

Häufig gestellte Fragen zur Fahrradcodierung

Kap. 1: Anmerkungen:

Im Nachfolgenden will ich den Versuch unternehmen, die Fragen systematisch zu bündeln und darauf — sicher meist subjektive, aber schlüssige Antworten zu geben. Da Grafiken sehr viele Bytes brauchen, habe ich auf deren Verwendung vorerst bewusst verzichtet, auch auf die Gefahr hin, eine Bleiwüste zu schaffen.

Kurz zu meiner Person: Bankkaufmann, Bodenseeschwabe, Baujahr 1942. Seit Geburt höre ich auf den Namen Alfred Linder. Habe die Fahrradcodierung im ADFC Hessen 1996 maßgeblich angestoßen und seither etwa dreitausend Räder eigenhändig codiert. In Zusammenarbeit mit dem Landeskriminalamt Hessen und der Polizei, für die ich auch schon gelegentlich als Referent aufgetreten bin, habe ich die Straßencodes für ganz Hessen und Rheinland-Pfalz zusammengetragen, die heute im Polizeicomputer allen Dienststellen bei der Chiffrierung, aber noch mehr bei der Dechiffrierung von Codierungen nützlich sein sollen. Auch bei der Schaffung des [Code-Generators](#) war ich nicht ganz unbeteiligt. Natürlich bin ich Partei, will aber möglichst sachlich argumentieren. Ich nenne auch negative Punkte beim Namen. Denn nichts ist perfekt.

Die Antworten sind nur bedingt sortiert. Manche Fragen ähneln sich. Antworten werden teilweise mehrfach gegeben, mit mancherlei Querverweisen auf Stichworte. Es lohnt sich, Ausflüge dorthin zu machen und danach wieder zum Ausgangspunkt zurückzukehren.

Anregungen zu einer leserfreundlicheren Übersicht und weiteren Fragen, die noch nicht im Katalog enthalten sind (vielleicht sogar gleich von einer ernst gemeinten Antwort begleitet) sehe ich gerne entgegen. Ich lasse mich dabei von der erklärten Absicht leiten, der Fahrradcodierung innerhalb des ADFC und der Wertsachencodierung zu noch mehr Schwung zu verhelfen.

Kap. 2: System: Was ist (Fahrrad)codierung?

Unter Codierung verstehen wir die dauerhafte Kennzeichnung von Wertgegenständen mit einem alphanumerischen Code.

Dieser enthält im Wesentlichen den Namen und die Adresse des rechtmäßigen Eigentümers in verschlüsselter Form. Nur einem recht kleinen Kreis von Experten, insbesondere der Polizei, soll es gelingen, den Code komplett zu entschlüsseln. Aber auch Laien werden anhand der dort enthaltenen Initialen schnell feststellen können, ob ihnen gestohlene Ware zum Verkauf angeboten wird.



Aufbau eines in Hessen üblichen, bundesweit meist identisch zusammen gestellten Codes:

FB	08	00045	003	PD
----	----	-------	-----	----

(die hier verwendeten Kästchen dienen nur der besseren Erkennung, gefräst oder codiert wird ohne Zwischenräume, also im angezeigten Beispiel **FB0800045003PD**)

1. **FB** steht für den Wetteraukreis (Hessen) und ist identisch mit dem dortigen Autokennzeichen
2. **08** wurde amtlich für die Gemeinde/Stadt Friedberg festgelegt und entspricht den letzten zwei (bzw. in einigen Bundesländern drei) letzten Stellen des [amtlichen Gemeindecodeschlüssels](#)
3. **00045** ist die von der Gemeinde für **Grüner Weg** vergebene fünfstellige [Straßenkennziffer](#) (Straßencode)
4. **003** steht für die immer dreistellige Hausnummer **3**
5. der Vorname des Eigentümers beginnt mit **P**, der Nachname mit **D**. Initialen sind generell zweistellig, bei Doppelnamen wie Klaus Peter Müller-Schulze also KM
6. In der [Frankfurter Variante](#) werden noch 2 Ziffern für das Jahr der Codierung angefügt.

Dem Codierpersonal stehen die Straßenkennziffern und die Gemeindecodes für ihr Gebiet zur Verfügung, die Polizei verfügt über ein Verzeichnis des gesamten Landes und wird über die zuständigen Einwohnermeldeämter die Personen ausfindig machen können, auf die an der angeführten Adresse die Initialen zutreffen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Können auch andere Wertgegenstände codiert werden?

Hier lasse ich einen Text auf der inzwischen nicht mehr existenten Homepage der IHK Friedberg einfließen, die von der Friedberger Polizei konzipiert wurde. Die Friedberger Polizei war auf diesem Sektor bundesweit lange federführend. **FEIN steht für Friedberger Eigentümer Identifikations Nummer.**

Eine FEIN-Kennzeichnung kann auf den meisten Gegenständen auf verschiedenste Art und Weise erfolgen.

An Möglichkeiten sind denkbar:

Gegenstand	FEIN-Kennzeichnung durch
Foto-/Videokameras Unterhaltungselektronik, Mobiltelefone, Faxgeräte, PC's	Eingravieren, Einritzen, Einschmelzen
Schmuck Antiquitäten	Eingravieren
Teppiche	UV-Beschriftung und Beschriftung mit wasserfestem Stift
wertvolle Bilder u. ä. Gegenstände	Einbrennen im Rahmen, UV-Beschriftung
Werkzeuge und Baumaschinen	Eingravieren, auch elektroinduktiv, Einschlagen, Farb-Beschriftung

Fahrräder	Einfräsen, Einschlagen, Einschmelzen
Waffen	Einfräsen
Generell Gegenstände mit Lackbeschichtungen	Einschmelzen

Größere Gegenstände sind ggf. zusätzlich mit einer FEIN-Schablone (von Schilderherstellern) und Farbe zu beschriften, (Empfehlung: schwarzer, hochglänzender Acryl-Autolack in Spraydosen).

Wichtig ist, eine nach außen hin sichtbare, möglichst unveränderliche FEIN-Kennzeichnung auf einem wesentlichen Teil des Gegenstandes (z.B. am Gehäuse) anzubringen.

Dabei ist eine zusätzliche und mehrfache Kennzeichnung, auch im Innern des Gegenstandes empfehlenswert.

Diese Info ist bereits mehrere Jahre alt. Weitere Gegenstände, die sich für eine Codierung eignen, sind z.B.

Pferdesättel (mittels Brandstempel)

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Gibt es ein Zentralregister für codierte Fahrräder?

Es gibt kein Zentralregister für codierte Fahrräder oder Wertgegenstände. Und das aus gutem Grund.

- a. der Code ist nach dem Baukastenprinzip aufgebaut.
- b. die Experten wissen damit umzugehen und diesen zu entschlüsseln, dazu wird kein Zentralregister benötigt.
- c. jedes Zentralregister nach dem Muster einer Flensburger Kfz- und Verkehrssünderdatei würde erhebliche und immer wiederkehrende Zusatzkosten verursachen, ohne entsprechenden Nutzen zu bringen. Jeder Umzug und jeder Verkauf müsste diesem Zentralregister, entsprechend autorisiert, also amtlich abgeseget, gemeldet werden. Bei rund 80 Millionen Rädern in der Bundesrepublik wären sehr leistungsstarke und somit teure Computer und ein Heer von Datentypisten erforderlich. Die Bürokratie würde fröhliche Urständ feiern, ohne dass der besseren Aufklärung wirklich gedient wäre.
- d. Erst ein abhanden gekommenes Fahrrad wird somit im Zentralregister der Polizei mit Rahmennummer und Codierung gespeichert.

Überlegenswert wäre es allerdings, dass die Daten gestohlener Räder in einer für Jedermann zugänglichen Datei zusammengeführt würden, mit Auslobung von Prämien für die Rückführung. Statt Namen und Adresse zu offenbaren, böte sich als Kontaktadresse die lokale Polizeidienststelle an, in der auch die Verlustanzeige gemacht wurde. Die Niederlande machen das bereits seit längerem vor.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Ist die Codierung bundeseinheitlich?

Im Großen und Ganzen ja! Aber wie überall gibt es Ausnahmen.

Die Bundesrepublik besteht aus 16 Bundesländern. Jedes Bundesland hat eigene Verwaltungsstrukturen, die über mehrere Jahrzehnte organisch gewachsen sind und sich auch bewährt haben. Entsprechend unterschiedlich verfahren die einzelnen Bundesländer auch in Sachen Straßencodes.

Während in einem relativ kleinen Bundesland wie Rheinland-Pfalz die rund 80tausend Straßen bis 2003 in einem Zentralregister aufgelistet waren und von Mainz aus den Gemeinden die entsprechenden Straßencodes amtlich vorgegeben wurden, hatten in Bayern oder in Hessen die einzelnen Landkreise oder sogar die Gemeinden schon immer volle Eigenständigkeit, was die Vergabe der Straßenkennziffern angeht.

Straßenkennziffern werden amtlicherseits dazu verwendet, um bei statistischen Erfassungen oder bei Wahlen auf einfache Art eindeutige und computerlesbare / statistisch auswertbare Daten zu gewinnen. Eine eindeutige Ortsbestimmung bei Unfällen, eine genaue Abgrenzung, welcher Bewohner zu welchem Wahlbezirk, welchem Sozialamt gehört, in welche Grundschule seine Kinder gehen sollen, ist mit numerischen Straßencodes wesentlich einfacher darzustellen als mit teilweise unterschiedlichen Schreibweisen von Straßennamen, ganz abgesehen von Straßennamen, die innerhalb der Gemeinde mehrfach vorkommen (das gibt es, z.B. in Saarbrücken bis zu achtfach!) oder wo aufgrund Namensähnlichkeit Verwechslungsgefahr besteht.

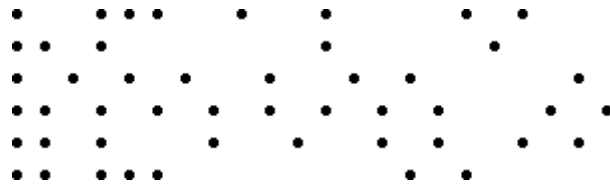
Ich persönlich habe kein Problem damit, dass in Deutschland unterschiedliche Codiersysteme und [Codierdialekte](#) verwendet werden. Ein einheitliches System wäre selbstverständlich einfacher zu vermitteln. Entscheidend ist aber, dass in den einzelnen Ländern und Regionen Einheitlichkeit besteht und die dortigen Systeme auch der lokalen Polizei bekannt sind.

Grund: Nicht der Polizist vor Ort dechiffriert den Code eines aufgefundenen oder kontrollierten Gegenstandes, sondern die örtlich zuständige Polizei, die im Wege der Amtshilfe von ihren Kollegen kontaktiert wird. Dort liegt auch möglicherweise schon die entsprechende Verlustanzeige vor.

Dennoch kann schon durch die in jedem Code enthaltenen Initialen der Kreis der legitimen Eigentümer sehr stark eingeengt werden. Statistisch gesehen liegt die Chance identischer Initialen bei vielleicht 1:300, bei einzelnen Kombinationen wie YX oder QC sogar noch wesentlich niedriger. Auch Kreis, Gemeinde, sogar der Straßename kann durch die vorgesetzte Dienststelle anhand der für alle Polizeidienststellen landesweit zugänglichen Straßencode-Datei umgehend festgestellt werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein unbefugter Besitzer eine glaubhafte Erklärung für so viele Abweichungen von seinen eigenen Personalien geben kann, gehen gegen Null, außer er kennt den wirklichen Eigentümer. Dieser kann meist rasche Entwarnung geben, wenn er das Fahrrad verliehen oder verkauft hat.

Ich warne aber davor, ohne Not total abweichende Systeme zu etablieren, da hierdurch die Transparenz und Akzeptanz in der Bevölkerung verloren geht. Vor allem sind Systeme

abzulehnen, die nur mittels Abfrage in [solitären Dateien](#) dechiffriert werden können. Was nützt mich eine Codierung wenn mir für die Abfrage 20 Euro in Rechnung gestellt werden? Die Codierung sollte für mich immer selbst erklärend sein und nicht vom guten Willen oder der Existenz der Systemanbieter abhängen. Nur Spezialisten werden heraus bekommen, was sich hinter folgender Codierung verbirgt: **RZo83H5HUA41CS** oder den Hieroglyphen:



Seit 2007 ist der Anbieter dieser Codierungsform nicht mehr im Markt, die von ihm codierten Räder sind somit auch nicht mehr identifizierbar. Nur wenige Systeme können von sich behaupten, von der Polizei und/oder dem ADFC empfohlen zu sein, womit sich einige Anbieter brüsten. Richtig ist, dass die Polizei generell kein Verfahren per se ablehnen kann. Zwischen Empfehlung und Akzeptanz liegen aber manches Mal Welten.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

"Codierdialekte"

Ein bundeseinheitliches Codierverfahren ist derzeit nicht darstellbar, da die verwaltungstechnischen Voraussetzungen in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich sind und wir uns der dort bereits vorhandenen Dateien bedienen. Es ist illusorisch, dass die Verwaltungsbehörden ihre Dateien im Sinne einer "Codierfreundlichkeit" vereinheitlichen. Da die Entzifferung von Eigentümercodes ausschließlich über die lokal zuständige Polizei in Zusammenarbeit mit dem dortigen Einwohnermeldeamt vorgenommen werden kann, ist nur sicher zu stellen, dass die Polizeidienststellen über die Zusammensetzung "ihres" spezifischen Codes Bescheid wissen. Derzeit gibt es mehrere Varianten im Bundesgebiet (die Leerstellen zwischen den einzelnen Ziffern und Buchstaben sind nur zur Verdeutlichung der unterschiedlichen Verfahren eingefügt, unterbleiben aber bei der eigentlichen Codierung. siehe Erläuterungen zum [Aufbau](#) des Codes.

Derzeit sind mir folgende Codiersysteme geläufig

Modell	Jahr	Kreis	Gde-code	Straße	Hs.Nr	Initialen	Jahr
Baden-Württemberg		UL	001	00021	001	AF	
Bayern (derzeit u.a.)		FÜ	001	ROSEN	001	AF	
Bayern derzeit auch:		KT-	001-	00021	001-	AF	
Bergisch Gladbacher Modell		NE	1	21	1	AF	
Berlin u.a.		B-		070742		AF	
Frankfurter Modell		F	00	00021	001	AF	10
Friedberger Modell " FEIN-Code "		FB	01	00021	001	AF	
Hamburger Modell		HH-	A	123	045	AF	

Hildener Modell	10	ME	6-	0520	44	AF	
Leipziger Modell		L-	NO	01234	1A	AF	
München zeitweise		MÜ	128	250	-47	AF	
Rheinland-Pfalz bis zum Jahr 2003		MZ		75021	001	AF	
Schleswig-Holst. u.a.		IZ	123	-0456	12	AF	
Österreich		WE	-	00021	12/1	AF	
Luxemburg	-	POLICE		SRPR-	LUX		
Frankreich		04139990000112					

Jedes dieser Systeme hat seine Berechtigung. Kaum ein Innenministerium wird von seinem System abgehen. Dennoch wäre es sehr vorteilhaft, wenn sie sich annäherten. So viele unterschiedliche Modelle sind der Sache nicht förderlich, weitere Modellvarianten letztlich unerwünscht.

Anmerkungen:

das **Bergisch-Gladbacher** Modell unterscheidet sich vom **EIN-Code** lediglich durch die Länge der einzelnen Komponenten. Mit anderen Worten: beim Friedberger Modell sind die Komponenten bezüglich ihrer Länge fest gelegt, fehlende Zeichen werden durch vorgestellte Nullen aufgefüllt. Dies dient der Eindeutigkeit, nimmt aber mehr Platz und Zeit bei der Codierung in Anspruch. So besticht NE1211AF durch absolute Kürze, lässt aber mehrere Auslegungen zu. Beim viel längeren EIN-Code lässt sich vom Experten sofort erkennen, welche Ziffer zu welchem Segment gehört.

Baden-Württemberg hat gegenüber dem EIN-Code nur eine kleine Abweichung: Der Gemeindecode ist dreistellig, um die Gemeinde eindeutig verifizieren zu können. Schleswig-Holstein, Bayern sowie einige Neue Bundesländer sind ebenfalls zu dreistelligen Gemeindecodes gezwungen, während Berlin — wenn es wollte - letztlich komplett darauf verzichten könnte. So unterschiedlich sind die Ausgangslagen.

"Frankfurter Modell": Bei der teilweise heftigen Fluktuation in Hoch- und Mehrfamilienhäusern wird kein Einwohnermeldeamt bereit sein, alle Einwohner zu benennen, auf die der Eigentümercode über alle Jahre hinweg zutreffen könnte. Bei jeder Verwaltungsreform mit Zusammenschlüssen von Gemeinden ändern sich automatisch auch die Gemeinde- und Straßencodes. Ohne die Jahreszahl kann dann die Zuordnung zu absolut falschen Ergebnissen führen. (Schon wenige Monate nach der Umstellung der Postleitzahlen weigerte sich die Post, alte Postleitzahlen anzuerkennen. In wenigen Jahren werden nur noch Spezialisten in der Lage sein, eine vierstellige PLZ zu identifizieren, außer Wikipedia bietet eine Antwort.) Die Ergänzung der Jahreszahl (optional) ist aus unserer Sicht sehr empfehlenswert.

Hilden setzt im Unterschied zum Frankfurter Modell die Jahreszahl voran, weil dies beim Codieren Zeit sparen hilft. Da ich hier Partei bin, enthalte ich mich eines Kommentars.

Rheinland-Pfalz: Dort gab es bis 2003 eine zentrale Verwaltung der Straßencodes durch Mainz. Eine Gemeindeganzziffer war daher nicht notwendig. Änderung auf EIN-Code ab 2004

Berlin: In Berlin wurde längere Zeit behauptet, keine Straßencodes zu haben. Seit 2003 ist auch in Berlin der numerische Straßencode verfügbar, doch bevorzugen fast alle Codierer die Gravur des Geburtstages + Initialen, da dort Jahr für Jahr etwa 8 % der Einwohner umziehen.

