

Kurzfassung des Referats zum Thema:

Rechtliche Instrumente zur Um- und Durchsetzung beim Fahrradparken

- Straßenverkehrsrechtliche Regelungsmöglichkeiten
- Probleme der Überwachung und Steuerung der Fahrradlangzeit- und Kurzzeitparker im öffentlichen Raum

Im Rahmen des Radverkehrskongresses

„Fahrradparken als Instrument der Radverkehrsförderung im Spannungsfeld zwischen Anspruch und Wirklichkeit“

28.6. – 29.6.2006 in Münster

Von Ltd. Städt. Direktor Martin Schulze-Werner, Leiter des Ordnungsamtes der Stadt Münster

1. Einführung

Die meisten von uns können sich noch an Zeiten erinnern, in denen das Fahrrad-Parken fast nirgends ein Problem war. Weder vor der allgemeinen Motorisierungswelle oder gar zu Zeiten der ungebremsten Motorisierung in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts stand das Thema des geordneten Fahrrad-Parkens auf der Tagesordnung noch bereitete es irgendwelche nennenswerten Probleme. So war bis zur 1971 gültigen, alten Fassung der Straßenverkehrsordnung das Parken von Fahrrädern auf Gehwegen und allen anderen dem Fußgängerverkehr vorbehaltenen Flächen erlaubt. Wie wir alle wissen, haben sich durch die aufkommende Nutzung und Förderung des Fahrrades als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel in urbanen Bereichen die Zeiten geändert. In vielen Städten – hier seien exemplarisch für die beschriebene Situation Lüneburg und Münster genannt – nahm die Nutzung des Fahrrades und damit verbunden die Nachfrage nach entsprechenden Abstellmöglichkeiten Ausmaße an, die im kommunalen Bereich Politik und Verwaltung unter Handlungsdruck setzte. Insbesondere zu Beginn der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts war die Euphorie bei Planern und Juristen groß, die Probleme des Fahrrad-Parkens tatsächlich und rechtlich lösen zu können. In der Tat wurde der Glaube an eine rechtlich tragfähige Lösung des Fahrrad-Parkens lange Zeit kaum getrübt. Hierzu trugen auch die Widerspruchsbehörden bei, die die

hier noch im Einzelnen darzustellenden rechtlichen Konstruktionen regelmäßig bestätigten. Der status quo der 90er Jahre fand ein jähes Ende durch das bekannte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 29. Januar 2004¹, das das Ende des geregelten Fahrrad-Parkens einläutete. Die anfängliche Euphorie der Fachleute musste sich der legalen Anarchie der Radfahrer geschlagen geben.

2. Befund

Was war im Einzelnen geschehen?

Zur Beantwortung dieser Frage soll ein weiterer Blick in die Vergangenheit geworfen werden, auch um die Dimension der aktuellen Problematik darzustellen, und danach die Rechtslage betrachtet werden. Auch hier sollen exemplarisch für die Entwicklung in vielen Städten die Städte Lüneburg und Münster als Beispiele herangezogen werden: Ende der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts fanden sich bei einer Zählung 1900 Fahrräder im Bereich des Bahnhofsvorplatzes von Münster. Wiederholte Erhebungen zeigten, dass viele dieser Räder über einen längeren Zeitraum nicht bewegt wurden. Durch diese „Fehlbelegung“ der eher knappen Abstellmöglichkeiten konnte es häufiger passieren, dass Bahnkunden keine Abstellmöglichkeiten mehr vorfanden. Dies und auch die Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofsgebäudes für Fußgänger führte im September 1991 zur Einrichtung von Kurzzeitparkzonen für Fahrräder im Bereich des Hauptbahnhofs Münster. Damit wurde – soweit ersichtlich – erstmalig in Deutschland auf einer größeren Fläche das Abstellen von Fahrrädern lediglich zeitlich befristet erlaubt.

Die Flächen für die Kurzparkzonen wurden mit dem Verkehrszeichen (VZ) 314 mit einem Fahrradpiktogramm und dem Zusatz „maximale Parkdauer X Tage“ gekennzeichnet. Zusätzlich wurde eine Tafel angeordnet, auf der verdeutlicht wurde, wohin die Fahrräder bei Überschreiten der Höchstparkdauer umgesetzt wurden. Als Rechtsgrundlage für diese Maßnahmen wurde mit Zustimmung der obersten Landesbehörde § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO bemüht, der vorübergehende Regelungen zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen zulässt. Diese Regelungen wurden auch im Wege des sofortigen Vollzuges durch entsprechende Ersatzvornahmen nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz NRW durchgesetzt. Konkret bedeutete dies, dass ggf. Schlösser durchtrennt und die Fahrräder sichergestellt wurden. In weitgehend vergleichbarer Weise agierten z.B. die Städte Lüneburg, Osnabrück, Braunschweig und Göttingen.

