

ARBEITSPAPIER

Umgang mit Schrotträdern und zurückgelassenen Fahrrädern

AUSGABE 2023



HOCHSCHULE MAINZ
UNIVERSITY OF
APPLIED SCIENCES

INFOSTELLE
Fahrradparken am Bahnhof



**Deutscher
Städtetag**  Die Stimme
der Städte

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Leitung

Hochschule Mainz Herr Prof. Dr.-Ing. Rainer Hess

Hochschule Mainz Herr Carsten Mahnel

Mitarbeitende

Umweltamt Rostock Frau Ute Frahm

DB Station & Service AG Herr Eduard Frank

Deutsche Städtetag Herr Thomas Kiel d’Aragon

Fahrradbüro Münster Herr Malte Konrad

DB Station & Service AG Herr Nam Do

DB Station & Service AG Herr Ludger Palz

Fahrradbüro Mainz Herr Daniel Panytsch

P+R Park&Ride GmbH (München) Herr Stefan Reinhold

Ordnungsbehörde Erlangen Herr Thomas Rottmann

Radbeauftragter Erlangen Herr Holger Schmidt

Fahrradbüro Münster Herr Max Stewen

DB Station & Service AG Herr Johannes Thiel

P+R Park & Ride GmbH (München) Frau Isabell Voigt

Ordnungsamt Münster Herr Hendrik Weihermann

Layout und Gestaltung

Hochschule Mainz Frau Liliane Stein





Inhalt

Zusammenfassung.....	3
1 Einleitung	4
1.1 Problemstellung	4
1.2 Ziel und Zielgruppe des Arbeitspapiers	4
2 Begriffe und Definitionen.....	5
2.1 Schrottrrad	5
2.2 Aufgegebenes Fahrrad.....	5
2.3 Fundfahrrad.....	5
2.4 Fahrbereites Rad	5
2.5 Zurückgelassenes Fahrrad	6
2.6 Gemeingebrauch und Sondernutzung	6
2.7 Öffentlicher Verkehrsraum	6
2.8 Fahrradparken	6
3 Hintergrund	6
3.1 Fahrradparken: Steigender Bedarf und Förderprogramme.....	6
3.2 Rechtlicher Rahmen	7
3.2.1 Geltende Rechtslage	7
3.2.2 Umsetzbarkeit auf Basis der Rechtslage	8
4 Prozess und System	9
4.1 Möglicher Prozessablauf.....	9
4.2 Kategorisierung von Rädern – Kriterienkatalog.....	11
4.2.1 Identifikation von aufgegebenen Fahrrädern	11
4.2.2 Identifikation von Schrotträdern.....	12
4.2.3 Identifikation von gefährdend abgestellte Räder.....	12
4.2.4 Identifikation von verkehrsbehindernd abgestellten Rädern.....	13
4.3 Markierung von abzuschleppenden Rädern	13
4.4 Dokumentation	13
4.5 Turnusse und Räumaktionen	14
4.6 Lagerung von abgeschleppten Rädern	14
4.7 Varianten der Organisation.....	15
4.8 Verwertung von Rädern	16
4.9 Verantwortlichkeiten	17
4.10 Ordnende Maßnahmen	17
5 Öffentlichkeitsarbeit als Präventivmaßnahme.....	18
6 Erweiterung der Rechtsgrundlage nötig	19
7 Fazit	19
8 Anlagen: Konkretes Vorgehen für Situationen	I
8.1 Abräumen von Rädern bei anstehenden Baustellen und Reinigungsaktionen.....	I
8.2 Beschränkung des Fahrradabstellen durch Bebauungsplan oder Teileinziehung / Entwidmung	I
8.3 Einrichtung einer beschränkten Abstelldauer für Fahrräder	II
8.4 Abstellverbot in Feuerwehzufahrten	III
8.5 Wiedereingliederungsprogramme in die Umsetzung integrieren	IV
8.6 Banderolen für die Markierung zurückgelassene Räder	V
8.7 Einstellbedingungen.....	V
8.8 Quantitative Daten zum abgeschleppten Rädern	VII



Tabellen

Tabelle 1: Indizien für lange Standzeiten eines Rades/eines aufgegebenen Rades	11
Tabelle 2: Indizienlage zur Markierung eines aufgegebenen Rades	11
Tabelle 3: Indizien für ein Schrottrad	12
Tabelle 4: Indizienlage zur Markierung eines Schrottrades.....	12
Tabelle 5: Daten zu abgeschleppten Räder ausgewählter Kommunen	VII

Abbildungen

Abbildung 1: Prozessablauf.....	9
Abbildung 2: Postkarten „AllRad“ Vorder- und Rückseite	18
Abbildung 3: Hinweisschild zum Radabstellverbot in Bereich um den Bertoldsbrunnen Freiburg im Breisgau ¹⁴	II
Abbildung 4: Beschränkte Parkdauer Erlangen.....	III
Abbildung 5: Amtliche Kennzeichnung einer Feuerwehrezufahrt.....	III
Abbildung 6: Markierungen auf dem Bahnhofvorplatz Erlangen und Münster	IV
Abbildung 7: Hinweistafel zur Räumaktion - P+R Park & Ride GmbH (München).....	V
Abbildung 8: Banderole Tiefbauamt Dortmund.....	V
Abbildung 9: Banderole Umweltamt Rostock.....	V
Abbildung 10: Banderole P+R Park & Ride GmbH (München)	V
Abbildung 11: Einstellbedingung P+R Park & Ride GmbH (München).....	VI
Abbildung 12: Einstellbedingung P+R Betriebsgesellschaft mbH (Hamburg)	VI

Abkürzungsverzeichnis

ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
ArbStättV	Arbeitsstättenverordnung
BauO	Bauordnung
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
MBO	Musterbauordnung
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen



Zusammenfassung

Dieser Leitfaden fasst für Kommunen sowie für Eigentümer bzw. Verantwortliche von privaten Flächen mit Abstellanlagen Möglichkeiten zusammen, wie mit aufgegebenen Rädern und Schrotträdern umgegangen werden kann.

Schätzungen aus Münster und München zeigen, dass solche Räder beachtliche Anteile der vorhandenen Abstellkapazitäten belegen. In Folge kann davon ausgegangen werden, dass sich mit einer wachsenden Bedeutung des Fahrrades im Modal Split der Mangel an nutzbaren und öffentlich zugänglichen Abstellkapazitäten zusätzlich verschärft.

Daher ist das Ziel dieses Leitfadens, Hinweise für die flächendeckende Entfernung von aufgegebenen Rädern und Schrotträdern zu geben. Damit soll der Umgang mit dieser Problematik verbessert werden. Mit der Darstellung von erprobten Vorgehensweisen und detaillierten Prozessbeschreibungen soll ein übertragbares Vorgehen für Kommunen sowie für Eigentümer bzw. Verantwortliche von privaten und kommunalen Flächen dargelegt werden. Tangierende Themen wie der Umgang mit verkehrsbehindernd abgestellten Rädern und Beschränkung der Abstelldauer auf privaten Flächen, werden am Rande behandelt.

Dabei werden die Prozessschritte von der ersten Inaugenscheinnahme, über die Markierung der Räder, bis hin zu Lagerung und abschließend zur Verwertung beschrieben. Mit der Erläuterung verschiedener Herangehensweisen kann das jeweilige Optimierungspotenzial identifiziert werden. Als Unterstützung werden präventiv wirkende Maßnahmen wie Kommunikation und Bodenmarkierungen vorgestellt, die einer Ansammlung von zurückgelassenen und verkehrsbehindernd abgestellten Rädern auf Abstellflächen entgegenwirken können.

Eine Kombination aus den oben beschriebenen technischen Prozessoptimierungen und präventiven Maßnahmen kann für die kommunalen und privaten Verantwortlichen hilfreich sein, um die Anzahl an zurückgelassenen Rädern auf ihren Flächen zu verringern und langfristig unter Kontrolle zu halten.

Abschließend wird der Bedarf an einer Erweiterung der Rechtsgrundlage dargelegt, der den Prozess zur Identifikation und Entfernung solcher Räder vereinfachen kann. Daraus entstehende Möglichkeiten, die eine zeitliche und räumliche Beschränkung des Abstellens von Rädern bei Bedarf ermöglichen, wodurch die Verkehrsqualität für alle Teilnehmenden gesteigert werden kann.





1 Einleitung

1.1 Problemstellung

Die Qualität der nutzbaren Infrastruktur hat neben dem anforderungsgerechten Ausbau einen entscheidenden Einfluss auf die Fahrradnutzung der Bevölkerung.¹ Dabei unterscheiden sich die Qualitätsmerkmale zwischen den Bereichen für den fließenden und für den ruhenden Verkehr. Bei Letzterem sind Verfügbarkeit, Zielortnähe, Erreichbarkeit und Ausbau von Stellplätzen wesentliche Einflussgrößen für die Verkehrsmittelwahl.

Zusätzlich zur Schaffung von neuen Abstellmöglichkeiten ist der Erhalt der bereits vorhandenen Kapazitäten ein zentraler Faktor, um die oben genannten Einflussgrößen zu bedienen und die Fahrradnutzung zu verbessern. Denn fahruntüchtige oder nicht mehr genutzte Fahrräder belegen die begrenzt verfügbaren

öffentlich zugänglichen Stellplätze, sodass diese von Anderen für ihre täglichen Wege nicht mehr genutzt werden können. Schätzungen nach blockieren solche Fahrräder in München etwa 15% der Kapazitäten der öffentlichen Abstellanlagen.² In Münster soll es nach Angaben des Ordnungsamtes bis zu 50.000 solcher zurückgelassenen Räder geben.³ Diese Problemlage wird durch die zunehmende Verdichtung der Städte und den wachsenden Fahrradverkehr weiter verstärkt.

Es besteht also Handlungsbedarf, die zur Verfügung stehenden Abstellflächen insbesondere an Verkehrsknotenpunkten und in zentralen Lagen optimal zu nutzen sowie zurückgelassene Räder effizient zu entfernen.

1.2 Ziel und Zielgruppe des Arbeitspapiers

Das Arbeitspapier soll Kommunen und anderen Betreibenden von Fahrradabstellanlagen eine Hilfestellung bieten, Schrotträder und zurückgelassene Fahrräder aus Abstellanlagen oder Abstellflächen effizient und rechtssicher entfernen zu können. Angrenzende Themen, wie etwa das Abschleppen von verkehrsbehindernd abgestellten Rädern und die Beschränkung der Abstelldauer auf privaten Flächen, werden in diesem Leitfaden ebenfalls betrachtet.

Das Arbeitspapier stellt dafür unterschiedliche Verfahren aus der Praxis vor und thematisiert den rechtlichen Rahmen, Chancen und Risiken der jeweiligen Prozessabläufe, die benötigten Ressourcen und präventiv wirkende Kommunikationsmöglichkeiten.

Ergänzend dazu werden im Anhang des Leitfadens Praxisbeispiele vorgestellt, damit die in diesem Leitfaden vorgestellten Maßnahmen und Hinweise nachvollzogen werden können. Das Arbeitspapier richtet sich sowohl an Kommunen als auch an private Eigentümer und Verantwortliche von Fahrradabstellanlagen und -abstellflächen (bspw. Deutsche Bahn, Fahrradparkhaus Betreiber, Hauseigentümer). Anhand der vorgestellten Handlungsmöglichkeiten sollen diese in die Lage versetzt werden, baukastenartig ihre Vorgehensweise zum Umgang mit Schrotträdern und zurückgelassenen Rädern zusammenstellen und/oder ihre vorhandene Prozesse optimieren zu können.

1. Hochschule Mainz, Projekt AllRad <https://allrad.hs-mainz.de/umfrage/> abgerufen am 28.01.2022

2. P+R Park & Ride GmbH München, <https://www.radlramadama.de/de/warum.html> abgerufen am 28.01.2022

3. Westfälische Nachricht, 2015, <https://www.wn.de/muenster/bis-zu-50-000-schrottrader-1778504> abgerufen am 28.01.2022



2 Begriffe und Definitionen

In diesem Kapitel sollen Begriffe im Zusammenhang mit zurückgelassenen Rädern erläutert und definiert werden, die als Grundlage für das weitere Arbeitspapier genutzt werden.

2.1 Schrottrrad

Ein Schrottrrad ist ein im öffentlichen Raum abgestelltes gebrauchsuntaugliches Fahrrad, das nur mit sehr großem Aufwand wieder gangbar gemacht werden kann. Zum Teil wird eine weitere Abstufung verwendet. Das sogenannte Fahrradwrack besteht nur noch aus einzelnen Bauteilen wie z.B. dem Rahmen eines Schrottrades.

Ein Fahrrad in einem solchen Zustand kann keinem verkehrlichen Zweck mehr dienen und wird deswegen nicht mehr als Verkehrsmittel gewertet. Das Abstellen eines Schrottrades wird aufgrund seines fehlenden Verkehrszweckes nicht mit dem Gemeingebrauch abgedeckt, sondern es handelt sich um eine Sondernutzung der Straße. Ist dafür keine Erlaubnis erteilt, handelt es sich um eine unerlaubte Sondernutzung, die als unsachgemäße Entsorgung nach dem KrWG einzuordnen ist.

Da sehr lange Standzeiten oder Fremdeinwirkung wie bspw. Vandalismus oder Diebstahl nötig sind, damit sich ein fahrtüchtiges Fahrrad zu einem Schrottrrad entwickelt, wird der Anteil an blockierenden Fahrrädern, die als Schrotträder kategorisiert werden können, als gering eingeschätzt.

2.2 Aufgegebenes Fahrrad

Um ein aufgegebenes Fahrrad handelt es sich, wenn der Eigentümer das Rad nicht mehr nutzen möchte und auf das Eigentum verzichtet. Die Absicht des Verzichts muss dabei erkennbar sein.

