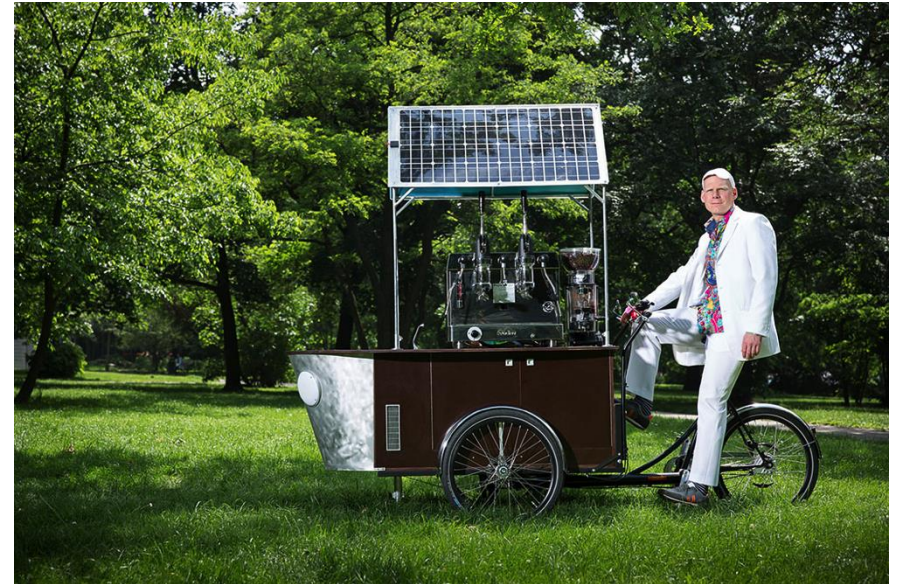


Verkehrsrechtstag 2019 Trainingsfahrt in den Bergen

Dr. Johannes Pepelnik
Email: jp@pkr.at
Mobile: +43 676 30 39 608
Direct: +43 1 216 87 99 - 11



geb. 1970. Rechtsanwalt in Wien, verheiratet und Vater von 2 Radfahrer/innen. Rechtsratgeber für Radfahrer Linde, Falter Verlag, Publikation in Fachzeitschriften. Vortragender: ZVR, TU, Velocity, Sebus. Vertrauensanwalt Radlobby Österreich, Mitglied Unterausschuss Radverkehr.



ZVR VERKEHRS-
RECHTSTAG 2016

PANEL 2

STANDPUNKTE ZUR FREIGABE VON FORSTSTRASSEN FÜR MOUNTAINBIKER

Vorsitz:
Dr. Armin Kaltenegger, KfV

Die Entstehung der „Wegefreiheit“ – Zur historischen Entwicklung der Wegefreiheit im Forstgesetz
RA Dr. Johannes Pepelnik

Zwischen Verwaltungsstrafe und Besitzstörung – Praxisfälle zur Nutzung von Forststraßen durch Mountainbiker
RA Dr. Stephan Probst

- Enquete: Freigabe der Forststraßen für Mountainbikes? MTB Kongress, Tourismusanstrengungen
- Radsportverband bildet MTB TrainerInnen aus
- Keine Änderung des § 33 Forstgesetzes: Keine Erlaubnis den Wald zu Erholungszwecken zu beradeln
- „Das unbefugte Befahren einer durch Fahrverbot für das allgemeine Befahren erkennbar gesperrten Forststraße mit einem Mountainbike stellt eine Verwaltungsübertretung nach § 174 Abs 3 lit b Z 1 ForstG dar.“LVwG-500381/6/Kle
- LVwG Tir 24.06.2019, LVwG-2019/41/0134-1 und LVwG NÖ 13.09.2018, LVwG-AV-1122/001-2017 – Anlage von MTB Trails /Wege
- Hattenberger, Doris 2018 Nutzung der Natur zur Ausübung von Extrem- und Risikosportarten



Abbildungen von

- Rennrad,
- Triathlon,
- Bahnrad,
- BMX,
- Mountainbike

Für einen Sportler gelten Sonderregeln



Welche Ausnahmen gelten für Rennradfahrer?