Dieses Vorgehen hatte jahrelang Bestand, geriet aber spätestens im September 2002 ins Wanken, als in Lüneburg ein Kläger die Feststellung erstritt, dass die dortige Haltverbotsregelung für Fahrräder im Bahnhofsbereich rechtswidrig sei². Diese Entscheidung des Verwaltungsgerichts Lüneburg wurde im Juni 2003 durch das OVG Lüneburg³ im Berufungsverfahren und durch das Bundesverwaltungsgericht⁴ am 29.01.2004 im Revisionsverfahren bestätigt. Nach diesen Entschei-

¹ BVerwG, Urt. v. 29.1.2004 – 3 C 29.03 -, NZV 2005, 333

² VG Lüneburg, Urt. v. 25.9.2002 – 5 A 161/01 -, NZV 2003, 255

³ OVG Lüneburg, Urt. v. 6.6.2003 – 12 LB 68/03 -, VBl 2003, 650

⁴ BVerwG, aaO

dungen umfasst ein eingeschränktes Halteverbot für eine Zone (VZ 290/292) auch mit den Zusatzschildern 1053-30 (Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt) und 1050-11 (auch Fahrräder-Symbol) nicht das Abstellen von Fahrrädern auf Flächen, die der Nutzung durch Fußgänger vorbehalten sind. Man kann sagen, dass diese Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts wie ein Paukenschlag die Ruhe an der Fahrradpark-Front beendete. Kommunen mit gleichen oder ähnlichen Regelungen waren nun gezwungen, die zum Teil seit Jahren bestehenden Regelungen kritisch zu überprüfen und ggf. nach neuen Wegen zu suchen. In voller Kenntnis der Tragweite der Entscheidung und des sich daraus ergebenden Handlungsbedarfs wurde unter anderem die Stadt Lüneburg und ihr folgend auch die Stadt Münster initiativ, um möglichst schnell eine neue, rechtlich tragfähige Lösung zu finden: So wurde der Deutsche Städtetag eingeschaltet und der Bundesrat über die Länder bemüht. Die Stadt Erfurt⁵ legte Ende April 2004 das Ergebnis einer Städteumfrage zum Thema „Wildes Abstellen von Fahrrädern“ vor, nach der von 2/3 aller antwortenden Städte das wilde Abstellen von Fahrrädern als Problem gesehen und ein entsprechender Handlungsbedarf angemahnt wurde. Hoffnung kam auf, als zunächst der Städtetag und dann auch im September 2004 das zuständige Ministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (MVEL NRW) Vorschläge der Stadt Münster zu einer entsprechenden Änderung der Straßenverkehrsordnung positiv aufgriffen. Das Ministerium reicherte die Initiative der Stadt Münster sogar mit einem eigenen Vorschlag an, nämlich das Abstellen von Fahrrädern in § 12 StVO – quasi der Generalklausel für das Halten und Parken - rechtlich zu regeln. Die zunächst begründeten Hoffnungen fanden am 22./23. 09.2004 ein jähes Ende. Der an diesen Tagen zusammen getretene Bund/Länder-Fachausschuss Straßenverkehr verwarf alle unterbreiteten Vorschläge für eine gesetzliche Neuregelung zur Unterbindung des „wildes Fahrradparkens“ und darüber hinaus wurde jedwede Initiative, die Straßenverkehrsordnung zur Lösung des Problems zu ändern bzw. zu ergänzen, strikt abgelehnt⁶. Beratungen in der Fachkommission „Großstädtischer Straßenverkehrsbehörden“ und im Bau- und Verkehrsausschuss des Deutschen Städtetages im November 2004 führten ebenfalls zu keinem Ergebnis im Sinne der städtischen Initiativen.

3. Rechtslage

Im Folgenden soll nun die Rechtslage im Hinblick auf das Abstellen von Fahrrädern auf öffentlichen Verkehrsflächen skizziert werden. Um dem besonderen Interesse der Praxis gerecht zu werden, gilt dabei ein besonderes Augenmerk dem Abstellen von Fahrrädern auf Fußgängerflächen in Bahnhofs- oder bahnhofsnahe Bereiche.

