

Gerade vor dem Hintergrund des Unrechtsgehalts des Verhaltens ist zu berücksichtigen, dass die Fahrt im Drift also durchdrehenden Antriebsrädern, wie auch in der orts-, fahrzeug- und fähigkeitsbedingten Höchstgeschwindigkeit kaum unterschiedlich betrachtet werden können. Die Gefährdung dritter Verkehrsteilnehmer bleibt hier gleich. Daher überzeugt die Ansicht der Geschwindigkeit des Fahrzeuges über Boden als erforderliches subjektives Ziel des Handelns nicht abschließend.

VI. Fazit

Um eine ausgeprägte Rechtsprechung entstehen zu lassen muss die Strafnorm durch Polizei und Staatsanwaltschaft zuerst auch in anderen, als den typischen Rennsituationen angewandt werden. Nur so können sich Gerichte mit dieser auseinandersetzen und sie einer Prüfung unterziehen.

»Critical Mass« – Erlaubt, toleriert oder doch verboten? – Ein Überblick über die wesentlichen Rechtsgrundlagen

von Gerald Baier, Dresden*

Erscheinung wie die »Critical Mass« (C.M.) stellen die Polizei zumindest mit dem erstmaligen Auftreten vor das Erfordernis der rechtlichen Einordnung. Dabei sind derartige Erscheinungen nicht von vornherein verboten, zumindest soweit Grundregeln des gesellschaftlichen Miteinanders, die sich in der einschlägigen Rechtsordnung widerspiegeln, Anerkennung und Beachtung finden. Inwieweit bereits die Grundidee der C.M.-Bewegung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung entgegensteht, kann aufgrund der Duldung entsprechender Aktionen im öffentlichen Verkehrsraum von Seiten staatlicher Behörden im gesamten Bundesgebiet unbeantwortet bleiben. Dennoch ist jede »Ausfahrt« zur »Rückgewinnung von Verkehrsräumen durch den Fahrradfahrer« für sich im Einzelfall auf den rechtlichen Status zu prüfen, um erforderliche polizeiliche Maßnahmen rechtmäßig zu ergreifen und Verstöße gegen die Rechtsordnung zu verfolgen. Auf dem Wege der praktischen Konkordanz zwischen Freiheit und Sicherheit im Straßenverkehr ist daher ein Ausgleich zwischen den kollidierenden Rechtsgütern herbeizuführen, in dessen Mittelpunkt aber stets Leben und Gesundheit des einzelnen Verkehrsteilnehmers stehen. In der Judikatur lassen sich keine Fundstellen benennen, die sich mit der Thematik in der Hauptsache befassen, sodass auf sachgemäße Rechtskommentare abgestellt wird.

Die rechtliche Einordnung der C.M. erfolgt maßgeblich anhand der Vorschriften des Versammlungsrechts sowie bei deren Negierung auf Grundlage verkehrsrechtlicher Regelungen.

I. Versammlung

Die Legaldefinition der Versammlung ist dem § 1 Abs. 3 SächsVersG zu entnehmen. Hiernach ist eine Versammlung eine örtliche Zusammenkunft von mindestens zwei Personen zur gemeinschaftlichen, überwiegend auf die Teilhabe an der öffentlichen Meinungsbildung gerichteten Erörterung oder Kundgebung.

Regelmäßige Feststellungen der VPI Chemnitz sind erhöhte Verkehrsunfallzahlen im Winter im Allgemeinen und mittlerweile auch im Zusammenhang mit den Rennen in Oberwiesenthal und dem angrenzenden tschechischen Raum. Bisher kam es noch nicht zu erheblichen Verletzungen und die mediale Aufmerksamkeit ist diesem Thema auch noch nicht sicher. Das könnte sich aufgrund schwerer Unfälle jedoch schon im nächsten Winter ändern. Lassen Sie uns schneller sein, damit für diese Rennen nicht erst schwere und schwerste Folgen ein Umdenken hervorrufen!

Mit einer klaren Haltung und etwas Mut bei Polizei und Strafverfolgungsbehörden könnte zudem die Montanregion Erzgebirge und die Stadt Oberwiesenthal wieder zur Ruhe kommen und das werden, was sie eigentlich ist. Das Herz von Weihnachten!

Unstrittig handelt es sich bei der C.M. um eine örtliche Zusammenkunft von mindestens zwei Personen, da regelmäßig mehr als 20 Teilnehmer zu verzeichnen sind. Bei der Beurteilung, ob es sich jedoch überwiegend um eine auf die Teilhabe an der öffentlichen Meinungsbildung gerichteten Erörterung oder Kundgebung handelt, offenbaren sich Grenzen, die sich einerseits aus fehlender Rechtsprechung und andererseits aus den widersprüchlichen Elementen der C.M. selbst ergeben. Im World Wide Web gibt es zur Bewegung städteabhängig zahlreiche Internetseiten, die die Diskrepanz im Versammlungskontext aufzeigen. Für die Stadt Dresden sieht die C.M. ihr Verhalten darin begründet, »... um darauf aufmerksam zu machen, dass sie ebenso wie motorisierte Fahrzeuge Teil des Straßenverkehrs sind.«¹ Die C.M. Berlin formuliert hierzu: »Ein Grundanliegen der Critical Mass ist, sicheren Verkehrsraum für Radfahrer zurückzugewinnen.«² Dem folgend ist die Thematik und deren Repräsentation in der Öffentlichkeit zur Teilhabe an der öffentlichen Meinungsbildung geeignet, sodass folgerichtig ein Versammlungscharakter unterstellt werden könnte. Allerdings wird die Begrifflichkeit der überwiegenden Teilhabe durch die praktische Umsetzung sowie die selbst initiierte Zielsetzung der C.M. relativiert. Aussagen wie »... als Feier für das Verkehrsmittel Fahrrad«³ oder »Außerdem sind wir einfach ein bunter Haufen von Leuten, die durch die Stadt fahren und Spaß am gemeinsamen Radfahren haben!«⁴ offenbaren spaßorientierte Elemente der C.M., welche der Subsumtion unter den Versammlungsbegriff entgegenstehen.⁵ Die Erfahrungen aus der Praxis belegen, dass der Spaß-

* Der Verfasser ist Polizeirat und Leiter der Verkehrspolizeiinspektion der Polizeidirektion Dresden.

1 <https://criticalmass.in/dresden> (abgerufen am: 29.05.2020).

2 <http://criticalmass-berlin.org/critical-mass/was-will-die-critical-mass> (abgerufen am: 29.05.2020).

3 Siehe Fn. 2.

4 <https://criticalmass.in/dresden> (abgerufen am: 29.05.2020).

5 Vgl. auch <https://www.zeit.de/mobilitaet/2014-06/critical-mass-radfahren-gesellschaft> (abgerufen am: 29.05.2020).

faktor einer gemeinsamen Radfahrerausfahrt regelmäßig überwiegt. Die Initiatoren selbst gehen unter Bezugnahme auf § 27 StVO nicht von einer Versammlung aus.⁶ Auf der Internetseite der Critical Mass Stuttgart wurde eine Umfrage geschaltet, die die dort angewandte Praxis der Anmeldung hinterfragt. Die Autoren argumentieren auch hier innerhalb einer Pro- und Contra-Betrachtung, dass »Radfahren keine Demonstration, sondern einfach Radfahren«⁷ ist. Darüber hinaus ist die C.M. ihres Wesens nach gerade darauf ausgelegt, ohne einen Versammlungsleiter eine Zusammenkunft zu arrangieren, deren Fahrtroute durch die einzelnen Teilnehmer erst während der Aktion beliebig entsteht. Der Ablauf ist zufällig, nicht prognostizierbar und gerade auch deswegen auf einen Unterhaltungswert ausgerichtet. Mit einer Anmeldung, der Anzeige einer Streckenführung sowie mit der Benennung eines Verantwortlichen würde weiteren Kernelementen der C.M. widersprochen werden, sodass im Ergebnis zwar ein politisches Kernthema transportiert wird, in der Gesamtheit dennoch Spaß und Unterhaltungswert überwiegt.⁸

Die Festlegung des Schwerpunktes der Veranstaltung ist daher stets einer Einzelfallprüfung zu unterziehen, die sich im Übrigen auch dadurch kaum lösbar gestaltet, da es für die Polizei schlichtweg unmöglich erscheint, zwischen einem Spaß orientierten Radfahrer, einem die öffentliche Meinungsbildung beeinflussenden Versammlungsteilnehmer oder einem völlig unbeteiligten Dritten zu differenzieren.⁹ Im Ergebnis ist ohne das Hinzutreten von weiteren Faktoren wie bspw. eines gezielten, sachorientierten und an konkreten politischen Forderungen ausgerichteten Aufrufes von einer Zusammenkunft außerhalb des Versammlungsrechts auszugehen, sodass die Anwendung verkehrsrechtlicher Vorschriften für eine weitergehende Prüfung eröffnet ist. Wird der Versammlungsbegriff bejaht, richten sie die Maßnahmen der Polizei ausschließlich nach den Regelungen des SächsVersG, sodass ein Rückgriff auf das Polizeirecht verwehrt bleibt. Unter Beachtung des hohen Schutzzuges der Versammlungsfreiheit aus Art. 8 GG ist im Zweifelsfall ein versammlungsfreundliches Verhalten der Polizei angezeigt. Eine Zuordnung der C.M. unter den weiteren Versammlungsbegriff wird grundsätzlich abgelehnt und ist im Kontext der rechtlichen Bewertung sowie im Hinblick auf notwendige polizeiliche Maßnahmen nicht erforderlich.

II. Verband gem. § 27 StVO

Liegt eine Versammlung nicht vor, könnte sich der Status der C.M. aus verkehrsrechtlichen Regelungen ergeben. Wie bereits benannt, wird von der C.M. selbst ausdrücklich auf die Verbandsregelung nach § 27 StVO abgestellt. Sollte es sich um einen geschlossenen Verband in diesem Sinn handeln, dürfen durch deren Teilnehmer Freiheiten im öffentlichen Verkehrsraum in Anspruch genommen werden, die ohne vorliegenden Verbandsstatus eine Verletzung verkehrsrechtlicher Regelungen darstellen würde.