Für Lenker von Rennfahrrädern bestehen einige verkehrsrechtlich relevante Sonderregelungen:

1. § 68 Abs 1 StVO: bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern ist die Benützung einer **Radfahranlage nicht zwingend**
2. § 68 Abs 2 StVO: bei Trainingsfahrten ist das **Nebeneinanderfahren** auf allen öffentlichen Straßen gestattet
3. § 3 Abs 2 FahrradV: Ziehen von Anhängern mit Rennfahrrädern nicht gestattet
4. § 4 FahrradV: **Ausnahmen von Ausrüstungsbestimmungen**



Rennräder dürfen tagsüber und bei guter Sicht gem. § 4 Abs. 2 FahrradV **ohne** die folgenden Ausrüstungsgegenstände verwendet werden:

- Glocke (Z2),
- Rückstrahler weiß (Z3),
rot (Z4)
- gelbe Pedalrückstrahler (Z5)
- Katzenaugen
(Reifenseitenwand) Z6



*nur bei schlechter Sicht (Dämmerung, Dunkelheit, Regen, Nebel, Schneefall)

Citybike Ausrüstung © oeamtc

All dies benötigen die MTB Fahrer auf dem Weg in den Wald oder zum Track ebenfalls nicht. Fällt nur herunter ist Plastikmüll.



Was ist ein Rennfahrrad?

Wann ist ein Fahrrad ein Rennrad iS der StVO?

Gemäß § 4 FahrradV bedarf es folgender Voraussetzungen zur Klassifizierung eines Fahrrads als Rennfahrrad:

1. Eigengewicht des fahrbereiten Rades darf **12 kg** nicht überschreiten
2. es bedarf eines **Rennlenkers**
3. äußerer **Felgendurchmesser** mindestens 630 mm
4. äußere **Felgenbreite** höchstens 23 mm

Rennfahrräder

§ 4. (1) Als Rennfahrrad gilt ein Fahrrad mit folgenden technischen Merkmalen:

1. Eigengewicht des fahrbereiten Fahrrades höchstens 12 kg;
2. Rennlenker;
3. äußerer Felgendurchmesser mindestens 630 mm und
4. äußere Felgenbreite höchstens 23 mm.

(2) Rennfahrräder dürfen ohne die in § 1 Z 2 bis 6 genannte Ausrüstung in Verkehr gebracht werden. Bei Tageslicht und guter Sicht dürfen Rennfahrräder ohne diese Ausrüstung verwendet werden.





[Inside UCI](#) [Cycling for All](#) [Para](#) [Women's](#) [Development](#)



[ROAD](#) [TRACK](#) [MOUNTAIN BIKE](#) [BMX RACING](#) [BMX FREESTYLE](#) [TRIALS](#) [CYCLO-CROSS](#) [INDOOR](#)

Straße



Bahn



Mountainbike



BMX



Querfeldein



Hallenradsport



Paracycling



Touristik

Masters

Rad-Bundesliga

Radjugendtour Oststeiermark



OLYMPIC GAMES ▼ SPORTS ▼



CYCLING TRACK



CYCLING BMX



CYCLING MOUNTAIN BIKE



CYCLING ROAD



Gewichte von Fahrrädern:

UCI Regel für Straßenrennräder: „mehr als 6,8 KG“

https://www.uci.org/docs/default-source/rules-and-regulations/1-gen-20190715-e.pdf?sfvrsn=b6f5c2e4_112

b) Weight 1.3.019 The weight of the bicycle cannot be less than 6.8 kilograms.

Heutige fahrbereite Rennräder wiegen meist zwischen 8 und 9 kg.

Mountainbikes: Es kommt auf die Sportart an: von unter 8 Kg bis über 20 kg



Lenker von Rennrädern = Bügellenker

Erlaubt verschiedene Griffpositionen und ist schmaler als sonst übliche Lenker.

Aus aerodynamischen Gründen werden beim Triathlon und Zeitfahren Speziallenker bzw. Lenkeraufsätze verwendet, bei denen der Fahrer mit den Unterarmen aufliegt und mit den Händen nach vorne greift. Um ergonomisch Sinn zu ergeben ist hierfür jedoch eine spezielle Geometrie des Rahmens erforderlich (steilerer Sitzwinkel).