Die Absicht des Eigentümers ist in der Regel beim Abstellen nicht erkennbar, kann sich aber danach aus verschiedenen persönlichen Motivationsabsichten noch ändern. Ein beim Abstellen angebrachtes Fahrradschloss, das der Eigentumssicherung dient, muss nicht gegen eine spätere Aufgabe des Eigentums sprechen. Es ist davon auszugehen, dass in den häufigsten Fällen die Absicht der Eigentumsaufgabe zeitlich deutlich nach dem Abstellprozess gefasst wird. Bei einer solchen Absicht auf das Eigentum zu verzichten bzw. sogenannten Willenserklärung muss nach § 133 BGB der wirkliche Wille des Eigentümers erforscht werden (natürliche Auslegung). Dabei kann man sich allerdings an objektiven Indizien orientieren.⁴

In der Praxis werden der Zustand und etwaige Schäden am abgestellten Rad sowie die äußeren Gegebenheiten wie etwa Bewuchs als Indizien herangezogen, um den Willen der Eigentumsaufgabe nachzuweisen. In Kapitel 4.2.1 werden diese Indizien noch einmal konkret behandelt.

Da es bei dieser rechtlichen Betrachtung um einen Eigentumsübergang einer beweglichen Sache nach BGB § 958 f. handelt, kann die Verwertung solcher abgeschleppten Räder direkt ohne Lagerung durchgeführt werden. Unter diese Kategorie fällt der größte Anteil an ungenutzten Fahrrädern im öffentlichen Raum.

2.3 Fundfahrrad

Ein Fahrrad ist eine Fundsache, wenn es nicht herrenlos, aber besitzlos ist. Die rechtlichen Pflichten und Ansprüche ergeben sich bei Fundsachen nach BGB § 965 ff. Dabei ist der Finder verpflichtet den Fund anzuzeigen bzw. bekannt zu machen und den Gegenstand zu verwahren (BGB § 965 f.). Dem Verlierer ist die Sache selbstverständlich herauszugeben (BGB § 969). Der Finder kann jedoch einen Ersatz von Aufwendungen vom Verlierer verlangen, die für die Verwahrung, Erhaltung und Bekanntmachung der Sache erforderlich waren (BGB § 970). Ist die Aufbewahrung der Sache mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden, so kann nach öffentlicher Bekanntmachung die Sache versteigert werden. Der Erlös tritt anstelle der Sache (BGB § 966 (2) i.V.m. § 980). Wenn innerhalb von sechs Monaten nach Bekanntmachung der Eigentümer der verlorenen Sache keinen Anspruch auf diese erhebt, geht das Eigentum an den Finder über (BGB § 973).

Da jedoch nahezu alle abgestellten Fahrräder abgeschlossen sind, kann nur in besonderen Ausnahmefällen (bspw. sorglos abgestelltes Rad an sehr entlegener Stelle) von einem Fundfahrrad ausgegangen werden.

2.4 Fahrbereites Rad

Mit einem fahrbereiten Rad ist man in der Lage, mindestens kurze Fahrstrecken zurückzulegen. Zugleich erfüllt das Rad die Anforderungen an die Verkehrssicherheit gem. der StVZO.

Räder, die die oben beschriebenen Anforderungen nicht erfüllen, jedoch mit geringem Reparaturaufwand in diesen Zustand versetzt werden können, gelten dennoch als fahrbereit. Als geringer Reparaturaufwand werden Arbeiten verstanden, die vor Ort innerhalb von etwa zehn Minuten abgeschlossen werden können. So können bspw. ein Wechsel von Fahrradreifen / -schläuchen, Einsetzen einer neuen Kette oder Reparatur am Bremshebel als solche verstanden werden.

4. Staudinger BGB/Gursky, § 959 Rn. 3.



2.5 Zurückgelassenes Fahrrad

Der Sammelbegriff ‚zurückgelassene Räder‘ wird hier für Räder, die in die Kategorien Schrotträder, aufgegebene Räder und Fundräder fallen, verwendet. Es besteht die Gemeinsamkeit, dass diese Räder aus dem öffentlichen Raum, aus Abstellanlagen oder anderen Orten entfernt werden sollen.

2.6 Gemeingebrauch und Sondernutzung

Der Gemeingebrauch wird im Rahmen der jeweiligen Straßengesetze der einzelnen Bundesländer definiert und erlaubt, dass jedermann die öffentlichen Straßen mit verkehrlicher Widmung innerhalb der verkehrsüblichen Grenzen nutzen kann. Das Parken und Abstellen von Fahrzeugen ist dabei inbegriffen.

Eine Sondernutzung liegt dann vor, wenn die Nutzung die vorgesehene Widmung überschreitet und nicht mehr vorzugsweise dem verkehrlichen Zwecke dient, sondern z.B. der wirtschaftlichen Nutzung (Bsp. als Werbeträger abgestellte Fahrräder).

2.7 Öffentlicher Verkehrsraum

Nach ständiger Rechtsprechung ist ein Verkehrsraum öffentlich, wenn er entweder ausdrücklich, z. B. durch die Widmung, oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen ist und auch so benutzt wird.⁵

Bezogen auf Abstellflächen sind demnach Abstellanlagen im öffentlichen Raum, deren Zugang nicht beschränkt ist, darin enthalten. Anders ist es beispielsweise bei Fahrradparkhäusern, deren Zutritt häufig entgeltlich geregelt ist.

2.8 Fahrradparken

Der Wechsel aus dem fließenden in den ruhenden Verkehr wird beim Fahrrad häufig als Abstellen und nicht als Parken bezeichnet. Im Arbeitspapier werden beide Begriffe synonym verwendet. Mehr zu den Rechten und Pflichten beim Parken bzw. Abstellen unter 3.2.1.

3 Hintergrund

Ziel dieses Kapitels ist es, die Bedeutung des Fahrradparkens für die Attraktivität des Verkehrsmittels herauszuarbeiten. Ferner wird erörtert, in welchem Umfang (bereits jetzt) zurückgelassene Räder Abstellanlagen und -flächen blockieren. Zusätzlich wird der rechtliche Umgang mit dem Radparken und Abschleppen von Fahrrädern erläutert.

3.1 Fahrradparken: Steigender Bedarf und Förderprogramme

Die Daten des Fahrrad-Monitor Deutschland 2021 belegen die stetig wachsende Beliebtheit des Radfahrens in Deutschland. Demnach wollen 41 % der Menschen das Fahrrad in Zukunft häufiger nutzen, das Auto (30 %) und der ÖPNV (22 %) liegen im Vergleich deutlich dahinter.⁶ Zugleich kann sich die Hälfte (44%) der Bevölkerung auf ihren alltäglichen Fahrten vorstellen das Fahrrad mit dem Zug zu kombinieren.⁷ Um den Trend weiterhin zu fördern, wird eine gute Infrastruktur benötigt, die den Anforderungen der Fahrradfahrenden gerecht wird, ohne andere Verkehrsmittel zu benachteiligen.

Fahrradabstellanlagen spielen bei der Bewertung von Fahrradinfrastrukturanlagen eine wesentliche Rolle. Laut Umfrage des Fahrrad-Monitors besteht

eine starke Nachfrage für die Schaffung von sicheren (41 %) und mehr Abstellanlagen (31 %). Dabei sind Nutzende insbesondere mit den Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Einkaufsmöglichkeiten unzufrieden. Für die Errichtung von neuen Anlagen gibt es zahlreiche Förderprogramme und Unterstützungsleistungen, wie beispielsweise die „Bike+Ride-Offensive“ der DB AG und des BMWK, die im Auftrag BMDV aufgestellte „Infostelle Fahrradparken am Bahnhof“ aber auch einzelne Informationsstellen der Länder und Verkehrsverbünde (Bsp. NAH.SH und VBB, Infostelle BaWü). Hierbei unterstützen die Informationsstellen Kommunen bei der Planung, z. B. in Form von Planungshilfen/ Planungsleitfäden, und Errichtung von Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsbereich.

5. *grundlegend BGH St 49, 128 = VA 04, 174; zuletzt u.a. BGH DAR 12, 389; VA 13, 82; KG VA 09, 31; Fischer, StGB, 62. Aufl., § 315b Rn. 3 m.w.N.*

6. *Fahrrad-Monitor Deutschland 2021, „Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung“, Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, Heidelberg*

7. *Verkehrsmittelnutzung und Potential des Fahrrads als Zubringer zum Bahnhof; forsa Politik- und Sozialforschung GmbH, 17.02.2020 Berlin*



3.2 Rechtlicher Rahmen

3.2.1 Geltende Rechtslage

Das Halten und Parken von Fahrzeugen wird im §12 StVO geregelt. Auch das Fahrrad ist nach der Definition des § 63a StVZO ein Fahrzeug. Es kann wie ein Kfz geparkt und außerdem auf Gehwegen und in Fußgängerzonen abgestellt werden, wenn es dort zu Fuß Gehende nicht wesentlich behindert. Das leitet die Rechtsprechung aus dem Recht zum Schieben von Fahrrädern auf dem Gehweg unter dieser Bedingung ab (§ 25 Abs. 2 StVO). Da Fahrräder in den häufigsten Fällen abgestellt werden, sind die in §12 StVO getroffenen Regelungen nur selten auf Fahrräder anzuwenden.

Das Abstellen von Fahrrädern stellt eine Benutzung der Straßen im Rahmen ihrer Widmung für den Verkehr dar und zählt daher zum Gemeingebrauch.

Das beinhaltet auch das Abstellen auf Gehwegen. Das Parken von anderen Fahrzeugen, wie bspw. Kfz, gilt, ebenfalls als Gemeingebrauch, der in den jeweiligen Straßengesetze der einzelnen Bundesländer verankert ist. Das Parken und Halten ist jedoch durch § 12 der StVO stärker reguliert als das Abstellen von Fahrrädern. So ist das Abstellen von Fahrrädern auf dem Gehweg prinzipiell erlaubt, das von Kfz aber nicht. Die StVO sieht dabei keine Einschränkung wie etwa durch Fahrradabstellverbote vor.

Das Abstellen eines Fahrrades unterliegt weiteren im Folgenden erläuterten Regeln, die es Ordnungsbehörden erlauben, unter Beachtung der Rahmenbedingungen das Rad abschleppen.

Keine Behinderung verursachen

Beim Abstellen von Rädern ist darauf zu achten die Funktion von Gehwegen, Einfahrten, Gebäudezugängen, Rollstuhlrampen, Blindenleitwegen sowie Einstiegsbereichen an Bus- und Tramhaltestellen nicht einzuschränken. Die Teilnahme am Straßenverkehr, zu dem auch der ruhende Verkehr gezählt wird, ist nach §1 Absatz 2 StVO so zu gestalten, dass kein Anderer behindert oder belästigt wird. Werden die „Betriebsabläufe“ auf diesen Flächen wesentlich gestört kann ein Fahrrad entfernt werden (Vgl. 4.2.3).

Rahmen des Gemeingebrauchs

Der Gemeingebrauch umfasst die Nutzung der Straßen eines jeden im Rahmen der verkehrsüblichen Grenzen (Vgl. 2.6). Die Nutzung einer Fläche als Gemeingebrauch, kann jedoch durch eine (temporäre) Widmung/Teileinziehung oder durch eine angezeigte Sondernutzung der Fläche ausgeschlossen sein. Solche Einschränkungen ergeben sich für das Abstellen von Fahrrädern durch das Einrichten von Baustellen oder durch Veranstaltungen. Die jeweiligen Straßengesetze der Länder regeln hierzu die Einzelheiten.

Jedoch kann ein abgestelltes Fahrrad, je nach Zustand oder nach dem Zweck des Abstellens, den Gemeingebrauch überschreiten. So stellt ein im öffentlichen Raum abgestelltes Fahrrad, das nicht fahrbereit ist (vgl. Definition Fahrbereit unter 2.4) oder das nach Erscheinung und Nutzung nicht primär dem Verkehr dient (bspw. ein Rad als Werbetafel), eine unerlaubte Sondernutzung des Straßenraumes dar. Der Umgang mit solchen unerlaubten Sondernutzungen ist in den Straßengesetzen der einzelnen Länder geregelt.⁸

Keine Gefährdung verursachen

Auf Rettungs- und Fluchtwegen, stellt das Abstellen von Rädern eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmenden dar. Die Gefahrenabwehr geht dem Abstellen des Fahrrades vor. Der Vollzug der Gefahrenabwehr erfolgt in Form von Abschleppen oder Versetzen eines Fahrrades. Die hierfür geltende Grundlage findet sich in den länderspezifischen Polizei- und Ordnungsgesetzen.⁹

Aufgabe des Eigentums

Trotz Einhaltung der oben beschriebenen Abstellbedingungen werden Fahrräder in der Praxis häufig im öffentlichen Raum oder in Abstellanlagen abgestellt und anschließend vergessen oder aufgegeben (vgl. 2.2). Für die weitere Beurteilung ist wichtig, ob eine Absicht zur Aufgabe des Eigentums zu erkennen ist oder unterstellt werden kann.

Da in der Regel der Eigentümer oder der Nutzer nicht präsent und nicht ausfindig zu machen ist, werden Indizien über den Zustand des Rades, die auf eine Absicht schließen lassen, herangezogen. Diese Indizien werden in Kapitel 4.2 genauer behandelt. Das Sachenrecht des BGB (§ 958 f.) und das Abfallrecht stellen für die Beurteilung dieser Indizien eine wichtige Grundlage dar.



8. Bspw. Art. 25 Abs. 1 Nr. 1 BayPAG i.V.m. Art. 26 Abs. 1 BayPAG

9. Bspw. Art. 18b Abs. 1 BayStWG oder Art. 16 StrG-BW

3.2.2 Umsetzbarkeit auf Basis der Rechtslage

Die Handhabung von abzuschleppenden Fahrräder ist auf Basis der vorhandenen Rechtslage mit verschiedenen Rahmenbedingungen verbunden. Im Folgenden werden die Anwendbarkeit und Auswirkung der jeweiligen Rechtslage kurz dargelegt.