Mögliche Regelungen dieses Verhaltens finden sich im Straßenverkehrsrecht, im Straßen- und Wegerecht und im Allgemeinen Ordnungsrecht. Ausgehend von dem Grundsatz, dass das Parken auf öffentlichen Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs überall da erlaubt ist, wo es nicht aus-

⁵ Stadtverwaltung Erfurt-Amt für Verkehrswesen- Vermerk v. 27.4.2004

⁶ Protokoll der Sitzung des BLFA-StVO III/2004 am 22./23.9.2004, dort Ziff. 1.4 , Seite 26 ff.

drücklich verboten ist⁷, stellt sich die Frage nach dem Vorhandensein entsprechender Normen, die eine Reglementierung des Abstellens von Fahrrädern auf Fußgängerverkehrsflächen straßenverkehrsrechtlich ermöglichen.

a. § 12 StVO

Zunächst liegt es dabei nahe, auf die das Halten und Parken umfänglich regelnde Norm des § 12 StVO zurückzugreifen. Von der Legaldefinition des Parkens in § 12 Abs. 2 StVO sind dem Wortlaut nach zunächst einmal alle Fahrzeuge erfasst, also auch Fahrräder⁸. Das Abstellen von Fahrzeugen und damit auch von Fahrrädern auf Gehwegen ist nach dem Wortlaut der Norm nur dann zulässig, wenn es ausdrücklich durch VZ 315 als Ausnahme vom grundsätzlichen Verbot des Gehwegparkens erlaubt worden ist. Aus § 12 StVO ein umfassendes Gehwegparkverbot auch für Fahrräder abzuleiten, lässt sich jedoch nicht mehr vertreten, da nach mittlerweile herrschender Auffassung der Regelungsbereich des § 12 entgegen dem Wortlaut einzugrenzen ist⁹. Eine solche teleologische Reduktion des Regelungsbereichs der Norm soll z. B. auch für Fahrräder gelten. Begründet wird dies damit, dass der Gesetzgeber ersichtlich mit dem grundsätzlichen Gehwegparkverbot nur den Kraftfahrzeugverkehr regeln wollte. Ein gewichtiges Argument besteht auch darin, dass das grundsätzliche Verbot des Parkens auf Gehwegen im Hinblick auf geringe Platzbeanspruchung, vorhandene Beweglichkeit und dem Fußgängerverkehr drohende Gefahren nicht für Fahrräder gelten könne; dies insbesondere auch deshalb, weil gem. § 17 Abs. 4 Satz 4 StVO Fahrräder bei Dunkelheit von der Fahrbahn entfernt und ggf. auch auf einer Fußgängerfläche abgestellt werden müssen. Letztlich soll für die Unanwendbarkeit des § 12 StVO auf den hier interessierenden Bereich des Fahrradparkens auch sprechen, dass Fahrräder gem. § 25 Abs. 1 und Abs. 2 StVO grundsätzlich auf Gehwegen geschoben werden dürfen, obwohl sie Fahrzeuge i. S. der Straßenverkehrsordnung sind. Die dargestellte herrschende Meinung zur Auslegung des § 12 StVO und ihre Begründung ist gut nachvollziehbar und letztendlich überzeugend, so dass der § 12 StVO in seiner aktuellen Fassung als Rechtsgrundlage für restriktive Regelungen im Bereich des Abstellens von Fahrrädern auf öffentlichen Verkehrsflächen und insbesondere Gehwegen nicht herangezogen werden kann.

b. VZ 290, 292 mit Zusatzzeichen

Fehlt es an einem generellen Verbot des Gehwegparkens für Fahrräder in der StVO, so lag es nahe, diesen Sachverhalt über Verwaltungsakte in Form von Verkehrsschildern im Einzelfall zu regeln. Diesen Weg ging u. a. Lüneburg mit der zu Beginn dargestellten Beschilderung. Der dort beschrittene Weg über die VZ 290 und 292 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) und die bereits erwähnten Zusatzzeichen „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ sowie „auch Fahr-

⁷ Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Auflage 2005, § 12 StVO Rdnr. 42 m.w.N.

⁸ Hentschel, aaO m.w.N.

