

Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO)

Gemeinsam gegen Streckensperrungen

**Ein praktischer Leitfaden,
um Streckensperrungen für Motorradfahrer „ad acta“ zu legen**

- 0. Vorwort – Was die BAGMO bewegt**
- 1. Streckensperrungen – warum es sie gibt, woher sie kommen**
Hand aufs Herz oder an die eigene Nase fassen
- 2. Wie wird eine Strecke „auffällig“?**
Ein „schönes Problem“
- 3. Was Motorradfahrer im Vorfeld tun können**
„Schwarze Schafe“ anschwärzen?
- 4. Module „Anti-Streckensperrungen“**
 - 4.1 Initiativenbildung vor Ort – wie finde ich Koalitionspartner?
 - 4.2 Kontakt- und Informationsstellen
 - 4.2.1 BAGMO-Koordinationsbüro
 - 4.2.2 Motorradfahrerverbände und Verkehrsclubs
 - 4.3 Zuständigkeiten – Wegweiser durch den Behördendschungel
 - 4.4 Argumentationshilfen gegen Streckensperrungen
 - 4.4.1 Unfallargument
 - 4.4.2 Lärmargument
 - 4.4.3 Motorräder als Störfaktor in Erholungsgebieten
 - 4.4.4 Ökonomische Aspekte und regionale Wirtschaftbetriebe
 - 4.5 Der fundierte Protest
 - 4.6 Medien- und Pressearbeit
 - 4.6.1 Pressekontakte lokal/regional
 - 4.6.2 Die Pressemitteilung
 - 4.6.3 Die Pressekonferenz
 - 4.7 Sponsoring – die finanzielle Basis
- 5. Das Kind liegt im Brunnen – die Klage**
 - 5.1 Wer kann klagen?
 - 5.2 Welches Gericht, welcher Anwalt, welche Instanzen ?
 - 5.3 Der Streitwert – Prozess- und Anwaltskosten

0. Vorwort

Vom Start weg aktiv – was die BAGMO bewegt

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) setzt sich als ein freiwilliger, unabhängiger Zusammenschluss von 27 Motorradfahrer- und Sportverbänden, Clubs, Instituten, Fachredaktionen sowie Vertretern von Industrie und Handwerk seit 15 Jahren aktiv für die Interessen der Motorradfahrerinnen und -fahrer in Deutschland ein.

Einen Arbeitsschwerpunkt bildet – neben vielen anderen Aktivitäten – der Kampf gegen ungerechtfertigte Streckensperrungen für Motorräder in Deutschland. Mit dem vorliegenden Leitfaden will die BAGMO ihre Mitgliedsorganisationen und regionale Motorradinitiativen und -clubs in ihrem Kampf gegen Streckensperrungen unterstützen. Aufklärung und Dialog stehen im Vordergrund, denn so manche Sperrung beruht auf Missverständnissen, behördlichem Übereifer oder „bürgerlicher Empörung ohne Rechtsgrundlage“. Deshalb sollen Motorradfahrer vor Ort zur Mitarbeit angeregt und die Öffentlichkeit für das Thema sensibilisiert werden.

Diese Broschüre dient auch als „Leitfaden durch die Irrwege von Bürokratie und Behördendschunzel“. Die Aufteilung in Module soll einen ersten Überblick über mögliche Aktivitäten und Aktionsformen verschaffen und sicherstellen, dass trotz unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten immer die bestmögliche Aktion gestartet werden kann.

Die ersten drei Kapitel geben einen Überblick der unterschiedlichen Formen von Streckensperrungen, listen mögliche Gründe für Fahrverbote auf und geben Hinweise, wie solche Gründe hinterfragt werden können. Schließlich skizzieren sie die Situation von Motorradfahrern beim Kampf gegen Streckensperrungen.

Die Module „Anti-Streckensperrung“ umfassen mögliche inhaltliche und praktische Aktionsformen vor einer drohenden Streckensperrung: Angefangen bei der Sammlung von Informationen zur Strecke über die Bildung einer lokalen Initiative bis zu konkreten Schritten, die neben Presse- und Lobbyarbeit auch den Kontakt zu Behörden beinhalten. Tipps zu einer effektiven Presse- und Öffentlichkeitsarbeit helfen beim Verfassen

von Presstexten und bei Vorbereitung und Umsetzung von Pressekonferenzen, Podiumsdiskussionen und Informationstagen mit allen Beteiligten – Behörden, Bürgern, Anwohnern, Motorradfahrern.

Im dritten Abschnitt geht es um die juristischen Aspekte. Wenn eine Strecke bereits dicht ist, helfen manchmal nur noch Einspruch und Klage. Wer klagen kann, welche Fristen einzuhalten und welche Gerichte zuständig sind, beantworten diese Kapitel. Darüber hinaus gibt es Argumentationshilfen gegen Streckensperrungen und es werden Aktionsformen vorgestellt, die im Vorfeld von Streckensperrungen, aber teilweise auch nach einer erfolgten Sperrung, helfen können. Vor der Durchsetzung einer Sperrung sollten Behörden nämlich „mindere Maßnahmen“ ergreifen, zum Beispiel Geschwindigkeitskontrollen oder Lärmmessungen.

Ziel aller Aktionen muss ein tragfähiger Kompromiss sein, der nur über eine große Bürgerbeteiligung und die Einbindung unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen erreicht werden kann.

1. Streckensperrungen – warum es sie gibt, woher sie kommen

Hand aufs Herz oder an die eigene Nase fassen

Durch eine Streckensperrung wollen Behörden eine bestimmte Gruppe von Fahrzeugen von der „Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr“ ausschließen. Sie wird gekennzeichnet durch die Beschilderung mit den Verkehrszeichen „Verkehrsverbote“ nach § 39 der Straßenverkehrsordnung (StVO) von Nummer 251 bis 261. Für elf verschiedene Fahrzeugarten kann ein solches Verbot verhängt werden.

Eine Sperrung der Straße für Motorräder wird durch das Zeichen 255 angegeben. Grundlage einer Streckensperrung ist der § 45 StVO „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ im Absatz 1. Nach diesem Paragraphen können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen „aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung“ für den allgemeinen Verkehr beschränken, umleiten, verbieten oder auf andere Weise negativ beeinflussen.

Dieses Recht, das exklusiv den lokal zuständigen Straßenverkehrsbehörden zusteht, erstreckt sich unter anderem auf die Bereiche

- Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen
- Erhaltung der öffentlichen Sicherheit
- Erforschung des Unfallgeschehens

und darf außerdem angewendet werden in

- Bade- und heilklimatischen Kurorten
- Erholungsorten von besonderer Bedeutung
- Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen

und selbstverständlich auch

- in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten
- in der Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften.

Die Behörden müssen ihre gute Absicht hieb- und stichfest begründen, denn eine Streckensperrung stellt einen massiven Eingriff in die

grundrechtlich garantierten Rechte der Betroffenen dar. Beschränkungen dürfen deshalb nur dann ausgesprochen werden, „wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können“ (www.juraforum.de/gesetze/StVO/45/45_StVO).

Selbstverständlich liefern die Behörden vielfältige Begründungen, mit denen besonders schöne Strecken für Motorräder dicht gemacht werden. Oft genannte Sperrungsgründe sind erhöhte Unfallzahlen mit Motorradbeteiligung sowie nicht verkehrsgerechtes Verhalten der Motorradfahrer. Auch der Lärmerzeugung stellen die Behörden immer öfter ein Bein, besonders häufig aus Gründen „des Schutzes von Erholungsgebieten“.