Behinderung des Straßenbetriebs

Eine Behinderung durch ein abgestelltes Fahrrad liegt vor, wenn die Funktion der Straße oder angrenzenden Gebäuden/ Flächen / Betriebe eingeschränkt ist. Jedoch ist eine Festlegung ab wann die jeweilige Funktion wesentlich eingeschränkt ist, ortsabhängig. An Stellen mit vorgesehenen Mindestabmessungen wie bspw. Blindenleitwegen, Rollstuhlrampen oder Einstiegsbereiche an Haltestellen können dafür vorgesehenen Mindestmaße herangezogen werden, um zu beurteilen, ob eine Behinderung vorliegt und das Rad entfernt werden kann.

Gefahrenabwehr

Die Gefahrenabwehr fußt auf einer eindeutigen Rechtsgrundlage in den länderspezifischen Polizei- und Ordnungsgesetzen. Das Abschleppen oder Versetzen von Fahrrädern, die auf Flucht-, Rettungswegen o.Ä. abgestellt werden, erfordert einen gewissen Personalbedarf, der in der Ressourcenplanung zu beachten ist.

Einstellbedingungen auf privaten Flächen

Das Straßenverkehrsrecht sieht keine Höchstparkdauer für Fahrräder vor. Dagegen für Kfz-Anhänger ohne Zugfahrzeug bspw. zwei Wochen, § 12 Abs. 3b StVO. Anders ist das bei privaten Flächen, für die mit privatrechtlichen Regelungen eindeutige Bedingungen für das Abstellen von Fahrrädern vorgegeben werden können. Dort ist eine räumliche wie zeitliche Einschränkung des Fahrradparkens möglich. (Vgl. Kapitel 8.7)

Eingeschränkter Gemeingebrauch

Mit einer Umwidmung/Teileinziehung von öffentlichen Flächen kann die Nutzung im Rahmen des Gemeingebrauchs ausgeschlossen oder eingeschränkt werden. Dafür bedarf es der Zustimmung des Gemeinderats, die durch politischen Gegenwind aus Bevölkerung und Verbänden ggf. nicht erreicht werden kann. Das Vorgehen eignet sich nicht, um gezielt den Umgang mit Schrotträdern zu verbessern. Jedoch kann eine Umwidmung der Flächen an Orten hilfreich sein, bei denen abgestellte Fahrräder anderen Verkehrsteilnehmern Probleme bereiten. (Vgl. Kapitel 8.2)

Zurückgelassene Räder

Hinsichtlich aufgegebenen Räder sollte die Rechtslage verbessert werden. Die in der Praxis angewendeten Indizien zur Identifizierung gelten nicht als Beweise und sind somit in ihrer Anwendung nicht gänzlich rechtssicher. Aufgrund dieser Unsicherheit werden viele Fahrräder erst nach sehr langen Standzeiten als aufgegebenen Räder kategorisiert und im Anschluss entfernt. Die Praxiserfahrungen zeigen jedoch, dass bisweilen kaum Probleme, wie etwa Rechtsstreitigkeiten mit dem Eigentümer auftreten, wenn das Abschleppen von Fahrrädern gut dokumentiert ist und das Fahrrad über einen angemessenen Zeitraum von mindestens zwei Monaten vor der weiteren Verwertung eingelagert wurde.



4 Prozess und System

Kapitel 4 gibt zunächst eine Übersicht über einen möglichen Prozessablauf zum Entfernen von Fahrrädern, um anschließend die einzelnen Prozessschritte detailliert zu betrachten und konkrete Vorgehensweisen zu empfehlen.

4.1 Möglicher Prozessablauf

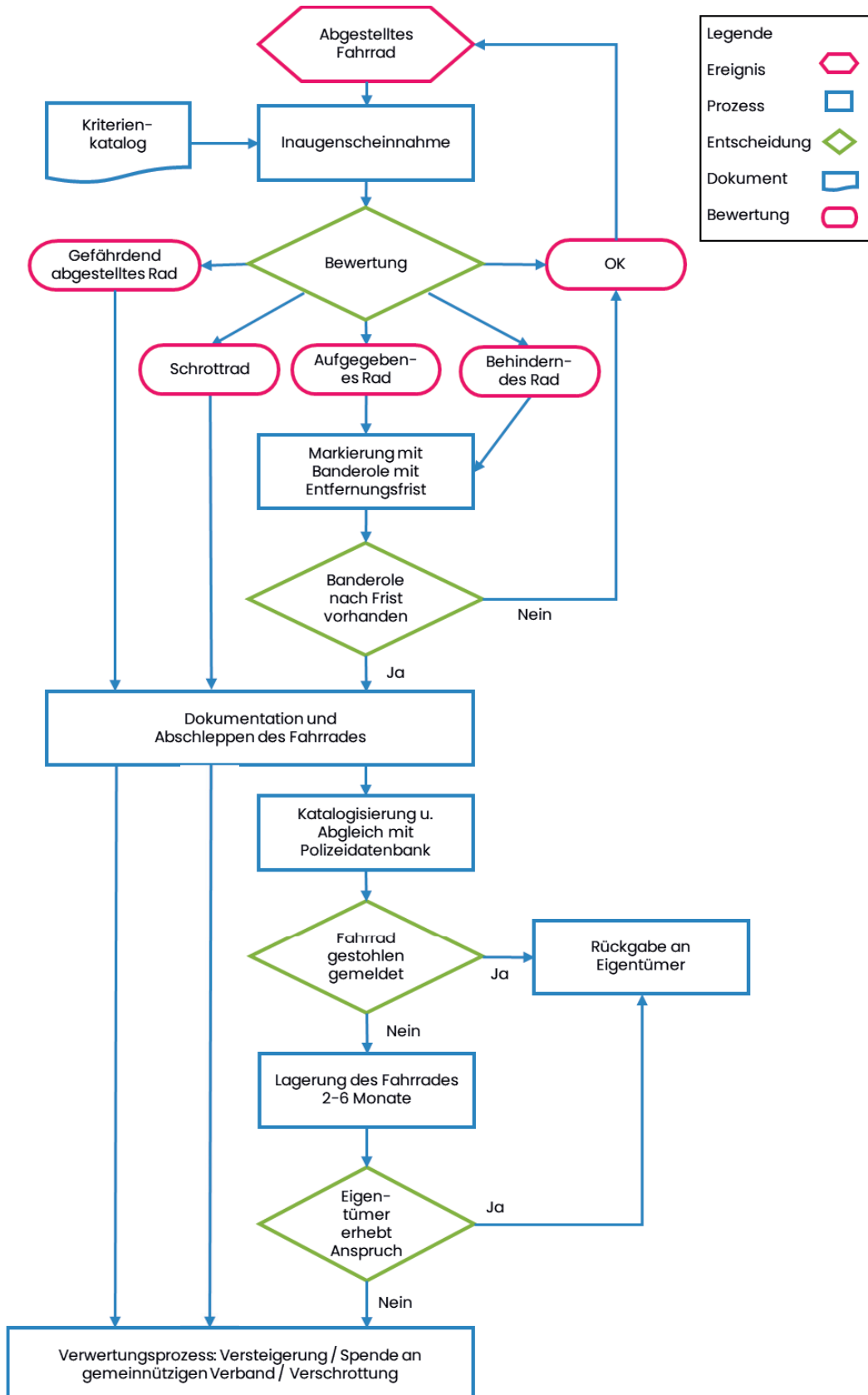


Abbildung 1: Prozessablauf



In Deutschland wenden Kommunen Prozesse zum Entfernen von abgestellten Fahrrädern an, die sich im Wesentlichen nicht unterscheiden. Es werden identische Teilschritte befolgt, wobei es Unterschiede auf der Ausführungsebene wie bspw. hinsichtlich der angewendeten Fristen oder des verwendeten Kriterienkataloges gibt.

Das Abstellen eines Fahrrades stellt den Anfang des Bearbeitungsprozesses dar. Der anschließende Prozessschritt ist die Inaugenscheinnahme. Hierfür begehen städtische oder von der Stadt beauftragte Kontrolleure in vorgegebenen Turnussen und/oder bei Bedarf die Abstellanlagen/den zu kontrollierenden städtischen Bereich, um zurückgelassene Fahrräder

zu identifizieren und Folgemaßnahmen zur Bäumung einzuleiten. Die Bewertung des Zustandes der Fahrräder erfolgt mittels vordefinierter Kriterien (Vgl. 4.2). Außerdem können abgestellte Fahrräder eine Behinderung oder gar Gefahr darstellen. Aus der Praxis heraus haben sich die folgenden fünf Bewertungen etabliert:

- **Rad OK**
- **Aufgegebenes Rad / Fundfahrrad**
- **Schrott / Fahrradwrack**
- **Gefährdung durch abgestelltes Fahrrad**
- **Behinderung durch abgestelltes Fahrrad**

Rad OK

Ist der Zustand des Fahrrades in Ordnung bzw. liegen keine Merkmale der anderen Kategorien vor, verbleibt es ohne weitere Bearbeitung an seiner Stelle.

Aufgegebenes Rad / Fundfahrrad

Sind jedoch ausreichend Indizien für die Aufgabe des Eigentums nach dem vorgehenden Kriterienkatalog vorhanden, wird das Fahrrad mit einer gut sichtbaren Banderole markiert. Diese weist den Eigentümer daraufhin, dass das Fahrrad als aufgegebenes Eigentum eingeschätzt wurde und nach Verstreichen der angegebenen Frist (i.d.R. zwei bis sechs Wochen) entfernt wird. Wird die Banderole innerhalb dieser Frist entfernt, ist es ein Zeichen, dass das Fahrrad noch in Benutzung ist und wird als ‚Rad Ok‘ eingestuft. Ist nach Verstreichen der genannten Frist die Banderole noch am Rad befestigt, ist dies ein weiteres Indiz für die Aufgabe des Eigentums und das Fahrrad kann abgeschleppt werden.

Schrottrad / Fahrradwrack

Sind nur noch einzelne Teile eines Fahrrades vorhanden kann man von einem Fahrradwrack oder einem Schrottfahrrad sprechen. Nach dieser Bewertung wird die Einlagerung ausgelassen und das Fahrradwrack direkt der Verwertung zugegeben.

Gefährdend abgestellte Fahrräder

Wird durch ein abgestelltes Fahrrad ein Ausweichen des (Fuß-) Verkehrs nötig, das wiederum Konflikte mit erhöhten Unfallpotenzial verursacht, gilt es als gefährdend abgestellt. Dasselbe gilt, wenn das Abstellen die Funktion von Flucht- und Rettungswegen beeinträchtigt. Grundlage für das Freihalten von Rettungs- und Fluchtwegen ist in der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) § 4 Absatz 4 enthalten. Für Gebäude wie Sonderbauten, die nicht als Arbeitsstätte gelten, findet sich diese Grundlage in den länderspezifischen Bauordnungen.¹⁰

Das Umstellen bzw. Abschleppen eines solchen Rades hat im Rahmen des Gefahrenabwehr unverzüglich ohne Markierung und Fristsetzung zu erfolgen.

Behinderung

Verkehrsbehindernd abgestellte Räder liegen dann vor, wenn Funktion von Verkehrswegen beeinträchtigt sind und wie in Kapitel 4.2.3 beschrieben ein Ausweichmanöver notwendig ist, jedoch dabei kein Gefahrenpotenzial entsteht.

Hierbei besteht keine Handlungsmöglichkeiten, sodass bei behindernd abgestellten Rädern dieselben Prozessabläufe wie bei einem aufgegebenen Fahrrad folgen.

Dokumentation und Überprüfung mit Polizeidatenbank

Vor dem Abschleppen wird das Fahrrad an seinem Abstellplatz dokumentiert. In diesem Zusammenhang erfolgt die Kontrolle/Überprüfung der Rahmennummer (falls vorhanden) mit der Polizeidatenbank, um die Identifizierung eines möglichen gestohlenen Fahrrades vornehmen zu können. Tritt dieser Fall ein, ist die zuständige Polizeidienststelle zu informieren. In der Folge wird das Fahrrad wieder seinem rechtmäßigen Eigentümer übergeben. Liegt kein Diebstahl des abzuschleppenden Fahrrades vor, wird dieses durch die zuständigen Stellen vom Abstellort entfernt und eingelagert.

Abschleppen des Fahrrades

Nach Möglichkeit sind solche abgestellte Fahrräder, die nicht an einen festen Gegenstand gekettet sind, im Sichtbereich des ursprünglichen Abstellort umzustellen. Ist das Umstellen im näheren Umfeld nicht möglich, ist es jedoch ratsam diese zu verwahren.

Sind Fahrräder angekettet oder können nicht im Sichtbereich umgestellt werden, ist das Schloss zu öffnen und das Fahrrad zur Lagerung abzutransportieren. Das geöffnete Schloss ist für dokumentationszwecke aufzubewahren. Es ist mit den abzuschleppenden Fahrrädern sorgsam umzugehen, damit an diesen keine Schäden verursacht werden.

10. Bspw. § 33 BauO Bln, § 33 BauO NRW, § 51 Musterbauordnung (MBO)



Lagerung

Mit einer Lagerung der abgeschleppten Räder über mehrere Monate (i.d.R. zwei bis sechs Monate) wird dem Eigentümer ausreichend Zeit gegeben, das Fahrrad abzuholen, bevor es der Verwertung zugeführt wird. Möchte der rechtmäßige Eigentümer das eingelagerte Fahrrad zurückhaben, so hat er zur Rückgabe einen Nachweis über das Eigentum zu erbringen. Dies kann über die Rahmennummer in Kombination eines Fahrradpasses oder über das Öffnen des Fahrradschlusses mittels Zahlencode oder Schlüssel erfolgen.

Verwertung

Eine Verwertung kann in Form einer Spende an einen gemeinnützigen Verein, einer Versteigerung oder Verschrottung erfolgen. Auch eine Kombination der Verwertungsmaßnahmen kann für eine Kommune sinnvoll sein.



4.2 Kategorisierung von Rädern – Kriterienkatalog

4.2.1 Identifikation von aufgegebenen Fahrrädern

Die Identifikation eines aufgegebenen Fahrrades kann nur auf Grundlage von vorher klar definierten Indizien/ Kriterien festgestellt bzw. unterstellt werden. Diese müssen klare Rückschlüsse auf die Standzeit und Unterhaltung/ Zustand des Fahrrades geben. Für den zu erstellenden Kriterienkatalog gibt es jedoch keine rechtlichen Vorgaben.

In der Praxis haben sich folgende zu prüfende Angaben für einen Kriterienkatalog etabliert.

Tabelle 1: Indizien für lange Standzeiten eines Rades/eines aufgegebenen Rades

Kategorie	Indizien
Zustand	<ul style="list-style-type: none"> • Verrostete Kette • Verrosteter Rahmen • Platte Reifen • Sattel oder Griffe verstaubt oder mit Spinnenweben belegt
Schäden	<ul style="list-style-type: none"> • Pedale Defekt • Schutzblech verbogen • Gerissene Bowdenzüge • Unbenutzbarer Sattel • Fehlende Bauteile (Lenker, Sattel, Laufrad)
Äußere Gegebenheiten	<ul style="list-style-type: none"> • Vermüllter Transportkorb • Laubhaufen am Rad • Fahrrad eingewachsen
Markierung	<ul style="list-style-type: none"> • Banderole mit gesetzter Frist zur Entfernung • Absperren von Bereichen (z.B. bei Baustellen) mit Beschilderung

Die Eigenschaften mit denen ein Fahrrad vorgefunden wird sind häufig sehr divers. Aus diesem Grund sind im Folgenden drei unterschiedliche Kombinationen von Indizien, welche sich in der Praxis etabliert haben, aufgelistet, die dem zuständigen Kontrolleur eindeutige Hinweise zur Aufgabe eines abgestellten Fahrrades liefern.

Tabelle 2: Indizienlage zur Markierung eines aufgegebenen Rad

	Kombination 1	Kombination 2	Kombination 3
Indizienlage für zurückgelassene Räder	<ul style="list-style-type: none"> 1 x Zustand 1 x Schaden 1 x Äußere Gegebenheit 	<ul style="list-style-type: none"> 2 x Zustand 1 x Äußere Gegebenheit 	<ul style="list-style-type: none"> 2 x Schaden

Liegt eine Indizienlage wie in Tabelle 2 beschrieben vor, kann ein Fahrrad mit einer Banderole markiert werden, die als zusätzliches Indiz Sicherheit im weiteren Vorgehen sorgt.



4.2.2 Identifikation von Schrotträdern

Aufgrund von erheblichen Schäden am Fahrrad und/oder mehrerer fehlender Bauteile können abgestellte Fahrräder als gebrauchsunfähig und damit als Schrotträder kategorisiert werden. Für die Identifizierung von Schrotträdern haben sich in der Praxis folgende Zustandskriterien bewährt:

Tabelle 3: Indizien für ein Schrottrad

Kategorie	Indizien	
Schwere Schäden	<ul style="list-style-type: none"> • Rahmen verbogen • Laufrad verbogen 	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht gangbare Kette • Fehlende Kette
Fehlende Bauteile	<ul style="list-style-type: none"> • Laufrad • Lenker 	<ul style="list-style-type: none"> • Sattel • Rahmen



Tabelle 4: Indizienlage zur Markierung eines Schrottrades

Indizienlage für Schrottrad Kategorie	Kombination 1	Kombination 2	Kombination 3
	2 x schwere Schäden	2 x fehlende Bauteile	1 x schwerer Schaden 1 x fehlende Bauteile

4.2.3 Identifikation von gefährdend abgestellte Räder

Abgestellte Räder können eine Gefahr darstellen oder durch nötige Ausweichmanöver neue Gefahren generieren. Im Folgenden sind zwei Kategorien von Gefahren beschrieben, die durch abgestellte Fahrräder entstehen können:

Ausweichmanöver mit Gefahrenpotenzial notwendig

Durch das Abstellen eines Fahrrades wird ein nicht vorgesehenes Ausweichmanöver von Verkehrsteilnehmende auf angrenzend Verkehrsflächen nötig, das ein Gefahrenpotenzial enthält. Bei der Bewertung des Einzelfalls ist zunächst die Notwendigkeit des Ausweichmanövers zu klären und anschließend die daraus entstehenden Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden einzuschätzen.

Vorgaben zu Mindestbreiten von Verkehrsflächen aus der Richtlinien für Stadtstraßen (RASt) oder Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) können zur Bewertung der Notwendigkeit eines Ausweichmanövers herangezogen werden.

Entsteht durch das Ausweichmanöver Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden, bei denen Unfälle mit Personenschäden nicht auszuschließen sind, liegt ein Gefahrenpotenzial vor.

Ein Beispiel dafür ist ein fahrbahnbegleitender Gehweg, der durch ein abgestellte Fahrrad verengt ist und mit seiner verbleibenden Breite zu schmal ist, um mit einem Rollstuhl genutzt werden zu können. Der Verkehrsteilnehmende muss die Fahrspuren kreuzen, um zum Gehweg auf der anderen Seite zu gelangen oder die Fahrspur nutzen, um am Hindernis vorbeizukommen. Durch dieses Ausweichmanöver besteht die Gefahr eines Unfalls mit anderen Verkehrsteilnehmenden, die auf der Fahrspur fahren, wobei ein Personenschaden nicht auszuschließen ist.

Flucht- und Rettungswege beeinträchtigt

Wird ein Fahrrad auf Flucht- und Rettungswegen abgestellt oder verengt es dadurch Zu- oder Ausgänge solcher Wege, entsteht eine Gefahr. Für öffentliche und gewerbliche Gebäude müssen diese Flächen im Flucht- und Rettungsplan konkret ausgewiesen werden, sodass die Identifikation eines gefährdend abgestellten Rades anhand der Verortung auf diesen Plänen ermöglicht wird.

Bei Gebäuden, für die ein Flucht- und Rettungsplan nicht zwingend erforderlich sind, besteht dennoch die Pflicht Flucht- und Rettungswegen einzurichten und freizuhalten. Dabei ist stets zu beachten: ‚Am Ende eines Fluchtweges muss der Bereich im Freien [...] so gestaltet und bemessen sein, dass sich kein Rückstau bilden kann und [...] durch Verkehrswege oder öffentliche Straßen, aufgenommen werden können‘ (Vergleiche Technische Regeln für Arbeitsstätten (ASR) A2.3. §4 Absatz 8).

Aus diesem Grund ist, abhängig von der maximalen Personenanzahl im Gebäude, vor den Notausgängen ausreichend Platz freizuhalten. Abgestellte Fahrräder können hier ein Hindernis und damit eine Gefahr darstellen. Hierzu ist eine Einzelfallbewertung nötig.



4.2.4 Identifikation von verkehrsbehindernd abgestellten Rädern

Verkehrsbehindernd abgestellte Räder liegen dann vor, wenn Funktion von Verkehrswegen beeinträchtigt sind und wie in Kapitel 4.2.3 beschrieben ein Ausweichmanöver notwendig ist, jedoch dabei kein Gefahrenpotenzial entsteht. Vorgaben zu Mindestbreiten von Verkehrsflächen aus der Richtlinien für Stadtstraßen (RASt) oder Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) können zur Bewertung der Notwendigkeit eines Ausweichmanövers herangezogen werden.



4.3 Markierung von abzuschleppenden Rädern

Nach der Kategorisierung folgt die Kennzeichnung der begutachteten und als zurückgelassen eingeschätzten Fahrräder. An jedem potenziell aufgegebenen Fahrrad wird durch den Kontrolleur an einer gut sichtbaren Stelle eine wetterfeste Banderole angebracht.

Die Banderole muss in ihrer Erscheinung auffallend sein und im Layout die offizielle Bekanntmachung verdeutlichen, damit für den Eigentümer des markierten Fahrrades der Handlungsbedarf und bei Zuwiderhandlung deren Konsequenzen eindeutig erkennbar sind.

Auf der Banderole werden neben der Schilderung des Sachverhalts die folgenden Informationen vermittelt:

1. Datum der Kennzeichnung
2. Datum des Fristablaufs bis zum Abschleppen (2-6 Wochen)
3. Erläuterung zum Abschleppen
4. Kontaktdaten des Betreibers bzw. des Ansprechpartners

Best Practice Beispiele zum Layout von Banderolen finden Sie im Anhang 8.6. Die gesetzte Frist bis zur Entfernung des Rades variiert in der Praxis zwischen zwei bis sechs Wochen und ist dabei abhängig von den vorhandenen Ressourcen sowie der Dringlichkeit, die sich durch die verkehrliche Bedeutung des jeweiligen Abstellort ergeben kann.

Zusätzlich zur Kennzeichnung der Fahrräder mit Banderolen, sollten, z. B. bei Räumaktionen in größeren Abstellanlagen, an zentralen Stellen der Anlage Aushänge mit Hinweise auf die Aktion gemacht werden.

4.4 Dokumentation

Fahrräder, die nach Ablauf der ausgewiesenen Frist noch mit einer Banderole markiert sind, können entfernt bzw. abgeschleppt werden. Fahrradschlösser sind nur aufzubrechen, wenn dies für die Entfernung zwingend nötig ist. Darüber hinaus ist mit den abzuschleppenden Fahrrädern sorgsam umzugehen, damit an diesen keine Schäden verursacht werden.

Die Dokumentation des Zustandes des abgeschleppten Fahrrades, des eigentlichen Abschleppvorganges sowie der Verwahrung ist wichtig, um mögliche Schadenersatzansprüchen seitens der Eigentümer entkräften zu können.

Darüber hinaus können die gesammelten Informationen auf ein Portal gestellt werden, damit Nutzende digital nach ihrem Fahrrad suchen können, wie es bereits seit mehreren Jahren in Amsterdam umgesetzt wird.¹¹ Die aufbereiteten Daten können anschließend mit wenig Aufwand für eine digitale Auktion der Fahrräder genutzt werden (mehr dazu unter Kapitel 4.7 Verwertung von Rädern).



Die Dokumentation setzt sich aus Fotos und einer schriftlichen Zustandsaufnahme des Fahrrades zusammen. Für einen effizienten Prozessablauf sollte die Dokumentation, sofern möglich, gänzlich digital ablaufen. Hierfür eignet sich der Einsatz von mobilen digitalen Endgeräten, wie bspw. Tablets. Diese sollten eine vorprogrammierte Software enthalten, mit welcher die Erfassung der Fahrräder erfolgen kann. Eine Verknüpfung der Erfassungssoftware mit der Kamera des Endgerätes rundet die digitale Erfassung ab, da so z.B. auch eine automatische Zuordnung der Fotos zu den aufgenommenen Fahrrädern erfolgen kann.

Wenn ein Fahrradschloss geöffnet werden musste, ist es als Teil der Dokumentation mit Kabelbindern oder anderweitig am Fahrrad festzumachen. Damit wird eine spätere Zuordnung zum Eigentümer ermöglicht.

Die Dokumentation sollte, um Ressourcen zu schonen, erst nach dem Verstreichen der auf den Banderolen ausgewiesenen Frist erfolgen. Denn es ist davon auszugehen, dass nicht alle markierten Räder nach der verstreichen der Frist noch dort stehen oder die Banderole noch vorhanden ist.

Im Rahmen der Dokumentation werden durch den Kontrolleur folgenden Informationen aufgenommen:

- Abstellort
- Abschleppdatum und -uhrzeit
- Name des mit der Entfernung eingesetzten Personals
- Eigenschaften des Fahrrades
 - Farbe
 - Marke
 - Rahmennummer
 - Besonderheiten
 - Zustand und Schäden (Indizien)





4.5 Turnusse und Räumaktionen

Der Turnus zur Kontrolle von Abstellflächen hinsichtlich zurückgelassener Räder muss dem Aufkommen solcher Räder angepasst werden. Dabei wäre es hilfreich Zonen zu definieren, in denen verstärkt Räder markiert und entfernt werden sollen. Eine Zoneneinteilung könnte sich anhand der Verkehrsdichte, Anzahl an Abstellanlagen/-plätze und Aufkommen von zurückgelassenen Rädern orientieren. Der Turnus hängt wesentlich von folgenden Faktoren ab:

- **Vorhandenen personellen Ressourcen**
- **Standort bzw. Gebiet**
- **Problemdichte**

Grundsätzlich ist an Problemschwerpunkten, z.B. an zentralen ÖPNV Knotenpunkten, ein regelmäßiger Turnus in Abhängigkeit der oben beschriebenen Faktoren, aber mindestens einmal im Jahr, einzuführen. Stadträumlich nicht so bedeutende Orte bzw. nicht so stark frequentierte Plätze können dann in einer geringeren Frequenz oder nach Bedarf, z.B. nach

Meldungen aus der Bevölkerung, kontrolliert werden. So werden bspw. in einigen Metropolregionen zwei Mal im Jahr Kontrollen an allen Abstellanlagen und dem gesamten innerstädtischen Straßenraum durchgeführt, um aufgegebene Räder zu identifizieren und zu markieren. Außerhalb des Stadtkerns wird dies ein Mal pro Jahr durchgeführt. Andere Städte mit hohem Radverkehrsanteil führen an zentralen Umsteigorten, wie einem Bahnhof, zwei bis drei Mal pro Jahr große Räumaktionen durch.

Neben festgelegten Turnussen können Meldungen aus der Bevölkerung für eine zielgerichtete Entfernung genutzt werden. Eingerichtete Mängelplattformen und Bürgertelefone, die die Meldungen bündeln, können dabei nützlich sein. Zudem können solche Meldungen Rückschlüsse auf Problemschwerpunkte liefern. Diese Informationen können auch die weitere/ zukünftige Planung der Kontrollintervalle sowie der Kontrollrouten beeinflussen und sind demnach entsprechend ernst zu nehmen.

4.6 Lagerung von abgeschleppten Rädern

Die Lagerung von abgeschleppten Fahrrädern gibt dem Eigentümer die Möglichkeit nach dem Abschleppen Anspruch auf das Rad zu erheben, bevor es in die Verwertung gegeben wird. In der Praxis werden Fahrräder in der Regel für sechs Monate eingelagert, da dies der Zeitraum ist nach dem das Eigentum einer Fundsache an den Finder übergeht (BGB § 973). Jedoch werden in der Praxis auch Vorgehensweisen angewendet, die lediglich zwei oder drei Monate Aufbewahrungszeit umfassen. Dabei werden zwei verschiedene Argumentationen verfolgt.



1. Ist die Aufbewahrung mit unverhältnismäßigen Lagerungskosten verbunden so kann die Sache vor Ablauf der sechs Monate versteigert oder verwertet werden (BGB § 966 (2)). Eine Gegenüberstellung der Lagerungskosten und dem Wert eines Fahrrades ist aus verwaltungsrechtlichen Gründen zu erarbeiten. Diese Gegenüberstellung kann allgemeingültig aufgestellt werden und muss nicht für jedes Fahrrad einzeln erstellt werden.

2. Bei der Sache handelt es sich um ein aufgegebenes Fahrrad, dessen Eigentum nach § 958 BGB mit der in Besitznahme übergegangen ist und somit darüber frei verfügt werden kann. Die Aufbewahrung sollte dennoch in verkürzter Zeit erfolgen. Im Sinne einer rechtsicheren Verwertung der entfernten Fahrräder wird insofern der (vermutet) Eigentumsaufgabewille bestärkt, wenn das Fahrrad während der Lagerzeit nicht herausverlangt wird.

Es ist zu empfehlen eine Lagerungszeit von drei Monaten auszuführen, da die Erfahrung aus verschiedenen Kommunen gezeigt hat, dass die Rückholquote nach diesem Zeitraum verschwindend gering ist.

4.7 Varianten der Organisation

Die Verantwortung zurückgelassene und gefährdend abgestellte Räder zu entfernen, obliegt der Kommune oder dem Eigentümer der Fläche. Diese kann die Aufgaben eigenständig mit den eigenen Mitarbeitenden bewältigen oder Dritte mit dieser Aufgabe beauftragen. Im Folgenden sind verschiedene Varianten erläutert, die in der Praxis Anwendung finden.

Kommunale Ressourcen

Eine Kommune kann sich dazu entscheiden die Beseitigung von Fahrrädern mit den eigenen Ressourcen zu bewältigen. Dafür wird ein Amt – zumeist das Tiefbau-, Umweltamt oder Ordnungsamt beauftragt, den Prozess des Entfernens von Fahrrädern umzusetzen.

Die Wahl fällt häufig auf diese Ämter, da diese bereits ähnliche angrenzende Tätigkeiten bewältigen und darauf ausgelegte Prozesse entwickelt haben. Vielerorts ist die Problematik jedoch stark ausgeprägt, sodass zur Bewältigung der Problematik, ggfs. weitere Ressourcen und Personal einzuplanen sind. (Vgl. 8.8 Quantitative Daten zum abgeschleppten Rädern und 1.1 Problemstellung). Für etwaige Beschwerden ist ein einheitliches Vorgehen zu entwickeln. Erfahrung aus der Praxis haben gezeigt, dass es jedoch nur extrem selten zu Rechtsstreitigkeiten im Bezug auf abgeschleppte Räder kommt.

Aufgabenübertragung an Dritte

Eine Kommune kann sich auch dazu entscheiden, die Aufgabe der Entfernung von zurückgelassenen Fahrrädern an einen Dritten zu übergeben. Für die Übertragung der Aufgabe an Dritte gibt es verschiedene Optionen. Alle haben den Vorteil, dass sie personelle Ressourcen in der Verwaltung schonen. Als Voraussetzung der Vergabe, müssen jedoch die benötigten Mittel im Haushalt verfügbar sein bzw. eingeplant/eingestellt werden. Im Folgenden sind drei organisatorische Optionen kurz erläutert.

Privatwirtschaftlicher Dienstleister

Als klassische Dienstleister können privatwirtschaftliche Unternehmen für die Erfüllung dieser kommunalen Aufgabe eingesetzt werden. Dafür ist von der Kommune eine eindeutige Aufgabestellung zu formulieren, welche die Standards, Fristen, Dokumentation und das organisatorische Vorgehen ausführlich beschreibt. Auf Basis dieser Aufgabenbeschreibung ist die Leistung durch die zuständige kommunale Stelle gem. der geltenden vergaberechtlichen Bestimmungen auszuschreiben. Diese Variante eignet sich auch für kleine Kommunen.



Tochtergesellschaft der Stadt

Je nach organisatorischer Aufstellung der Kommune, kann diese als Gesellschafter auch ein privatwirtschaftliches Tochterunternehmen, z. B. Wohnungsgesellschaft, Müllabfuhr oder Bauhof, besitzen. In Folge können die Aufgaben der Entfernung und Verwertung zurückgelassener Fahrräder auch an diese vergeben werden. Ein häufiger Anwendungsfall sind Entsorgungsbetriebe oder Betriebe des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierbei ist das Wettbewerbsrecht zu beachten und zu begründen, warum die öffentliche Hand in den freien Markt eingreift. Das Vorgehen eignet sich aus wirtschaftlicher und rechtlicher Betrachtungsweise besonders bei Aufgaben mit großem Umfang für mittelgroße oder große Kommunen.

Soziale Projekte

Neben privaten Unternehmen kann die Entfernung von zurückgelassenen Fahrrädern auch an gemeinnützige Vereine übergeben oder in soziale Projekte integriert werden. So kann die Entfernung von zurückgelassenen Fahrrädern beispielweise über Wiedereingliederungsprogramme für Langzeitarbeitslose organisiert werden. Es sind Einigungen innerhalb der Kommune bzw. mit den Vereinen zur Finanzierung zu klären. Hierbei ist wie oben das Wettbewerbsrecht zu beachten und zu begründen, warum die öffentliche Hand in den freien Markt eingreift.





4.8 Verwertung von Rädern

Hat der Eigentümer nicht innerhalb der auf der Banderole vorgegebenen Lagerungszeit Anspruch auf das/ sein Fahrrad erhoben, wird es durch die zuständigen Stellen in die Verwertung gegeben. In der Praxis haben sich verschiedene Verwertungsprozesse etabliert, die jedoch nicht als kostendeckend für die vorangegangenen Prozesse zu verstehen sind.

Spende an gemeinnützige Vereine

Kommunen wählen häufig die Spende an gemeinnützige Vereine als Verwertungsform. Die Vereine bereiten die Fahrräder auf oder nutzen sie als Ersatzteilquelle für eigene Projekte oder Fahrräder. Mit dem anschließenden Erlös finanzieren die Vereine einen Teil ihrer gemeinnützigen Arbeit.

Dadurch entsteht ein nachhaltiger Mehrwert für die Gesellschaft, der zusätzlich den Kommunen den Vorteil bringt, dass die nachfolgenden Bearbeitungsschritte ausgelagert sind und keinen Aufwand mehr generieren.

Häufig werden solche Vereine mit Wiedereingliederungsmaßnahmen für den Arbeitsmarkt vom Jobcenter und / oder Sozialamt kombiniert.



Überlassung an Dienstleister als Bezahlung

Mit dem Dienstleister kann vereinbart werden Fahrräder, die nach der Lagerungszeit noch nicht abgeholt wurden, als Teil der Bezahlung zu überlassen.

Hierbei ist es jedoch zu empfehlen, die Markierung von Rädern von städtischen Mitarbeitern durchführen zu lassen. Damit kann dem Risiko entgegen gewirkt werden, dass das beauftragte Unternehmen aufgrund von Gewinnmaximierung mehr Räder entfernt als tatsächlich in die entsprechenden Kategorien zuzuordnen wäre.

Versteigerung

Mit dem Übergang des Eigentums auf die Kommune kann über das Rad frei verfügt werden. Das ermöglicht auch eine Versteigerung durch die Kommune.

Dafür eignet sich besonders die digitale Form. Der öffentlichen Hand steht die „Zoll-Auktion - Das virtuelle Auktionshaus von Bund, Ländern und Gemeinden“ dafür zur Verfügung.¹² Nach Anmeldung und Abstimmen der Aufnahme können Fahrräder mit geringem Aufwand zur Versteigerung gegeben werden.



Verschrottung

Fahrräder bestehen im Großteil aus hochwertigen Rohstoffen, die durch Recycling wiederverwertet werden können. Diese kann i.d.R. durch die städtische Entsorgungsbetriebe durchgeführt werden. Dabei ist die Entstehung von Einnahmen durch den Altmetallwert der Fahrräder zu beachten.



Kombination der Verwertungsarten

Die vorgestellten Prozesse können und werden in der Praxis häufig in Kombination angewendet. So werden bspw. ausgewählte Fahrräder, deren Fahrtüchtigkeit eher wiederhergestellt werden kann, der Versteigerung oder Spende zugeführt und die dafür ungeeigneten Räder verschrottet.



12. <https://www.zoll-auktion.de/auktion/> letzter Zugriff am 13.05.2022

4.9 Verantwortlichkeiten

In diesem Kapitel sollen die verantwortlichen Stellen benannt und nötige Zusammenarbeit verdeutlicht werden.

Bauamt / Tiefbauamt / Umweltamt / Ordnungsamt

Das Bauamt oder Tiefbauamt ist in den häufigsten Fällen mit der Straßenunterhaltung beauftragt und damit für die Entfernung von aufgegebenen Rädern verantwortlich. In einigen Fällen wird dafür das Umweltamt oder Ordnungsbehörden eingesetzt. Die verantwortlichen Stellen setzen die Maßnahmen selbst um oder koordinieren diese.

Deutsche Bahn

Die Deutsche Bahn ist Eigentümer einer Vielzahl an Fläche insbesondere angrenzend an Bahnanlagen und Bahnhöfe. Auf solchen Flächen werden häufig, aufgrund der kurzen Umsteigewege vom Fahrrad auf die Bahn, Abstellanlagen eingerichtet und betrieben. Dabei kann die Deutsche Bahn als Betreiber auftreten und damit zuständig für die Entfernung von Fahrrädern sein. In häufigen Fällen sind aber Gestattungs- bzw. Überlassungsverträge zwischen der Deutsche Bahn und der Kommunen geschlossen, nach denen die öffentliche Hand für den Betrieb zuständig ist.

Hier ist eine enge Zusammenarbeit zwischen öffentliche Hand und Deutsche Bahn wichtig, da sich unterschiedliche Rechte und Pflichten aus diesen Verträgen ergeben können, die Auswirkung auf die Zuständigkeiten haben. Zeitgleich können diese Zusammenhänge genutzt werden, um das Abstellen von Fahrrädern mit bspw. abgestimmten Einstellbedingungen besser regulieren zu können. (Vgl. 8.7 Einrichtung einer beschränkten Abstelldauer für Fahrräder)

Ordnungsamt und Polizei

Da es sich bei der Entfernung von aufgegebenen Rädern um die Durchsetzung von Vorschriften handelt, sind das Ordnungsamt und die Polizei als Behörden der Exekutive einzubinden.

Diese sind über die Entfernung von Rädern vorab zu informieren, damit diese mit möglichen Meldungen aus der Bevölkerung besser umgehen können.

Öffentlichkeit

Das Abschleppen von Rädern ist eine Maßnahme der Exekutive, weswegen die Öffentlichkeit eingebunden werden sollte. Mit Aufklärung zum Handlungsbedarf und Vorgehen kann Akzeptanz in der Bevölkerung geschaffen werden. Mit Kommunikationsmaßnahmen wie Informationen auf dem Webauftritt und Erläuterungen auf zentral ausgehängten Plakaten zu Räumaktionen kann dies bereits mit wenig Aufwand umgesetzt werden.

Die Gesellschaft kann zugleich durch Meldungen von möglichen abzuschleppenden Fahrrädern oder Hinweise auf Abstellbedarf die Kommune unterstützen. Hierfür eignet es sich, wenn nicht bereits bestehend, eine Meldeplattform für die Bevölkerung einzurichten auf der digital Meldungen zur Missetänden im öffentlichen Raum abgegeben werden können. Eine direkte Vernetzung mit den jeweilig verantwortlichen Abteilungen verringert den Koordinationsaufwand und kann damit die Reaktionszeit verkürzen.

4.10 Ordnende Maßnahmen

Um eine hohe Fluktuation in den Abstellanlagen für den Alltagsverkehr zu erhalten und zugleich die Anzahl an langfristig abgestellte Räder zu verringern, können verschiedene ordnende Maßnahmen eingesetzt werden. Dafür eignet es sich, Abstellanlagen mit einer beschränkten Abstelldauer von bspw. zwei oder sechs Wochen zu belegen. Wie eine beschränkte Abstelldauer eingerichtet werden kann und welche Voraussetzungen es braucht, kann Kapitel 8.3 entnommen werden.

Mit einer eindeutigen Ausweisung der Flucht- und Rettungswegen können zusätzlich die Abstellflächen eingeschränkt werden. Dies eignet sich insbesondere für Bahnhofsvorplätze. Dabei sollte den Nutzenden die Flächen des Abstellverbotes bzw. der zugelassenen

Abstellflächen mit eindeutigen Markierungen verdeutlicht werden. (8.4 Abstellverbot in Feuerwehrzufahrten auf dem Bahnhofsvorplatz)

Bodenmarkierungen können auch ohne Ausweisung von Rettungswegen bereits einen Effekt bei den Nutzenden hervorrufen, die das Abstellen auf die markierten Flächen begrenzen bzw. die markierten Wege freigehalten. Damit konnten bereits gute Erfahrung gemacht werden, die unter anderem in Anlage 8.4 ausgeführt werden

5 Öffentlichkeitsarbeit als Präventivmaßnahme

Fahrräder werden aus verschiedenen Gründen zurückgelassen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass eine Geringschätzung gegenüber dem Verkehrsmittel Fahrrad und dem öffentlichen Raum den Verursachenden letztlich dazu bewegt, sein Rad zurückzulassen und nicht selbst zu entfernen oder wieder abzuholen. In der Abwägung des Verursachenden unterliegt die Auswirkung auf die Abstellkapazität, das Erscheinungsbild des Ortes sowie der Arbeitsbelastung für die Kommune, dem persönlichen Aufwand das Rad eigenständig zu entfernen. Im Gegenzug ist davon auszugehen, dass eine gesteigerte Wertschätzung der Gesellschaft gegenüber dem Fahrrad und dem öffentlichen Raum die Anzahl an zurückgelassenen Rädern präventiv verringern kann.

Der Ansatz der gesteigerten Wertschätzung gegenüber der Nutzung öffentlicher Flächen kann durch aktive Kommunikationsmaßnahmen geschaffen werden. Das Forschungsprojekt „AllRad“ hat gezeigt, dass ein erhöhter Bedarf an Kommunikationsmaßnahmen in der Bevölkerung besteht und diese Einfluss auf das Verhalten des Einzelnen haben können. Mit Kommunikation auf zwei Ebenen, der übergreifenden gesellschaftlichen und der fokussierten lokalen Ebene, kann der gewünschte Effekt am besten erzielt werden. Dabei ist in jedem Fall entscheidend, kontinuierlich zu kommunizieren.



Gesellschaftliche Ebene

Auf der gesellschaftlichen Ebene können mit übergreifenden Inhalten ein Bewusstsein im Umgang mit dem öffentlichen Raum, der die Auswirkungen auf das Leben jedes einzelnen verdeutlicht, geschaffen werden.

Dafür eignet es sich Gestaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die sich positiv auf die Lebensqualität auswirken können. Zugleich sind Folgen des eigenen Handelns in den Gesamtkontext der räumlichen Gestaltung zu setzen.

Als Beispiel kann eine Postkarte von einer Aktion des NRVP Projektes „AllRad“ herangezogen werden. Mit dieser sollte die Aufmerksamkeit auf vermeidbare Hindernisse im öffentlichen Raum gelenkt und zu einer gemeinsamen Rücksichtnahme aufgerufen werden, um präventiv die Entstehung von Hindernissen zu verhindern.

Zur Verbreitung der Inhalte eignen sich bekannte Kommunikationskanäle wie Pressemitteilungen, Social Media, Webauftritt, Flyer, Postkarten aber auch der direkte Austausch mit der Bevölkerung mit bspw. Informationsveranstaltungen, Stadtfesten oder der Auslage im Rathaus / Bürgerbüros.

Da mit diesem Ansatz die Steigerung der Wertschätzung des öffentlichen Raumes und des Fahrrades in der Bevölkerung verfolgt wird, eignet sich diese auf bundesweiter Ebene zu bündeln und ein einheitliches Vorgehen sowie Inhalte zu konzipieren.

Initiativen oder Dachverbände wie der Deutsche Städtetag oder AGFK können dabei als Plattform zur Vernetzung und anschließenden Bündelung der Ressourcen dienen.



Abbildung 2: Postkarten „AllRad“ Vorder- und Rückseite

Anhand der Kampagne „Stadtradeln“ lässt sich verdeutlichen, dass bei übergreifenden Interessen ein gemeinsames Vorgehen die Strahlweite erhöht und damit mehr Menschen erreicht werden können, sodass eine Vielzahl an Kommunen und Handlungsträger profitieren können, während der Aufwand im Verhältnis geringgehalten werden kann.

Deswegen ist zu empfehlen, dass sich Kommunen und die (oder deren) verantwortlichen Handlungsträger für solche gemeinsamen Kommunikationsmaßnahmen einsetzen und anschließend beteiligen.



Lokale Ebene

Anders sieht es mit der Kommunikation auf lokaler Ebene aus. Hier sollten die Kommunikationsmaßnahmen direkt auf zurückgelassene Räder fokussiert werden und sich damit direkt an potenziell Verursachende wenden.

In Form von gut sichtbaren Schildern oder Plakaten an Problemschwerpunkten, wie z. B. an Bahnhöfen, können die Maßnahmen mit wenig Aufwand umgesetzt werden. Damit können alle Anlagennutzende

direkt angesprochen und auf das Thema sensibilisiert werden. Zudem sollte in den Hinweisen auch beschrieben werden, wo ein nicht mehr benötigtes Fahrrad abgegeben werden kann. Hierbei kann, mit einer Erläuterung der weiteren Verwendung für soziale Zwecke oder einer zusätzlichen Belohnung der Abgabe mit Give-Aways, die Motivation zur Abgabe gesteigert werden.

6 Erweiterung der Rechtsgrundlage nötig

Um den Umgang mit Schrotträdern flächendeckend und langfristig in den Griff zu bekommen, reicht die Umsetzung lokaler Maßnahmen unter Umständen jedoch nicht aus. So kann eine Erweiterung bzw. Anpassung der Rechtslage helfen, den Umgang mit aufgegebenen Rädern zu vereinfachen. Daneben könnte sie weitere Methoden, wie bspw. die bedarfsweise zeitliche und / oder räumliche Beschränkung des Abstellens von Fahrrädern im öffentlichen Raum, regeln. (Vgl. 8.2 und 8.3)

Damit könnten konkrete Bedingungen definiert werden unter welchen Voraussetzungen ein Fahrrad abgeschleppt werden darf. Diese Regelungen könnten dem unter 4. beschriebenen Prozess zum

Entfernen von Fahrrädern mehr Rechts- und Handlungssicherheit bringen und folglich zu einer effizienteren Bearbeitung seitens der Kommunen führen. Die Einführung einer Überlassungspflicht, wie sie bspw. in der Altfahrzeug-Verordnung § 4 beschrieben ist, könnte als möglicher Lösungsansatz herangezogen werden.

Die zeitliche oder räumliche Beschränkung des Fahrradabstellens sollte dabei jedoch an die Bedingung geknüpft sein, dass ein ausreichendes (alternatives) Angebot an Abstellanlagen vorhanden ist.

Eine detailliertere rechtliche Ausarbeitung des Themas Fahrradabstellen, z.B. in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), könnte hier ein Ansatz sein.

7 Fazit

Zurückgelassene Räder belegen einen bedeutenden Anteil der in Deutschland vorhandenen öffentlichen Abstellkapazitäten. Neben der Verschärfung des Bedarfs an örtlichen/lokalen Abstellmöglichkeiten wird durch das Vorhandensein solcher Räder zusätzlich die Qualität der einzelnen Anlagen selbst abgewertet. Beide Faktoren stehen der Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal Split entgegen.

Vielerorts kann das Problem auch auf lange Sicht nicht zufriedenstellend bewältigt werden. Gründe dafür sind u. a. mangelnde finanzielle Ressourcen, fehlendes Personal, zurückhaltendes Vorgehen im Prozess des Entferns von Fahrrädern aufgrund rechtlicher Unsicherheiten und eine wachsende Anzahl an zurückgelassenen Rädern an den Abstellanlagen.

Obwohl der Umgang mit zurückgelassenen Rädern den Kommunen überlassen ist, lässt sich festhalten, dass sich das Vorgehen zur Entfernung solcher Räder bundesweit stark ähnelt. Unterschiede lassen sich häufig nur in der Ausführung einzelner Prozessschritte, wie bspw. in festgelegten Fristen zur Entfernung des Fahrrades, feststellen.

Bereits bestehende Projekte haben gezeigt, dass mit Maßnahmen wie dem Aufbringen von Bodenmarkierungen oder einer umfangreichen Kommunikationskampagne dem Thema präventiv begegnet werden kann. Weitere Möglichkeiten können sich auch aus der Anwendung bzw. Einrichtung von Zonen mit einer begrenzten Abstelldauer für Fahrräder ergeben (Vgl. Kap. 5 und 8.3). Hierzu ist jedoch eine klarere rechtliche Regelung/ Ordnung des Sachverhaltes anzustreben, z. B. durch die Aufnahme des Sachverhaltes in StVO.

Insgesamt lässt sich zusammenzufassen, dass neben dem Ausbau der Kapazitäten von Abstellmöglichkeiten auch dessen Erhalt, u. a. durch die Entfernung von zurückgelassenen Rädern, einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben kann. Je nach strategischer Ausrichtung, ist der Umgang mit der Beseitigung von zurückgelassenen Rädern entsprechend personalintensiv. Dafür sind von kommunaler Seite die notwendigen Ressourcen im Haushalt einzuplanen.



8 Anlagen: Konkretes Vorgehen für Situationen

8.1 Abräumen von Rädern bei anstehenden Baustellen und Reinigungsaktionen

Durch Baumaßnahmen sowie groß angelegten Reinigungsaktionen müssen Verkehrsflächen als Arbeitsstellen vorbereitet werden. Darunter fällt die Räumung und Absicherung der jeweiligen Fläche. Um den geplanten Bau- oder Reinigungsablauf nicht zu behindern ist es erforderlich, unter anderem Fahrräder unter Einhaltung einer bestimmten Abfolge von Maßnahmen, von der jeweiligen Fläche zu räumen.

Die für diese Maßnahmen nötige Räumungsaktionen sollten frühzeitig angekündigt werden, in der Regel sind etwa vier bis sechs Wochen im Voraus, mittels Beschilderungen auf die kommende Baumaßnahme aufmerksam zu machen. Folgende Informationen sollte die Beschilderung enthalten:

- Zeitraum der Baumaßnahme / Reinigungsaktionen
- Fristen
- Ansprechpartner
- Hinweis zur kostenpflichtigen Entfernung von Rädern bei nicht Befolgung

Anlagenbetreibende können recht allgemein auf die Bauarbeiten hinweisen, während Kommunen einen

konkreten Termin festlegen müssen, ab dem die Nutzung der Fläche untersagt ist. Dieser Termin ist jedoch unmittelbar an die Durchführung der geplanten Maßnahme geknüpft und darf deswegen nicht im längeren Vorfeld liegen.

Sobald das Abstellen von Fahrrädern auf der Fläche nicht mehr erlaubt ist, handelt es sich beim dortigen Abstellen von Rädern um eine widerrechtliche Inanspruchnahme des Grundstücks und damit um verbotene Eigenmacht (§ 858 Abs. 1 BGB). Gemäß § 1004 Abs. 1 BGB, § 862 Abs. 1 BGB liegt dann eine rechtswidrige Besitz- und Eigentumsstörung vor, deren Beseitigung und künftige Unterlassung die Stadt verlangen kann.

Weiterhin gibt der § 859 Abs.1 BGB an dem in seinem Besitz Beeinträchtigten unter bestimmten Voraussetzungen das Recht, sich gegen die verbotene Eigenmacht mit Gewalt zur Wehr zu setzen (Selbsthilferecht). Liegen diese Voraussetzungen vor, ist die Stadt selbst zur Beseitigung der Störung durch die Fahrräder berechtigt. Dann darf sie die Fahrräder (und alle anderen Sachen, die sich unberechtigt auf der freizuhaltenden Fläche befinden) von der Fläche entfernen.

8.2 Beschränkung des Fahrradabstellen durch Bebauungsplan oder Teileinziehung / Entwidmung

Wird die Funktion von Verkehrsflächen regelmäßig und fortwährend durch Abstellen von Rädern in bestimmten Bereichen erheblich eingeschränkt, besteht die Möglichkeit das Abstellen von Rädern durch eine Änderung im Bebauungsplan oder einer Teileinziehung/Entwidmung gänzlich zu verbieten.

Das Vorgehen eignet sich aufgrund der örtlichen Beschränkung von Bebauungsplänen und der nötigen Begründung nach §7 Absatz 1 Satz 2 StrG zur punktuellen Anwendung an Problemschwerpunkten.

Änderung des Bebauungsplans

Besteht ein Bebauungsplan mit eingeschränkten Gemeingebrauch wie es beispielsweise bei eingerichteten Fußgängerzonen der Fall ist, kann durch eine textliche Ergänzung das Radabstellverbot eingeführt werden. „Im Geltungsbereich [...] ist das Abstellen von Fahrrädern nicht gestattet“.

Wird im bestehenden Bebauungsplan der Gemeingebrauch nicht eingeschränkt, muss die Ergänzung eine konkret formulierte Zweckbestimmung der Verkehrsfläche enthalten, die eine solche Einschränkung rechtfertigt. Existiert kein Bebauungsplan ist es nicht zweckmäßig einen solchen zur Einführung eines Radabstellverbotes aufzustellen.

Das Vorgehen zur Änderungen eines Bebauungsplan ist im Baugesetzbuch (BauGB) festgehalten. Wird durch Änderung oder Ergänzung eines Bauleitplans die Grundzüge der Planung nicht berührt, kann

ein vereinfachtes Verfahren nach §13 BauGB zur Änderung des Bebauungsplans durchgeführt werden. Die Einführung eines Radabstellverbotes verändert in der Regel nicht die Grundzüge einer solchen Planung. Hierbei sind der Öffentlichkeit sowie den beteiligten Behörden die Möglichkeit zur Stellungnahme innerhalb angemessener Frist nach §13 Absatz 2 Nr. 2+3 BauGB zu geben. Abschließend hat der Gemeinderat der Änderung zuzustimmen.

Die Verkehrsteilnehmende sind durch Hinweisschildern auf das bestehende Radabstellverbot und die Konsequenzen der Missachtung (Entfernung, Abholung, Kosten etc.) hinzuweisen.

Die Stadt Freiburg im Breisgau hat ein solches Radabstellverbot auf den besonders stark vom Fußverkehr frequentierten Bereich um den Bertoldsbrunnen (ca. 100 x 200 m) eingeführt.¹³



Radabstellverbot Bertoldsbrunnen – Information –

Freiburg
IM BREISGAU

Auf Grundlage eines Gemeinderats-Beschlusses hat die Stadt Freiburg ein Radabstellverbot rund um den Bertoldsbrunnen angeordnet. Das Abstellverbot soll gewährleisten, dass Fußgänger und umsteigende Fahrgäste der Stadtbahn den Kern der Fußgängerzone ungehindert passieren können. Das war bislang durch die vielen ungeordnet abgestellten Fahrräder oft nicht möglich. Freiwillige Appelle an die Rücksichtnahme in den letzten Jahren haben leider keine Besserung bewirkt.

Bitte haben Sie Verständnis und stellen Ihr Rad außerhalb des Abstellverbotes ab. Sie können dies in den unten dargestellten Radabstellanlagen oder auf anderen dafür geeigneten Flächen tun, soweit niemand dadurch behindert wird. Die Freiburger Innenstadt bleibt - trotz des Radabstellverbotes in einem kleinen Bereich - sehr gut mit dem Rad erreichbar, es gibt hier fast 5.000 Radabstellplätze (plus 1.000 in der Fahrradstation im mobile am Hauptbahnhof).

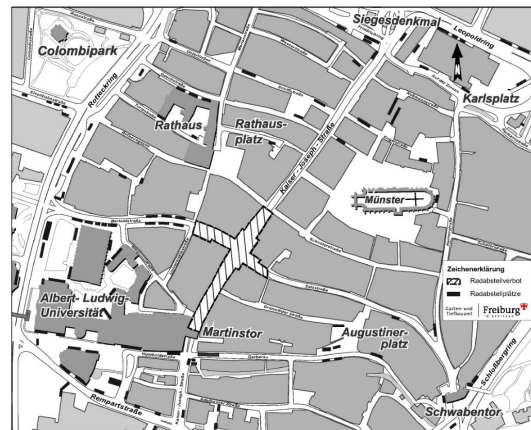


Abbildung 3: Hinweisschild zum Radabstellverbot in Bereich um den Bertoldsbrunnen Freiburg im Breisgau¹⁴

Teileinziehung / Entwidmung der Straße

Als Alternative zur Änderung des Bebauungsplan kann ein Radabstellverbot mit einer Teileinziehung der Straße umgesetzt werden, womit die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt werden kann. Dafür muss jedoch vorausgesetzt sein, dass überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzerkreise oder Benutzungszwecke vorliegen (Vgl. §7 Absatz 2 StrG).

Eine solche Argumentation benötigt die zuständige Straßenbaubehörde (§5 Absatz 2 StrG), um eine Teileinziehung zu vollziehen. Im Anschluss ist die Widmung öffentlich bekanntzumachen.

Begleitende Maßnahmen

Bei den zwei oben beschriebenen Maßnahmen sind so wie auch bei anderen verkehrlich einschränkenden Maßnahmen begleitend Ausgleichsmaßnahmen, bspw. in Form von Errichtung neuer qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen in nächster Umgebung, umzusetzen.

8.3 Einrichtung einer beschränkten Abstelldauer für Fahrräder

Insbesondere an zentralen Umsteigorten sollten ausreichend Abstellflächen vorhanden sein und diese effektiv genutzt werden. Mit der Einführung einer beschränkten Parkdauer kann die Belegung dieser Abstellkapazitäten durch Dauerparker vermieden werden und somit der Umschlag erhöht werden. Eine effektivere Nutzung der Kapazitäten führt zu einer Qualitätssteigerung beim Fahrradabstellen für den Alltagsverkehr, insbesondere für Pendler. Zusätzlich kann es als Instrument zur aktiven Entfernung von zurückgelassenen Rädern genutzt werden.

Der Anwendungsbereich beschränkt sich jedoch auf Flächen, die im privaten Eigentum sind (auch Deutsche Bahn Flächen) und Abstellanlagen, die mit einer Nutzungsbedingung belegt werden können. Die Einführung einer beschränkten Parkdauer für das Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum, wie es für das Parken von Kfz gängig ist, ist nach den aktuell geltenden Verordnungen in Deutschland nicht umsetzbar.

Trotz des eingeschränkten Anwendungsbereichs gibt es insbesondere an zentralen Umsteigorten oder Orten mit hohem Zielverkehr wie bspw. Fußgängerzonen Abstellanlagen, -flächen und Fahrradparkhäuser, die sich zur Umsetzung dieser Maßnahme eignen.

Entscheidend ist die Verankerung der beschränkten Parkdauer in die Nutzungsbedingung für die Anlage bzw. Fläche, die vom Betreiber aufgestellt werden kann. Inhaltlich muss darin die jeweilig erlaubte Höchstabstelldauer und die Folgen bei Überschreitung dieser Zeitspanne enthalten sein. In der Regel wird als Folge die kostenpflichtige Entfernung des Rades und die anschließende maximale Verwehungszeit (siehe 4.6 Lagerung von abgeschleppten Rädern) benannt. Als maximale Abstelldauer werden üblicherweise sieben oder 14 Tage, extra ausgewiesene Dauerabstellflächen mit sechs Wochen festgelegt. Die Zeitspannen sind jedoch frei wählbar.

Darüber hinaus ist die Zustimmung der Nutzenden zur Nutzungsbedingung einzuholen. Bei frei zugänglichen Abstellanlagen müssen die Nutzungsbedingungen bereits bei Betreten der Fläche eindeutig erkennbar und gut sichtbar angebracht sein. Dadurch wird gewährleistet, dass die Nutzungsbedingungen hinreichend bekannt gegeben werden und dem Nutzenden mit dem Abstellen des Fahrrades ein konkludentes und damit schlüssiges Verhalten hinsichtlich des Abstellens des Fahrrades und die damit verbundene Annahme der Nutzungsbedingungen unterstellt werden kann.

14. https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E597152805/1267961/Info-Blatt-Verbot-und-Abstellanlagen.pdf, zuletzt abgerufen 12.10.2022 10:00 Uhr



Abbildung 4: Beschränkte Parkdauer Erlangen

Ist der Zugang zur Abstellanlage wie bspw. bei einigen Fahrradparkhäusern beschränkt, kann das Einverständnis der Nutzenden zu den Bedingungen auch schriftlich im Rahmen eines Vertrages durch vorherige Anmeldung / Registrierung abgefragt werden. Es ist jedoch auch in diesem Fall zu empfehlen, die Nutzungsbedingungen eindeutig und gut lesbar vor dem Eingang und an gut einsehbaren Plätzen innerhalb der Anlage zu platzieren.

8.4 Abstellverbot in Feuerwehzufahrten

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) schreibt sämtliche Regeln für den öffentlichen Verkehr auf Deutschlands Straßen vor. Auch das Verhalten vor einer Feuerwehzufahrt ist darin festgelegt. Nach § 12 der StVO ist die Feuerwehzufahrt grundsätzlich nicht zu versperren. So heißt es darin in Abs. 1 Nr. 5: „Das Halten ist unzulässig [...] vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehzufahrten“. Eine zugeparkte Feuerwehzufahrt bedeutet in der Regel einen nicht nutzbaren Rettungsweg es muss im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer darauf hingewiesen werden, dass die jeweils entsprechende Feuerwehreinfahrt unbedingt freizuhalten ist.

Das gilt in der Feuerwehzufahrt für Autos genauso wie für Fahrräder. Vor Feuerwehzufahrten gilt generell ein absolutes Halteverbot und damit auch ein Abstell- und Parkverbot. Als Maßnahme kann das verkehrswidrig abgestellte Fahrzeug/ Fahrrad unverzüglich durch den Anlagenbetreibenden bzw. einer entsprechenden Behörde entfernt werden.

Beispielsweise kann die DB Station & Service AG selbst die Entfernung eines gefährdend oder behindernd abgestellten Fahrrads mit sog. „Geschäftsführung ohne Auftrag“ (GoA) begründen (§§ 677 ff. BGB), da sie im objektiven Interesse des Eigentümers tätig wird, der nämlich selbst sein Fahrrad entfernen müsste, da er es gefährdend abgestellt hat. Indem die DB Station & Service AG das Fahrrad entfernt, bewahrt sie ihn vor möglichen Schadensersatzansprüchen Dritter, die sich an dem ordnungs-



widrig abgestellten Fahrrad verletzen könnten. Nach den Vorschriften der GoA können dem Eigentümer in solchen Fällen auch die Kosten der Aufbewahrung in Rechnung gestellt werden. Die Kosten für ein durch das Entfernen zwangsläufig zerstörtes Fahrradschloss müssen nicht erstattet werden.



Abbildung 5: Amtliche Kennzeichnung einer Feuerwehzufahrt

Diese Lage ermöglicht es, rechtssicher und schnell Fahrräder oder auch andere Fahrzeuge zu entfernen. Jedoch kann diese Aufgabe wichtige Ressourcen und Personal binden, sodass das gefährdende Abstellen von Rädern präventiv zu verhindern gilt.

Die Stadt Münster setzt insgesamt sechs Mitarbeitende in einem zwei Schichtbetrieb ein, um rund um den Bahnhof Fahrräder, die auf Rettungs- und Fluchtwegen abgestellt wurden, umzustellen oder gar zu entfernen.

Neben der amtlichen Kennzeichnung von Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen können Bodenmarkierungen den Nutzenden zusätzlich darauf hinweisen, wo das Abstellen von Rädern erlaubt ist. Dies kann zudem den positiven Nebeneffekt haben, dass beispielsweise das wilde und ungeordnete Abstellen von Rädern auf dem Bahnhofsvorplatz vermieden wird.



Abbildung 6: Markierungen auf dem Bahnhofsvorplatz Erlangen und Münster

8.5 Wiedereingliederungsprogramme in die Umsetzung integrieren

Neben der Beauftragung von privaten Dienstleistern oder kommunalen Mitarbeitenden (Ordnungsbehörden, Tiefbauamt o.Ä.) besteht die Möglichkeit Wiedereingliederungsprogramme für bspw. Langzeitarbeitsuchende bei der Entfernung von zurückgelassenen Rädern einzubinden.

Im Rahmen der Wiedereingliederungshilfe des Jobcenters können unter anderem Programme angeboten werden, die Leistungsberechtigte mit unterschiedlichen Maßnahmen und Arbeitseinsätzen an den Arbeitsmarkt herangeführt werden.

Organisatorisch werden die Programme häufig in Anstalten öffentlichen Rechts, gemeinnützigen Vereinen oder städtische Betrieben integriert. Form und Umfang können seitens der Kommune gestaltet werden. Das Jobcenter kann hierzu als zentraler Ansprechpartner dienen.

Entfernen von zurückgelassenen Rädern in Kombination mit der Aufbereitung alter Fahrräder eignet sich für ein Wiedereingliederungsprogramm sehr gut, da es sich dabei um eine widerkehrende Aufgabe handelt, wobei der Schulungsaufwand des Personals zur Durchführung der Aufgabe verhältnismäßig geringer ist. Außerdem können die schnellen und auch sichtbaren Arbeitserfolge wie freigeräumte Flächen und aufbereitete Fahrräder, zusätzlich motivierend wirken. Die Integration von Wiedereingliederungsprogrammen bei der Entfernung von zurückgelassenen Fahrrädern schont außerdem den Personaleinsatz der Kommunen.

Bestehen bereits Strukturen für Wiedereingliederungsprogramme können die ausführenden Vereine, AöR o.Ä. mit der Aufgabe von der Kommune beauftragt werden. Sind solche Strukturen nicht vorhanden ist zunächst der politische Wille nötig diese Programme auszubauen und eine zugehörige Finanzierung aufzustellen.



8.6 Banderolen für die Markierung zurückgelassene Räder

Im Folgenden sind Beispiele für Fahrradbanderolen dargestellt, die zur Orientierung bei der Konzipierung eigener Banderolen dienen kann.

Information

Die Landeshauptstadt München will für alle Radfahrerinnen und Radfahrer ein ausreichendes Angebot an Fahrradstellplätzen bereitstellen. Leider werden viele Fahrradstellplätze durch Schrottfahräder und andere nicht mehr genutzte Fahrräder blockiert. Deshalb entfernt die P+R Park & Ride GmbH diese Fahrräder regelmäßig im Auftrag der Landeshauptstadt München.

Fahrradentfernung

Termin: 4 Wochen nach Markierung (siehe Datumsangabe auf der Banderole)

- Entfernt werden offensichtlich gebrauchsuntaugliche Fahrräder (Schrotträder) sowie Fahrräder, die erkennbar und nachweislich über einen längeren Zeitraum hier abgestellt sind (abgegebene Fahrräder). Bei diesen Fahrrädern ist davon auszugehen, dass sie nicht mehr genutzt werden und das Eigentum aufgegeben wurde.
- Die entsprechenden Fahrräder werden deshalb mit einer Banderole markiert.
- Vier Wochen nach Markierung (siehe Datumsangabe auf der Banderole) werden die Fahrräder kostenpflichtig entfernt, zwei Monate gelagert und danach verwertet.
- Soweit erforderlich werden Fahrradschlösser bei der Entfernung der Fahrräder gewaltsam geöffnet.

Kontakt

www.radiramadama.de
Dort finden Sie auch ein Kontaktformular, wenn Sie Ihr Fahrrad vermissen.