In **Hamburg und Schleswig-Holstein** wurde zwischen 2002 und 2007 auch der Digidcode durch die Firma FCS angeboten.

Leipzig: Dort codierte bis 2004 fast ausschließlich die Polizei. L-NO im angegebenen Beispiel steht für Leipzig-Nordost, Straßencodes sind immer fünfstellig, die Hausnummern 1-3-stellig, ggf. ergänzt um Blockbezeichnung, also 1A bei Hausnr. 1a

Bayern: Fast keine Gemeinde pflegt den Straßencode mehr, da die heutige Computertechnologie darauf verzichten kann. Dem entsprechend sind die Straßenkennziffern nicht flächendeckend verfügbar. Der ADFC Bayern hat sich in Absprache mit dem LKA Bayern darauf verständigt, dass stattdessen ein 5- bis 8-stelliger Buchstabencode verwendet wird. Die ersten drei Zeichen des Straßencodes sind identisch mit den ersten drei Zeichen des amtlichen Straßennamens, die weiteren Buchstaben sollen Verwechslungen mit ähnlichen Straßennamen minimieren.

Informationen über Codiersysteme im Ausland:

Frankreich: 04 13 999 00001 1 2: die einzelnen Segmente (hier durch Leerzeichen sichtbar gemacht) bedeuten

04= Jahr der Codierung 13 Département-Kennung 999 Chiffre für den Codierer, zentral vergeben 00001 = fortlaufende Nummer der von vorstehendem Codierer codierten Räder 1 = Herrenrad 2 = MTB

Mehr dazu unter http://www.fubicycode.org/html/pg_hm/faq.htm#numerotation

Niederlande: Die dortigen Postleitzahlen bestehen aus vier Ziffern und zwei Buchstaben, z.B. 2349AA. Eine solche Postleitzahl ist blockseitenscharf; d.h. eine Straßenseite zwischen zwei Einmündungen hat ihre eigene Postleitzahl. Beim Codieren wird dann nur noch die Hausnummer hinten angestellt. Mit 2349AA16 ist somit das Haus des Eigentümers definiert.

Österreich: verwendet ein dem Bergisch-Gladbacher Modell nachempfundenen System.

Für Ergänzungen meiner Liste wäre ich sehr verbunden.

Natürlich ist es wünschenswert, dass sich die Systeme angleichen. Es wäre der Sache sehr förderlich, wenn innerhalb des ADFC die Codierung einen entsprechenden Stellenwert erhält. Würde im ADFC mit quasi einer Stimme gesprochen, würden auch die Kommunen und Ministerien sowie die Polizei nicht daran vorbei kommen. Allerdings ist ein eigenes, nicht mit der Polizei abgestimmtes Codierverfahren, aus meiner Sicht nicht notwendig und daher abzulehnen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Braucht es eine gesetzliche Regelung für die Codierung?

Um es auf eine griffige Formel zu bringen: JEIN

Es wäre positiv, wenn die Codierung durch den Gesetzgeber generell geschützt und eine bundeseinheitliche Verfahrensweise für den Aufbau und die Pflege von Codes geschaffen würde, vergleichbar der Pflicht, Fahrgestellnummern nach einem bestimmten System aufzubauen. Auch die Pflicht, jedem in Deutschland hergestellten oder nach Deutschland importierten Fahrrad einen geeigneten Platz für gefahrlose Codierungen zu verordnen, könnte hilfreich sein. Es wird aber am Parteiengezänk, spätestens aber wegen behaupteter Handelsbarrieren an Brüssel scheitern.

Es wäre fatal, wenn die Erlaubnis zur Codierung in ein Gesetzeswerk gezwängt würde, mit Ausbildungsnachweisen, Dokumentation etc. Denn sobald eine gesetzliche Direktive erlassen wird, wird die Codierung per se unbezahlbar und dann auch nicht mehr vom Publikum angenommen. Eine Pflicht zur Codierung kann und soll es niemals geben. Andererseits will ich es niemand verwehren, auf seinem Eigentum Merkmale anzubringen, die ihn als Eigentümer ausweisen. Ob er dabei seinen vollen Namen und seine Adresse in offener Form verwendet oder auf den stark verkürzten Code verfällt, muss jedem selbst überlassen bleiben.

Würde die Codierung durch ein Gesetz geschützt, wäre eine unautorisierte Codierung illegal. Mit anderen Worten würde sich ein Mensch strafbar machen, wenn er auf einem Gegenstand eine Codierung anbringt, die den Anschein erweckt, dass es sich um sein Eigentum handelt.

Es wurde schon die Forderung erhoben, eine bestimmte Schriftart für Codierungen zu reservieren, um dieses Produkt zu schützen. Ich gestehe, dass ich davon nichts halte. Es bleibt jedem überlassen, Codierungen auch in Gotikbuchstaben vorzunehmen, wenn ihm danach zumute ist. Er muss sich halt darüber im Klaren sein, dass die Lesbarkeit darunter leidet.

Die Forderung, doch so lange mit der Codierung zu warten, bis gesetzliche Rahmenbedingungen für die Codierung geschaffen sind, sei es durch den Bundestag, ggf. sogar durch Brüssel, kann ich nicht nachvollziehen. Es ist in meinen Augen Tagträumerei, eine Realisierung zu erwarten. Eher steckt für mich dahinter die offene oder kaschierte Ablehnung der Codierung an sich, aus welchen Gründen auch immer.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kap. 3: Straßencodes

Wo kommen die Straßencodes her?

Straßencodes werden zumindest in Hessen eigenständig von den Gemeinden / Städten bzw. dem KIV vergeben und gepflegt. In anderen Bundesländern können andere Verwaltungsvorschriften herrschen. Beispielsweise wurden in Rheinland-Pfalz bis 2003 die Straßenziffern zentral von Mainz aus verwaltet, so dass es im gesamten Bundesland keine zwei gleichlautenden Straßencodes geben konnte.

Bund/Länder-Arbeitsgruppe
ADV in der amtlichen Lebensmittel- und Veterinärüberwachung

Geschäftsstelle der ADV-Arbeitsgruppe im Bundesamt für Verbraucherschutz und
Lebensmittelsicherheit in Berlin

ADV-Kodierkataloge für die Übermittlung von Daten aus der amtlichen
Lebensmittel- und Veterinärüberwachung sowie dem Lebensmittel-Monitoring³

Katalog Nr. 9 (Version 1.06): Gemeindekennziffern

Katalog Gemeindekennziffern

Kode	Bundesland	Regierungsbezirk
01	Schleswig - Holstein	
02	Hamburg	
03	Niedersachsen	
031		Reg.-Bez. Braunschweig
032		Reg.-Bez. Hannover
033		Reg.-Bez. Lüneburg
034		Reg.-Bez. Weser-Ems
04	Bremen	
05	Nordrhein - Westfalen	
051		Reg.-Bez. Düsseldorf
052		Reg.-Bez. Köln
053		Reg.-Bez. Münster
054		Reg.-Bez. Detmold
055		Reg.-Bez. Arnsberg
06	Hessen	
064		Reg.-Bez. Darmstadt
065		Reg.-Bez. Gießen
066		Reg.-Bez. Kassel
07	Rheinland - Pfalz	
08	Baden - Württemberg	
081		Reg.-Bez. Stuttgart
082		Reg.-Bez. Karlsruhe

Zurück zu Hessen: Hier ist der Aufbau der Straßencodes von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich gut. Während in der Vergangenheit alle Straßen der Gemeinde einmal in alphabetisch aufsteigender Reihenfolge durchnummeriert wurden, also die Albert-Schweitzer-Straße die No. 1 bekam, der Zillenhäuser Weg die No. 243, wurde durch die Gemeindereform 1973 mit der Eingemeindung neuer Ortsteile eine Neuvergabe erforderlich, da ja auch dort identische Straßencodes existent waren. Meist behalf man sich damit, dass jedem Ortsteil eine oder zwei Zahlen vorangestellt wurden, so dass die Albert-Schweitzer-Str. danach beispielsweise 15001 lautete, während der Zillenhäuser Weg möglicherweise wegen Namensgleichheit mit einer anderen Straße in Bürgermeister-Kahn-Straße umbenannt wurde und jetzt die Nummer 15245 trägt. Es kam aber auch öfters vor, dass Gemeinden komplett neue Straßencodes schufen.

Wird ein Siedlungsgebiet neu erschlossen, legt die Gemeinde nicht nur die Namen, sondern auch die Codes für alle neu entstehenden Straßen fest. Im Zuge der Auslagerungen von Verwaltungsaufgaben an Kommunale Gebietsrechenzentren (KGRZ, neuerdings privatisiert und umbenannt in Kommunale Informationsverarbeitung = KIV) kommt es vor, dass diese die neuen Straßencodes bestimmen. Die Gemeinden werden diese meist übernehmen, manchmal aber auch festlegen, dass intern ihr selbst vergebener Code gelten soll. Dies trägt nicht unbedingt zur Klarheit bei, denn plötzlich bestehen dann beim KIV und den Gemeinden abweichende Codes für dieselbe Straße. Welcher ist verbindlich? Wir in Hessen entscheiden uns im Zweifelsfall für die Codes der Gemeinden, pflegen in unserem Archiv aber auch die KIV-Nummern mit Querverweis auf die von uns verwendeten.

Um die Sache noch komplizierter zu machen, muss ich anmerken, dass es selbst innerhalb der Gemeinde-Verwaltung unterschiedliche Codes für die Straßen geben kann: so hat die

Straßenbaubehörde öfters separate Codes. Wir sollten uns im Zweifelsfall immer an die Datei des Einwohnermeldeamtes halten.

Manche Gemeinden behaupten, sie hätten überhaupt keine Straßencodes mehr. Zumindest pflegen sie diese nicht mehr sichtbar. Grund hierfür ist, dass der Sachbearbeiter im Einwohnermeldeamt lediglich die Anfangsbuchstaben der gesuchten Straße, z.B. ALB, eingibt und ihm dann in seinem Computersystem alle Straßen angezeigt werden, die mit ALB beginnen. Er braucht nur noch die "Albert-Schweitzer-Straße" anzuklicken und auf Freigabe zu drücken. Im Hintergrund ordnet der Computer diesen Namen dann automatisch dem Straßencode 15001 zu.

Erfolgt trotz aller Nachfragen keine Pflege der Daten mehr durch die Gemeinde, entschließen wir uns in Hessen (in Absprache mit dem LKA Hessen) zu einer eigenmächtigen Vergabe von Ersatzkennziffern, die sich aber deutlich vom gemeindlichen System abheben.

siehe auch das Thema [Einheitlichkeit](#).

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Veränderungen sind möglich.

Da die Gemeinden bzw. das [KIV](#) Straßencodes in Eigenregie verändern können, insbesondere bei Verwaltungsreformen und Gemeindegemeinschaften, ist die kontinuierliche Pflege dieser Dateien inkl. Archivierung überholter Straßencodes eine verantwortungsvolle Aufgabe, die in Hessen zentral durch das LKA und den ADFC Landesverband Hessen koordiniert werden. Denn das Chaos wäre perfekt, wenn im Jahre 2015 unter dem Straßencode 15001 die Helmut-Kohl-Straße ausgeworfen würde, während die Albert-Schweitzer-Straße neuerdings unter 18026 geführt wird. Gleiches gilt übrigens auch für die Gemeindecodes, die bei einem Zusammenschluss von zwei Kreisen oder Gemeinden neu festgelegt werden müssen. Selbst die Hausnummern ändern sich gelegentlich im Zuge der Umbenennung einer Straße. Auch die Kreiskennzeichen sind nicht sakrosankt, wie uns ältere, aber auch neuere Erfahrungen lehren. So wurde um 1975 aus Gießen und Wetzlar das Kunstgebilde Lahnstadt mit dem Autokennzeichen L geschaffen. Dieser Zusammenschluss wurde nach massiven Protesten der Betroffenen und nach Regierungswechsel rückgängig gemacht. Aber es gibt immer noch Kfz. in Wetzlar mit Autokennzeichen L, das 1990 Leipzig zuerkannt wurde.

Wir in [Frankfurt](#) haben daher festgelegt, dass eine zweistellige Jahreszahl an die Initialen angehängt wird, um auch noch in 30 oder 50 Jahren feststellen zu können, welcher Straße die damalige Codierung galt, und dem Einwohnermeldeamt zu ermöglichen, leichter herauszufinden, wer damals in diesem Hause wohnte.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Werden Straßencodes auch in Zukunft zur Verfügung stehen?

Gute Frage!

Zumindest in Bayern haben die meisten Gemeinden davon Abstand genommen, die Straßenkennziffern oder Straßencodes weiter zu pflegen. Seitens des Bayerischen Innenministeriums werden die Gemeinden auch nicht mehr angehalten, dies zu tun.

Auch in Hessen und aus anderen Bundesländern sind Stimmen zu hören, dass die Straßenkennziffern ein Auslaufmodell sind oder sein könnten und uns dann nicht mehr aktuell zur Verfügung stehen werden.

Moderne Computerprogramme, auch in Verwaltungskreisen immer mehr im Schwange, können — zumindest für deren Nutzer so auslegbar — locker auf Straßenkennziffern verzichten. Stattdessen werden der Sachbearbeiterin in der Einwohnermeldestelle nach Eintippen von drei Anfangsbuchstaben in einer Klappenmaske alle Straßen angezeigt, die mit diesen Buchstaben beginnen. Sie sucht sich flugs die richtige Straße aus, klickt sie an, und braucht keine Verzeichnisse mehr zu wälzen, mit all den Übertragungsfehlern, die damit verbunden sein können.

Ich halte es für sehr wahrscheinlich, dass im Hintergrund dennoch eine (Art von) Straßenkennziffer abgelegt wird, die dem Verwaltungsangestellten aber verborgen bleibt und nur dem Programmierer bekannt ist. Doch ich bin weder Verwaltungsfachmann noch Programmierer für ein Verwaltungszentrum. Es besteht aber angesichts dieser Entwicklung für die Gemeinden vermutlich in Zukunft keine Notwendigkeit mehr, diese Kennziffern kontinuierlich zu pflegen, geschweige denn zu publizieren.

Es kann durchaus sein, dass Gemeinden und Verwaltungszentren diese Situation nutzen, für die Herausgabe solcher dann nur noch internen Daten einen Obolus zu verlangen. So verlangten schon vor drei Jahren die privatwirtschaftlich organisierten [KIVs](#) in Hessen mehrere tausend Mark für die Überlassung der Straßencodes. Das Innenministerium bezahlte letztendlich die Summe. Einzelne Gemeinden stellten teilweise aberwitzige Gebührenforderungen an den ADFC, lieferten die Daten dann aber brav und gehorsam zum Nulltarif an das Landeskriminalamt.

Hilfe kommt dann wohl von den Katasterämtern, die im Rahmen der GEOSYS alle Straßen und Lokationen auflisten und mit Geo-Koordinaten versehen, wodurch jede Parzelle durch Navigationssysteme metergenau angesteuert werden kann. Aber auch hier ist bei einigen Landeskatasterämtern der Wunsch übermächtig geworden, für die Herausgabe saftige Gebühren zu verlangen.

Der ADFC Bayern hat daraus den Schluss gezogen, durchgehend auf die entsprechenden Straßenkennziffern zu verzichten und sie durch fünf bis acht Buchstaben zu ersetzen, die den Namen der Straße einigermaßen sinnvoll wiedergeben.

Das LKA Hessen wird sich auf absehbare Zeit nicht mit diesem Verfahren anfreunden, sondern bei wirklichem Bedarf ggf. in Eigenregie Straßencodes zur Verfügung stellen, die damit einen quasi amtlichen Anstrich bekommen. Noch aber ist dieser Fall nicht akut geworden.

Gelegentlich wurde angeregt, doch statt der Codes die Nummer des Personalausweises, das Autokennzeichen, die E-Mail-Adresse oder die Telefonnummer einzugravieren. Auch böte es sich an, die Personalkennziffer, die jedem Bundesbürger verpasst wurde, zu verwenden.

All das ist Kokolores und für unsere Zwecke unbrauchbar. Zum Einen unterliegen Telefonnummern, Autokennzeichen und E-Mail-Adressen einem immer schneller werdenden Wechsel, zum Anderen werden amtlich vergebene Personalkennziffern oder die Nummern von Personalausweisen nicht an Dritte heraus gerückt. Was nützt beispielsweise die Nummer 280742L5101, die auf meiner "Hundemarke" bei der Bundeswehr prangt, wenn

ausschließlich das Kreiswehrrersatzamt befugt ist, Auskunft zu geben? Nur wenn jemand mal mein Grab ausbuddeln sollte und dabei diese Blechmarke gefunden wird, wird sich das Amt bequemen, die Datei abzufragen und einem sehr eingeschränkten Personenkreis Auskunft zu geben.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Wie geheim ist der Code?

Hier gehen die Ansichten gewaltig auseinander, auch in Polizeikreisen.

Abgesehen von der Straßen- und Gemeindeganziffer sind alle Komponenten des Codes leicht zusammenzustellen. Mit etwas Nachdenken ist auch die Gemeindeganziffer zu knacken, man braucht nur die Gemeinden eines Kreises alphabetisch zu sortieren, der ersten Gemeinde die 01 zu verpassen, der zweiten die No. 02 etc. Gewiefte Internet-Nutzer werden bei Eingabe richtiger Suchbegriffe schnell fündig. Bleibt nur noch der Straßencode als letztes Geheimnis.

Bei einigen Gemeinden und Polizeidienststellen stieß ich auf klare Ablehnung, als ich deren Verzeichnis bekommen wollte. Es war eines ihrer letzten Dienstgeheimnisse, das sie mit Zähnen und Klauen für sich behalten wollten. Doch jedes Mal gab mir das Landeskriminalamt bereitwillig Schützenhilfe und bewegte die Gemeinden zur Herausgabe der Schlüssel. In Frankfurt am Main kann das Schlüsselverzeichnis sogar käuflich erworben werden. In einzelnen Gemeinden wird es jährlich im Gemeindeblatt publiziert.