Die Bundesrepublik Deutschland ist keine klassenlose Gesellschaft. Allein im Straßenwesen gibt es fünf Klassen, in die alle Straßen eingeteilt werden: Gemeindestraßen, Kreisstraßen, Landesstraßen, Bundesstraßen, Bundesautobahnen. All diese Kategorien von Straßen dürfen von der zuständigen Behörde gesperrt werden. Aber Ohren auf: Vorher müssen Straßenbaubehörden und Polizei angehört werden. Zudem muss die Oberste Landesbaubehörde ein offenes Ohr für die Beschwerden finden und grünes Licht geben, um eine Strecke „von übergeordneter Bedeutung“ auf Rot zu schalten.

Nun sind wir nicht einfach mit Streckensperrungen konfrontiert, sondern mit Klassen von ihnen: Bedingt durch Bebauungsstrukturen haben wir es mit „innerörtlichen“ und „außerörtlichen“ Streckensperrungen zu tun. Außerorts sind Vollzeitsperrungen von Straßen oder so genannte Teilzeitsperrungen üblich, die den Motorradverkehr im Regelfall an Sonn- und Feiertagen unterbinden.

Innerorts kommt es neben den schon lange bekannten Nachtfahrverboten für Motorräder zum Beispiel im Bereich von Krankenhäusern immer mehr zu einer Verdrängung der Motorräder im Durchfahrtsbereich von Innenstädten. Diese „Spezial-Sperrungen“ ärgern die Biker vornehmlich in Bade- oder Kurorten.

2. Wie wird eine Strecke „auffällig“?

Ein „schönes Problem“

Fassen wir uns einmal an die eigene Nase: Auf einigen Straßen können Motorräder eine bestimmte „Auffälligkeit“ verursachen. Das Institut für Zweirad Sicherheit hat diese speziellen „Motorradstrecken“ in einer Fallstudie von 1989 klar beschrieben:

- landschaftlich schön gelegene Strecken
- kurvenreiche Strecken
- starke Frequentierung durch Motorräder
- meistens ein Motorrad-Treff an der Strecke

Strecken mit diesen Merkmalen sind gleichsam ein „Schmelztiegel“ für alle Auffälligkeiten, die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer verursachen können. Häufig werden auf ihnen erhöhte Unfallzahlen von Motorrädern registriert.

Willkommener Anlass für eine Streckensperrung sind für Behörden gestiegene Unfallzahlen sowie ein „nicht angepasstes Verkehrsverhalten“ der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer. Oftmals wird von Anwohnern der hohe Anteil von Motorrädern auf den Strecken beklagt, der nach dem subjektiven Lärmempfinden zu einer erhöhten Lärmbelästigung führt. Bildet sich eine regionale Bürgerinitiative gegen Motorradfahrer oder machen einzelne Personen ihren politischen Einfluss geltend, ist Gefahr im Verzuge, denn die Verkehrsbehörde geht häufig den Weg des geringsten Widerstandes und sperrt die Motorräder aus.

Unfallzahlen sind dann nur noch ein vorgeschobenes Argument, obwohl es für diese eindeutig definierte Grundsätze gibt. Die Grunddaten für die Feststellung einer Unfallhäufigkeit werden nämlich im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme im Streckenabschnitt als zeitliche Verlaufsstatistiken erfasst. Bei offensichtlicher Unfallhäufung in einem Streckenabschnitt ist die Polizei verpflichtet, eine Steckkarte zu führen und bei ähnlichen Unfällen zur Entschärfung des Abschnittes beizutragen (§44 Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung/VwV-StVO). Eine hohe Unfallbeteiligung von Motor-

rädern führt häufig auch zu Verkehrszählungen und der Messung von Geschwindigkeit und Geräuschemission.

Diese Rahmenbedingungen berechtigen die Behörden bei entsprechenden Ergebnissen, einen „Verwaltungsakt zur Sperrung einer Straße für Motorräder“ zu eröffnen. Vor der Eröffnung muss überprüft werden, ob auch „mindere Maßnahmen“ zu einer Änderung der Unfallsituation führen können. Dazu muss eine „Verkehrsschau“ organisiert werden, bei der Polizei, Straßenbauleute, Straßenverkehrsbehörden sowie regionale Fachleute der Gruppe der Verkehrsteilnehmer eine Überprüfung des Abschnittes vornehmen. Diese „Schau“ wird oftmals nicht abgezogen – muss sie aber!

Die eingesetzten „minderen Maßnahmen“ sollen auf der im Vergleich zu einer Sperrung verhältnismäßig „sanften Welle“ reiten. Sie bestehen je nach Örtlichkeit zumeist in der Limitierung der Höchstgeschwindigkeit oder im Aussprechen eines Überholverbots. Eine motorradspezifische Maßnahme sind unter anderem „Rüttelstrecken“ oder der so genannte „Unterfahrerschutz“, das eine zweite Schutzplanke nach über dem Boden. Die Behörden überprüfen nach einiger Zeit die Wirksamkeit ihrer „sanften Tour“. Hält die Wirksamkeit der „minderen Maßnahme“ der Überprüfung nicht stand, schlagen die Behörden eine härtere Gangart ein und setzen ein Zeichen: Sperrung des Straßenabschnittes für Motorradfahrer mit dem „Zeichen 255“.

3. Was Motorradfahrer im Vorfeld tun können „Schwarze Schafe“ anschwärzen?

Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer sollten versuchen, Streckensperrungen bereits im Vorfeld zu verhindern. Auf gut Deutsch werden sie damit „präventiv“ tätig, bevor eine Diskussion im Sinne des § 45 StVO entflammt. Bei Auffälligkeiten an der Strecke können die Aktiven durch den direkten Dialog mit anderen Motorradfahrern versuchen, die „schwarzen Schafe“ über ihr Verhalten und dessen Folgen für alle Motorradfahrer aufzuklären und so zu verkehrsgerechtem Fahrverhalten beizutragen (Anhang: Faltblatt). Die Motorradfahrer können über Ihre gemeinsame Verantwortung mit „harten“ Fakten wie Unfallzahlen informiert und in die Pflicht genommen werden. Um effektiv und arbeitsteilig vorzugehen, ist die Bildung einer Initiative

oder – noch besser – die Zusammenarbeit mit bestehenden Verbänden sinnvoll. So lassen sich die Kräfte am besten bündeln. Vereinsstrukturen und damit verbundene persönliche Ansprechpartner für Motorradfahrer und Behörden bilden einen soliden Grundstein, um gegen Streckensperrungen mit hoher Akzeptanz durch die „Gegenseite“ angehen zu können.

Zudem bietet eine gut organisierte Initiative die Möglichkeit, nach Sponsoren zu suchen und durch eine breite Presse- und Medienarbeit die Haltung der Motorradszene zu den „Auffälligkeiten“ darzustellen (siehe 4.). Die Motorradfahrerinitiative kann und muss sich bei einer drohenden Sperrung in den Verwaltungsvorgang der Behörden aktiv einklinken (Anhang: Behördenanschreiben 1), Kontakte knüpfen und sich im Verlauf des Geschehens als kompetenter Partner darstellen, beispielsweise bei Verkehrsschauen. Dazu ist ein guter Kontakt zu den Behörden unbedingt notwendig.