UCI Regel für Straßenrennräder:

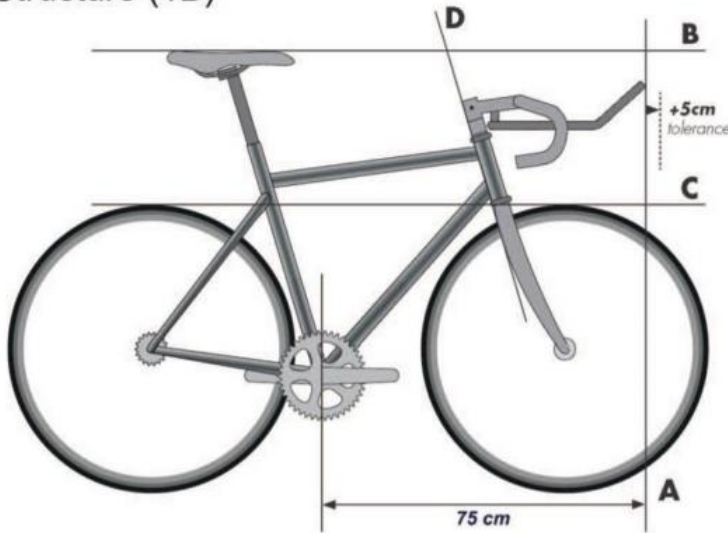
1.3.023 For road time trials and for individual pursuit, team pursuit and Kilometre/500m time trial on the track, a fixed additional handlebar (consisting of 2 extensions with sections for each hand to hold and two elbowrests) may be added to the steering system (see diagram «Structure (1B)»)



UCI CYCLING REGULATIONS

- Elbow rests must be made up of two parts (one part for each arm) and are only allowed if extensions are added ;
- The maximum width of each elbow rest is 12.5cm ;
- The maximum length of each elbow rest is 12.5cm ;
- The maximum inclination of each elbow rest (measured on the support surface of the arm) is 15 degrees ;
- The maximum dimension of the cross section of each extension is 4cm ;
- The height difference between the elbow support point (midpoint of the elbow rest) and the highest or lowest point of the extension (including accessory) must be less than 10cm.

Structure (1B)



(text modified on 07.06.00; 01.01.05; 01.04.07; 01.01.09; 01.02.12; 01.10.12; 29.04.14; 15.10.18; 25.06.19)

Demgegenüber UCI Regel für MTB: 4.1.040 During MTB races no traditional road handlebars may be used. Clips-on extensions are forbidden but traditional barends are authorized. (article introduced on 1.02.12; text modified on 1.01.16).



Was ist ein Rennlenker?

OGH 2 Ob 183/06k: eine im (Straßen-)Radrennsport übliche Lenkstange mit einem nach **vorne und unten gekrümmten Griff**

OGH 2 Ob 21/07p: Rennlenker bedingt im Gegensatz zu einem geraden oder T-förmigen Lenker typischerweise schon durch seine besondere Konstruktion eine bestimmte, in der Regel **tief geduckte Körperhaltung des Radfahrers, die der Erzielung im Rennsport üblicher hoher Geschwindigkeiten fördern soll.**

UVS Wien- Entscheidung aus 2013: eine gerade Lenkstange, die mit nach vorne oder nach oben **geneigten Hörnern versehen ist, ist KEIN Rennlenker**. Dieser Lenker stellt weder einen Rennlenker im klassischen Sinn des Bügellenkers dar noch ermöglicht dieser Lenker durch seine Konstruktion eine bestimmte, in der Regel tiefer geduckte Körperhaltung des Radfahrers.



- Rennlenker ist nicht legal definiert. Eine dynamische Interpretation ist daher möglich. In einigen olympischen Fahrradsportdisziplinen wie Zeitfahren, Triathlon oder MTB, sind, da nach Definition des OGH kein Rennlenker vorhanden ist, die für den Hochleistungssport trainierenden Wettkampfsportler, zur Benutzung vorhandener Radfahranlagen verpflichtet.
- Der Begriff des Rennlenkers hat hinsichtlich seines Umfanges im Laufe der Zeit eine Änderung erfahren.
Die enge Auslegung lässt diese technischen Entwicklungen außer Acht.

