei dem öffentlichen Gebrauch muss jedes Fahrzeug auf der Rückseite mit einer polizeilich gestempelten, gleichzeitig mit dem Erlaubnisschein zu verleihenden Kontrolltafel von Blech versehen sein, welche auf schwarzem Grund den Ort der die Erlaubnis erteilenden Behörde in lateinischen Buchstaben (auch in einen Zweifel ausschliessenden Abkürzungen) und die Nummer des Erlaubnisscheins darüber in weisser Farbe deutlich ersehen lässt. Die Höhe der Nummer soll 5 Centimeter, die des Ortsnamens 4 Centimeter betragen, die Tafel selbst aber 10—12 Centimeter hoch sein.

Diese Tafel muss während der öffentlichen Fahrten unbeweglich und unverdeckt hinten am Fahrzeug, senkrecht in der Breite stehend, angebracht sein.

Erläuterungen.

1. Die Markierung der zum öffentlichen Gebrauch zu verwendenden Fahrzeuge behufs der darüber zu führenden Kontrolle ist derjenige Punkt, der vielen Fahrern nicht gefällt, ja geradezu lästig oder gar verhasst ist; das ist der s. g. Tafel- oder Nummerzwang. Nach § 9 der R. F. O. für die Provinz Posen, Ost- und Westpreussen muss jeder Radfahrer mit einer vom Kreislandrate seines Wohnortes, in Stadtkreisen von der Ortspolizeibehörde, ausgestellten, auf den Namen des Inhabers lautenden nummerierten Fahrkarte versehen sein. Ein zugleich mit der Fahrkarte von der amtlichen Ausgabestelle zu beziehendes Nummerschild ist

vorn an der Lenkstange derart anzubringen, dass dessen Aufschrift von jeder Seite der Fahrriichtung deutlich sichtbar ist.

Dass der Entwurf der preussischen R. F. O. hiervon ganz abgesehen hat, ist zu bedauern; denn damit ist den Aufsichtsorganen und am meisten dem Publikum eins der wirksamsten Mittel der Kontrolle und Selbsthilfe gegen die Übertreter der Strafgesetze und Fahrordnung entzogen. Wer vermag ohne ein in die Augen fallendes sicheres Erkennungsmerkmal am Fahrzeug, das nur dem Fahrer dienen soll, diesen, der flüchtig davon eilt, wieder zu erkennen oder zur behördlichen Feststellung zu bringen? Die sich mehrenden Ausschreitungen werden sicher zum Kontrolltafelzwang noch führen müssen. Die altenburg. R. F. V. O. a. a. O. § 3 fordert auch die Anbringung eines Schildes mit Namen und Wohnort des Eigentümers am Fahrrade. Im Grossherzogtum Baden ist das Befahren öffentlicher Strassen und Plätze mit Fahrrädern jeder Art nur gestattet, wenn das Fahrrad mit einer Nummerplatte versehen ist; ausgenommen von dieser Vorschrift sind 1. Militärpersonen in Uniform, welche Fahrräder lediglich zu diebstlichen Zwecken benutzen, sowie Beamte, sofern sie beim Gebrauche des Fahrrades eine Amtskleidung oder ein Amtszeichen tragen, 2. ausserhalb des Grossherzogtums wohnende Radfahrer, welche sich vorübergehend, d. h. nicht länger als eine Woche im Lande aufhalten. Wie letztere in dieser Zeit kontrolliert werden sollen, ist nicht ersichtlich. In der hessischen R. F. O. § 8 ist vorgeschrieben, dass jedes Fahrrad mit einer deutlich sichtbaren Nummer versehen sein muss, deren Bezeichnung seitens der Ortspolizeibehörde von dem Besitzer vor der Inanspruchnahme zu erwirken ist. Nach § 10 gilt bei auswärtigen Fahrern Fahrkarte und Nummer ihres Heimatsortes; andere fremde Fahrer dürfen ohne Karte eine Woche fahren. Ähnlich in Frankfurt a. M. und in Wiesbaden, in Hamburg, in Strassburg i. E., Hannover, Braunschweig, Aachen, in den Provinzen Posen und beiden Preussen. Wo diese Legitimationsform eingeführt ist, pflegt die Ausstellung einer Fahrkarte zu fehlen; nur einzelne Ordnungen schreiben letztere und ein Nummerschild am Fahrzeuge vor — ohne Namen des Fahrers und Wohnortes. In diesem Falle muss die Nummer des letzteren die der ersteren sein; so z. B. die prager R. F. O. a. a. O. §§ 1—5, die bamberger a. a. O. §§ 7—14, die hessische a. a. O. §§ 1—6, die bayerische a. a. O. §§ 12—14. In letzterer ganz eigenartig ist die Bestimmung, dass in Gemeinden mit mehr als 50000 Einwohnern die Ortspolizeibehörden befugt sein sollen, für die in ihrem Bezirke wohnenden Radfahrer die Führung von Nummerschildern an den Fahrrädern vorzuschreiben, beziehungsweise

die hierüber bestehenden Vorschriften zu belassen, und dass in Gemeinden unter 50000 Einwohnern, in denen zur Zeit die Führung von Nummerschildern an den Fahrrädern bereits vorgeschrieben sei, diese Einrichtung aufrecht erhalten werden dürfe. Ein Zwang zur Einführung solcher Schilder in den grossen Städten Bayerns, in München, Nürnberg, Augsburg, Würzburg, besteht sonach nicht und eine Neu-Einführung in den Städten unter 50000 Einwohnern wäre ausgeschlossen. Durchfahrende, ortsfremde Fahrer brauchen sich dann nur durch eine im § 12 für ganz Bayern gültig vorgeschriebene Fahrkarte oder die das. nachgelassenen amtlichen Personalausweise zu legitimieren. Die Verpflichtung zum Besitze einer Fahrkarte ist sonach erste Fahrbedingung, die zur Nummerführung eine auf das Gebiet des Ortspolizeibezirks neben der allgemeinen oberpolizeilichen Vorschrift besonders bestehende Auflage, so dass die Einziehung der Fahrkarte auch die des Nummerschildes zur Folge hat; vergl. Wirschinger a. a. O. S. 41 ff. Es liess sich dagegen nur insoweit etwas einwenden, als in verschiedenen Ländern die angewendeten Schilder oder Tafeln, welche an den Fahrzeugen sichtbar zu führen sind, den Namen des Fahrers ausser der Wohnortsbezeichnung enthalten sollen. Noch weiter geht die R.F.O. für das Königreich Sachsen a. a. O. § 1, worin bestimmt ist, dass jedes Fahrrad während der Benutzung auf den öffentlichen Wegen an der Lenkstange oder kurz unterhalb dieser ein offenes oder mit unverschlossenem Deckel versehenes Schild tragen muss, das mit in der Nähe leicht lesbarer Schrift den „Namen, Stand und Wohnort, sowie die Wohnung derjenigen Person, welche das Fahrrad benutzt,“ ergibt. Wer also das Fahrrad eines anderen leiht, muss während der Fahrt ein besonderes, seine Person kennzeichnendes Schild am Fahrzeuge führen. Dieser Bestimmung ist die Strassen-Polizeiordnung für Reuss j. L. a. a. O. § 24 gefolgt mit weiterer Ausführung: „Alle Velozipede sind mit einem in erkennbarer Weise angebrachten, den Namen und Wohnort des Besitzers in deutlichen, unverwischbaren Schriftzeichen enthaltenden Schilde zu versehen. Die am Kopfe der Maschine anzubringenden Namensschilder müssen mindestens sechs Zentimeter, die grossen Buchstaben mindestens zweiundeinviertel Centimeter, die kleinen Buchstaben mindestens einundeinhalb Centimeter hoch sein; der Name des Besitzers und der Wohnort ist in schwarzer Schrift auf weissem Grunde zu schreiben.“

Wenn auch in diesen Bestimmungen eine gewisse Gleichstellung der Fahrräder mit den übrigen Fuhrwerken des niederen Fracht-Fuhrverkehrs (selbst Hundefuhrwerke und Handwagen) nicht zu verkennen ist, so muss doch für Fahrräder von der Erkennbarmachung des Fahrers nach Namen

und vollends Stand abgesehen werden, da nicht jederman in der Lage zu sein braucht, eine so genaue Personenkenntnis von dem Fahrer zu erhalten. Das wäre für Übertretungs- bzw. Schadenstiftungsfälle nur notwendig, wenn es kein anderes Mittel der Personenfeststellung gäbe, das nicht zu Unstatten für die Fahrer führen kann, wie jene Erkennungszeichen.

2. Dass das blosse Beisichführen des Fahrscheines seitens jedes Fahrers in einer Tasche der Kleidung oder in der an der Rückseite des Rades oder unter dem Sitze angebrachten Tasche nicht genügt, um einen rasch vorüberfahrenden Übertreter der Fahrordnung zur Verantwortung ziehen zu können, ist durch die Erfahrung festgestellt, ebenso, wie die oft sich wiederholende Thatsache der Fluchtergreifung trotz des von Aufsichtsorganen gegebenen Haltezeichens, welchenfalls jedes Erkennungsmerkmal für die Feststellung eines meist unbekanntem Fahrers fehlt, da ja der Fahrschein in dem Besitz des Flüchtigen ruhen bleibt. Aber die Mehrzahl der Übertretungen bleibt den Aufsichtsorganen, die doch nicht überall sein können, unbekannt und werden nur von Passanten beobachtet, die insoweit eine allgemeine Kontrolle zu führen in der Lage sind, aber auch, wenn sie die gewöhnlichsten Übertretungen der Fahrordnung übersehen wollen oder nicht gerade beachten, ohne jede Markierung am Fahrzeuge ausser Stande sind, persönlich unbekannte Fahrer wegen von ihnen angerichteter Schäden oder Gefährdungen des Verkehrs zur Verantwortung zu ziehen, zumal, wenn sie sich, wie häufig, weigern, ihre Fahrkarte vorzuzeigen oder, ohne im Besitz einer solchen zu sein, doch ihre Namens- und Wohnungsnennung ablehnen. Das den Fahrern am wenigsten lästige, für die Feststellung der Person ausreichende Mittel ist das im § 7 als obligatorisch bezeichnete Schild, die „Kontrolltafel“, die gleichzeitig mit dem Fahr-Erlaubnisscheine gegen Zahlung der Gebühren (§ 11) zu erwerben und bei jeder öffentlichen Fahrt am Hinterteil des Rades sichtbar und unverdeckt zu führen ist. Da die Kontrolltafel regelmässig mit dem Fahrschein gegen Vorzeigung der Gebühren- und Steuerzahlungs-Quittung erteilt wird, so ist auch der Besitz der Kontrolltafel am Fahrzeug ein Anhaltspunkt für die Annahme, dass Gebühr und Fahrsteuer entrichtet sei. Indessen ergibt sich das mit Sicherheit erst aus der Einsichtnahme des Fahrscheins, ob darin die Erneuerung der Erlaubnis für das laufende Jahr eingetragen ist, was vor Bescheinigung der Abgabeentrichtung nicht geschehen soll. Vermöge der Kontrolltafel am Fahrzeug können die Aufsichtsorgane aber aus den Ortsverzeichnissen über die Fahrer nachkommen, ob der

einzelne seiner Legitimations- und Abgabenverpflichtung nachgekommen ist.

Man kann verschiedene Formen derartiger Nummerschilder beobachten; z. B. vorn oder hinten am Rad wagerecht abstehende Blechfahnen, worauf der Wohnort und eine Nummer, auch noch mit einem grossen, den Stadtbezirk andeutenden Buchstaben, angegeben ist, so dass auf beiden Seiten der „Fahne“ die Bezeichnung steht. Die magdeburg. V. O. a. a. O. §§ 3—8 enthält ausführlichere Vorschriften hierüber, namentlich dass das Schild von Blech in hellblauer Grundfarbe schwarze Ziffern der amtlich (vom Polizeikommissariat für das öffentliche Fuhrwesen) verliehenen Legitimationsnummer, mindestens 6 Centimeter hoch, auf beiden Seiten ersehen lassen muss, dass das Schild polizeilich gestempelt mit der Nummer vom Fahrer vorn am Fahrrad unterhalb der Lenkstange und des Laternenhalters dergestalt anzubringen sei, dass die Nummer auch unverdeckt von beiden Seiten gesehen werden könne. Die bamberger V. O. a. a. O. §§ 8—10 enthält ebenfalls ausführliche Vorschriften; dahin gehört, dass das Nummerschild auf jeder Seite in deutlicher, sichtbarer Weise, in roten Ziffern auf weissem Felde die für den Fahrer bestimmte mit der des Erlaubnisscheins übereinstimmende Nummer ersehen lassen und beim Fahren in der Stadt stets geführt werden muss, und zwar beim Niederrade unterhalb der Laterne an der Bremszugstange, beim Hochrade am Bremswinkel nach der Längenseite, so dass es auf zwei Seiten beständig sichtbar ist. Gänzlich ungenügend ist die Anbringung einer nur vorderseitig nummerierten Fahne horizontal an einer Seite der Achse des Vorderrades, weil sie dann nur von dieser Seite im Vorüberfahren von anderen bemerkt werden kann.

3. Wenn einzelne Fahrordnungen nur die Führung einer mit der Nummer des Fahrscheins übereinstimmenden Nummer am Fahrzeug vorschreiben ohne Erkennbarmachung des Ortes, dessen Polizeibehörde den Fahrschein ausgestellt hat, so wäre eine derartige Nummerverteilung nur dann einigermaßen für die Kontrolle von Wert, wenn der Nummerinhaber sich nur in dem betreffenden Ortsbezirke mit seiner Maschine bewegte, was ja ganz dem Bestimmungs-Gebrauche des Fahrrades gerade zu Touren nach aussen hin widerspräche. Dann würden Fahrer aus den Nachbarbezirken auch mit gleichen Nummern versehen sein und man wüsste nicht, wo die Nummer amtlich erteilt worden wäre. Deshalb ist die Angabe des Erteilungsortes, bei grossen Städten unter Beifügung einer auf den einzelnen Stadtbezirk hinweisenden Bezeichnung mit römischen Zahlen oder grossen lateinischen Buchstaben, unumgänglich nötig, weil dadurch erst er-

möglichst wird, dass aus dem betreffenden Ortsregister der Nummerinhaber festgestellt wird, mit Hilfe der bei den Polizeibehörden vorhandenen Orts-, Namen- und Nummerverzeichnisse. Nicht der oft besondere und gewechselte Wohnort, sondern der Ort dessen Polizeibehörde die erforderlichen Ausweise auszustellen hat, ist auf dem Schilde anzugeben, weil nur hier die Personen- und Nummer-Register geführt werden.

Es können auch Abkürzungen der Ortsnamen, welche Verwechslungen ausschliessen, gebraucht werden, z. B. MHM für Mannheim, MH. i. Th. für Mühlhausen in Thüringen zum Unterschied von der gleichnamigen Stadt im Elsass, R. i. M. für Rostock in Mecklenburg, FF. a./O. für Frankfurt an der Oder — unter der Fahrnummer.

Eine polizeiliche Stempelung jeder Kontrolltafel oder eines Nummerschildes ist, wie sie in einigen Radfahrer-Ordnungen betont wird, deshalb notwendig, um zu vermeiden, dass andere als gesetzmässig verabfolgte Schilder geführt werden können. Diese Stempelung dient zur Sicherung gegen missbräuchliche Verwendung seitens Nichtberechtigter.

Eigentümlich ist die Bestimmung im § 9 der R. F. O. für die Provinzen Posen, Ost- und Westpreussen, dass solchen Personen, welche sich bei der amtlichen Ausgabestelle der Fahrkarten und der Nummerschilder als gewerbsmässige Verleiher von Fahrrädern gemeldet haben, die Verleihung von Nummerschildern gestattet ist. Es müssten dies doch besonders erkennbar zu machende oder von der Ausgabestelle zu beziehende Nummerschilder sein, die dann aber kaum mit der Nummer der Fahrkarte übereinstimmen möchten. Jeder Fahrer muss seine eigene Nummer am Rade anbringen.

4. Was die Anbringung der Kontrolltafel (des Schildes) am Fahrzeuge anlangt, so wäre allerdings eine solche an der Vorder- und an der Rückseite jenes am zuverlässigsten. Aber zur Kostenersparung und zur Erleichterung der Fahrräder wird es genügen, nur eine einzige Tafel an der Rückseite des Fahrzeuges von mindestens 10–12 cm Höhe anzubringen. Die meistens vorgeschriebene Anbringung an der Vorderseite allein genügt durchaus nicht, da dann das Schild nur von den dem Fahrzeuge Entgegenkommenden bemerkt werden kann, während diese, wenn das Schild an der Rückseite angebracht ist und sie die Aufschrift lesen wollen, sich nur sofort nach dem Fahrer umzudrehen brauchen, welchenfalls sie ebenso, wie die vom Fahrer von hintenher Überholten, Zeit und Gelegenheit genug haben, die Tafelaufschrift zu erkennen und sich einzuprägen, wenn und wo es darauf ankommt. Wenn diese Anbringung von Wirschinger a. a. O. S. 43 für „offenbar unpraktisch“ erklärt wird, so mögen

die hier angeführten Gründe diese Meinung widerlegen; bei der Schnelligkeit des Vorüberfahrens ist die unverhüllt an dem Sitz zu führende Tafel weit sichtbarer und länger zu erkennen, als wenn sie vorn über dem Vorderrade, vollends in einer wagrecht abstehenden „Fahne“, angebracht ist, die sich dem Auge sofort entzieht. Ein absichtliches oder fahrlässiges Verdecken der Tafel im Fragefalle ist jedenfalls strafbar, da die Offenhaltung oder Sichtbarkeit der Kontrolltafel wesentlicher Bestandteil der Vorschrift ist. Die R. F. O. für Stadt- und Landkreis Aachen § 2 verlangt eine Anbringung der Nummerplatte so, dass sie von beiden Seiten und von der Rückseite deutlich zu erkennen ist.

Die Aufschrift wird in weisser Farbe auf schwarzem Grunde auch im Dämmerchein, besser erkennbar als umgekehrt. Am besten wäre die Kontrolltafel als Bedeckung der meist an den Fahrrädern hinter dem Sattel befindlichen kleinen Werkzeugtasche anzubringen.

§ 8.

Der Besitzer mehrerer Fahrräder braucht nur eine Kontrolltafel für den eigenen Gebrauch zu erwerben, falls sie von Fahrzeug zu Fahrzeug gewechselt werden soll.

Wenn mehrere Fahrer dieselbe Maschine einzeln benutzen, so muss jeder für seine Person einen besonderen Fahrschein mit besonderer Nummer und jenem entsprechend die Kontrolltafel mit seinem Ortsnamen und seiner Nummer, wie vorstehend geordnet ist, am Fahrzeug führen. Ausnahmsweise darf es bei derselben Tafel bewenden, wenn ein in engster Personengemeinschaft (Vater und Sohn, Geschwister, Herr und Diener, Meister und Gehilfe) zu gebrauchendes Fahrzeug bei dem Erwerb des Erlaubnisscheins als gemeinschaftliches unter einer einzigen Nummer angegeben wird. Dasselbe gilt für eine mehrsitzige Maschine, mag sie im Eigentum eines Fahrers oder einer Gesellschaft stehen, welchenfalls dem Lenker des Fahrzeuges vom Nummerinhaber Fahrschein und Kontrolltafel ausnahmsweise überlassen werden darf; vergl. § 6.

Verlorene Kontrolltafeln müssen alsbald durch neu bei

der Verleihungsstelle zu erwerbende ersetzt werden und wieder gefundene können gegen Rückgabe letzterer wieder in Gebrauch kommen. Der Verlust ist der betreffenden Behörde glaubhaft zu machen. Eine auf einer grösseren Tour verlorene Tafel kann bei der nächsten Polizeibehörde durch eine hier zu stempelnde Aushilfstafel vorläufig ersetzt werden, ist aber dann nach Ersatz auf dem vorerwähnten Wege dorthin zurückzuliefern.

Erläuterungen.

1. Amtlich zu verleihen ist für jeden Fahrer nur eine polizeilich abgestempelte Kontrolltafel, sofern nicht zur Befestigung an ein anderes Fahrzeug eine weitere erworben wird, um die Abnahme und Übertragung auf ein anderes, von demselben Besitzer zu benutzendes Fahrzeug zu vermeiden. Dann muss aber auch eine weitere Kontrolltafel stets dieselbe Nummer des Fahrscheins tragen und ebenfalls polizeilich abgestempelt sein, damit kein Missbrauch mit einer zweiten oder dritten Tafel getrieben werden kann. Gewöhnlich wird der Besitzer mehrerer Fahrzeuge es vorziehen, eine Befestigung daran zum Wechseln einzurichten. Die bamberger P. V. O. a. a. O. § 9 bestimmt, dass ein Besitzer von mehreren Fahrrädern nur ein Nummerschild zu lösen habe, sofern es von Rad zu Rad gewechselt werden könne.

2. Da die Fahrscheine und die ihnen entsprechenden Nummerschilder immer nur für einen bestimmten Fahrer und zwar nur für ihn allein auszustellen sind, nicht für eine Maschine, so ergibt sich für die Benutzung ein und derselben Maschine durch mehrere Fahrer die im § 8 aufgestellte Regel mit der dort aufgeführten Ausnahme des „gemeinschaftlichen“ Fahrzeuges (Automobile), welches als solches unter der einen Nummer im Register zu bemerken ist entsprechend der Bemerkung im Fahrschein, worin die Personengemeinschaft anzuführen ist. Für eine mehrsitzige Maschine gilt dasselbe, z. B. für ein s. g. Tandem oder vielsitziges Gesellschaftsrad, für einen sonstigen Automotor, auch wenn er gemeinschaftliches Eigentum mehrerer wäre, welchenfalls nur einer als Vertreter (Vereinsvertreter) der Mehrheit den Erlaubnisschein und die entsprechende Kontrolltafel mit der ihm zugewiesenen Nummer gegen die hierfür bestimmte Abgabe zu erwerben hat — nach den allgemeinen Vorschriften. Hier darf ausnahmsweise von dem mit Fahrschein und Kontrolltafel ausgestatteten Eigentümern beides dem Lenker des

mehrsitzigen Fahrzeuges überlassen werden, dessen Persönlichkeit, sowie die der Mitfahrer dann aus der Kontrolltafel leicht festzustellen ist. Die bamberger P. V. O. in § 9 bestimmt, dass, wenn mehrere eine Maschine benutzen, jeder ein besonderes Nummerschild und einen besonderen Erlaubnisschein haben muss, und in diesem Falle eine Vorrichtung an der Maschine zu treffen ist, die einen Wechsel des Nummerschildes ermöglicht. Wenn Brüder oder Vater und Sohn, oder Meister und Gehilfe, je nur eine Maschine benutzen, so muss jeder Besitzer die volle Gebühr entrichten, doch kann auf Wunsch gestattet werden, dass beide gegenseitig mit den Maschinen wechseln dürfen, in welchem Falle dann die betreffenden Erlaubnisscheine beide Nummern als berechtigt erhalten müssen.

3. Die Schlussvorschrift des § 8 ist eine fast selbstverständliche. Wird eine verlorene Tafel durch eine andere gegen Erlegung der Abgabe für eine solche ersetzt, was regelmässig nur von der dazu befugten Polizeibehörde geschehen kann, wird sie dann aber wieder aufgefunden, so kann diese gegen Rückerstattung der Abgabe bez. nach einem Abnutzungsabzuge von der Verleihungsstelle zur anderweiten Verwendung unter Abänderung der Nummer zu einem neuen Fahrschein zurückgenommen werden; vergl. die bamberger P. V. O. § 10 Abs. 3. Wenn auf einer grösseren Tour mit dem Fahrzeuge die Kontrolltafel verloren wird, liegt es im Interesse des Fahrers, sofort sich einen Ersatz zu verschaffen. Das kann er jedoch nicht bei der heimischen Ausgabestelle, daher muss es ihm nachgelassen sein, sich auf Grund seines Fahrscheins, um das Fahrzeug baldigst weiter benutzen zu können, bei der nächsten Polizeibehörde eine Kontrolltafel als „Interimstafel“ zu verschaffen, welche mit dem Namen des Ausgabeortes und einer freien Nummer versehen ist; denn ohne Tafel setzt er sich jeder weiteren Anhaltung der Strassenaufsichtsorgane aus. Nach der Heimkehr ist die erstverleihe Tafel zu erneuern und die Interimstafel an die Ausgabestelle zurückzugeben.

§ 9.

Wie Fahrerlaubnisscheine dürfen auch Kontrolltafeln und mit deren Nummern versehene Fahrzeuge ausser den im vorigen § erwähnten Fällen nicht an Dritte überlassen und von solchen nicht verwendet werden.

Das gewerbsmässige Vermieten von Fahrmaschinen unter-

liegt nach § 37 der Gewerbeordnung vom 1. Juli 1883 in bezug auf die Regelung des öffentlichen Verkehrs den Bestimmungen der Ortspolizeibehörden. Ein derartiges Vermieten an Personen, denen es an dem Fahrerlaubnisschein und einer diesem entsprechenden Kontrolltafel gebricht, ist verboten, ebenso ein blosses Verleihen einer Fahrmaschine an eine solche Person. Der Mieter oder Leihende muss einen eigenen Fahrschein besitzen und seine eigene Kontrolltafel an der fremden Maschine anbringen und führen.

Bei der Veräusserung eines Fahrzeuges ist die dazu gehörende Kontrolltafel davon zu entfernen und muss dann, wenn der Veräusserer sie nicht mehr für sich verwenden will, mit dem Erlaubnisschein an die Ausgabestelle spätestens bis zum Ablaufe des Kalenderjahres zurückgegeben werden, worauf im polizeilichen Verzeichnis der Name des Veräusserers zu streichen ist, aber an dessen Stelle nach Bedarf ein anderer Erwerber eingetragen werden kann.

Im Falle der freiwilligen Abmeldung eines Fahrers oder der amtlichen Zurückziehung der Fahrerlaubnis (§ 4 a. E.) ist der Erlaubnisschein und die Kontrolltafel, im letzteren Falle mit dem Eintritt der Unanfechtbarkeit des die Einziehung enthaltenden Beschlusses, an die Ausgabestelle zurückzuliefern.

Erläuterungen.

1. Dass ein Fahrschein und die dazu gehörige Kontrolltafel auf andere Personen als den Erwerber derselben nicht von diesem, ausser in den im vorigen § ausgenommenen Fällen, übertragen werden und das mit letzterer versehene Fahrzeug nicht an andere zum öffentlichen Gebrauch überlassen und von diesen verwendet werden darf, ergibt sich nach dem Bisherigen von selbst. Das ist in § 6 der magdeburger P. V. O. a. a. O., im § 3 der prager R. F. O., im § 13 der bamberger R. F. O., im § 3 der hofer R. F. O. a. a. O. bestimmt. Auch eine hildesheimer P. V. O. ordnet an, dass jeder Radfahrer eine Fahrkarte bei sich und am Fahrrad eine Nummerplatte zu führen habe. In einem Falle, wo ein Radfahrer auf einem fremden Rade

fuhr, das eine andere Nummer als die seines Fahrrades trug, hat das Kammergericht zu Berlin dies nicht für strafbar erklärt. Damit würde freilich dann, wenn es auf Feststellung des Fahrers ankommt und dieser nicht angehalten werden konnte, um aus seiner Fahrkarte seine Persönlichkeit ersehen zu können, erst der berechtigte Inhaber der Fahrradnummer und von diesem ermittelt werden, wem er sein Rad zum öffentlichen Gebrauch überlassen hatte. Um solchen Weiterungen vorzubeugen, ist eine desfallsige Vorschrift des § 9 notwendig. Sie ist zu spezialisieren für den Fall eines miet- oder leihweise zu machenden Gebrauchs. Wer einen solchen vermittelt, ohne nach dem Vorhandensein der persönlichen Fahrbefugnis zu fragen, hat im Mangel einer solchen sich einer Beihilfe zu der bei dem Mieter oder dem Leihenden strafbaren Übertretung schuldig gemacht und wird deshalb, da er diese hindern konnte und sollte, durch Stellung der Bedingung einer vorerstigen Beibringung der Legitimation, als Förderer der Übertretung strafbar.

2. Die Vorschrift, wie es bei einer Veräußerung eines Fahrzeuges zu halten sei, bedarf keiner weiteren Begründung. Der Erwerber kann, wenn der Veräußerer seinen Erlaubnisschein und seine Kontrolltafel an die Polizeibehörde sofort zurückliefert, falls er nicht schon diese Legitimationen für ein anderes Fahrzeug erlangt hat, die Übertragung jener auf sich beantragen, welchenfalls er an Stelle des Veräußerers in das Register einzutragen wäre unter den Voraussetzungen für die erstmalige Erteilung der Legitimation. Will aber der Veräußerer im Laufe des Kalenderjahres die erworbene Legitimation für ein anderes Fahrzeug weiter verwenden, so steht ihm das frei; andernfalls hat er vor Ablauf des Kalenderjahres Fahrschein und Kontrolltafel, ohne einen Anspruch auf Rückgabe der geleisteten Abgaben zu haben, an die verleihende Polizeibehörde zurückzugeben, welche darauf anderweit darüber verfügen darf.

3. Die Zurückziehung der Fahrerlaubnis (§ 4 a. E.), welche auf dem im landesrechtlichen Verwaltungswege geordneten Instanzenzug anfechtbar ist, hat nach Eintritt der Rechtskraft des sie aussprechenden Beschlusses, die Verpflichtung der sofortigen Rückgabe des Erlaubnisscheines und der Kontrolltafel an die verleihende Polizeibehörde zur Folge, damit nicht, wie auch bei einer Veräußerung, ein unbefugter Gebrauch von der an die Person geknüpften Legitimation gemacht werden kann.

Für den Fall der freiwilligen Abmeldung des Fahrers oder der Abschaffung seines Fahrzeuges hat die magdeburger V. O. § 9 die Rückgabe des Nummer-

schildes innerhalb einer Woche an das Polizeikommissariat für das öffentliche Fuhrwesen angeordnet. Es ist aber auch die Rückgabe der Fahrkarte behufs Vernichtung zu erfordern, wie bei der Veräusserung oben angeführt worden ist.

§ 10.