Zum Ersten genießen Teilnehmer geschlossener Radfahrverbände abweichend von § 2 Abs. 4 StVO grundsätzlich das Recht zu zweit nebeneinander zu fahren, so dass auch Behinderungen zu akzeptieren sind (§ 27 Abs. 1 Satz 3 StVO). Im Kontext des § 1 Abs. 2 StVO ist jedoch diese Erlaubnis nicht ausnahmslos, sodass bei dichtem Verkehr das Auseinanderziehen zur Einerreihe durchaus zugemutet werden darf.¹⁰ Beispiele hierzu finden sich in der Rechtsprechung zwar nicht, jedoch ist zu Hauptverkehrszeiten in Großstädten regelmäßig von dichtem Verkehr auszuge-

hen. Die Feststellung durch die Polizei, ob ein Fahren in Zweierreihe möglich ist, sollte daher stets unter Berücksichtigung der Verkehrsdichte, den Straßenbedingungen sowie der Dauer einer Behinderung großzügig erfolgen, da ein Auseinanderziehen des Verbandes in Abhängigkeit seiner Größe die Gefahr eines Auseinanderbrechens provoziert, sodass rechtlich ggf. ein neuer geschlossener Verband entsteht, der räumlich versetzt zum Hauptverband fährt und darüber hinausgehende Behinderungen verursacht. Zum Zweiten stellt der Verband in seiner Gesamtheit rechtlich nur einen Verkehrsteilnehmer dar, sodass es ihm als Ganzes gestattet ist, bis zum Passieren des gesamten Verbandes Vorrang oder Vorfahrt in Anspruch zu nehmen, solange das Vorrrecht zum Zeitpunkt der Einfahrt des ersten Teilnehmers in die konkrete Verkehrssituation vorgelegen hat. So ist es bspw. nach berechtigter Einfahrt in eine Kreuzung bei grünem Lichtzeichen dem Verband in seiner Gesamtheit gestattet, die Kreuzung zu passieren, selbst wenn zwischenzeitlich die Lichtzeichenanlage eine Wartepflicht signalisiert.¹¹ Diese Rechtsauffassung scheint im Hinblick auf das Wesen eines geschlossenen Verbandes nur konsequent und ist in seiner Umsetzung praktikabel. Allerdings gilt im Kontext der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr auch hier, dass der Teilnehmer des Verbandes nicht blind folgen und nicht »das Verbandsvorrecht erzwingen« darf.¹² Eine Ausnahme der einheitlichen Rechtsfigur stellt jedoch die Radwegnutzung dar, wo der Teilnehmer im geschlossenen Verband trotz des Verbandsstatus stets als Einzelperson gilt.¹³ Würde die C.M. als ein geschlossener Verband definiert werden, könnten deren Teilnehmer die aufgeführten Erlaubnisse in Anspruch nehmen. Jedoch ist die Einordnung als Verband kritisch zu hinterfragen und soll im Folgenden an der Definition des geschlossenen Verbandes geprüft werden.

Ein geschlossener Verband ist ein geordneter, einheitlich geführter und als Ganzes erkennbarer Zusammenschluss mehrerer Personen- oder Fahrzeuge.¹⁴ Radfahrer dürfen bei mehr als 15 Radfahrern gem. § 27 Abs. 1 StVO einen geschlossenen Verband bilden. Geschlossen ist ein Verband gem. § 27 Abs. 3 Satz 1 StVO, wenn er für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar ist. Zur Sicherstellung der Einhaltung geltender Vorschriften geschlossener Verbände verlangt § 27 Abs. 5 StVO einen Verbandsführer.

Unstrittig ist im Regelfall die Anzahl von 16 Radfahrern, sodass ein geschlossener Verband in dieser Hinsicht vorliegt. Auch scheint die Erkennbarkeit der C.M. als geschlossene Einheit zumindest dann eindeutig, wenn sich der Verband als Gesamtheit vorwärtsbewegt und zweifelsfrei als geschlossene Einheit erkennbar ist. Eine besondere Kennzeichnungspflicht wie bei Kraftfahrzeugen ist nicht erforderlich. Zwar hat der Gesetzgeber mit § 27 Abs. 3 Satz 2 StVO eine Kennzeichnungspflicht

6 <https://criticalmass.in/dresden> (abgerufen am: 29.05.2020).

7 <https://criticalmassstuttgart.wordpress.com/2016/09/19/critical-mass-anmelden-oder-nicht/> (abgerufen am: 29.05.2020).

8 Subsumtion unter den erweiterten Versammlungsbegriff ist grds. nicht ausgeschlossen, aber stets Einzelfall bezogen.

9 Ebeling, Die organisierte Versammlung: Kontinuität zwischen Repression und Schutz, Duncker & Humblot; 2017, S. 278.

10 König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, C.H.Beck-Verlag, 44. Aufl., 2017, § 2 StVO Rn. 70.

11 König, a.a.O., § 27 StVO Rn. 5.

12 König, a.a.O., ebd.

13 König, a.a.O., ebd.

14 König, a.a.O., ebd.