

Jahresbericht 2018

Position: Koordinator Verkehr
Zuständigkeit: Straße, MTB, Offroad
Name: Charly Höß



1. 2017 wurde bei allen Gemeinden in Bayern das Heft „**Für mehr Verständnis Pkw-Fahrrad**“ aufgelegt. Dieses Heft wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Zusammenarbeit mit ADFC und BDR veröffentlicht. Das Bundesverkehrsministerium hat eine Heftreihe zusammengestellt, wie Auto-LKW, Auto-Motorrad und auch Auto-Radfahren. Diese Heftreihen sollten von der Fa. Langenscheidt aus München gedruckt und über die Gemeinde kostenlos ausgelegt werden.



Ich hatte den Auftrag erhalten, den Text für die Heftreihe: Pkw-Radfahren zu erstellen. 80 % des Textes im Heft stammt von mir. Der ADFC hatte sich nur redaktionell eingebracht.

Leider musste ich feststellen, dass sehr viele Radfahrvereine in Bayern diese Broschüre nicht kennen.

2. **Radweg soll sicherer sein** als Fahren auf der normalen Straße. Wenn bei Unfall der Radweg nicht der Erstellungsrichtlinien nach § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO, ERA 2010, Art 9 Bayer. Straßen- und Wegegesetz entspricht, ist rechtswidrig und damit ist der Straßenbaulastträger in Schadenfällen haftbar.

Rechts ein Bild vom Radweg an einer Bundesstraße bei Fürstenfeldbruck! Solche Radwege gibt es in Bayern sehr viele. Leider.

Der Radweg soll sicherer sein als das Fahren auf der Straße, so steht es in der Präambel zum § 45 Absatz 9 Satz StVO. Hinzu kommen die ERA 2010 und das Sozialgesetzbuch (SGB). In einem von mir gefertigten Gutachten an das Bundesverkehrsministerium durfte ich feststellen, dass deutschlandweit über 80 % der Radwege die gesetzlichen Voraussetzungen nicht erfüllen. Dies bedeutet, wird eine Forderung aus dem § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO nicht erfüllt werden und ist dieser Radweg mit dem Zeichen



237 ff StVO – Radwegebenutzungspflicht, dann haftet der Straßenbaulastträger nach Ereignissen auf dem Radweg für die Schäden.

Hinweis: Ende Februar 2016 wurde dem Bayer. Verkehrsministerium von Verkehrsexperten empfohlen, dass innerorts auf Radwege verzichtet werden sollte, weil diese eines der Anforderungen aus dem § 45 Abs. 9 StVO nicht erfüllen.

Welche Probleme z.B. die Landeshauptstadt München mit der Verkehrsart „Radfahren“ hat zeigt dieser Bericht von der SZ: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/fahrrad-von-wegen-freie-fahrt-fuer-freie-radler-1.3748858>

Ich bitte daher alle Radsportvereine in Bayern mitzuhelfen, wenn ein Radweg, ein Radfahrstreifen oder Radfahrstraße geplant oder gar gebaut wird, dies mir mitzuteilen, damit wir die jeweilige Kommune oder den jeweiligen Bauträger ansprechen und auf die Einhaltung und deren Rechtfolgen hinweisen können. Wir wollen doch mithelfen, dass die Straßenbaulastträger nicht hemdsärmelig Radwege erstellen, die nicht den rechtlichen Vorgaben entsprechen oder?

3. **Thema Schutzabstand Radfahrer:** Viele Radwegschilder sind von Gemeinden und Städten abgebaut worden, um der Haftung zu entgehen.

a) Schutzabstand Radfahrer: Vermutlich habe ich mich hier nicht richtig ausgedrückt. Das Schlagwort „gesetzlicher Schutzraum für Radfahrer“. Diese gesetzlichen Bestimmungen gibt es schon seit den 30iger Jahren. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht 2011 in einem Grundsatzurteil erneut festgestellt, dass innerorts der Radfahrer einen gesetzlichen Schutzraum rechts zum Fahrbahnrand max. 100 cm, Radfahrer 80 cm, und links der Überholende mind. 150 cm zu beachten hat. Außerorts hat der Überholende mind. 200 cm Abstand zu halten.

b) Die Stadt München musste bis zu 31.12.16 rund ein Drittel der Radwegebeschilderung wieder abnehmen, weil diese Radwege laut Gerichtsbeschluss nicht nach den gesetzlichen Erstellungsrichtlinien erstellt wurden. Auf der vielbefahrenen Rosenheimer Straße in München wurden nach vergeblichen Versuchen einen Radweg zu bauen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert und ein Fahrstreifen für Radfahrer gekennzeichnet. Wenn kein Radfahrer darauf fährt, dann darf der übrige Kraftfahrzeugverkehr diesen Streifen befahren.

