

Ärger mit den Wracks

Wie Bremen und andere Städte im Nordwesten mit Schrotträdern umgehen

VON JOERG HELGE WAGNER

Bremen. Eigentlich sind sie Sperrmüll, aber ihre Besitzer schließen sie lieber irgendwo an und vergessen sie dann: Oftmals schon stark geflederte „Fahrradleichen“ sind nutzlos, unansehnlich und blockieren oft auch noch Fahrradständer für fahrbereite Modelle. Wir haben uns umgehört, wie groß das Problem in Bremen und anderen norddeutschen Städten ist und wie jeweils damit umgegangen wird.

Wie viele Räder werden jährlich entfernt?
„Wir markieren zwischen 1500 und 2000 Schrotträder pro Jahr“, sagt Torben Knapp von der Bremer Stadtreinigung (DBS). Im dreimal größeren Hamburg sind es zwischen 5000 und 6000. Oldenburg sammelt im jährlichen Durchschnitt nur rund 240 besitzerlose Fahrräder ein. In der deutlich kleineren Uni-Stadt Lüneburg sind es pro Jahr rund 250 „Fahrradleichen“. In Hannover wiederum waren es ähnlich wie in Bremen zwischen 1500 und gut 2000 in den vergangenen drei Jahren.

Durch wen geschieht das?
In Bremen macht das die DBS zusammen mit der gemeinnützigen Waller Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft (Wabeg). Eine Banderole fordert die Fahrradhalter auf, das Wrack binnen vier Wochen zu entfernen. Manchmal geschieht das, deshalb werden nicht alle markierten Räder am Ende von der DBS verwertet. Auch in Hamburg kümmert sich die Stadtreinigung um das Problem, hier beträgt die Frist aber nur zwei Wochen. In Oldenburg ist der Fachdienst Mobilität der

„Wir markieren zwischen 1500 und 2000 Schrotträder pro Jahr.“

Torben Knapp, Bremer Stadtreinigung

Stadt zuständig. In Lüneburg markiert das Ordnungsamt die Räder, eingesammelt werden sie dann von der stadt-eigenen Servicegesellschaft. In der Region Hannover sind neun „Abfallfahnder“ vom Zweckverband Abfallwirtschaft zuständig.

Was ist die Rechtsgrundlage?
Als „Schrotträd“ gelten fahruntüchtige Fahrräder, die nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz als Abfall anzusehen sind. In Bremen darf die DBS also Fahrräder auf öffentlichen Flächen oder öffentlichen Fahrradstellplätzen entfernen, wenn „aufgrund des augenscheinlichen Zustands keine Anhaltspunkte für die Funktionsfähigkeit und eine bestimmungsgemäße Nutzung vorliegen“, erläutert Knapp.

In Hamburg stuft das jeweilige Bezirksamt die Schrotträder als Sperrmüll ein und beauftragt dann die Stadtreinigung mit der Entsorgung. In Lüneburg beruft man sich auf das Niedersächsische Straßengesetz: „Ein verkehrsuntüchtiges Fahrrad dauerhaft auf einer öffentlichen Straße, einem öffentlichen Gehweg oder Platz abzustellen, stellt



Eindeutig nicht mehr verkehrstauglich und damit Abfall: Fahrradwrack unter dem Fly-Over am Breitenweg.

FOTO: FRANK THOMAS KOCH

eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar“, erklärt Stadt-Sprecherin Suzanne Moenck. „Die Erlaubnis liegt nicht vor, daraus resultiert die Pflicht, das Rad zu entfernen.“

Einen ganzen Strauß von Gesetzen führt man in Hannover als Grundlage an: das Niedersächsische Abfallgesetz, das Kreislaufwirtschaftsgesetz, die Abfallsatzung der Stadt Hannover, die Straßenreinigungssatzung, das Niedersächsische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung, das Ordnungswidrigkeiten-Gesetz und die Straßenverkehrsordnung.

Was passiert mit den Rädern?
Auch jetzt haben die Halter in Bremen noch eine Chance: Die Räder werden drei Monate lang eingelagert. In dieser Zeit werden die Rahmennummern mit der Polizei abgeglichen, um mögliche Diebstähle aufzuklären. Am Ende werden die Schrotträder bei der Wabeg verwertet. „Dabei entsteht aus rund drei Schrotträdern ein neues Rad“, sagt Knapp.