Das Landeskriminalamt Hessen vertritt wie ich die Meinung, dass die Straßencodes kein Geheimnis sind und letztlich jeder Bürger seinen persönlichen Code erfahren darf. Daher haben wir uns auch nicht gescheut, im [Code-Generator](#) jedem Bürger die Möglichkeit zu geben, seinen Code abzufragen.

Natürlich wollen wir alle nicht der Dechiffrierung durch Unbefugte Vorschub leisten, indem wir Jedermann die gesamten Straßencodes elektronisch zugänglich und somit auswertbar machen. Verhindern können wir es nicht, dass einer der vielen "Geheimnisträger" die Daten auf den Markt bringt, ja, es gibt schon CD-ROM's mit entsprechenden Daten für ganze Bundesländer zu kaufen, allerdings kenne ich deren Qualität nicht. In einigen Fällen wurde zumindest sehr kreativ mit Daten umgegangen und diese zum Teil in Eigenregie neu komponiert nach dem Rezept: Man nehme die Straßennamen einer Gemeinde und verlege in alphabetisch aufsteigender Reihenfolge Straßencodes beginnend mit 10001.

Es muss unser Bestreben bleiben, die Straßencodes in Händen des ADFC und des LKA aktuell zu halten und möglichst nur in dem Umfang an die Codierer wie z.B. Fahrradhändler weiter zu geben, in der sie diese für ihre Aktionen benötigen. Ein Ruch Geheimnis darf auch hier noch gelten, die Händler werden aufgefordert, sie nicht unautorisiert an Dritte weiter zu geben. Simpel gesagt braucht ein Kasseler Fahrradhändler ja auch nicht die Daten aus Darmstadt.

Die Zusammenstellung aller 95tausend Straßencodes Hessens hat mich über tausend Stunden Arbeit gekostet, jede Aktualisierung wird erneut Zeit fressen, da die Qualität der angelieferten Daten sehr unterschiedlich ausfällt.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Bekommen meine 3 Räder alle den gleichen Code?

Einfache Antwort. Ja.

Auch alle übrigen Wertgegenstände würden diesen identischen Code bekommen. Sie würden, wenn Sie Ihre vielen Bücher mit Ihrem Namen versehen, auch keine unterschiedlichen Kennzeichnungen vornehmen.

Die drei Räder unterscheiden sich aber in vielfacher Hinsicht: Marke, Typ, Farbe, Rahmennummer, Ausstattung etc. so wie sich ja auch die besagten Bücher durch Buchtitel und Verlag voneinander unterscheiden.

Und die Codiernummer ist immer nur ein — wenn auch wesentlicher — Teil der Identifizierung. Sie beinhaltet mit anderen Worten Ihren Namen und Ihre Adresse, die — so lange Sie nicht [umziehen](#) — immer die gleiche ist.

Die Gefahr, dass Sie Probleme mit der Polizei bekommen, wenn Ihnen ein Rad gestohlen wird und deswegen der Code als Fahndungsdetail eingesetzt wird, ist trotzdem äußerst gering. Die Polizei kennt ja das System. Und wird deshalb stets auch auf die Rahmennummer, die Fahrradmarke usw. achten. Hier wird auch die Jahreszahl der Codierung wieder interessant, siehe hierzu das "[Frankfurter Modell](#)"

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Wer nennt mir meinen persönlichen Code?

siehe hierzu auch "[Wie geheim ist der Code?](#)" Aber wie gesagt, findet jeder Bundesbürger seinen persönlichen Code auch unter www.fa-technik.adfc.de/Codierung/ein.

Der persönliche Code kann auf vielen Wertgegenständen eigenhändig angebracht werden. Zum Beispiel mit wasserfestem Stift oder Wäschetinte in einem Mantel, Perserteppich oder auf einem Bilderrahmen, er kann in ein Handy mit einem scharfen Gegenstand eingeritzt, mit Schlagzahlen in Metall geschlagen werden. Es ist also nicht nur die Graviermaschine angesagt. Mehr dazu auf der Seite "[Wertgegenstände](#)"

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kap. 4: Technische Hinweise

Voraussetzungen für eine Codierung

Voraussetzungen sind Eigentumsnachweis und Personalausweis.

Obwohl keine Gesetze dies regeln, wird einer Codierung Vertrauen entgegen gebracht. Mit anderen Worten wird im positiven Sinne angenommen, dass jemand, der ein auf ihn codiertes Rad in Händen hat, auch dessen legitimer Eigentümer ist. Ihm dann doch das Gegenteil zu

beweisen, wird recht schwierig, insbesondere, wenn die Codierung durch ein seriöses Unternehmen wie den ADFC vorgenommen wurde.

Die Öffentlichkeit kann zu Recht erwarten, dass sich der ADFC die Eigentümerschaft nachweisen ließ, bevor er es codierte. Der ADFC fordert z.B. die Rechnung des Fahrradhändlers als Nachweis. Gehen aus diesen Dokumenten Einzelheiten wie Rahmennummer hervor, prüft er diese am Fahrrad ab. Gleichzeitig werden die Personalien (mit Nr. des P.A.) des mutmaßlichen Eigentümers im Antragsformular fest gehalten. Stellt der ADFC fest, dass die Voraussetzungen nicht gegeben sind, lehnt er die Codierung ab.

Ersatzweise begnügen wir uns mit einer [Eigentumserklärung](#), die wir dann der Polizei zur Prüfung vorlegen können. Es müsste jemand mit dem Klammerbeutel gepudert sein, würde er diese Eigentumserklärung, in der ja auch seine Personalien vermerkt sind, abgeben im Wissen, das Rad aus dubioser Quelle erworben zu haben. Uns ist bis dato kein einziger Fall bekannt geworden, wo eine spätere Überprüfung durch die Polizei zu einem Treffer geführt hat. Einige Antragsteller haben aber die Eigentumserklärung nicht ausgefüllt und spontan, wohl aufgrund schlechten Gewissens, auf die Codierung verzichtet.

Ich gebe zu, dass ich vereinzelt eine "Schrottlaupe" einer seriösen älteren Dame codiert habe, weil ich es mir überhaupt nicht vorstellen konnte, dass sie dieses Museumsstück anders als legal im Besitz hat.

Warum sind wir so pingelig? Wir haben einen guten Ruf zu verlieren, wenn bekannt wird, dass wir aus pekuniären Gründen alles codieren, was uns unter den Fräser kommt. Und wir warnen alle Fahrradhändler, leichtfertig ihre Seriosität aufs Spiel zu setzen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kann ich die Codierung selbst vornehmen?

Generell ja. Doch bei Fahrradcodierungen würde ich dringend davon abraten.

siehe Thema "[Wertgegenstände](#)". Dort finden Sie eine Liste von Gegenständen, die Sie selbst codieren können.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Wo ist die Codierstelle?

Die Codierung befindet sich - deutlich sichtbar - am oberen Ende des Sattelrohres, auf der rechten Seite (Kettenseite).

Dies ist aber kein Dogma, was die rechte Seite angeht. Auch mittig oder links angebrachte Codierungen sind voll gültig.

Am weitesten verbreitet ist die Fräscodierung. Der auf einer Schablone zusammengestellte Code wird im klassischen Storchenschnabelverfahren auf lesbare Größe reduziert und mittels einer Graviermaschine der



Firma KIRBA ca. 0,15 mm tief in das Sattelrohr eingefräst.

Jede Fräsung in einen Fahrradrahmen bedeutet eine Schwächung des Materials und kann im Extremfall — auf längere Sicht gesehen - einen Rahmenbruch provozieren. Werkstoffkundler und Sachverständige können dies in sehr eindrucksvoller Weise belegen. Auch wenn die Frästiefe nur etwa 0,1 bis 0,2 mm beträgt.

Zwar gibt es in Fahrradrahmen Stellen, die für das Einschlagen oder Einfräsen einer Codierung recht unbedenklich sind, z.B. das Tretlagergehäuse. Aus wohlüberlegten Gründen haben sich die Initiatoren der Fahrradcodierung dazu entschlossen, die Codierung möglichst einheitlich am Sattelrohr anzubringen. Um die damit einhergehenden [Rahmenschwächungen](#) zu minimieren, muss streng darauf geachtet werden, dass nur dort eine Fräsung erfolgt, wo die eingeschobene Sattelstütze für weiterhin ausreichende Festigkeit sorgt.

Leider oder Gott sei Dank entwickeln sich immer mehr Rahmenformen, die eine Fräs-Codierung mittels der uns zur Verfügung stehenden Werkzeuge erschweren oder sogar unmöglich machen. In diesen Fällen suchen wir nach unbedenklichen Stellen im Rahmen in der Nähe der vorgenannten Stelle oder nach [Alternativen](#).

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Wo werden Codierungen angeboten?

Der [Fachausschuss Technik des ADFC](#) hat die ihm bekannten Anbieter von Fahrradcodierungen publiziert. Diese Liste ist, auch aufgrund Ihrer Information an code@adfc.de jederzeit aktualisierbar.

Derzeit hat sich außerhalb der Fahrradcodierung praktisch noch keine Zunft gebildet, die nach diesem Prinzip systematisch Codierungen anderer Wertgegenstände anbietet. So verhält sich die Schmuck- und Uhrenindustrie reserviert bis ablehnend, Handies mutieren zwischenzeitlich zum Wegwerfartikel und sind daher uninteressant geworden, für wertvolle Kameras wüsste ich derzeit noch keine geeignete Stelle für eine Codierung.

Wir stehen gelinde gesagt am Anfang einer Entwicklung, mit ungewissen Perspektiven, ob wir die Reserviertheit anderer Branchen durchbrechen können.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kosten der Codierung

Die Kosten für die Fahrrad-Codierung differieren von Region zu Region, von Anbieter zu Anbieter.

Die Polizei darf für ihre Codierungen keine Gebühr erheben, da hierfür derzeit keine gesetzliche Grundlage besteht. Das könnte sich ändern.

Händler werden meist ihren Kunden aus Kulanzgründen keine Kosten in Rechnung stellen, wenn das Rad bei ihnen gekauft wurde.

Einzelne ADFC-Gliederungen bieten Neumitgliedern eine kostenlose Codierung an, Altmitglieder erhalten in aller Regel einen Rabatt von meist 50 %.

Es wird dagegen auch von Händlern berichtet, die Nichtkunden € 25 in Rechnung stellen.

Wir in Hessen haben den Gliederungen vorgeschlagen, € 10 pro Codierung anzusetzen, Mitgliedern und Neumitgliedern aber nur die Hälfte abzuverlangen. Bei Spezialformen kann auf Grund höheren Aufwandes ein Aufschlag angemessen sein.

Um der Wahrheit die Ehre zu geben, möchte ich einfach einmal behaupten, dass ein Fahrradhändler oder ein professioneller Codierer je Stunde € 50 pro Mitarbeiter kalkulieren muss, um auf seine Kosten zu kommen. Mehr als 5 Räder in der Stunde kann auch ein routinierter Codierer — incl. natürlich der Formalitäten wie Ausstellung des Codierpasses, Überprüfung der Eigentümerschaft, Festhalten der Identität - nicht wirklich erreichen, außer er arbeitet im Team, ist ein Genie oder verletzt die Sorgfaltspflicht. Die € 10 pro codiertem Rad bedeuten dann höchstens Kosteneinstand. Die Lust der Fahrradhändler wird sich daher sehr häufig in Grenzen halten, den Codierservice offensiv anzubieten.

ADFC-Gliederungen haben aufgrund der ehrenamtlich mitwirkenden Mitglieder eine wesentlich bessere Ausgangsbasis, auch bei niedrigeren Codierzahlen am Abend eines Codiertages positive Bilanz ziehen zu können. Davon sollten wir uns aber nicht auf Dauer leiten lassen. Denn irgendwann erlischt die Motivation, Samstag für Samstag zum Nulltarif fremde Räder zu codieren. Auch idealistisch gesinnte ADFC-Mitglieder werden auf Dauer eine angemessene Vergütung ihrer Auslagen begrüßen. Wir laufen sonst Gefahr, dass mangelhaft ausgebildete Mitglieder die typischen Anfängerfehler produzieren, die unserem Renommee als professionelle Codierer schaden. Siehe auch "[personelle Kapazitäten](#)"

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Wo erhalte ich ausführliche Informationen zur Codierung?

Es gibt keine verbindliche Broschüre zu diesem Thema. Das liegt daran, dass derzeit nur ein kleiner Kreis Aktiver ein umfassenderes Wissen aufgebaut hat. Dieses gibt er selektiv unter dem Motto "Learning by doing" an Adepten weiter.

Irritierend ist die fehlende [Einheitlichkeit](#) der Codierung in Deutschland. So bleibt es den jeweiligen Landesverbänden selbst überlassen, ihr System zu entwickeln. Baden-Württemberg, Hessen und Bayern haben jeweils eigene Arbeitsanleitungen verfasst, die aber nur den Aktiven zugänglich sind. Polizei und LKA müssen eher machtlos hinnehmen, dass viele ihr eigenes Süppchen kochen.

Neben der in Hessen entwickelten [FEIN](#)-Codierung, jetzt auch EIN-Codierung genannt, die seit einer — fast — einmütigen Erklärung der Innenministerkonferenz im Jahre 1997 bundesweit favorisiert wird, findet das von der Polizei in Bergisch Gladbach entwickelte "Bergisch-Gladbacher Modell" noch immer Zuspruch in Nordrhein-Westfalen. Darum herum — wen wundert es? — gruppieren sich diverse "[Codier-Dialekte](#)", die kleinere und größere Abweichungen von den beiden führenden Systemen aufweisen. Lediglich Berlin und Bayern weichen von diesem System gravierend ab.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Welche Wertgegenstände sind für eine Gravur ungeeignet?

Bezogen auf die Fahrradcodierung werden wir bestimmte Räder nicht gravieren. Dazu gehört

- **der Carbonrahmen**
- **Räder mit sehr dünnwandigen Rohren**, meist erkennbar am sehr geringen Gewicht des Rades.
- **Sonderkonstruktionen**, die von ihrer Bauweise her keinen geeigneten Platz für eine Gravur bieten.

Hier bieten sich im Einzelfall Varianten wie der Bikefinder-Code an, siehe hierzu die Seite [Alternativen](#). Neuerdings bietet vor allem der ADFC Bayern auch die "Klebecodierung" an, d.h. der Code wird auf einem stark klebenden Etikett aufgedruckt und am Rahmen aufgeklebt.

Verchromte Rahmen: Codierungen auf verchromten Rahmen müssen supergut gegen Korrosion geschützt werden. Der Grund: Durch die Codierung wird an deren Stelle die Verchromung abgefräst. Es liegen dann Chrom und Stahl offen nebeneinander. Sobald hier ein Elektrolyt aufliegt (Regenwasser reicht, am wirksamsten ist Schmelzwasser mit gelöstem Streusalz) und die unterschiedlich edlen Metalle bedeckt, entsteht ein sogenanntes "Lokalelement". Elektrochemisch gesehen ist das nichts anderes als eine kurzgeschlossene Batterie. Es fließt ein winziger Strom (tut nicht weh) und das unedlere Metall (hier: Stahl) korrodiert in rasantem Tempo (kann man u. U. mit bloßem Auge beobachten). Dabei wird durch die Ausdehnung des Rostes auch die Verchromung im benachbarten Bereich abgehoben und das Ganze breitet sich aus. Früher, als Autostoßstangen noch aus verchromtem Stahl hergestellt wurden, konnte man an älteren Fahrzeugen schön sehen, wie die Stoßstangen "pickelig" wurden. Auslöser waren winzige Steinschlagbeschädigungen an der Verchromung. Also, ich würde die Finger von der Codierung verchromter Rahmen lassen.

Generell ist eine Gravur immer dann abzulehnen, wenn dadurch der codierte Gegenstand unbrauchbar oder wertgemindert würde. Oder wenn wesentlich bessere und schonendere Alternativen zur Verfügung stehen.

Einige Wertgegenstände eignen sich für keinerlei Art von Codierung. Wer wird beispielsweise Briefmarken und Münzen ernsthaft codieren wollen. Natürlich das Album, nicht aber die darin abgelegten Werte, denn die würden mit einem Schlag wertlos.

Dass sich aber viele Gegenstände des täglichen Gebrauchs durchaus codieren lassen, ist eine Binsenwahrheit. Es war schon früher in Adelskreisen und gehobenen Bürgerhäusern gang und gäbe, im Silbergeschirr die Initialen oder das Familienwappen zu verewigen. Noch nach Jahrzehnten und Jahrhunderten ist eine solche Signatur identifizierbar. Auch die Initialen und das Hochzeitsdatum im Ehering haben der Polizei bei der Aufklärung von Verbrechen oft wertvolle Dienste geleistet. Und wer denkt nicht an die vielen Stempel von Nationalbibliotheken, die dazu verhalfen, dass nach dem Krieg Beutekunst wieder in ihre heimatlichen Regale zurück kehrte. Zu diesem Thema siehe "[Wertgegenstände](#)"

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Alternativen zur Gravur

Neben der bei uns üblich gewordenen Gravur können auch andere Codierverfahren zum Zuge kommen. Aber Vorsicht: Einige dieser Anbieter haben sich vom Markt verabschiedet, ohne die versprochenen Leistungen zu erbringen. Wir übernehmen keine Garantie für die Seriosität der Firmen und Angebote.

So gab es den **BRIN-Code**, bei dem verkürzt gesagt der Code auf eine Folie gestempelt wurde, die dann ihrerseits mit einer Heißluftpistole mehr oder weniger dauerhaft und ablösungsresistent auf den Rahmen aufgeklebt wurde. Nach unserer Erkenntnis hat sich die Firma vom Markt verabschiedet.

Gleiches vernehmen wir vom CCS-Code und vom bereits erwähnten Digicode.

