



Aktuelles aus dem Straßenverkehr

Autor: Adolf Rebler

„Critical Mass“ (CM) will Dominoeffekt auslösen **Massenradfahren**

„Wir behindern nicht den Verkehr – wir sind der Verkehr! Schließt euch zusammen und holt euch ein Stück Straße zurück“. Mit solchen Parolen werden Radfahrer in vielen Großstädten dazu aufgerufen, sich „unorganisiert“ zu treffen und durch langsames Fahren im Pulk gegen den Autoverkehr zu protestieren. Die „Critical Mass“ (CM) will einen Dominoeffekt auslösen: Der Begriff lehnt sich an die Atomphysik an, in der die „kritische Masse“ als die Menge an angereichertem Uran verstanden wird, ab der die Kettenreaktion startet.

Dass sie so leicht und ungezwungen daher kommt, ist aus Sicht der Initiatoren das große Plus bei dieser Form der Kundgebung: Wo nichts organisiert ist, kann auch nichts verboten werden. Es gibt keine Auflagen, und jedenfalls im Voraus kann keine Behörde etwas dagegen tun. Da sich die CM auch als Demonstration sieht, unterfällt sie zunächst dem Schutz des Art. 8 GG. Zudem gelten die Regeln des Versammlungsrechts, die den Straßenverkehrsgesetzen vorgehen. Das VersammlG kennt nur eine Anmelde- bzw. Anzeigepflicht, aber keine Genehmigungspflicht.

Nach § 29 Abs. 1 StVO braucht man für Veranstaltungen eine Erlaubnis, wenn hierfür Straßen mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden. Bei Radtouren geht man von einer Genehmigungspflicht aus, wenn mehr als 100 Personen teilnehmen. Aber auch für Radfahrer gilt das Gebot, möglichst weit rechts zu fahren (§ 2 Abs. 2 StVO). Grundsätzlich müssen sie auch einzeln hintereinander fahren; ein Nebeneinander ist nur erlaubt,



Foto: LTO Internet

wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird.

Aber gerade das wollen die Teilnehmer der CM ja nicht – hintereinanderfahren. Die Vorschrift des § 27 StVO (das Fahren in Verbänden) bietet – scheinbare – Abhilfe. Hier wird die Radlergruppe von der „kritischen Masse“ nämlich zum geschlossenen Verband. Die einzelnen Radler gelten damit als ein Fahrzeug und der übrige (Auto-)Verkehr darf diesen Verband nicht unterbrechen.

Die Masse muss aber in angemessenen Abständen Zwischenräume für den restlichen Verkehr bilden. Und zu zweit nebeneinander fahren ist auch hier nur zulässig, wenn niemand behindert wird. Die CM bewegt sich rechtlich daher zumindest in einer Grauzone.

Den ausführlichen Artikel zu diesen Themen finden Sie unter: http://www.lto.de/de/html/nachrichten/3832/massenradfahren_eine_bedrohte-_art_erobert_ihren_lebensraum_zurueck/

Forderung nach verpflichtenden Fahrsicherheitstrainings für Verkehrsteilnehmer ab 75 Jahren

Sicherheitschecks für Senioren?

„78-Jähriger überfährt rote Ampel – schwerer Unfall“. Solche Meldungen finden sich häufig in den Nachrichten. Ältere Autofahrer scheinen – zumindest was den Straßenverkehr betrifft - ein Risiko für sich und ihre Umwelt zu sein, und Verkehrsstudien scheinen dies auch zu bestätigen.

Tatsächlich belegen die Unfalluntersuchungen eine deutliche Grenze im höheren Alter. Nach einem Bericht des Statistischen Bundesamts aus dem Jahre 2010 lebten im Jahr zuvor 16,7 Millionen Personen im Alter von mindestens 65 Jahren in Deutschland, was einem Bevölkerungsanteil von 20 Prozent entspricht. Als

Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden hatten die über 65-Jährigen in 2009 aber „nur“ einen Anteil von elf Prozent.

Ganz anders stellt sich die Situation bei Bürgern über 75 Jahren dar. Diese Personengruppe hat nach einer Studie der Universität Heidelberg aus dem Jahr 2007 ein achtmal höheres Risiko, einen Unfall am Steuer zu verursachen. Sitzen die Senioren weniger als 8.000 km jährlich am Steuer, erhöht sich dieses Risiko noch weiter. Die 75 wird damit zur „magischen Altersgrenze“.



Foto: LTO Internet

Doch welche Möglichkeiten haben die Fahrerlaubnisbehörden nach geltendem Recht, um gegen verkehrsunsichere Fahrer vorzugehen? Wer ein Kraftfahrzeug führen will, muss dazu geeignet und befähigt sein. Die Befähigung, also die Kenntnis der Verkehrsregeln und den sichereren Umgang mit dem Kfz, weist der Fahrerlaubnisbewerber in der Fahrprüfung nach. Eine Eignungsprüfung als Nachweis der körperlichen und geistigen „Leistungsfähigkeit“, findet aber ausschließlich bei Berufskraftfahrern statt. Beim Pkw- und Motorradführerschein gibt es keine Eignungsprüfung – bis auf den Sehtest. Nur wenn für die Fahrerlaubnisbehörde ein konkreter Verdacht besteht, an der Eignung des Fahrers zu zweifeln, darf (und muss) sie diesen Zweifeln nachgehen.

Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) hält hierzu ein abgestuftes Instrumentarium bereit, nach dem die Behörde ärztliche Gutachten anfordern kann. In jedem Fall müssen sich die Bedenken aber an bestimmte, die Fahreignung betreffende Tatsachen knüpfen. Fortgeschrittenes Alter allein ist nach geltendem Recht jedenfalls kein Grund, jemanden als ungeeignet oder eingeschränkt geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen.

Ab 2013 soll ein EU-Führerschein die aktuell in mehr als 110 Versionen gültigen „Lappen“ ablösen. Die neuen Führerscheine sind nur 15 Jahre gültig. Die Mitglied-

staaten können die Erneuerung der Fahrerlaubnis von einer Prüfung der Mindestanforderungen an die „körperliche und geistige Tauglichkeit“ abhängig machen. Ein Gesundheitscheck soll in Deutschland aber nicht eingeführt werden. Die Bundesregierung setzt vielmehr auf freiwillige Prävention.

Die Fallgestaltung eines eigenen, die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Verhaltens des Fahrers, das sich weder auf die Ladung noch auf die Besetzung des Fahrzeugs bezieht, werde von § 23 Abs. 1 Satz 2 StVO gerade nicht erfasst. Aber auch im Versicherungsfall braucht man grundsätzlich keine Angst zu haben. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherer hat in einer Presseerklärung vom 8. Juni 2007 mitgeteilt, dass die Kfz-Haftpflichtversicherung immer zahle, „egal, ob der Unfallverursacher Flip-Flops, High Heels oder Knobelbecher trug“.

Die ausführlichen Artikel zu diesem Thema finden Sie unter: http://www.lto.de/de/html/nachrichten/4242/demografie_und_strassenverkehr_sicherheitscheck_fuer_mobile_senioren/

Impressum

Herausgeber:

Regierung der Oberpfalz
Emmeramsplatz 8
93047 Regensburg

Verantwortlich für den Inhalt:

RVP Johann Peißl

Redaktion:

Franz-Xaver Meier

Gestaltung:

Rosemarie Gruber

Fotobearbeitung:

Peter Bernt

Druck und Verteilung:

Ingrid Demmer

Persönlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder, die nicht mit der Redaktionsmeinung übereinstimmen muss. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen.