



– Aktualisierung der gleichnamigen VCD-Broschüre aus dem Jahr 2003 –
(Stand: Juni 2009)

Das Fahrradparkhaus vor der Haustür

Die Praxis der privaten Radabstellanlagen und ihre Durchsetzung in den Kommunen

von Manfred Krüger-Sandkamp

1. Fahrradhäuser in Dortmund
2. Verträge zwischen Stadt, VCD und NutzerInnen
3. Fahrradhäuser als nachhaltige Nachbarschaftshilfe
4. Fahrradhäuser in jeder Stadt. *Was Nachahmer beachten sollten*
5. Bike-Lift: Technik für Nutzer mit Handicaps

1. Fahrradhäuser in Dortmund

Modellversuch

Seit Mai 2001 wurden in den drei Dortmunder Innenstadtbezirken acht Fahrradhäuser aufgestellt. Bei den meisten Häusern sind nach kurzer Zeit alle 12 Plätze vergeben. Werden z. B. durch Umzug Plätze frei, finden sich schnell neue Nutzer. Nicht erst mit der Errichtung des neunten, bereits genehmigten, Fahrradhauses muss das Projekt als sehr erfolgreich bewertet werden.

Finanzierung

Ein Fahrradhaus kostet komplett etwa 7 000 € brutto. Die Bezirksvertretungen zahlen einmalig 5 500 € Zuschuss für jedes Haus und haben keinerlei Folgekosten. Fahrradhäuser sollten auch weiter mit diesem Zuschuss gefördert werden, sodass ein Platz darin für die Nutzer einmalig 180 € plus jährlich 15 € für Versicherungen und Unterhalt kostet. Der VCD hat für alle Fahrradhäuser eine Gebäude- und eine Gebäudehaftpflichtversicherung abgeschlossen sowie einen Mustervertrag (GbR) für die Nutzergruppen entworfen.

Trägerschaft

Die Stadt Dortmund akzeptiert nur den gemeinnützigen VCD e.V. als Träger der Häuschen, mit einzelnen Nutzern verhandelt die Verwaltung nicht. Daher erhält allein der VCD die Gestattung zur Nutzung öffentlicher Flächen und schließt danach mit den Nutzergruppen Überlassungsverträge ab.

Der VCD hilft allen Interessierten, eine Nutzergruppe zu bilden, kümmert sich bei der Stadt Dortmund um die Gestattung sowie um die Aufstellung der Fahrradhäuser.

Erprobte Vorgehensweise

Bevor der Standort für ein Fahrradhaus bei der Stadt Dortmund beantragt wird, müssen sich für mindestens 10 Plätze Interessenten gefunden haben und ein konkreter Standortvorschlag vorliegen. Mit dem Tiefbauamt und dem Fahrradbeauftragten wird dann bei einer Ortsbegehung die genaue Platzierung bestimmt und später im Gestattungsvertrag dem VCD genehmigt.

Wenn dann die Nutzer ihre 180 € gezahlt und die Bezirksvertretung ihren Zuschuss überwiesen hat, organisiert der VCD die Errichtung des Fahrradhauses.

2. Verträge zwischen Stadt, VCD und NutzerInnen

Die Nutzer der Fahrradhäuser regeln mit dem VCD die Nutzung des Fahrradhauses: durch einen Gesellschaftsvertrag – in Verbindung mit einem Überlassungsvertrag.

Im **Gesellschaftsvertrag** schließen sich die Nutzer eines Hauses zu einer GbR (Gesellschaft bürgerlichen Rechts) zusammen.

Zweck ist die Nutzung eines Fahrradhauses. Der Vertrag regelt Kündigung, Abschreibung und die Beziehung der Nutzer untereinander. Für Kosten, die durch das Haus entstehen, haftet die GbR gemeinschaftlich.

Eine GbR entsteht auch ohne Vertrag durch die gemeinschaftliche Nutzung. Der Mustervertrag des VCD soll helfen, Streit zu vermeiden und kann geändert werden.

Haben sich die Nutzer eines Fahrradhauses durch Unterschrift unter den Gesellschaftsvertrag zu einer GbR zusammengeschlossen, bestimmen sie einen Geschäftsführer als Kontaktperson zum VCD. Der Geschäftsführer unterschreibt für die GbR den Überlassungsvertrag und übernimmt die Rechte und Pflichten aus dem Gestattungsvertrag vom VCD. Durch seine Unterschrift im Überlassungsvertrag übergibt der VCD das Fahrradhaus an die GbR. Im Gegenzug übernimmt die Nutzer-GbR gegenüber der Stadt Dortmund alle Verpflichtungen, für die der VCD im Gestattungsvertrag unterschrieben hat.

Der **Überlassungsvertrag** regelt Abschreibung, Besitz- und Verfügungsrechte. Der VCD schließt die (Gruppen-) Versicherungen ab und bildet einen Gemeinschaftsfonds. Der VCD hilft bei Nutzerwechseln, berät bei Problemen und achtet darauf, dass die öffentlichen Zuschüsse nicht privatisiert werden.