Auch in Oldenburg gehen die Schrotträder an gemeinnützige Werkstätten, die daraus Fahrräder für Flüchtlinge und Bedürftige herstellen. „Diverse Teile werden demontiert und als Ersatzträger aufbewahrt“, sagt Sprecherin Kim Vredenberg-Fastje. „Was dann noch übrig ist, geht zum Schrottplatz.“

Hamburg bringt, was noch brauchbar erscheint, zur Reparatur in die Fahrradwerkstatt der Stadtreinigung in Osdorf. Das betrifft etwa jedes vierte bis fünfte Schrotträd. Die Räder oder einzelne Teile werden dann für den Verkauf hergerichtet. Fahrräder, die nicht mehr repariert werden können, werden entsorgt.

„Nach einer Aufbewahrungsfrist von einem Jahr werden die sichergestellten Fahrräder versteigert oder vernichtet“, sagt Lüneburgs Sprecherin Moenck. „Das alles ist durchaus mit erheblichem Aufwand verbunden.“

Kurzen Prozess macht man in Hannover: Vier Wochen nach der Kennzeichnung werden die Fahrräder noch dokumentiert - Hinweisgeber, Foto, Rahmengestellnummer, Farbe - und dann „ausnahmslos mit einem Presswagen verschrottet“, sagt Helene Herich, Sprecherin vom Zweckverband Abfallwirtschaft. „Mit dieser Vorgehensweise wird sichergestellt, dass der Zweckverband durch die Eigentümer weder strafrechtlich noch zivilrechtlich belangt werden kann.“

Gibt es einen Trend?
In Bremen wurden im vorigen Jahr etwas weniger Schrotträder gemeldet, was die DBS auf das zunehmende Home-Office und den Lockdown wegen der Corona-Pandemie zurückführt. Einen Trend über Jahre hinweg

gibt es jedoch laut DBS nicht. Hamburg verzeichnete einen starken Anstieg um 19 Prozent von 2019 zu 2020. Für 2021 gibt es noch keine abschließende Zahl. In Hannover führt man die „stark angestiegene Zahl“ zum einen auf die Verstärkung der Abfallfahnder zurück, zum anderen auf immer mehr Radfahrer.

Schwankungen gibt es auch in Oldenburg. „Ein Abwärtstrend ist noch nicht zu erkennen“, sagt Vredenberg-Fastje. „Dem Problem kann nicht vorgebeugt werden, das hat sich in den letzten sieben Jahren gezeigt.“ Ohne kontinuierliches Markieren und Einsammeln käme es an den Fahrradabstellanlagen „zu katastrophalen Situationen“. Lüneburg spricht von einer „etwa gleichbleibenden Tendenz“.

In Bremen kann man sich direkt an die Stadtreinigung wenden, um störende Schrotträder zu melden. Wichtig: Sie müssen sich auf öffentlichem Grund befinden und offensichtlich nicht mehr fahrtüchtig/verkehrssicher sein. „Fahrtüchtige Fahrräder, auch wenn diese verschmutzt aussehen und schon länger am selben Ort stehen, gelten nicht als Schrotträder“, heißt es seitens der Stadt. Kosten oder Gebühren fallen für das Melden und Entfernen nicht an. Telefon: 04 21/36136 11, E-Mail: info@dbb.bremen.de

Melf Grantz weist Kritik zurück

Vorwurf der Frauenbeauftragten

VON FELIX WENDLER

Bremen. Der Bremerhavener Oberbürgermeister Melf Grantz (SPD) hat einen Beschwerdebrief an Bremens Landesfrauenbeauftragte Bettina Wilhelm geschrieben. In dem Brief, der dem WESER-KURIER vorliegt, weist Grantz einen Vorwurf im Zusammenhang mit der Bremerhavener Feuerwehr zurück. Wilhelm hatte sich am Mittwoch in einer Presseerklärung zur Ernennung von Bremens neuer Polizei- und Feuerwehrbeauftragten Sermin Riedel geäußert. In der Erklärung heißt es: „Um Diskriminierung und Belästigung am Arbeitsplatz zu verhindern, ist Präventionsarbeit sehr wichtig. Die Haltung Bremerhavens, keine Feuerwehrbeauftragte zu benötigen, weil es bei der dortigen Feuerwehr keinen Sexismus- und Rassismus-Skandal gegeben hätte, ist daher völlig unverständlich.“

Grantz schreibt, er habe die Aussage mit Verwunderung zur Kenntnis genommen. „Diese Begründung muss ich scharf zurückweisen“, so der Oberbürgermeister. Dass die Feuerwehrbeauftragte nicht für die Bremerhavener Feuerwehr zuständig ist, sei auf „etablierte und bewährte vorhandene Strukturen der Prävention“ zurückzuführen. Grantz nennt Programme zum Verhalten am Arbeitsplatz und eine zentrale Beschwerdestelle als Beispiele. Er betont, dass es sich um eine „rein kommunale Feuerwehr“ handle, für die das Land bei personalrechtlichen Belangen nicht zuständig sei.