4. **Punkteplan der Nah-Mobilität wurde in Bayern erstellt, worin das Rad an die zweite Stelle gerückt ist.**

Im Haus der Wirtschaft in München wurde Ende Februar 2016 von fünf Professoren, dem Innenminister Joachim Hermann, Städtepräsident Maly Nürnberg, Landkreispräsident Bernreiter, dem Präsidenten der Bayer. Bauindustrie Josef Geiger Oberstdorf und mir ein 30 Punktekatalog Nahmobilität erarbeitet.

Darin wird dem Fahrrad ein sehr hoher Stellenwert in der Nahmobilität bis fünf Kilometer zu teil. Es wurde auch festgehalten, dass das Fahrrad eine Fahrzeugart im Verkehr ist. Damit sind alle gesetzlichen Vorgaben aus dem StVG für das Fahrrad

anzuwenden, wie beispielsweise der Schutzraum. Das Auto rutscht auf die 10. Stelle ab.

Am 28.03.2019 um 19.30 Uhr wird Prof. Dr. Reiner Monheim über dieses Thema „Mobilität in die Zukunft“ in Waal/Ostallgäu einen Vortrag halten.

5. **ADFC fordert Führerschein für Fahrräder und E-Bikes.** Unterschied E-Bike und Pedelecs ist zu beachten. Teilweise Helmpflicht und keine Radwegbenutzung.

Der ADFC fordert nicht nur einen Führerschein für „E-Bikes“, sondern für Fahrräder generell. Dazu will der ADFC ein Fahrradgesetz für Bayern, analog Berlin. Ich bin dagegen.

Begründung: Für das rechtliche E-Bike und für das S-Pedelec wird ohnehin schon ein Führerschein gefordert. Es besteht eine Helmpflicht und es dürfen für diese Fahrzeuge keine Radwege benutzt werden. Anders beim Pedelec 25. Damit darf ich einen Radweg befahren und muss sogar, wenn ein Schild VZ 237 ff StVO aufgestellt ist. Hierbei besteht sogar ein muss!

In diesem Jahr kauften viele Bürger ein solches Fahrrad und fuhren damit gleich los. Zuvor hatten viele kein Fahrrad und konnten damit auch nicht umgehen. Ich durfte vier Jahre für das Innenministerium eine Unfallanalyse für Fahrradunfälle durchführen. Dabei musste ich feststellen, dass von 100 % Fahrradunfällen nur 2 – 3 % „Normalradler“ waren, der Rest waren sogenannte „E-Biker“. Unter diesen „E-Bikern“ waren sehr viele, die während des Jahres nie mit dem Rad zum Bäcker, Metzger oder sonst wo hinfuhren. Ich wurde vom IM gefragt, wie man diese Unfallzahlen vermindern könnte, da war meine Antwort, dass diese „E-Biker“ zuerst einen Kurs besuchen sollten, wo das Handling des „E-Bikes“ aktiv trainiert werden kann.

Wir, der BRV, bieten 2019 einen Fahrkurs für Pedelec 25 an. Der Termin dazu kann bei Kollegen VP Breitensport Karl Wellnhofen angefragt werden.

Der Unterschied zwischen dem E-Bikes und Pedelec bitte ich aus der Anlage entnehmen.

Fahrradgesetz für Bayern. Nein. Das Fahrrad ist eine Fahrzeugart im Verkehr. Der Verkehr wird u.a. über das StVG, StVZO und StVO geregelt. Das ist auch das Fahrrad enthalten. Nur sollte man die Regelung für das Fahrrad bzw. Fahrradfahrer wieder öffentlich bewusst machen und Stolpersteine aus dem Weg räumen.

6. DIMB und Naturschutz sind im Widerspruch

DIMB wurde im Februar 2018 in Sonthofen in Bayern gegründet. Der BDR und der Württembergische Radsportverband sind die Unterstützer dieser Bewegung. DIMB will die Radfahrleidenschaft in freier Natur ausleben, ohne Rücksicht auf die Natur. Dagegen sind die Landwirte, die Jäger, die Waldbesitzer, die Wanderer und auch die Landkreisverwaltung bis hinauf zum Landwirtschaftsministerium.

Das Landwirtschaftsministerium Bayern hat im Juni 2018 in Garmisch eine Veranstaltung durchgeführt, wo das Verhalten der DIMB im Mittelpunkt stand. Die DIMB war dazu eingeladen, doch erschienen ist niemand. Die Landwirte, die Waldbesitzer, der BUND und die Landkreisverwaltungen waren extrem sauer über das Verhalten der DIMB und der Umgang mit den o.g. Gruppen.