Aktionen der Behörden wie Verkehrsaufklärung der Polizei oder Kontrollaktionen durch Geschwindigkeits- oder Lärmessungen sowie die Überprüfung von Zubehörschalldämpferanlagen gestalten sich erfahrungsgemäß für alle Motorradfahrer eindringlicher und überzeugender, wenn entsprechende Hinweise ohne den „erhobenen Zeigefinger“ direkt von Bikern zu Bikern erfolgen. Motorradfahrer sollten sich deshalb vor einer drohenden Sperrung zusammenraufen, um sich bereits beim Einsatz der „minderen Maßnahmen“ aktiv zu beteiligen und bei Anhörungen im Verwaltungsakt argumentativ gegen eine Sperrung arbeiten zu können.

Ganz wichtig ist der politische „Lobbyismus“. Mit dieser „Lobby für das Hobby“ müssen die Initiativen aktive Pressearbeit und eine positive Beeinflussung örtlicher Parteien, Verbände und Behörden leisten (4.3). So können sie am wirkungsvollsten die Haltung der Motorradfahrer zu einer drohenden Sperrung deutlich machen.

Aktionstage und Protestaktionen bieten eine hervorragende Möglichkeit, die breite Öffentlichkeit über die Haltung der Motorradfahrer direkt vor Ort zu informieren. Eine Bürgerbeteiligung, die Bündelung aller Kräfte und die Diskussion mit „gegnerischen“ Gruppen müssen das oberste Ziel sein, um eine Streckensperrung gemeinsam zu verhindern. Die Initiativen müssen sich argumentativ auf die „harten Fakten“ einstellen, die durch den §45 StVO mit

den Gründen der erhöhten Unfallzahl, Lärmbelästigung und Schutz von Erholungsgebieten vorgegeben sind. Gegebenenfalls muss die Initiative diese Daten selbst aktiv erarbeiten, um auf einem festen Argumentationssockel zu stehen.

Merke: Der oftmals in die Diskussion geworfene „Gleichheitsgrundsatz“ – „wenn dort Autos fahren, darf ich dort auch Motorrad fahren“ – kann schnell durch auffällige Unfallzahlen von Motorrädern entkräftet werden.

Bei bereits verhängten Streckensperrungen muss nicht zwangsläufig die Klage folgen – zunächst kann die Rechtmäßigkeit der Anordnung überprüft werden. Das heißt: Die Behörde muss darlegen, ob die getroffene Maßnahme der „Verhältnismäßigkeit“ entspricht.

Bringt dies nichts, kann man bei der vorgesetzten Dienststelle Beschwerde einlegen. Ist diese begründet, wird die Sperrung wieder aufgehoben. Das ist bisher in vielen Fällen erfolgreich gewesen. Wichtig ist es, dass die Messlatte für die Beurteilung der „Rechtmäßigkeit“ oder „Verhältnismäßigkeit“ einer Streckensperrung für Motorräder hoch gelegt wird.

Grundsätzlich gilt: Jede Sperrung kann auch wieder aufgehoben werden. Mögliche Wege zum Erfolg zeigen wir in Kapitel 4.

4. Module „Anti-Streckensperrung“

4.1 Initiativenbildung vor Ort – so finde ich Koalitionspartner

Man sieht sich, man trifft sich, plaudert, sieht und wird gesehen, und Benzin hängt in der Luft: der Motorradtreff. Hier finden wir ein großes Potenzial einer künftigen Massenbewegung gegen Streckensperrungen. Am wenigsten aufwändig ist das persönliche Gespräch, etwas mehr Arbeit bereiten Handzettel oder Flugblatt; beide ersetzen nicht die Diskussion und vor allem den direkten Appell zum Mitmachen. Da die meisten beliebten Motorradstrecken, auch „Hausstrecken“ genannt, in der Regel an einem Motorradtreff vorbeiführen, bieten sich hier gute Ansätze, das Problem hautnah und rechtzeitig an die Frau und den Mann zu bringen. Denn ist erst die Strecke gesperrt, ist auch der Motorradtreff leer, es sei denn, wir schieben das Musclebike mit eben solcher Kraft dorthin.

Wenn wir schon die gesamte Motorrad fahrende Basis agitieren und aktivieren, sollten wir auch ihre „besondere Spezies“ nicht vergessen: Motorrad fahrende Politiker und Polizisten, Prominente auf zwei Rädern, „lokale Größen“. Sie alle gehören dazu und verleihen einer Initiative unter Umständen eine stabile Grundlage und mächtige Schlagkraft. Über fundierte Erfahrungen bei Gruppenbildungen verfügen bereits etablierte Clubs und Vereine. Hier ist es wichtig, dass die Aktivitäten tatsächlich vor Ort geregelt werden. Die Hilfe überregionaler Clubs ist sinnvoll und effektiv; der „Motor“ muss aber im Zentrum sitzen, gewissermaßen als Mittelmotor.

Ich trete in den Verein ein

Um dem Verdacht entgegenzutreten, es handele sich bei den Anti-Streckensperrungs-Aktivisten um ein wildes Häuflein bunt zusammen gewürfelter Polit-rocker, gründen viele Initiativen einen „eingetragenen Verein“ (e.V.). Das kann jeder, soweit er sieben Leute zusammentrommelt, die mit ihrem guten Namen für eine gute Sache stehen. Der Verein gibt sich eine Satzung, die Zweck und Aufgaben bestimmt.

Wichtig: Vor einer Vereinsgründung erst einmal prüfen, ob nicht schon andere (Motorrad-)initiativen im Umfeld aktiv sind, mit denen man

zusammenarbeiten kann. Hier gibt es oftmals Synergie-Effekte, außerdem beugt man einer „Vereinsmeierei“ vor. Gibt es weit und breit keine organisierten Verbündeten, muss man die Angelegenheit selbst in die Hand nehmen.

Da kein Verein ohne Posten auskommt, bestimmen wir...

1. Eine(n) Vorsitzende(n)
2. Ein bis zwei Stellvertreter(innen)
3. Eine(n) Schriftführer(in)
4. Eine(n) Kassierer(in)
5. Diverse Beisitzer(innen)

...bis wir sieben Posten auf einen Streich vergeben haben. Mit Namen, Posten und Satzung gehen wir zum Amtsgericht und lassen uns ins Vereinsregister eintragen. Das ist zwar schnell beschrieben, aber in Echtzeit dauert es etwas länger. Deshalb schnellstens auf den Weg bringen! Über die Bildung und Gründung von Vereinen gibt das Amtsgericht Auskunft.

Einfacher und schneller: Andere Vereine fragen (Gesangsverein, Reiterverein, Schützenverein...)! Bloß keine Hemmungen und Berührungsängste: Ihr wollt nur die Satzung, nicht den grünen Rock. Die Inhalte und Ziele – den Zweck – eures Vereins müsst ihr natürlich selbst formulieren. Nützliche Hinweise zum detaillierten Vereinsrecht unter <http://www.marktplatz-verein.de/>

Möglicher Nachteil der Vereinsmeierei: Manche kümmern sich nur noch um ihre „Pöstchen“. Vorteil eines „eingetragenen Vereins“: Akzeptanz bei den Behörden, eindeutige Strukturen, erreichbare Ansprechpartner, „Seriosität“. Ein Verein hat auch bessere Möglichkeiten, finanzielle Unterstützung zu erhalten (siehe 4.5). Wichtig neben dem regionalen Bezug ist die überregionale Kontaktaufnahme zu bundesweiten Vereinen, Verbänden und Initiativen. BAGMO, Verkehrsclubs und Industrieverbände können die Arbeit in wesentlichen Punkten optimal ergänzen. Selbstverständlich dürfen regionale Wirtschaftsgrößen nicht fehlen: Motorrad- und Zubehörhändler, Reifenanbieter, Gastronomen, diverse Einzelhandelsbetriebe. Alle, die vom „Segen Motorrad“ ein Füllhorn an Vorteilen abschöpfen, gehören in den Verein oder fungieren als Sponsoren (siehe auch 4.5).