Bettina Wilhelm teilte am Donnerstagabend auf Anfrage mit: „Ich halte an meiner Aussage fest, dass es mir völlig unverständlich ist, warum Bremerhaven keine Feuerwehrbeauftragte für die Feuerwehr Bremerhaven für notwendig erachtet.“

KLINIKUM REINKENHEIDE

Verschiebbare Operationen werden ausgesetzt

Bremerhaven. Das Klinikum Bremerhaven-Reinkenheide (KBR) setzt vorübergehend alle Operationen und Behandlungen aus, die sich planen und verschieben lassen. Das teilte das Krankenhaus am Donnerstag auf seiner Internetseite mit. Grund dafür sei die steigende Zahl von Corona-Patientinnen und -Patienten. Ihre Versorgung sowie nicht verschiebbare Behandlungen sollen gewährleistet bleiben. Betroffene werden von der Klinik informiert. Ein weiterer Grund sei zudem der Schutz des Personals vor Überlastung. Mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als zu dieser Jahreszeit fielen derzeit durch Krankheit, Quarantäne oder Isolation aus. Es gebe zwar Personalengpässe auf einzelnen Stationen, allerdings ohne grundlegende Einschränkungen. Die Corona-Taskforce und die Geschäftsführung des KBR beobachteten die Situation und werden die Einschränkung bei den Behandlungen wieder aufheben, wenn es möglich ist, heißt es in der Mitteilung. JP

NEUE VAHR NORD

Supermarkt überfallen und schnell festgenommen

Bremen. Die Polizei hat am Mittwochabend in der Neuen Vahr Nord einen 17-Jährigen vorläufig festgenommen. Er soll zuvor einen Supermarkt überfallen haben. Wie die Beamten mitteilen, betrat ein Mann kurz vor Ladenschluss gegen 21.45 Uhr den Supermarkt an der Philipp-Scheidemann-Straße, bedrohte drei Angestellte mit einer Pistole und forderte Bargeld. Dabei richtete der Täter die Waffe nacheinander auf die drei Frauen. Eine 34 Jahre alte Mitarbeiterin handigte ihm daraufhin Geldscheine aus. Anschließend flüchtete der Täter zu Fuß. Die alarmierten Einsatzkräfte der Polizei konnten einen 17 Jahre alten Tatverdächtigen stellen. Bei ihm wurde eine Softairwaffe gefunden, die Beute entdeckten Polizisten in der Nähe. RAB

KLINGARTEN

Einbrecher in der Gartenlaube erwisch

Bremerhaven. Auf frischer Tat haben die Eigentümer eines Kleingartens einen Einbrecher in ihrer Gartenlaube erwisch. Der war gerade dabei, den Inhalt von einhalb Kisten Bier in den Abfluss zu schütten, wohl, weil er die Pfandflaschen mitnehmen wollte. Als er die Eigentümer sah, einen 49-Jährigen und seine 41 Jahre alte Partnerin, ergriff der Mann die Flucht. Dabei nahm er Werkzeug mit, das er zuvor aus der Gartenlaube gestohlen hatte, darunter eine Stichsäge und einen Akkuschrauber. Wegen der guten Personenbeschreibung der Zeugen konnte der 30-jährige Einbrecher zwei Stunden später von der Polizei gefasst werden. HPP

„Planungsverfahren dauern zu lange“

Bürgerschaftsdebatte zum Wesertunnel: Fraktionen fordern Beschleunigung von Infrastrukturprojekten

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Verkehrssenatorin Maïke Schaefer (Grüne) sieht das Straßenbauprojekt Wesertunnel nicht in Gefahr, aus Sicht der Opposition gibt es jedoch noch offene Fragen. In der Bürgerschaft nahmen Rot-Grün-Rot und CDU/FDP das Thema A 281 am Donnerstag auch zum Anlass, grundsätzlicher über den Umgang mit großen Infrastrukturvorhaben in Deutschland zu diskutieren. An einem Punkt bestand Konsens: Projekte wie die Autobahn 281 dauern deutlich zu lang. Hintergrund der Aussprache in einer Aktuellen Stunde war ein Gutachten, das ein Kölner Verwaltungsrechtler im Auftrag der Interessengemeinschaft Seehausen-Hasenbüren erstellt hat. Nach seiner Einschätzung besteht für den Wesertunnel der A 281 zwischen Seehausen und Gröpelingen kein Baurecht mehr, weil mehr als zehn Jahre vergangen sind, seit das Bundesverwaltungsgericht eine Klage gegen das Tunnelprojekt letztinstanzlich zurückgewiesen hat.