Extensivere Auslegung des Rennlenkerbegriffs:

- OLG Graz 2007: Rennlenker sind sowohl Lenker mit nach vorne und unten gekrümmten Griffen **als auch gerade Griffe oder hornförmig nach oben gebogen Griffe wie auch Vorrichtungen zur Auflage der Unterarme**
- BMIVT 2012 & LVwG Steiermark 2014: alle Lenker, die in dieser oder einer ähnlichen Form bei Radrennen zum Einsatz gelangen, werden umfasst,



Abbildungen von

- Verschiedenen Lenkertypen
- Sitzpositionen bei unterschiedlichen Lenkern
- Moderne Lenker im Peleton (doppelte Grifffläche)
- Lenkertypen im Geländesport



BMVIT - IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: st5@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-160.022/0007-IV/ST5/2012 DVR:0000175

Österreichischer Radsportverband
Alfred Kaiblinger
Hasenleitengasse 73
1110 Wien
Österreich

Wien, am 29. Oktober 2012

Betritt: Fahrradverordnung; Definition Rennlenker

Sehr geehrter Herr Kaiblinger!

Bezug nehmend auf die Schreiben vom 14. September 2012 und 15. Oktober 2012 teilt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit, dass aufgrund des § 4 der Fahrradverordnung der Rennlenker zwar als spezifisches Ausstattungsmerkmal eines Rennfahrrades genannt, aber nicht näher definiert wird.

Hat man zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der gegenständlichen Verordnung im Jahr 2001 unter dem Begriff „Rennlenker“ auch ausschließlich eine Lenkstange mit nach vorne und unten gekrümmten Griffen verstanden, da dies zu diesem Zeitpunkt die einzige Form eines in Radrennen verwendeten Lenkers darstellte, so kommen heute, je nach Art des Radrennens, auch andere Lenkermodelle zum Einsatz. Da der Begriff „Rennlenker“ in der oben genannten Bestimmung nicht näher definiert wurde und die Bestimmung auch zweifellos einer dynamischen Betrachtungsweise und Interpretation zugänglich ist, hat der Begriff hinsichtlich seines Umfangs im Laufe der letzten zehn Jahre eine Änderung erfahren.

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie umfasst der Begriff „Rennlenker“ daher alle Lenker, die bei unterschiedlichen Radrennen zum Einsatz gelangen. Alle Ausführungen und Interpretationen zu diesem Begriff in der Literatur zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung oder wenig später sind in dieser Hinsicht nicht mehr als aktuell daher als obsolet zu betrachten.

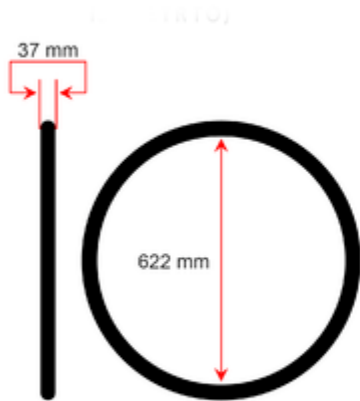
Für die Bundesministerin:
Mag. Christian Kainzmeier

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Mag. Ingrid Holzerbauer-Högler



1. **äußerer** Felgendurchmesser mindestens 630 mm
2. äußere Felgenbreite höchstens 23 mm

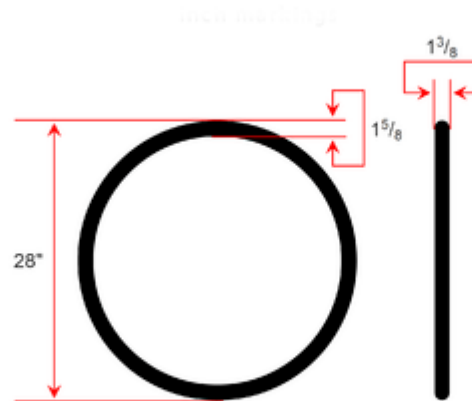
Reifengrößen beim Fahrrad



ISO (ETRTO)