[Bikefinder](#), ein Anbieter von Mikrochips, liefert u.a. auch selbstklebende Folien mit dem vom ADFC favorisierten [EIN-Code](#). Diese härten nach Angaben des Anbieters innerhalb 72 Stunden nach dem Aufbringen so aus, dass ihre Entfernung erhebliche Lackschäden verursacht. Die Probe aufs Exempel durch das LKA Hessen hat diese Aussagen allerdings nicht bestätigen können. Außerdem liefert Bikefinder diesen Aufkleber bzw. den Mikrochip nur gegen gleichzeitige Registrierung in seiner Eigentümerdatei, die dem Handel und der Polizei für Abfragen zur Verfügung steht. Nicht jedermann wird bereit sein, diese teilweise sehr persönlichen Daten preiszugeben.

Denkbar ist auch ein **Chip-Verfahren**, auch das von [Bikefinder](#), bei dem an verborgener Stelle oder nur sehr schwer entfernbar, der Chip eine einmalige Kennung enthält, die die Polizei durch Abfrage im Computer der Firma Bikefinder identifizieren kann. Manche Anbieter fantasieren sogar von einer Identifizierung solcher codierter Gegenstände aus größerer Entfernung. Da habe ich starke Zweifel. Meine Bedenken werden von Kennern des Systems geteilt.

Aber es darf nicht verhehlt werden, dass sich einige dieser Verfahren bei Carbonrahmen, sehr dünnwandigen Metallrahmen oder sonstigen speziellen Materialien als Ausweichmöglichkeit zur dann nicht ratsamen Fräsung anbieten. Auch bei Sonderformen von Fahrrädern (z.B. "Fullies" und Liegerädern) haben wir ja manchmal erhebliche Probleme, eine Codierung verantwortungsvoll anzubringen. Hier hat die Klebecodierung eine Berechtigung, wenn auch nicht verhehlt werden kann, dass es bis dato keinen Kleber gibt, der auf allen Unterlagen gleichermaßen haftet. So hält das vom ADFC Bayern favorisierte Etikett den Entfernungsversuchen eines gewieften Diebes nicht lange Stand.

Das reine Chipverfahren ist für mich immer nur dritte Wahl. Nur Profis wie die Polizei können die im Chip enthaltenen Daten abfragen und durch Zugriff auf die [solitären Dateien](#) des Anbieters auswerten. Sollte dieser aus irgend welchen Gründen vom Markt verschwinden, ist die Codierung für die Katz. Eine Überprüfung von Chip-gesicherten Rädern scheitert in aller Regel auch an der fehlenden Ausrüstung der Polizei. Und ein weiteres negatives Argument: Weiß der Dieb, dass das Fahrzeug chipcodiert ist, wird er Wege finden, den Chip zu entfernen oder unbrauchbar zu machen, z.B. durch Hitze-Exposition. Claus Schmidt hat einen dieser Chips nach eigener Aussage binnen 10 Sekunden unwiderruflich ins Nirwana geschickt. Besonders wichtig in meinen Augen: **Die abschreckende Wirkung des ersten Augenscheins ist nicht gegeben**. Mit anderen Worten wird der potenzielle Käufer nicht misstrauisch, wenn ihm ein Chip-gesichertes Rad angedreht wird.

Es werden derzeit im Bundesgebiet weitere Verfahren zur Codierung angeboten, die aber immer eine zentrale Datenverwaltung notwendig machen, was zu wesentlich höheren Kosten führt. Da die Polizei diese Codes nicht kennt und/oder akzeptiert, ist davon — zumindest in Sachen Fahrrad - dringend abzuraten. Spenden Sie das eingesparte Geld an eine wohltätige Organisation, das ist sinnvoller.

Seit einigen Jahren bieten Polizeistationen, vor allem in NRW, die Fahrradregistrierung wieder als Nonplusultra an. So z.B. die Polizei Neuss, aber auch die mit dem Bund deutscher Radfahrer kooperierende ZeFes tut sich hier hervor. Dies bedeutet, dass die wesentlichen Daten, wie sie in jedem Fahrradpass notiert sind, in einer separaten Datei hinterlegt werden. Die klebestarke fortlaufende Nummer kann nur von dem jeweiligen Anbieter dieser Art von Registrierung dechiffriert werden. Ich hege gelinde Zweifel, ob dieses Verfahren, das vor Jahrzehnten wegen Untauglichkeit aufgegeben worden war, heutzutage eine Renaissance verdient. Wir bedauern die Entwicklung, können sie aber nicht verhindern. Das Verfahren ist zumindest besser als gar nichts.

Abraten möchte ich in jedem Fall vom Kauf kommerzieller [Straßencode-Dateien](#). Sie sind selten kongruent mit den bei den Gemeinden und der Polizei hinterlegten Straßenkennziffern und behindern die Aufklärung mehr als dass sie dazu beitragen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kap. 5: Zusammenarbeit mit und Engagement der Polizei

Macht die Polizei mit?

Eindeutig ja! Aber nicht überall mit gleich großer Intensität!

Die Fahrradcodierung wurde 1993 von der Polizei in Bergisch-Gladbach ins Leben gerufen. Die Polizei in Gießen und Friedberg/Hessen haben sie weiter entwickelt. Selbst das Land Berlin, das vor Jahren einen Beschluss der Innenministerkonferenz zur Empfehlung der [FEIN-Codierung](#) verhinderte, akzeptiert zwischenzeitlich bedingt dieses System. Etwa ab 1995 begannen die ersten ADFC-Codiertteams zu arbeiten und verhalfen damit der Codierung zu bundesweiter Bekanntheit.

Aus rechtlichen und personellen Gründen sind der Polizei bei der Codierung in Eigenregie enge Grenzen gesetzt. So darf sie nach meinen Erkenntnissen derzeit für Codierungen grundsätzlich keine Gebühr einheben. Dies bedeutet, dass die Aktionen nur sporadisch vorgenommen werden, zumal die finanzielle und personelle Ausstattung der Polizei bekanntlich immer weiter zurück gefahren wird. Einige Innenminister haben es ihrer Polizei sogar untersagt, selbst Codierungen durchzuführen (z.B. Bayern / RLP)

Ich sehe das mit einem weinenden und einem lachenden Auge. Generell bedeutet eine kostenlose Codierung durch die Polizei einen Bärenienst für Fahrradhändler und ADFC-Organisationen, die in das System Geld und Zeit investieren, um dann von der Kundschaft hören zu müssen, dass aber die Polizei die Codierung kostenlos durchführe.

Die Polizei Hessen hat gegenüber dem ADFC immer wieder deutlich gemacht, dass sie selbst nur sehr eingeschränkt Codierveranstaltungen organisiert, aber die Codierung durch

Fahrradhändler und den ADFC sehr begrüßt. Häufig ist ein Vertreter der Polizei bei diesen Veranstaltungen anwesend. Sie ist im Übrigen immer an der rechtzeitigen Information über Codier-Termine interessiert und wird Aktionen unterstützen.

Wichtigster Partner in Sachen Codierung bleibt nach wie vor die Polizei: Bei Diebstahlsanzeigen wird die Polizei auch vorhandene Codierungen in die Fahndungsunterlagen übernehmen und in ihren Computern registrieren. Beim Auffinden von codierten Gegenständen obliegt ihr die Decodierung des Codes, da nur sie über die Abfrageberechtigung beim Einwohnermeldeamt verfügt, die notwendig ist, um die mutmaßlich legitimen Eigentümer zu identifizieren. Liegt bereits eine Verlustanzeige vor, kürzt sich das Verfahren natürlich erheblich ab.

Leider ist die Unterstützung nicht überall gleich stark ausgeprägt. Auch lässt der Wissensstand mancher Polizisten zu diesem Thema sehr zu wünschen übrig. Hier haben wir noch einen Bedarf an Kenntnisvermittlung durch ADFC und LKA. Leider ist auch zu konstatieren, dass Fahrraddiebstahl von vielen Polizisten nicht intensiv genug angegangen wird. Da Fahrraddiebstähle hauptsächlich durch jugendliche (Erst-)täter vorgenommen werden, halten wir es in Übereinstimmung mit Fachleuten der Polizei für sehr sinnvoll, schon bei Einstiegsdelikten wie Fahrradklau den späteren "Karrieren" jugendlicher Täter entgegenzuwirken.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Was passiert, wenn die Polizei ein codiertes Fahrrad kontrolliert?

Mag jetzt so aussehen, wie sich "Tatort"-Spezialisten einen Kriminalfall ausdenken.

Szenario 1: Der Eigentümer wird wider Erwarten wegen nicht funktionierendem Rücklichts von der Polizei angehalten. Dabei fällt der Polizei die Codierung auf. Beiläufig fragt sie nach dem Namen und der Adresse des Halters. Und vergleicht die Antwort mit den Initialen auf dem Rad. Sie stimmen nicht überein.

Auf gezielte Nachfrage bestätigt der Halter, dass er das Rad vor drei Monaten auf dem Flohmarkt in Buxtehude erworben hat. Einen Kaufvertrag hat er nicht unterzeichnet, geschweige denn dabei.

Die Polizei wird hellhörig, sucht am Fahrrad nach der Rahmennummer und fragt über den Polizeifunk in ihrer Dienststelle nach, ob im Computer ein Fahrrad gemeldet ist, auf das entweder die Rahmennummer oder die Codierung zutrifft.

Wenn positiv, zieht sich die Schlinge zu, Tatort-Experten kennen das schon. Wenn negativ, wird sich der Polizist den Personalausweis ansehen und ggf. Daten notieren. Es bleibt dem Polizisten überlassen, wie er im Einzelfall verfahren wird.

Szenario 2: Einem Hauseigentümer fällt ein in seinem unverschlossen Hof abgestelltes Fahrrad auf. Nachdem dieses auch noch am folgenden Tag dort steht, ruft er die Polizei an. Die schaut sich gelegentlich das Rad an, nimmt die Daten auf, entdeckt auch die Codierung.

Eine sofort erfolgte Anfrage im Revier ergibt keine Anhaltspunkte auf Diebstahl, zumindest liegt noch keine Verlustanzeige vor. Nicht ungewöhnlich, denn häufig bemerken die Eigentümer den Verlust erst nach Tagen oder Wochen, z.B. bei Rückkehr aus dem Urlaub.

Die Polizei nimmt das Rad in Verwahrung, meist bittet sie den Finder, das Rad in seiner Garage unterzubringen, stellt ihm eine Bescheinigung aus, dass er das Fahrrad gefunden hat. Wenn sich der Eigentümer nicht meldet, geht nach sechs Monaten das Fahrrad in das (eingeschränkte) Eigentum des Finders über.

Unabhängig vom Verwahrungsort werden die Daten im Polizeicomputer als Fundgegenstand vermerkt, und zwar mit Rahmennummer und zusätzlich mit den Daten der Codierung. Ob die Codierung sofort oder erst später entschlüsselt wird, wird unterschiedlich gehandhabt. Meist wird die Polizei eine Zeitlang warten, da Verlustanzeigen mit deutlicher Verspätung eintrudeln können.

Nach einer Frist wird der mutmaßliche Eigentümer ausfindig gemacht und gefragt, ob ihm ein Fahrrad abhanden gekommen ist. Wenn ja, muss er sich die Frage gefallen lassen, warum er keine Anzeige erstattet hat. Von der Antwort hängt es ab, wie weiter verfahren wird. Auch wenn ihm das Rad zurück gegeben wird, sind seine Personalien registriert, so dass er bei einer späteren Verlustanzeige Dritter in Erklärungsnot gerät, wenn dieser Dritte nachweisen kann, dass ihm das Rad gehört.

Der frühere Eigentümer erklärt, das Fahrrad vor Monaten verkauft oder verschenkt zu haben. Sind ihm die Namen geläufig, wird dort weiter ermittelt, ansonsten wird das Fahrrad nach sechs Monaten dem Finder zugesprochen.

Szenario 3: Der frühere Eigentümer entdeckt sein vor Monaten gestohlenen und auch als gestohlen gemeldetes Fahrrad auf einem Flohmarkt oder vor einer Kneipe angeschlossen wieder. Je nach Mut und Situation wird er unterschiedlich reagieren. Ich würde in jedem Falle die Polizei beiziehen, aber im letztgeschilderten Falle das Fahrrad mit einem weiteren Fahrradschloss bewegungsunfähig machen. Vielleicht nicht legal, aber sinnvoll. Die Polizei wird anhand der Codierung erkennen, ob der Behauptung des Klägers Glaube beigemessen werden kann und ggf. das Fahrrad bis zur Klärung des Sachverhaltes beschlagnahmen. Das ist ein gravierender Vorteil gegenüber der reinen Rahmennummer, die ja keinen Hinweis auf Besitzverhältnisse her gibt: Die Eigentümerverhältnisse dürften recht zügig geklärt werden können, denn der illegale Besitzer wird Schwierigkeiten haben, seine Eigentümerschaft nachzuweisen. Die Chancen gehen gegen Null, da weder die Initialen noch der im Code verschlüsselte Wohnort auf den Dieb zutreffen.

Sollte der Besitzer dieses in einer amtlichen Versteigerung erworben haben, bleibt er rechtmäßiger Eigentümer, doch würde ich in solchen Fällen gerne einen Musterprozess auf Schadensersatz gegen das Fundbüro führen, das die Codierung nicht zur Aufklärung der wahren Eigentümerschaft heran gezogen hatte.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Verlustmeldungen

Dies ist sicher einer der unangenehmen Tage in Ihrem Leben. Sie stellen fest, dass Ihr Fahrrad abhanden gekommen ist. Sie vermuten Diebstahl. Sie gehen zur örtlich zuständigen Polizei und erstatten Verlustanzeige.

Und hier beginnen die meisten Schwierigkeiten: Sie werden nämlich gebeten, den gestohlenen Gegenstand zu beschreiben. Meist haben Sie kein Foto, häufig nicht einmal die

Kaufquittung oder ähnliches. Sogar die Marke, das Modell, geschweige denn die Rahmennummer fallen Ihnen ein oder sind noch irgendwo abrufbar.

Aber Sie erinnern sich, dass Sie das Rad vor Jahren beim ADFC codieren ließen. Sie haben also noch den damaligen Durchschlag des Codierantrags. Wenn nicht: Bei guter Registratur wird Ihnen der ADFC die damals registrierten Daten zur Verfügung stellen können. Inkl. dem Code, mit dem seinerzeit Ihr Fahrrad tätowiert wurde.

Die Polizei wird — mehr oder weniger willig — die Daten in ihren Unterlagen vermerken und somit den Verlust im bundesweiten Fahndungsregister verankern. Dort werden die Rahmennummer und die Codiernummer zwischen 5 und 10 Jahren erhalten bleiben. Derzeit führt eine Verlustanzeige von Fahrrädern nur in ca. sieben Prozent aller Fälle zu einem positiven Ergebnis. Trotz relativ geringer Erfolgsaussichten, die bei codierten Rädern aber deutlich besser sind, sollten Sie in jedem Falle auf einer Registrierung des Diebstahls bestehen, auch wenn das den Revierbeamten nervt.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Wie lange bleibt mein Fahrrad in der Fahndung?

Mein Gewährsmann beim LKA Hessen antwortete mir auf meine entsprechende Frage:

Die Fristen in der Sachfahndung sind bundeseinheitlich geregelt und gegenstandsbezogen, d.h. unterschiedliche Fristen je nach Gegenstand, z.B. Waffen: 30 Jahre, Dokumente: 10 Jahre, Kfz. und Fahrräder mind. 5 Jahre, bei automatischer Löscheintragung. Je nach Sachbearbeiter und Vorgang können die Fristen sich verlängern oder werden individuell geprüft. Also im Normalfall erfolgt nach 5 Jahren die Löschung aus der Sachfahndung.

Nach wie vor ist nach dem BGB ein Erwerb an gestohlenem Eigentum gesetzeswidrig. Auch bei gutgläubigem Erwerb ist im Regelfall kein automatischer Eigentumsübergang möglich, wobei der Vorbesitzer nachweisen muss, dass es sich um sein Eigentum handelt. Letztlich muss auf gerichtlichem Wege entschieden werden, wem die Sache gehört.

Die Zusammenarbeit Polizei mit den Kommunen und Städten ist zwar grundsätzlich geregelt, doch kommt es immer auf die individuelle Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Behörden an. Grundsätzlich sollte das Fundbüro die Polizei über aufgefundene/abgegebene Fundgegenstände/Fahrräder informieren. Leider ist dies in der Praxis nicht immer der Fall.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Wie kann die Polizei den rechtmäßigen Eigentümer identifizieren, vor allem, wenn das Rad bereits (mehrfach) legal den Besitzer wechselte?

Ich verweise hier vor allem auf meine Darlegung zum Thema [Kontrolle](#).

Natürlich ist die Codierung, wie von vielen Diskussionsteilnehmern kritisch angemerkt, kein Beweis für eine noch bestehende Eigentümerschaft. Aber sie ist ein wichtiger Hinweis, wem das Fahrrad einmal gehörte.

Häufig kann der nachfolgende Eigentümer noch benannt werden, doch bei mehrfachem Eigentümerwechsel ist das sehr unwahrscheinlich. Aber ich behaupte mal: Bei einem Fahrrad, das zum vierten Mal den Eigentümer gewechselt hat, lohnt der Aufwand auch nicht mehr.

Auf einen trotzdem kurzen Nenner gebracht: Ohne entsprechende Verlustanzeige, die bundesweit rund 5 Jahre in den Polizeicomputern auf Abfrage wartet, obwohl das Rad schon nach sechs Monaten legal in fremde Hände übergehen kann, versagt jedes dieser Systeme auf ganzer Linie.

Die Codierung erschwert nachhaltig den legalen Eigentümerwechsel. Ist ein Rad vom Auktionator zugeschlagen, hilft nicht einmal mehr der liebe Gott — das Fahrrad ist definitiv enteignet, selbst wenn gestohlen. In meinen Augen macht sich aber ein Auktionator strafbar, der es trotz vorhandener Codierung unterlässt, nach dem mutmaßlichen Eigentümer zu forschen.