Ein nicht mit einer Kontrolltafel versehenes Fahrzeug soll von den Aufsichtsbeamten angehalten und in polizeilichen Gewahrsam gebracht werden, bis der Besitzer den geordneten Vorschriften über Erlaubnisschein und Kontrolltafel genügt hat. Wird nach Vorzeigen des Erlaubnisscheins einem anhaltenden Aufsichtsbeamten ein Verlieren der Tafel glaubhaft gemacht, so hat dieser den Fahrer zu veranlassen, bei der nächsten zur Ausgabe von Kontrolltafeln ermächtigten Polizeistelle sich eine Interimstafel zu verschaffen (§ 8 a. E.). Ein über Jahresfrist im polizeilichen Gewahrsam belassenes Fahrzeug ist für Rechnung seines Besitzers in der ortsüblichen Weise dem Meistbietenden zu verkaufen und der Erlös nach Abzug der erwachsenen Kosten an den Gepfändeten auszuführen, worauf dessen Name im Fahrverzeichnis zu löschen und sein einzuziehender Fahrschein zu vernichten ist.

Erläuterungen.

1. Ist einmal die Vorschrift wegen Führung der Kontrolltafel an jedem Fahrzeug als eine notwendige anerkannt worden, so muss sie auch konsequent und streng durchgeführt werden, was im Gesetz vor Augen zu halten ist als eine die Verkehrssicherheit besonders schützende Massregel. Dazu kann nur das Anhalten des Fahrers seitens eines dazu berechtigten Aufsichtsbeamten führen, der die Weiterbenutzung des Fahrzeuges sofort durch Beschlagnahme dieses und Verwahrung im Polizeigewahrsam zu verhindern hat, solange als bis die mit dem Fahrschein gleichzeitig zu verleihende Kontrolltafel von dem Radbesitzer erworben ist oder dieser ausser dem Erlaubnisschein eine etwa aus Vergessenheit oder absichtlich zurückgelassene Kontrolltafel vorweist. Ohne beide Ausweise darf öffentlich ein Fahrzeug nicht gefahren werden und im Falle des Verlustes darf eine begonnene Fahrt nur mit Erlaubnis des Auf-

sichtsbeamten fortgesetzt und bis zur nächsten Polizeistation beendigt werden, woselbst eine Interimstafel zu erwerben ist. Diese ist alsbald bei der ersten Ausgabestelle durch eine neue Tafel mit der Nummer des Fahrscheins zu ersetzen und an die letzte Ausgabestelle zurückzuliefern, wie in Erläuterung 3 zu § 8 näher beschrieben ist.

2. Die Schlussvorschrift bezweckt für den Fall, dass den erfordernten Legitimationsvorschriften binnen Jahresfrist nicht nachgekommen wird, eine dem Fahrer nach den Umständen immerhin noch erträgliche Beendigung eines zweifelhaften Verhaltens jenes, welche einen notwendigen Zwangsverkauf des in Verwahrung gehaltenen Fahrzeuges auf Kosten des Besitzers, die vom Erlös zu decken sind, mit sich bringen muss.

§ 11.

Die Abgaben für den im öffentlichen Verkehr zu gestattenden Gebrauch von den hier fraglichen Fahrzeugen sind zu erheben, je nachdem ein solches ausschliesslich zur leichteren Berufserfüllung als Bedarfs- oder Berufs-Fahrzeug, oder nur als Vergnügens- oder Sport-Fahrzeug gebraucht werden soll, welche Eigenschaft im Fahrverzeichnis zu bemerken ist.

An G e b ü h r e n für die Erlaubniserteilung nebst Fahrordnung und Ausreichung einer Kontrolltafel an die Kasse der Ausgabestelle ist zu entrichten:

in betreff eines Bedarfs-Fahrzeuges	in betreff eines Sport-Fahrzeuges
für den 1. Erlaubnisschein 1 M.	für den 1. Erlaubnisschein 4 M.
für die jährliche Erneuerung 30 Pf.	für die jährliche Erneuerung 60 Pf.
für eine Kontrolltafel 1 M.	für eine Kontrolltafel 2 M.;

an jährlich von jedem Fahrer zu entrichtender Steuer bei der landesrechtlich zu bestimmenden Hebestelle:

in betreff eines Bedarfs-Fahrzeuges 3 M.

„ „ Sport-Fahrzeuges 12 „

Für mehr- als zweirädrige Fahrzeuge erhöht sich die

Jahressteuer auf das Doppelte vorstehender Beträge, auf dreirädrige nur um den dritten Teil dieser.

Trifft bei einem Fahrer die letztere Eigenschaft mit der ersteren zusammen (Bedarf und Sport), so ist die Hälfte der Gebühr wie auch die der Jahressteuer für eine Sportmaschine zu entrichten.

Ausländer sind nur dann zur Entrichtung der Steuer heranzuziehen, wenn den Reichsangehörigen in demjenigen Lande, dem der Ausländer angehört, eine Steuerzahlung obliegt, und sofern die Verwendung des Fahrzeuges im Reichsgebiete über den Verlauf zweier Monate hinaus dauert. In diesem Falle hat sich der ausländische Fahrer bei einer deutschen Polizeistelle zur Besteuerung selbst anzumelden bei Vermeidung der Folgen einer anzunehmenden Steuerhinterziehung.

Eine Verzollung eines über die Reichsgrenze von einem Fahrer zu seinem eigenen Gebrauche eingeführten und im Reichsgebiete zu verwendenden Fahrzeuges erfolgt nach den Vorschriften der Zollgesetze.

Erläuterungen.

Gegen die Einführung von Radfahrer-Abgaben wird sehr zu Unrecht, am heftigsten aber von Sportfahrern, Widerspruch erhoben. Die notwendig staatliche Organisation des Radfahrwesens verursacht eine erhebliche Erweiterung der Behördengeschäfte in allen Städten, ja in grösseren eine Vermehrung des Strassenaufsichtspersonales; aber auch die Beschaffung des Materials zu den Radfahrerausweisen verlangt Ersatz der Kosten. Daher sind Gebühren an die Kassen der Ortspolizeibehörden vollkommen am rechten Platze, zu zahlen von allen, die sich in der bevorzugten Lage befinden, sich ein Fahrzeug „leisten“ oder wenigstens benutzen zu können. Aus demselben Grunde ist aber auch eine persönliche Radfahrerssteuer — nicht eine sächliche Fahrradsteuer —, mehr aber noch als eine Ausgleichung für die Einbusse an Sicherheit, welche der öffentliche Verkehr durch die Überhandnahme des Radfahrens und des Automotorenbetriebes auf Strassen zu erleiden hat, steuerrechtlich noch weit mehr begründet, als die überall eingeführte Besteuerung des Hunde-

haltens. Die für diese eingehaltene Unterscheidung zwischen Bedarfs- und Luxushund ist der Billigkeit entsprechend und deshalb auch in bezug auf die Erhöhung der Radfahrer-Abgaben eine Unterscheidung, ob das Fahrzeug ausschliesslich zur Berufserleichterung, oder zum Sportbetrieb, oder zu beiden Zwecken, öffentlich gebraucht werden soll. Daher die Gegenüberstellung von Berufs- oder Bedarfsfahrzeug und Sportfahrzeug (Bedarfs- und Sportfahrer, zu welchen letzteren auch die s. g. Gesundheitsfahrer zu rechnen sind). Kaum kann eine Steuer rechtlich mehr begründet erscheinen als die Radfahrersteuer, vollends angesichts des erstaunlichen Wachstums des Sportfahrertums dem um so mehr eine finanzielle Grenze gezogen werden muss, als von ihm erfahrungsmässig eine Sicherheitsgefährdung am meisten — mindestens in der Sommersaison von nahezu 8 Monaten Dauer — ausgeht. Wer sich in einer so günstigen Vermögenslage befindet, solche andauernde Sporte betreiben zu können, hat am wenigsten Ursache, der Zahlung eines ihm höher anzusinnenden Äquivalentes für die von ihm verursachte, allen anderen im öffentlichen Verkehr sich Bewegenden empfindliche Unsicherheit, Widerspruch oder Unmut entgegen zu setzen. So etwas zu unterstützen, dazu sollte kein Verein und keine Presse sich hergeben; das ist die Meinung einsichtsvoller, leidenschaftsloser Radfahrer, wie ruhiger Beobachter der s. g. „Radfahrerpilg.“ Bei dem Bedarfs- oder Berufsfahrer wird der Nutzen oder Vorteil, den ihm der Radgebrauch gewährt, besteuert, bei dem Sportfahrer aber die Freude oder das Vergnügen, das ihm der Radgebrauch in seiner günstigen Vermögenslage bereitet. Bei beiden Klassen aber geschieht der Radgebrauch nur unter Belastung des allgemeineren Verkehrs, worin vorzugsweise der rechtliche wie wirtschaftliche Besteuerungsgrund liegt. Die Ergiebigkeit einer Radfahrerabgabe und Steuer steht bei der fortwährenden Zunahme des Radfahrens in Aussicht. Nur ein Beispiel aus einer Mitteilung der Jenaischen Zeitung vom 6. Dezember 1898: In der 17200 Einwohner zählenden Universitätsstadt Jena wurden im Jahre 1897 an Radfahrer 740, im Jahre 1898 sogar 940 Karten, darunter 123 an Damen, abgegeben. Im II. Verwaltungsbezirk des Grossherzogtums S. Weimar (zu dem namentlich Jena und Apolda mit grösserer Einwohnerzahl gehören und der 93800 Einwohner enthält) wurden 1898 rund 2000 Fahrkarten ausgestellt, wovon auf Jena fast die Hälfte entfällt, vorzugsweise für Sportfahrer und Ausflügler, trotz zweier bequemer Eisenbahnkreuzungen. Schon in diesen engeren Verhältnissen würden nicht zu verachtende Einnahmen an Radfahrerabgaben bez. Steuern zu

erwarten sein. Von der Notwendigkeit einer Einführung derselben dürfte man sich bald mehr und mehr überzeugen, ganz abgesehen von ihrer Ergiebigkeit. Vergl. Teil I Art. V. Ausserdem kann Ausländer, welche mit Fahrzeugen die Reichsgrenze überschreiten, noch eine Verzollung derselben treffen.

1. Die Entrichtung von Gebühren für die Erlaubniserteilung, der ja nach den Vorschriften in §§ 1—5 eine sorgfältige Prüfung vorausgehen soll, welche zuweilen auch weitere Erörterungen veranlassen kann, hat nur bei der erstmaligen Nachsuchung der Erlaubnis zu erfolgen; ebenso die für Abgabe der Kontrolltafel, falls nicht eine neue zu beschaffen ist. Die Gebühr für den ersten und dann jährlich zu erneuernden Erlaubnisschein, einschliesslich der für die diesem anzulegenden Fahrordnung, kann nur eine mässige Entschädigung der dafür von der Behörde aufzuwendenden Kosten und Arbeit sein; es bedarf bei der Erneuerung desselben nur der Unterstempelung der letztjährigen Bescheinigung der Erlaubniserteilung mit der neuen Jahreszahl.

Für die ordnungsmässige Befestigung der Kontrolltafel am Fahrzeuge hat der Inhaber selbst zu sorgen, wie auch im Fall des Verlustes derselben, sowie des Erlaubnisscheines für den sofortigen Ersatz auf seine Kosten. Nur gegen Entrichtung der entsprechend je nach dem Zweck abgestuften Gebühren kann die Aushändigung der geordneten Legitimationen erfolgen — Zug um Zug —, um eine Beitreibung zu vermeiden, also im Interesse der Geschäfts-Erleichterung und Sicherung (§ 13). Eine Rückforderung der Gebühr im Jahreslaufe wegen etwaigen Nichtgebrauches für die übrige Zeit gegen Rückgabe des Fahrscheins und der Kontrolltafel ist nicht zulässig; eine Ausnahme ist im § 8 mit Erläuterung 3-dazu nachgelassen. Wo die Entrichtung zu erfolgen hat, ob bei der Kassenverwaltung der die Erlaubnis erteilenden Polizeibehörde oder an einer anderen Kassestelle, ist der landesrechtlichen Ausführung zu überlassen.

2. Für die Einrichtung einer Radfahrersteuer liegen nur einige Beispiele fremder Staaten, Italien, Frankreich, u. a. m. vor. Im Deutschen Reiche hat man sich nur vereinzelt an diese nicht ganz leicht zu lösende Frage herangewagt und zwar zunächst in einzelnen Städten, wie in der Fürstlich Schwarzburgischen Residenz Rudolstadt, wo nach einer ausserordentlich lebhaften Erörterung die städtische Steuer von der Mehrheit des Gemeinderates beschlossen und vom Ministerium 1897 genehmigt worden ist. Die Minderheit machte namentlich die Ungerechtigkeit der Belastung der

einheimischen Radfahrer gegenüber benachbarten steuerfreien Radfahrern, die Schwierigkeit der Kontrolle, die Geringfügigkeit des Steuerertrages (etwa 2—3000 Mk. im Jahre) u. a. m. geltend. Es war damit aber doch ein Anfang mit einer gar nicht ausbleiben könnenden, allgemeineren Besteuerung des Radfahrens gemacht worden. Dienst-Fahrräder aktiver Militärs und solche von Reichs- und Staatsbeamten sind dort für steuerfrei erklärt. Fahrradhändler haben nur den Betrag für ein Fahrrad zu entrichten und für gegen Entgelt verliehene Räder ist jährlich 3 Mk. als Steuer zu bezahlen. Die Steuer ist eine persönliche, so dass der Radwechsel keinen Einfluss hat, da nicht das Rad versteuert wird, sondern nur der es Gebrauchende zur Versteuerung des Gebrauches für sich selbst herangezogen werden soll, weshalb auch der Zweck des Radgebrauches und die Leistungsfähigkeit des Radfahrers für die Bestimmung der Steuerpflicht und Steuerhöhe für massgebend erachtet worden ist. Im allgemeinen beträgt die Jahressteuer 10 Mk. für den Fahrer; aber eine Ermässigung auf 3 Mk. tritt für gewerbliche Arbeiter, Gesellen, Lehrlinge, deren besteuertes Einkommen 1400 Mk. nicht übersteigt, dann ein, wenn sie den Nachweis vorlegen, dass sie das Fahrrad ausschliesslich oder wesentlich (?) zum Fahren von ihrer Wohnung nach entfernten Arbeitsstellen verwenden.

Es wird sich empfehlen, den Gebrauch eines Sportrades mindestens vierfach höher als den eines Bedarfsrades zu belasten, wie auch bei der Erlaubniserteilung diese Erhöhung vorgeschlagen wird. Die Steuer für ein Bedarfsrad im Betrag von 3 Mk. erscheint nicht zu hoch. Die Feststellung dieser Eigenschaft und der des Sportrades erheischt oftmals Ermittlungen, so gut wie bei der Hundesteuer, und muss der Bestimmung der Polizeibehörde bei und vor der Erlaubniserteilung überlassen bleiben, wenn sie Bedenken gegen die Richtigkeit der Anmeldung des Antragstellers hegen, oder später auf Anzeige der Radverwendung auch zum Vergnügen eine Änderung in der Registereintragung vornehmen müsste, was zur Veränderung des Steuerbetrages führen muss. In diesem Falle erscheint, wenn ein Bedarfsrad nebenbei auch zum Vergnügen verwendet wird, eine hälftige Versteuerung eines Sportrades als angemessen, indem dann ein Zuschlag von 3 Mk. zur Steuer eines Bedarfsrades die Verdoppelung dieser herbeiführt, da dieser Zuschlag dann immer nur noch den vierten Teil der Steuer für ein Sportrad beträgt, so dass der Bedarf zum Sport immer im Verhältnis von 1:4 bleibt.

3. Ausländer, welche ein Fahrzeug der fr. Art im Reichsgebiet benutzen wollen, müssen auch zu denselben

Abgaben wie die Inländer verpflichtet sein, unter Berücksichtigung der im § 5 geordneten Ausnahme für den Erwerb der Fahrerlaubnis. Jedenfalls haben sie für die Abstempelung ihres heimatlichen Fahrscheins und das zu übergebende Exemplar einer deutschen Fahrordnung die Gebühr zu entrichten und ebenso die für die notwendige Erwerbung einer Kontrolltafel. Letztere ist nach Verlassen des Reichsgebietes an die Ausgabestelle zurückzuliefern nebst der Fahrkarte und zwar spätestens vor Ablauf des Kalenderjahres, da beide nicht übertragbar sind. Die Nichtablieferung hat die Fortführung des Inhabers im Fahrerregister und in der diesem entsprechenden Steuerrolle zur Folge.

Eine Steuerpflicht des Ausländers soll nur dann nicht bestehen, wenn er nachweist oder wenn notorisch ist, dass Reichsangehörige in dessen Heimatsstaat frei von einer Fahrsteuer sind, was die Gegenseitigkeit und Billigkeit fordert, und wenn die Verwendung eines Fahrzeuges nicht länger als 2 Monate im Reichsgebiet dauert; anderenfalls ist ein dauernder Aufenthalt anzunehmen und der Ausländer wie ein Inländer zu behandeln. Dann aber hat der Ausländer sich zur Besteuerung bei einer Polizeistelle anzumelden, welche ihn zur Besteuerung heranzuziehen hat. Die Unterlassung der Selbstmeldung muss die Folgen der Steuerhinterziehung nach sich ziehen, falls nicht der vorerwähnte Nachweis oder eine Steuerquittung vom Ausländer vorgelegt werden kann.

Bei einem beabsichtigten regelmässigen Grenzverkehr mit einem Fahrzeug ist die Steuerpflicht gleich von vornherein bei der Erlaubniserteilung bez. Abstempelung eines ausländischen Fahrscheins zu regeln. Bloss innerhalb zweier Monate im Reichsgebiete fahrende Ausländer werden steuerfrei ihr Fahrzeug benutzen und es läuft diese Frist vom Tage der Ausstellung bez. Abstempelung der Legitimation des Besitzers eines Fahrzeuges an. Das steuerfreie Fahren innerhalb dieser Frist ist als eine Vergünstigung der durch- oder herumreisenden Ausländer zu betrachten, auch wenn eine solche den Reichsdeutschen im Auslande nicht gewährt sein würde.

Der allgemein geltenden Kontrolle haben sich auch Ausländer wie Inländer zu unterwerfen, was die Fahrordnung festsetzen muss.

Auch die Besteuerung im internationalen Verkehr dürfte dereinst ein Gegenstand von Staatsverträgen, eventuell in einer internationalen Verkehrsordnung für das Radfahrerwesen geordnet werden.

4. Dasselbe gilt von einer gegenseitigen Verzollung oder Befreiung der Fahrzeuge hiervon. Solange hier eine all-

gemeinere Regelung fehlt, müssen die einschlagenden Zollgesetze Anwendung finden, wie im Teil I Art. V a. E. ausgeführt worden ist.

§ 12.

Die betreffenden Polizeibehörden haben halbjährig Registerauszüge an die zuständigen Steuerhebestellen abzuliefern, welche die Steuerbeträge nach den für Erhebung persönlicher Steuern geltenden Bestimmungen zu erheben und darüber Quittungen auszustellen haben. Letztere oder Stundungsbescheinigungen sind vor Erlangung eines Erlaubnisscheines der Ausgabestelle vorzulegen.

Die Hälfte der in einem Bundesstaate bez. im Reichsland Elsass-Lothringen eingenommenen Jahressteuern fällt als Gebrauchssteuer in die Reichskasse, die andere Hälfte verbleibt aber dem Staate der Steuereinhebung. Die Verteilung erfolgt nach Abzug der Erhebungskosten.

Die Zulassung einer Zuschlagssteuer im allgemeinen bleibt bis auf weiteres vorbehalten.

Erläuterungen.

1. Die Art und Form der Fahrsteuer-Erhebung ist den Landesgesetzgebungen zu überlassen. Die zuständigen Steuerstellen bewirken die Erhebungen auf Grund der ihnen von den Polizeibehörden, als Stellen der Ausgabe der Fahrerlaubnisscheine und Kontrolltafeln mitgeteilten Fahrerverzeichnisse, und stellen, falls sie Stundungen der Steuerzahlungen verwilligen dürfen, Zeugnisse darüber, sonst über erfolgte Zahlungen Quittungen aus, welche zur Erlangung der Legitimationen übergeben werden müssen.

2. Was die Teilung des Reinertrags der in den Einzelstaaten zu erhebenden Jahressteuer anlangt, so ist auf das darüber im § 12 oben Bemerkte zu verweisen. Die Steuer ist als gleichmässig geordnete Steuer, als eine Reichssteuer zu denken, selbst wenn das Reich zu gunsten der Bundesstaaten auf einen Anteil, die Hälfte oder ein Drittel, verzichten wollte, was im Etat festzustellen wäre. Die Gesamteinnahme dürfte 30 Millionen Mark übersteigen. Jeder Einzelstaat würde die Hälfte der von ihm vereinnahmten Radfahrsteuer recht wohl vertragen können.

3. Es empfiehlt sich z. Z. nicht, bevor Erfahrungen über

ein Besteuerungssystem der gedachten Art gemacht worden sind, Bestimmungen über die Zulässigkeit einer für den stärkeren einzelnen Ortsverkehr einzurichtenden Zuschlagssteuer zu treffen, welche in die Kassen der betreffenden Provinz oder Stadt zu fließen hätte.

§ 13.

Erlaubnisscheine mit der Fahrordnung und Kontrolltafeln werden nur gegen Erlegung der Gebühren und Jahressteuer ausgehändigt.

Die Einziehung eines Erlaubnisscheines und der Kontrolltafel hat zu erfolgen, wenn der Inhaber mit einer etwa gestundeten einjährigen Steuerzahlung im Rückstande geblieben ist und die völlige Steuer, einer Erinnerung ungeachtet, binnen 14 Tagen nicht entrichtet hat.

Wird die Steuer durch Nichtanmeldung eines Fahrers hinterzogen, so findet das für Hinterziehung in dem zur Erlaubniserteilung berechtigten Staate geltende Verfahren statt, falls nicht eine zureichende Entschuldigung und Unterwerfung unter die vorgeschriebene Verpflichtung thatsächlich erfolgt.

Erläuterungen.

1. Zur Sicherung der Abgaben-Pflichterfüllung dient die Bestimmung, dass mit der Erteilung bzw. Erneuerung der Fahrerlaubnis auch gegen Aushändigung der Legitimationen Gebühren und Steuern in Gemässheit der Vorschriften in §§ 11 und 12 sofort an die den Fahrern bezeichneten Stellen abzutragen sind. Ausnahmsweise darf die Hebestelle eine Steuerentrichtung bis zum Jahresschluss stunden; bleibt aber der Steuerpflichtige ungeachtet einer dann an ihn erlassenen Erinnerung mit der Steuerzahlung 14 Tage im Rückstande, so soll ihm der Erlaubnisschein und die Kontrolltafel für das folgende Jahr entzogen werden und es ist der Steuerbetrag zwangsweise beizutreiben.

2. Ein Fahrer, der die Anmeldung bei der zuständigen Polizeibehörde unterlässt und ohne die vorgeschriebene Legitimation öffentlich ein Fahrzeug gebraucht, muss als einer betrachtet werden, welcher sich seiner Steuerpflicht entziehen will. Auf ihn ist das wegen Steuerhinterziehung in dem zur

Erlaubniserteilung berechtigten Staate geltende Verfahren anzuwenden, falls er nicht eine zureichende Entschuldigung vorzubringen vermag und sich sofort seiner Abgabeverpflichtung mit der Nachholung des Erwerbes der vorgeschriebenen Legitimationen unterwirft. Den landesrechtlichen Ausführungsbestimmungen muss das Weitere überlassen bleiben.

§ 14.

Fahrervereine haben der Polizeibehörde, wo sie ihren Hauptsitz oder den Zweigsitz eines grösseren Verbandes haben, ihre Satzungen bez. deren Ergänzungen oder Änderungen, Abzeichen u. dgl. mitzuteilen und dem sonst geltenden Vereinsrecht sich zu unterwerfen, namentlich aber halbjährig Verzeichnisse ihrer Mitglieder einzureichen.

Mitglieder solcher Vereine, welche nur die diesen gehörigen oder von ihnen benutzten geschlossenen Fahrräume benutzen, unterstehen nicht den Vorschriften dieser Fahrordnung.

Die Vorstände solcher Vereine haben ihre den öffentlichen Verkehr benutzenden Mitglieder zu verpflichten, sich gegenseitig in Betreff der Beachtung und Befolgung jener Vorschriften für den öffentlichen Verkehr zu kontrollieren und das Ansehen des Vereines durch Unterstützung der Aufsichtsbeamten bei Wahrung ihrer Pflicht gegenüber allen Übertretern dieser Ordnung zu erhöhen.

Erläuterungen.

1. Die Vorschrift, dass auch Fahrvereine ihre Statuten und Abzeichen der betreffenden Ortspolizeibehörde, sowie etwaige Veränderungen derselben, vorzulegen haben, entspricht den meisten allgemeinen Bestimmungen behufs der Möglichkeit einer staatlichen Aufsicht über Korporationen, deren Mitglieder einzeln oder in der Gesamtheit oder in Gruppen sich in beschränkter oder auch in voller Öffentlichkeit bewegen. Es ist nicht zu bestreiten, dass aus hygienischen Gründen eine Kontrolle über die etwaigen Überschreitungen des vernünftigen Masses im Wett- und Renn-, Touren- wie im Kunstfahrsport ausgeübt wird, nicht bloss bei den dem Publikum geöffneten Festen, sondern auch schon in betreff

der Organisation der Vereine. Es ist für die staatliche Beaufsichtigung des öffentlichen Fahrradverkehrs von Erheblichkeit zu wissen, welche Mittel der Selbstbestimmung und Eigendisziplin über die Mitglieder einer Vereinsorganisation zu Gebote stehen, z. B. ob ein Ehren- und Schiedsgericht zur Bestrafung von Übertretern der Mitgliedspflichten, wozu doch vor allen Dingen die Einhaltung der Fahrvorschriften gehört, auch neben der Schlichtung von Streitigkeiten der Mitglieder bei Auslegung oder Anwendung von Bundessatzungen, besteht, wie im „Deutschen Radfahrerbund“, oder ob die Aufsichtsorgane eine Unterstützung seitens eines Vereins in der Ausübung der Kontrolle laut der Satzungen zu erwarten haben, wie z. B. vom Schutzverband Berliner Radfahrer, welcher u. a. strenge Selbsterziehung im Einhalten von Fahrvorschriften und Vorgehen gegen Übertretungen solcher durch Radfahrer und Wagenführer im Interesse des gesamten öffentlichen Verkehrs als sportliches Mitziel aufgestellt hat.

2. Die Ortspolizeibehörden müssen Mitgliederverzeichnisse aus den Fahrvereinen halbjährig erhalten und zwar entsprechend den in einem Bundesstaat eingeführten Steuerterminen, was näher zu bestimmen den betreffenden landesrechtlichen Ein- bez. Ausführungsverordnungen überlassen bleiben muss. Diese Massregel ist notwendig wegen der Kontrolle der Fahrlegitimationen und der daran sich schliessenden Abgabekontrolle; denn es können auch Mitglieder darunter sein, welche nur die geschlossenen Vereinsbahnen befahren und nicht den öffentlichen Verkehr berühren. Diese den Vorschriften der Fahrordnung zu unterstellen, liegt kein Grund vor; aber um sie von den übrigen, den öffentlichen Verkehr berührenden Mitgliedern ausscheiden zu können, bedarf es einer Mitteilung der Namen und Stellung sämtlicher Vereinsmitglieder, wozu ja auch die Vorstände gehören.

3. Die Vereinsvorstände sollen nach dem Schluss des § 14 im Interesse des Ansehens des Vereines nach aussen hin, welches dadurch erhalten wird, dass seine Mitglieder nicht gegen die Vorschriften der Fahrordnung verstossen, in ihrem Vereine eine strenge Fahrdisziplin zu erhalten suchen dadurch, dass die Mitglieder sich ihnen gegenüber verpflichten, unter sich vor allem eine Selbstkontrolle zu üben, aber auch zur Erhaltung des Ansehens des ganzen Radfahrertums, im Interesse der Sache, des grossen, bei richtigem Masshalten nicht zu verkennenden Nutzens des Fahrwesens, die zur Erhaltung der Verkehrssicherheit beauftragten Beamten in der Erfüllung ihrer schwierigen Aufgabe gegenüber den zur Missachtung der Verkehrsordnung geneigten Fahrern, zu unterstützen. Die wilden und ordnungswidrigen Fahrer zur Beachtung der Fahrordnung und Rücksichtnahme gegen

alle Konkurrenzen im öffentlichen Verkehr zu zwingen, ist Aufgabe der Selbstpolizei-Übung gut organisierter Vereine. Auf eine solche hat die staatliche Aufsicht hinzuwirken, die entbehrlicher wird, wie die Selbsthilfe der Nichtfahrer, je mehr diese von Radfahrervereinen geübt wird in Disziplinierhaltung.

§ 15.

Den zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen ergehenden Anordnungen der Polizei-, Sicherheits- und sonstigen Aufsichtsbeamten haben die Fahrer bei Vermeidung von Zwangsmassregeln unbedingt Folge zu leisten. Sie sollen aber auch von diesen denselben Schutz, wie alle im öffentlichen Verkehr sich Bewegenden, für sich selbst in Anspruch nehmen dürfen und erhalten.

Ein Fahrer, der sich der Kontrolle auf ein ihm bemerklich gewordenen Haltezeichen durch die Flucht zu entziehen auch nur versucht, hat, wie ein auf frischer That betroffener Unbekannter, sich der nach §§ 127, 128 der Strafprozessordnung zulässigen „vorläufigen Festnahme“ (selbst durch jedermann) zu unterwerfen.

Den Radfahrern gegenüber sind im übrigen die gleichen wegepolizeilichen Bestimmungen massgebend, wie gegenüber den Fuhrwerken und Reitern.

Böswillige oder mutwillige Belästigungen, Verunglimpfungen oder sonstige Ungebührlichkeiten gegen Radfahrer sind strafbar, soweit sie es nicht schon nach den allgemeinen Strafgesetzen sind, in Gemässheit des § 29 dieser Fahrordnung.