⁹ Hentschel, aaO, Rdnr. 55; Kettler, NZV 2003, 209, 210 f., jeweils m.w.N. aus Lit. und Rspr.; zuletzt VG Braunschweig, Urt. v. 25.1.2005 – 5 A 216/03 -

räder (Symbol)“ ist wohl wie kein anderer Gegenstand der Diskussion in Literatur und Rechtsprechung gewesen¹⁰. Die Befassung von drei Instanzen der Verwaltungsgerichtsbarkeit warf auf die Problematik ein derartig gleißendes Licht, dass sich auch andere Städte mit vergleichbaren Regelungen nicht mehr in rechtliche Grauzonen retten konnten. Die Botschaft des Leitsatzes der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 29.01.2004¹¹ war einfach und klar: Ein eingeschränktes Haltverbot für eine Zone umfasst auch mit Zusatzschildern nicht das Abstellen von Fahrrädern auf Flächen, die der Nutzung durch Fußgänger vorbehalten sind. Das eingeschränkte Haltverbot für eine Zone bezieht sich nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts nämlich nur auf Fahrbahnen und Seitenstreifen und alle sonst dem Kraftverkehr dienenden Teile der Straße, nach Sinn und Zweck und Systematik der Regelung aber nicht auf eine dem Fußgängerverkehr vorbehaltene Fläche. Somit scheidet auch eine Regelung über das VZ 290 aus.

c. VZ 239 , 242 mit Zusatzzeichen

Nicht zuletzt durch die beiden, dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vorausgegangenen, Entscheidungen des Verwaltungsgerichtes¹² und Oberverwaltungsgerichtes Lüneburg¹³ entwickelte sich in etlichen Städten eine gewissen Kreativität im Hinblick auf die Anordnung neuer Zeichenkombinationen. Häufiger als die bereits dargestellte Lüneburger Variante fanden sich Kombinationen von VZ 242 (Beginn eines Fußgängerbereichs) oder VZ 239 (Sonderweg für Fußgänger) jeweils kombiniert mit frei gestalteten Zusatzschildern, auf denen zum Teil im Klartext die Regelung der Straßenverkehrsbehörde bekannt gegeben wurde. Wohl auf Grund der mittlerweile vorhandenen Sensibilität einzelner Radfahrer wurden auch diese Regelungen vergleichsweise schnell einer gerichtlichen Überprüfung zugeführt und hielten dieser letztlich nicht stand. So haben die Verwaltungsgerichte Braunschweig¹⁴ und jüngst auch wieder Lüneburg¹⁵ in entsprechenden Urteilen ausgeführt, dass durch das VZ 239 „Fußgänger“ kein Verbot für das Abstellen von Fahrrädern begründet wird. Zur Begründung der Rechtswidrigkeit dieser zuletzt sowohl in Lüneburg als auch in Münster favorisierten Regelung führen die Verwaltungsgerichte aus, dass der Gesetzgeber den Bedeutungsgehalt der Einzelregelung „Fußgänger“ durch das VZ 239 einerseits dahingehend definiere, dass Fußgänger die für sie bestimmten Sonderwege benutzen müssen und andere Verkehrsteilnehmer sie nicht benutzen dürfen; andererseits stelle der Gesetzgeber klar, dass das VZ 239 „Fußgänger“ zur Bestimmung eines Gehwegbereiches nur dort steht, wo eine Klarstellung notwendig sei, d. h. die Zweckbestimmung des Straßenteils als Gehweg sich nicht aus dessen Ausgestaltung ergibt (Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 239). Schon aus diesem Zusammenhang ergebe sich, dass dieses Zeichen die allgemeinen Befugnisse auf Gehwegen nicht weiter einschränke, d. h. auch das Abstellen von Fahrrädern auf dem Gehweg nicht verbiete.

¹⁰ Vgl. nur BVerwG, aaO ; Kettler, aaO, 212

¹¹ BVerwG , aaO

¹² VG Lüneburg, aaO (Fußnote 2)

¹³ OVG Lüneburg, aaO (Fußnote 3)