P+R Park & Ride GmbH
Garmischer Straße 19
81373 München
Telefon (089) 32 46 47 48

Abbildung 7: Hinweistafel zur Räumaktion - P+R Park & Ride GmbH (München)

Stadt Dortmund
Der Oberbürgermeister
Tiefbauamt

Aufforderung zur Beseitigung des Fahrrades aus dem öffentlichen Verkehrsraum.

Sehr geehrte Besitzerin, sehr geehrter Besitzer,

das von Ihnen hier abgestellte Fahrrad wurde augenscheinlich von Ihnen aufgegeben und darf aus diesem Grund nicht länger im öffentlichen Verkehrsraum verbleiben.

Sie werden daher aufgefordert, Ihr Fahrrad innerhalb von 3 Wochen nach dem unten angegebenen Datum zu entfernen oder uns über die weitere Nutzung über fahrradbeauftragter@stadtdo.de zu informieren. Andernfalls sehen wir die Eigentumsaufgabe als von Ihnen bestätigt und es erfolgt die Beseitigung und Verwertung.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Stadt Dortmund, Tiefbauamt

Datum _____

Abbildung 8: Banderole Tiefbauamt Dortmund

Hanse- und Universitätsstadt ROSTOCK
Amt für Umweltschutz
Abteilung Abfallwirtschaft

Sehr geehrte Fahrradhalterin, sehr geehrter Fahrradhalter

Ihr Fahrrad wird auf Grund seines Zustandes als „Schrottfahrrad“ bzw. auf Grund der langen Standzeit als „herrenlose Sache“ von Amts wegen der Entsorgung/Verwertung zugeführt, wenn es nicht binnen vom Standort entfernt wurde.

Rostock, den

Telefon: (0381) 381 73 15

KS: angebracht am: Frist bis: durch: Nachkontrolle am: durch:

Standort:

angeschlossen: wie: woran: Fahrrad wurde vorgefunden Fahrrad wurde nicht vorgefunden

Rahmennummer: Farbe: Banderole war noch (gut lesbar) am Fahrrad angebracht: Ja / Nein

Art: Marke/Modell: Verwahrung am: gez.

Schadstellen: Verwertung / Verschrottung / an Fundbüro am: gez.

Abbildung 9: Banderole Umweltamt Rostock

Landeshauptstadt München
Baureferat
Tiefbau

P+R WIR SORGEN FÜR EINE GUTE VERBINDUNG

Dieses Fahrrad scheint nicht mehr genutzt zu werden.

Nicht mehr genutzt und damit mutmaßlich aufgegebene Fahrräder werden entfernt.

Dieses Fahrrad wurde deshalb mit dieser Banderole markiert.

Vier Wochen nach Markierung mit der Banderole (siehe Datumsangabe) wird das Fahrrad kostenpflichtig entfernt, zwei Monate gelagert und danach verwertet.

Soweit erforderlich werden Fahrradschlösser bei der Entfernung gewaltsam geöffnet.

Die Durchführung erfolgt durch die P+R Park & Ride GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt München.

Kontakt und weitere Informationen auf: www.radiramadama.de und (089) 32 46 47 48

A2999

Datum der Markierung: _____

Abbildung 10: Banderole P+R Park & Ride GmbH (München)



8.7 Einstellbedingungen

Im Folgenden sind Beispiele für Einstellbedingungen dargestellt, die auf Flächen von Privateigentümer (z.B. auch Flächen der DB), aufgestellt werden können.

Einstellbedingungen der Bike & Ride (B+R) Anlage

Diese B+R Anlage wird von der P+R Park & Ride GmbH betrieben. Sie dient ausschließlich dem Abstellen von Fahrrädern ohne Verbrennungsmotorantrieb.

1. Zweckbindung für Fahrgäste des öffentlichen Personenverkehrs

1.1. Die Nutzung der B+R Anlage ist nur Fahrgästen des öffentlichen Personenverkehrs gestattet. Fahrgäste sind alle Personen, die mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, das an der zur B+R Anlage gehörenden Haltestelle verkehrt, abfahren und/oder ankommen.

1.2. Der Nutzer (w/m/d) ist verpflichtet, die tatsächliche Benutzung der vorgenannten öffentlichen Verkehrsmittel auf Verlangen in geeigneter Art nachzuweisen, insbesondere durch Vorlage der für diese Fahrten notwendigen Fahrausweise. Der Nutzer (w/m/d) ist daher verpflichtet, die jeweils gültigen Fahrausweise bis zum Verlassen des B+R Anlage aufzubewahren.

2. Regeln für die Benutzung der Anlage

2.1. Die Höchstabstelldauer beträgt 72 Stunden. Überschreitungen der Höchstabstelldauer können mit einer Vertragsstrafe gemäß Ziffer 5.2 geahndet werden.

2.2. Fahrräder dürfen ausschließlich in den dafür vorgesehenen Halterungen abgestellt werden. Abgestellte Fahrräder dürfen nicht in die Verkehrsfläche ragen oder die Benutzung anderer Fahrradhalter beeinträchtigen.

2.3. Das Abstellen von fahruntauglichen Fahrrädern (Schrott-Fahrräder) ist untersagt.

2.4. Ein Aufenthalt in der B+R Anlage, der nicht im Zusammenhang mit dem Abstellen von Fahrrädern steht, ist unzulässig.

2.5. Den Anordnungen der Mitarbeiter (w/m/d) oder Beauftragten der P+R Park & Ride GmbH ist Folge zu leisten.

3. Entfernung von Fahrrädern

3.1. Die P+R Park & Ride GmbH ist in den nachfolgenden Fällen dazu berechtigt, Fahrräder notfalls auch unter Anwendung von Gewalt am Schloss kostenpflichtig aus der B+R Anlage zu entfernen:

- Fahrräder, die länger als 72 Stunden abgestellt sind,
- Fahrräder, die außerhalb von Fahrradhaltern abgestellt werden, insbesondere wenn von diesen Fahrrädern eine Gefahr für Personen oder Sachen ausgeht oder diese den ordnungsgemäßen Betriebsablauf be- oder verhindern (widerrechtlich abgestellte Fahrräder) sowie
- in den Fällen von Ziffer 3.2. (Schrott- und aufgegebene Fahrräder)

3.2. Fahrräder, die nach ihrem äußeren Erscheinungsbild (z.B. Beschaffenheit der Bereifung, Zustand der Fahrradkette, Allgemeinzustand) offensichtlich fahruntauglich und nicht mehr für den bestimmungsgemäßen Gebrauch verwendet werden können (Schrott-Fahrräder), werden nach vorheriger Ankündigung entfernt. Gleiches gilt für Fahrräder, die nachweislich über einen längeren Zeitraum (gemäß Aushang) nicht bewegt wurden und demnach davon auszugehen ist, dass das Eigentum am Fahrrad und ggf. am Schloss aufgegeben wurde (aufgegebene Fahrräder).

3.3. Entfernte Fahrräder werden in den vorgenannten Fällen für einen bestimmten Zeitraum (gemäß Aushang) gelagert und nach Ablauf dieses Zeitraums verwertet.

4. Haftung

4.1. Die Benutzung dieser nicht bewachten B+R Anlage geschieht auf eigene Gefahr. Eine Verwahrungs- oder Obhutspflicht der P+R Park & Ride GmbH besteht weder für die abgestellten Fahrräder noch für angebrachtes Zubehör oder Gepäck.

4.2. Die P+R Park & Ride GmbH haftet für Schäden, die von ihr, ihren Angestellten oder Beauftragten verschuldet werden. Die Haftung ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Diese Haftungsbeschränkung gilt nicht bei der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei der Verletzung von vertragswesentlichen Pflichten, die die Erreichung des Zwecks dieses Vertrags gefährden bzw. deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Nutzer (w/m/d) regelmäßig vertraut und vertrauen darf (Kardinalpflichten). Bei der Verletzung von Kardinalpflichten ist die Haftung für einfach fahrlässige Pflichtverletzungen auf vertragstypische und bei Vertragsschluss vorhersehbare Schäden begrenzt.

4.3. Erkennbare Schäden sind aus Nachweisgründen unverzüglich anzuzeigen.

5. Vertragsstrafe

5.1. Verstöße gegen diese Einstellbedingungen werden mit einer Vertragsstrafe in Höhe von 30,- € je Verstoß geahndet. Ein Verstoß liegt insbesondere dann vor, wenn der Nutzer (w/m/d) den Regelungen über die Zweckbindung in Ziffer 1 oder den Regeln über die Benutzung in Ziffer 2 zuwiderhandelt.

5.2. Abweichend von Ziffer 5.1 wird nach Überschreitung der Höchstabstelldauer von 72 Stunden jeder begonnene Kalendertag mit einer Vertragsstrafe von 30,- €, maximal bis zu einem Betrag von insgesamt 500,- €, sanktioniert.

5.3. Die Vertragsstrafe wird nur erhoben, wenn der Nutzer (w/m/d) den Verstoß zu vertreten hat. Zur Durchsetzung der Vertragsstrafe behält sich die P+R Park & Ride GmbH das Recht vor, das abgestellte Fahrrad bis zur Zahlung der Vertragsstrafe zurückzubehalten (Pfandrecht).

5.4. Die P+R Park & Ride GmbH behält sich das Recht vor, bei etwaigen Forderungen des Nutzers (w/m/d) gegen die P+R Park & Ride GmbH mit Forderungen aus der Vertragsstrafe und/oder der kostenpflichtigen Entfernung von Fahrrädern (antellig) aufzurechnen.

6. Verbraucherstreitbeilegungsgesetz

Die P+R Park & Ride GmbH ist nicht bereit und nicht verpflichtet, an Streitbeilegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle teilzunehmen.

7. Sondervereinbarungen

Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen durch Aushang oder schriftliche Einzelvereinbarungen mit einem Nutzer (w/m/d) bleiben vorbehalten; die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen wird dadurch nicht berührt.

Einstellbedingungen der Bike+Ride-Anlage (B+R)



Diese B+R-Anlage wird von der P + R-Betriebsgesellschaft mbH betrieben. Sie dient ausschließlich dem Abstellen von Fahrrädern. Mit der Nutzung der B+R-Anlage erkennen Sie die nachfolgenden Einstellbedingungen als rechtsverbindlich an.

Die Nutzung der B+R-Anlage ist nur zulässig, soweit

- die erlaubte ununterbrochene Höchstabstelldauer von 7 Tagen nicht überschritten wird,
- die Fahrräder nur in den dafür vorgesehenen Halterungen abgestellt werden; abgestellte Fahrräder dürfen nicht in die Verkehrsfläche ragen oder anderweitig die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Wegen gefährden oder andere Nutzer bei der Benutzung der Anlage beeinträchtigen,
- keine fahruntauglichen Fahrräder in der B+R-Anlage abgestellt werden und
- kein Müll in den B+R-Anlagen hinterlassen wird.

Entfernung von Fahrrädern

Im Falle von Verstößen gegen die vorgenannten Regeln behält sich die P + R-Betriebsgesellschaft mbH folgende Maßnahmen vor:

Fahruntaugliche Fahrräder (Schrottträger) können von der Betreiberin auf Kosten des Eigentümers entsorgt werden.

Andere Fahrräder können von der Betreiberin auf Kosten des Eigentümers entfernt und als Fundsache behandelt werden, wenn sie

- länger als die erlaubte ununterbrochene Höchstdauer von 7 Tagen abgestellt sind oder
- außerhalb der hierfür vorgesehenen Fahrradbügel abgestellt werden, insbesondere wenn von diesen Fahrrädern eine Gefahr für Personen oder Sachen ausgeht oder sie die ordnungsgemäße Benutzung der Anlage be- oder verhindern oder
- erkennbar von ihren Eigentümern aufgegeben wurden.

Haftung

Diese B+R-Anlage ist unbewacht. Die Benutzung der Anlage erfolgt auf eigene Gefahr. Der Betreiberin obliegen keine Verwahrungs- und Obhutspflichten. Dies gilt sowohl für abgestellte Fahrräder als auch für angebrachtes Zubehör, Gepäck oder Sonstiges.

Die Betreiberin behält sich vor, Fahrräder für Zwecke der Reinigung oder Wartung der Anlage anzuheben oder umzustellen.

P + R-Betriebsgesellschaft mbH
www.pr.hamburg
☎ 040/32 88-25 53
✉ info@pr.hamburg



Mai 2017

Abbildung 11: Einstellbedingung P+R Park & Ride GmbH (München)

Abbildung 12: Einstellbedingung P+R Betriebsgesellschaft mbH (Hamburg)



8.8 Quantitative Daten zum abgeschleppten Rädern

2020

2021

Stadt	EW ¹⁶	Modalsplit Fahrrad	Räder markiert		Abgeschleppte Räder		Abgeschleppt/ Markiert		Abgeschleppt/ Tsd EW	
			2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Erlangen	112.385	28% ¹⁷	900	632	134	364	14,9%	57,6%	1,2	3,2
München	1.488.202	18% ¹⁸	12.700	10.700	5.500	5.000	43,3%	46,7%	3,7	3,4
Münster	316.403	39% ¹⁹	k.A.	k.A.	3.965	4.957	–	–	12,5	15,7
Rostock	209.061	14% ²⁰	k.A.	177	k.A.	146	–	82,5%	–	0,7

Tabelle 5: Daten zu abgeschleppten Räder ausgewählter Kommunen

15. Deutsche Städte Tag, Stand 31.12.2020; <https://www.staedtetag.de/ueber-uns/mitgliedsstaedteabgerufen> am 28.01.2022
16. MID 2017; http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fu%C3%9Fverkehr.pdf abgerufen am 28.01.2022
17. MID 2017; http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fu%C3%9Fverkehr.pdf abgerufen am 28.01.2022
18. Stadt Münster, Stand 2013; <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehr-in-zahlen.html> abgerufen am 28.01.2022
19. Stadt Rostock, Stand 2013; http://www.radregion-rostock.de/fileadmin/images/Planung_Berichte/Radreport_HRO_2019.pdf abgerufen am 28.01.2022