Dagegen haben Fahrer, welche sich über die Vorschriften dieser Ordnung hinwegsetzen, keinen Grund zu Beschwerden gegen Personen, die im Mangel eines bereiten polizeilichen Schutzes durch Zurechtweisungen und Hinderung der Übertretungen der Fahrordnung sich selbst und die Erhaltung dieser letzteren zu schützen, sich den Umständen

nach genötigt sehen. Dasselbe gilt umgekehrt für Lenker anderer Fuhrwerke und Fussgänger.

Erläuterungen.

1. Zum unbedingten Gehorsam gegenüber den Anordnungen der Organe der Beaufsichtigung des öffentlichen Verkehrs verpflichten die Strassen-, Polizei- und sonstigen Verkehrs-Ordnungen alle die öffentlichen Wege, Strassen und Plätze Benutzenden, ganz besonders auch die einzelnen Radfahr-Ordnungen. Es wird hiergegen, zumal da, wo das Entkommen eines unbekanntem Fahrers unschwer ist, vielfach gesündigt, wie bei dem Befahren von Fusswegen und Chausseebanketten, gegen das am meisten protestiert, das aber mehr geübt als unterlassen zu werden pflegt. Es kann hierbei nicht von der Wiederholung der schon im § 6 a. E. hervorgehobenen Zwangsmassregel Abstand genommen werden, dass die Fahrer sich der Kontrolle durch Aufsichtsbeamte zu entziehen auch nicht einmal versuchen dürfen, sobald sie das ihnen gegebene Haltezeichen bemerkt haben; denn der Versuch schon, nicht anhalten zu wollen, macht fluchtverdächtig, und wenn z. B. ein Fahrer auf einem Chausseebankett betroffen wird, dessen Befahren überhaupt verboten ist, und der Wegeaufseher giebt ihm das Haltezeichen, der Fahrer hält aber nicht an, wird indessen dann doch auf irgend eine Art betreten und vermag sich nicht gehörig auszuweisen, so hat er die, selbst „jederman“ nach § 127 St. P. O. zustehende „vorläufige Festnahme“ auf frischer That (auch selbst strafbarer Übertretung der Fahrordnung) zu gewärtigen. Dass hierbei die Aufsichtsorgane eine Mithilfe seitens des Publikums erwarten dürfen, ist an vielen Orten anzunehmen, wo es sich durch das Radfahrwesen in seiner Sicherheit mehr als anderswo gefährdet fühlt, — wie bei anderen Fuhrwerken auch. Die vorläufige Festnahme ist nicht eine Verhaftung im Sinne der §§ 112 u 113 St. P. O. als „Untersuchungshaft“, die ja an mehrere gesetzlich bestimmte Voraussetzungen, gebunden ist, namentlich an den Erlass eines richterlichen Befehls, ohne welchen die vorläufige Festnahme, jedoch nur bei dem Betreten jemandes auf frischer That oder bei der Verfolgung danach eintreten darf im Falle des Fluchtverdacht oder der Unmöglichkeit der Persönlichkeitsfeststellung, wegen aller strafbaren Handlungen (auch der strafbaren Übertretung von Fahrvorschriften) — und zwar nicht bloss von Sicherheitsbeamten, sondern allgemein von jedermann, ohne Rücksicht auf die strafrechtliche Verfolgbarkeit des Thäters nur auf Antrag eines Verletzten. Der Festnehmende hat aber sich vorzusehen, dass er den

Zweck dieser Festnahme, d. i. Ermöglichung oder Sicherung strafrechtlicher Verfolgung, nicht überschreite, z. B. durch Fesselung des Festgenommenen, da eine widerrechtliche und wissentliche Überschreitung leicht als Freiheitsberaubung aufgefasst werden kann. Der Beamte, welcher bei Beurteilung der vom Gesetz erforderten Thatsachen nach pflichtmässigem Ermessen handelt, befindet sich in rechtmässiger Amtsausübung. Wer sich der vorläufigen Festnahme nicht freiwillig unterwirft, dem können bei sich geführte Sachen als Überführungsstücke abgenommen werden, z. B. einem Radfahrer das Rad.

2. Andererseits haben die Aufsichtsorgane jedoch auch die Pflicht, wie jedes Fuhrwerk und jeden Reiter, auch die Radfahrer vor Verunglimpfungen, denen sie noch vielfach, infolge der mancherlei von ihnen verursachten Beschädigungen und fortdauernden Gefährdungen des Verkehrs, ausgesetzt sind, zu schützen, aber auch darauf zu achten, dass den Radfahrern ihre Rechte auf Benutzung der Fahrstrassen in keiner Weise verkümmert werden, namentlich von Fuhrwerkslenkern, welche meist den Radfahrern nicht wohlwollend gesinnt sind. So ordnet die k. sächsische R. F. O. a. a. O. § 5: „Den Radfahrern gegenüber sind die gleichen wegepolizeilichen Bestimmungen zu beobachten wie gegenüber den Fuhrwerken. Mutwillige Belästigungen oder sonstige Ungebührlichkeiten gegenüber den Radfahrern sind verboten.“ Letzterer Satz ist in die weimarische R. F. O. a. a. O. von 1896 in § 14 wörtlich mit dem Zusatz: „und Gefährdungen“ aufgenommen worden, während solche in der früheren von 1887, wie auch anderwärts, fehlte.

3. In dem Schlusssatz des § 15 ist eine gerechtfertigte Selbsthilfe des Publikums in der Wahrung seines Rechts auf Selbsterhaltung in mittelbarer Weise zur Anerkennung zu bringen. Überall ist in den vergangenen Jahren die Erfahrung gemacht worden, dass geradezu eine Verdoppelung des Aufsichtspersonals auf den Strassen, Plätzen u. s. w. eintreten müsste, um den Radlerverkehr tagsüber einigermaßen zu überwachen. Trotzdem in grösseren Städten die Aufsichtsbeamten haben verstärkt, ja mehrere sogar auch mit Fahrrädern haben versehen werden müssen, hört man überall dieselbe Klage, dass dem zunehmenden Fahrverkehr und seinen Übertretern gegenüber die Polizei meistens machtlos sei. Was hilft auch dann und wann eine Razzia, wie z. B. in Paris im Oktober 1897 eine solche angestellt worden? Schon lange hört man von Polizeibeamten dieselbe Klage und dazu die Bemerkung, das Publikum werde zur Selbsthilfe geradezu gedrängt. In der That herrscht die Meinung wie

eine Rechtsüberzeugung im Volke, dass der Fussgänger in seinem Rechte, auf der Strasse von allen Fuhrwerken und Reitern geschont werden zu müssen, nicht bloss durch Straf- und Polizeigesetze zu sichern, sondern auch, namentlich wo ein starker Verkehr zeitweise herrscht, durch besonders aufgestellte Schutzleute zu schützen sei. Wenn und wo jedoch ein Polizeischutz nicht vorhanden ist, gilt das Recht der Selbsthilfe als Schutzrecht, wie sich der als Mitträger der Staatsgewalt fühlende Engländer ein solches zu üben für verpflichtet wie berechtigt erachtet. Dieses wird heutzutage, gegenüber den Gefährdungen durch das Radfahren aus einem natürlichen, durch die Erhaltung der Personen- und Sachensicherheit gerechtfertigten, Bewusstsein stärker als je in's Auge gefasst, angesichts der Unmöglichkeit eines polizeilichen Schutzes an jeder Stelle. Mit der grössten Bestimmtheit hört man von den besonnensten Leuten dieses Recht betonen: „Der Radfahrer muss dem Fussgänger ausweichen“, oder „der Radfahrer darf ihn nicht anradeln“, oder vollends „vom Fussgängerweg verdrängen“. Jede Zurechtweisung und Hinderung daran, z. B. wenn der auf dem Promenadenweg Fahrende vom Fussgänger, der sich hierdurch in seiner Sicherheit bedroht fühlt, davon weggewiesen wird, oder vom Weiterfahren auf einem Fussweg durch seitliches Vorhalten eines Stockes oder Regenschirmes abzuwehren versucht und dadurch, etwa auf einer Landstrasse, vom Anstreichen mit der Radkurbel an Kleider durch allzu nahes Fahren an der Strassenbank abgehalten werden soll. Das sind Akte des Selbst-, wie des Rechtsschutzes des Publikums überhaupt, eine Abwehr der Ordnungsverletzung an sich, zu der sich jeder Fussgänger für sich berufen erachten darf, vermöge seines Gemeinsinnes, welchen das Gesetz zur Aushilfe in Anspruch nehmen darf. Auch der aufrichtig denkende, ordnungsliebende Radfahrer muss dem beistimmen und sich zur Unterstützung der Ordnung und Sicherheit bereit erklären, wie jeder auf Verkehrssicherheit haltende Nichtfahrer. Halten die Fahrer von selbst darauf, so wird es keinem Nichtfahrer einfallen, zum Selbstschutz zu greifen; im Gegenteil man erkennt oft die Vorsicht verständiger Fahrer ganz besonders an, wie man dagegen sich gegen das rücksichtslose Durchjagen der Strassen unwillig äussert im Gefühle schon der Möglichkeit einer Unglücksanrichtung. Wirschinger, dessen Arbeit ja im Auftrag des Verbandes zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer das in Bayern geltende Radfahrer-Recht ziemlich objektiv mit reichhaltigen Bemerkungen versehen hat, giebt a. a. O. S. 57 in dem Abschnitt 7 über „das Verhalten des Radfahrers bei Unfällen“ den guten Rat, der Radfahrer solle, auch wenn er

sich bei einem eingetretenen Unfälle anderer Verkehrenden für nicht ganz schuldfrei halten sollte, besser anhalten und absteigen, um bei Feststellung thatsächlicher Umstände mitzuwirken, als von der Unfallstelle zu enteilen, da durch sein persönliches Zuthun oft entschuldigende oder mildernde Umstände ermittelt werden könnten; während bei fluchtähnlicher Entfernung erfahrungsgemäss Thatsachen zu gunsten des Radfahrers zumeist nicht zur Feststellung gelangten; mindestens sei bei der nächsten Polizeistelle um thunlichste Feststellung des Thatbestandes nachzusuchen; eine Weiterfahrt sei nur dann zu rechtfertigen, wenn die Verkehrenden oder sonstiges Publikum eine für Leben, Gesundheit oder Eigentum des Fahrers gefahrdrohende Haltung einnähmen.

Ist den Fahrern ein Schutz gegen Ungebürnisse seitens Nichtfahrern, Fuhrwerkslenkern u. dgl. durch das Gesetz besonders zuerkannt, den auszusprechen anderen Gefährten gegenüber es keine Veranlassung gab, so musste aber auch wirklichen Übertretern der Fahrordnung die Beschwerdeerhörung versagt werden, wenn mittels der berechtigten Selbsthilfe der Ersatz eines mangelnden staatlichen Schutzes geboten erschien — objektiv und subjektiv mindestens in der begründeten Vorstellung des Zurechtweisenden oder des die Sicherheitsgefährdung Hindernden. Setzt sich der Übertreter der Fahrvorschrift dadurch, dass er dem sein Recht wahren Nichtfahrer nicht ausweicht, einer Selbstgefährdung aus, so kann er letzteren nicht verantwortlich machen, da dieser ein ihm gebührendes Recht der Sicherheitserhaltung verteidigt — gegen einen Angriff. Wer mit Gewalt in eine Rechtssphäre eingreift, stellt sich ausserhalb des Gesetzes und kann nicht erwarten, dass der Beeinträchtigte sich in den sonst vom Gesetze bestimmten Schranken verhalte. Ehrverletzende Akte sind dabei zu vermeiden, immerhin wird in Beschwerdefällen der in Selbsthilfe Handelnde sich auf Notwehr gegen widerrechtliche Angriffe und mit der Verteidigung des Rechts zur Selbsterhaltung und mit „berechtigten Interessen“ des § 193 St. G. B.'s schützen können, soweit nicht eine Beleidigung beabsichtigt war, bez. als solche sich aus der Form oder nach den Umständen als bewusste ergab, sondern nur als natürlicher Ausbruch einer gerechten Erregung.

Entsprechend gilt das Vorbemerkte umgekehrt für Lenker anderer Fuhrwerke und Fussgänger.

II.

Die einzelnen Fahrvorschriften.

§ 16.

Jedes im öffentlichen Verkehr zu gebrauchende Fahrzeug (Zwei-, Drei-, Mehrrad, Automobile, Motor u. s. w.) muss mit der im § 7 erwähnten Kontrolltafel, mit einer schnell und sicher wirkenden Lenk-, Hemm- oder Bremsvorrichtung, mit einer stark- und helltönenden, leicht zu handhabenden, nächst der letzteren festgeschraubten Warnungsglocke (Gong) und ausserdem mit einer unterhalb des Fahrzeuges angebrachten, im Ortsverkehr fortdauernd in Bewegung zu erhaltenden Klingel (Schelle) versehen sein. Letztere soll eine Höhe von 5 Centimeter und einen Durchmesser am Rand von 4 Centimeter haben, während die nur in den bestimmt vorgeschriebenen und sonst Gefahr drohenden Fällen anzuschlagende Warnungsglocke einen Durchmesser vom Rande von 6 Centimeter haben muss.

Ausserdem muss während der Zeit der Dunkelheit (wie für Fuhrwerke geordnet) jede in der Fahrt begriffene Maschine mit einer, auch bei hellem Mondschein anzuzündenden, helleuchtenden, farblosen, Laterne an der Vorderseite versehen sein.

Erläuterungen:

An der Spitze der Fahrvorschriften pflegen in den Verordnungen diejenigen zu stehen, welche die zur Sicherung des Verkehrs dienenden Ein- und Vorrichtungen der hier in Frage stehenden Fahrzeuge betreffen.

1. Wegen der Kontrolltafeln oder Nummerschilder ist auf das zu § 7 Bemerkte zu verweisen als das für die Legitimation wesentlichere Erkennungsmerkmal. Der bisher häufige Widerstand des grösseren Teils der Fahrer hiergegen wird durch die vorgeschlagene Weglassung des Namens des Radfahrers auf dem Nummerschild verschwinden. Denn sonst wäre kein verständlicher Grund zu einem solchen zu erkennen. Einer sicheren Kontrolle sich entziehen zu wollen, kann nur im Wunsche solcher Fahrer liegen, die

Ursache in sich verspüren, dass sie mit der Verkehrsordnung in Konflikt geraten könnten. Die Kontrolltafel am Fahrzeug ist neben der Fahrkarte der beste Warner für den Fahrer vor Übertretung der Fahrordnung. Die Angabe des Ausstellungsortes mit der zugewiesenen Nummer hat kein verständiger, ordnungsliebender Fahrer zu fürchten und die Mehrzahl solcher hat sich schon damit zurecht gefunden und wird auch anerkennen, dass eine blosser Nummer ohne den Ort der Ausstellung für den Ausweis über diesen hinaus ohne jede Bedeutung ist.

2. Dass die Lenkstange und die Hemm- und Bremsvorrichtung stets in einem guten, sicher wirkenden Stande erhalten sein muss, ergibt sich aus der Natur des Fahrzeuges von selbst. Sobald der Fahrer hieran einen Mangel bemerkt, darf er das Fahrzeug im Verkehr nicht weiter benutzen, da ihm dann das sichere Vertrauen zur Beherrschung des Fahrzeuges abgeht. Diese Vorschrift ist aber nicht bloss zur Sicherung der Fahrer notwendig, sondern auch zu der des Verkehrs überhaupt. Es giebt immer noch genug Fahrräder ohne Bremsvorrichtung oder mit schlecht fungierender. Hatten doch in den Pfingstferien 1898 vier Teilnehmer eines Berliner Vereins an einer Radeltour in den Harz aus einem solchen Mangel Unfälle erlitten. Wegen der leicht bei Strassenneigungen zunehmenden Triebkraft der Fahrzeuge ist eine öftere strassenpolizeiliche Kontrolle dieser notwendig, wenn Verdacht entsteht, dass die vorgeschriebene Hemmvorrichtung nicht in Ordnung sei. Überhaupt bei jedem sich nötig machenden Anhalten eines Fahrzeuges seitens der Aufsichtsorgane ist eine Revision nach allen Seiten hin in bezug auf die Ordnungsmässigkeit des Fahrzeuges aus Präventivrückichten zu halten. Je mehr Radfahrer ihren Spruch: „All Heil“ an sich und gegeneinander bethätigen, desto weniger bedarf es einer Zurechtweisung bei polizeilichen Beaufsichtigungen.

3. Die Fahrordnungen schreiben eine an der Vorderseite nächst der Lenkstange festgeschraubte, leicht zu handhabende Warnungsglocke (chinesischer Gong) vor, die nahe dem rechten oder linken Handgriff mit einem durch Federdruck in Bewegung gesetzten Hammer oder Klöppel angeschlagen wird, wenn es gilt, eine besondere Warnung bei der Unhörbarkeit der Räder zu erkennen zu geben. Die Erfahrung hat gelehrt, dass Fahrer glauben, dem Anschlagen dieser Glocke in den meisten Fällen sich entheben zu können; ja in Nr. 207 der Jenaischen Zeitung von 1897 erklärte ein Radfahrer ein solches Anschlagen für wenig praktisch, weil dadurch Fussgänger nur erschreckt und veranlasst würden, dem von der Seite oder von hinten herkommenden Fahrer ungeschickt in

das Fahrzeug hinein auszuweichen, wodurch mancherlei Unfälle verursacht würden. Der Fehler besteht im allgemeinen darin, dass das Anschlagen der Warnungsglocke meist zu spät an der kritischen Stelle und auch nicht lange genug wiederholt oder fortgesetzt wird, oder aus Unachtsamkeit oder Bequemlichkeit des Fahrers ganz unterbleibt; dann aber kommt die Schwäche des hohen Tones in der Vereinzelnung hinzu, welcher bei starkem Wind leicht fortgetragen, von Schwerhörigen und überhaupt bei starkem Verkehrsgeräusch u. s. w. garnicht zu hören ist, ausser in der unmittelbarsten Nähe, wo es für den Fussgänger oder Fuhrwerksführer zu spät ist, ausweichen zu können, und die Wirkung eines plötzlichen Erschreckens, das bis zur Gliederlähmung oder Beraubung der Vorsicht führen kann, bereits eingetreten und der Unfall geschehen ist. Ferner müssen diese Glocken, die früher weit grösser waren und stärker ertönten als die an den neueren Fahrrädern, wieder eine frühere Tonstärke durch Erweiterung der Fläche erhalten; deshalb ist insoweit eine bestimmte Länge des Durchmessers vorzuschreiben. Es sind aber auch in einander gefügte Doppelglocken im Gebrauch, die ein weit hörbares, rasselndes Geräusch hervorbringen und deshalb noch mehr zu empfehlen sind. Nach mehrfachen Beobachtungen hat sich im Strassenverkehr der Ortschaften die am unteren Teile des Fahrzeuges angebrachte, durch die Bewegung des Fahrens in fortgesetzter Tönung, erhaltene Schelle (bewegliche Glocke) als recht praktisch, weil das Herannahen eines Fahrzeuges schon aus einiger Entfernung bemerkbar machend, erwiesen, ähnlich wie bei Schnee das überall vorgeschriebene Schellen- oder Glockengeläute an Schlitten- oder Wagenpferden wegen schwacher Hörbarkeit der Räder eines Wagens oder des Trappelns der Pferde und anderer Zugtiere, wie Hunde, Esel u. s. w., und wegen gänzlicher Unhörbarkeit herannahender Schlitten ohne solches Geläute. Daher ist die Vorschrift, wie sie z. B. im § 4 der R. F. O. von Bayreuth sich befindet, obligatorisch zu machen: „Jedes Velociped muss ausser einer Signalglocke mit einer fortgesetzt tönenden Schelle versehen sein.“ Dieselbe braucht nicht gross zu sein, etwa 5 cm hoch und von einem Durchmesser vom Aussenrande von 4 cm. Ausserhalb des Ortsverkehrs darf sie abgenommen oder zum Stillstehen gebracht werden. Neben ihr behält die stehende, flache Glocke (Gong) nur die Verwendung zur besonderen Verwarnung bei Wegekreuzungen, beim Überholen u. s. w., wo sie besonders angeordnet ist oder sonst dem Fahrer notwendig, ja bloss dienlich aus Rücksichtnahme, erscheinen will.

4. Das Führen einer erleuchteten Laterne am Fahrzeug und zwar an dessen Vorderseite in angemessener

Höhe ist für die Zeit der Dunkelheit wie für alle Fuhrwerke gemäss der verschiedenen Strassenordnungen, auch für die hier fraglichen Fahrzeuge vorgeschrieben. In einigen Fahrordnungen ist dies auch am Tage bei starkem Nebel geordnet und die Zeit der Dunkelheit auch wohl durch das Brennen der Strassenlaternen begrenzt. Letzteres ist freilich eine ortsüblich recht verschiedene Grenze und es empfiehlt sich, eine derartige Grenze nicht zu bestimmen, sondern in Übereinstimmung mit der Auslegung von „Nachtzeit“ in § 243⁷ St. G. B.'s durch das Reichsgericht die Zeit vom Eintritt der Dunkelheit nach dem Sonnenuntergang bis zum Beginn der Morgendämmerung für die Beleuchtungsverpflichtung der Fahrer im öffentlichen Verkehr gelten zu lassen. Wie viele aber sich dieser entziehen, kann man oft beobachten, zumal wo eine gute Strassenbeleuchtung oder wenn Mondschein ist, welche aber nicht von der gedachten Verpflichtung entbinden können, da es darauf ankommt, das im Flug heranahende Fahrzeug zu rechter Zeit von vorn oder von der Seite her durch ein besonderes Merkmal wahrnehmen zu können; aus diesem Grunde ist die Entbindung von dieser Verpflichtung bei vollständig mond hellen Nächten, wie sie in der württembergischen R. F. O. a. a. O. zu ersehen ist, keineswegs zu empfehlen. Auf Einhaltung dieser Vorschrift müssen Fahrer wie Aufsichtsorgane besonders bedacht sein, auch bei dem Fahren auf den unerleuchteten Landstrassen. Allerseits ist auch die Verwendung von farbigem Glas in den Laternen verboten; ihre Grösse ist nirgends angegeben und es ist von den Fahrzeugfabriken eine zur Maschinengrösse meist verhältnismässige angenommen worden. Die Vorschrift, dass die Laterne „hell leuchten“ soll, genügt, um bei einer Revision gegen allzu kleine Brenner polizeilich vorzugehen oder das Licht reflektierende Spiegel in der Laterne anzuordnen, sofern solche darin fehlen.

Die k. sächsische R. F. O. a. a. O. im § 1 Abs. 3 ordnet: „Es (das Fahrrad) hat weiter in der Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis zu einer halben Stunde vor Sonnenaufgang während der Benutzung eine möglichst hoch anzubringende, hellbrennende Laterne zu tragen, welche so eingerichtet ist, dass sie ihr Licht durch ungefärbtes Glas nach vorn wirft“. Die R. F. O. für die Provinz Schlessien a. a. O. fordert das Brennen einer helleuchtenden Laterne von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine vor Sonnenaufgang. Einige Fahrordnungen fordern das Brennen der Laterne „vom Eintritt der Dunkelheit für die Dauer derselben.“ Die bamberger P. V. O. § 5 fordert eine helleuchtende Laterne „während der Zeit der Dunkelheit oder bei

Nebel,“ und dass die bei eintretender Dunkelheit anzuzündenden Laternen auch mit den betreffenden Nummern versehen sein sollen. Das könnte doch nur so ausgeführt werden, wenn die Rad- und Fahrkartenummer in dem Vorderglase der Laterne dunkel erscheinend angebracht wäre. Da die vorgeschlagene Kontrolltafel bei Nacht und Nebel öfter schwer oder unsicher zu erkennen sein dürfte, so ist dieser Anordnung die Bedeutung nicht abzuspochen; allein das wäre nach den obigen Auseinandersetzungen nur im Ortsverkehr ein sicheres Merkmal, nicht darüber hinaus ohne Angabe des Ortes der Ausgabe der Fahrnummer. Für eine Ortsangabe fehlt es jedoch auf dem Laternenglase an dem erforderlichen Platze. Deshalb ist von dieser Zuthat an der Laterne abzusehen gewesen.

Es ist allerdings eine passende Beleuchtung der am Hinterteil des Fahrzeuges anzubringenden Kontrolltafel kaum möglich, wenn nicht noch eine nachts leuchtende Farbe für Nummer und Ausstellungsort geschaffen wird, da eine Laterne darüber oder darunter nichts helfen und auch zu schwerfällig sein würde. Indessen in beleuchteten Strassen und bei mond hellen Nächten wird auch auf Landstrassen zur Not die weisse Schrift und Zahl auf schwarzem Tafelgrunde zu erkennen sein.

§ 17.

Jeder Fahrer ist im Sinne der strassenpolizeilichen Vorschriften als Lenker eines „Fuhrwerks“ zu erachten. Er ist im allgemeinen zu derjenigen Aufmerksamkeit verpflichtet, welche ihm der Nachweis seiner Befähigung zum Fahrbetrieb als Berufs- oder Sportfahrer anferlegt (§ 230 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs).

Er hat alles zu vermeiden, was irgendwie den Strassenverkehr stören oder gar gefährden könnte, wie ein Erschrecken der Fussgänger, Scheumachen von Zug- und Lasttieren, Herden u. dgl.

Erläuterungen.

1. Es kann den Fahrern nicht genug zum Bewusstsein gebracht werden, dass sie unter die für den allgemeinen Fahrverkehr geltenden Vorschriften bei dem öffentlichen Gebrauch ihres Fahrzeuges sich unterzuordnen haben, wie dies auch ausdrücklich in einigen Strassen-Polizeiordnungen hervorgehoben wird, z. B. in der k. sächsischen M. V. O. vom 23. November 1893 § 7, wo auf die V. O. vom 9. Juli

1872, den Verkehr auf den öffentlichen Wegen betreffend, verwiesen worden ist, im leipziger Strassen-Polizei-regulativ vom 14. November 1885 §§ 63, 64, in der hof er R. F. O. a. a. O. § 9 u. s. w.

2. Ebenso ist der Fahrer zu einer besonderen Aufmerksamkeit zu verpflichten, da ihm die polizeiliche Erlaubnis nur auf Grund eines Nachweises seiner erlernten Fahrfertigkeit und Befähigung zum Fahrbetrieb erteilt werden darf. Es ist eine Erweiterung der besonderen Verpflichtung im § 230 Abs. 2 des St. G. B.'s am Platze, welche vermöge eines Amtes, Berufes oder Gewerbes bestehen soll, bei deren Verletzung die dadurch aus Fahrlässigkeit verursachte Körperverletzung eines anderen eine Straferhöhung nach sich ziehen kann. Der Berufs- wie der Sportfahrer betreibt den Maschinengebrauch ähnlich wie ein berufsmässiger Fahrer eines „Fuhrwerks;“ aber seine Maschine erfordert, ihrer sich leicht der Beherrschung entziehenden Triebkraft wegen, eine besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit bei ihrem öffentlichen Gebrauche, ganz abgesehen von der ausreichenden Befähigung zu letzterem. Die meisten Unglücksfälle haben ihre Ursache im Umherschauen oder Unterhaltungen der Fahrer während der Strassenfahrten, wo die Pflicht der Vor- und Umsicht besonders geboten ist.

3. Die Fahrverordnungen schreiben allgemein vor, dass der Fahrer jede Störung oder Gefährdung des Strassenverkehrs, wie das Erschrecken von Fussgängern, das Scheumachen von Zug- und Lasttieren u. s. w. zu vermeiden habe und, sofern ein gefahrloses Passieren mit dem Fahrzeug nicht gesichert erscheine, abzusteigen oder mindestens ganz langsam (Schritt) zu fahren verpflichtet sei. Vergl. halle'sche R. F. O. a. a. O. § 8, magdeburger P. V. O. a. a. O. § 8, R. F. O. für die Provinz Schlesien a. a. O. § 6, prager R. F. O. a. a. O. § 10, Strassen-Polizeiordnung für Reuss j. L. a. a. O. § 24 h und i, altenburg. R. F. O. a. a. O. § 5. Die bayerische R. F. O. a. a. O. § 4 verpflichtet jeden Radfahrer zur gehörigen Vorsicht bei der Leitung seines Fahrrades. Das erfordert die Zuwendung un- ausgesetzter, voller Aufmerksamkeit auf den ihn umgebenden Verkehr und volle Beherrschung der Maschine in jedem Augenblick. „Ob der Radfahrer die gehörige Vorsicht im Fragefalle angewendet habe, ist nach den Umständen festzustellen, wobei davon auszugehen sein wird, ob der Fahrer in seinem Verhalten dem von jedermann rechtlich zu fordernden guten Willen und derjenigen Sorgfalt und Aufmerksamkeit genügt hat, zu deren Anwendung man im öffentlichen Verkehre und bei Benutzung eines Fahrrades als Verkehrsmittel verpflichtet erscheint;“ vergl. Wirschinger a. a. O. S. 12.

§ 18.

Nur die für Fuhrwerke bestimmte Fahrbahn (Fahrdamm, Strassenweg) darf befahren werden; ebenso ist ein Fahrrad nur auf dieser an der Hand zu führen.

Alle Bürgersteige, Bankette, Promenaden- und Fusswege, inner- und ausserhalb von Ortschaften sind vom Be- und Durchfahren ausgeschlossen.

Das Aufsteigen auf Fahrräder und das Absteigen davon darf nur auf der Fahrbahn erfolgen; aus und nach den Grundstücken sind Fahrräder quer über dazwischenlaufende Fussgängerwege zu führen.

Etwa für das Radfahren besonders hergerichtete Fahrbahnen oder dazu besonders überlassene Wege sind von Radfahrern allein zu benutzen und auch Fussgängern verboten, ausser bei einem notwendigen Überschreiten derselben.

Das Befahren von Rinnsteinen (Gossen) längs der Bürgersteige ist untersagt. Auch muss das nicht abgegrenzte Bankett der Landstrassen in einer Breite von mindestens zwei Metern von seinem Rand her frei vom Fahren gelassen werden.

Erläuterungen.

