

Nr. 448

Mietfahrräder dürfen nicht im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden

Die „Call a Bike“-Mietfahrräder der Deutschen Bahn dürfen in Düsseldorf nicht weiter im öffentlichen Straßenraum, etwa auf Gehwegen, abgestellt werden. Dies hat das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) am 20.11.2020 im Eilverfahren entschieden und den vorausgehenden Beschluss des Verwaltungsgerichts Düsseldorf geändert.

Eilbeschluss des OVG NRW

Die Stadt Düsseldorf hatte der Antragstellerin, der Deutsche Bahn Connect GmbH, per Ordnungsverfügung aufgegeben, die „komplette Leihfahrräderflotte“ aus dem öffentlichen Straßenraum zu entfernen und das Abstellen der Fahrräder auch in Zukunft zu unterlassen, weil die dafür erforderliche Sondernutzungserlaubnis fehle. Auf Antrag des Unternehmens hatte das Verwaltungsgericht Düsseldorf mit Eilbeschluss vom 15.09.2020 die Nutzung des öffentlichen Straßenraums vorläufig weiter zugelassen, weil das Aufstellen und Anbieten der Mietfahrräder keine Sondernutzung sei. Die dagegen gerichtete Beschwerde der Stadt Düsseldorf hatte Erfolg.

Zur Begründung seines Eilbeschlusses hat das OVG ausgeführt: Die Ordnungsverfügung sei voraussichtlich rechtmäßig. Das stationsunabhängige Aufstellen der Fahrräder im öffentlichen Straßenraum zwecks Vermietung sei eine Sondernutzung, wofür die Antragstellerin nicht die erforderliche Erlaubnis habe. Die Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch das Abstellen der Fahrräder sei kein Gemeingebrauch. Denn die Straße werde hier nicht vorwiegend zum Verkehr genutzt; insbesondere seien die Mieträder nicht nur zum Parken abgestellt. Nach dem Geschäftsmodell der Antragstellerin („Call a Bike“) stünden sie zwar auch zwecks späterer Wiederinbetriebnahme im Straßenraum. Im Vordergrund stehe aber der gewerbliche Zweck, mit Hilfe des abgestellten Fahrrads den Abschluss eines Mietvertrags zu bewirken. Die Nutzung der Straße unterscheide sich insofern nicht von sonstigem Straßenhandel, der regelmäßig als Sondernutzung zu qualifizieren sei. Die deshalb erforderliche Sondernutzungserlaubnis liege nicht vor, die Antragstellerin habe eine solche auch nicht beantragt. Der Beschluss ist unanfechtbar [Az.: 11 B 1459/20 (I. Instanz: VG Düsseldorf 16 L 1774/20)].

Anmerkung:

Im Gegensatz zur Entscheidung der Vorinstanz hat das OVG NRW den gewerblichen Zweck des Abschlusses eines Mietvertrags in den Vordergrund gestellt und das gewerbliche Ausbringen von stationslosen Mietfahrrädern als Sondernutzung eingestuft. Insbesondere unterscheidet das Gericht zwischen dem zwischenzeitlichen Abstellen während eines Leihvorgangs und der Zeit nach der letzten Nutzung und dem Beginn eines neuen Leihvorgangs durch den nächsten Nutzer. Das Abstellen in diesem Zeitraum wird als verkehrsfremd eingestuft.

Das Urteil basiert auf § 22 Straßen- und Wegegesetz NRW, der § 20 StrG LSA entspricht.

Die Diskussion, um eine Einordnung der Sharing-Angebote wird auch geführt, um eine stärkere Steuerung seitens der Kommunen zu erreichen. Denn es treten weiterhin sichtbare Nutzungskonflikte auf, beispielsweise wenn die Mietfahrräder bzw. Miet-Elektrokleinstfahrzeuge falsch abgestellt werden und somit zu Fuß Gehende behindern. Bislang fehlt den Städten und Gemeinden ein eindeutig zugewiesenes Steuerungsinstrument, um das Abstellen dieser Fahrräder beziehungsweise Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu regeln. Im Rahmen des Bündnisses für moderne Mobilität zwischen Bund, Ländern und Kommunen wurde daher unter anderem vorgeschlagen, diese Steuerung durch eine Ergänzung des § 29 StVO (Übermäßige Straßenbenutzung) abzubilden und auch die Straßengesetze der Länder mit entsprechenden Klarstellungen für die Definition einer Sondernutzung zu versehen.

Den Kommunen geht es hierbei nicht um eine Verhinderung der Angebote, sondern vielmehr darum, diese zu ordnen und stadtverträglich auszugestalten. Denn trotz der zwischen Anbietern und Städten geschlossenen freiwilligen Vereinbarungen und einer gemeinsamen Absichtserklärung der Anbieter von E-Tretroller-Verleihsystemen mit dem Deutschen Städte- und Gemeindebund und dem Deutschen Städtetag, gibt es noch Verbesserungsbedarf. Bislang hat gerade das falsche Abstellen für die Nutzer kaum spürbare Folgen. Helfen könnte unter anderem gezieltes Personal der Anbieter im Straßenraum, um falsch abgestellte Fahrräder bzw. E-Tretroller umzustellen, eine stärkere Bepreisung falscher Abstellvorgänge oder eine stärkere Ausweitung der Parkverbotszonen. Die Erlangung einer Sondernutzungserlaubnis sollte keinen übermäßigen Aufwand für die Anbieter darstellen. Im europäischen Ausland zeigt sich, dass die Anbieter mit begrenzten Ausschreibungen und notwendigen Genehmigungen der Städte einer stärkeren Kontrolle unterliegen und dennoch am Markt sind.

(Quelle: DStGB-Aktuell 4820-15)

KNSA 448/2020 vom 18.12.2020 gr-ru