4.2 Kontakt- und Informationsstellen

4.2.1 Das BAGMO-Koordinationsbüro

Als bundesweite Koordinationsstelle der überregionalen Aktivitäten der Mitglieder der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) verfügt das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) über einen reichhaltigen Fundus an Erfahrungen und Informationen. Gerade in Fragen von Verkehrssicherheit, Unfallentwicklung, Problemstrecken sowie allen weiteren sicherheitsrelevanten Aspekten des Motorradfahrens ist man bei den Kolleginnen und Kollegen vom ifz an der „Ersten Adresse“. Das Institut verfügt auch über sehr gute Kontakte zu Behörden, anderen Instituten und ausgewiesenen Experten der Branche. Die gute Infrastruktur garantiert ein hohes Maß an Informationsfluss und eine sichere, kompetente Weiterleitung spezieller Anfragen. Kontakt siehe Impressum.

4.2.2 Motorradfahrerverbände und Verkehrsclubs

27 Clubs, Verbände und Redaktionen einschlägiger Fachliteratur haben sich im März 1991 zur Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) zusammengeschlossen. Alle BAGMO-Mitglieder sind bundesweit vertreten und geben gerne Tipps und Anregungen. Verzeichnis mit Adressen und Profilen unter www.ifz.de/bagmo

4.3 Zuständigkeiten – Wegweiser durch den Behördendschungel

Sowohl für bestehende als auch für sicher geplante Streckensperrungen gilt: Vor jeder öffentlichen Auseinandersetzung Fakten und Hintergründe sammeln und sortieren! Die Behörden sind nicht immer so schlecht wie ihr Ruf und so manche Polizeidienststelle setzt Vorschriften um, von deren Richtigkeit sie nicht immer unbedingt überzeugt sein muss. Der Kontakt zu den örtlichen Behörden ist deshalb sehr wichtig, zumal er in keinem Fall schaden, im Zweifelsfall aber äußerst hilfreich sein kann.

Landratsamt, Oberste Landesbehörde, Straßenverkehrsamt, Zulassungsbehörde, Amt für öffentliche Ordnung: Viele Namen, viele Köche, viel Brei. Wer

wo für was zuständig ist, erfragt ihr am besten bei eurer nächsten Polizeidienststelle, dort ist man in der Regel freundlich und hilfsbereit. Auch die örtlichen Telefonbücher helfen unter der Rubrik „Ämter“ oder „Behörden“ oder „Stadtverwaltung“ weiter. Bei allen Kontakten und Gesprächen gilt: Unbedingt Namen und Dienstgrad merken! Wer es ganz genau machen will, fertigt eine kurze Gesprächsnotiz mit Ort, Datum und Gesprächsteilnehmern an, die allen Beteiligten zugestellt wird. Das bedeutet zwar einen recht hohen Aufwand, erleichtert aber das weitere Vorgehen, da sich keiner mehr rausreden kann („War nicht dabei“, „Kenne ich nicht“, „Nie gehört“, „Wer ist das denn“ ...).

Als besonders geeignete Ansprechpartner bei der Polizei können sich Verkehrserzieher und Kradpolizisten erweisen; sie haben den größten und in der Regel positivsten Bezug zur Zweiradmaterie und wirken ungemein erzieherisch. Diese Meinungs-Multiplikatoren können als positive Katalysatoren wirken und den Weg durch den Amtsdschungel etwas ausleuchten.

4.4 Argumentationshilfen gegen Streckensperrungen

Grundsätzlich gilt: Keine schlafenden Hunde wecken. Wer zu früh aktiv wird, erhöht unter Umständen die Aufmerksamkeit von Behörden und genervten Mitbürgern, die dann bereits konkrete Schritte einleiten und sich einen enormen Vorsprung verschaffen können, während ihr euch noch durch den Behördenschungel wuselt.

Deshalb: Gerüchte prüfen, „Enten“ entlarven, Kenntnisstand sichern und ausbauen. In der Diskussion um Streckensperrungen müssen die bereits genannten „harten Fakten“ die Haltung der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer oder der Initiative untermauern – protestieren allein hilft nicht.

Diese Fakten ergeben sich aus dem §45 StVO und dessen Begründung für eine einseitige Streckensperrung für Motorräder. Darüber hinaus sollten sich die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer durchaus als gewichtigen „Wirtschaftsfaktor“ darstellen. Kooperationsbereitschaft und Kompetenz zeichnen eine engagierte Motorradinitiative aus und geben ihr ein starkes Gewicht bei Verkehrs-

aufklärungsaktionen oder Maßnahmen der Behörden, die zu einem Abbau von Problemen führen sollen.

4.4.1 Unfallargument

Dieses Argument ist in der Regel nur schwer zu entkräften. Hohe Motorradunfallzahlen kann niemand „schönreden.“ Ideal wäre eine Offenlegung der Unfallstatistik durch die zuständigen Behörden für den betroffenen Straßenabschnitt. Eine rechtliche Handhabe gibt es dafür nicht, oft hilft aber der „gute Wille“ weiter. Der Datenschutz verhindert die genaue Überprüfung jedes einzelnen Motorradunfalls, so dass keine Unfallbögen eingesehen werden können. Allgemeine Statistiken zur Unfallhäufigkeit nach Verkehrsbeteiligung, Fahrzeugklassen, Unfallart, -ursache, -ort, -zeit oder -datum vermitteln aber einen ersten Eindruck.

Ein Blick auf eine „Unfallsteckkarte“, auf der die Polizei besonders unfallintensive Streckenabschnitte markiert, gibt ersten Aufschluss über markante Punkte. Also einfach einmal bei der Polizei reinschauen und nach der Karte fragen: Fragen kostet nichts, die Karte auch nicht, anschauen ebenfalls nicht. Wenn jemand behauptet, es gäbe keine Steckkarte, dann gibt es auch keine Unfallhäufung. Die Polizei ist nämlich durch den §44 VwV-StVO angewiesen, eine Steckkarte bei auffälligen Unfallhäufungen zu führen. Die gekennzeichneten Strecken sollten einmal abgefahren werden. Manchmal sind nämlich straßenbauliche Zustände, beispielsweise Bitumenflicken, die Unfallursache, nicht das Fehlverhalten einzelner Biker.

Merke: Ist ein Streckenabschnitt wegen baulicher Mängel auf der Steckkarte gekennzeichnet, darf eine einseitige Sperrung für Motorräder nicht verhängt werden – die Mängel müssen behoben werden (siehe auch „Meldebogen“ des Instituts für Zweiradsicherheit; www.ifz.de/).

Treten Auffälligkeiten und Unfallhäufungen auf, organisiert die Behörde oftmals eine so genannte „Verkehrsschau“. Das ist gewissermaßen ein Ausflug zum betroffenen Streckenabschnitt, um das Verkehrsgeschehen vor Ort live beurteilen zu können. Initiativen sollten deshalb eine Verkehrsschau bei unklaren Begründungen für die Sperrung einer Straße für den Motorradverkehr fordern und sich an dieser beteiligen, um bei Problemen an motorradgerechten Lösun-

gen mitzuwirken. Bei drohenden Sperrungen sollte die Behörde mit dem Hinweis auf die „minderen Maßnahmen“ (§44 VwV-StVO) konfrontiert werden. „Mindere Maßnahmen“ sind den Verkehr leitende Eingriffe wie Einschränkungen der Höchstgeschwindigkeit oder Überholverbote in bestimmten Streckenabschnitten.