1. Als an einem unabwweichbaren Satz muss daran festgehalten werden, dass für die hier fraglichen Fahrzeuge, wie für alle Fuhrwerke und Schlitten, insbesondere auch unbespannte Transport-Fahrzeuge, Hundewagen, Radekarren, sowie für Reiter, Viehtriebe u. dgl. nur die Fahrbahnen zur Benutzung dienen dürfen, dass alle für Fussgänger ausschliesslich bestimmten Wege neben den Fahrdämmen und alle Promenaden, sowie die ausdrücklich durch Warnungstafeln verbotenen Wege, auf keinen Fall befahren werden dürfen. Um letzteres Verbot dreht sich hauptsächlich der Kampf zwischen Radfahrern und Fussgängern und durch die fast stündlichen Überhebungen über dieses Verbot wird das Rechtsbewusstsein des Fussgängertums am meisten verletzt. Es kann und will mit allem Fug und Recht das alt hergebrachte Recht der persönlichen Sicherheit auf den ausschliesslich für Fussgänger be-

stimmten Wegen nicht preisgeben und den Radfahrern nicht ein Vorzugsrecht vor allen anderen Fuhrwerken u. s. w., auch nicht unter Gestattung von Ausnahmen, die nur einer zügellosen Willkür der Fahrer Raum lassen, einräumen. Es wird durch eine Gestattung von Ausnahmen jedes Sicherheitsbewusstsein der Fussgänger untergraben, wenn sie in der steten Besorgnis dahin wandeln müssen, dass plötzlich hinter ihnen knapp und ungehört ein Radfahrer heran- und vorbeisaust. So viele sich auch daran gewöhnt haben mögen, so ist doch sehr vielen dadurch noch fortwährend ein mehr oder minder empfindlich wirkendes Erschrecken — ja sogar mit dem Erfolg dauernder Nervenerschütterung — nicht erspart; aber garnicht selten erfolgt eine Berührung der Kleider und nicht selten eine Zerreißung von Frauenkleidern durch die anstreichende Radkurbel (Pedale), ganz besonders auf Landstrassen, deren nicht begrenzte Bankette Radfahrer fast durchweg, als bestehe ein unbegrenztes Recht dazu, befahren, auch wenn die Fahrbahn noch so gut fahrbar ist. Es ist auffallend, wie wenig gerade das Verbot des Befahrens von Banketten an Landstrassen beachtet wird, als ob Radfahrer dazu wie Fussgänger das grösste Recht hätten, indem sie sich insoweit entweder für Fussgänger oder für bevorzugte Fahrer halten möchten. Dazu verführt eine nicht verkennbare Anschauung, dass es ja niemanden schade, wenn sie die stellenweise leeren Fusswege benutzen und erforderlichen Falles nach der Fahrbahn hin ausweichen. Dass sie dies aber stets richtig thun und den Fussgänger schonen werden, dafür fehlt aber erfahrungsmässig alle Gewähr, wie die täglichen Beschwerden beweisen und leider immer noch genug Anradlungen aber auch überall, worin sich eben die gefürchtete Gemeingefährlichkeit in der Nichtachtung jenes ersten Gebotes der Sicherheit des Fussgängerverkehrs am grellsten kund giebt, vorkommen

Dasselbe gilt auch von allen anderen Fussgängerwegen und Promenaden, auf denen sich der Fussgänger immerhin noch nur einigermaßen sicherer vor Anradlungen oder Erschrecktwerden fühlen kann, leider nicht ganz, da ja trotz allgemein bekannter Verbote und sichtbarer Warnungstafeln auch auf Promenadenwegen, zumal wenn die Fahrbahn schmutzig oder staubig ist, von Radfahrern gefahren wird. Darin offenbart sich eine bedenkliche Geringschätzung der Ordnung, die nur aus einer Selbstüberschätzung des betreffenden Radfahrers zu erklären ist, welche dem Fussgänger eine Missachtung einflössen muss, ihn aber besonders in seinem Rechtsgefühl verletzt, woraus sich hauptsächlich die

vielfache Abneigung des Publikums gegen das Radfahren auf öffentlichen Wegen überhaupt erklären lässt.

2. Das am meisten Bedenkliche ist, wenn einzelne Radfahrer-Ordnungen Abweichungen von jenem Satz zulassen und Ausnahmen einer Benutzung der Fusswege, wenigstens der Bankette an den Landstrassen, gestatten, vollends derart, dass das Befahren derselben, wenn auch an gestellte Bedingungen geknüpft, lediglich in das Gutdünken und in die reine Willkür des Fahrers verlegt wird. Es ist geradezu erstaunlich, welchem trotzigen Behaupten der Strassenbankette von Sportfahrern beiderlei Geschlechts, auch wenn der Fahrdamm noch so glatt und fahrbar ist, die Fussgänger begegnen. Selbst wenn diese erschreckt ihren Unwillen darüber unwillkürlich laut werden lassen, wird darauf nicht geachtet und im Siegesbewusstsein trotz aller Verbote in der Fahrordnung und der eine Selbstpolizei mit vollem Recht übenden Fussgänger, weiter auf dem Bankette geradelt. Solcher Trotz muss gebrochen werden, als strafbarer Hohn gegen Gesetz und öffentliches Recht des Fussgängers auf Sicherheit. Er wird geradezu zu einer möglichsten Selbstsicherung gegen Erschrecktwerden von hintenher kommenden Fahrern gedrängt, dass er sich daran gewöhnt, auf den Banketten der Landstrassen einen Stock oder Schirm hinter seinen Oberschenkeln mit den nach vorn geschlossenen Händen fest anzuhalten, so dass Griff und Spitze an jeder Seite über den Körper seitwärts hervorstehen. Diese muss der Radfahrer, da sie leicht in seine Radspeichen, wenn er ihnen zu nahe kommt, störend eingreifen können, vermeiden und damit ist der Fussgänger vor dem Anradeln meist gesichert. Wenn irgendwo dem freien Ermessen der Fahrer enge Grenzen gezogen werden müssten, so ist es auf dem hier fraglichen, doch so leicht zu Ordnungswidrig- und Willkürlichkeiten Veranlassung gebenden Gebiete — vermöge der an sich schweren Erreichbarkeit der Ordnungs- und Rücksichten-Verletzer und des darauf sich stützenden Bewusstseins der geringen Verantwortung, wenn eine Berufung auf eine in das Ermessen des Fahrers gestellte Abweichung von der Ordnungsregel offen steht.

Die k. sächsische R. F. O. a. a. O. § 2 ging hier voraus, indem sie „ausserhalb bewohnter Ortschaften das Befahren nicht erhöhter Banketten“ (d. s. die Fusswege an den Seiten der Strasse), soweit sie rechts zur Fahrriechtung befindlich, von Häusern nicht begrenzt und auf mindestens 30 m Entfernung vor dem Radfahrer von Fussgängern frei sind, nachliess — als Ausnahme von der an die Spitze gestellten Regel: „Das Radfahren auf den ausschliesslich für den Fussverkehr bestimmten Wegen und auf den er-

höhten Fussbahnen an Fahrwegen ist verboten“, ebenso die Benutzung der nicht erhöhten Bankette der Fahrwege innerhalb bewohnter Ortschaften. Auch in der weimarischen R. F. O. von 1896 wurde abweichend von der ersten von 1887, welche das Befahren aller Fussgängerwege unbedingt verboten hatte, diese Regel im § 1 Abs. 2 und 3 mit einer recht bedenklichen Ausnahme durchbrochen, dahin lautend: „Ausnahmsweise dürfen Radfahrer ausserhalb der Ortschaften die neben dem Fahrwege laufenden Fusswege, Bürgersteige und Fussgänger-Banketts benutzen, wenn der Fahrdamm nach seiner Beschaffenheit die Benutzung desselben ungewöhnlich erschwert und der Fussgänger-Verkehr in keiner Weise gestört oder beeinträchtigt wird“; ferner „Ausnahmen wegen Benutzung der Fusswege, Bürgersteige und Fussgänger-Banketts innerhalb der Ortschaften können von den Ortspolizeibehörden zugelassen werden“. Daran schliesst sich im § 2 die Bestimmung: „In wieweit öffentliche Strassen und Plätze innerhalb der Ortschaften mit Fahrrädern nicht befahren werden dürfen, bleibt der Bestimmung der Ortspolizeibehörde vorbehalten.“ Dieser Satz entspricht ganz den örtlichen Bedürfnissen und wird auch fernerhin aufrecht zu erhalten sein. Dagegen die beiden vorausgehenden Sätze enthalten eine Durchbrechung der Regel mit einer „Ausnahme“, die von dem grösseren Teil der Radfahrer zur Regel selbst gemacht wird, wie man sich im Grossherzogtum Sachsen täglich überzeugen kann, was vom Verfasser a. a. O. S. 451 ff. deutlich genug auseinandergesetzt worden ist. Eine Erschwerung des Fahrens auf dem Fahrdamm auch ausserhalb der Ortschaften vermag der Fahrer stets zu behaupten, wenn auch nur einzelne Steine und Unebenheiten vorhanden sind, oder Staub oder Schmutz etwas hinderlich ist; ob diese Erschwerung aber „ungewöhnlich“ ist, das liegt ganz im Ermessen des Fahrers, wenn auch der Fussgänger die Fahrbahn für recht gut fahrbar erachtet und den ihn erschreckenden Fahrer dahin verweist in der Sorge, dass demnächst wieder einer knapp an ihm vorüberfährt und er sich zur Seite gedrängt sieht. Ferner liegt es wieder im Ermessen des Fahrers, ob durch sein Befahren des Fussweges der Fussgänger-Verkehr „in keiner Weise gestört oder beeinträchtigt“ werde. Beeinträchtigt wird dieser schon durch die Gestattung der in das Ermessen des Fahrers gestellten Ausnahme, die dem Fussgänger wegen der Unzuverlässigkeit der Erhaltung der Grenzen, jede Ruhe und Sicherheit raubt, die er bisher genoss, solange er des absoluten Verbotes jedes Befahrens des Fussweges sich bewusst war. Jede Übertretung dieses Verbotes durch Reiter, Hundewagen-, Handkarren-Führer u. s. w. liess sich der Fussgänger eher

gefallen, als die von Radfahrern so zahlreich verübten, weil diese eben zu rasch und unversehens und so oft vorkommen, so dass der Fussgänger nicht mehr unbesorgt dahin wandeln kann, da ihm ja stets die häufigen Unfälle vorschweben, die von Radlern verursacht werden. Es ist durchaus der Natur des einzelnen zuwider, sich einer steten Gefahr, angefahren oder erschreckt zu werden, mit Sorglosigkeit auszusetzen. Es giebt Strassen, die wegen ihrer starken Benutzung seitens der Radfahrer von Fussgängern aus blosser Besorgnis gemieden werden — wegen der Gemeingefährlichkeit! Diese wird aber gesteigert, wenn eine Fahrordnung, welche an die Spitze „die Erhaltung der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs“ gestellt hat, doch derartige, die Regel vollständig beiseite schiebende Ausnahmen gestattet, welche die meisten Fahrer in den Glauben versetzt haben, das Bankett sei freigegeben — ohne Beschränkung oder nach Gutdünken des Fahrers zu befahren. Am meisten hieraus lässt sich das Befahren der Bankette, Fuss- und Promenadenwege, selbst Bürgersteige, ungeachtet der besten Fahrbarkeit der Fahrdämme, infolge jener gestatteten Ausnahme erklären. Für sich begegnende oder überholende Fahrer auf den meist schmalen und von Bäumen begrenzten Banketten ist leicht die Gefahr eines Zusammenstosses gegeben, am meisten zur Nachtzeit. Im November 1898 erfolgte bei Jena ein derartiger Zusammenstoss, wobei der eine Radfahrer betäubt am Boden liegend mit zertümmertem Rade aufgefunden wurde. Wären beide, wie es bei guter Fahrbahn auf dem Fahrdamm geschehen soll, vorschriftsmässig jeder rechts gefahren, so konnte ein Zusammenstoss nicht vorkommen. Der Zertümmerer des Rades war, wie fast immer, nicht aufzufinden, trotz öffentlich ausgetobener Belohnung einer Anzeige!

Die bayerische R. F. O. § 2 hat als Regel aufgestellt, dass zum Radfahren nur die für Fuhrwerke bestimmten Wege, Strassen und Plätze benützt werden dürfen; sie hat aber auch ausserhalb der Ortschaften das Radfahren auf den Fussbänken der Strassen gestattet, insoweit hierdurch der Verkehr der Fussgänger nicht gestört wird, und gebietet beim Einholen oder Entgegenkommen von Fussgängern dem Radfahrer, die Fussbank rechtzeitig zu verlassen; im übrigen wird den Ortspolizeibehörden die Befugnis erteilt, das Radfahren auch auf bestimmten Fusswegen zu gestatten.

Die am 1. Mai 1898 in Kraft getretenen neuen Bestimmungen für das Radfahren im Grossherzogtum Hessen im § 9 gestatten im allgemeinen die Benutzung der Fussgänger-Bankette ausserhalb der Ortschaften bis zur eintretenden Dunkelheit.

Alle derartigen Zugeständnisse, welche unter einem

Druck seitens des Sportfahrertums gemacht zu sein scheinen, das sich gegen die absolute Gleichstellung des Fahrrades mit dem Fuhrwerk und Reiter sträubt, stehen im Widerspruch mit dem festzuhaltenden Grundsatz der Sicherung des Fussgänger-Verkehrs durch Fernhaltung jeder Möglichkeit einer Gefährdung und Unsicherheit der Fussgänger auf den ausschliesslich für sie allein bestimmten Wegen; der Anspruch hierauf ist geradezu ein öffentliches Recht geworden, das vor solchen Zugeständnissen an Radfahrer in den Strassenordnungen überall im Volksbewusstsein wie in den Strassenordnungen sanktioniert gewesen ist. Nun soll dieses Recht auf Sicherheit eine Beschränkung dadurch erleiden, dass der sonst als Fuhrwerksleiter behandelte Radfahrer ausserhalb der Ortschaften wie ein Fussgänger behandelt oder als Reiter privilegiert wird, das Bankett benutzen dürfen soll, was allen Reitern wie Fuhrwerken bei Strafe untersagt ist?! Diese Bevorzugung des Fahrradgebrauchs führt erfahrungsgemäss, ganz abgesehen von der Beraubung der Fussgänger um ihr Sicherheitsgefühl auf den Landstrassen, zu den erheblichsten Unstatten, wenn der Radfahrer sich an die Bedingung der Erlaubnis zum Befahren der Fussgängerbankette nicht streng bindet, was der Fussgänger wie der Aufsichtsbeamte unbedingt verlangen muss. Bei einem Einspruch gegen ein dem Übertreter zugestelltes Strafmandat muss stets festgestellt werden, ob die fr. Bedingungen thatsächlich nicht erfüllt waren, im Königreich Sachsen, dass das Bankett auf mindestens 30 m Entfernung vor dem Radfahrer von Fussgängern frei war, im Grossherzogtum Sachsen-Weimar, dass (konjunktiv) das Befahren des Fahrdammes „ungewöhnlich“ erschwert war, was erste Voraussetzung ist, bei deren Mangel überhaupt die Ausnahme der Benutzung des Banketts nicht eintreten soll, und (also nicht oder) der Fussgänger-Verkehr in keiner Weise gestört oder beeinträchtigt war. Das erstere (die ungewöhnliche Erschwerung) wird der Übertreter wohl regelmässig zu seiner Entschuldigung behaupten, während es vom Anzeiger bestritten wird, da er sonst die Anzeige nicht erstattet haben würde; das zweite wird der Übertreter regelmässig bestreiten, während der Anzeiger es behaupten wird. Dazu ist ein komplizierter Sachverständigen- und Zeugenbeweis erforderlich, der lediglich auf Urteile herüber und hinüber hinausläuft, die von entgegengesetztem Standpunkt und kollidierenden Interessen leicht beeinflusst werden, so dass eine objektive Feststellung recht schwierig sein wird und die dadurch verursachten Kosten in keinem Verhältnis zu der angeforderten Strafe stehen werden. Die Übertreter verlassen sich am meisten darauf, dass die beteiligten Fussgänger viel zu bequem sind, Anzeige zu erstatten und sich scheuen, als

Anzeiger, eventuell als Zeuge aufzutreten, ausser wenn ein greller Fall oder Unfall vorliegt — und auch da begegnet man einer an Feigheit grenzenden Scheu vor der Zeugenpflicht und Einschüchterung beteiligter Kreise.

In sofern eine Störung des Gehverkehrs auch dann anzunehmen ist, wenn der Fussgänger zur Seite gedrängt und im freien, sicheren Gange beeinträchtigt würde, so wäre dies sehr häufig der Fall, da eben bei Einholung und Entgegenkommen von Fussgängern die Fussgängerbank nicht „rechtzeitig“ genug von Fahrern verlassen zu werden pflegt, welcher Ausdruck dahin verstanden wird (Wirschinger a. a. O. S. 7), dass ein Verlassen zeitig genug erfolge, um einen Zusammenstoss unter allen Umständen zu vermeiden; das aber ist es, was stets zu fürchten ist, weniger bei dem Entgegenkommen, das der Fussgänger bemerken kann und dem er unwillkürlich ausweicht, obschon er dazu nicht verpflichtet ist, weil er eben die Sicherheit vermisst, als bei dem Überholen von hintenher, wobei gewöhnlich ein Erschrecken des Fussgängers ihn zur Seite drängt, vielleicht gerade dahin, wo der Radfahrer ausweichen will. Eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Fussgänger-Verkehrs liegt jedenfalls schon darin, dass man sich stets auf dem Bankett der Landstrassen in der Besorgniss bewegt, ein Radfahrer könne jeden Augenblick herankommen, der nicht, wie vorgeschrieben und vernünftig ist, „rechtzeitig die Fussgängerbank verlasse“. Soll den Radfahrern aus Nachgiebigkeit gegen die seltene Übereinstimmung von Mitgliedern aus allen Schichten der bürgerlichen Gesellschaft das Strassenbankett doch, gegenüber der grossen hier fast durchweg konservativen Mehrheit der Fussgänger, freigelassen werden mit der Auflage des Ausweichens vor Fussgängern, dann empfiehlt sich die bestimmtere Begrenzung der Entfernung von 30—40 m, ähnlich wie in der sächsischen R. F. O., damit die Fahrer eine räumlich und zeitliche ungefährliche Vorschrift für das Verlassen der Fussgängerbank vor Augen haben, also eine ziemliche Weite zum Ablenken auf die Fahrbahn vorgeschrieben finden, um sicherer einen Zusammenstoss, aber auch ein Erschrecken der Fussgänger, zu vermeiden. Die in der weimarischen R. F. O. an erster Stelle vorgeschriebene Voraussetzung der erschwerten Fahrbarkeit des Fahrdammes wird thatsächlich, wie vielfach beobachtet und beklagt worden, fast gar nicht beachtet; denn seit dies Zugeständnis der Benutzung des Banketts an Landstrassen ausserhalb der Ortschaften besteht, wird von den meisten Fahrern gar nicht mehr danach gefragt, ob die Fahrbahn ebenso gut wie das Bankett zu befahren ist, geschweige denn, ob eine „ungewöhnliche Erschwerung“ des Fahrens auf der Fahrbahn solches fast

unmöglich mache und weiter, wenn dies der Fall wäre, ob der Fussgängerverkehr von dem „ausnahmeweise“ gestatteten Befahren des Banketts beeinträchtigt werde. Die hessische R. F. O. § 11 verbietet das Befahren der Banketts, ausgenommen wenn der Fahrdamm repariert wird; auch so in Frankfurt a. M. und in Wiesbaden. Sehr mit Recht verbietet die R. F. O. der Stadt Braunschweig § 8 das Radfahren auch über einen Fussweg, selbst in dem Falle, dass der Fahrer aus einem Grundstück auf die Strasse oder von dieser in ein Grundstück gelangen will, da die Fussgänger gegen derartige Kreuz- und Querfahren geschützt sein müssen.

Am weitesten in der Privilegierung der Radfahrer ist die bayerische R. F. O. gegangen; diese weicht von allen früheren Verordnungen, welche den Radfahrerverkehr auf die gleiche Stufe mit dem übrigen Fuhrverkehr stellten, schon im § 1 durch folgende Fassung ab, die eine mehr aus- hilfsweise Anwendung auf den hier geordneten Sonder- Fuhrverkehr erkennen lässt: „Die für den Fuhrverkehr auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen geltenden Bestim- mungen finden auf den Radfahrverkehr insoweit sinngemässe Anwendung, als nicht in den folgenden Paragraphen andere Bestimmungen getroffen sind.“ Ähnlich der Entwurf der preussischen R. F. O.

Verlangt man, dass bei Behandlung des Fahrrades als Fuhrwerk auch die Forderung desselben Schutzes aller jener Vorschriften für letzteres dem Radfahrer zustehe, welche die Sicherheit der öffentlich verkehrenden Fuhrwerke bezwecken, so muss man aber auch andererseits gerecht und konsequent sein und dem Fussgängerverkehr nicht den bisherigen Schutz schmälern, der ihm überhaupt gesichert war. Von diesem konservativen, rechtsbegründeten und polizeilich zu erhaltenden Grundsatz ist man namentlich in Preussen bis jetzt ausgegangen gewesen und dem sind andere, kleinere Staaten gefolgt. Dort ist ausdrücklich, ohne Ausnahme das Fahren mit Fahrrädern aller Art auf Bürgersteigen, Chaussee- banketten, Fuss- und Promenadenwegen untersagt gewesen und nur auf Fahrdämmen und Fuhrwegen erlaubt, soweit nicht auch hier besondere Verbote für einzelne Strassen, Wege und Plätze bestehen; damit fallen die unzähligen Klagen über die Unbestimmtheit der Fahrgrenzen und Zweifel an thatsächlichen, nach den Umständen zu bemessenden Über- tretungen der Radfahrer weg; vergl. R. F. O. für die Provinz Brandenburg und den Stadtbezirk Berlin a. a. O. § 2, desgl. für die Provinz Schlesien a. a. O. § 1; in jener ist den Ortspolizeibehörden das Recht unberührt gelassen, einzelne Strassen, Wege und Plätze von dem Befahren mit

Fahrrädern überhaupt oder mit Zweirädern auszuschliessen; in letzterer ist den Ortspolizeibehörden vorbehalten, bezüglich öffentlicher Plätze abweichende Bestimmungen zu treffen, was z. B. in der P. V. O. für Breslau vom 17. September 1885 im § 1 geschehen ist in dem Verbot des Fahrens mit Velocipeden auf den Strassen und Plätzen der inneren Stadt zwischen Stadtgraben und der Oder, auf den Brücken, ausgenommen die über die alte Oder führende, auf den Bürgersteigen, Promenaden und Fusswegen — und ganz und gar in der Zeit von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang. Der Polizei-Präsident von Berlin hat in der P. V. O. vom 25. Januar 1896 unter Bezugnahme auf die vom 24. März 1884, welche das Fahren auf Hochrädern begrenzte, es dabei bewenden lassen, dass das Fahren auch in der Brücken-Allee, auf der Charlottenburger Chaussee, am Lützow-, Schöneburger-, Tempelhofer- und Gartenufer, in der Hofjäger-Allee und in der Hitzigstrasse gestattet sei. Dagegen ist im § 2 ganz ausgeschlossen alles Fahren mit Zweirädern auf ganzen Strassenzügen und Plätzen im Zentrum Berlins, das Kreuzen der Plätze und der Strasse „Unter den Linden“, während sonst das Kreuzen der bezeichneten Strassen im Zuge der dieselben schneidenden Strassenzüge nur in langsamer Fahrt gestattet ist; vergl. Kiesslings Radfahrer-Plan für Berlin. In der P. V. O. für Halle a/S. vom 1. Juli 1893 § 2 ist wörtlich wie in der des Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg das Befahren der Bürgersteige, Chausseebankette, Fuss- und Promenadenwege mit dem Zweirad untersagt, im § 1 insbesondere ganz ausgeschlossen in der von den Promenaden umschlossenen Innenstadt mit drei Ausnahmen und in mehreren einzelbenannten verkehrsreichen Strassen, ausserdem beim Passieren der genannten Strassen das Führen der Maschine an der Hand vorgeschrieben. Absolut ausgeschlossen ist das Fahren mit Velocipeden auf Bürgersteigen, Chausseebanketten und Fusswegen in der Strassen-Polizeiordnung für Reuss j. L. a. a. O. § 24 b), in der Regierungs-Verordnung für Reuss ä. L. § 25 1., in der altenburger R. F. O. a. a. O. § 1, und war es in der aufgehobenen weimarischen vom 20. April 1887. Die württembergische R. F. O. a. a. O. gestattet das Radfahren auch nur auf Fahrwegen und verbietet es unbedingt auf Nebenwegen (Trottoirs), Banketten und Fusswegen; desgl. ist in Elsass-Lothringen das Befahren von Fusssteigen und Anlagen und von anderen polizeilich gesperrten Orten, auch in der Schweiz, wo die meisten Städte ihre Fahrordnungen haben, ist das Fahren auf Fussbänken und Trottoirs verboten, desgleichen in Frankreich, doch ausserhalb der Ortschaften längs gepflasterter Fahrbahn

oder während Instandsetzung dieser auf Fussbänken (contre-allées) nur mit mässiger Geschwindigkeit gestattet; in Böhmen nach dem Gesetz vom 12. Januar 1891 a. a. O. § 9a darf nur die Fahrbahn benutzt werden unter Vorbehalt bestimmter Einzelverordnungen für die Lokalpolizei. Die prager R. F. O. a. a. O. § 6 verbietet das Velocipedfahren auf Gehwegen, Trottoirs, Reitstegen und in Gartenanlagen unbedingt, auch in Strassen und auf Plätzen, wo Märkte abgehalten werden, während der Marktzeit gänzlich. Dagegen hat die österreichische V. O. vom 13. April 1897 ausserhalb der Ortschaften das Befahren der Fussbänke gestattet, sonst aber die Vorschriften für den Fuhrwerksverkehr auf das Radfahren für anwendbar erklärt, insonderheit die für „leichtes Fuhrwerk“ geltenden, dem das Velociped zugezählt worden ist.

Für eine allgemeine Deutsche Radfahrer-Ordnung wird das Festhalten an dem Verbote des Befahrens der Strassenbankette mit Fahrrädern ohne jede Gestattung einer Ausnahme festzuhalten sein. Die preussische Praxis hält daran fest, was nur zu billigen ist. Das Kammergericht zu Berlin hat im Urteil S. 252/97 vom 31. Mai 1897 die von den Angeklagten gegen das Berufungsurteil erhobene Revision zurückgewiesen, welche das Fussgänger- bez. Materialienbankett der Grunewaldchaussee befahren hatten, mit folgender Begründung: „Das in Frage stehende Bankett dient nach der Feststellung der Berufungsinstanz zur Aufnahme der Materialien für die Unterhaltung der Chaussee und ist soweit es gangbar ist, dem Publikum widerruflich als Fussweg freigegeben, bildet also thatsächlich weder einen Teil des Fahrdammes, noch des Fahrweges der Chaussee. Die in Rede stehende Polizeiverordnung (des Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg vom 28. März 1893) findet, indem sie der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Strassen und Wegen dient, ihre gesetzliche Begründung im § 6b des Gesetzes vom 11. März 1850 über die Polizeiverwaltung.“

3. Eine nicht zu billigende Ausnahme von dem Verbote des Befahrens der Fussgängerwege gestatten einige Radfahrer-Ordnungen insofern mittelbar, als sie vorschreiben, dass das Aus- und Einfahren durch Zugänge und Thore zu den an den Strassen gelegenen Grundstücken langsam zu geschehen habe. Das wäre nur für die grösseren Fahrzeuge der Automobilen und für Fahrräder nur dann anwendbar, wenn die in Frage stehenden Grundstücke unmittelbar an der Fahrbahn ihre Zugänge haben, was selten ist; besondere Zufahrtsstellen, welche durch die an den Grundstücken vorüberführenden Fussbänke laufen, bilden die Verbindung mit der Fahr-

bahn. Die plötzliche Benutzung dieser Zufahrtsstellen, über welche der Fussgängerverkehr sich bewegt, durch Radfahrer kann sehr störend, ja gefährlich werden, wie man oft beobachten kann. Daher empfiehlt sich die Vorschrift, dass das Besteigen der Fahrzeuge, wie auch das Absteigen davon, auf der Fahrbahn zu erfolgen hat und das Fahrrad über die Fussgängerwege aus den Eingängen der Grundstücke und in diese zu führen ist, so dass konsequent das Befahren jener Wege, auch nur querdurch, ausgeschlossen bleibt.

4. Es schliesst sich an die Bestimmung, dass nur die Fahrbahn für den Fahrzeuggebrauch dienen darf, auch die Nebenbestimmung an, dass auch Fahrräder nur auf der Fahrbahn an der Hand zu führen sind. Denn das dabei gar nicht zu vermeidende Hin- und Herschwanken des Rades stört den Fussverkehr und die Radkurbeln mit den Pedalen erfassen gar zu leicht Kleider oder stossen die Fussgänger an die Kniee und dgl. Das Schöffengericht zu Gera hat im Herbst 1898 ganz richtig entschieden, dass da, wo das Fahren mit Fahrrädern auf Fusswegen u. dgl. verboten sei, auch das Führen solcher an der Hand auszuschliessen sei. Das an sich Unpassende des Führens von Fahrrädern auf den Fussgängerwegen wird vielfach noch nicht von Radfahrern empfunden; kein Fuhrwerk darf auf den Fussgängerwegen passieren — ausgenommen in kleinen Städten hie und da Kinderwagen, aber nicht Fahrstühle mit Erwachsenen und sonstige Handwagen. Dagegen, dass der Radfahrer, wenn er das Fahrzeug auf dem Rand des Fahrdammes längs desselben führt und selbst am Rand des Banketts oder Trottoirs geht, lässt sich nichts einwenden und es weicht ihm dann ganz von selbst jeder Fussgänger aus, weil er sieht, dass jener wenigstens seine Schuldigkeit thut, aber nicht wohl im Rinnstein gehen kann. Jedenfalls ist aber auch hierbei die in der Fahrordnung bestimmte Fahrseite (rechts) einzuhalten, um im Zuge der Laufrichtung der Fahrzeuge auch mit dem an der Hand geführten Rade zu bleiben.