¹⁴ VG Braunschweig, Urt. v. 25.1.2005 – 5 A 216/03 -

¹⁵ VG Lüneburg, Urt v. 14.12.2005 – 5 A 51/05 -

Auch die schon etwas ältere Regelungsvariante über das VZ 242 „Beginn eines Fußgängerbereiches“ mit entsprechenden Zusatzschildern, die z. B. in Münster, Oldenburg, Hannover und Celle Verwendung fand, konnte vor den Verwaltungsgerichten nicht gehalten werden. Nach der Rechtsprechung¹⁶ ergibt sich auch aus dem Verkehrsschild „Fußgängerbereich“ kein Verbot für das Abstellen von Fahrrädern in Gehwegbereichen. Das Verkehrszeichen führe zwar dazu, dass der betroffene Bereich Fußgängern vorbehalten sei und andere Verkehrsteilnehmer ihn nicht benutzen dürfen. Um eine Benutzung in diesen Sinne handele es sich aber nicht, wenn dort Fahrräder abgestellt werden. Insoweit unterscheide sich der Regelungsgehalt des VZ 242 nicht von dem des VZ 239. Die Rechtsprechung führt auch klar aus, dass durch zusätzliche – nichtamtliche – Schilder, z. B. „Abstellen von Fahrrädern verboten; abgestellte Fahrräder werden kostenpflichtig entfernt“, eine Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Rechtslage nicht herbeigeführt wird. Diese Schilder enthalten danach keine eigenständige straßenverkehrsrechtliche Regelung, sondern geben nur die Rechtsauffassung der Straßenverkehrsbehörde wieder, welche Auswirkung mit der Aufstellung der VZ 239 oder 242 verbunden sei.

d. § 45 Abs. 1 Nr.6 StVO

Eine weitere Möglichkeit, die hier diskutierte Problematik rechtlich zu regeln, wurde von den Straßenverkehrsbehörden in der Anwendung des § 45 Abs. 1 Nr. 6 2. Alternative StVO gesehen. Danach kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränkt oder verboten werden zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen. Letztlich basierten die seit Anfang der 90er Jahre in Münster vorzufindenden Maßnahmen zur Einführung von Kurzzeitparkzonen für Fahrräder auf dieser Rechtsgrundlage; und dies mit Erlaubnis der obersten Straßenverkehrsbehörde. Abgesehen davon, dass gegen einen Erprobungszeitraum von über 10 Jahren zu Recht rechtliche Bedenken bestehen, fand auch diese Regelung vor den Gerichten keine Gnade. Das Verwaltungsgericht Lüneburg¹⁷ führte hierzu im Dezember 2005 aus, dass in einem Verkehrsversuch, der zur Erprobung geplanter verkehrsregelnder Maßnahmen durchgeführt werde, nur Maßnahmen angeordnet werden dürften, die auch als endgültige Regelung rechtmäßig angeordnet werden dürfen. Wie oben bereits dargestellt, geht der Bestand an rechtmäßigen Möglichkeiten zur Regelung des ruhenden Radverkehrs gegen Null, so dass eine problemspezifische Erprobung verkehrsregelnder Maßnahmen mittlerweile kaum vorstellbar ist, da es einfach an Maßnahmen fehlt, die als endgültige Regelung rechtmäßig angeordnet werden könnten.

e. Rechtsgrundlagen außerhalb der StVO

Nebenbei sei angemerkt, dass sowohl das Straßen- und Wegerecht als auch das allgemeine Polizei- und Ordnungsrecht keine befriedigenden Lösungen der hier diskutierten Problematik bieten.

¹⁶ VG Braunschweig, aaO

¹⁷ VG Lüneburg, Urt. v. 14.12.2005 – 5 A 51/05 -

Im Rahmen der regelmäßig vorhandenen Widmung von öffentlichen Flächen ist Parken und Halten Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen und grundsätzlich überall erlaubt und nur durch die Halt- und Parkregeln der StVO eingeschränkt ; auch das Abstellen von Zweirädern ist grundsätzlich Parken im Rechtssinne.¹⁸ Eine grundsätzlich mögliche Beschränkung der Widmung z. B. im Hinblick auf eine Verkehrsart oder bestimmte Benutzungszwecke stellt sich in diesem Zusammenhang als rechtlich höchst problematisch dar, denn mit Hilfe von – landesrechtlichen – Widmungsbeschränkungen dürfen verkehrsrechtliche Regelungen nicht getroffen werden, z. B. darf der bundesrechtlich in der StVO abschließend geregelte ruhende Verkehr nicht ausgeschlossen werden¹⁹. So scheidet eine straßenrechtliche Beschränkung des Gehwegparkens von Fahrrädern praktisch aus. Ein Vorgehen auf der Grundlage der jeweiligen ordnungsbehördlichen Generalklauseln kann sich immer nur auf Einzelfälle beziehen, nie aber eine als notwendig angesehene, flächenhafte Lösung bieten.