37 — 622

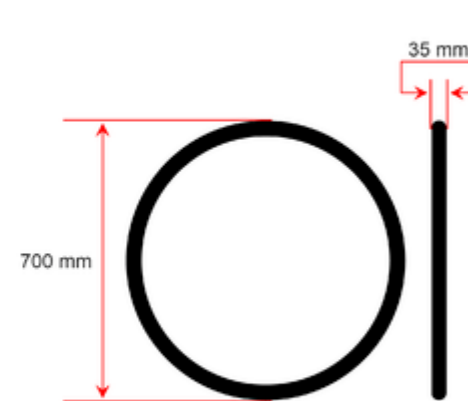
Breite — InnenØ



Englisch (Zoll)

28 × 1⁵/₈ × 1³/₈

AußenØ × Höhe(optional) × Breite



Französisch (mm)

700 × 35C

AußenØ — Breite



§ 68 Abs 1 StVO

- Prinzipiell besteht eine **Radwegbenutzungspflicht**
- Allerdings darf beim kumulativen Vorliegen folgender Voraussetzungen, auch die Fahrbahn benutzt werden:
 1. Bestreiten einer **Trainingsfahrt**
 2. Absolvierung dieser auf einem **Rennfahrrad**

§ 68. Verhalten der Radfahrer.

(1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benützen, wenn der Abstand der Naben des Vorderrades und des Hinterrades nicht mehr als 1,7 m beträgt und das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 100 cm ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 100 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benützt werden; mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger oder mit sonstigen mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.



§ 2 Abs 4 Satz 2 dStVO: Ein Fahrradfahrer ist nur dann verpflichtet den Radweg zu benutzen, wenn dies durch entsprechende Verkehrsschilder angeordnet wird.

In zwei Fällen kann sogar **trotz** einer Radwegbenutzungsanordnung die Fahrbahn mit dem Fahrrad befahren werden:

- Geschlossene Verbände ab 16 Radfahrer
- Unbenutzbarkeit des Radwegs (Baumwurzeln, Glatteis, Schlaglöcher, etc.)

BVerwG 3 C 42.09: Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt

→ In Deutschland besteht keine Einschränkung auf Rennradfahrer auf Trainingsfahrten hinsichtlich der Möglichkeit der Fahrbahnbenutzung trotz Vorhandenseins eines Radweges



Was ist eine Trainingsfahrt?

Eine **Trainingsfahrt** liegt nach hM bei einer:

- Fahrt im Rahmen eines systematisch geplanten, pädagogisch fundierten und methodisch zielgerichteten Handlungsverlaufs zur **Steigerung und Optimierung sportlicher Leistungen** vor (OGH 2Ob 338/98i nach Brockhaus), bei der
- **rennmäßige Bekleidung** gewählt wurde (Dittrich/Veit-Veit) und
- **hohe Geschwindigkeiten** gefahren werden.

→ Maßgeblich sind die Verhältnisse, welche mit jenen bei einer **radsportlichen Veranstaltung vergleichbar** sind (Verkehrsausschuss, 1988)



Was ist eine Trainingsfahrt?

„Peter ist Verteidiger beim Fußballklub Rosenheim. Um seine Beinmuskulatur nach einer Verletzung zu trainieren sowie seine Ausdauer zu verbessern, kauft er ein Rennrad und fährt täglich morgens in seiner Fußballkleidung einige Kilometer auf der Bundesstraße. Da er immer noch die Nachwirkungen seiner Beinverletzung spürt, kommt er trotz Anstrengung kaum über ein durchschnittliches Tempo von 17 km/h hinaus.“

→ Nach der herrschenden Definition der Trainingsfahrt würde auf Grund der **Kleidungswahl**, des Trainingszweckes sowie der **Geschwindigkeit** wohl keine Trainingsfahrt vorliegen.

Fitnessstraining jedoch von dem Zweck des § 68 Abs 1 StVO umfasst.
Im Gesetz keinerlei Wertung, dass lediglich dem Training für Radmarathons vergleichbare Fahrten umfasst sind.