5. Es ist das Verlangen der Rad- besonders der Sportfahrer nach Herrichtung besonderer Fahrbahnstreifen auf öffentlichen Wegen zu ihrem ausschliesslichen Gebrauch hie und da, soweit die Breite der allgemeinen Fahrbahn neben Reitwegen noch Platz hergab, nur selten bisher gestellt worden. Die österreichische V. O. a. a. O. gestattet nur den Radfahrern die Benutzung der neben öffentlichen Wegen herlaufenden Radfahrwege und damit ist eine solche auch den Fussgängern versagt, ausser wegen einer notwendigen Durchquerung bei einem Übergang auf die andere Seite der Strassen und Plätze. In Berlin ist seit Pfingsten 1898 durch polizeiliche Verordnung für die verkehr-

reichen Stunden der Sonn- und Festtage den Radfahrern die Südseite des Kurfürstendamms zur ausschliesslichen Benutzung eingeräumt und währenddem der Wagenverkehr über die Nordseite gewiesen worden. Der preussische Entwurf einer R. F. O. erteilt den Polizeibehörden die Befugnis, den Verkehr mit Fahrrädern auf bestimmten Fusswegen und Chausseebanketten zu gestatten, ebenso wie das Befahren bestimmter Wege, Strassen und Plätze mit Fahrrädern oder einzelnen Arten solcher ganz oder zeitweilig zu untersagen. Nach § 7 der h a m b u r g e r R. F. O. dürfen die Reitwege von Radfahrern benutzt werden, sofern und soweit dadurch Reiter nicht behindert werden; doch haben Radfahrer hier entgegenkommenden Reitern auszuweichen und, falls dies nicht ausführbar ist, rechtzeitig den Reitweg zu verlassen. In Strassburg i. E. ist das Radfahren in Strassen mit elektrischer Bahn verboten, was überall geschehen sollte, mindestens durch ortspolizeiliche Vorschriften da, wo der Verkehr an sich erheblich bewegt ist. Dem Verlangen der Fahrer nach Anlegung besonderer Radfahrerstreifen an den Seiten der Fahrdämme wird bereits mehrfach entsprochen und Radfahrervereine mögen dazu beisteuern.

6. Eine volle Sicherung des Fussgängerverkehrs ist nur dann gegeben, wenn das Radfahren in einer entsprechenden Entfernung von den Fussgängerwegen längs derselben stattfindet, sodass jede Erfassung eines vom Winde seitwärts über den Rand des Fussgängerweges gewehten Kleidungsstückes von den Pedalen der Radkurbel ausgeschlossen ist, wodurch ein Niederreißen von Personen oder ein Zerreißen von Kleidern verursacht werden kann. Deshalb ist auch das Fahren mit Rädern in den längs der Fahrbahn und den daneben laufenden Fussgängerwegen gepflasterten Rinnsteinen zu verbieten und für das Befahren der Landstrassen, an denen eine Abgrenzung der Bankette durch deren Erhöhung und Einfassung mit Bordsteinen oder Geländern nicht gegeben ist, soll die Freihaltung der Bankette in einer Breite von mindestens 2 Metern für die Fussgänger gefordert werden. Jedenfalls muss, wenn einmal dieser Abstand nicht genau eingehalten werden würde, der Radfahrer bei Begegnungen oder Überholungen von Fussgängern auch mit der Möglichkeit rechnen, dass ein oder mehrere nebeneinander gehende Fussgänger unvermutet seitwärts nach der Fahrbahn nahe herantreten und stehen bleiben, so dass der Fahrer seine Maschine stets genügend beherrschen und nach links abweichen kann.

§ 19.

Innerhalb bewohnter Ortschaften darf die Fahr-
geschwindigkeit eines gewöhnlichen, mässig schnell fahrenden
Personen - Fuhrwerks nicht überschritten werden; vergl.
§ 366² des Strafgesetzbuches.

Ein Vorfahren darf nicht zu nahe und zu schnell ge-
schehen. An gefährlichen, wie z. B. abschüssigen, engen,
wenig übersehbaren Stellen und bei starkem Strassenverkehr
ist ganz langsam (im Schritt) zu fahren oder sonst durch
Seitenstrassen ein Umweg nach dem ins Auge gefassten Ziel
einzuschlagen; nötigenfalls hat der Fahrer abzustiegen und
das Rad an der Hand zu führen. Ebenso ist zu verfahren
bei Strassenkreuzungen und kurzen Strassenwendungen, bei
dem Aus- und Einfahren der Automobilen durch Thore und
aus Grundstücken wie auch in solche, welche unmittelbar an
öffentlichen Wegen liegen, ferner bei Annäherung einer ge-
schlossenen Anzahl von Fussgängern, bei Militär- und anderen
Aufzügen (Prozessionen, Leichenzügen u. dgl.), bei Annähe-
rung von Strassenbahnwagen, desgleichen von mehreren Fuhr-
werken, Reitern, Herden — auch ausserhalb der Ortschaften.

In solchen Fällen hat der Fahrer mit der Warnungs-
glocke fortgesetzt starke Anschläge aus einer Entfernung
von 15 bis 20 Metern hören und bei starkem Geräusch des
Verkehrs oder heftigem Windbrausen laute Warnungsrufe (ein
gedehntes „Heeh!“), auch Pfeifensignale, ertönen zu lassen.
Dasselbe gilt für das Führen des Fahrrades durch dichten
Menschen- und Wagenverkehr.

Erläuterungen.

1. Das „übermässig schnelle Fahren in Städten und
Dörfern“ ist im allgemeinen Strafgesetz (§ 366 Z. 2 St. G. B.s)
als Übertretung angesehen und mit Geldstrafe bis zu 60 Mk.
oder mit Haftstrafe bis zu 14 Tagen bedroht. Diese Be-
stimmung ist ganz besonders in einer Radfahrer-Ordnung vor
Augen zu führen und noch näher zu spezialisieren. Das
Durchjagen asphaltierter oder mit gegossenen oder sonst glatten

Steinen gepflasterten Strassen ist eine der schlimmsten Radfahrer-Überschreitungen, die meistens von jüngeren Fahrern, um sich in ihrer Gewandtheit zu zeigen, oder aus Rücksichtslosigkeit in wirklicher Geschäftseile, begangen wird. Die Mässigung des Fahrens muss im Verhältnis der Eigenart des Fahrrades, wie der ähnlichen Fahrzeuge, wegen ihrer Unhörbarkeit und starken Triebkraft, auf die Schnelligkeit eines gewöhnlichen, im mässigen Pferdetrab rollenden Personen-Fuhrwerks festgestellt werden. So bestimmt die weimarische neue R. F. O. a. a. O. § 9 dass innerhalb der Ortschaften mit Fahrrädern nicht schneller gefahren werden dürfe, als mit der Geschwindigkeit eines mässig schnell fahrenden Wagens. Dagegen wird reichlich gefehlt und es gebricht überall an einer strengen Einhaltung dieser Vorschrift, auf die von den Aufsichtsorganen nicht genug geachtet werden kann. Das Verbot der k. sächsischen R. F. O. a. a. O. § 3a), dass nicht „mit übermässiger Geschwindigkeit“ gefahren werden solle, ist allzu unbestimmt und die Beurteilung jener hängt ganz vom Ermessen des Radfahrers ab, der sich bald mehr bald weniger an überschnelles Fahren gewöhnt hat und mehr oder weniger Vor- und Rücksicht besitzt. Gerade hier bedarf es einer besonderen Begrenzung durch einen objektiven Vergleichs-Massstab, um Zucht und Achtung vor der Verkehrsordnung bei leichtfertigen und wilden Fahrern zu erzielen. Der Platz zum übermässig schnellen Fahren ist ausserhalb der Ortschaften auf Landstrassen und auf Rennbahnen, wohin ja eigentlich diese Fahrzeuge der besonderen Schnelligkeit durch Verstärkung oder Erhöhung der s. g. Übersetzung gehören; d. h. draussen mag volle Freiheit in der Benutzung der Triebkraft (Rasanz) des Fahrzeuges gelten, wo die Bahn frei ist. Das Urteil über „übermässig schnelles Fahren“ innerhalb der Ortschaften, wie dieses in der halle'schen R. F. O. a. a. O. § 4, in der P. V. O. für die Provinz Brandenburg und den Stadtbezirk Berlin § 3, in der bayerischen R. F. O. § 4 u. a. m. verboten ist, ist auch bei Nichtfahrern ein unsicheres, geteiltes und mit Rücksicht auf die Eigenart der fr. Fahrzeuge ein weiter gehendes, als das rücksichtlich der Fahrgeschwindigkeit rasch fahrender bespannter Personenwagen oder Pferdebahn- und Wagen der elektrischen Bahnen, deren Fahrten auch ungleiches Tempo haben. Die P. V. O. für Schlesien a. a. O. § 3 hat allgemein das Gebot ausgesprochen, dass innerhalb der Städte und geschlossenen Ortschaften, insbesondere beim Passieren enger Strassen und an Strassenkreuzungen, langsam zu fahren sei. Es giebt aber auch hierfür Grade und das s. g. Schrittfahren ist der äusserste, dem mässigen Fussgänger-

schritt entsprechende. Dieser Grad dürfte aber nur bei einer wirklichen Gefährdung des Verkehrs oder des Fahrers einzuhalten sein, während er bei dem Durchpassieren der Ortschaften, worauf das Fahren mit den fraglichen Fahrzeugen hauptsächlich zu beschränken ist, unmöglich vorzuschreiben wäre, indem das der Natur des Fahrzeuges ganz widerspräche, die eben rasche und weitgreifende Bewegung mit sich bringt. Die R. F. O. für Prag a. a. O. § 7 schreibt vor, dass im allgemeinen nur „mit mässiger Geschwindigkeit“ in der Stadt und in dem Polizeirayon gefahren werden dürfe, und an allen Stellen, wo das leichte Fuhrwerk nur im Schritt fahren dürfe, die Velocipedfahrer „ein langsames Tempo einzuhalten haben.“ Die bamberger R. F. O. a. a. O. § 2 Abs. 3 und 4, welche im Sinne aller strassenpolizeilichen Vorschriften Radfahrer den Fuhrwerkslenkern und Fahrräder den Fuhrwerken gleich erachtete, schrieb vor, dass innerhalb der Stadt die Fahrgeschwindigkeit die eines gewöhnlichen Personen-Fuhrwerks nicht überschreiten dürfe, desgl. die hofer R. F. O. a. a. O. § 5, und die R. F. O. für Bayreuth a. a. O. § 1, dass „das Fahren mit Velocipedes in den Strassen der Stadt nur auf der Fahrbahn und im Tempo eines im gemässigten Trabe fahrenden Personen-Fuhrwerks“ geschehen dürfe. Die hessische R. F. O. a. a. O. § 8 bestimmt, dass der Radfahrer innerhalb der Ortschaften nur mit der Geschwindigkeit „eines in mittlerem Tempo trabenden Pferdes“ fahren dürfe. Die württemberger R. F. O. a. a. O. gebietet, an Strassenwenden, Kreuzungen und bei Nahekommen von Menschen auf der Fahrbahn so langsam zu fahren, dass das Fahrzeug nötigenfalls auf der Stelle zum Halten gebracht werden könne; ebenso in Elsass-Lothringen. In Österreich darf im Inneren von Orten die Fahrgeschwindigkeit den Trab eines Gespannes nicht überschreiten; indessen ist nach dem Reglement vom 13. April 1897 die Marschgeschwindigkeit eines kräftigen Fussgängers als Massstab für das Langsamfahren vorgeschrieben — also vielleicht „Geschwind“- aber nicht „Laufschritt“ der Infanterie.

2. Die Fälle, in welchen ganz langsam (Schritt) zu fahren ist, sind besonders aufzuführen, in welchen wo wegen der erwähnten Hindernisse abgestiegen und das Fahrrad an der Hand geführt werden muss. Wer das gar nicht so leichte Schrittfahren ohne Schwankungen nicht beherrschen gelernt hat, muss der Sicherheit wegen lieber absteigen und das Fahrrad führen. Ein unsicheres Führen eines solchen leeren Rades an der einen Hand des Fahrers, der ohne die andere die Lenkstange seines Fahrrades hält, ist nur von ganz geübten Fahrern vorzunehmen, kann aber leicht zu Verkehrs-

störungen führen und würde dann unter die in der R. F. O. für die Provinz Brandenburg § 3 und danach in der bayerischen R. F. O. a. a. O. § 4 Abs. 2 als Aushilfs-gattung angeführten „ähnlichen“ oder „sonstigen Handlungen, welche geeignet sind, Menschen oder Eigentum zu gefährden, den Verkehr zu stören“, zu rechnen sein, wie auch das Bogen- oder Voltenfahren, das Umkreisen von Fuhrwerken, Menschen und Tieren, wodurch eine pflichtgemässe Vorsicht verletzt wird. Dieser § 3 bez. § 4 umfasst aber alles Radfahren, auch das ausserhalb der Ortschaften; dagegen schreibt § 5 der letzteren R. F. O. ein langsames Fahren innerhalb der Ortschaften vor, insbesondere beim Passieren von Brücken, Thoren, engen Strassen und starken Strassenkrümmungen, beim Bergabfahren, beim Einbiegen aus einer Strasse in die andere, bei der Ausfahrt aus Häusern, Höfen und Grundstücken, die an öffentlichen Strassen liegen, bei der Einfahrt in solche und überall da, wo ein lebhafter Verkehr von Wagen, Reitern, Radfahrern oder Fussgängern stattfindet. Damit waren einzelne ortspolizeiliche Beschränkungen, welche ein Anhalten und Absteigen forderten, z. B. das Bergabfahren im allgemeinen ganz untersagten, gemildert, indessen bleibt immer noch der Polizei überlassen, an einzelnen gefährlichen oder verkehrsreichen Stellen besondere Fahrverbote zu erlassen und zu markieren. In der Regel soll nach Wirschinger a. a. O. S. 21 ein Tempo genügen, das einerseits dem Fahrer sofortiges Ausweichen, Anhalten und Absteigen gestatte, andererseits Entgegenkommenden noch hinreichend Zeit lasse, auch auf kurzen Abstand noch genügend und sicher auszuweichen. Wenn dem Fahrer die Möglichkeit eines für ihn selbst gefahrlosen Abspringens abgeht, fährt er gewiss nicht mehr langsam; in dieser muss er aber sein, so wie er einen Zusammenstoss befürchten muss. Kann er ohne Selbgefährdung abspringen und lässt er es dennoch auf den Eintritt eines Zusammenstosses, der ihm nicht ausgeschlossen erscheint, ankommen, indem er weiter fährt, der Zusammenstoss wird aber nur durch das Ausweichen des Fussgängers vermieden, so handelt der Fahrer nicht vorsichtig, nicht pflichtgemäss, sondern mutwillig, leichtfertig, vielleicht sogar eventuell vorsätzlich (bewusst rechtswidrig). Bei einem plötzlichen Überschreiten des Fahrdammes durch einen Fussgänger, der den hinterher kommenden Fahrer nicht wahrnimmt, kann dieser, sofern er „langsam“ fährt, sofort abspringen, ohne den Überschreitenden anzuradeln. Das ganz langsame oder Schrittfahren soll nur für die gefahrvollsten Stellen und Lagen vorgeschrieben werden, wie es im § 19 geschehen ist.

3. Eine Vorschrift für die Fahrgeschwindigkeit ausser-

halb der Ortschaften zu geben, z. B. wie im § 9 Abs. 2 der weimarischen R. F. O. von 1887 inbetreff des Fahrens in bergigem oder hügeligem Gelände, bei Baulichkeiten u. s. w. erscheint nicht notwendig, da es hier im Interesse der Fahrer liegt, sich bei möglichst freier Bewegung selbst zu hüten. Es genügt hier, nur Beschränkungen zur Verkehrssicherheit zu begrenzen, wie auch im § 19 geschehen ist durch den Zusatz: „auch ausserhalb von Ortschaften.“

4. Die Schlussvorschrift, wonach in den erwähnten Fällen fortgesetzte, kräftige Warnungszeichen vom Fahrer gegeben werden müssen in einer räumlich ungefähr begrenzten Entfernung, ist keineswegs zu entbehren und auch in allen Radfahrer-Ordnungen enthalten, indem sie die Entfernung allgemein als „reichlich bemessene“ (sächsische R. F. O. a. a. O. § 3 d), oder „rechtzeitige“ (bamberger R. F. O. a. a. O. § 6 Abs. 2), oder aber zahlenmässig begrenzt (St. P. O. für Reuss j. L. § 24 2) „mindestens 25 Meter“, (böhmisches Gesetz a. a. O. § 9a) „mindestens 20 Meter“, vorschreiben. Sofern wegen starken Geräusches oder Windes das Glockensignal nicht hörbar genug wäre, schreiben einige Fahrordnungen auch Pfeifensignale und den Ruf „Heeh!“ zur Warnung vor, z. B. die Strassen-Polizeiordnung für Chemnitz § 59 als Signal zum Ausweichen. Mit Recht ist in der k. sächsischen R. F. O. a. a. O. § 3 d) a. E. hervorgehoben, dass mit dem Glockenzeichen solange fortzufahren sei, als Veranlassung dazu vorliege; denn viele Radfahrer meinen, mit einem oder zwei Glockenanschlägen ihre Schuldigkeit gethan zu haben, die doch gar zu leicht überhört werden können. Beim Führen des Rades durch verkehrsreiche Strassen empfiehlt sich auch ein öfteres Geben des Glocken- oder Pfeifensignals, wenn ein Ausweichen anderer nötig erscheint und ohne dieses das Fahrrad nicht vorwärts zu bringen wäre.

§ 20.

Das Fahren und Führen der Fahrzeuge ist durch die Reihen öffentlicher Versammlungen, bei Festen aller Art, einer Handelsmesse, eines Jahr- und Wochenmarktes, sowie während der Dauer solcher durch die unmittelbar angrenzenden Strassen verboten, ingleichen während der breiten Besetzung der Fahrbahn in Strassen und über Plätze mit zusammenhängenden Durchzügen von Fuhrwerken, Reitern, Personen zu Fusse, sowie auch auf allen durch deutlich

wahrnehmbare Verbote für Fahrer ausgeschlossenen Wegen, Strassen, Brücken, Durchgängen und Plätzen.

Den Orts-Polizeibehörden ist es gestattet, derartige Verbote nach Bedürfnissen der Verkehrssicherung zu erlassen; sie sind aber dann verpflichtet, auf gut wahrnehmbaren Warnungstafeln an passenden Stellen solche Verbote erkennbar zu machen, aber auch die ihnen bekannt gegebenen Übertretungen zu bestrafen; vergl. § 366¹⁰ des Strafgesetzbuches.

Erläuterungen.

1. Es handelt sich hier um die **Ausschliessung** des Fahrens mit Fahrzeugen der hier fraglichen Art unter besonderen gewissen örtlichen und Verkehrsverhältnissen, die sich überall vorfinden und für die unter Vorbehalt der ortspolizeilichen Regelung doch **allgemeine** Vorschriften der Einheitlichkeit wegen zu geben sind.

Oben an für die „Sperrung“ steht das **Zusammendrängen** von vielen Menschen und Gefährten auf enger begrenzten öffentlichen Plätzen und Strassen u. s. w., besonders in **Ortschaften** bei Abhaltung von Handelsmessen, Jahr- und Wochenmärkten, wobei der Fussgängerverkehr sich auf bestimmte Tageszeiten ganz besonders erschwert erweist und die Aufmerksamkeit der Leute sich nach vielen Seiten hin zerteilt, daher auch nicht in dem Masse, wie sonst im gewöhnlichen Strassenverkehr, auf Fuhrwerke gerichtet sein kann. Das gilt aber auch für die unmittelbar an die Mess- und Marktplätze angrenzenden Strassen, deren Befahren zu Marktzeiten noch besonders ortspolizeilich untersagt werden mag. Jedenfalls ist das Mitführen der Fahrräder auf die Märkte in deren Reihen allgemein zu verbieten, wie es von rücksichtlosen Personen mannigfach als erlaubt betrachtet und geübt wird — sehr zum Verdruss aller anderen Leute, die sich dadurch behindert sehen. Die aus grösserer Entfernung Heranfahrenden mögen ihre Fahrzeuge in der Nähe der Marktplätze an polizeilich zu bestimmenden oder sonst selbstgewählten Stellen unter Beaufsichtigung von Dienstmännern für die Zeit ihres Verweilens auf den Märkten aufbewahren, besonders auch die Frachträder dort erst beladen.

Ebenso muss der Fahrzeug-Gebrauch **ausgeschlossen** werden für **kürzere Zeiten** in Strassen und auf Plätzen, wenn die Fahrbahn in ihrer ganzen Breite von zusammenhängenden, geschlossenen Durchzügen von Personen, Reitern, Fuhrwerken besetzt ist. Es kommt hier nur auf die kürzere

Fahrtunterbrechung an, die durch einen Umweg leicht in eiligeren Fällen vermieden werden kann. Sofern noch Platz genug auf der Fahrbahn bleibt, darf langsam vorübergefahren werden, wie im § 19 vorgeschrieben ist.

2. Es bedarf hierbei der besonderen Hervorhebung für die Fahrer wie Behörden, dass den Weg- und aufsehenden Polizeibehörden in den Ortschaften und für das platte Land vorbehalten werden müsse, **Sonderbestimmungen** für die Sicherheit und Bequemlichkeit des örtlichen Verkehrs zu treffen, die sich im Rahmen der allgemeinen Regeln der Fahrordnung sowie der daneben noch bestehenden landesrechtlichen Verordnungen zu halten haben. Es ist insoweit auf das in den Einleitungs-Erläuterungen Bemerkte zu verweisen. So hat die bayerische R. F. O. § 2 den Ortspolizeibehörden nicht bloss die Befugnis eingeräumt, das Radfahren auf bestimmten Fusswegen zu gestatten, sondern auch im § 3 den Distrikts- und Orts-Polizeibehörden die Befugnis, „aus Rücksichten der Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs das Befahren bestimmter Wege, Strassen und Plätze und das Bergabfahren auf bestimmten Wegestrecken zeitweilig oder ganz zu untersagen“. Dazu ist aber auch, wie im § 2 der k. sächsischen R. F. O. a. a. O., desgl. im § 43 des Strassenpolizei-Regulativs für Leipzig die öffentliche Bekanntmachung des Fahrverbotes durch Anschlag an geeigneter Stelle angeordnet worden ist, ausdrücklich im Absatz 2 des § 3 bestimmt, dass an den Anfangs- und Endpunkten derjenigen Strecken von Staats- und Distriktsstrassen und von Gemeinde-Verbindungswegen, für welche Verbote oder Beschränkungen des Radfahrerverkehrs bestehen, solche deutlich lesbar auf Tafeln anzubringen seien. Inbetreff der hier mit der Sicherheit des Verkehrs auf gleiche Stufe gestellten „Bequemlichkeit“ desselben bemerkt Wirschinger a. a. O. S. 8, dass insoweit ein Verbot nicht aus dem Grunde erlassen werden könne, weil etwa der Radfahrerverkehr im allgemeinen unbequem und lästig empfunden werde, sondern nur zu dem Ende, um Belästigungen vorzubeugen, welche über das Mass dessen hinausgingen, was sich im gewöhnlichen, regelmässigen öffentlichen Verkehr jeder Verkehrende von dem anderen gefallen lassen müsse. Dabei ist aber ausser Betrachtung geblieben, dass sich die Verkehrenden nicht mehr Unstatten gefallen zu lassen brauchen, als andere, aber hörbare und wegen ihrer geringeren Triebkraft auch eher bemerkbare „Fuhrwerke“ mit sich bringen, dass also die Gemeingefährlichkeit des Radfahrens es zu einer Berücksichtigung der Bequemlichkeit des öffentlichen Verkehrs gar nicht mehr kommen lässt, so dass letztere ganz ausser Betracht bleiben kann. Unbequem ist das Rad-

fahren für den Verkehr jeglicher Art, wie allgemein empfunden wird, auf jeden Fall; für den Fussgänger am meisten schon deshalb, weil er bei allem Strassen- und Platz-Überschreiten eine verdreifachte Aufmerksamkeit anwenden und länger als je auf eine geeignete Zeit des gefahrlosen Überganges warten muss und dabei oft nur mit Bangen ihn unternehmen kann. Im Winter und bei schlechtem Wetter fühlt er sich geradezu frei im Strassenverkehr im Vergleich zu der Belästigung bei gutem Wetter, das die Sportfahrer herauslockt. In die Unbequemlichkeit lernt er sich fügen, nicht aber in die Gefährlichkeiten und die Unsicherheit des Radfahrerverkehrs in den Ortschaften.

3. die Zulässigkeit derartiger Verbote und örtlicher oder zeitlicher Beschränkungen ist überall anerkannt und es ist auch in vielen Städten davon Gebrauch gemacht worden; z. B. in München besteht das Fahrverbot für den inneren Stadtbezirk in der Zeit, in welcher sich der Strassenverkehr am lebhaftesten bewegt, zwischen 6 Uhr morgens bis 9 Uhr abends, in Bamberg zur Zeit der Messen und Wochenmärkte über den Maxplatz durch die Reihen, durch die grüne Marktstrasse an Mittwochen und Samstagen vormittags, während augenblicklicher Aufzüge und Prozessionen; in Bayreuth ist das Radfahren über den Marktplatz während der Mess- und Marktzeit und während der Bühnenfestspiele an Aufführungstagen von mittags 1 Uhr ab in der Strasse nach dem Wagnertheater gänzlich untersagt. Vergl. auch die R. F. O. für Halle a/S. a. a. O. § 1 über die dortigen Fahrverbote, die P. V. O. für Breslau a. a. O. § 2, wo das Radfahren in der Nachtzeit überhaupt verboten ist, die prager R. F. O. a. a. O. § 6 und § 12, worin das Velocipedfahren bei starkem Nebel und Schneegestöber, dann in stark abschüssigen Strassen gänzlich untersagt ist, desgl. auf allen Strassen und Plätzen, wo Märkte abgehalten werden, für die Dauer der Marktzeit. Dass gegen Strassensperren und kurzzeitige Verbote und Beschränkungen des Radfahrens Beschwerden von jedem Radfahrer oder Vereine auf dem verwaltungsrechtlichen Instanzenwege erhoben und fortgesetzt werden können, versteht sich von selbst, ebenso die Beschwerdeführung gegen Aufsichts- oder Vollzugsorgane wegen Überschreitungen ihrer Befugnisse bei der vorgesetzten Dienstbehörde, nach einer auch zu empfehlenden sofortigen Unterwerfung an Ort und Stelle, um dem sonst zu gewärtigenden polizeilichen Zwang oder einer Bestrafung wegen Widerstandes gegen die Staatsgewalt sich nicht auszusetzen.

Es gehört jedoch in das Gebiet der Verpflichtung des Fahrers zur Vorsicht und Aufmerksamkeit, dass er sich überall nach den Verbotstafeln umsehe und

d a n a c h r i c h t e , sowie bei einem längeren Fahren in Ortschaften sich auch nach etwa nicht angeschlagenen Verboten oder Beschränkungen des Radfahrverkehrs erkundige, da eine Berufung auf Nichtkennen solcher nichts nützt. So auch W i r s c h i n g e r a. a. O. S. 9 und 10.

§ 21.

Alles Hin- und Herfahren zu wiederholten Malen in den Ortsstrassen und über Plätze wie auf solchen, nur um sich damit zu vergnügen oder sich zu zeigen (Paradefahren), ist ebenso verboten, wie daselbst die Vornahme von Fahrübungen und Radproben, Herüber-, Hinüber- und Bogenfahren, Wettfahren, Umkreisen, das Fahren ohne Festhalten der Lenkvorrichtung oder mit Entfernung der Füße von den Pedalen eines Fahrrades, auch das Mitnehmen von Kindern auf Fahrrädern, das Auftretenlassen anderer auf dem Tritt an der Achse eines Fahrzeuges, bez. auf der links verlängerten Achse des Hinterrades am Zweirad.

Die Benutzung der Fahrzeuge innerhalb der Ortschaften hat lediglich zu geschäftlichen und touristischen Zwecken, sonst nur zum Durchfahren, um ins Freie zu gelangen, zu geschehen.

Öffentliches Fahren ist allen noch Ungeübten und in der Beherrschung der Fahrzeuge Unsicheren (auch Ange-trunkenen, ganz kurzsichtigen, tauben Personen) verboten.

Zum Erlernen des Fahrens sollen geschlossene Übungsplätze oder nicht verkehrreiche Land-Strassen benutzt werden.

E r l ä u t e r u n g e n .