Die Unfallzahlen für motorisierte Zweiräder müssen immer im Verhältnis zu Pkw-Unfällen in dem Streckenabschnitt gesehen werden, und das über einen Zeitraum von mehreren Jahren. Erst dieser Vergleich kann zu einer objektiven Analyse führen. Bei erhöhten Motorradunfallzahlen sollte auch der größere Anteil der Motorräder am Verkehrsaufkommen des jeweiligen Streckenabschnitts (landschaftlich oder fahrerisch reizvoll) in die Diskussion geworfen werden, denn schon bei einem „normalen“ Risiko des Motorradfahrens (zwei- bis achtmal höher als Pkw-Fahren, je nach Studie) kann dies auch zu steigenden Absolutzahlen führen.

4.4.2 Lärmargument

Bei der Begründung „hohe Lärmentwicklung durch den Motorradverkehr“ sollte die Behörde Messdaten offen legen, denn vielleicht macht sie ja viel Lärm um nichts. Gute Kontakte zur Behörde sind äußerst hilfreich und wirken wie ein „Sesam-öffne-dich“.

Falls keine positive Zusammenarbeit zustande kommt, kann die Initiative selbst einen Versuch starten, eigene Messdaten als „harte Fakten“ zu bekommen. Wichtig ist hierbei die Suche nach einem Fachmann und die Kooperation mit der Polizeibehörde oder TÜV/DEKRA. Diese Experten verfügen über die richtigen Gerätschaften und sach- und fachkundige Mitarbeiter. Eine enge Zusammenarbeit mit der Polizeibehörde ist unbedingt erforderlich, sonst unternimmt man einen „unerlaubten Eingriff“ in den Straßenverkehr.

Merke: Nach Möglichkeit immer Motorrad fahrende Polizisten ansprechen, sie haben die passende Antenne für das Thema.

Wer hören will, muss fühlen: Lärm ist Gefühlssache, subjektiv empfunden, individuell wahrgenommen und unterschiedlich bewertet. Natürlich kann man Lärm auch messen. Der dB(A)-Wert gibt Aufschluss darüber, ob ein Motorrad

mit einer der EU-Richtlinie entsprechenden Abgasanlage oder einer „Krawalltüte“ ausgerüstet ist. Erfahrungen aus der lärmenden Messpraxis zeigen, dass nicht einmal zehn Prozent aller Motorräder zu laut abgasen. Ein wichtiges Argument im Kampf gegen Streckensperrungen, das nicht überhört werden darf.

Da kann man nur hoffen, dass die Messungen der örtlichen Initiativen ähnliche Ergebnisse bringen. Mit diesen „leisen Tönen“ könnte dann den Befürwortern einer Streckensperrung Hören und Sehen vergehen. Solche Ergebnisse interessieren selbstverständlich Behörden und Presse, deshalb sollten sie laut verbreitet werden.

4.4.3 Motorräder als Störfaktor in Erholungsgebieten

Motorräder sind nicht in allen Erholungs- und Ausflugsgebieten gern gesehene Gäste. So mancher bekommt schon beim Anblick eines Big Bikes dicke Ohren und denkt an Lärm. Das ist rein assoziativ, aber fest verwurzelt. Wie es sich mit subjektiv empfundenem und objektiv produziertem Lärm verhält, wurde weiter vorne erläutert. Deshalb zählen auch in diesem Kapitel nur harte Fakten. Klar ist: So lange durch Geräuscmessungen, Geschwindigkeitskontrollen oder die Offenlegung der Unfalldaten keine Beweisführung vorliegt, die das Motorrad als „Störenfried“ entlarvt, ist ein einseitiges Fahrverbot für zweirädrige Vehikel mit Verbrennungsmotor nicht zulässig.

Im Gegenzug muss das Argument des „Gleichheitsgrundsatzes“ für alle Fahrzeuggruppen in die Diskussion gebracht werden. Verkehrslärm oder Abgase werden nämlich überwiegend von der Hauptgruppe der Verkehrsteilnehmer, den Pkw, erzeugt. Zwar ist der Anteil der Motorräder auf „Erholungsstrecken“ im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt deutlich erhöht, laut Erhebungen des ifz mit Spitzen von über 30 Prozent und durchschnittlich rund zehn Prozent, doch kann dies keine Begründung dafür sein, dass ein Motorrad grundsätzlich ein Störfaktor ist.

Um auch hier Datenmaterial vorlegen zu können, bietet sich eine Verkehrszählung an. Diese sollte in einem Zeitraum von zwölf Stunden zwischen acht und 20 Uhr an einem Wochentag und zusätzlich an einem Wochenende durchgeführt werden. Die Verkehrszählung unterscheidet zwischen Schwerlastverkehr, Pkw und Zweirädern, deren Zahlen in Datenbögen erfasst werden.

4.4.4 Ökonomische Aspekte und regionale Wirtschaftsbetriebe

Den Behördenvertretern, Parteien und den lokalen Wirtschaftsbetrieben muss deutlich gemacht werden, dass Motorradfahrer besonders in den Erholungsgebieten einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor darstellen. Umsatzeinbußen für viele Gewerbetreibende und Dienstleister sind daher durch eine Sperrung für den Motorradverkehr sicher zu erwarten. Diesem Argument können sich gerade „touristische“ Ortschaften (Bade- und Heilstädte) nicht entziehen.

Der Wirt um die Ecke freut sich immer über Besuch in seiner Wirtschaft. Schon deshalb sind Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ein Wirtschaftsfaktor, in der Regel alkohol- und bleifrei. Es muss nicht einmal eine Wirtschaft sein, denn so manche Pommesbude wurde durch die finanzielle Unterstützung hungriger Biker zur Goldgrube. Auch andere Unternehmen der Wirtschaft haben ein elementares Interesse daran, dass es der zweiradelnden Zunft gut geht: Automobil- und Verkehrsclubs, Reiseveranstalter, Freizeitgestalter, Hotel- und Gaststättengewerbe, Campingausrüster.

Ganz zu schweigen von den unmittelbaren Nutznießern motorisierter Zweirädrigkeit: Motorradhersteller und -importeure, Motorradhändler, Zubehörketten, Reifenhersteller und -händler, Werkstätten. Sie alle leben zu einem guten Teil, manche sogar ausschließlich, von den über 5,7 Millionen startbereiten motorisierten Zweirädern. Es gibt wohl keinen Ort in diesem Lande, in dem nicht wenigstens ein Vertreter aus den genannten Wirtschaftszweigen sein hartes Brot verdient. Es wäre doch gelacht, wenn wir den nicht in unser Boot bekämen!

Merke: Dies alles und noch viel mehr muss von einer breiten Presse- und Öffentlichkeitsarbeit gestützt werden. Wie, wo, und von/mit wem lest ihr im nächsten Kapitel.

