

Recht für Radfahrer

Ein Rechtsberater

Bearbeitet von
Dr. Dietmar Kettler

3. überarbeitete, erweiterte und aktualisierte Auflage 2013. Buch. 274 S. Kartoniert
ISBN 978 3 944101 07 1

[Recht > Zivilrecht > Zivilrecht allgemein, Gesamtdarstellungen](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

**beck-shop.de**
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

Einleitung

Radfahren wird immer populärer – im alltäglichen Berufsverkehr und auch in der Freizeit. Radfahren ist auch vernünftig: einfach, bequem, schnell, obendrein preiswert und gesund. Radfahren ist alltäglich und ungefährlich.

Radfahrerinnen und Radfahrer unterliegen Regeln – insbesondere Verkehrsregeln –, weil sie allesamt keine Robinsone auf der Insel sind. Solche Regeln sind im zwischenmenschlichen Miteinander und insbesondere in dichtem Verkehr unumgänglich. Zum allergrößten Teil sind sie rechtlicher Natur. Sie sollen das Miteinander erleichtern und vor Verkehrsunfällen schützen.

Einige Rechtsregeln sind anti-quiet und wirken sich als Schikane für Radfahrer aus. Aber weder die Rechtsregeln selber noch die ergangene Rechtsprechung und die juristische Literatur sind durchweg fahrradfahrerfeindlich. Hell-drivern auf Stahlrössern werden jedoch Schranken gesetzt. Schikaniert wird der rechtstreue Radfahrer mehr von den realen Verhältnissen auf der Straße als von der Rechtsordnung.

So sind es etwa Tiefbauämter und Ordnungsämter, die den Radverkehr auf Pseudo-Radwege verla-

gern, die man zu Lasten der früheren Gehwege angelegt hat. Tiefbauämter muten Radfahrern halbsbrecherische Slalomfahrten um Poller, Bushaltestellen und reichlich verteiltes „Straßenmobiliar“ und krass untermaßige Radwege zu und erzwingen mit skurrilen Radwegeführungen Umwege. Das Tiefbauamt ist es, das bei neu gebauten Radwegen oft erst gar keine Bauabnahme durchführt, sodass Radfahrer schon am Tage der Eröffnung baufällige Buckelpisten hinnehmen müssen. Die Straßenverkehrsbehörden unterlassen jahrzehntelang die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen der Radwege mit der ausdrücklichen Begründung, dergleichen könne man nicht leisten. Tiefbauämter und Ordnungsämter machen auch übelste Radwege entgegen dem geltenden Recht benutzungspflichtig, weil dem Sachbearbeiter der zuständigen Behörde das aus einem Bauchgefühl heraus entgegen jahrzehntelanger Unfallforschung sicherer erscheint als die Einhaltung des geltenden Rechts oder weil irgendwelche angeblichen Sachzwänge gegen die Einhaltung des Rechts sprächen. Tiefbauämter und Ordnungsämter schalten absichtlich Rote Wellen für Radfahrer und installieren zu ihren Lasten Bettelampeln. Sie sind es, die Induktionsschleifen verlegen, die auf Radfahrer

schlechterdings nicht ansprechen. Tiefbauämter und Ordnungsämter richten ausgeklügelte, aber rechtswidrige Einbahnstraßensysteme ein, nur um Kraftfahrern mehr (kostenlosen) Parkraum zur Verfügung zu stellen. Bau- und Ordnungsämter betrachten Radverkehrsanlagen bei der Baustellenplanung allzu oft als Verfügungsmasse, die selbstverständlich in Anspruch genommen wird und missachten dann auch noch die Regeln der Baustellenabsicherung. Tiefbauämter und Ordnungsämter dulden es, dass temporäre oder gar dauerhafte Verkehrszeichen auf Radwegen aufgestellt werden oder veranlassen das. Der Bauhof ist es, der erst gar keinen Winterdienst auf Radwegen einrichtet und die Polizei lässt auch noch zu, dass Schneeberge entgegen dem geltendem Recht von der allgemeinen Fahrbahn und den Gehwegen auf die Radwege geschaufelt werden. Grünflächenämter lassen Radwege von Büschen, Bäumen, Brombeersträuchern und Rosen zuwuchern. Polizei und Politessen vernachlässigen den Schutz der Radfahrer, wenn sie gegen Raser, Drängler, Oberlehrer und Falschparker unter den Kraftfahrern kaum etwas unternehmen und Ordnungswidrigkeiten und Straftaten zu Lasten von Radfahrern kaum verfolgen.