Je öfter ein Fahrrad den Eigentümer gewechselt hat, um so schwieriger wird die Klärung der Eigentumsfrage, aber sie wird nicht generell unmöglich. Und bei weitem realistischer als bei der reinen Beschränkung auf die Rahmennummer. So warten derzeit in Frankfurts Fundamt 500 uncodierte Räder auf die Versteigerung, die codierten Räder fanden bereits nach einigen Wochen zum Eigentümer zurück.

Zu diesem Thema siehe auch "[Rahmennummer](#)".

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Erfolge der Codierung

Dies ist ein heikler Punkt. Einerseits können wir konstatieren, dass in Gebieten, in denen die Codierung flächendeckend erfolgt, gegenüber dem Bundesdurchschnitt bis zu vierfach erhöhte Aufklärungsziffern üblich sind.

Gelegentlich erhalten wir auch Rückmeldungen, dass bei Seriediébstählen die codierten Räder unbehelligt blieben. Klingt vernünftig, ist aber nicht die Regel. Eine kleine Auswahl unterschiedlichster Erfolgsmeldungen habe ich unter <http://www.hessen.adfc.de/fahrradcodierung/erfolge.html> ablegen lassen.

Wir müssen aber zugeben, dass höhere Aufklärungsquoten und geringere Diebstahlsraten meist auf einem größeren Eifer der lokalen Polizei beruht.

Summa summarum: Es kommt deutlich darauf an, in welchem Umfang wir die Polizei dafür motivieren können, Fahrraddiebstahl als Delikt namhaft zu machen und dieses zu verfolgen. Städte wie Neuss und Bergisch-Gladbach werden hier ob ihres Engagements für die Codierung wesentlich besser abschneiden als Städte, wo Fahrraddiebstähle recht nüchtern als drittrangig eingestuft werden.

Unbestreitbar ist, dass codierte Räder eine wesentlich höhere Chance auf Rückführung haben als uncodierte. Schon allein aus dem Grunde, weil bei schon codierten Rädern die Daten wie Rahmennummer, Farbe, Marke etc. im Codierpass festgehalten sind und somit für die Fahndung wesentlich bessere Informationen zur Verfügung stehen. Und weil der Code zusammen mit der Rahmennummer eine eindeutige Identifizierung des Rades und des Eigentümers garantiert. Ich kann jedem Fahrradbesitzer nur dringend empfehlen, sich den im

Internet unter www.polizei-beratung.de/file_service/download/documents/Pass+-+Fahrrad-Diebstahl.pdf angebotenen Fahrradpass der Polizei herunterzuladen und gewissenhaft auszufüllen. Nach unwidersprochenen Aussagen eines in diesem Segment erfahrenen Polizisten sind 80 % der Bestohlenen nicht in der Lage, ihr Eigentum so zu beschreiben, dass damit eine erfolversprechende Fahndung angeschoben werden kann.

Eindeutig muss auch postuliert werden, dass Versteigerungen codierter Gegenstände nicht vorkommen dürfen. Dies bedeutet aber, dass wir alles unternehmen müssen, Polizei, Fundämter, Leihhäuser, Fahrradhändler mit dem System vertraut zu machen, um Unwissenheit zu unterbinden. Machen sie es dann trotzdem, sollte auch ein Musterprozess wegen Beihilfe zur Hehlerei nicht ausgeschlossen werden.

Unbestritten können auch verhältnismäßig wertlose Gegenstände, die in einem Diebes- oder Hehlerlager vorgefunden und zugeordnet werden, einen großen Beitrag zur Aufklärung einer ganzen Diebstahlserie leisten. Wird daher die Codierung von (Wert-)gegenständen populär, wird dies schlagartig auch die Aufklärungsquoten der Polizei erhöhen.

Was aber in jedem Falle positiv zu werten ist, ist der erheblich erleichterte Eigentumsnachweis, wenn die Fundsache eine Codierung aufweist. Es kann dann davon ausgegangen werden, dass der Dieb oder Hehler seine Ware nicht mehr zurück erhält, weil der wirkliche Eigentümer einen ausreichenden Beweis führen kann, dass die Ware sein Eigen ist. Schon in der Vergangenheit haben simple Stempel einer Bibliothek ausgereicht, wertvolle gestohlene Bücher dem Auktionator abzusprechen.

Originalton Polizei Friedberg (Hessen):

Bedenken Sie, daß der Diebstahl von Wertgegenständen kaum aufzuklären ist, wenn nicht nachgewiesen werden kann, wer rechtmäßiger Eigentümer ist. So ist es nicht verwunderlich, wenn derzeit nach aufwendigen Diebesgut-Ausstellungen rund 90% der Gegenstände an Tatverdächtige zurückgegeben werden muß. Nach Wohnungseinbrüchen können Individualnummern von entwendeten Gegenständen nur in ganz geringem Umfang (ca. 2%) genannt werden, so daß die Kriminalitätsbekämpfung außerordentlich erschwert wird.

oder hier eine Zeitungsmeldung der Frankfurter Rundschau aus 2001:

Polizei findet Diebesgut und sucht die Eigentümer

Nach der Festnahme dreier mutmaßlicher Einbrecher in Sachsenhausen hat die Polizei 77 Uhren und Schmuckstücke sichergestellt. Zwei der Gegenstände stammen einem Polizeisprecher zufolge von einem Einbruch Ende Januar in Sachsenhausen. Der Rest der Beute konnte bisher keiner bestimmten Tat zugeordnet werden. Deshalb sollen jetzt Fotografien der vermutlich gestohlenen Stücke in einem Schaufenster des Fundbüros in der B-Ebene der Hauptwache präsentiert werden. Nur wenn sich die wirklichen Eigentümer des Schmucks meldeten, könnten den drei Festgenommenen weitere Einbrüche nachgewiesen werden, heißt es im Polizeipräsidium. Hinweise werden unter den Telefonnummern 7 55-52 54 entgegengenommen. Die Verdächtigen —waren Ende Januar bei einem Einbruchsversuch an der Schulstraße in Sachsenhausen gefasst worden. Die Uhren und den Schmuck fanden Polizeibeamte bei der Durchsuchung der Wohnung der 39 Jahre alten Offenbacherin.

Meines Wissens haben solche Ausstellungen nur in wenigen Fällen zu Erfolgen geführt.

Welche Fristen sind bei Fundgegenständen zu beachten?

<http://www.bremen.de/info/skp/stadtamt/fundsachen.htm>

Es gibt Menschen, die finden alle naselang etwas auf der Straße. Manchmal ist es nur ein Glückspfennig, der - dreimal kurz angespuckt - in der Manteltasche verschwindet, um dort seine magischen Kräfte zu entfalten.

Wenn aber eine volle Geldbörse versteckt im Grase liegt oder teurer Schmuck im Rinnstein blitzt, sollte der Finder ehrlich sein und die Fundstücke im Fundamt abliefern (er denke an die eigene Freude über einen wieder aufgefundenen Gegenstand). Der Weg zum Fundamt lohnt sich allemal. Wie letztendlich die Geschichte um das Fundstück ausgeht, ist ganz gleich. Auf jeden Fall wird der Finder für seine Ehrlichkeit belohnt, auch wenn er zunächst zur Kasse gebeten wird. Auch auf Fundsachen werden nämlich Gebühren erhoben, und zwar vom Eigentümer oder, wenn der Finder das Eigentum erwirbt, von diesem. An Gebühren werden bei einem Schätzwert ab 15 bis 500 € 10%, mindestens aber 4 € fällig, für Beträge über 500 € zusätzlich 2% auf den Wert, der 500 € übersteigt. Für einen Wertgegenstand von 650 € Schätzpreis müssen also 53 € gezahlt werden.

Wenn Geldbörse oder Schmuckstück 6 Monate lang im Fundamt gelegen haben und kein Besitzer sich gemeldet hat, gehört die Fundsache dem Finder und er kann seinen Fund nach Zahlung der Gebühren mitnehmen.

Wie der Zufall es aber will, trifft der Verlierer den Finder mit seinem verlorenen Schmuckstück - und will es wiederhaben. Was nun???

Das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) sieht für diesen Fall vor, dass der Finder den Fundgegenstand herausrücken muss. Der Finder kann im Gegenzug die Erstattung der von ihm gezahlten Gebühren einschließlich aller Aufwendungen verlangen, die ihm zur Pflege, zur Aufbewahrung und zum Erhalt der Fundsache entstanden sind (also unbedingt alle Quittungen aufbewahren!!!). Zusätzlich hat er Anspruch auf einen Finderlohn von 3 bis 5%. Nach 3 Jahren ist jedoch Schluss mit dem Rückerstattungsanspruch des Verlierers; dann gehört die Fundsache endgültig dem Finder

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kap. 6: Kritische Fragen und Einwände gegen die Codierung

Rahmenschwächung durch Codierung

Bei fachgerechter Codierung entsteht kein Bruchrisiko. Siehe hierzu auch das Thema [Codierstelle](#).

Der renommierte **Prof. v. d. Osten-Sacken**, TU Aachen, hatte 1996 ein Gutachten erstellt. Darin wurde bestätigt, dass eine Codierung von Stahl- und Alurahmen in [Diamantbauweise](#) bis zu einer Kerbtiefe von 0,15 mm keine negativen Auswirkungen auf die Stabilität des Rahmens habe. Dieses auf 5 Jahre befristete Gutachten wurde 2001 auf unbefristete Zeit verlängert.

Es gibt sehr ernst zu nehmende Bedenken gegen dieses Gutachten. Wortlaut eines Verrisses seitens Rainer Mai, eines vereidigten Fahrradsachverständigen in Frankfurt, der im Übrigen die Codierung befürwortet:

Zitat:

Ich weiß nur, dass dieses Gutachten keinen Schuss Pulver taugt. U.a weil:

1. Der Sachverständige nicht dokumentiert hat, was er geprüft hat. Irgendwelche dünnwandigen Alurohre halt, Hersteller, Durchmesser und Wanddicke unbekannt. Stückzahl unbekannt. Weil Plural vermutlich mindestens zwei.

2. Geheim bleibt auch, wie er geprüft hat (Prüflasten, Lastwechselzahl(en), Einspannbedingungen usw.).

1. und 2. sind dicke Formfehler: Ein Sachverständigengutachten muss dokumentieren, wie der SV zu seinen Ergebnissen kommt. Für Laien verständlich, und für Experten nachvollziehbar.

*3. Schon nach 4 (in Worten: vier!) einleitenden Sätzen kommt das Untersuchungsergebnis: Der SV hält Gravieren des Sattelrohrs auf *ganzer* Länge (zwischen den Anbindungspunkten Sattelstreben und Kettenstreben) für zulässig.*

Erstaunlich, weil der untere Bereich des Sattelrohrs am konventionellen Diamant zu den dynamisch höchst belasteten Stellen des gesamten Fahrwerks gehört - erwiesen durch DMS- und FE-Untersuchungen und die Versagenspraxis (typische Dauerbruchstelle). Dort gravieren?? Das finde ich gravierend. Wer das macht, kann auch gleich kreuz und quer beliebige Löcher in den Rahmen bohren, der wird leichter und knackt auch kaum früher.

Zitatende

Zur Ehrenrettung muss gesagt werden, dass sich verantwortungsvolle Codierer stets auf den Teil des Sattelrohres beschränkten und beschränken, in dem die eingeschobene Sattelstütze für die notwendige Stabilität sorgt. Bei zwischenzeitlich etwa zwei Millionen codierten Rädern ist nicht ein Fall bekannt geworden, in dem ein Rahmenbruch auf Codierung zurückzuführen war. Wir sind sicher, dass so ein Fall an prominenter Stelle in der einschlägigen Fach- und Tagespresse publiziert würde.

In jedem Falle wird darauf geachtet, dass eine Codierung so geschützt wird, dass keine Korrosion entstehen kann. Dies geschieht durch sofortige Aufbringung von Klarsichtlack und/oder Abdeckung der Codierstelle mit einer dauerhaften Schutzfolie, die auch den Zweck hat, auf den Sinn und die Existenz dieses Codes hinzuweisen. Hinweis für Codierer: Vermeiden Sie Codierung im Freien bei Regen oder das Berühren der frischen Codierung mit bloßen Fingern, da Regenwasser und Körperschweiß ursächlich sein können für spätere Korrosion. Verwenden Sie geeignete, trockene Bürsten (gerne auch eine ausgebrauchte Zahnbürste) zur Säuberung der Codierfläche. Auch wenn der Flugrost im Einzelfall keine Bruchgefahr auslöst, ist er in jedem Falle optisch äußerst problematisch, auch für das Renommee des Codierers.

Sollte es (trotz aller Vorsichtsmaßnahmen) dennoch zu Rosterscheinungen kommen, ist möglichst umgehend für eine Sanierung zu sorgen. Ich empfehle aufgrund von Informationen von Betroffenen die Verwendung von handelsüblichen Rostlösern in Sprayform und nach

Verschwinden der Rostflecken Nachbehandlung mit Klarsichtlack und konsequente Beobachtung der Nachhaltigkeit dieser Rossskur. Die Anwendungshinweise sind penibel zu befolgen.

Unbestritten ist aber, dass wir bei sehr dünnwandigen Rohren oder bei Materialien wie Carbon eine Codierfräsung ablehnen müssen. Immer mehr Risiko gewärtigen wir bei Sonderformen wie "Fullies", deren Gravur durch das besagte Gutachten überhaupt nicht abgedeckt ist. Hier bieten sich ggf. Codiervarianten an, die keine Schwächung des Rahmens verursachen können. Mehr dazu beim Thema [Alternativen](#).

A propos Sonderformen: Auch Damenräder entsprechen nicht den Kriterien der [Diamantbauweise](#). Wir sind dennoch "so mutig", sie ohne Einschränkung zu codieren, wobei wir allerdings besonders auf die Stabilisierung durch die eingeschobene Sattelstütze achten.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Zusatzfrage in diesem Zusammenhang:

Kann Aluminium rosten?

Quatsch. Natürlich kann Aluminium nicht rosten!

Aber Vorsicht: Sie sollten sich trotzdem nicht beruhigt zurück lehnen, wenn Ihr Rad einen Aluminiumrahmen hat. Ebenso wie Stahl korrodiert auch Aluminium; im Gegensatz zu Eisenoxyd verhindert jedoch eine dünne korrodierte Schicht Aluminiumoxyd auf den Innen- und Außenseiten der Rahmen eine weitere Korrosion.

Durch die Codierung wird der vom Hersteller aufgebrachte Schutz, z.B. Farbauftrag, verletzt. Wird die "Verletzung" nicht durch die Schutzfolie ausreichend abgedeckt, kann sich Korrosion bilden. Es empfiehlt sich, dieser durch rechtzeitiges Auftragen von Klarsichtlack vorzubeugen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Verliere ich bei Codierung die Herstellergarantie?

Immer wieder geistert diese Drohung durch die Reihen der Fahrradhändler und ADFCler. Ganz abwegig ist sie nicht. Aber im Ernst: Ersetzt mir der Hersteller ein deswegen nicht codiertes, aber gestohlenen Rad?

In der Tat haben einige Hersteller das Erlöschen der Garantie bei Codierung angekündigt, darunter die bekannte Firma Nöll in Fulda. Ein Hersteller soll sogar so weit gegangen sein, schon seine Herstellergarantie in Abrede zu stellen, wenn auch nur der Hersteller-Aufkleber vom Rahmen entfernt würde.

Ich bin kein Jurist, kann also auch keine verbindliche Aussage dazu machen. Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Gesetz — die Gewährleistung ist ja nicht ein gutwilliges Entgegenkommen der Produzenten oder ein Verkaufsargument, sondern schlicht das Befolgen einer sinnvollen Vorschrift — so leicht zu umgehen und auszuhebeln ist, wie sich das die

Herren vorstellen. Käme ein Rahmenbruch aufgrund der Codierung vor, würde es akzeptiert, dass aber bei Codierung ein genereller Konstruktionsfehler an anderer Stelle die Gewährleistung aushebeln kann, ist nicht vorstellbar.

De facto ist mir noch kein Gerichtsverfahren, geschweige denn ein Urteil zu Ohren gekommen, in dem ein Hersteller seine Garantie unter Verweis auf eine erfolgte Codierung abgestritten hätte. Auf den ersten Prozess darf man gespannt sein.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Ausschleifen, Ausspachteln oder Überkleben von Codierungen

Die Frage, ob es Dieben möglich ist, Codierungen unsichtbar und damit unbrauchbar zu machen, muss eindeutig bejaht werden. Wir würden uns in die Tasche lügen, würden wir das Gegenteil behaupten.

Aber: Jede dieser "Reparaturen" bedeutet einen ziemlichen Zeitaufwand, will der Dieb nicht ins offene Messer laufen. Jede Manipulation an sensiblen Stellen weckt unvermittelt das Misstrauen ehrlicher Bürger. Damit nutzt auch eine weggeschliffene Codierung noch etwas.

Der Reihe nach:

Flexe ich die Codierung aus dem Rahmen, beschädige ich den Rahmen und / oder es entsteht an dieser Stelle eine deutlich sichtbare Narbe, das Rahmenrohr ist nicht mehr rund. Es muss daher wieder sauber gespachtelt und dann neu lackiert werden, und zwar der gesamte Rahmen. Die Kosten und der Zeitaufwand hierfür sind nicht gerade gering, denn alle Teile müssen abmontiert, der Rahmen muss abgeschliffen und sauber abgeklebt werden, ehe man mit Sprühlack zu Werke geht. Lediglich mit Sprühlack behandelte Räder verlieren gegenüber pulverbeschichteten deutlich an Verkaufswert. Ein seriöser Lackierbetrieb würde Verdacht schöpfen, wenn gerade dort gespachtelt wurde, wo im Allgemeinen die Codierung zu finden ist, bei Pulverbeschichtung verdampft normalerweise die Spachtelmasse.