f. Realakte

Zum Schluss der Darstellung soll nicht unerwähnt bleiben, dass eine gewisse Beherrschung der hier diskutierten Problematik auch über sogenannte Realakte stattfinden kann. Dies sind rein tatsächliche Verwaltungshandlungen, die häufig mangels unmittelbarer Rechtswirkungen keiner Rechtsgrundlage bedürfen; hierzu gehören u. a. tatsächliche Verrichtungen wie etwa die Beseitigung eines Verkehrshindernisses oder eben auch die lediglich den Besitz beeinträchtigende Umsetzung eines Fahrrades. So setzt die Stadt Münster schon seit geraumer Zeit einen Fahrradkontrolldienst ein, der in den hier interessierenden Bereichen unterhalb einer rechtlich relevanten Eingriffsschwelle für eine gewisse Ordnung sorgt. Konkret heißt das, dass Fahrräder z. B. in kürzester Entfernung umgesetzt oder ordnend ausgerichtet werden. Dieses tatsächliche Vorgehen ist rechtlich regelmäßig unproblematisch, beseitigt bei Radfahrern aber auch den letzten Rest an Neigung, das eigene Fahrrad eben „ordentlich“ abzustellen. Diesem Vorgehen fehlt somit jegliche Präventions- und Warnwirkung. Für eine Lösung der hier angesprochenen Probleme eignet sich dieses personalintensive Vorgehen daher auf Dauer nicht; zur Beseitigung einzelner unliebsamer Symptome ist es jedoch geeignet.

4. Fazit

Als Fazit kann Folgendes festgehalten werden: Das Problem des massenhaften Abstellens von Fahrrädern in stark frequentierten Fußgängerbereichen und auf Gehwegen (z. B. Bahnhofsumfeld) und die Versuche der kommunalen Straßenverkehrsbehörden, über den Rückgriff auf StVO-konforme Regelungen dieser Problematik Herr zu werden, waren in den letzten Jahren Gegenstand von verwaltungsgerichtlichen Urteilen und verkehrswissenschaftlichen Aufsätzen. Dabei hat sich – und daran gibt es auch von Seiten der Straßenverkehrsbehörden nichts zu rütteln – mittler-

¹⁸ Hentschel, aaO, Rdnr. 42 m.w.N. ; Kettler, aaO, 210

¹⁹ Hentschel, aaO

weile die herrschende Meinung gebildet, dass mit Mitteln der Straßenverkehrsordnung das Abstellen von Fahrrädern auf Fußgängerverkehrsflächen nicht reglementiert werden kann. Jedenfalls haben die bekannten – teilweise mit großer Fantasie durchgeführten – Maßnahmen der kommunalen Straßenverkehrsbehörden in diesem Problembereich einer rechtlichen Überprüfung letztendlich nicht standgehalten.

5. Ausblick

Wie geht es nun weiter?

Mittlerweile haben so klassische Fahrradstädte wie Münster ihre spezifischen Regelungen auf sicher StVO-konforme Beschilderungen und Maßnahmen zurückgeführt. Die anfängliche Regelungseuphorie ist einer allgemeinen Ernüchterung gewichen, dass ganz offensichtlich trotz noch so viel Fantasie die gute alte Straßenverkehrsordnung für die Regelung des ruhenden Fahrradverkehrs aber auch gar nichts hergibt. De lege lata²⁰ ist flächenhafter Unordnung und punktuellem Chaos, verursacht durch abgestellte Fahrräder, also nicht beizukommen. Die Problematik – soll sie denn überhaupt noch angegangen werden – ist nur de lege ferenda²¹ über eine entsprechende Ergänzung der Straßenverkehrsordnung zu lösen. Hierfür bietet sich insbesondere eine entsprechende Ergänzung des § 12 StVO an, wie sie z. B. vom Land NRW bereits im Jahre 2004 vorgeschlagen wurde.

Bis dahin bestehen auf Grund der eben dargestellten Rechtslage lediglich Möglichkeiten auf der Grundlage des allgemeinen Polizei- und Ordnungsrechts. Diese können nur Einzelfälle betreffen und die hier interessierende Problematik und die damit verbundenen qualitativen und quantitativen Probleme in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht nicht lösen. Sollte der Gesetzgeber weiterhin wenig Neigung verspüren, sich dieses Problems anzunehmen, wird es umso wichtiger sein, auf öffentlichen Flächen durch eine gezielte Planung und Realisierung die bekannten negativen Erscheinungsformen des innerstädtischen Radverkehrs zu minimieren.

© 2006 Martin B. Schulze-Werner

²⁰ = nach geltendem Recht

²¹ = vom Standpunkt des künftigen, noch zu erlassenden Rechts