Bei Regelverletzungen bedauern sich Radfahrer häufig genug als

die neben Fußgängern schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmer. Es dürfte jedoch in jeder Gruppe Rücksichtsvolle und Rücksichtslose geben – zumal sich viele Bürger mal so und mal anders fortbewegen. Natürlich ist der Radfahrer im Falle eines Unfalles schwächer als der durch ein bis zwei Tonnen Stahl geschützte Autofahrer. Doch der parkt ungerührt auf Radwegen, weil er Radfahrer gesehen hat, die sich ja auch durch Rotlichtverstöße oder auf dem Gehweg „ihr Recht nehmen“.

Aber auch ganz andere Bereiche des Rechts interessieren den Radfahrer: Im Falle eines Unfalles interessiert die Haftungsfolge des eigenen Tuns, der engagierte Radfahrer fragt nach Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Stadtplanung, und wenn man dann das Rad noch steuerlich absetzen kann, ist das Rad eine „runde Sache“.

Die Vielfalt der behandelten Themen spiegelt das Bild der Radfahrerinnen und Radfahrer wider. Sie sind eine wenig homogene Gruppe: Anfänger, Kinder, Ältere, Durchschnittsfahrer, Gruppen, aber auch schnelle Alltagsradfahrer, Kurierre, Sportler. Der Bürger, der sein Hollandrad an fünf Sonntagen des Jahres aus dem Keller holt und gemütlich durch die Lande radelt, hat wenig gemein mit der Bikerin, die ihr 2.500-Euro-Rad täg-

lich durch den Großstadtschun-
gel lenkt. Der körperlich vielleicht
unsicher gewordene Radfahrer
höheren Alters, der in der Klein-
stadt zum Einkaufen fährt und bei
jeder Annäherung eines Kfz bremst
oder gar absteigt, hat andere Inter-
essen als die verkehrsgewandte
Radfahrerin, die ein schnelles Fort-
kommen sucht. Aber allen kann ihr
Rad gestohlen werden, und alle
haben eventuell schon einmal beim
Rad- oder Teilekauf „fabrikneuen
Schrott“ gekauft und es erst nach-
her gemerkt.

Durch das vorliegende Buch
möchte ich beim juristischen Laien
die Kenntnis über die Rechtsreg-
eln mehren und um Verständnis
dafür werben. Es ist für ihn ver-
ständlich geschrieben. Manchem
Leser, der mit wissenschaftlicher
Literatur gar nicht vertraut ist,
werden vielleicht die Urteils- und
Literaturzitate lästig sein. Sie sol-
len dem Interessierten eine Vertie-
fung ermöglichen. Dadurch dient
das Buch auch dem mit der Materie
befassten Juristen als zuverlässiger
Leitfaden durch die verschiedenen
betroffenen Gesetze. Es enthält vor
Gericht verwertbare Auslegungs-
hilfen, Argumente und weiterfüh-
rende Hinweise.

Der gezielte Zugang auf bestimmte
Information findet sich über das
Inhaltsverzeichnis und über das
detaillierte Sachverzeichnis. Der

überdurchschnittlich interessierte
Laie sei darauf hingewiesen, dass
die einschlägige juristische Lite-
ratur in manchen größeren öffent-
lichen Bibliotheken (und in Uni-
versitätsbibliotheken) zur Einsicht-
nahme vorhanden ist. Gesetzes-
texte können in Buchhandlungen
gekauft werden.

Das Buch soll praxisnah sein.
Für Anregungen und Kritik bin ich
daher dankbar. Das Buch erscheint
nun in dritter Auflage. Das gibt mir
Gelegenheit, mich an dieser Stelle
zu bedanken für die Rückmeldun-
gen zur vorangegangenen Auflage.