1. Unter den Belastungen des Strassenverkehrs in Ortschaften tritt am meisten hervor das Unterhaltungs- und Vergnügungs-Fahren zu wiederholten Malen, ja stundenlang, in besonders fahrbaren und vom Publikum stark besuchten Strassen und auf Plätzen, dem meistens von jüngeren Leuten zum Paradiere und Kokettieren in gewissen Stunden der Promenadenzeit gehuldigt wird. Es sind immer dieselben Aufsehen erregenden Typen, die sich zum „Paradefahren“ in den Strassen vorfinden, und es kann den Aufsichts-

organen nicht schwer fallen, sie im Auge zu behalten, so gut wie das die Strassenbewohner und Spaziergänger vermögen. Das Verbot des s. g. Fahrradbummels in den Strassen ist dadurch gerechtfertigt, dass das Fahrrad und der Automotor eine Maschine ihrer Eigenart nach ist, die als Transportmittel, zu Sportzwecken hinaus ins Freie, wo der Verkehr schwach ist, gehört, um grössere Wegestrecken mit möglichst geringer Anstrengung in kürzester Zeit zurückzulegen. In dieser Zweckbedeutung sollen sie auch nur zum Durchgangsverkehr in Ortschaften dienen, niemals aber um zur Unterhaltung oder zum Vergnügen der Sportfahrer in einem Auf- und Abfahren, aber ohne geschäftlichen Zweck, wie man sagt zum „Bummeln“ an belebteren Verkehrs-orten, das geradezu zur Mode aber auch zur „Radplage“ geworden ist, wie es viele Fussgänger betreiben, denen sich soviele Sportfahrer samt ihren Maschinen hierbei gleichstellen wollen, mindestens auch auf den Fahrbahnen. Da kann man sehen, wie sie in Gruppen hin und herfahren, bei der Unterhaltung untereinander weniger auf den Strassenverkehr achten als auf sich, wie einzelne genau Schritt fahren aber dabei schwankend mehr „gondeln“, als gerade fahren, und sich unterhalten, und anstatt dazu abzusteigen, langsam immer weiter vorrücken, wodurch sie andere im Passieren hindern; oder man sieht mitten auf oder am Rand der Fahrbahn einige abgestiegene Fahrer an ihre Räder, mehr oder weniger in malerischer Stellung, gelehnt in Unterhaltung den Verkehr versperren oder andere Personen oder Fuhrwerke zum Ausweichen nötigen. Sind nun derartige „Radbummler“, da sie langsamer zu fahren pflegen und teils zu den Effekthaschern vermöge ihrer auffallen sollenden Erscheinung, teils zu den sich die Langeweile durch Umschauen oder Unterhaltung Vertreibenden gehören, weniger gefährlich für die Sicherheit, so belästigen sie aber doch durch ihre Menge und Insolenz den Verkehr überhaupt und fordern durch ein offenes Sichgehenlassen, das andere mehr berücksichtigen sollen als sie selbst Rücksichten nehmen wollen, von anderen eine besondere Beachtung. Sie sind aber nicht minder, wie die als Schnellfahrer paradierenden „Radfexe“ von jedem anderen, als dem blossen Durchfahrtsverkehr, möglichst durch das Aufsichtspersonal auf Grund der hier recht erspriesslich wirkenden Vorschrift vom Strassenverkehr in Ortschaften abzuhalten und behufs polizeilicher Notierung in Wiederholungsfällen und darauf eintretender Verwarnung, ev. Entziehung der Fahrerlaubnis, zur Ordnung und Beachtung dieser Vorschrift anzuhalten. Das Hin- und Herfahren in den Strassen der Stadt war im § 7 der h o f e r R. F. O. a. a. O. verboten

ebenso wie das Umkreisen anderer Fahrzeuge oder Fuhrwerke und das Bogenfahren; überhaupt ist im § 2 das Radfahren auf der Fahrbank der öffentlichen Strassen nur den zur sicheren Handhabung des Fahrzeuges befähigten Personen dann gestattet, wenn dasselbe lediglich zu dem Zwecke erfolgt, um mit Benutzung des Rades ins Freie zu kommen. Es empfiehlt sich auch, um die Störungen des belebteren Strassenverkehrs durch derartige Vergnügungsfahrer abzuschneiden, das Befahren solcher Strassen und Plätze ganz zu untersagen, was in der prager R. F. O. a. a. O. § 13 in ziemlichem Umfang für Prag, Karolinenthal und Zizkow geschehen ist; desgl. in der halle'schen R. F. O. a. a. O. § 1, welche beim Passieren der vom Befahren mit Zweirädern ausgenommenen Strassen das Führen der Maschine an der Hand anordnet, auch in den dresdener Polizeiverordnungen vom 8. Juli 1873 §§ 10—14, vom 2. Dezember 1875, vom 5. Januar 1877, vom 7. September 1881, vom 16. Februar und 8. März 1888.

2. Obgleich die weiter angeführten Verbote sich verständigen Fahrern von selbst aufdrängen sollten, glauben zahllose Fahrer sich deren Inhalt nicht aneignen zu sollen. Fahrübungen, wie Bogenfahren, Zickzackfahren, Umdrehen in mehr oder weniger kurzen Kurven, Umkreisen, Fahren mit Fernhalten der Hände von der Lenkstange, mit untergeschlagenen Armen und alleiniger Berührung der Pedale, wobei gefährdende Schwankungen und Verlust der Beherrschung leicht eintreten, oder Auflegen der beiden Füße nach vorn, nach Entfernung von den Pedalen des in starken Schuss gebrachten Zweirades, Wettfahren u. dgl. renomistische Künste innerhalb des Strassenverkehrs müssen entschieden verboten und besonders den jüngeren Fahrern als unerlaubte Handlungen vor Augen gehalten werden.

Dahin gehört auch die oft bemerkte Unsitte des Mitnehmens von Kindern auf Fahrrädern, jedenfalls auf dem Zweirade als gefährlich für Kind und Fahrer, was von jedem Beobachter empfunden wird, ebenso das Auftreten auf dem Trittbrett eines Fahrzeuges, insbesondere auf der verlängerten Achse des Zweirades hinter dem Fahrer an dem sich der Auftretende im Fahren festhält.

Die einzelnen polizeilichen Verordnungen haben die einen oder anderen störenden Handlungen besonders hervorgehoben, oder störende und gefährdende Handlungen im allgemeinen auch nach Hervorhebung einzelner, als aushilfsweise Gattung hinzugefügt. Die k. sächsische R. F. O. § 3 b) untersagt beim Bergabfahren die Lenkstange aus der Hand zu lassen, und das Entfernen der Füße von den Pedalen während des Fahrens in jedem Falle bei einsitzigen Fahrrädern, während

bei mehrsitzigen mindestens einer der Fahrer die Füße auf den Pedalen haben soll. Das kann sich doch nur auf das Fahren innerhalb der Ortschaften beziehen zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit, während im Freien bei derartigen Handlungen nur die Selbstgefährdung der Fahrer in Frage käme und z. B. die Entfernung der Füße von den Pedalen und deren Auflegen nach vorn bei mässig abfallenden Landstrassen dazu dient, den Beinen eine kurze Ruhe zu verschaffen, oder das Entfernen der vom Frost erstarrten oder ermüdeten Hände und deren Einstecken in eine Rocktasche oder einen Damenmuff zur kurzen Erwärmung keinem Fahrer verboten werden kann. Das in der bamberger R. F. O. a. a. O. § 2 Abs. 4 enthaltene Verbot der Mitnahme von Kindern auf dem Fahrrad ist mit vollem Recht in den § 4 der bayerischen R. F. O. in dieser Allgemeinheit aufgenommen worden. Der im Auftrage des Verbandes zur Wahrung der Interessen bayerischer Radfahrer bearbeitete Kommentar vom Bezirksamtman a. D. Wirsching S. 13 beschränkt dieses Verbot nur auf die Räder, welche eine Sitzvorrichtung für eine zweite Person nicht haben und auch bei den s. g. Tandems, soweit das Kind das fahrerlaubnismässige Alter von 14 Jahren noch nicht vollendet habe. Bei dem Gesellschaftsrad sitzen zwei Fahrer nebeneinander, bei dem Tandem zwei Fahrer jedoch hinter einander, bei dem Tandem-Mehrrad mehrere. Die Gefährdung des Kindes, das sich mitnehmen lässt, erhöht die Verantwortlichkeit; deshalb das Verbot, dessen Aufnahme auch in die in Aussicht stehende Radfahrer-Ordnung für Preussen gesichert scheint.

3. Dass öffentliches Fahren Ungeübten und noch Unsicheren gänzlich versagt sein muss, liegt auf der Hand. Erlaubt ist es nur solchen, welche die erforderliche Fertigkeit nachgewiesen und den behördlichen Erlaubnisschein erhalten haben. Das Erlernen des Fahrens kann nur in geschlossenen Lehrbahnen oder auch auf nicht verkehrreichen Landstrassen stattfinden. Übungen mit Fahrrädern innerhalb der bewohnten Stadtteile verbot § 3 der bamberger St. P. O. a. a. O.; als verkehrgefährdende und störende Handlungen sind sie an sich schon verboten.

§ 22.

Automobilen (Motoren ausser Fahrrädern) dürfen nur einzeln, nicht nebeneinander, bei enger Fahrbahn dürfen aber auch Fahrräder nur einzeln hintereinander, in Abständen

nicht unter 10 Metern, ebenso beim Überholen, gefahren werden.

Zwei oder mehrere Radfahrer dürfen nebeneinander nur dann fahren, wenn es ohne Gefährdung oder Hinderung des sonstigen Verkehrs geschehen kann.

An begegnenden oder eingeholten Fuhrwerken, Reitern, Herden und einzeln getriebenem Vieh dürfen mehrere Radfahrer nur in einfacher Reihe hintereinander und in Abständen von 10 Metern voneinander vorüberfahren.

Korso- und Vereinsfahrten auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen dürfen nur mit polizeilicher Erlaubnis abgehalten werden und den Verkehr nicht stören oder belästigen; dabei ist nur in Reihen von je zwei Fahrern nebeneinander und in Abständen von 3—5 Metern hintereinander im Schritt zu fahren, solange die Fahrt innerhalb einer Ortschaft stattfindet.

Strecken-Wettfahrten auf Landstrassen sind ebenfalls nur nach Einholung einer polizeilichen Erlaubnis gestattet.

Wett- und Zielfahrten in Bahnen (Rennen) unter Zulassung des Publikums sind polizeilich anzumelden und zu beaufsichtigen.

Erläuterungen.

1. Für das Fahren in Gesellschaft müssen ebenfalls besondere Vorschriften gegeben werden, wie solche auch in verschiedenen Fahrordnungen zu finden sind. Darunter sind die Automobilen, Motorräder, welche nicht durch Menschen- sondern durch dynamisch-mechanische Triebkräfte (Elektrizität, Gase, Dampf) bewegt, aber vom Fahrzeuglenker geleitet werden, obschon auch als für Einzelfahrer eingerichtete vorkommen, die eigentlichen Gesellschaftsfahrzeuge, wie drei- und vierräderige Wagen mit mehreren Sitzen. Auch sie sind im allgemeinen den für Fahrräder geltenden Bestimmungen unterworfen. Solche dürfen auf Fahrstrassen wegen ihres grösseren Umfanges und ihrer Schwerfälligkeit nur einzeln, nicht neben einander fahren. Nur die bayerische R. F. O. a. a. O. § 15 hat diese einer besonderen Genehmigung der Distriktsbehörde des Wohnortes des Besitzers und den von dieser festzusetzenden besonderen

Bedingungen unterworfen. Sie fallen unter die „Fahrzeuge“ oder „Fahrräder“, und unterliegen der sinnngemässen Anwendung der Radfahrerordnungs-Vorschriften.

2. Das Einzelfahren hintereinander ist aber sonst als Regel festzuhalten und zwar, wenn mehrere in Gesellschaft fahren, in Abständen von mindestens 10 Metern hinter einander bei der Enge einer Fahrbahn, die das Ausweichen zweier Fuhrwerke nicht mehr gestattet. Ausserdem entscheidet für die Zulässigkeit eines Nebeneinanderfahrens mehrerer Radfahrer die gehörige Strassenbreite und der Verkehr, der weder gefährdet noch gestört werden darf, weshalb das Hintereinanderfahren in einfacher Reihe in den im § 22 hervorgehobenen und ähnlichen Fällen eintreten muss. Die R. F. O. der Stadt Braunschweig hat bestimmt, dass zwei oder mehrere Radfahrer nebeneinander auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen nicht fahren dürfen. Die sächsische R. F. O. a. a. O. § 3 c) bestimmt, dass mehr als zwei Radfahrer einen Weg nebeneinander nicht benutzen, nur dann aber nebeneinander fahren dürfen, wenn solches ohne Belästigung des übrigen Verkehrs geschehen könne, dass sie beim Ausweichen jedoch hintereinander zu fahren hätten. Ähnlich die halle'sche R. F. O. a. a. O. § 9 und § 9 der P. V. O. für die Provinz Brandenburg u. s. w. § 5 der P. V. O. für Schlesien, § 6 Abs. 3 der bamberger, § 8 der hofer R. F. O. a. a. O., wo für gemeinsame Fahrten zwischen den einzelnen Fahrern ein Abstand von mindestens 10 Metern vorgeschrieben ist; ferner die St. P. V. O. für Reuss j. L. § 24 c), Abs. 3, für Reuss ä. L. § 25 Ziff. 5. In der bayerischen R. F. O. a. a. O. § 11 Abs. 3 ist das Nebeneinanderfahren mehrerer Radfahrer nur insoweit gestattet, als dies ohne Belästigung des übrigen Verkehrs geschehen kann, also wenn schon die Bequemlichkeit des Verkehrs beeinträchtigt wird. Diese V. O. stellt ja neben die Erhaltung der Sicherheit auch die der Bequemlichkeit des Verkehrs als Zweck der Fahrvorschriften auf. Wirsching a. a. O. S. 31 ist der Meinung, dass dieser bedingungslosen Fassung gegenüber die bisher in Geltung gewesenen Polizeivorschriften, dass mehr als zwei Radfahrer überhaupt nicht nebeneinander fahren dürften und dass Fuhrwerken, Reitern und Herden von mehreren Radfahrern nur in einfacher Reihe vorgefahren werden dürfe, weichen müssten, sodass nunmehr nach bayerischem Landesrecht die Radfahrer zu mehreren neben einander fahren dürften, nur nicht also vorgefahren beim Überholen — sofern nur der übrige Verkehr nicht belästigt werde.

3. Als Ausnahme wäre bei Corso- und Vereins-

fahrten, welche wie andere öffentliche Aufzüge einer Erteilung der orts- oder landes-, distriktpolizeilichen Genehmigung bedürfen, ein Nebeneinanderfahren von je zwei Fahrrädern in einem Abstand von 3 bis 5 Metern hintereinander und im schnellen Schrittfahren zu gestatten, so lange sich die Fahrt in Ortschaften bewegt.

4. Ein Strecken-Wettfahren auf Landstrassen bedarf der distrikts- bez. landespolizeilichen Erlaubnis, sofern es über die Ortsfluren und einzelne Landesgrenzen der Bundesstaaten hinausreicht. Wettfahren und s. g. Rennen in geschlossenen Bahnen unter Zulassung grösserer Zuschauermengen bedarf einer polizeilichen Anmeldung behufs Beaufsichtigung im Sicherheits- und Ordnungsinteresse. Die hoferr. R. F. O. a. a. O. § 7 erfordert eine polizeiliche Erlaubnis für Wettfahren auf öffentlichen Strassen und Plätzen, desgl. die bamberger a. a. O. § 7 auch für Korsofahrten. Nach dem preussischen Entwurf bedürfen Wettfahrten auf öffentlichen Strassen einer behördlichen Genehmigung.

§ 23.

Jeder Fahrer hat während der Fahrt auf öffentlicher Fahrstrasse, so weit nicht örtliche Hindernisse vorliegen, genau die rechte Hälfte der Fahrbahn, von ihrer Mitte (Achse) aus gerechnet, einzuhalten und dabei zu beachten, dass er von vorbeikommenden Fuhrwerken oder Reitern, Herden, ledig geführten Tieren und etwa vorübergehenden Menschen 1 Meter entfernt, vorüberfährt, um Beschädigungen, auch blosse Berührungen und Belästigungen zu vermeiden.

Das Berühren der Bürgersteige, Promenaden- und Fusswege mit den Fahrzeugen, wie auch der nicht mit Material belegten Bankette von Landstrassen, ist streng untersagt, selbst für den Fall, dass einzelne Wegestrecken frei von Fussgängern wären. Nur ausnahmsweise ist es nachgelassen, ein Fahrrad auf dem Bankett einer Landstrasse an der Hand zu führen, wenn der Fahrer durch die stellenweise Unfahrbarkeit der Fahrbahn sich zum Absteigen genötigt sah. Aber auch in diesem Falle hat er den Fussgängern nach links (nach der Fahrbahn hin) auszuweichen.

Erläuterungen.

1. Das Fahren auf der rechten Seite der Fahrbahn ist in verschiedenen allgemeinen Strassenordnungen überhaupt vorgeschrieben, jedoch pflegt auf platten Landstrassen, auch in den Strassen der Ortschaften, wo das Rechtsfahren nicht geboten ist, das Fuhrwerk auf der Mitte der Fahrbahn hingeleitet zu werden, so lange es diese allein befährt. Die Vorschrift des Rechtsfahrens als der Regel hat den grossen Vorteil für sich, dass ein entgegenkommendes, auch rechtsfahrendes Fuhrwerk wie jenes, ohne ausweichen zu müssen, gerade fortfahren kann, und ein rechtsfahrendes ebenso, indem ein es überholendes nach links im weiten Bogen vorüber- und dann wieder auf die rechte Fahrbahnseite fährt, jenes nun hinter sich lassend. Diese allgemeine Fahrregel hat auch für Fahrräder und Automobilen zu gelten und ist auch in den meisten Fahrordnungen aufrecht erhalten worden. Es macht einen günstigen Eindruck, wenn von Radfahrer-Vereinen öffentlich auf diese Regel, auch als eine von den Geschirrführern, wie von Radfahrern zu beachtende, wiederholt hingewiesen wird, als auf eine Notwendigkeit der Verkehrssicherung, welche von den Aufsichtsorganen besonders ins Auge zu fassen sei. An das Rechtsfahren werden sich Radfahrer, denen die Vorschrift nicht bekannt oder passend ist, bald da gewöhnen, wo in Strassen auf beiden Seiten des Fahrdammes besondere Radfahrerstreifen zur Erleichterung des Fahrens glatt hergestellt sind; dann sehen sie sich genötigt, stets nur in derselben Richtung hinter einander rechts zu fahren, was ihnen dadurch zur bewussten Regel und Gewohnheit wird. Beim Überholen hat der den Vorfahrer Überholende links nach dem Fahrdamm im Bogen nach dem Fahrstreifen wieder zu gelangen. Auffallend ist die Abweichung in der altenburger R. F. O. a. a. O. § 2 Abs. 2, woselbst das Vorbeifahren „an eingeholten Fuhrwerken oder Reitern“ auf der rechten Seite angeordnet ist, obschon vorher im Abs. 1 die Einhaltung der rechten Seite der Fahrbahn und das Ausweichen vor begegnenden Fuhrwerken und Reitern nach rechts vorgeschrieben war. Damit wird in der That der Radfahrer bei der von ihm vorzunehmenden Überholung genötigt, vorübergehend das rechtsseitige Bankett der Landstrassen oder die Rinnsteine oder Gossen gepflasterter Ortsstrassen zu befahren oder doch, der hier gegebenen Vorschrift entgegen, links im Bogen den Vorfahrer zu umfahren. Die k. sächsische R. F. O. a. a. O. hat auf die allgemeine V. O. betr. den Verkehr auf den öffentlichen Wegen verwiesen und dieser entsprechend haben die dresdener und leipziger Fahrordnungen auch das Einhalten der rechten Seite der Fahrbahn als nicht ausnahmslose Regel vorgeschrieben,

aber auch das Ausweichen stets nach rechts sowohl dem Entgegenkommenden als dem Überholenden, und zwar in der Regel mit halber Spur, ausnahmsweise ganz. Dass das zu überholende Fahrzeug, wenn es auf der rechten Fahrbahnseite fährt und die linke frei ist, nicht zum Ausweichen nach rechts, etwa auf das Bankett, genötigt werden darf, ist begreiflich und es hat wohl auch in der altenburger R. F. O., die sich sonst an den k. sächsischen Verkehr aus nachbarlichen Rücksichten anschliesst, das eingeholte oder zu überholende Fuhrwerk, nicht das einholende, zum Weiterfahren auf der rechten Fahrseite angehalten werden sollen, während letzteres nach links jenes zu umfahren habe. Abweichend bestimmt die R. F. O. für Prag a. a. O. § 7, dass links zu fahren, links auszuweichen und rechts vorzufahren sei.

2. Unter der „rechten Seite der Fahrbahn“ ist nicht die an die Fussgängerbänke unmittelbar angrenzende Strecke, sondern die ganze rechtsseitige Hälfte von der Mitte der Fahrbahn oder der Strassenachse bis zum rechtsseitigen Ende der Bahn zu verstehen, in Ortschaften meist bis zu dem abgegrenzten Bürgersteig heran, auf Landstrassen ohne sichtbare Abgrenzung bis zu 2 Meter Breite des Banketts. Wenn auf dem einen Bankett Materialien zur Strassenunterhaltung aufgeschüttet liegen, so pflegt immer noch ein schmaler Streifen für die Fussgänger übrig zu sein, der indessen weniger benutzt wird und von den Radfahrern gern gemieden zu werden pflegt, da zuweilen Steine darauf vereinzelt liegen oder sonst der Weg nicht so glatt getreten ist. Hier wird der Radfahrer schon eher genötigt, seine rechtsseitige Fahrt mehr nach der Mitte der Fahrbahn zu richten. Ob ein neben dieser hinlaufender Reitweg, der sonst wegen seiner Weichheit nicht gerade von Radfahrern aufgesucht wird, ihnen verboten wäre, ist nirgends zu finden; indessen ist ein solcher in Strassenordnungen den Fuhrwerken verboten, so wird er es auch Radfahrern sein müssen, wie das Strassenbankett. Unfahrbarkeit der rechten Fahrbahnhälfte durch Sperre wegen Reparaturen u. dgl. muss eine vorübergehende Abweichung von der Regel des Rechtsfahrens gestatten; auch im Falle der Neubeschüttung, welche doch nur auf einer Hälfte der Fahrbahn der ungepflasterten Strassen zu geschehen pflegt, muss eine Ausnahme zulässig sein, auf die linke Fahrbahnseite abzuweichen zu dürfen, welche aber von Wirschinger a. a. O. S. 3 für Bayern mit Rücksicht auf §§ 1 u. 2 der R. F. O. ausgeschlossen wird, wenigstens rücksichtlich der Landstrassen ausserhalb der Ortschaften, da hier das Radfahren auf den Fussbänken gestattet ist, insoweit dadurch der Verkehr der Fussgänger

nicht gestört wird, was aber der Fall ist bei dem Einholen oder Entgegenkommen von Fussgängern, denen der Radfahrer durch rechtzeitiges Verlassen der Fussbank auszuweichen hat. Ist dies geboten und der Fahrer müsste auf die Beschottung fahren, so hätte er abzusteigen und das Rad zu führen — hart am Rande letzterer.

3. Zur Vermeidung von Zusammenstössen ist darauf zu achten, dass mindestens eine Entfernung von 1 Meter bei Begegnungen eingehalten werde, wie dies in der R. F. O. für Prag a. a. O. § 8 geordnet ist, welche auch im § 9 für das Fahren hinter einander „ein Mann hoch“ nur in Entfernungen von mindestens 2 Metern anordnet und das Fahren „in Reihen“, also nebeneinander, ganz verbietet.

Soll eine grössere Sicherheit der Fussgänger erreicht werden, so ist den Fahrern eine strenge Einhaltung ihrer Fahrgrenzen einzuschärfen durch das Verbot eines allzu nahen Heranfahrens an alle nur für jene bestimmten Wege, welche nicht zu berühren sind. Wie frei hier die Praxis der Radfahrer ist, zeigen die zahllosen Spuren auf den Banketten der Landstrassen mit den verräterischen drei eng parallel laufenden Linien auf dem Erdboden, welche der Pneumatikreifen hinterlässt. Wird hier Nachsicht geübt, so verführt das Beispiel auch Reiter und Führer von Handwagen, Karren u. dgl. zum Überschreiten der gesetzten Grenzen.

4. Als einzige Ausnahme des Verbotes mag das am Schluss des § 23 für das Radfahren auf dem Bankett einer stellenweise unfahrbaren Fahrbahn der Landstrassen zuzulassen sein, welchenfalls aber doch auch den Fussgängern vom Radfahrer auszuweichen ist.

§ 24.

Regelmässig muss ein Ausweichen vor entgegenkommendem Strassenverkehr, wenn es wegen Verengung der Fahrbahn geboten ist, von Fahrern nach rechts hin geschehen. Dies erübrigt sich, wenn auf Orts- und Landstrassen Entgegenkommende die Mitte der Fahrbahn einhalten und der Fahrer entfernt genug rechts fährt.

Bei einem Zusammentreffen zweier sich auf schmaler Fahrbahn ausweichenden Fuhrwerke u. dgl. hat der Fahrer einer Maschine das Vorüberfahren jener abzuwarten, bez.

abzusteigen; ebenso in engen Ortsstrassen, Brücken, Thoren u. dgl., wo nur ein Fuhrwerk u. dgl. Platz zum Vorüberkommen hat und das Passieren der Fussgänger behindert wäre.

Erläuterungen.

1. Es empfiehlt sich, die Vorschriften über das gegenseitige Ausweichen, je nachdem ein Entgegenkommen oder ein Überholen die Veranlassung dazu giebt, von einander zu halten. Den auf der Fahrbahn den rechts Fahren den Entgegenkommenden würde, wenn jeder Teil richtig die vorgeschriebene rechte Seite einhielt, auf breiten Fahrbahnen ein Ausweichen kaum obliegen, indem dann die Mittellinie der Fahrbahn mindestens in einer Breite von 1 Meter Zwischenraum frei bliebe. Indessen es muss stets mit der Möglich- und Fügigkeit gerechnet werden, dass sich bei freier Fahrbahn das einzelne Fahrzeug wie Fuhrwerk, namentlich bei gewölbten und engeren Strassen, mehr nach der Mitte zu halten sucht. Daher liegt in solchen Fällen beiden sich im Entgegenkommen begegnenden Teilen ein Ausweichen nach rechts ob, was auch überall als feststehende Regel von altersher aufrecht erhalten worden ist und sich im Tagesverkehr von selbst gebietet und ausgeführt wird, nur bei Nacht eine besondere Aufmerksamkeit erfordert.

Im Königreich Sachsen ist das Ausweichen nach rechts dem entgegenkommenden und überholenden Fuhrwerk auf die Hälfte des Weges vorgeschrieben — „auf ein gegebenes Zeichen“; wenn sich die Geschirre wirklich, wie geordnet, „möglichst rechts“ auf der Fahrbahn halten, dann würde die linke Hälfte dieser für das entgegenkommende Fuhrwerk immer frei genug bleiben und es soll jedenfalls die Hälfte der Fahrbahn frei bleiben, eventuell mittels Ausweichens nach rechts. Ein Ausweichen „mit ganzer Spur“ verlangt das leipziger Strassenpolizei-Regulativ a. a. O. § 30 vom Führer eines leichten Fuhrwerks, soweit es der Raum gestattet, einem schwer beladenen Fuhrwerk gegenüber, ebenso im § 31 geschlossen marschierenden Abteilungen des Militärs, öffentlichen Aufzügen, Postwagen, Strassen-Walzen und Kehr-Maschinen gegenüber, dafern dies bei der Breite der Strasse überhaupt möglich sei. Die dresdener V. O. für den Fahr- und Reitverkehr a. a. O. § 8 erweitert noch jene Verpflichtung gegenüber den königlichen und prinzlichen Wagen, Lösch- und Rettungsapparaten, Führern von Pferden und Viehtreibern gegenüber; in § 9 ist das vollständige Ausweichen vor Strassenbahnwagen geordnet, das kaum zu erwähnen sein wird, da diese den Strassenbahnverkehr durch-

gebends beherrschen und alle anderen Fuhrwerke ihnen schon von selbst ausweichen. Dass im Notfalle auch jene anhalten müssen, gehört in ein anderes Regulativ; von einem Ausweichen kann für die Strassenbahnwagen keine Rede sein, da sie die Schienen nicht verlassen können.

Die R. F. O. für Halle a. a. O. § 5 Abs. 3 ordnet, dass entgegenkommenden Fuhrwerken, Reitern, Radfahrern, Viehtransporten u. s. w. rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen, falls dies aber die Örtlichkeit oder sonstige Umstände nicht gestatteten, solange anzuhalten und abzustiegen sei, bis die Bahn frei geworden; um dies zu erleichtern, sollen erforderlichen Falles die entgegenkommenden Fuhrwerke, Reiter u. s. w. eine thunlichst langsame Gangart annehmen und auch ihrerseits verpflichtet sein, den entgegenkommenden Radfahrern nach der rechten Seite hin angemessen auszuweichen. Damit stimmt wörtlich überein die R. F. O. für die Provinz Brandenburg und den Stadtbezirk Berlin a. a. O. § 5, während die für die Provinz Schlesien a. a. O. § 4 ohne Angabe der Richtung für ein Ausweichen nur ein möglichst weites und mit thunlichst ermässiger Fahrgeschwindigkeit erfordert. In der bayerischen R. F. O. a. a. O. § 9 ist die Fassung, wie vorstehend in der halle'schen aufgenommen mit Hinzufügen eines Wenigen; dazu wird die Ministerialbekanntmachung vom 23. Juni 1862 zur Ergänzung angeführt, deren allgemeinere Bestimmungen auch für Radfahrer gelten sollen rücksichtlich der Begegnungen, ähnlich den dresdener Bestimmungen. Nach der Meinung Wirschingers a. a. O. S. 24 sollten, da jene Ministerialbekanntmachung keine Vorschrift darüber enthalte, dass Reiter, Fuhrwerke u. s. w. Fussgängern auszuweichen hätten, die bisher verbindlich gewesenen anders lautenden Vorschriften für Radfahrer, wonach diese allgemeinhin den Fussgängern auszuweichen hätten, als den oberpolizeilichen Vorschriften entgegenstehend nicht mehr erneuert werden dürfen. Doch sei nach § 2 das Verlassen der verstatteten Strassen-Fussbänke, um den Fussgängern auszuweichen, geboten und schon die eigene Sicherheit müsse den Radfahrer veranlassen, auch auf freier Fuhrwerkbahn entgegenkommenden Fussgängern auszuweichen (gebrechlichen, schwerhörigen Personen, offensichtlich Erschrockenen, Kindern).

Auch die übrigen deutschen Radfahrer-Ordnungen halten an dem Rechtsausweichen fest. Es ist störend, dass für das Königreich Böhmen die Strassen-Polizeiordnung § 2 die Fahrenden zum Linksausweichen und zum Vorfahren rechts verpflichtet, den in Gebirgsgegenden sich begegnenden Schlitten das Ausweichen nach rechts vorschreibt; dasselbe gilt nach

der österreichischen V. O. vom 13. April 1897: links ausweichen, rechts vorfahren, in lebhaften Strassen hintereinanderfahren.

2. Radfahrer entschliessen sich erfahrungs- und beobachtungsgemäss nicht leicht zum Anhalten und Absteigen vom Fahrrad. Indessen es macht stets dem Beobachter den Eindruck einer Vor- und Rücksicht des Fahrers, wenn er an bedenklichen Stellen das Durchfahren nicht zu erzwingen sucht. Das deutet auf die Aufstellung einer Verpflichtung für solche Fahrer, welche nicht halten und absteigen möchten, wo es die Vorsicht, vollends eine Verkehrsnotwendigkeit erfordert, wie es in dem Schlusssatz des § 24 festzustellen war und sich auch in fast allen Fahrordnungen vorgeschrieben findet.

§ 25.