Spachtele ich die Codierung aus, muss ebenfalls nachlackiert werden. Es bedarf hoher Farbenkenntnisse, genau den Ton zu finden, der die Nachlackierung nicht auffällig macht. Schöpft der Käufer Zweifel, kann die zugespachtelte Schrift unproblematisch wieder sichtbar gemacht werden.

Eine Codierung zu überkleben, ist mit das Dümme, was man tun kann. Die Verdachtsmomente, dass darunter ein Geheimnis schlummert, sind eminent. Als Käufer auf dem Flohmarkt würde ich vor aller Öffentlichkeit die Probe aufs Exempel machen, nachdem ich ein paar Freunde oder Bekannte beigezogen hätte.

Zusammengefasst kann ich behaupten, dass Codierungen zwar unsichtbar gemacht werden können, dass der Aufwand aber meist in keinem vernünftigen Verhältnis zum späteren Verkaufswert steht. Findet diese "Reparaturarbeit" nicht statt, wird jeder potenzielle Käufer wegen der möglichen Bruchgefahr die Finger davon lassen und ggf. die Polizei alarmieren.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Gebe ich Dieben mit der Codierung meine Adresse preis?

Auch hier gilt es, angebliche Gefahren aus der Codierung anzusprechen.

Ich schildere einmal die Situation, die mir vorgetragen wurde:

Ich bin mit meinem flotten und teuren Rad in der City unterwegs, stelle das Rad professionell mit Bügelschloss angekettet in der Nähe eines Kaufhauses ab und fröne dem Konsumrausch. Mein Fahrrad findet Zuneigung, aber der potenzielle Dieb sieht doch ein zu hohes Risiko, auf der belebten Zeil am hellen Samstagnachmittag ein Bügelschloss zu knacken. Bei genauerem Hinsehen stellt er eine Codierung fest. Aha, denkt er sich, wenn ich den Code dechiffriere, kann ich später einem vermutlich interessanten Menschen einen Besuch abstatten. Das Fahrrad oder sonstige wertvolle Gegenstände müssten doch da abgreifbar sein.

Zweite Variante: Wenn sich der Eigentümer zur Zeit beim Einkauf befindet, muss doch seine Wohnung einen spontanen Besuch vertragen.

Nüchterne Antwort: Das Risiko, dass der Dieb den Code entschlüsselt, kann niemals ausgeschlossen werden. Ich schätze die Gefahr aber nur unwesentlich höher als bei uncodierten Rädern ein. Denn auch dann kann das Rad so viel "Interesse" auslösen, dass der potenzielle Dieb entsprechende Nachforschungen macht, um das anscheinend lukrative Opfer auszuforschen. Der Fantasie von Tatort-Spezialisten sind keine Grenzen gesetzt. Bei der bayerischen Alphacodierung ist die Gefahr noch am ehesten gegeben. Aber gemach: Die Organisierte Kriminalität (OK) hat sich in aller Regel nicht dem Fahrraddiebstahl verschrieben.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Behauptung:

Fahrradhändler können bei Diebstahl doch nur profitieren

Einer der Trugschlüsse, denen der eine oder andere Händler anhängen mag und deswegen Desinteresse an der Codierung signalisiert.

Umgekehrt ist es wohl eher richtig und wird auch so von der Masse der Fahrradhändler gesehen:

Je mehr der Fahrraddiebstahl eingeschränkt wird, um so eher wird Otto Normalradler bereit sein, sich ein gutes und hochpreisiges Rad zu leisten und damit auch regelmäßig zu fahren.

Bei einer Veranstaltung in München berichtete eine Expertin aus Frankreich, dass der Diebstahl des Fahrrads dort zur Folge hat, dass häufig auf die weitere Nutzung von Fahrrädern komplett verzichtet wird oder zumindest nur noch minderwertige Räder benutzt werden.

Mit dem regelmäßigen Gebrauch steigen die Ansprüche an Komfort und Schnickschnack, steigen auch die Besuche beim Händler, der diese Komponenten oder das gute Zweirad anbietet. In Radlerkreisen ist es nicht mehr ungewöhnlich, dass verschiedene Räder für verschiedene Anlässe in der Garage stehen. Früher war eines üblich, das sowohl zum Einkaufen als auch für den Sonntagsausflug genommen wurde.

Zusammengefasst: Kluge Händler setzen auf Eindämmung des Fahrraddiebstahls

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Rahmennummern

Jedes Fahrrad hat eine Rahmennummer, anhand derer das Rad eindeutig identifiziert werden kann."

Irrtum, oder wie unser verstorbener Dr. Harald Braunewell geschrieben hätte: "**Mitnichten**".

Die meisten Hersteller sehen in der Tat eine fortlaufende Nummerierung ihrer Rahmen vor. Einige aber, darunter auch recht renommierte Rahmenproduzenten, nicht. Eine gesetzliche Pflicht dazu besteht nicht. Auch bleibt es jedem Hersteller überlassen, wie er die Rahmennummer gestaltet. Mancher beginnt eine neue Serie mit der Nummer 10001, die er schon bei der vorherigen Serie verwendet hatte, mancher entscheidet sich dazu, alle Rahmen einer Serie ausschließlich mit der Nummer 10001 zu kennzeichnen. Ein logischer Aufbau, eine einheitliche Länge, eine bestimmte Folge von Buchstaben und Ziffern: nichts davon ist für Außenstehende nachvollziehbar. Nur einige wenige deutsche Hersteller haben der Polizei die Struktur ihrer Rahmennummern preisgegeben.

Im Zeitalter der Globalisierung werden Rahmen meist dort eingekauft, wo sie gerade am günstigsten angeboten werden, meist also in Fernost. Auch die Rahmen bekannter deutscher oder europäischer Hersteller kommen von dort. Da wird mal ein Posten von 10tausend Rahmen von der ABC Corp. gekauft und in der Serie "Bluemountain" verarbeitet, nach einem halben Jahr ist die XYZ Limited um zwei Euro billiger, und bekommt den Zuschlag. Wieder für den Typ "Bluemountain". Die beiden Hersteller verwenden unterschiedliche Rahmennummern, ggf. an völlig unterschiedlichen Stellen platziert.

Bitte verlassen Sie sich auch nicht unbedingt auf die Rahmennummer, die auf der Händlerrechnung vermerkt ist. Nicht selten ist sie dort falsch notiert, entsprechend häufig also auch im Fahrradpass. Gewissenhafte Codierteams werden dies beim Abgleich des Kaufbeleges mit der eingestanzten Rahmennummer feststellen und auf dem Codierantrag notieren.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Dazu ein kleiner Exkurs über

Fundstellen von Rahmennummern:

Klassisch werden Rahmennummern an der Unterseite des Tretlagergehäuses eingeprägt oder eingeschlagen und danach mit einer dicken Lackschicht überzogen. Doch es kommt noch dicker. Bowdenzüge, die über das Tretlagergehäuse geführt werden, behindern oder verhindern die Lesbarkeit. Und ob ein unter Lack verborgenes Zeichen 1, I oder 7 lautet, ob es 0 oder O sein soll, bleibt oft einem Hellseher überlassen.

Computer haben die dumme Angewohnheit, meist nur auf absolut kongruente Anfragen zu reagieren. Wird also der Code auch nur an einer Stelle falsch interpretiert, bleibt die gesamte Abfrage nach gestohlenen Rahmennummern erfolglos.

Aus leidiger Erfahrung weiß ich, dass Rahmennummern wie Ostereier versteckt sein können. Gelegentlich suchen wir Codierer 10 Minuten danach, um dann festzustellen, dass sie — total verdeckt oder überlackiert — an der nach innen gerichteten Seite einer Strebe prangen. Mindestens zehn verschiedene Fundstellen sind möglich. Und teilweise entdecken wir zwei total unterschiedliche an zwei verschiedenen Stellen. Die eine steht im Fahrradpass, die andere wird von der Polizei entdeckt, die natürlich danach nicht mehr nach einer evtl. weiteren Rahmennummer sucht: kein Computer auf der Welt wird hier den Fund mit der Verlustanzeige in Verbindung bringen können.

Rahmennummern geben in aller Regel keinen Hinweis auf den Eigentümer. Außer der Rahmen trägt noch den Händleraufkleber, so dass der Händler in seiner Kundendatei feststellen kann, an wen er das Rad verkaufte. Aufgrund der oben beschriebenen chaotischen Zustände ist meist nicht einmal überprüfbar, welcher Hersteller sie verwendet hatte, geschweige denn, über welchen Händler der Rahmen verkauft wurde. Es kann daher normalerweise nur dann eine Aufklärung erfolgen, wenn

- a. sowohl die Rahmennummer absolut korrekt am Fundgegenstand abgelesen wurde
- b. als auch die Eingabe im zuständigen Polizeicomputer perfekt erfolgt
- c. der Eigentümer bei seiner Diebstahlsanzeige die korrekte Rahmennummer nennt

Dem gegenüber kann bei der Codierung auch der Finder / die Polizei sogar schon tätig werden, bevor eine Verlustanzeige eingeht. Auch bei kleinen Abweichungen der Rahmennummer wird der Computer fündig und ein Eigentumsnachweis aufgrund weiterer richtiger Daten sehr wahrscheinlich.

Uns wurde von der Polizei ein Fall geschildert, wo kein einziges von 30 sicher gestellten (uncodierten) Rädern zum Eigentümer zurück fand. Im Extremfall müssen dann alle diese Gegenstände dem Hehler zurück gegeben werden, weil sich nicht widerlegen lässt, dass sie ihm doch gehören.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Die Polizei führt doch überhaupt keine Kontrollen durch

Diese Behauptung ist nicht von der Hand zu weisen, insbesondere in meiner Eigenschaft als Radler hatte ich seit vier Jahrzehnten nicht mehr "das Vergnügen", von der Polizei angehalten zu werden.

Die Gesetzeslage macht es der Polizei schon recht schwer, ohne begründeten Verdacht eine Rasterfahndung durchzuführen. Wer einmal eine demütigende Kontrolle über sich ergehen lassen musste, wird es begrüßen, dass wir dem Polizeistaat entrückt sind. Wer aber sein Eigentum eingebüßt hat, wird zu Recht lamentieren, dass keine Kontrollen stattfinden. Einerseits öffnen wir die Grenzen innerhalb der EU für die freie Durchfahrt, andererseits wollen wir der Kriminalität entgegenwirken. Zwei miteinander schwer vereinbare hehre Grundsätze.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Ich will kein demoliertes Fahrrad statt Entschädigung

Das ist ein legitimer Wunsch. Wenn Sie aber eine Entschädigung von der Versicherung haben wollen, müssen Sie notgedrungen eine Diebstahlsanzeige erstatten. Und in dieser Anzeige haben Sie auch die Rahmennummer zu vermerken. Diese wird dann im Polizeiprotokoll und im Polizeicomputer wieder auftauchen.

Wird ein Fahrrad gefunden, auch in demoliertem Zustand, ist die Rahmennummer meist immer noch lesbar. Wo also liegt dann der Vorteil, dass das Fahrrad nicht codiert war? Oder werden Sie bewusst der Polizei eine falsche Rahmennummer nennen, damit das Fahrrad auch wirklich nie mehr auftaucht? Das nenne ich abenteuerlich.

Im Übrigen können Sie auch eine Vandalismus-Versicherung abschließen, so dass Ihnen bei Aushändigung des beschädigten Rades der Schaden ersetzt wird. Lassen Sie die Praktiker sprechen: In sehr vielen Fällen wird das Rad eben mal "ausgeliehen für eine Spritztour" und dann eher unbeschädigt, aber natürlich unverschlossen, auf irgendeinem Grundstück zurück gelassen. Aber es gibt auch Leute, die das "Fremdgehen Ihres Lieblings" nie verzeihen können. Einmal treulos, immer treulos.

Sollten Sie allerdings vor haben, Ihr Fahrrad wirklich los zu werden und die Versicherungssumme zu kassieren, ist dies der klassische Versicherungsbetrug. Wenn Sie ein codiertes Rad haben oder dieses eine Rahmennummer aufweist, sollten Sie beides tief genug ausschleifen, damit der Betrug nicht auffliegt. Oder besser, Sie sparen sich die Kosten für die Codierung.

Um den Sarkasmus noch zu verschärfen: Wenn Sie Ihr Fahrrad verkaufen oder verschenken, um dann das Fahrrad als gestohlen zu melden (von mir "Eigendiebstahl" benannt), sollten Sie vorsichtshalber die Rahmennummer um eine x-beliebige Zahl ergänzen. Die meisten Polizeicomputer werden dann bei der Identifizierung des gefundenen Rades versagen. Man kann es auch positiv ausdrücken: wer sein Rad codieren lässt, neigt in aller Regel nicht dazu, seine Versicherung betrügen zu wollen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kap. 7: Codierung überflüssig?

Mein Rad hat doch schon eine eindeutige Rahmennummer

Wer einmal Fahrräder vor der Codierung auf die Rahmennummer überprüft hat, wird mir zustimmen: es gibt viele Stellen, an denen man fündig werden kann, aber selten wird man es auf Anhieb. Manchmal braucht man zehn Minuten, obwohl laut Rechnung eine Rahmennummer existieren müsste. Mal hindert eine dicke Lackschicht den freien Blick, mal die Lichtverhältnisse, mal "sinnvoll" angebrachte Komponenten für die Bowdenzüge oder der Kindersitz, und nicht selten der mangelnde Griff der Eigentümer zum Putzlapfen. Aber im Ernst: Auch die in den Rechnungen ausgewiesenen Rahmennummern sind häufig fehlerhaft.

Ich kann es der Polizei nachsehen, dass sie kein gesteigertes Interesse an Fahrradkontrollen dieser Art hat. Zumal auch deshalb, weil die Entzifferung der Rahmennummern ein Lotteriespiel bleibt. Es gibt überhaupt keine Systematik in deren Aufbau, nicht einmal bei Rahmen vom gleichen Fahrradproduzenten. Denn der bezieht seine Rahmen öfters je nach Preis mal von dem, mal von jenem Hersteller. Das Tohuwabohu ist komplett. Ist auch nur eine Ziffer falsch gedeutet oder übersehen, wirft der Computer keine Ergebnisse aus.

Ganz anders liegt die Sachlage bei einer Codierung. Sie ist in sich schlüssig und führt nach kurzer Nachfrage zu Sicherheit oder ernstem Zweifel, dem weiter nachgegangen werden muss.

Aber: Der Grad der "Durchseuchung" von Fahrrädern mit unseren Codes ist noch so gering, dass es verwegen ist, die Polizei auf Kontrollen zu trimmen, die nur bei jedem hundertsten Fahrrad zum Erfolg führen. Als wir vor kurzem noch "BSE-frei" waren, hat es ja auch kein verantwortlicher Minister für notwendig gehalten, geschlachtete Rinder auf diese Krankheit zu testen. Plötzlich aber ist hier ein Umdenken zu verzeichnen. Vielleicht können wir die Polizei durch Erfolgsmeldungen von der Codierfront doch von der Nützlichkeit von Kontrollen überzeugen?

Aber da beißt sich die Katze schon wieder in den Schwanz.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Ich sichere mein Fahrrad mit guten Schlössern. Reicht das nicht?

Meistens wird das reichen. Aber auch die bestgesicherten Räder finden ihre Bezwingler. Denn jedes Schloss kann mit genügend Aufwand und Wissen geknackt werden. YouTube hat sehr abschreckende Beispiele zu bieten. Zwar sind gute Schlösser eine sehr gute Voraussetzung, dass dies nicht auf offener Straße passiert, doch häufig mangelt es an geeigneten Abstellanlagen, an denen man sein Fahrrad anschließen kann. Leider kommt es dann vor, dass ein gut abgeschlossenes Rad eben weggetragen wird. In aller Abgeschiedenheit wird es den Spezialisten ein Leichtes sein, auch die besten Schlösser unschädlich zu machen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Ich habe eine Hausratsversicherung. Ist die nicht ausreichend?

Nein, darauf sollten Sie nicht bauen. Insbesondere dann nicht, wenn Sie hochwertige Räder besitzen. Sehen Sie sich Ihre Hausratsversicherung mal genauer an. Es gibt da unterschiedliche Versionen.

Meist werden die Allgemeinen Hausratsversicherungsbedingungen (VHB 84) mit der Klausel 833 (Fahrraddiebstahl) verwendet. Danach besteht Versicherungsschutz, wenn das Fahrrad zwischen 6 und 22 Uhr in verkehrsüblicher Weise durch ein Schloss gesichert war. Außerhalb dieser Zeit ist das Fahrrad nur versichert, wenn es in Gebrauch war oder sich in einem gemeinschaftlichen Fahrradabstellraum befand. Als im Gebrauch befindlich gilt das Fahrrad auch dann, wenn es zum Beispiel - mit einem Schloss gesichert - vor einer Gaststätte abgestellt war, um danach noch die Heimfahrt anzutreten.

Entschädigt wird nach den VHB 84 der Wiederbeschaffungswert, wenn die Versicherungssumme für die Fahrradzusatzversicherung (die mit ein, zwei oder drei Prozent der Hausratsversicherungssumme bemessen wird) ausreichend hoch ist. Werden zwei zusammen (z. B. durch ein Seilsschloss) gesicherte Fahrräder gleichzeitig gestohlen, besteht die Gefahr, dass die Versicherungssumme nicht ausreicht, weil die Versicherung hier einen einheitlichen Schadensfall annimmt; aus diesem Grund empfiehlt es sich nicht, mehrere Fahrräder zusammenzuschließen.

Seit 01.07.1994 bedürfen die verwendeten Versicherungsbedingungen keiner staatlichen Genehmigung mehr. Die Versicherer können deshalb auch andere, vor allem strengere Bedingungen (zum Beispiel besondere Anforderungen an das zu verwendende Schloss) oder einen Prämiennachlass für den Fall anbieten, dass das Fahrrad codiert worden ist.