Es scheint nicht bekannt zu sein, dass MTB`ler neben der StVO, das Bayer. Straßen- und Wegegesetz, das Naturschutzgesetz, die Waldverordnung, das Jagdgesetz usw. zu beachten haben. Wenn gegen all diese Gesetze und Verordnungen verstoßen wird, dann dürfen wir uns nicht wundern, wenn unsere Sportart in der Bevölkerung immer negativer wahrgenommen wird.

Dieser Verwilderung im Radsport sollten wir entgegenwirken. Natur ist Natur. Ein Feldweg ist zum Fahren und zum Radeln da. Aber keine Pfade, wie dies überall in den Alpen zu sehen ist.

7. Radsportveranstaltungen im öffentlichen Verkehrsraum: Absicherung nur durch Polizei, Feuerwehr THW

Radfahren wird im öffentlichen Verkehrsraum durchgeführt. Der öffentliche Verkehrsraum ist wie die Halle für den Radfahrer eine Sportstätte. Wenn Vereine eine Veranstaltung durchführen wollen, benötigen diese für diese Veranstaltung eine Erlaubnis.

Für Veranstaltungen mit Wettbewerbscharakter (Rennen) und Veranstaltungen ohne Wettbewerbscharakter (Breitensport) bestehen klare Vorgaben im § 29 Absatz 2 StVO

Rennen: der Schutz nach außen, also in den Verkehrsraum und in Richtung Verkehrsteilnehmer darf nur die Polizei. Wenn diese Kräfte nicht ausreichen, dann die Feuerwehr und das THW. Nach dem Bayer. Kostengesetz muss die Polizei die Kräfte der Feuerwehr und des THW anfordern. Das ist im Rahmen der Amtshilfe und diese ist kostenlos, auch wenn die eine oder andere Gemeinde das Gegenteil behauptet. Da dürfen wir eine verwaltungsgerichtliche Entscheidung nicht fürchten. Eine Grundsatzentscheidung hilft den Veranstaltern.

Kräfte des Veranstalters dürfen nicht regelnd in den Verkehr eingreifen. Dies erfüllt möglicherweise die strafbare Handlung von Nötigung bis unerlaubten Eingriff in den Straßenverkehr.

Bei Rennen darf zum Schutz der Teilnehmer –also nach innen- durch den Veranstalter vorgenommen werden.

Bei Breitensportveranstaltungen fahren die Teilnehmer unter Beachtung der Verkehrsregeln. Streckenposten sind nicht erlaubt, weil diese nicht regelnd in den Verkehr eingreifen dürfen. Auch bei den Breitensportlern fahren viele Trittbrettfahrer mit. Diese sind normale Verkehrsteilnehmer und diese dürfen nicht durch Kräfte des Veranstalters angehalten oder gelenkt werden.

Fazit: Kann es auch sein, dass die rechtliche Situation „öffentlicher Verkehrsraum“ von den meisten unterschätzt wird? Es stellt sich auch die Frage, ob das Schimpfen auf die Verwaltungsbehörden der richtige Weg ist? Ist es nicht so, dass wir eine Radsportveranstaltung im öffentlichen Verkehrsraum durchführen wollen? Das heißt, wir brauchen von der Verwaltungsbehörde eine Erlaubnis nach § 29/II StVO und nicht umgekehrt.

Der Leitfaden stellt klar, dass grundsätzlich eine Veranstaltung genehmigt werden muss. Falls eine abgelehnt werden sollte, dann muss die Verwaltungsbehörde dies schriftlich begründen. Darin müssen stichhaltige und nachvollziehbare Gründe dargelegt werden, die gerichtlich nachgeprüft werden können.

Das IM Bayern hat mit unserer Mitwirkung einen Musterbescheid erarbeitet, der bestimmte Auflagen enthielt und eine Kostendeckelung vornahm. Dieser Leitfaden wurde im März 2016 zur Verwaltungsverordnung eingestuft und an alle Verwaltungsbehörden, an alle Polizeidienststellen sowie an den Radsportverband weitergegeben.

Doch wenn der BRV im Veranstaltungskalender 2015 und 2016 auf ein IMS aus dem Jahre 1992 (siehe Anlage) verweist und den Leitfaden nur als zusätzlichen Hinweis anpreist, dann dürfen wir uns nicht wundern, dass die Verwaltungsbehörden uns nicht ernst nehmen. Im übrigen ist dieses IMS 1992 bereits abgelaufen und durch den Leitfaden ersetzt worden (IC4-3612.2922-100-Fe).

Im Ministerium wird jetzt davon ausgegangen, dass der BRV den Leitfaden aufgekündigt hat!