Im **Gestattungsvertrag**, den der VCD für jedes Fahrradhaus unterschrieben hat, erlaubt die Stadt Dortmund dem VCD kostenlos die Nutzung des öffentlichen Raums für ein Fahrradhaus. Für sonstige Kosten des Hauses haftet der VCD. Der VCD muss auch alle Auflagen der Stadt erfüllen.

Alle Verträge sind hier als Muster vorhanden: http://www.vcd-dortmund.de/cms/front_content.php?idcat=138

Bisher haben sich alle Nutzer zu einer GbR zusammengeschlossen und unsere Musterverträge übernommen. Immer hat sich je-

mand gefunden, der einmal im Jahr die je ca. 15 € einsammelt und an den VCD überweist.

3. Fahrradhäuser als nachhaltige Nachbarschaftshilfe

Bürgerschaftliches Engagement

Das Fahrradhaus-Projekt erfordert einen Träger, der Stadtverwaltung und Nutzer zusammenbringt und alles organisiert. Das ist in Dortmund der VCD, kann aber auch ein beliebiger anderer ökologisch orientierter Verein sein.

Fahrradhäuser sind eine auf Dauer angelegte Nachbarschaftshilfe. Ohne ein unmittelbares Engagement interessierter Bürger bei der Suche nach mindestens zehn Radfahrern, die einen Abstellplatz in einem Fahrradhaus wünschen, wird kein Gestattungsantrag gestellt oder gar ein Fahrradhaus aufgestellt. Mit der Zahlung des Investitionskostenzuschusses von 180 Euro und der jährlichen Versicherungsbeiträge allein ist es auch nicht getan. Wenn sich eine Nutzergruppe findet, müssen die Mitglieder untereinander einen Gesellschaftsvertrag abschließen und die Verantwortung für das Haus vom VCD übernehmen.

Nachhaltigkeit

Die Häuser halten mindestens 20 Jahre. Mit der Gestattung und dem einmaligen Zuschuss ist die Angelegenheit für die Bezirksvertretung und die Stadt Dortmund abgeschlossen. Für die Kommune entstehen durch die privaten Fahrradhäuser keine Folgekosten.

Übertragbarkeit

Das Projekt kann im Prinzip in jede Großstadt übertragen werden, wenn

- der politische Wille zur Förderung des Radverkehrs eine Mehrheit hat,
- sich ein freier Träger für die Betreuung des Projekts sowie
- interessierte BürgerInnen finden, die bereit sind, Geld und Engagement einzusetzen, damit sie öfter und bequemer Radfahren können.

Das Werkzeug dazu stellt der VCD bereit.

4. Fahrradhäuser in jeder Stadt

Was Nachahmer beachten sollten

In Hamburg stehen private Fahrradparkhäuschen im öffentlichen Raum schon seit den Achtzigern, in Dortmund seit 2002. In beiden Städten gibt es dafür ein eingespieltes Genehmigungsverfahren – Nachahmer müssen also nicht die ganze Vorgehensweise neu erfinden.

Die ersten beiden Fahrradhäuschen wurden 1985 in Altona von der GAL initiiert. Nach anfänglichem Widerstand in Verwaltung und Politik sind heute über 300 Fahrradhäuschen in den Bezirken Eimsbüttel, Altona und Nord in Betrieb. Und im Dortmunder Stadtbezirk Innenstadt-West beschlossen SPD und Grüne im Mai 2001: "Im Stadtbezirk werden für einen Modellversuch drei Fahrradhäuschen, wie sie in Hamburg üblich sind, aufgestellt. Die Bezirksvertretung stellt dazu ...12 500 Euro zur Verfügung. Es wird angeregt, dass die Stadtverwaltung bei der praktischen Durchführung des Versuchs (Bildung von Benutzergruppen, Antragstellung, Auswertung des Versuchs) eng mit dem VCD zusammenarbeitet."

Die Verwaltung wurde ausdrücklich nicht zum Aufstellen von Fahrradhäusern aufgefordert, sondern der VCD sollte sich um die finanzielle Beteiligung und den Kontakt zu den Rad fahrenden BürgerInnen kümmern. 2002 und 2003 wurden die ersten drei Dortmunder Häuschen vom VCD aufgestellt. Wegen des Erfolgs förderte die Bezirksvertretung weitere Fahrradhäuschen. Der Planungsdezernent und der Fahrradbeauftragte zeigten sich öffentlich als angetan.