4.5 Fundierter Protest

Großflächiger und weit hör- und sichtbarer Protest muss unbedingt bei bereits verhängten Streckensperrungen erfolgen; befinden sich Sperrungen noch „in der Schwebe“, ist ein hohes Maß an Feinfühligkeit ratsam (siehe 4.2, „Schlafende

Hunde"). Wenn wir protestieren, dann richtig, denn was Unrecht ist, soll nicht Unrecht bleiben. Je länger und intensiver wir dagegen angehen, umso lebendiger bleibt es im Bewusstsein. Indem wir Position beziehen und uns zu Wort melden, wissen alle, dass man mit uns nicht umspringen kann, wie es Behördenwillkür und Vorurteile wollen.

Da alle Theorie grau ist, nehmen wir unseren gesamten Aktivisten-Pool zusammen und handeln:

1. Aktionsstand in der City
2. Plakate an der „Hausstrecke“/dem Motorradtreff (genehmigungspflichtig, am besten mit der Poizeit absprechen)
3. Unterschriftenaktionen mit Übergabe an Bürgermeister oder Behördenvertreter
4. Demonstration mit vielen Bikes und Bikern auf der gesperrten Strecke (behördliche Genehmigung einholen!) mit anschließender Kundgebung /Information / Diskussion

4.6 Medien- und Pressearbeit

4.6.1 Pressemitteilung

Damit wir die Presse und mit ihr eine möglichst breite Masse erreichen, verfassen wir eine Pressemitteilung. In dieser Pressemitteilung gehen wir den folgenden Weg:

1. Worum geht es?
2. Wer meldet sich zu Wort – kurze Vorstellung der Motorradinitiative
3. Was ist los – Problem schildern, Strecke nennen
4. Argumente gegen die Sperrung auflisten:
 - „Unverhältnismäßigkeit“, da nur eine Minderheit nervt
 - Gleichheitsgrundsatz verletzt, weil Pkw fahren dürfen
 - „Mindere Maßnahmen“ benennen (siehe auch Kapitel 2)
5. Dialogbereitschaft mit Behörden, Anwohnern und Sperrungsbefürwortern signalisieren
6. Kontaktdaten angeben (Ansprechpartner, Adresse, Telefon, E-Mail).

Wer sich im Umgang mit Stift oder Tastatur nicht ganz sicher fühlt, kann die Fakten auch einem Redakteur vortragen; allerdings weiß niemand genau, was

hinterher dabei herauskommt. Wir wissen sicher: Output ist nicht in jedem Fall gleich Input. Ganz sicher sein kann man nur, wenn man den Redakteur/die Redakteurin auch kennt. Hilfreich kann es auch sein, einen Vertreter der Presse zu einer Tour zur betroffenen Strecke einzuladen. Auch mit Blick auf eine breitere Streuung der Pressemitteilung bei anderen Zeitungen und Medien ist ein vorgefertigter, abdruckorientierter Text auf jeden Fall unentbehrlich; er eignet sich auch gut als Gegendarstellung, wenn die Zeitung in der Berichterstattung über die Sperrungsaktivitäten Enten hochleben lässt.

Wer seinem Geschreibsel um keinen Preis traut, gibt diese Aufgabe weiter. Die „Mustererklärung“(Anhang) solltet ihr sehr sorgfältig auf ihre Tauglichkeit für eure örtliche Situation prüfen, denn jede Streckensperrung ist im Detail so individuell wie ein Fingerabdruck. Wenn ihr das Muster als Argument lediglich übernehmt, würde eure Begründung mit hoher Wahrscheinlichkeit in eine falsche Richtung laufen oder wesentliche Aspekte nicht berücksichtigen.

Merke: Struktur einprägen, Fakten selber sammeln und darstellen!

Eine Presseerklärung sollte immer aus einem Anschreiben und einer separaten Erklärung bestehen. Niemals Absender oder Ansprechpartner mit Angaben zu Telefon, Fax und E-Mail vergessen!

4.6.2 Pressekonferenz

Wohin lade ich ein?

Pressekonferenzen müssen ungestört ablaufen können. Ein Tisch in der Kneipe um die Ecke bietet, vor allem zu Stammtischzeiten, keine guten Voraussetzungen für eine störungsfreie Information der Medienvertreter. Verfügt die Kneipe an der Ecke jedoch über einen Nebenraum, kann dieser genutzt werden.

Die Raumgröße sollte auf die Teilnehmerzahl abgestimmt sein. Im Zweifelsfalle ist es sinnvoller, im Gedränge zu stehen als vor gähnender Leere. Geeignet sind außer Kneipen Rathäuser, Gemeindezentren, Clubhäuser und sonstige allgemein bekannte Räumlichkeiten.

Mit den Vermietern/Bereitstellern technische Voraussetzungen abklären:

- Beschallung
- Projektoren, Flipcharts
- Beamer/Rechner/Geräte/Anschlussoptionen
- Namensschilder
- Plakate kleben erlaubt?
- Bewirtung (siehe auch Extrapunkt)
- Parkmöglichkeiten/Sonderparkerlaubnis/-plätze
- Haftung/Versicherung

WEN lade ich ein?

A. Das Podium

A 1. Moderator/in

Der Moderator muss in der Lage sein, ein breites Publikum sachorientiert zu informieren. Er führt in das Thema ein, stellt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der PK vor und übernimmt die Überleitung zwischen den Redebeiträgen. Nach Abschluss der Statements/Vorträge eröffnet er die „Fragerunde“. Zur Moderation gehören auch die Zusammenfassung und Verknüpfung verschiedener Standpunkte sowie die Verabschiedung der Gäste.

A 2. Redner/innen

Die Pressekonferenz (PK) sollte alle Aspekte der geplanten oder bereits erfolgten Streckensperrung erfassen. Deshalb sollten auch alle Fakten und Hintergründe zur Streckensperrung erläutert werden. Die Zusammensetzung des Podiums sollte deshalb so aussehen:

1. Moderator/in
2. Motorradinitiative/Sprecher/in
3. Behördenvertreter (Polizei oder Verwaltung)
4. Betroffene/Anwohner (je nach Anlass der Sperrung)
5. Geeigneter „Lobbyist“ aus der Region (kulturelle Prominenz, wichtige Person des öffentlichen Lebens, Wirtschaftsprominenz).

Mehr als drei feste Beiträge sollten nicht eingeplant werden.

B. Plenum

Die Kolleginnen und Kollegen der folgenden Sparten und Institutionen beteiligen sich möglicherweise gern an einer Pressekonferenz (und berichten anschließend auch darüber):

- Lokal- und Regionalfernsehen/-rundfunk
- Lokal- und Regionalpresse
- Fachzeitschriften
- Meinungsmultiplikatoren (Verwaltungschef, Pressesprecher, freie Journalistinnen/Journalisten)

WIE und WANN lade ich ein?

Für Podium und Publikum wird ein Anschreiben vorbereitet, das kurz den Sachverhalt anreißt und die einladende Motorradinitiative im Kurzportrait vorstellt. Dem Schreiben ist eine vorbereitete Rückantwort mit dem spätesten Termin zur Rücksendung beigelegt. Die Einladung wird eineinhalb bis maximal zweieinhalb Wochen vor der Veranstaltung verschickt, begleitend sollten die möglichen Teilnehmer zwei bis drei Tage vor Beginn nochmals telefonisch kontaktiert werden.

Bei ausreichendem Personal- und Zeitpotenzial sollten die Teilnehmer, die für das Podium vorgesehen sind, persönlich angesprochen werden, um Reihenfolge, Ablauf und Beitragsdauer abzustimmen.