Seit der Voraufgabe gab es zahl-
reiche Gesetzesänderungen. Ver-
kehrsrecht und Steuerrecht sind
weiterhin eine Spielwiese der
Gesetzgeber. Im Zivilrecht und
Strafrecht hat es hingegen nur
wenige Änderungen gegeben. Die
StVO ist seit der zweiten Auflage
von „Recht für Radfahrer“ meh-
rere mal geändert worden, die
Änderungen betrafen größtenteils
jedoch nur den Autoverkehr und
die Befugnisse der Behörden. Grö-
ßere Änderungen in Bezug auf die
Rechte und Pflichten der Radfah-
rer hat es nicht gegeben. Wie wich-
tig dem Bundesverkehrsministeri-
um der Radverkehr ist, zeigt eine
Posse aus der Welt der Ministeri-
en: Die vom Bundesverkehrsmini-
sterium seit 2002 immer wieder

angekündigte radverkehrsrelevante StVO-Novelle wurde 2009 verkündet und war seit dem 1. September 2009 in Kraft. Seit dem 13. April 2010 meinte der Bundesverkehrsminister aber, diese Novelle sei wegen eines Formfehlers nichtig. Das Verkehrsministerium stellte seither wieder die alte Fassung der StVO auf seiner Webseite als die gültige dar, während das Justizministerium weiterhin davon ausging, dass die neue Fassung galt und diese als die gültige präsentierte. Welche Fassung galt, mussten sich die Verkehrsteilnehmer selbst aussuchen. Viele Verkehrsbehörden ließen sich durch die Unsicherheit bremsen: Insbesondere bei der Anordnung von Schutzstreifen für Radfahrer herrschte große Unsicherheit, was nun galt, die Anordnung unterblieb dann gleich ganz. Auch, ob und wie man freiwilligen Radverkehr auf links gelegenen Radwegen erlauben kann, war manchen Behörden wegen der ministerialen Ansage unklar; die Aufhebung illegaler linker Radwegebenutzungspflichten unterblieb, unnötige wurden neu angeordnet. Und manche Verkehrsbehörde hoffte gar darauf, dass mit der Bereinigung des Formfehlers auch gleich die Anordnung von Radwegebenutzungspflichten erleichtert werde. Sie verweigerten unter Hinweis auf die seit April 2010 herrschende

Rechtsunsicherheit die Aufhebung von (schon 1997/98 mit der damaligen StVO-Novelle) rechtswidrig gewordenen Benutzungspflichten. Bestrebungen des Verkehrsministeriums, den Formfehler zeitnah zu beheben, waren über lange Zeit für die Normadressaten nicht erkennbar; statt dessen gab der Verkehrsminister inhaltliche Änderungsentwürfe in eine Verbändeanhörung. Erst zum 1. April 2013 hat das Bundesverkehrsministerium die von ihm verursachte totale Rechtsunsicherheit durch eine neue Novelle beseitigt. Auf diesem Stand ist daher auch die 3. Auflage von „Recht für Radfahrer“.

Mit der Novelle zum 1. April 2013 wollte der Verkehrsminister Verkehrszeichen in der bis zum 30. Juni 1992 geltenden Fassung wiederbeleben, die allenfalls von sehr gut sortierten Verkehrsrechtsanwälten und einigen wenigen Antiquariaten recherchiert werden können. Das Vorhaben ist jedoch misslungen; die in ihrer Gültigkeit abgelaufenen Schilder bleiben daher ungültig. Das betrifft auch zahlreiche Radwegbeschilderungen.

Im Juli 2013 gab es dann nach jahrelanger Diskussion um die Dynamopflicht noch plötzlichen Tätigkeitsdrang bei Bundesrat und Bundesverkehrsministerium, die längst veraltete Pflicht wurde abgeschafft. Aber es wurde eine

Regelung verabschiedet, die weder die bisher üblichen Batterie- und Akku-Lichter legalisiert noch technisch sauber definiert, was künftig erlaubt sein soll. Die Neuregelung gilt seit dem 1. August 2013.

Vor allem gab es in großem Umfang neue Rechtsprechung

einzuarbeiten. Die Gerichte arbeiten unablässig an einer Art Strickliesel und produzieren und veröffentlichen Urteile zu (fast) allen Themen rund um das Rad. Seit der Voraufgabe konnten so auch einige Grundsatzfragen zum Radverkehr gerichtlich geklärt werden. ♦