Können Hobbyfahrer trainieren? **Ja, aber** Fitnessstraining (z.B. Kondition) ist nach hM wohl nicht von Trainingsfahrt umfasst → Eine Vorbereitung auf einen Radmarathon nach hM schon



- Rennmäßige Bekleidung nur Indikator, keine Voraussetzung für das Vorliegen einer Trainingsfahrt → Besser wäre außerdem der weitere Begriff der Sportbekleidung
- OGH Ursprung mangelnde Differenzierung Trainingskonsens & Trainingsfahrt
- Erfordernis der hohen Geschwindigkeit würde ungeübte Radfahrer bzw. Radfahrer die auf Grund körperlicher Beeinträchtigungen keine hohe Geschwindigkeiten fahren können und Radfahrer, welche längere Distanzen mit niedrigerer Geschwindigkeit fahren, ausschließen;
daher → subjektive Wertung der hohen Geschwindigkeit

Wünschenswerte Definition zu § 68 Abs. 1: Eine Trainingsfahrt ist eine Fahrradfahrt, durch welche die individuelle Leistungsfähigkeit gesteigert, erhalten oder wiedergewonnen werden soll [, unter Beibehaltung einer dem Zweck, der persönlichen Leistungsfähigkeit und der Dauer des Trainings angemessenen, anstrengungsintensiven Geschwindigkeit.]



Cross - Country

- Seit 1996 bei den olympischen Spielen vertreten

REGELN:

- Fahrer müssen bestimmte Anzahl von Runden fahren
- Der erste Fahrer, der nach den erforderlichen Runden die Ziellinie überquert, gewinnt
- Fahrer, dessen Zeit um 80% langsamer ist als die der ersten Runde des Führenden, wird aus dem Rennen gezogen.

1. Rennzeit: 1.30h-1.45h

2. Rundenlänge: 4-6km

- Kurs sollte ein abwechslungsreiches Terrain wie Straßenabschnitte, Waldwege, Felder und Schotterwege umfassen und erhebliche Steigungen und Gefälle beinhalten. Gepflasterte Straßen dürfen nicht mehr als 15% der Strecke ausmachen.



- Nach Gesetzestext nur Rennfahräder auf Trainingsfahrten
- Allerdings → Augenmerk wohl auf **Trainingsfahrt** nicht auf Rennrad
- Zweck der Rennradausnahme: Gesetzgeber geht wohl davon aus, dass Personen auf Rennrädern bei Trainingsfahrten hohe Geschwindigkeiten fahren (und diese für den Straßenverkehr daher weniger störend sind?)

„Max fährt mit seinem Rennrad zwecks Trainings für einen Amateur-Radmarathon auf der Bundesstraße mit 25 km/h. Der sehr sportliche Bernd fährt zwar mit 30 km/h, muss jedoch, da er auf seinem MTB unterwegs ist den danebenliegenden Radweg benutzen“

→ Es besteht kein gesetzliches Erfordernis einer Mindestgeschwindigkeit



- soll Radfahrern bei Fahrten, die der Steigerung der sportlicher Leistung dienen, die Möglichkeit bieten dieser Aktivität ungestört nachgehen zu können
 - die zwingende Benützung der Radfahranlage führt zu einer Einschränkung des leistungssportlichen Trainings z.B. durch auf Radfahranlagen langsamer fahrenden oder stehenden Fahrradfahrern bzw. Fußgängern
- Die mit einer Trainingsfahrt tendenziell verbundenen höheren Geschwindigkeiten, weisen ein wesentlich erhöhtes Gefahrenpotential für die Benutzer der Rad- u. Gehwege auf
 - § 68 Abs 1 StVO soll das Unfallrisiko mindern



Dieser Zweck schließt Mountainbikes nicht aus

→ daher wünschenswert: Reduktion des
§ 68 Abs 1 StVO iSd Streichung des Erfordernisses eines
Rennrads

§ 68 Abs 1 StVO: „...Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht
breiter als 100 cm ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter
als 100 cm sind, **sowie bei Trainingsfahrten
darf die Radfahranlage benützt werden;**...“



Folglich: Bei einer

- Fahrt (evtl. in Sportbekleidung) auf einem MTB,
- welche der Steigerung oder Erhaltung der individuellen Leistungsfähigkeit dient (Trainingsfahrt),
- unter Beibehaltung einer subjektiven Parametern unterliegenden hohen Geschwindigkeit
- darf auch ein MTB- Fahrer
- trotz parallel verlaufender Radfahranlage
- die Fahrbahn benutzen.