DAUER der Pressekonferenz

Die Veranstaltung sollte eine Stunde auf keinen Fall überschreiten. Pro Redebeitrag sind etwa zehn Minuten einzuplanen, so dass die Veranstaltung bei drei Vortragenden je durch eine halbe Stunde Vortrag und Fragen/Diskussionen bestritten wird. Im Zweifelsfall die Zeiten eher kürzer als länger ansetzen!

UNTERLAGEN für die Pressekonferenz

Alle Redebeiträge sollten vor Veranstaltungsbeginn schriftlich vorliegen und in einer Pressemappe zusammengestellt werden. Ein ausführliches Portrait der Motorradinitiative sollte nicht fehlen. Falls schon Material für eine Kampagne vorliegt, gehört es ebenfalls in die Pressemappen (Plakate, Aufkleber, Handzettel ... als reprofähige Vorlage). Der Raum kann dezent dekoriert sein (Plakate...).

FINANZIERUNG der Pressekonferenz

Mögliche anfallende Kosten

- Raummiete/Gerätemiete
- Bewirtung

Tatsächlich anfallende Kosten

- Porto/Telefon
- Kopien/Mappen

Um alle Kosten annähernd zu decken, kann nach einem Sponsor Ausschau gehalten werden, der sich an der Gesamtfinanzierung beteiligt.

ACHTUNG: Vermutlich hat ein potenzieller Sponsor Interesse daran, seine Aktivitäten werblich umzusetzen. Das ist legitim, darf aber nicht zu einer einseitigen Sponsor-Präsenz führen!

Nach der Pressekonferenz

Bei allen geladenen Gästen aus dem Publikum sollte einige Tage nach der Veranstaltung noch einmal telefonisch nachgehakt werden, um weitere Fragen zu klären und eine möglichst breite Streuwirkung durch viele Veröffentlichungen zu erzielen. Die Motorradinitiative sollte eine eigene Presseerklärung zum Verlauf der Pressekonferenz vorbereiten. Diese kann anschließend auch Redaktionen und Interessierten zur Verfügung gestellt werden, die nicht an der PK teilgenommen haben.

4.6.3 Pressekontakte lokal/regional

Die Begriffe „Blätterwald“ und „Medienlandschaft“ zeigen uns, dass wir von einer reichen Fauna und Flora an Kommunikationsinstrumenten umgeben sind. Diese Medienvielfalt müssen wir nutzen, um unsere Interessen öffentlich zu vertreten. Dabei gehen wir wie Handelsreisende vor und putzen Klinken: Den

Lokalredakteur besuchen, den Sendeleiter einladen, mit dem Abteilungsleiter eines ortsansässigen Unternehmens eine Tour zum Motorradtreff unternehmen...

Lokalzeitungen, regionale Radio- und Fernsehsender, Anzeigen- und Szeneblätter: Hier werden Meinungen gemacht und multipliziert. Adressen findet ihr in den „Gelben Seiten“, bei den örtlichen Kammern und Verbänden, den Pressestellen der Städte und Gemeinden oder per Suchmaschine im Internet.

4.7 Sponsoring – finanzielle Basis

Wir bemühen noch einmal die in Kapitel 4.4.3 aufgeführten Wirtschaftsbetriebe. Wenn wir sie im Boot haben, sollten sie unseren Kurs freundlich unterstützen und zu einem guten Gelingen beisteuern. Dabei betteln wir sie nicht an, denn das Engagement möglicher Sponsoren hat für eure Zwecke durchaus einen hohen werblichen Effekt. Wenn es eine Initiative geschafft hat, beim Finanzamt ihre „Gemeinnützigkeit“ anerkennen zu lassen, verfügt sie über bessere Karten beim Eintreiben von Sponsorengeldern, denn damit sind Spenden steuerlich absetzbar. Nähere Auskünfte erteilt das Finanzamt.

Auch Sachzuwendungen und Leihgaben sollten immer willkommen sein: Plakatständer von Parteien, Flugblätter vom engagierten Drucker, Messgeräte und Personal von DEKRA und TÜV, Auftritte von Musikgruppen, Bereitstellung von Räumlichkeiten durch Vereine und Gemeinde.

Bei allen nur denkbaren Publikationen wie Plakaten, Flugblättern oder Broschüren übernehmen ansässige Geschäfte oder Betriebe gerne die Druckkosten durch die Schaltung einer Anzeige. Auch wenn dieses „Reklame machen“ für viele einen negativen Beigeschmack hat, Schleichwerbung verpönt ist und Abhängigkeiten befürchtet werden: „Sponsoring“ ist „in“. Ohne läuft so gut wie gar nichts. Wir sollten den Sponsoren nicht immer reine Geschäftemacherei unterstellen: Es gibt viele Beispiele, dass die Sponsoren tatsächlich von der Aktion überzeugt sind und sie inhaltlich tragen. Der „werbliche Effekt“ sei ihnen dabei herzlich gegönnt.

5. Das Kind liegt im Brunnen – die Klage

5.1 Wer kann klagen?

Information, Aufklärung, Aktionen, Bürgerbeteiligung: Alles für die Katz. Und jetzt? Jetzt kostet es noch einmal Zeit, Nerven und Einsatz. Denn wer – vor und von dem Gesetz – Recht haben will, darf sich nicht beklagen, sondern muss klagen. Vor Gericht. Das kostet nicht nur Geld, sondern auch eine Menge Überwindung.

Wer eine Klage einreichen kann, ist so ziemlich klar: Jeder, der von einer Streckensperrung persönlich betroffen ist. Also jeder, der einen Straßenabschnitt nutzen will und per Schild daran gehindert wird. Um nach dem Gesetz (§42 II VwGO) persönlich betroffen zu sein, bedarf es erstens eines Motorradführerscheins und zweitens der Absicht, die gesperrte Straße auch tatsächlich zu befahren. Es ist nicht zwingend notwendig, dass man die Straße unbedingt nutzen muss, um beispielsweise zur Arbeit zu fahren. „Lustfahrten“ werden vom Gesetzgeber durchaus akzeptiert. Dennoch sollte eine gewisse „räumliche Verbundenheit“ zu der Strecke bestehen. Ein Hamburger, der gegen eine Sperrung in Bayern klagen will, weil er einmal im Jahr über diese Route nach Italien fährt, wird wenig Chancen mit einer Klage haben. Alternativ zum Motorradfahrer kann auch der Inhaber eines Geschäftes klagen, welches an der Strecke liegt oder fast nur über diese Strecke zu erreichen ist.

Merke:

Die Auffassungen einzelner Gerichte können voneinander abweichen, auch bestimmte Begriffe wie „Anlieger“ und „Anwohner“ werden durchaus unterschiedlich interpretiert. Es bleibt also immer etwas Spielraum. Nach Einschätzung der BAGMO kann man zum Beispiel aus den Erfahrungen der „Motorradfreunde Neuffener Steige“ (MFN) lernen, dass eine Klage nur noch Aussicht auf Erfolg hat, wenn ein Anwohner selber Motorrad fährt und damit sein Motorrad nur noch eingeschränkt nutzen oder keinen Besuch mehr empfangen kann.

Dies könnte auch auf Inhaber eines Wirtschaftsunternehmens zutreffen, das auf Motorradfahrer als Kunden angewiesen ist. So ist das Elmsteiner Tal nur frei für Anwohner, nicht aber für Anlieger.