Bei dem Überholen eines rechts Fahren den hat dieser seine Fahrri chtung in gehöriger Entfernung von der Mitte der Fahrbahn fortzuhalten, dagegen der Hinterfahrer nach links in rascher Fahrt, nachdem er aus einer Entfernung von mindestens 15 Metern ein fortgesetztes Glockenzeichen bis zum erfolgten Überholen gegeben hat, wenigstens 1 Meter entfernt in kurzem Bogen auszuweichen, währenddem der Vorfahrer, etwas rechts ausweichend oder geradefort am Rande der Fahrbahn fahrend, langsamer zu fahren hat, bis der Überholende die rechte Seite der Fahrbahn für sich wieder frei gewonnen hat. Fahren mehrere neben einander, so haben sie das Überholen einzeln hintereinander in derselben Weise zu bewirken.

Das Überholen von Fuhrwerken u. dgl. hat in derselben Weise nach links, ausnahmsweise nach rechts dann zu erfolgen, wenn das Fuhrwerk u. dgl. die Mitte der Fahrbahn einhält, ohne nach rechts auszuweichen, ungeachtet des vom Fahrer gegebenen Warnungszeichens.

In engeren Ortsstrassen dagegen hat das Überholen der Fuhrwerke u. dgl. zu unterbleiben, welchenfalls langsam hinterher zu fahren oder abzusteigen, zu warten oder das

Fahrrad an der Hand zu führen ist — nach den dafür bestehenden Vorschriften im § 17.

An Ecken und Kreuzungen von Strassen, auf Brücken, in Strassenengen, wo die Breite der Fahrbahn sichtlich ein Überholen ausschliesst, ist schon der Versuch eines solchen verboten.

Ein Überholen darf von keinem Fahrer, wie von keinem Führer eines Fuhrwerks, eines Tieres u. s. w. verhindert werden, wie etwa durch ein zeitweises Wettfahren, Herüber- und Hinüberfahren u. dgl. (§ 366³ des Strafgesetzbuchs).

Erläuterungen:

1. Das Vorbeifahren an Fuhrwerken, Reitern, Fussgängern, von der Rückseite dieser her an ihnen vorüber nach vorn in der Fahrrichtung (das „Überholen“), bietet für Fahrer ebenso wie für die Zuüberholenden grössere Schwierigkeiten, als das Entgegenkommen, weil die letzteren ihr Augenmerk stets nach vorn zu richten pflegen und vorzugsweise dahin zu richten haben. Fuhrwerke u. dgl. werden leichter gehört als Reiter, aber Fahrräder kaum oder gar nicht, falls von den Fahrern nicht schon aus einer Entfernung von 15–20 Metern, fortgesetzte starke Glockenschläge gegeben werden oder, falls die Glocke versagen sollte, andere Warnungszeichen (§ 19), welche durch das Strassengeräusch oder starken Wind hindurch hörbar genug werden und zur Vor- und Umsicht oder zum Ausweichen der Verkehrenden mahnen sollen. Die Vorschriften über das Vorbeifahren der Automobilen würden im allgemeinen sinngemäss mit Rücksicht auf ihre ganze Einrichtung die für Personenwagen sein; daher sind die für Radfahrer besonders geltenden bezüglich des Überholens zu scheiden, jenachdem Radfahrer, oder Fuhrwerke, Viehtransporte und Reiter, oder Fussgänger (§ 27) überholt werden — von Radfahrern. Die Vorschriften können hierbei zur Anweisung namentlich noch jüngerer Radfahrer nicht genau genug sein.

2. Ein Überholen des Radfahrers auf der rechten Fahrbahnseite durch einen Hinterfahrer muss nach links im Bogen von mindestens 1 Meter Entfernung von dem nach rechts ausweichenden oder geradefortfahrenden Vorfahrer bis dahin erfolgen, wo der Hinterfahrer die rechte Seite der Fahrbahn wieder, ohne einen Zusammenstoss mit dem Überholten befürchten zu müssen, gewinnen soll. Wenn der Vorfahrer durch das hier durchaus notwendige Warnungszeichen

von der Absicht des Hinterfahrers in Kenntnis gesetzt ist, muss er langsam fahren, damit letzterer mit einiger Beschleunigung vorbeifahren kann. Ein Ausweichen des Vorfahrers nach rechts ist nur dann erforderlich, wenn er zu sehr sich nach der Mitte der Fahrbahn hält.

Fahren mehrere Hinterfahrer neben einander, so gebietet es sich von selbst, dass sie sich in Reihen hintereinander setzen und einzeln das Überholen eines Vorfahrers vornehmen müssen, damit die Fahrbahn nicht für den anderen Verkehr verengert, aber auch der Vorfahrer nicht an die Strassenbank herangedrängt werde.

3. Das Überholen von Fuhrwerken, Viehtransporten, Reitern u. s. w. seitens eines Fahrers muss ebenfalls regelmässig nach der Mitte der Fahrbahn links im Bogen erfolgen, ausnahmsweise nach rechts, wenn das Fuhrwerk u. dergl. auf der Mitte der Fahrbahn sich fortbewegt und nicht nach rechts ausweicht, welchenfalls der Radfahrer seine Fahrrichtung rechts beibehalten kann, wie dies auch oftmals von Fuhrwerken und Reitern geübt zu werden pflegt, wenn etwa der Vordere irgendwie gehindert ist, die Regel einzuhalten, oder aus Unachtsam- oder Ungeschicklichkeit sie nicht befolgt.

In engeren Ortsstrassen, sofern darin das Radfahren nicht ganz untersagt ist, soll regelmässig ein Überholen von Fuhrwerken u. dgl. unterbleiben und daher ist langsam hinterher zu fahren, bis sich Gelegenheit zu einem ordnungsmässigen Vorfahren bietet; wäre das nicht so möglich, so bleibt dem Radfahrer nur übrig, abzustiegen und sein Rad an der Hand zu führen (§ 17); s. weiter Erl. 6.

4. Es ist eine oft bemerkbare Unsitte, die zum groben Unfug im Sinne des § 360¹ St. G. B.'s strafbar werden kann, dass Vorfahrer sich von Hinterfahrern nicht überholen („ausstechen“) lassen wollen und das Vorbeifahren in irgend einer Weise zu verhindern suchen, oder dass sogar ein förmliches Wettfahren eine Strecke Weges auf Landstrassen zwischen beiden entseht. Das „mutwillige Verhindern“ des Vorbeifahrens anderer auf öffentlichen Wegen, Strassen, Plätzen ist nach § 366³ St. G. B.'s eine strafbare Übertretung, welche hier in der Fahrordnung noch besonders vor Augen zu halten ist.

5. Die hier einschlagenden Vorschriften finden sich in den Radfahrer-Ordnungen meistens zusammengedrängt in kürzester Fassung. Im § 3 der sächsischen R. F. O. a. O. unter Abs. d) ist der Radfahrer auch beim Überholen, wie beim Entgegenkommen und bei unübersichtlichen Wegestellen oder bei einem seitlich abgehenden Wege, zur Abgabe von auch etwa nach Umständen fortzusetzenden Glocken-

zeichen verpflichtet, „um die Aufmerksamkeit des beteiligten Verkehrs dadurch rechtzeitig zu erregen,“ auch ist dabei eine mässige Gangart einzuhalten; es gelten daneben noch die Vorschriften der V. O. betreffend den Verkehr auf öffentlichen Wegen vom 9. Juli 1872, worin das Ausweichen überhaupt nach rechts auf die Hälfte des Weges, sowie das Freilassen von Schienenwegen beim Überholen, wie beim Entgegenkommen von Trambahnwagen, vorgezeichnet ist; dazu kommen noch die einschlagenden Vorschriften der städtischen Strassenverkehrsordnungen. Die R. F. O. für die Provinz Brandenburg und Berlin a. a. O. § 6 ordnet für das Vorbeifahren beim Überholen der Fuhrwerke, Reiter u. s. w. die Fahrrihtung nach links in beschleunigter Fahrgeschwindigkeit und das Ausweichen für das „zu überholende Fuhrwerk auf das gegebene Warnungszeichen erforderlichen Falles soweit nach rechts, dass der Radfahrer ohne Gefahr vorbeifahren kann“; sie verbietet das Überholen „an Ecken und Kreuzungen von Strassen, auf Brücken, sowie überall, wo die Fahrbahn durch Fuhrwerke u. s. w. verengt ist“; desgl. die halle'sche R. F. O. a. a. O. § 6, und im § 7 das. ist geordnet, dass beim Ausweichen und Überholen nicht mit grösserer Geschwindigkeit, als mit der eines schnell fahrenden Wagens gefahren werden soll, während die R. F. O. für Schlesien a. a. O. eine „thunlichst ermässigte Fahrgeschwindigkeit“ vorschreibt und, dass die Radfahrer die von ihnen eingeholten, sowie während der Zeit von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang die ihnen begegnenden Fuhrwerke, Reiter und Fussgänger durch Glockensignale auf ihre Annäherung rechtzeitig aufmerksam zu machen haben. Dies schreibt auch die Strassen-P. O. für Reuss j. L. § 24 e) vor mit dem Zusatz, dass das Warnungszeichen, eventuell durch Pfeifensignale, in einer Entfernung von 25 Metern zu geben sei, und unter f), dass, falls das Vorüber- oder Vorfahren ein gefahrloses Passieren nicht sichere, insbesondere wenn Reit-, Zug- oder Lasttiere unruhig würden, der Radfahrer unverzüglich abzusteigen habe, ferner unter c), dass das Vorbeifahren auf der linken Seite an eingeholten Fuhrwerken oder Reitern nur mit mässiger Fahrgeschwindigkeit in angemessener Entfernung und von mehreren Radfahrern nur hinter einander in einfacher Reihe geschehen, weiter unter g) das Vorbeifahren anderer nicht mutwillig verhindert werden dürfe; ebenso die V. O. für Reuss ä. L. in § 25 Z. 3, und unter Z. 2, dass Radfahrer überholenden Fuhrwerken oder Reitern nach rechts auszuweichen haben. Die weimarische R. F. O. a. a. O. § 4 schreibt für das Überholen die Fahrrihtung nach links vor und den in der Fahrrihtung sich Bewegenden, sobald

sie das hier angeordnete Glockensignal vernehmen (§ 5), ein Ausweichen nach rechts, damit Radfahrer auf dem Fahrdamm links vorbeifahren können; im § 7 verbietet sie die Verhinderung des Überholens, wenn der Radfahrer die darauf gerichtete Absicht des Hinterfahrers, Reiters oder Fuhrwerklenkers bemerke, welchenfalls er nach rechts auszuweichen habe. Die bayerische R. F. O. a. a. O. § 10 hat die Vorschriften für das Überholen vom Entgegenkommen gesondert: „Beim Überholen der Fuhrwerke, Reiter u. s. w. hat der Radfahrer links in beschleunigter Geschwindigkeit vorbeizufahren. Das zu überholende Fuhrwerk hat auf das gegebene Warnungszeichen (Glockensignal) erforderlichen Falles soweit nach rechts auszuweichen, dass der Radfahrer ohne Gefahr vorbeikommen kann. An Ecken und Kreuzungspunkten von Strassen und Brücken, in Thoren, sowie überall, wo die Fahrbahn durch Fuhrwerke u. s. w. verengt ist, ist das Überholen verboten. Beim Ausweichen oder Überholen darf nicht mit grösserer Geschwindigkeit gefahren werden, als der Zweck es erfordert;“ vergl. dazu Wirschingers Kommentar a. a. O. S. 27. Die R. F. O. für Prag a. a. O. § 7 hat im Einklang mit der für das Königreich Böhmen a. a. O. (s. Erl. zu § 24 a. E.) links auszuweichen und rechts vorzufahren geordnet, im § 10 den Velocipedfahrer verpflichtet, wie beim Begegnen mit Fussgängern, Reit- oder Zugpferden auch beim Vorfahren aus einer Entfernung von mindestens 20 Metern ein Zeichen mit der Glocke oder der Pfeife zu geben.

6. Was keine Radfahrer-Ordnung als strafbare Handlung verbietet, findet sich im Schlusssatz des § 25 vorgeschlagen; nämlich das Verbot schon des Versuches eines Vorfahrens an den gefährlichsten Stellen der Strassen, an deren Ecken und Kreuzungen, auf Brücken und in Strassenengen, wo die Fahrbahn an sich schon ein selbst langsames Überholen nicht zulässt. Der blosse Versuch kann hier schon gefährlich werden. Es soll damit der Einwand abgeschnitten werden, es habe ein wirkliches Vorüberfahren an einem eingeholten Fuhrwerk u. dgl. nicht stattgefunden als eine vollendete Übertretung des Verbotes des Überholens an solchen verengten Stellen. Es ist damit eine Ausnahme von dem Verbote der Verhinderung des Vorfahrens gegeben, und schon die Bedrohung des Versuches eines Überholens an dergleichen gefährlichen Stellen soll dem Radfahrer jede Lust benehmen, sich anders zu verhalten, als hinter dem Vorfahrenden her zu fahren oder abzusteiigen und das Rad zu führen. Ausnahmen von den im §§ 43—46 des St. G. B.'s enthaltenen Grundsätze, dass ein Versuch einer Übertretung straflos sei, können durch besondere Gesetze bzw. Polizei-Verordnungen gemacht werden; dasselbe kann bezüglich der Beihilfe zu einer

Übertretung, wie der Begünstigung einer solchen, geschehen, z. B. bei der Überlassung einer Legitimation an einen anderen Fahrer zum Gebrauch kann Beihilfe, bei dem Bemühen, einen Übertreter der Fahrordnung der Strafverfolgung zu entziehen, Begünstigung angenommen und für strafbar erklärt werden.

§ 26.

Das Einbiegen aus einer Ortsstrasse in eine andere muss langsam geschehen und zwar von rechts nach rechts in kurzem, nach links in weitem Bogen erfolgen, worauf die rechte Seite der Fahrbahn wieder zu gewinnen ist. Dabei ist ein fortgesetztes Warnungszeichen mit der vorn am Fahrzeug befestigten Glocke zu geben, nötigenfalls bei starkem Geräusch des Verkehrs oder bei Windbrausen mit lautem Ruf (§ 19 a. E.) zu unterstützen. Jedoch ist bei einem lebhaften Verkehr hier aus Vorsicht abzusteigen und das Fahrrad über die gefährliche Stelle hinwegzuleiten.

Erläuterungen.

1. Wenn überhaupt, wie die chemnitzer Strassen-P. O. a. a. O. § 67 einschärft, beim Einbiegen um die Strassenecken und bei Strassenkreuzungen besondere Vorsicht für allen Fahrverkehr anzuwenden ist, wobei doch das Fahrgeräusch stets schon aus reichlicher Entfernung vernehmbar ist, so muss eine solche Vorschrift ganz besonders mangels dieser Eigenschaft der Fahrräder den Radfahrern eingeschärft werden, von denen man viele oft mit einer gefährlich erscheinenden Hast umbiegen sehen kann. Die Regel des § 57 der chemnitzer Strassen-P. O. a. a. O. lautet für alle Fuhrwerke dahin: Das Einbiegen aus einer Strasse in die andere muss in der Weise erfolgen, dass das Fuhrwerk stets die rechte Seite des Fahrweges einhält und daher nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen fährt. Dies findet sich wieder in der R. F. O. für die Provinz Brandenburg und den Stadtbezirk Berlin a. a. O. im § 5, wozu im § 3 noch das Gebot, langsam beim Einbiegen zu fahren, hinzuzunehmen ist, ferner aus § 4 a. E., dass bei Strassenkreuzungen das Warnungszeichen zu geben, auch das Überholen daselbst verboten sei (§ 6 a. E.). Diese Bestimmungen sind auch in die R. F. O. für Halle a. a. O. aufgenommen worden. Auch die weimarische R. F. O. von 1896 schreibt im § 3 vor, dass, wenn nicht örtliche Hindernisse

entgegenstehen oder die Umstände eine Abweichung als zweckmässig erscheinen lassen, Radfahrer die rechte Seite der Fahrbahn innehalten und in eine andere Strasse nach rechts in kurzer Wendung und nach links in weitem Bogen einbiegen müssen; dazu gehört aus § 9 Abs. 2 die Vorschrift, langsam zu fahren und die Lenkstange nicht aus der Hand zu lassen, auch die Füsse nicht von den Pedalen zu entfernen, wie überhaupt auch in den übrigen Fällen der Absätze 2 und 3 des § 9 das., sowie auch die im § 11, dass ein Glockensignal zu geben sei. Die bayerische R. F. O. a. a. O. § 5 erwähnt beim Einbiegen nur die Verpflichtung, langsam zu fahren, im § 10 das Verbot des Überholens an Ecken und Kreuzungen von Strassen, ohne aber eine Vorschrift für die Fahrtrichtung beim Einbiegen zu geben.

2. Das Letztere dürfte nicht zu entbehren sein, damit gerade hier, wo leicht eine Willkürlichkeit eintreten möchte, eine feste Regel eine Gleichmässigkeit herbeiführe. Wird die Vorschrift des Langsamfahrens und des Gebens eines fortgesetzten Warnungszeichens bei dem Umbiegen um Strassenecken, Wendungen und Kreuzungen mehrerer Strassen eingehalten, so ist ein Zusammenstossen mit Entgegenkommenden oder in der Fahrtrichtung sich Bewegenden, das hier ja am häufigsten eintritt, um so mehr zu vermeiden, wenn die Radfahrer gerade die vorgeschriebene kurze Rechtswendung nach rechts auf der rechten Fahrbahnseite einhalten, da der Fahrverkehr auf der gegenüberliegenden Seite sich hauptsächlich rechts und auf der Seite der Fahrtrichtung des Radfahrers ebenfalls in seiner Richtung sich rechts vorwärts bewegt, in welche der Radfahrer kurz wendend aufgenommen wird. Dagegen muss er einen weiten Bogen nach links fahren, wenn er um eine Strassenecke herum in die links gelegene Strasse einbiegen will und hier die rechte Seite zu gewinnen verpflichtet sein soll. Diese Wendung ist für den Radfahrer, da der Bogen weiter ist und er den Verkehr besser überblicken kann, leichter als jene kurze Rechtsumbiegung.

§ 27.

Den die Fahrbahn überschreitenden, sowie auf der Fahrbahn in der Fahrtrichtung sich bewegenden Fussgängern, hat der von ihrer Rückseite Heranfahrende ein mehrfaches Warnungszeichen zu geben und ihnen vorsichtig auszuweichen. Den auf der Fahrbahn entgegenkommenden Fahrern haben die darauf wandelnden Fussgänger möglichst auszuweichen,

und, wenn es nicht eine Notwendigkeit fordert, haben letztere überhaupt die Fahrbahn zu meiden und sich auf den ausschliesslich für sie bestimmten Gehwegen zu verhalten. Überall ist aber von den Fahrern auf gebrechlich, unbeholfen, unsicher und erschrocken scheinende, Lasten tragende oder solche fahrende Fussgänger, namentlich auf Kinder und alte Leute, die nötige Rücksicht vorzugsweise zu nehmen.

Erläuterungen.

1. Eine besondere Schwierigkeit bietet den Radfahrern das Verhalten der Fussgänger auf der Fahrstrasse, weniger auf Plätzen, wo reichlicher Raum zum Ausweichen zu sein pflegt. Der Fussgänger, der sich auf der für seinesgleichen ausschliesslich bestimmten Fusswegen verhält, hat sich um den Fahrverkehr nicht weiter zu kümmern; dies nur etwa da, wo auch den Radfahrern ausnahmsweise die Benutzung der Strassenbankette gestattet ist, so manche jedoch diese Ausnahme zur Regel machen wollen und sich gestatten, neben den Fussgängern das Bankett benutzend vorüber zu fahren, welchenfalls die Unsicherheit nicht aufhört, trotz etwa gegebener Warnung mit der Glocke, auf deren rechtzeitiger Anwendung der Fussgänger wenigstens zu vertrauen pflegt.

Nun lässt es sich im Strassenverkehr der Ortschaften gar nicht vermeiden, dass die Fussgänger sich auf den Fahrbahnen, namentlich über diese hinweg, bewegen müssen, und dabei ereignen sich die meisten Zusammenstösse mit gerade passierenden Radfahrern, vollends wenn letztere von der Rückseite her den Fussgänger überholen wollen, während bei dem Entgegenkommen die Unhörbarkeit wenigstens durch das Sehen gefahrloser gemacht wird. Wenn vorschriftsmässig von einem Radfahrer die rechte Fahrbahnseite eingehalten wird, während ein Fussgänger diese von rechts nach links (hin wie her) überschreitet, so würde der Radfahrer, der ihn in linker Wendung ausweichen oder überholen wollte, in des Überschreitenden Gehrichtung hineinfahren; dies geschähe nicht, wenn er etwas zurückhaltend auf der rechten Fahrbahnseite weiter fahren kann, sobald der Fussgänger diese eben nach links überschritten hat oder dabei begriffen ist, welchenfalls der Radfahrer hinter ihm weg vorfährt. Hier bleibt also die rechtsseitige Fahrerichtung, höchstens mit einer geringen Rechtsweichung von 1 Meter Entfernung, die Regel, nur muss sich der Radfahrer, langsam fahrend, vorsehen, dass der etwa erschrockene Fussgänger sich aus

Ungeschicktheit nicht plötzlich nach seinem Ausgangspunkt, der Fussgängerbank zurückziehen will, welchenfalls ein Ausweichen des Radfahrers links um jenen herum geboten erscheint. Dies ist ebenso der Fall, wenn längs der rechten Seite des Fahrdammes auf diesem sich ein Fussgänger in der Fahrriichtung bewegt und überholt werden soll, gerade so wie wenn ein Radfahrer oder Reiter dies thäte. Überschreitet der Fussgänger umgekehrt von links nach rechts die Fahrbahn, so hat der Radfahrer, der jenen überholen will, entsprechend sich zu verhalten; der von der Vorderseite kommende fährt etwas zurückhaltend auf der rechten Seite weiter und lässt so den Überschreitenden hinüber auf die andere Seite fortgehen, oder wenn dieser auf der für den Fahrer rechtsgelegenen Seite plötzlich stehen bliebe oder nach seinem Ausgangspunkt zurückkehren würde, hat der Fahrer vorsichtig nach links um ihn herum und wieder auf die rechte Fahrseite zu fahren. Ebenso ist es, wenn der von links nach rechts die Fahrbahn Überschreitende deren Mitte erreicht hat und nun auf die rechte Fussgängerbank übertreten will; dann hat der Fahrer auf der rechten Seite, wenn jener diese bereits erreicht, nach links ihm auszuweichen oder, wenn er noch weiter von ihm entfernt ist, rechts etwas rascher gerade fort oder mit gelinder Abweichung nach rechts vorüber zu fahren.

Stets ist bei derartigen Fällen ein wiederholtes Warnungszeichen zu geben, langsam zu fahren, und eventuell, wenn durch anderweite Strassenbesetzung der Fussgänger gefährdet wäre, vom Rade abzuspringen. Es lassen sich wegen des unberechenbaren Verhaltens der Fussgänger auf der Fahrbahn keine absolut bindenden Vorschriften ertheilen und es muss hier auf die allgemeine Verpflichtung der Radfahrer, besondere Vor- und Rücksicht gegenüber den Fussgängern zu üben, zurückgegriffen werden.

2. Es muss aber auch den einzelnen Fussgängern gerade den Radfahrern gegenüber mehr denn je zur Pflicht gemacht werden, die Fahrbahn möglichst zu meiden und sich auf den für sie zur ausschliesslichen Benutzung bestimmten Fussgängerwegen zu halten. Natürlich kann dies nur für nicht in geschlossener Reihe ordnungsmässig einherziehende Menschengruppen gelten, welche sich eben nicht auf den Fusswegen fortbewegen können. Sind zwar die Fussgänger im allgemeinen bei dem nötigen Betreten der Fahrbahnen, seit der Fahrradverkehr dieses geradezu gemeingefährlich gemacht hat, sehr vorsichtig, ja vielfach ängstlich geworden, so herrscht doch noch bei vielen die Meinung vor, der Radfahrer müsse überall dem Fussgänger ausweichen. Um dieser Anschauung wirksam entgegen zu treten und den Fussgängerverkehr von den Fahrbahnen fern zu halten und auf das

Notwendige zu beschränken, wodurch der Radfahrerverkehr erheblich von Rücksichtnahmen entlastet wird, empfiehlt es sich, die auf den Fahrbahnen wandelnden Fussgänger darauf hinzuweisen, dass sie sich möglichst des Betretens der Fahrbahnen zu enthalten und wenigstens den entgegenkommenden und bemerkbaren Radfahrern auszuweichen haben. Dieses Verbot entbindet freilich letztere nicht von der Verpflichtung, auf die ungeschickten, erschrockenen, alten, gebrechlichen, schwerhörig erscheinenden Fussgänger, besonders auf Kinder, die nötige Rücksicht zu nehmen.

Es fragt sich bei Zusammenstößen meistens darum, ob die dem Radfahrer obliegende besondere Aufmerksamkeit und Vorsicht unterlassen war oder auch eine auf seiten des Verletzten verschuldete Ursache mitwirkte oder sogar den eingetretenen Erfolg vorzugsweise herbeiführte. Bei blossen Übertretungen der polizeilichen Vorschriften, welche von den Aufsichtsorganen oder Privaten zur Anzeige gebracht werden, kommt hier öfter mit in Frage, ob auch Fussgänger nicht eine Schuld ihrerseits trifft. Eine Bestrafung rücksichtsloser Fussgänger auf Grund dieser Bestimmung wäre daher nicht ausgeschlossen. Unnötig machte sich eine solche, wenn die Fussgänger selbst sich gegenseitig, falls aus Unbedachtsamkeit einzelner gefehlt wird, auf dieses Gebot aufmerksam machten. Daher mögen zerstreute und unachtsame Fussgänger es mit Dankbarkeit anerkennen, wenn sie auch öffentlich darauf hingewiesen werden, wie sie z. B. vom Konsulat Weimar, Allgemeiner Radfahrer-Union, Deutscher Tourenklub, am 25. März 1898 mit der „höflichen und dringenden Bitte“ ersucht worden sind, „innerhalb der Stadt Weimar die Trottoirs mehr als bisher zu benutzen und die Fahrdämme den für sie bestimmten Zwecken dienen zu lassen.“

§ 28.

An entgegenkommenden, ledig geführten Pferden oder jeglichem Vieh, auch Herden, darf der Radfahrer, sobald er bemerkt, dass sie unruhig werden oder von der Fahrbahn abdrängen, nicht vorüberfahren, sondern muss vom Rad absteigen und es vorsichtig vorbeiführen.

Beim Überholen derselben aber ist, sobald der Fahrer im gedachten Falle die Unruhe wahrnimmt und einen Vor-

sprung gewonnen hat, mit erhöhter Geschwindigkeit davon zu fahren.

Den im öffentlichen Dienst verkehrenden Fuhrwerken, wie den Posten, Feuerwehren, Truppengattungen, Sprengwagen, Kehrmaschinen, Reitern und Radfahrern im öffentlichen Dienst, wie Stafetten u. dgl. ist freie Bahn zu lassen.

Dasselbe gilt auch für alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Transportmittel der Eisenbahnen und Strassenbahnen (§§ 315, 316 des Strafgesetzbuches).

Erläuterungen.

1. Fast alle Radfahrer-Ordnungen gebieten bei dem Scheuwerden von Pferden, anderen Zug- und Lasttieren, besonders auch bei Begegnungen von Viehherden, ein langsames Fahren oder Absteigen und lassen letzteres von den Umständen abhängen. Das ist schon nebenbei zu § 17 erwähnt worden. Im Zweifel ist das Sicherste aber immer das Absitzen vom Rade, bis die Gefahr vorüber ist beim Begegnen, und das beschleunigte Vorfahren in derselben Richtung der Vorwärtsbewegung (dem Überholen), um baldigst aus der Nähe der unruhig werdenden Tiere zu gelangen. Nur in der weimarischen R. F. O. von 1896 § 6 findet sich die Sonderbestimmung, dass an ledig geführten Pferden, sofern es thunlich sei, nur an der Seite des Führers und nur langsam vorbeizufahren sei, dagegen an Rindvieh, welches nicht mit verbundenen Augen geführt oder getrieben werde, sobald es unruhig werde, nicht vorbeigefahren werden dürfe. Bei einem Überholen wird freilich der Radfahrer erst in unmittelbarer Nähe des Tieres wahrnehmen können, ob dessen Augen verbunden sind oder nicht, und dann kaum in der Lage sein, den Flug seines Fahrzeuges aufzuhalten, so dass es den Tierführern nur recht sein kann, wenn der Fahrer möglichst schnell vorüber gelangt ist.

Es empfiehlt sich hier für den Fall einer vom Fahrer bemerkten Unruhe der ledig geführten Tiere eine ganz bestimmte Weisung zu erteilen, die den Radfahrer über jeden Zweifel erhebt, in der im § 28 geschehenen Formulierung, um ihn selbst vor jedem Vorhalt zu schützen, dass er nicht das Seine gethan habe, eine Gefährdung zu vermeiden.

2. Die Schlussvorschrift findet sich in einer Anzahl von Strassen- und Radfahrer-Ordnungen und beruht auf Rücksichten für einen gänzlich ungehinderten Verkehr des öffentlichen Dienstes.

§ 29.

Zuwiderhandeln gegen die Vorschriften dieser Fahrverkehrs-Ordnung wird auf Grund des § 366¹⁰ des Strafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen bestraft, soweit nicht etwa durch ein solches der Thatbestand einer in den allgemeinen Strafgesetzen vorgesehenen strafbaren Handlung erfüllt vorliegt und mit höherer Strafe zu bestrafen wäre.

Strafgelder sind wie Fahrsteuern zu behandeln (§ 12).

Erläuterungen.

1. Die Vorschriften dieser Verkehrsordnung sind teils Gebote eines Handelns und Verhaltens, teils Verbote eines solchen im allgemeinen oder in besonderen Lagen und Verhältnissen des öffentlichen Verkehrs. Ein Zuwiderhandeln hiergegen stellt sich als eine Übertretung der zur Erhaltung der Sicherheit, zum kleinsten Teil blossen Bequemlichkeit, auf den öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen erlassenen Polizei-Verordnungen im Sinne des § 366 Z. 10 St. G. B.'s dar, welche mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen bedroht ist.