§ 68. Verhalten der Radfahrer.

(1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benutzen, wenn das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 80 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benutzt werden; mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit breiteren mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benutzen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.

(1a) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs dient und aus Gründen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs sowie der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde bestimmen, dass abweichend von Abs. 1 von Radfahrern mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger ein Radweg oder ein Geh- und Radweg benutzt werden darf, aber nicht muss. Derartige Radwege oder Geh- und Radwege sind mit den Zeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29 anzuzeigen.

(2) Radfahrer dürfen nur auf Radwegen, in Fahrradstraßen, in Wohnstraßen, in Begegnungszonen sowie – auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr – bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern nebeneinander fahren; beim Nebeneinanderfahren darf nur der äußerste rechte Fahrstreifen benutzt werden. In Fußgängerzonen dürfen Radfahrer nebeneinander fahren, wenn das Befahren der Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist.

Der „Trainingsfahrtbegriff“ im Abs. 1 und Abs. 2 müssen differenziert betrachtet werden. Im Abs. 1 geht es um die Nichtbenutzungspflicht der Radverkehrsanlage, im Abs. 2 um das Nebeneinanderfahren.

Rennradsport ist ein Mannschaftssport, den ich nur „Üben“ kann, wenn ich nebeneinander fahren darf. Die anderen Sportarten sind Einzelsportarten.



- 1) Die Ausnahme des § 68(1) StVO [keine Benützungspflicht bei Trainingsfahrt mit Rennrad] sollte allg. auf Trainingsfahrt teleologisch reduziert werden.
- 2) Der Begriff „Trainingsfahrt“ ist iS der Erhaltung, Steigerung, Wiedergewinnung der persönlichen Leistungsfähigkeit zu verstehen und hat nichts mit Geschwindigkeit, Bekleidung, Umständen die radsportlichen Veranstaltungen gleichen zu tun.
- 3) Der Rennradbegriff im § 4 FahrradVO sollte aktuellen Gegebenheiten angepasst werden und Triathlon-, MTB, BMX mitumfassen.
- 4) Die Ausnahme der Benützungsvorschriften im § 4 Abs. 2 FahrradVO [Glocke, Strahler weiß, rot, gelb (Pedal und Seiten) mußte auch für alle Radsportgeräte gelten.
- 5) Die Erlaubnis nach § 68(2) StVO bei einer Trainingsfahrt Nebeneinander zu Fahren von auch mehr als 2 Rennradfahrern auf der rechten Spur ist nur im Radrennsport erforderlich, da die übrigen Sportarten Einzelsportarten sind.



Die Präsentation enthält Aussagen die allenfalls zukünftigen Entscheidungen zugrunde gelegt werden. Die hierin getätigten Aussagen beruhen auf Annahmen und Einschätzungen. Auch wenn die Kanzlei Pepelnik & Karl Rechtsanwälte der Überzeugung ist, dass diese Annahmen und Planungen zutreffend sind, können die künftige tatsächliche Entwicklung und die künftigen tatsächlichen Ergebnisse von diesen Annahmen und Schätzungen aufgrund einer Vielzahl interner und externer Faktoren erheblich abweichen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise die Verhandlungen über Klimaziele, die Weltwirtschaftskrise, Veränderungen der gesamtwirtschaftlichen Lage, Marktordnungsveränderungen in Bezug auf Kraftfahrzeuge, Konsumentenverhalten sowie staatliche Verkehrs- und Energiepolitik. Die Kanzlei Pepelnik & Karl Rechtsanwälte übernimmt keine Gewährleistung und keine Haftung dafür, dass die künftige Entwicklung und die künftig erzielten tatsächlichen Ergebnisse mit den in diesem Zwischenbericht geäußerten Annahmen und Schätzungen übereinstimmen.