Erfolgsfaktoren: Zuschüsse und Selbstorganisation

Die Baukosten für ein Häuschen betragen heute etwa 7 000 Euro, so dass ohne öffentliche Mittel 583 Euro pro Fahrradplatz aufgebracht werden müssten. Durch den Zuschuss der Gemeinde kostet ein Platz in Dortmund nur 180 Euro. Aber auch mit der Förderung ist die Selbstorganisation anfangs das Hauptproblem. Die erste Nutzergruppe gab es in Dortmund trotz massiver Unterstützung durch den VCD erst nach einem Jahr. Die Leute brauchen einige Zeit, um sich mit den Fahrradhäuschen anzufreunden und den Mut zu fassen, auf NachbarInnen zuzugehen und Mitnutzer zu werben. Erst als die Radfahrer selbst die Initiative in der Nachbarschaft er-

griffen, kamen Nutzergruppen zustande. Nachdem die ersten Häuser standen, wurde es immer einfacher.

Was Nachahmer beachten sollten

Angeregt durch die Hamburger und Dortmunder Praxis sowie eine VCD-Broschüre wollen radverkehrsorientierte KommunalpolitikerInnen nun auch in ihren Städten Fahrradhäuschen aufstellen.

Wer so zur Förderung des Radverkehrs beitragen will, muss zunächst drei Fragen klären: Wie wird die Finanzierung gesichert? Wer organisiert die Nutzergruppen bis zum Antrag auf Sondernutzung? Wie kann man der Stadtverwaltung die Genehmigung erleichtern? Grundsätzliche Antworten darauf finden AntragstellerInnen in der genannten Broschüre und es muss auch keine Verwaltung das Fahrradhäuschen oder die Schriftsätze für seine Genehmigung neu erfinden. Textmuster für die Erlaubnis von Fahrradhäusern im öffentlichen Raum finden sich ebenfalls in der VCD-Broschüre.

Wie es nicht laufen sollte, zeigt der gut gemeinte Beschluss eines norddeutschen Stadtrats: "Die Stadtverwaltung erarbeitet auf Grundlage der Regelungen und Erfahrungen in Hamburg und Dortmund Richtlinien für die Errichtung von kleinen, privaten Fahrradabstellhäusern. Dabei soll berücksichtigt werden, dass kein öffentlicher Parkraum einge-zogen wird." Wo ein Auto hinpasst, soll also kein Fahrradhaus stehen... Davon einmal abgesehen: Hier wird das Fahrradhaus völlig unnötig zum Politikum.

Den Ball flach halten

Ohne den Beschluss hätte die Verwaltung im Rahmen der laufenden Geschäfte nach pflichtgemäßem Ermessen über Anträge zur Errichtung von Fahrradhäusern entscheiden können: Wie über Kaffeehaustische oder Reklametafeln im öffentlichen Raum. Die Rechtsgrundlage, das Sondernutzungsrecht, gilt auch ohne Ratsbeschluss. Solche Beschlüsse behindern also eher das Aufstellen von Radhäuschen, als dass sie es fördern. Weder in Hamburg noch in Dortmund gibt es solche Richtlinien.

Hinzu kommt: Ohne mindestens ein Musterhaus kann sich kaum jemand – auch nicht eine wohlwollende Verwaltung – vorstellen, wie ein Fahrradhaus aussieht und funktioniert. Sie kann auch die Selbstorganisation von BürgerInnen nicht ersetzen. Von einer

Verwaltung kann man allenfalls ein zügiges Genehmigungsverfahren und sogar technische Unterstützung erwarten.

Dem Antrag auf Errichtung eines Fahrradhauses sollte daher gezielte Öffentlichkeitsarbeit in Wohnvierteln vorausgehen. Der VCD Dortmund lädt zur Besichtigung der Fahrrad-

häuser ein, verleiht ein Modell und bietet Vorträge oder Präsentationen an. In Zusammenarbeit mit lokalen Verkehrs- und Umweltverbänden (VCD, ADFC, BUND usw.) kann die kommunale Einführung von Fahrradhäusern dann in einem Zeitraum von etwa einem Jahr gelingen.

4. Der Bike-Lift

Wenn das Aufhängen des Fahrrades im Fahrradhaus ein Problem ist



Auch für Menschen mit einem Handicap, die es selbst nicht schaffen, ihr Fahrrad an den Haken zu hängen, gibt es inzwischen eine Lösung: Eine Gasdruckfederunterstützte Hebe- und Aufhängekonstruktion wird an Stelle eines der 12 Haken an der drehbaren Spindel montiert. Sie zieht das Fahrrad in die hängende Position.

In jedem Fahrradhaus können zwei solcher Hebehilfen montiert werden. Es gibt auch einen Fahrradhaushersteller, der alle 12 Fahrradparkplätze mit dieser Feder ausstattet. Ein einzelnes Element kostet ca. 230 €.

Berufstätige Behinderte sollten versuchen, diese Vorrichtung von der Hauptfürsorgestelle finanzieren zu lassen.

Der Bike-Lift kann im Büro des VCD Dortmund oder in einem Fahrradhaus ausprobiert werden.



Verfasser:

Manfred Krüger-Sandkamp

Hopfenstraße 9, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 10 33 58

0170/8 11 33 58

MKruegerS@aol.com