(aus Lexikon des Fahrradrechts, Radfahren 3/97)

Sie sollten sich daher nicht nur wirklich gute Schlösser zulegen, sondern auch immer daran denken, dass Sie dennoch eines Tages Ihr Fahrrad einbüßen können und dafür nicht angemessen entschädigt werden, weil die Hausratsversicherung dies nicht hergibt. Als Alternative empfiehlt sich der Abschluss einer eigenen Fahrradversicherung, die allerdings nicht billig ist. Für ADFC-Mitglieder könnte [P&P Pergande & Pöthe GmbH](#) als Adresse in Frage kommen. Codierte Räder genießen einen Rabatt von 10 %.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Das gestohlene Fahrrad wird doch in Teile zerlegt oder ins Ausland verbracht

Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt, wird das Rad in sehr vielen Fällen eben mal "ausgeliehen für eine Spritztour" und dann unbeschädigt, aber natürlich unverschlossen, auf irgend einem Grundstück zurück gelassen. Mir sind auf meinem Grundstück in den letzten zehn Jahren drei solcher Fahrräder "zugelaufen".

Aber, und das kann gar nicht bestritten werden, sind anschließender Vandalismus oder Ausschachtung nie auszuschließen. Genausowenig ein "Export". Und dagegen hilft nun einmal kein Kraut außer einer gezielten Fahrrad-Diebstahlversicherung.

Einzelne Komponenten wie Nabendynamos oder die legendäre Rohloff-Nabe verdienen eine separate Codierung.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Was nützt es, wenn ein in Bayern codiertes Rad in Berlin gefunden wird?

Naja, ich kann nicht dafür garantieren, dass die Berliner Polizei einen bayerischen Code als solchen erkennt. Denn ein Berliner Code unterscheidet sich derzeit ziemlich von dem in Bayern verwendeten Verfahren.

Da aber der Code auch in Bayern etwa an gleicher Stelle in den Rahmen gefräst wird und darüber hinaus noch die Schutzfolie auf den Zweck dieser Markierung hinweist, bin ich, obwohl süddeutsch angehaucht, mal so unverschämt anzunehmen, dass die Berliner das lesen und verstehen können.

Ob die Berliner dann allerdings auf Anhieb einen mit OA beginnenden Code einordnen können, wage ich doch sehr stark zu bezweifeln. Denn wer kennt schon dort das Ostallgäu? Die rufen doch glatt in Tschechien oder Österreich an. Aber die helfen denen dann vielleicht weiter und verweisen sie auf die Polizei in Marktoberdorf.

Doch genug des gequälten Spaßes. Berlin wird über die Dienstleitung die bayerische Polizei in München oder vielleicht sogar direkt in Marktoberdorf anrufen und darum bitten, den mutmaßlichen Eigentümer ausfindig zu machen.

Nun gibt es zumindest drei denkbare Varianten

1) In den dortigen Polizeicomputern findet sich eine Verlustmeldung des Allgäuers: Dann ist der Fall schon fast klar.

2) Es liegt noch keine Verlustanzeige vor, aber das Einwohnermeldeamt in der angefragten Gemeinde benennt zwei Personen, auf die die Adresse und die Initialen zutreffen. Die örtliche Polizei klärt mit einem Telefonat ab, ob der Vater oder der gleichnamige Sohn sein Fahrrad eingebüßt hat.

3) Einer der beiden Angefragten gibt an, sein Rad vor Monaten auf dem Flohmarkt in Kempten an einen Touristen verkauft zu haben. Hier verläuft sich also die Spur. Es kann aber erwartet werden, dass der neue Eigentümer einen evtl. Verlust der Polizei an seinem Wohnort z.B. in Erfurt meldet, die dann aufgrund der mit gemeldeten Codierung auch eine Verlustmeldung nach Bayerisch Schwaben schickt. Tut sie dies, wird nach wenigen Wochen der rechtmäßige Eigentümer sein Fahrrad in Erfurt oder Berlin wieder in Empfang nehmen dürfen. Meldet er den Verlust nicht oder versäumt die Erfurter Polizei die Rückmeldung an Bayern, dann wird nach Ablauf eines halben Jahres das Fahrrad in Berlin versteigert.

Die Wahrscheinlichkeit, dass der Bestohlene sein Rad zurück erhält, ist erheblich größer als sie ohne Codierung gewesen wäre. Denn anhand der Rahmennummer wäre die Berliner Polizei nicht bis nach Bayern durch gekommen. Dort hätte aber der Polizeicomputer auch in zwanzig Jahren noch keine Veranlassung gehabt, die Suchmeldung aus Erfurt positiv zu bescheiden.

Zugegeben eine ideale Konstellation in einem ansonsten unlösbaren Fall. Wunder gibt es immer wieder....

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kap. 8: Fragen eher genereller Natur

Muss ich bei Kauf / Umzug / Heirat mein Fahrrad erneut codieren lassen?

Klare persönliche Meinung: Nein!

Gründe für diese nicht von allen Codierern geteilte Ansicht:

Auch bei **Umzug** bleiben die Initialen unverändert. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein illegaler Besitzer plausibel Eigentum aufgrund der Initialen reklamieren kann, liegt statistisch bei ca. 1:300. Faktisch aber noch niedriger, wenn wir davon ausgehen, dass nicht alle Bundesbürger Diebe sind.

Auch bei Umzug kann ich relativ einfach nachweisen, dass ich an besagter Adresse gewohnt habe. Umgekehrt kann nach deutscher Usance das "alte" Einwohnermeldeamt mit einer Rückmeldung des für die neue Adresse zuständigen Einwohnermeldeamtes rechnen. Ich zumindest habe noch alle 10 Umzüge in meinen Akten dokumentiert.

Bei **Heirat** und entsprechendem Namenswechsel verschlechtern sich diese Wahrscheinlichkeiten dramatisch, sind aber immer noch günstig: Denn auch hier lassen sich mit einfachen Mitteln die standesamtlichen Veränderungen dokumentieren

Im Gegensatz dazu ist bei **Kauf/Verkauf** diese Beweiskette absolut gerissen. Hier hilft nur noch lückenlose Dokumentation des Eigentümerwechsels, sprich Vorlage eines Kaufvertrages. Wer diese "Eigentümergehen" nicht ausreichend formalisiert, könnte alt aussehen. Aber er ist immer noch um Klassen besser dran als bei Nichtcodierung.

Wichtigster Grund für mein Plädoyer für die einmalige Codierung: Nachdem ich fast dreitausend Räder eigenhändig codiert habe, stellt sich für mich die pragmatische Frage: Wo soll ich die vielen Codierungen denn gefahrlos unterbringen, die notwendig wären, um jeden Umzug, jeden Namenswechsel, jeden Eigentumswechsel zu dokumentieren? Schon heute ist es problematisch, auch nur die Ungefährlichkeit der einmaligen Fräsung eines Fahrradrahmens zu konstatieren. Siehe hierzu meine Anmerkungen zu [Rahmenschwächung](#). Aber ich habe konkret Probleme, auch nur eine Stelle zu finden, auf der ich die zusätzliche Codierung anbringen könnte. Zumal nach allgemein üblicher Praxis keine Komponente für eine Jahreszahl vorgesehen ist, die die vielen Codierungen zeitlich einreihen ließe.

In Frankfurt am Main haben wir uns bewusst über diese Praxis hinweg gesetzt und hinter den Initialen noch eine zweistellige Jahreszahl vorgesehen ("[Frankfurter Modell](#)"). Ich ermutige alle Gliederungen, über diese Prozedur nachzudenken. Sie könnte manche vorhandenen Einwände gegen die Codierung zum Verstummen bringen. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass Fahrradcodierung nur **ein** Segment der Möglichkeiten für Eigentumsidentifizierung darstellt. Andere Wertgegenstände wie z.B. Schmuck haben vermutlich eine viel höhere Lebensdauer als Fahrräder. Ich frage mich dann aber, welches Einwohnermeldeamt bereit ist, alle aufgrund der Initialen möglichen Eigentümer der letzten 30 Jahre zusammenzusuchen. Und die Wahrscheinlichkeit, dass sich binnen 20 Jahren die Codes verändern infolge möglicher [Gebietsreformen](#), darf keinesfalls unterschätzt werden.

Zusammenfassung: Aus pragmatischen Gründen sind Mehrfachcodierungen in meinen Augen recht problematisch und bringen im Verhältnis zum möglichen Nutzen mehr Nachteile wegen gravierender Beeinträchtigung der Rahmenstabilität.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Was tun, wenn ich mit vielen Umzügen rechne (z.B. weil ich studiere)?

Es ist in unserer modernen Gesellschaft überhaupt nicht ungewöhnlich, dass wir eine Phase vieler Umzüge durchmachen, ehe wir "sesshaft" werden. Studenten und Soldaten, aber auch manche Yuppies können davon ein Lied singen.

Überlegen Sie in solchen Fällen, ob nicht die Adresse der Eltern mehr Kontinuität verspricht und die Zeit der "Wanderjahre" überbrücken hilft. Das deutsche Melderecht lässt Zweitwohnsitze zu. Nutzen Sie diese Chance und lassen Sie Ihr Fahrrad auf den Zweitwohnsitz codieren. Erwarten Sie aber bitte nicht, dass die Frankfurter Codierer Ihre Münsteraner Adresse parat haben. Sie sollten sich dann schon die Mühe machen, über den örtlichen ADFC oder die Polizei die Codiernummer ausfindig zu machen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Ich wohne in einem Studentenheim/Mehrfamilienhaus/ Plattensiedlung. Dort gibt es viele Mieterwechsel. Und es gibt auch eine Menge gleicher Initialen.

Selbst bei Adressenidentität ist die Wahrscheinlichkeit einer Übereinstimmung von Initialen im Verhältnis 1:300. rein theoretisch sogar noch größer, denn 27 x 27 Buchstaben ergeben 729 Varianten. Durch die unterschiedliche Häufigkeit von Buchstaben an erster Stelle bei Vor- und Nachnamen ist die Größe 1:300 pragmatisch, denn Initialen wie XY sind gegenüber AB klar im Underdog-Verhältnis. Statistiker, die in dieser Materie erfahrener sind, werden diese Zahl für überhöht betrachten, dennoch ist die Wahrscheinlichkeit, identische Initialen aufzuweisen, recht gering. Suchen Sie mal spontan in Ihrem Bekanntenkreis nach Leuten, die Ihre Initialen benutzen könnten!!

Und selbst wenn sie die finden: Würden diese auch betrügerisch davon Gebrauch machen wollen, indem sie vorgeben, Eigentümer eines ihnen nicht gehörenden Gutes zu sein? Nur wenn wir eine grundsätzliche Unehrlichkeit annehmen und jeden unserer Mitbürger bzw. Mitbürgerinnen des Betruges zeihen, sind 1:300 realistisch. Also barer Unsinn. Aber je nach Einschätzung unserer Gesellschaft kommen wir zu recht unterschiedlichen Betrachtungsweisen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Verkauf eines codierten Rades

Auch codierte Räder können verkauft werden.

Um den Käufer nicht in Schwierigkeiten zu bringen, ist aber höchst angeraten,

den Eigentumsübergang schriftlich zu dokumentieren und die Codierpapiere (Codierpass) dem neuen Eigentümer im Original zu überlassen. siehe Muster eines [Kaufvertrages](#)

Es ist selbstverständlich möglich, das Fahrrad erneut zu codieren, mit den Daten des neuen Eigentümers.

Ich persönlich rate davon ab. Meine Argumentation siehe unter Thema [Mehrfachcodierung](#).

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Umzug und Heirat

Auch nach Codierung eines Fahrrades können Sie ohne Bedenken umziehen. Selbst in Gemeinden außerhalb des bisherigen Bundeslandes. Und natürlich dürfen Sie auch heiraten und den Familiennamen Ihres Partners annehmen. Der eingravierte Code enthält ja Ihre frühere Adresse bzw. Ihre früheren Initialen.

Es ist selbstverständlich möglich, das Fahrrad erneut zu codieren, mit den Daten der neuen Adresse und / oder des neuen Namens. Ich persönlich rate davon ab. Meine Argumentation siehe unter Thema [Mehrfachcodierung](#).

Kurz meine Begründung:

- Gegenüber der reinen Rahmennummer bedeutet die einmal vorgenommene Codierung einen Riesensprung an Sicherheit zur Identifizierung des mutmaßlichen Eigentümers.
- Sowohl bei Umzug als auch bei Namensänderung erhalten Sie vom Standesamt bzw. vom Einwohnermeldeamt entsprechende Dokumente, die diese Änderungen dokumentieren.
- Umgekehrt wird das Einwohnermeldeamt bei Anfragen der örtlichen Polizei diesen Sachverhalt bestätigen. Die Gefahr, dass Sie bei einer Kontrolle deswegen in Erklärungsnotstand geraten, ist als äußerst gering einzuschätzen, außer wenn weder Sie noch die Polizei wissen, wie sich der Code zusammensetzt.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Erhalte ich bei Versicherungen entsprechende Rabatte?

Die Bereitschaft der Versicherungen, entsprechende Prämienrabatte zu gewähren, hält sich leider noch in Grenzen. Meist sind es die klassischen Fahrrad-Diebstahlversicherungen, die Rabatte von ca. 10 Prozent gewähren oder auch schon mal einen Gutschein in Höhe der Codierungskosten bereit halten.

ADFC-Mitglieder erhalten bei [P&P Pergande & Pöthe GmbH](#) in Hamburg eine spezielle Fahrradversicherung zu einer Prämie von 8% des Kaufpreises, mit Reduzierung von jeweils 10 % in den folgenden fünf Jahren auf 50% des Kaufpreises.

Bei Nachweis einer Codierung ermäßigt sich der Beitrag um 10 % auf 7,2% des Kaufvertrages.

Die ARAG gewährte früher einen Gutschein im Wert von 30 DM. Allerdings hat sie sich vor einigen Jahren aus der Fahrradversicherung komplett zurückgezogen.

Die Provinzial-Versicherung fördert die Codierung recht großzügig, auch andere Versicherungen bieten im Rahmen der über Hausratsversicherung versicherten Räder günstige Konditionen. Genaueres bitte über Ihren Versicherungsagenten anfragen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Sollen oder können Kinderräder codiert werden?

Ein etwas heikles Thema. Denn Kinderräder haben es einerseits an sich, dass sie nach wenigen Jahren den Eigentümer wechseln. Das spricht dagegen, zusätzlich Kosten auf sich zu nehmen.

Andererseits gehen Kinder oft recht sorglos mit ihrem Eigentum um. Eine Codierung kann bei "herrenlosen" Rädern sehr viel schneller zu einer Identifizierung und Rückgabe führen als Rahmennummer und Augenschein.

Psychologisch halte ich es aber für durchaus wichtig, einem Kind den Wert seines Rades dadurch zu dokumentieren, dass dieses seine persönliche Signatur trägt. Wird ihm die Codierung verweigert, fasst es dies als Hinweis auf, dass sein Fahrrad nicht als wertvoll angesehen wird. Die Klebecodierung ist hier ein guter Kompromiss.

Eltern sollten also prüfen, was ihnen im Einzelfall wichtiger erscheint. Nur bei wirklich "ausgelaugten" oder in Kürze zum Verkauf anstehenden Kinderrädern rate ich von der Codierung ab. Ein "Kinderrabatt" wird die anstehende Entscheidung meist "pro Codierung" ausfallen lassen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Können Kinder ihre Räder selbst codieren lassen?

Auf diese Frage musste ich erst einmal tief Luft holen. Ich war in der Praxis nie damit konfrontiert, weil bei meinen Aktionen immer die Eltern mit dabei waren. Doch sie ist berechtigt, weil wir ja z.B. auch mal in Schulen antreten, und da sind weit und breit keine Erziehungsberechtigten anwesend.

Nachdem ich mich erst auf den Taschengeldparagrafen berufen wollte, sind mir doch erhebliche Zweifel gekommen. Es ist sehr fraglich, ob ein Minderjähriger eine rechtsverbindliche Freistellung von Haftungsansprüchen abgeben kann. Daher die Empfehlung, stets die Eltern mit ins Boot zu holen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kap 9: Warum soll sich der ADFC um Codierung kümmern?

Was nützt den ADFC die Codierung?

Dies ist eine der Fragen, die mir schon oft gestellt worden sind. Wenn ich sie beantworten will, kann ich leider nicht objektiv bleiben, wofür ich um Nachsicht bitte.

Auszug aus den Statuten des ADFC: Seine Aufgaben sind demgemäß insbesondere Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrraddiebstählen und zur Wiederauffindung gestohlener Fahrräder sowie zur Verbesserung der Versicherungsbedingungen.

Diesen selbst gestellten Aufgaben kommt der ADFC in hervorragender Form nach, wenn er nicht nur andere Organisationen oder den Handel animiert, etwas gegen Fahrraddiebstahl zu unternehmen, sondern die Codierung in Eigenregie zu fairen Konditionen den Mitgliedern und Nichtmitgliedern anbietet.

Es bedeutet für den ADFC, dass er vom breiten Publikum mit einem Produkt identifiziert wird und aufgrund seiner Initiative nach Diebstahlerschwerung und -aufklärung in der Öffentlichkeit gut ankommt. Dies hat sich in der Praxis so ausgezahlt: Bei rund dreitausend codierten Rädern hatte ich über 200 Neubeitritte zum ADFC zu verzeichnen.

Durch die Fahrradcodierung haben wir die Kontaktaufnahme mit Fahrradhändlern geschafft, die uns zuvor nicht zur Kenntnis genommen haben. Allein in Frankfurt haben wir zehn Fahrradhändler zur Werbung in unserer Vereinszeitschrift gewinnen können, drei zu einer Fördermitgliedschaft. Seit Beginn unserer Codieraktivitäten hat die Kooperation mit der

Polizei deutlich zugenommen. Über die Codierung habe ich in Frankfurt diverse passive Mitgliedschaften in aktive wandeln können.

Der finanzielle Nutzen aus der Codierung für die Vereinskasse war nicht zu verachten, die Kosten für das Codiergerät + Codierutensilien konnten binnen fünf Monaten abbezahlt werden, danach arbeiteten wir mit echtem Gewinn. Mit der Einschränkung, dass unsere Leute dabei absolut unentgeltlich arbeiteten.