Carsten Meyer-Heder (CDU): Er hoffe, „dass sich die Aussage des Gutachtens nicht bewahrheitet“, sagte der Landesvorsitzende der Christdemokraten zum Einstieg in die Debatte. Wenn es auch nur eine kleine Wahrscheinlichkeit gebe, dass sich die Arbeiten zur Fertigstellung des Ringschlusses der A 281 wieder um mehrere Jahre verzögerten, sei dies Anlass zur Sorge. Nach Meyer-Heders Ansicht wäre die Behörde von Senato-

rin Schaefer gut beraten gewesen, für den Beginn des Tunnelbaus eine Fristverlängerung von zehn auf 15 Jahre seit dem Gerichtsurteil vom November 2011 zu beantragen. „Sie wären dann auf der sicheren Seite gewesen“, so Meyer-Heder. Doch dies habe das Verkehrsressort versäumt.

Ralph Saxe (Grüne): Der Verkehrsexperte der Grünen trat der Darstellung der Opposition entgegen. Die Zehn-Jahre-Frist für den Baustart in Seehausen sei mitnichten abgelaufen. Die Uhr habe erst vor zwei Jahren zu ticken begonnen, denn erst 2020 seien letzte Klagen gegen den Planfeststellungsbe-

schluss für den Tunnelbau durch Urteil beziehungsweise Vergleich abgeschlossen worden. Saxe sagte, er habe zwar Verständnis für die anhaltenden Bemühungen der Seehauser Bürgerinitiative, nicht aber dafür, dass die CDU wider besseres Wissen Zweifel an der Rechtslage streue.

Ralf Schumann (Linke): Auch der verkehrspolitische Sprecher der Linken sah dies so. Die Unanfechtbarkeit der Planfeststellung sei erst seit 2020 gegeben. Schumann blickte in seinem Redebeitrag über die juristischen Fragestellungen hinaus. Er wies darauf hin, dass sich nach der Fertigstellung

des Tunnels eine lang gestreckte Gewerbezone ergebe, die vom Güterverkehrszentrum bis nach Gröpelingen reiche. Es gelte, einen Masterplan für dieses „Zukunftsband“ zu entwickeln.

Anja Schiemann (SPD): Der Wesertunnel als eine der letzten Etappen für den Ringschluss der A 281 sei für Bremen das zentrale Verkehrsprojekt schlechthin, stellte die SPD-Fachpolitikerin fest. Sie machte darauf aufmerksam, dass in Seehausen bereits seit längerer Zeit vorbereitende Arbeiten für den künftigen Wesertunnel laufen. Auch deshalb könne von Untätigkeit keine Rede sein.

Thore Schäck (FDP): Wie kann es sein, dass Bremen und der Bund Jahrzehnte für ein 20 Kilometer langes Stück Autobahn brauchen? Diese Frage stellte der FDP-Landesvorsitzende in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen. Projekte wie die A 281 nähmen in Deutschland deutlich zu viel Zeit in Anspruch. Dabei sei gerade dieses Bauvorhaben auch ein Beitrag zum Klimaschutz, weil Verkehre abgekürzt und aus dem Stadtgebiet herausgezogen würden.

Maïke Schaefer (Verkehrssenatorin): In diesem Punkt stimmte die Grünen-Politikerin dem Liberalen uneingeschränkt zu. „Die Verfahren in Deutschland dauern zu lang“, bekräftigte Schaefer. Durch Fristablauf werde der Bau des Wesertunnels jedoch nicht zurückgeworfen. „Es gibt keine Zweifel an der Rechtsbeständigkeit des Planfeststellungsbeschlusses“, so die Senatorin.



FOTO: FRANK THOMAS KOCH

Verkehrssenatorin Maïke Schaefer (Grüne) sieht das Tunnelbauprojekt im Zuge der A 281 nicht gefährdet.