Allen anderen Motorradfahrern kann bei ordnungsgemäßer Güterabwägung zugemutet werden, einen Umweg zu fahren. Zudem dürfte das Recht auf den Besuch eines an der Strecke liegenden Motorradtreffpunkts, der nicht anders erreicht werden kann, geringer wiegen als das Recht der Anwohner auf ungestörte Mittagsruhe oder die Belange der Verkehrssicherheit. Hier besteht ein hohes Risiko der Klageabweisung, das nur mit einem guten Anwalt, der etwas von der Materie versteht, seriös beurteilt werden kann.

So wichtig die Bündelung der Kräfte und die Organisation des Protestes durch Motorradfahrerinitiativen oder Vereine im Vor- und Umfeld einer Klage auch ist, klagen kann nur eine Einzelperson – aber dies am besten mit weiteren Einzelpersonen gemeinsam. Das erhöht die Durchschlagskraft und mindert das finanzielle Prozessrisiko, denn die Gerichtskosten teilen sich durch die Anzahl der Kläger.

Achtung: Fristen! Grundsätzlich gilt: Einen Monat nach dem „Verwaltungsakt“ der Streckensperrung ist bei der zuständigen Behörde schriftlich Widerspruch einzulegen. Das regelt der §70 I VwGO. Wer jedoch erst nach der Sperrung (auch 100 Jahre später) den Motorradführerschein erwirbt oder durch Umzug die Nähe der Strecke gelangt, für den beginnt die Monatsfrist erst ab diesem Zeitpunkt.

Die Behörde reagiert auf den Widerspruch mit einem Widerspruchsbescheid. Fällt dieser negativ aus, so muss innerhalb eines Monats bei Gericht Klage eingereicht werden, sonst sperren sich die Richter gegen die Bearbeitung.

5.2 Welches Gericht, welcher Anwalt, welche Instanzen?

Eindeutig: Ob Kreis-, Land- oder Bundesstraße, zuständig für eine Klage ist immer das Verwaltungsgericht, in dessen Gerichtsbezirk die Behörde die Sperrung verfügt hat. Merke: Die Gerichtsbereiche stimmen nicht immer mit den politischen Grenzen überein.

Schwierig: Kompetente Anwaltschaft. Verwaltungs- und Verkehrsrecht sollten sie aus dem „Effe“ beherrschen und so ganz nebenbei auch noch Motorrad fahren. Und das nicht nur sonntags. Natürlich ist ein Anwalt vor Ort günstiger als ein weit entfernter Fachanwalt.

Zweischneidig: Je höher die gerichtliche Instanz, umso weitere Kreise zieht das Urteil. So kommt es schnell in letzter Instanz zu einem Grundsatzurteil, das alle weiteren Klagen, wo auch immer sie eingereicht werden, beeinflusst. Wer also vor dem Verwaltungsgericht auf taube Ohren stößt, sollte den weiteren Marsch durch die Instanzen sorgfältig auf Erfolgsaussichten prüfen, um nicht bundesweit ein negatives Zeichen zu setzen.

Abgesehen von den politischen Folgen kann einem privaten Kläger sehr schnell die Puste ausgehen, denn der Marsch durch die Instanzen ist ein langer: Verwaltungsgericht, Oberverwaltungsgericht, Bundesverwaltungsgericht, Bundesverfassungsgericht. Fällt das Bundesverfassungsgericht ein negatives Urteil, können wir nur noch bis zum Jüngsten Gericht warten, denn danach kann nichts mehr kommen.

5.3 Streitwert, Prozess- und Anwaltskosten

Alles eine Frage der Grundrechenarten: Je mehr Leute klagen, umso geringer wird das finanzielle Risiko für den Einzelnen. Für verschiedene Gerichte hat der Streit in der Regel einen unterschiedlichen Wert. Diesen setzt jedes Gericht individuell fest. Man kann auch sagen: Willkürlich, denn der graue Gerichtsalltag beschert uns Streitwerte bei den verschiedenen Verhandlungen über Streckensperrungen zwischen 3000 und 18000 Euro.

Merke: Nach dem Streitwert richten sich die Gerichts- und Anwaltskosten. Für die genannten Werte liegen die Gerichtskosten zurzeit zwischen 80 und 250 Euro.

Ebenfalls lässt sich einfach nachvollziehen, dass der lange Marsch durch die Instanzen den ganzen Spaß weiter verteuert, denn schließlich wollen der Richter und seine Beamten bezahlt sein. Auch hier gilt: Risiko-Minimierung durch kollektives Klagen. Die Anwälte bekommen selbstverständlich auch ihr Fett ab: Ihre

Gebühren richten sich ebenfalls nach dem Streitwert. Je geringer der Streitwert, umso niedriger die Anwaltskosten. Das freut den Anwalt nicht unbedingt – es sei denn, er hat ein Herz für Motorradfahrer. Hier und da lässt sich die Gage auch frei aushandeln, je nach Anwalt und individuellem Engagement.

In Zahlen: Etwa vier bis sechs Prozent des Streitwertes, den der bestellte Richter festsetzt, fließen als Prozessgebühr in die Kanzleikassen. Dazu kommen Auslagen, Mehrwertsteuer und eine Gebühr für jeden Mitkläger von etwa ein bis zwei Prozent des Streitwertes. So kommen bei einem Streitwert von 6000 Euro schnell 1000 Euro an Anwaltskosten zusammen. Wenn der Anwalt nett ist, prüft er, ob der Kläger – sein Mandant – eine Prozesskostenhilfe in Anspruch nehmen kann.

Merke: Zahlen musst du auf jeden Fall, denn ein Anwalt darf per Gesetz nicht kostenlos arbeiten. Er kann aber bei der Berechnung des Gebührensatzes ein „freundliches Entgegenkommen“ zeigen.

Achtung: Der Verkehrsrechtsschutz übernimmt keine Klagekosten gegen Streckensperrungen, sondern im günstigsten Fall die Kosten, wenn gegen einen Bußgeldbescheid Widerspruch eingelegt wird. Zum Beispiel, wenn jemand widerrechtlich eine für Motorräder gesperrte Strecke mit seinem motorisierten Zweirad befahren hat.

Literaturtip

Wilfried Lindner: Taschenbuch Pressearbeit. Der Umgang mit Journalisten und Redaktionen. Taschenbücher für die Wirtschaft, Bd. 62, Sauer Verlag, 2. Auflage 2001. ISBN 3-7938-7258-0, 17 Euro

Siehe auch: www.alphamusic.de/8555767.html

Impressum

Was tun wenn? Gemeinsam gegen Streckensperrungen. Aktionsleitfaden und Anti-Streckensperrungs-Module. Herausgegeben von der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO)

Koordinationsbüro

Institut für Zweiradsicherheit e.V. (ifz), Gladbecker Straße 425, 45329 Essen

Redaktion und Textkonzept:
koppp – Friedhelm Kortmann
Presse, PR, Projekte
Im Papenkamp 81
44267 Dortmund

Unter Mitarbeit der Arbeitsgruppe „Streckensperrungen“ der BAGMO:

Dr.-Ing. Achim Kuschefski
Matthias Haasper
Andreas Golombowski
Rolf Frieling
Ulrike Karp
Heiko Jensing

Wir danken allen BAGMO-Mitgliedern, Freien Bikern, Rechtsanwälten, Institutionen, Verbänden und Clubs, die durch Tipps und Engagement dieser Broschüre auf die Sprünge geholfen haben. Für weitere Anregungen sind wir dankbar: Urteile, Anwaltsadressen, Sperrungsvorhaben...

Diese Broschüre wird ständig aktualisiert und erscheint als kostenloses Download unter www.ifz.de/bagmo/.

2., überarbeitete Auflage, Essen/Dortmund 2008