Konkurrenz zu Händlern und Polizei?

Wir stehen im Prinzip in keinem Konkurrenzverhältnis zu Polizei und den Fahrradhändlern, auch denen mit Codierausrüstung. Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Je bekannter wir die Codierung machen, umso nachhaltiger ist dies für die Aufklärungsquoten der Polizei und die Nachfrage der Kunden nach Codieraktionen bei ihren Händlern.

Selbst gegenüber dem Einwand, dass wir möglicherweise den Fahrradhändlern ein angestammtes Revier streitig machen könnten, kann ich Entwarnung geben: Auch bei zehnfach erhöhter Aktivität aller mit Codierung befasster Organisationen werden wir in absehbarer Zeit keine Marktsättigung erreichen, sondern nur das Interesse an dieser Art der zusätzlichen Sicherheit wecken.

Wie schön wäre es, wenn künftig jedes neu verkaufte Rad Anspruch auf Codierung bekäme. Die bereits in Deutschland existenten Altbestände von rund 70 Mio. Rädern nachzucodieren würde auch bei Beschränkung auf nur 10 % alle ADFC-Gliederungen auf mehrere Jahre beschäftigen, mit allen positiven finanziellen und psychologischen Auswirkungen für den Verein.

Der ADFC hat die Chance, eine führende Position im Sektor Codierung einzunehmen, ohne die geborenen Partner/Wettbewerber zu verprellen: denn derzeit dient sich keine Organisation an, die bereit wäre, die damit verbundenen Aufgaben zu schultern.

Ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Passus in der Satzung: durch Werbung und sonstige geeignete Maßnahmen für die weitere Verbreitung des Fahrrades zu sorgen und damit der Gesundheit der Bevölkerung, der Reinhaltung von Luft und Wasser, der Lärmbekämpfung, der Energieersparnis, dem Naturschutz, der Landschaftspflege sowie der Unfallverhütung zu dienen.

Wer mit offenen Augen den Radverkehr beobachtet, wird feststellen, dass im Alltag eine Masse verkehrsunsicherer Räder benutzt wird, weil man immer mit Fahrrad-Diebstahl rechnet. Die Schrotträder sind dem Image der Radler als ebenbürtige Verkehrsteilnehmer abträglich, so dass Jugendliche mit 18 umgehend auf das wesentlich prestige-stärkere Auto umsteigen. Erst wenn wir das Arme-Leute-Image, die Eigenschaft als Minorität abstreifen, werden wir von Politik und Polizei ernst genommen. Dann lassen sich auch eher Verbesserungen für den Radverkehr erreichen, die heute noch fast illusorisch sind. Hoteliers haben zwischenzeitlich ja schon gelernt, dass Radler recht attraktive Gäste sein können. Das war mal anders.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Wie soll der ADFC die Codierung personell verkraften?

Hier stellen sich in der Tat viele Vorstände quer, weil sie fürchten, dass sie nicht genügend Ehrenamtliche finden, die diesen Job kompetent und konsequent übernehmen. Recht häufig werden Bedenken geäußert, dass damit das eh schon knappe Personal für wichtigere Aufgaben fehle. Mit anderen Worten wird eine Überlastung der wenigen Aktiven befürchtet.

Der Reihe nach:

Aus eigener Erfahrung muss ich dringend davor warnen, mangelhaft Ausgebildete an das Codiergerät zu lassen. Sie richten mehr Schaden an als Nutzen für den ADFC heraus springt. Fachleute, die eher aus Reihen der Handwerkerberufe kommen dürften, sind derzeit rar gestreut und im ADFC stark unterrepräsentiert.

Die konsequente Ehrenamtlichkeit mit Nullvergütung wird nicht dazu beitragen, Fachleute zu finden. Warum sollten die alle paar Wochen ihren freien Samstag für die Codierung opfern und dabei letztlich sogar noch Geld drauflegen? Denn selbst bei Vergütung der Fahrtkosten und Auslobung einer üppigen Brotzeit sind m.E. längst nicht alle damit einhergehenden Kosten abgegolten. Da ist eine chemische Reinigung fällig, da geht ein Stück Kleidung in die Binsen, da holt man sich am eigenen Fahrzeug eine Delle. Schusseligkeit, für die der Verein nichts kann, sie also auch nicht ersetzt. Auch das Knöllchen für kurzfristiges Verweilen in der Fußgängerzone während des Standauf- oder -abbaus bleibt beim Halter hängen.

Aktive für die Codierung aus Reihen der sowieso schon Aktiven zu werben, ist in der Tat problematisch. Schließlich besteht die Vereinsarbeit auch hoffentlich in Zukunft nicht nur aus Codierung, sondern aus Tourenorganisation, aus Verkehrspolitik, Technik, Redaktion, Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliederberatung, ganz abgesehen von Vorstandsaufgaben.

Es wäre überlegenswert, eigene Codierteams anzuheuern, die letztlich nur mit dem Segen des Verbandes, aber auf eigene Rechnung arbeiten. Es könnte sich trotzdem lohnen: Für den ADFC fallen bei der Codierung Neumitglieder ab, denn für Mitglieder und Neumitglieder gilt ein stark verbilligter Codiertarif. Leute, die den Zielen des ADFC schon lange nahe gestanden haben, entscheiden sich relativ oft bei solchen Aktionen zum Beitritt. Aber auch für sonstige Codierbereite gilt der ADFC als letztendlicher Motivator für die Codierung, somit für den Verein ein Image-Gewinn.

Es ist nie auszuschließen, dass bei angemessener Vergütung Unterschlagung von Codiereinnahmen oder die Untergrabung der Ehrenamtlichkeit unterstellt wird. Gerade die von den Finanzämtern geduldeten Umsatzgrenzen sorgen für nachhaltige Verwirrung. Die Begehrlichkeit einiger Finanzämter, die Codiertätigkeit als Grund anzuführen, die Gemeinnützigkeit per se in Frage zu stellen, tut ein Übriges. Es werden sich auch immer wieder "Idealisten" in eigenen Reihen finden, denen die Codierung generell ein Dorn im Auge ist und die plausible Argumente ins Feld führen, um sie zu torpedieren. Daher plädiere ich für eine Trennung des Codierbereiches von sonstigen Vereinstätigkeiten.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Warum bietet der ADFC die Codierung nicht kostenlos an?

In der Tat bieten viele Gliederungen eine kostenlose Codierung für Neumitglieder an.

Ich lehne das entschieden ab, denn das ist eine unverantwortliche Bevorzugung von Neumitgliedern gegenüber den Schon-Mitgliedern. Muss ich erst aus dem Verein austreten, um mit einem Neubetritt in den Genuss der kostenlosen Codierung zu gelangen? Das wäre ja wohl ein Witz!?

Ich lehne jede kostenlose Codierung ab. Ich akzeptiere lediglich die kostenlose Codierung für ein soeben gekauftes fabrikneues Fahrrad durch den Fahrradhändler. Deren Kosten sind im Verkaufspreis einkalkuliert.

Die von der Polizei kostenlos vorgenommene Codierung ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Denn sie entmutigt alle Fahrradhändler der Region, aber auch die ADFC-Gliederungen, in eine Codierausrüstung zu investieren. Die muss aber nach und nach abgezahlt werden, sich also amortisieren.

Die kostenlose Codierung durch die Polizei kommt uns Steuerzahler teuer zu stehen. Drei vollbezahlte Polizeibeamte verplempern ihre wertvolle Arbeitszeit mit Fahrradcodierung. Jedes codierte Fahrrad wird dann wohl mit grob überschlagen rund € 25 vom Staat subventioniert. Ein recht teures Unternehmen. Als Initialaktion noch zu verteidigen, als Dauereinrichtung nicht zu verantworten.

Vergleichbares gilt für den ADFC. Auch dessen kostenlose Codierungen würden einen Händler dem Verein entfremden, hätte er ein Codiergerät angeschafft und müsste vom Kunden hören, dass seine Werkstatt-Einstandkosten von € 10 pro Rad von der Kundschaft als Wucher betrachtet werden. Wir vom ADFC müssen gewahr sein, dass wir auch bei intensiver Codiertätigkeit niemals das Potenzial haben, ohne Mitwirkung der örtlichen Händlerschaft eine flächendeckende Codierung zu Stande zu bringen. Und daran muss uns gelegen sein.

Siehe auch das Thema "[personelle Kapazitäten](#)"

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Angst vor Schadensfällen

Was ist zu tun, wenn ein Fahrrad versehentlich falsch codiert wurde?

Eigentlich hatte ich nicht vor, dieses Thema hier abzuhandeln, weil Falschcodierungen bei einem eingespielten Codierteam die große Ausnahme sein sollten. Aber ich gestehe, ich war damit konfrontiert.

zwei Alternativen bleiben:

a) es ist noch Platz vorhanden für eine Zweitcodierung

b) es ist kein Platz für eine weitere Codierung

zu a) richtige Codierziffer ergänzen und falsche Codierung als ungültig kennzeichnen. z.B. durch XX oder -- vor und/oder nach der Fehlcodierung. Die ungültig gemachte Codierung sollte auf dem Codierpass bzw. dem Codierantrag erwähnt und als falsch gekennzeichnet werden.

zu b) wie vorerwähnt: Codierung als ungültig kennzeichnen und dem Antragsteller schriftlich bestätigen.

In meinem Falle habe ich die Codiergebühr komplett erlassen und mich für den Lapsus entschuldigt.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Vereinshaftpflicht

Mitteilung des ADFC-Bundesverbandes in Intern, Ausgabe 100 vom Mai 1998:

Im Zusammenhang mit der Fahrradcodierung haben wir die Vereinshaftpflicht erweitert. Sie schließt jetzt auch bisher nicht versicherte Bearbeitungsschäden mit ein. Sollte in Zukunft beim Codieren etwas schief laufen, müssen Aktive nicht fürchten, für den angerichteten Schaden selbst zu haften. Das übernimmt dann die Vereinshaftpflicht bis zu einer Schadenshöhe von 10.000 DM (Selbstbeteiligung 10 Prozent, mindestens 100 DM). Personenschäden, z.B. durch Bruch eines Rahmens, sind weiterhin ohne Selbstbeteiligung versichert. Anlass für diese Erweiterung des Versicherungsschutzes waren nicht etwa aufgetretene Schadensfälle, sondern der Wunsch einiger Ehrenamtlicher nach zusätzlicher Absicherung.

Im "ADFC-Impuls" vom 14.3.2003 wurde diese Aussage eindeutig bestätigt.
Originalwortlaut:

"Auf den Wunsch vieler Codierer im ADFC wurde die Vereinshaftpflicht ausdrücklich auch für mögliche Schäden durch "falsches Codieren" ausgedehnt. Seit Beginn der Codierung sind keinerlei Schäden, Rahmenbrüche oder sonstige Katastrophen aufgetreten."

Dies ist kein Freibrief für Codier-Rambos, die sich rühmen, noch bei jedem Rad eine Codierstelle gefunden zu haben. Diese Attitüde ist verantwortungslos und sollte im Schadensfall den Verursacher eigenes Geld kosten.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Kap. 10: Aufruf zur Unterstützung

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club führt Fahrrad-Codierungen meist oder zumindest vorwiegend mit ehrenamtlich tätigen Mitarbeitern durch. Dies erklärt die im Verhältnis zum Zeit- und Materialaufwand geringen Preise für die Codierung.

Der ADFC sucht für diese Aufgabe regelmäßig Mitarbeiter, die entweder mit dem Codiergerät verantwortungsvoll umgehen können oder als "Bodenpersonal" bei den Formalitäten, bei der Überprüfung der persönlichen Daten, der Feststellung des Eigentumsnachweises und bei der Vorbereitung der Räder für die Codierung mitwirken. Gutes Bodenpersonal ist fast genau so wichtig wie die eigentlichen Codierer, denn sie entscheiden darüber, wie gut und erfolgreich eine Aktion verläuft.

Die Anschaffung der Grundausrüstung für ein Codierteam beläuft sich auf ca. € 1.500. Voll ausgerüstet können es weit mehr sein, denn je nach Aktivität ist ggf. sogar die Anschaffung eines Schlepptopps sinnvoll, will man nicht von Veranstaltung zu Veranstaltung eine Masse von Ordnern mit Straßencodes herum schleppen. Aber dieses Thema wird erst zu einem viel späteren Zeitpunkt aktuell.

Nicht zu verkennen: Selbst wenn Sie nur "Theoretiker" bleiben wollen, der also nur entsprechendes Wissen aufweist, selbst aber an der eigentlichen Codierung nicht mitwirken kann, können Sie sich für die Sache sehr nützlich machen. Aufklärungsarbeit in der Öffentlichkeit steht ganz vorne an. Dazu brauchen wir gut gestaltete Plakate und Stellwände sowie eine kontinuierliche Pressearbeit. Die örtlich verwalteten Straßencodes gelegentlich zu aktualisieren, die Verbindung mit dem LKA bzw. der Polizei sowie Kontakte innerhalb der bundesweiten ADFC-Codierszene zu pflegen und zu koordinieren, ist uns ein besonderes Anliegen. Gelegentliche Telefonate mit bzw. Besuche bei Fahrradhändlern und Fundbüros sowie Vereinen können die Akzeptanz kontinuierlich steigern.

Aber auch Techniker mit Verständnis für die technischen Seiten des Produktes werden gesucht, um beispielsweise die Codiergeräte weiter zu entwickeln bzw. Komponenten auszutüfteln, die die Gefahr von Beschädigungen aus der Welt schafft.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Was muss geschehen, um die Codierung populär zu machen?

Die Frage geht an Sie.

Auf Ihre Antworten und Anregungen sind wir gespannt:

Vor allem bedarf es einer vertrauensvollen Zusammenarbeit mit Polizei und LKA sowie Gemeinden, Fundbüros und dem (Fahrrad-) Handel. Durch regelmäßige Präsenz in der Presse und den Fachpublikationen wird auch die breite Öffentlichkeit das Thema positiv aufnehmen und die Nachfrage nach diesem Produkt steigen.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Zukunftsmusik oder Utopien?

Es ist immer wichtig, sich Ziele zu setzen, die im Augenblick eher unerreichbar erscheinen. Sie müssen formuliert und so lange propagiert werden, bis sie Realität sind.

Lasst uns gemeinsam darüber nachdenken. Für Vorschläge bin ich sehr dankbar.

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Aktualisierung und Ergänzung des Katechismus

Es ist klar, dass es noch viele Fragen zum Komplex Codierung gibt, die mir aber im Augenblick nicht einfallen oder nicht wichtig genug erscheinen.

Dies könnte ein Irrtum oder Mangel sein, den ich eingestehen müsste. Aber jetzt sind Sie einfach an der Reihe, mir diese Mängel nahe zu bringen. Ich gebe aber zu, dass ich manches Mal bei aufgetauchten Fragen in Diskussionsrunden / Chatrunden allergisch reagiert habe, weil ich der Meinung war, dass es sich um verplemperte Zeit handelt, sie zu behandeln, weil die Antworten schon längst und mehrfach an anderer Stelle gegeben worden waren. Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass in manchen Fragen auch eine bewusste Provokation steckt. Und ich falle immer wieder darauf herein. Wer nicht verstehen will, dem kann ich auch mit noch so guten Argumenten den Sinn der Codierung nicht vermitteln. Und dann werde ich eben unwillig und mag nicht weiter diskutieren.

Aber ich verspreche, wenn gute Fragen kommen, die ich noch nicht in anderem Zusammenhang beantwortet habe, werde ich mir ehrliche Mühe machen, diese nach bestem Wissen und Gewissen zu beantworten. Also mutig ans Werk.

Fragen sind am besten zu richten an Alfred.Linder@gmx.net

[zurück zum Fragenkatalog](#)

Eigentumserklärung

Ein Muster einer Eigentumserklärung haben wir unter [eigentumserklaerung.pdf](#) abgelegt.

Kaufvertrag

Ein Muster eines Kaufvertrags haben wir unter [kaufvertrag.pdf](#) abgelegt.

Die im Text verwendeten Abkürzungen und Begriffe bedeuten

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.,
alphanummerisch	Zeichenfolge, die wahlweise bzw. abwechselnd mal aus Buchstaben, mal aus Zahlen besteht.
ARAG	ARAG Allgemeine Rechtsschutz -Versicherung-AG
BRIN-Code	Biker's Reference + Identity Number-Code
Code	meist Buchstaben- oder Ziffernfolge für die Verwaltung und Identifizierung von Gegenständen. Orten, Herstellern, Normen etc.. Im Beispiel der Fahrradcodierung wird aus den persönlichen Daten des Eigentümers ein Code ermittelt, den die Polizei relativ leicht wieder entschlüsseln kann.
FEIN-Code	Friedberger Eigentümer Identifikations-Nummer, siehe Aufbau
KGRZ	Kommunales Gebietsrechenzentrum (Behörde), später KIV
KIRBA	Maschinenfabrik in Rösrath, die spezielle Gravurgeräte für die Fahrradcodierung bietet
KIV	Kommunale Informations-Verarbeitung (privatwirtschaftlich), zuvor auch

	KGRZ
LKA	Landeskriminalamt (je Bundesland ein LKA)
PLZ	Postleitzahl
solitäre Datei	Eine nur Wenigen frei zugängliche Datei, beispielsweise mit selbst entwickelten Straßenschlüsseln, die es erforderlich macht, bei der Entzifferung gefundener Codes die Hilfe Dritter in Anspruch zu nehmen. Es besteht dann die Gefahr, dass dieser Dritte nicht bekannt oder nicht mehr greifbar ist.
Straßenschlüssel	von Gemeinden für ihre Straßen vergebene Nummern, auch Straßenkennziffern oder Straßencodes genannt
Diamantbauweise	Der Diamantrahmen ist das, was wir heute unter dem klassischen Herrenrahmen verstehen. Er hat, zwischen Oberrohr, Unterrohr, Sattelstreben und Unterstreben, die Form einer Raute (engl. Diamond). Daher der etwas missverständliche Name, der mit Diamanten nichts zu tun hat.