Aus der Wortfassung und der Bedeutung einer einzelnen Vorschrift für die Erhaltung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs ist zu entnehmen, ob ihr Zweck und Inhalt mehr anweisender (instruktiver), oder zwingender (obligatorischer) Natur sei. Nur im letzteren Falle sind Strafen verwendbar. Im ersteren Falle sind, wenn sich die Belehrungs- und Weisungsvorschriften nicht für den einzelnen Fahrer als wirksam erweisen würden, polizeiliche Verwarnungen und Strafanforderungen zu erlassen und Bestrafungen erst (Strafanforderungen bez. Strafmandate), wenn letztere erfolglos blieben. Es wird aber auch in diesen Fällen, wie in denjenigen, welche die greifbare Verletzung einer zwingenden Vorschrift enthalten, einer energischen Behandlung derselben seitens der Aufsichts- und Vollzugsorgane bedürfen, da die Erfahrung bisher nur gezeigt hat, dass die Zahl der Verachtung aller Vernunfts- und positiven Fahrregeln, namentlich auf seiten junger Sport- und auch Bedarfs- oder Berufsfahrer, noch eine unverhältnismässig weit verbreitete, am meisten in grösseren Städten, zu sein pflegt. Die Unzulänglichkeit der staatlichen Hilfe hat sich überall, auch im Ausland, der emporschiessenden Macht des Radfahrerverkehrs gegenüber in bedenklicher Weise fühlbar

gemacht, so dass eine Anwendung der Selbsthilfe der davon betroffenen Mehrheit des Publikums gar nicht auszuschliessen ist, soweit sie sich in den Grenzen der Rechtsverteidigung und des Schutzes der eigenen Person wie des diesen gewährenden Gesetzes verhält, wodurch der Mangel an Staatshilfe ersetzt wird.

2. Wenn sich als Folge einer Übertretung der vorstehenden Vorschriften oder in Verbindung mit einer solchen eine s c h w e r e r z u b e s t r a f e n d e Ü b e r t r e t u n g eines allgemeinen Strafgesetzes ergibt, so liegt ein Zusammenreffen mehrerer strafbarer Handlungen in ein und derselben Gesamtthat bez. in verschiedenen Akten dieser vor, sog. ideelle oder einthätliche Konkurrenz oder Verletzung mehrerer Strafgesetze durch ein und dieselbe strafbare Handlung im Sinne des § 73 St. G. B.'s. In diesem Falle soll nur das die schwerste Strafe androhende Gesetz, und bei dem Zusammenreffen ungleicher Strafarten dasjenige Gesetz zur Anwendung kommen, welches die schwerste Strafart androht, so dass gewissermassen die geringere Strafthat in der schwereren, jedoch nur rücksichtlich der Bestrafung, aufgeht, z. B. eine Zuwiderhandlung gegen eine der vorstehenden Vorschriften für das Radfahren in der dadurch verursachten Körperverletzung, Sachbeschädigung oder der verbotene Gebrauch einer fremden Fahrkarte einem Kontrollbeamten gegenüber, welcher nach Umständen die Übertretung des Verbotes in Ziff. 8 des § 360 St. G. B.'s, einem zuständigen Beamten gegenüber sich eines nicht zukommenden Namens zu bedienen, nebenbei enthält, wenn sich der Fahrer als der in der Fahrkarte Genannte ausgiebt, welchenfalls die höhere Bestrafung aus § 360 Ziff. 8 St. G. B.'s einzutreten hätte anstatt der geringeren für die Zuwiderhandlung gegen die Fahrordnung. Dagegen enthält sowohl das Nichtbeisichführen einer Fahrkarte, als auch das Nichtführen einer Fahrzeugnummer, je eine strafbare Übertretung zweier besonderer Vorschriften, wenn ein Fahrer keine von beiden beachtet hat; sonst wenn er nur eine davon unbeachtet gelassen, ist nur die eine Vorschrift verletzt, die das Nichtbeachten unter Strafe gestellt hat. Treffen zwei selbständige Übertretungen neben- oder nacheinander (mehrthätlich) zusammen, s. g. Realkonkurrenz strafbarer Handlungen, so ist für jede Übertretung (gleichartige oder ungleichartige) nach § 78 St. G. B.'s eine Geldstrafe in ihrem vollen Betrage oder eine in ihrem Gesamtbetrage, aus den mehrfach verwirkten Geldstrafen zusammengezogene, zu erkennen (§ 77 St. G. B.), jedoch nicht über drei Monate hinaus.

III.

Besondere Bestimmungen für den Fahrzeug-Gebrauch in öffentlichen Diensten.

§ 30.

Halten Zivil- und Militärbehörden für ihre Beamten, Diener, Mannschaften, Dienstfahrzeuge der hier fraglichen Art (meist Fahrräder), so unterliegt deren Gebrauch im öffentlichen Verkehr den allgemeinen Bestimmungen unter I mit nachfolgenden Änderungen, sowie den Fahrvorschriften unter II dieser Ordnung.

Das Dienstfahrzeug darf nur von den zu seinem Gebrauch von der betreffenden Behörde bestimmten Personen benutzt werden. Diese Behörde hat die erforderlichen nummerierten Fahrkarten nebst Fahrordnung und die dazu gehörigen Kontrolltafeln von der mit ihrer Ausgabe beauftragten Polizeibehörde gegen eine zu vereinbarende Bauschsumme bei Abnahme von mehr als je 5 Stück für Berufs- oder Bedarfsräder zu erholen.

Erläuterungen.

1. Besondere Bestimmungen machen sich für den Gebrauch der Fahrräder im öffentlichen Dienst der Zivil- und Militärbehörden nötig, ganz besonders für letztere, wegen der Ausnahmestellung, welche sie in Anspruch nehmen und in der staatlichen Einrichtung von jeher behauptet haben — als Schutzwehr des Staates nach aussen und innen. Für letztere handelt es sich um die Einreihung in den allgemeinen bürgerlichen Ordnungsverkehr in Friedenszeiten, dem auch Militärpersonen im Dienste sich nicht entziehen dürfen, um so weniger als sie Vertreter der Disziplin im Prinzip sein sollen. Die den Beamten im öffentlichen Dienst zu verstattenden Abweichungen von den allgemeinen Bestimmungen und Fahrvorschriften sind möglichst gleich für den Gebrauch der Dienstfahrräder zu gestalten und es kann überhaupt nur der Rahmen für die von den Behörden zu erlassenden besonderen Anweisungen im Anschluss an die allgemeine Radfahrer-Ordnung aufgestellt werden.

Es konnte bisher keinem Zweifel unterliegen, dass der

Gebrauch von Dienstfahrrädern nach den einzelnen örtlichen Polizeiverordnungen auch den darin enthaltenen Vorschriften unterworfen war, soweit nicht Abweichungen zugelassen waren. Für das Zivilbeamtentum waren solche nicht vorhanden, dagegen vereinzelt für Militärpersonen. In dieser Hinsicht trat die Radfahrer-Ordnung der Stadt Bamberg vom 27. März 1894 hervor, welche die von der k. Kommandantur Bamberg über das Radfahren aufgestellten Bestimmungen in 2 Abschnitten mitteilte, solche im allgemeinen und solche für das Dienstrad (vergl. Dr. M. Weiss a. a. O. S. 59). Davon lässt sich einiges für die besonderen Bestimmungen über den Gebrauch der Dienstfahrräder überhaupt verwenden, über das sich die Militärbehörden im Deutschen Reiche wohl verständigen dürften — im Interesse einer allgemeinen gleichmässigen Verkehrsordnung.

Im allgemeinen wird dort bestimmt, dass nur solche Militärpersonen das Fahrrad benutzen dürfen, welche eine vollkommene Fahrsicherheit besitzen: „bei guter militärischer Haltung“, welcher Beisatz allerdings nur im militärischen Interesse liegt, dessen Inhalt aber auch von vielen männlichen Radfahrern des Zivilstandes zu beachten sein möchte.

Die Erlaubnis zum Fahren wird nur auf Grund einer eingehenden Prüfung, welche jedesmal durch einen des Fahrens kundigen Offizier vorzunehmen ist, erteilt. Auf der k. Kommandantur wird „ein namentliches Verzeichnis“ sämtlicher des Radfahrens kundigen Unteroffiziere und Mannschaften erstellt, welches fortgesetzt offen zu halten ist. Nach Vornahme der Prüfung legt der dieselbe abhaltende Offizier die Zeugnisse über die Befähigung der Kommandantur vor, welche die Fahrkarten und Nummern vom Stadtmagistrat erholt und den Stellen und Behörden übermittelt. Am Fahrrad sind jene Nummertafeln anzubringen, wie sie von der Polizeibehörde vorgesehen und zugewiesen sind. Ausgenommen sind hiervon die Dienstfahrräder. Unteroffizieren und Mannschaften auf dem Fahrrad ist innerhalb der Stadt, soweit die geschlossenen Häusergruppen reichen, das Rauchen untersagt. Das Fahren in der Stadt ist überall da gestattet, wo es die ortspolizeiliche Vorschrift erlaubt; doch ist in der Stadt im langsamen Tempo zu fahren.

Offenbar zu vermischen war in diesen allgemeinen Bestimmungen, dass auch alle anderen strassenpolizeilichen Vorschriften für die Radfahrer überhaupt von Militärpersonen, auch von Offizieren, zu beachten sein sollen, da ein Schweigen darüber leicht die Annahme bewirken konnte, dass der Militärstand davon entbunden sei — bei den diesem angehörenden Personen und im übrigen Publikum, wo die irrige Vorstellung einer Bevorzugung der Militärpersonen im öffentlichen Ver-

kehr hervorgerufen werden konnte, was aber vermieden werden möchte.

Die weiteren fr. Vorschriften für den Gebrauch des Dienstrades beschränken sich auf folgendes. Das Dienstrad darf nur von den hierzu kommandierten Unteroffizieren und Mannschaften benutzt werden. Zum Fahren sind womöglich nur gelernte, vollkommen gewandte Radfahrer zu verwenden. Die Nummer für das Rad ist weiss auf blauem Grunde. Die Nummern und Fahrkarten des Dienstfahrenden sind übertragbar. Deren Ausfertigung erfolgt durch die k. Kommandantur.

Die Radfahrer-Ordnung für das ganze Königreich Bayern hat die einzelnen Sonderbestimmungen für Militärpersonen an den einzelnen Stellen eingeschaltet. So im § 12, dass aktive Militärpersonen und Zöglinge der Militärbildungsanstalten die Fahrkarten von ihren Kommandostellen ausgefertigt erhalten, denen natürlich auch die Entziehung der Fahrkarten nach den allgemeinen Vorschriften zusteht; im § 14, dass besondere Ausnahmegestimmungen für diese Personen bezüglich der Führung von Nummerschilden, wo sie bisher bestand, im Benehmen mit der zuständigen militärischen Kommandostelle zu treffen sind. Nach § 13 sind Fahrräder, welche ausschliesslich im öffentlichen Dienst überhaupt verwendet werden, frei von Gebührenentrichtung, doch bleibt nach § 14 auch die Festsetzung des Ersatzes der für verliehene Nummerschilder erwachsenen Kosten der Vereinbarung zwischen Ortspolizei- und Militärbehörden vorbehalten. Darauf beschränken sich alle Sondervorschriften und es unterstehen sonach alle Militärpersonen allen übrigen, allgemein geltenden Bestimmungen der bayerischen Radfahrer-Ordnung seit dem 1. März 1898, dem Inkrafttreten dieser, womit die bis dahin bestehenden Polizeivorschriften über den Radfahrverkehr, vorbehaltlich der im § 14 enthaltenen Bestimmungen über Fortbestehen der Vorschriften bezüglich der Führung von Nummerschilden, aufgehoben worden sind.

Es ist kein Grund vorhanden, für Militärpersonen und den von ihnen zu machenden Gebrauch des Fahrrades im Dienste andere Vorschriften zu geben, als für die Zivilpersonen des öffentlichen Dienstes. Aus Rücksichten der Gleichstellung des Zivil- wie Militärdienstes als Abteilungen des öffentlichen Dienstes im Staate bez. im Deutschen Reiche ist im Abschnitt III dieses Entwurfes eine Sonderordnung für den Gebrauch des Dienstfahrrades gleichheitlich aufgestellt worden, an deren Spitze die allgemeine Unterordnung desselben unter die Vorschriften des Abschnittes I und II als Grundforderung zu stellen war.

2. Der Gebrauch eines Dienstrades muss anderen Per-

sonen, als den von der betreffenden Behörde damit Be-
trauten, verboten sein, weil sonst eine Kontrolle nicht möglich
ist. Daraus ergibt sich aber auch, dass sonst nur in Dienst-
kleidung ihre Verrichtungen vornehmende Personen das
Dienstrad nicht ausserhalb des dienstlichen Berufsbe-
triebes zum Vergnügen oder Sport, und keineswegs in Zivil-
kleidung, benutzen dürfen.

3. Da ganz besonders von Fahrern in öffentlichen Be-
rufen die genaue Einhaltung der Fahrvorschriften zu er-
warten sein muss und hier eine strenge Beaufsichtigung
doppelt zu erfordern ist, so müssen auch die Legitimations-
vorschriften allseitig für diese Gattung der Berufsfahrer
gelten: Fahrkarte mit Fahrordnung und Kontroll- oder Legi-
timationstafel, welche von den zur Verteilung zuständigen
Stellen gegen eine im Bausch und Bogen zu vereinbarende
Gebühr zu erholen sind.

§ 31.

Die Fahrkarten und die mit einem grossen lateinischen
D und davor stehenden Anfangsbuchstaben der betreffenden
Behörde, z. B. MD bei einem Militär-Dienstrad, PD bei
einem Post-, TD bei einem Telegraphen-Dienstrad, PDR bei
einem Polizei-Dienstrad u. s. w. neben der Nummer über dem
Wohnort zu ver sehenden Kontrolltafeln sind von einem auf
andere Dienstfahrer derselben Behörde übertragbar. Diese
hat ein Verzeichnis der empfangenen Nummern zu führen,
in welches die das Fahrrad regelmässig benutzenden Per-
sonen einzutragen sind.

Die Nummern der an die betreffende Behörde abge-
gebenen Fahrkarten und Kontrolltafeln sind in dem Ver-
zeichnisse der abgebenden Polizeistelle mit der Angabe zu
versehen, wohin sie abgegeben worden sind und mit welchen
vorgesetzten Buchstaben.

Dienstfahrer sind steuerfrei, sofern sie das Fahrzeug
nur zu Dienstverrichtungen verwenden.

Erläuterungen.

1. Ein Grund dafür, dass Militärpersonen in Uniform
von der Führung von Fahrkarten bei sich befreit

sein sollen, wie im § 12 Abs. 2 der neuen weimarischen R. F. O. von 1896 zu lesen ist, lässt sich nicht erkennen; es hat damit wohl nur, wie im Entwurf der preussischen R. F. O., gesagt sein sollen, dass Militärpersonen im Dienst bei dem Radgebrauch (etwa eines Dienstrades) eine Fahrkarte nicht zu haben brauchen. Wer aber vermag bei einer Übertretung der allgemein geltenden Fahrvorschriften der Militärperson in Uniform das zu sehen, ob sie in Dienstgeschäften fährt? Und wenn sie keinen Ausweis hat und sich weigert, einem Aufsichtsorgan ihren Namen und Wohnort anzugeben, und davon fährt, ohne festgestellt werden zu können? Dasselbe gilt von § 9 a. E. der R. F. O. für die Provinzen Posen, Ost- und Westpreussen, wo gesagt ist: „Uniform tragende Militärpersonen und Beamte, sowie diejenigen Radfahrer, welche sich in der Provinz nur vorübergehend aufhalten, bedürfen einer Fahrkarte und eines Nummerschildes nicht“. Ebenso entbindet § 1 der badischen R. F. O. Militärpersonen in Uniform, welche Fahrräder lediglich zu dienstlichen Zwecken benutzen, sowie Beamte, sofern sie beim Gebrauch des Fahrrades eine Amtskleidung oder ein Amtszeichen tragen, von der Verpflichtung zur Führung einer Nummerplatte. Es kann vorkommen und ist z. B. vorgekommen, dass ein dem Soldatenstand angehöriger Radfahrer bei einem Anradeln einer Zivilperson dieser seinen Garnisonort anzugeben verweigert, auch der Aufforderung zur Feststellung seiner Person dem Verletzten zur Polizei zu folgen, ablehnt und davon fährt, und dass dann erst die Ermittlung nur durch die Uniform und die Angabe der Armeekorpsnummer auf der Achselklappe ermöglicht wird, während ein aufrichtiges, ehrenhaftes Verhalten den Vorweis der Fahrkarte an den Verletzten erforderte, das von diesem, jedenfalls von einem Aufsichtsorgan, hätte verlangt werden dürfen. Im Mangel auch einer am Fahrrade anzubringenden Kontrolltafel wäre nicht zu ersehen, ob der Fahrer ein Dienstrad im Brauche benutzte oder nur eine Spazierfahrt machte, oder ein Privatrad fuhr. Daher sind für die Fahrer auch der Diensträder nummerierte Fahrkarten erforderlich, welche auch bei der zuzulassenden Übertragbarkeit einen genauen Hinweis auf die von der Dienstbehörde zur Benutzung Beauftragten nach ihrem Beruf, wenn auch ohne bestimmte Namensbenennung, enthalten, vermöge dessen die Person bei dem zur Kontrolle berufenen Beamten genau festgestellt werden kann, wenn sich dazu eine Veranlassung bietet. Die R. F. O. für die Provinz Brandenburg und den Stadtbezirk Berlin a. a. O. § 10 a. E. lässt Fahrkarten für Personen des aktiven Soldatenstandes durch die vorgesetzte Kommandobehörde ausstellen. Die bam-

berger R. F. O. a. a. O. liess Fahrkarten und Nummern seitens der Kommandantur vom Stadtmagistrat erheben und verteilen.

2. Im Zusammenhang damit steht auch die Notwendigkeit der Führung einer Kontrolltafel am Dienstrade in Gemässheit der allgemeinen Vorschriften. Um die Eigenschaft des Rades als Dienstrades festzustellen, dürfte vor der Nummer, welche mit der der Fahrkarte übereinstimmen muss, ein D. als Merkmal stehen, oder noch sicherer auch hinter der Nummer ein zweites D., und darunter der Ort, wo die Behörde der Verleihung ihren Sitz hat. Aber zur näheren Feststellung der Behörde, welche Dienstfahräder hält, dient die Vorsetzung des Anfangsbuchstabens der Behörde zu dem lateinischen D. und bei gleichen Anfangsbuchstaben verschiedener Behörden noch ein anderes Merkmal z. B. D.A.I = Dienstrad des Amtsgerichts I mit einer darunter zu setzenden Stadtbenennung. Einzelne Behörden können auch ihre sonst üblichen Merkmale verwenden, wie z. B. Post- und Telegraphenbehörden ihre besonderen Fahräder, an Farbe und Wappen u. dgl. erkennbar, bereits führen, ebenso Militärfahräder, Fahräder der Aufsichtspolizei, der Feuerwehr u. s. w. Dann aber ist immer noch eine Nummer, die mit der Fahrkartenummer übereinstimmt, anzubringen mit Hinweis auf den Ausgabeort.

3. Wenn die Fahrkarten und Kontrolltafeln an die Behörden, welche Diensträder halten, von der Polizeibehörde am Sitze jener abgeliefert werden, sind sie mit fortlaufenden Nummern zu versehen und in das Radfahrer-Register einzutragen mit der Angabe der Behörde, an welche sie abgegeben worden sind. Dem entsprechend hat diese letztere ihre eigenen Register zu führen, worin diejenigen Personen einzutragen sind, welche mit der regelmässigen Benutzung eines Dienstrades betraut sein sollen. Nur auf diese Weise wird bei der Übertragbarkeit der Legitimationen auf eine bestimmte Anzahl der das Dienstrad Benutzenden eine Übersicht seitens desjenigen Beamten möglich, der die Kontrolle über die Benutzung der Diensträder zu bestimmten Zeiten zu führen hat. Bei ihm ist von den aufsehenden Polizeiorganen, wenn sie einen Übertreter einer Vorschrift nicht anzuhalten vermögen, aber doch aus der Kontrolltafel ein Merkmal entnommen haben, daraus zu erfahren, wer der das Dienstrad Benutzende gewesen ist.

4. Die Steuerfreiheit der Berufsfahrer im öffentlichen Dienst, wie der Gendarmen, Schutz- und Feuerwehrleute, Brief- und Depeschenträger, Behördendiener, Gerichtsvollzieher, Steuerkontrolleure, Strassenaufseher, und aller Militärpersonen, muss ebenfalls gleichmässig für alle im Deutschen

Reiche zusammengefassten Staaten anerkannt werden, während die in einzelnen Gesetzen geordnete G e b ü h r e n freiheit wegen der durch die Ausweise erwachsenden Kosten in der angegebenen Weise zu beschränken wäre; vergl. § 13 der bayerischen R. F. O. a. a. O. § 13, wonach die Gebühr für die von den Ortspolizeibehörden an Zivilpersonen und nicht aktive Militärs ausgestellten Fahrkarten in den einem Bezirksamte untergeordneten Gemeinden 1 Mk., in den unmittelbaren Städten 2 Mk. beträgt, unangesehen der Gebühr für die Nummerschilde.

§ 32.

Die Erlaubnis zum Gebrauch eines Dienstfahrzeuges darf von der vorgesetzten Stelle des damit zu Betrauenden nur auf Grund einer vor dieser abzulegenden Prüfung der Fahrkundigkeit und Kenntnis der Bestimmungen der Fahrordnung nach Massgabe der §§ 1—3 erteilt werden.

Die vorgesetzte Behörde übt die obere Aufsicht über die untergebenen Dienstfahrer und kann besondere, jedoch sich im Rahmen der allgemeinen Bestimmung unter I und der Fahrvorschriften unter II haltende Disziplinarweisungen erteilen, von denen Abschrift der Orts- bez. Landes- oder Provinzial-Polizei mitzuteilen ist.

Erläuterungen.

1. Die Erteilung der Erlaubnis zum Fahren mit einem Dienstrade im Berufe soll nur von der vorgesetzten Behörde der Fahrer erteilt werden, so dass diese insoweit an Stelle der Polizeibehörde tritt. Dabei sollen die allgemeinen Vorschriften in §§ 1—3 beobachtet werden; nur bedarf es hier wegen der grösseren Verantwortlichkeit des Berufsfahrers einer sichereren Gewähr für das Vorhandensein der Fahrkundigkeit und Kenntnis der Fahrordnung, die sich aus einer desfallsigen Prüfung ergeben muss. Der Behörde muss es überlassen bleiben, in welcher Weise und Form diese abzuhalten sei. Jedenfalls muss ihr das Zeugnis eines Sach- und Fahrkundigen vorgelegt werden, bevor sie die Erlaubnis zur Benutzung eines Dienstrades erteilen darf.

2. Als einer auch mit der Befugnis zur Beaufsichtigung in aller Hinsicht des dienstlichen Verkehrs versehenen Behörde steht ihr die Erlassung von allgemeinen und für den einzelnen Fall zu beachtenden instruktionellen und Dis-

ziplinvorschriften zu, die sich freilich in den Grenzen der allgemeinen Radfahrer-Ordnung verhalten müssen. Eine schriftliche Mitteilung solcher Weisungen an die zuständigen Polizeibehörden ist überall deshalb geboten, weil diese danach in betreff der Beaufsichtigung des Strassenverkehrs ihr Verhalten gegenüber den Fahrern auf Diensträdern zu bemessen haben werden.

§ 33.

Etwaige Übertretungen der vorstehenden Vorschriften dieser Fahrordnung seitens der Dienstfahrer sind von den Aufsichts- und Polizeibehörden bei den vorgesetzten Stellen jener anzuzeigen. Diesen bleibt es überlassen, neben einer disziplinären Ahndung auch eine polizeilich-strafgesetzliche Bestrafung nach Massgabe des § 29 zu veranlassen, oder selbst herbeizuführen, sofern ihnen nach Reichs- oder Landesrecht eine dazu erforderliche Strafgewalt zusteht. Im letzteren Falle ist der die Anzeige erstattet habenden Behörde Mitteilung von dem Verlauf des darauf eingehaltenen Verfahrens zu machen.

Erläuterungen.

1. Der öffentliche Verkehr steht überall im Deutschen Reiche unter der Aufsicht der Landes- bez. Orts-Polizeigewalt. Daher kommt den Organen dieser es zu, bei der Überwachung des Radfahrerverkehrs in der Öffentlichkeit vor Übertretungen der Vorschriften der Radfahrer-Ordnung zu warnen und Anzeigen wegen solcher bei der vorgesetzten Behörde behufs Vollzuges der in jener enthaltenen Ge- und Verbote zu erstatten. Die Polizeibehörde soll aber auch der vorgesetzten Behörde eines Dienst- oder Berufsfahrers im öffentlichen Dienste von einer Übertretung und den daran etwa geknüpfte Folgen sofortige Mitteilung machen. Die blossen Übertretungen der Bestimmungen der Fahrordnungen gehören mit in das Gebiet der Ordnungserhaltung bei der Berufserfüllung und zwar bei dem Gebrauche eines der Behörde gehörigen Transportmittels. Ein Missbrauch dieses ist eine Disziplinwidrigkeit, mögen dadurch nur Vorschriften der allgemeinen Fahrordnung, auf deren Beachtung der Dienstfahrer zu verpflichten ist, verletzt sein oder auch daneben erlassene Dienstvorschriften. Deshalb wird zunächst die mit der Disziplinargewalt betraute Behörde

in Kenntnis von einer Übertretung des Dienstfahrers zu setzen sein.

2. Der Disziplinarbehörde ist es, je nach den in Landesgesetzen getroffenen Bestimmungen über die Verteilung der Polizei- und Strafgewalt in Ausnahmegebieten, zu überlassen, ob neben der disziplinären Strafverfolgung einer Übertretung der Fahrvorschriften bez. besonderen Instruktionen wegen jener ein polizeiliche bez. strafrechtliche eintreten soll in Gemässheit der Bestimmungen in §§ 3 und 6 des Einführungsgesetzes zur Deutschen St. P. O. und der §§ 453 ff. dieser; letzteres wird davon abhängen, ob in Landesgesetzen in derartigen Fällen das Legalitätsprinzip und die s. g. *Offizialmaxime*, d. i. das Gebot der für alle Fälle gesetzmässig geordneten Strafverfolgung von Amtswegen besteht. Sofern aber überall die Strafgewalt in Polizei-Strafsachen den Polizeibehörden mit der Befugnis zusteht, wegen Übertretungen eine in den Strafgesetzen angedrohte Strafe durch Verfügung (Strafmandat) festzusetzen (§ 453 St. P. O.), dann wäre auch für die Disziplinarbehörden das Gebot der gesetzlich geforderten gleichmässigen Strafverfolgung von Amtswegen massgebend, so dass sie dessen Vollziehung durch die Polizei- und Strafbehörden im regelmässigen Verfahren im Interesse der gleichen und einheitlichen Vollziehung der im Deutschen Reiche ebenmässig zu behandelnden Vorschriften einer allgemeinen Radfahrer-Ordnung nicht hindern dürften, mithin auf eine Ausnahmestellung zu verzichten hätten. Wäre das nicht der Fall, d. h. bliebe eine strafrechtliche Verfolgung im allgemeinen Verfahren von der Disziplinarbehörde ausgesetzt oder nicht beantragt, dann bliebe immer noch, sofern die Übertretung der Fahrvorschrift ein Vergehen oder Verbrechen in sich birgt, die Verfolgung dieses im ordentlichen Strafverfahren für Zivil-Dienstfahrer, im ausserordentlichen für Militär-Dienstfahrer, von Amtswegen notwendig.

Durch eine unanfechtbar gewordene polizeiliche Strafverfügung wird die öffentliche Klage, welche die in der Strafverfügung bezeichnete Übertretung als Verbrechen oder Vergehen im Sinne des Strafgesetzes charakterisiert und verfolgt, nicht verbraucht.

Es fragt sich hier vorzugsweise um die Regelung des Verhältnisses der bürgerlichen und der militärischen Polizei-Strafgewalt in den einzelnen Staaten, falls nicht jener Verzicht der letzteren ausgesprochen wird.

3. Besteht die s. g. *eximierte* Polizei-Strafgewalt für eine selbige Bestrafung der von Dienstfahrern begangenen Übertretungen nach § 29 der R. F. O. (Entwurf), dann ist aber eine Vorschrift nötig, dass die betreffende Be-

hörde davon Mitteilung an diejenige Polizeibehörde ergehen lasse, von welcher die Anzeige des Übertretungsfalles an sie gelangt ist, ob eine und eventuell welche Bestrafung jenes bewirkt worden ist, da jene namentlich auch wegen der Registerführung erfahren muss, ob im Register, das bei der vorgesetzten Behörde geführt wird, für den Dienstfahrer etwa eine Entziehung der Fahrerlaubnis bemerkt wurde und das Nummernschild zurückzugeben und etwa im eigenen Register wieder aufzulassen sei, auch überhaupt wegen etwaiger Notierungen von Rückfällen und wegen der sonst für die Aufsichtsführung im öffentlichen Verkehr nötigen Massnahmen; vergl. V. O. des Bundesrates vom ^{9. Juli} 1896 im _{6. August} Zentralblatt Nr. 35.

Zum Schluss mag noch auf 2 Schriften verwiesen werden, welche dem Verf. zu spät bekannt geworden sind:

Ph. Frühwein, Rechtskunde und Radfahren. Stuttgart, Glaser & Schulz. 1897. Preis: 0,50 M., und
Hohenegg, Radfahrersteuer oder nicht? Leipzig, Willy Werner. 1898. Preis: 1 M.



Das
Radfahren
im
öffentlichen Verkehr.

I. Allgemeine Betrachtungen.

**II. Entwurf einer deutschen, allgemeinen Rad-
fahrer-Ordnung mit Erläuterungen.**

Allen zum Heil!

Von

Dr. H. Ortloff.



Jena,
Hermann Costenoble.


1899.

206/99

Ables

257
207

~~21.574~~

 Beschnittene, oben oder an den Seiten auf-
geschnittene Exemplare werden nicht zurückgenommen.
Die Verlagsbandlung.

2. J^o 3756 KE
Straßenverkehr / Fahrradverkehr

X

C
1058

SLUB DRESDEN



3 2110470