

BUND • Marienstr. 28 • 70178 Stuttgart

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452
70029 Stuttgart

Überarbeitung der VwV Stellplätze hier: Vorgaben für Fahrradstellplätze

Az.: 41-2600.0-13/187

Sehr geehrte Frau Keßler,
sehr geehrter Herr Stein,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V., dankt für die Übersendung des Entwurfs der überarbeiteten VwV Stellplätze und nimmt hierzu wie folgt Stellung. Diese BUND-Stellungnahme erfolgt zugleich auch im Namen des Landesnaturschutzverbands Baden-Württemberg e.V. (LNV).

I Vorbemerkung

BUND und LNV begrüßen, dass in Umsetzung der novellierten Landesbauordnung die bisher geltende Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) überarbeitet und um Regelungen zu Fahrrad-Stellplätzen ergänzt wird. Die hier vorgesehenen Regelungen sind aus unserer Sicht weitgehend sachgerecht und finden unsere Zustimmung. Wir bedauern allerdings, dass die Chance der Überarbeitung der VwV Stellplätze nicht genutzt wurde, die Regelungen zu Kfz-Stellplätzen den neuen Anforderungen einer nachhaltigen Mobilitätspolitik anzupassen.

Spendenkonto
Sparkasse Singen-Radolfzell
BLZ 692 500 35
Konto 4 088 100
IBAN DE64 6925 0035 0004 0881 00
BIC: SOLADES1SNG

Geschäftskonto
Sparkasse Singen-Radolfzell
BLZ 692 500 35
Konto 4 008 405
IBAN DE78 6925 0035 0004 0084 05
BIC: SOLADES1SNG

Vereinsregister
AG Radolfzell 101
Steuernummer:
18163/08461
FA Singen

Anreise ÖPNV:
S1, S2, S3, S4, S5, S6
Station Stadtmitte
U2, U4, U14
Station: Rotebühlplatz

Der BUND ist ein anerkannter
Naturschutzverband nach § 63
Bundesnaturschutzgesetz. Spenden
sind steuerabzugsfähig. Erbschaften
und Vermächtnisse an den BUND sind
von der Erbschaftssteuer befreit.

Unsere Stellungnahme gliedert sich daher in zwei Teile. Im ersten Teil kommentieren wir die im Entwurf vorgesehenen Ergänzungen zu Fahrrad-Stellplätzen; im zweiten Teil formulieren wir darüber hinausgehende Vorschläge zu Kfz-Stellplätzen.

II Geplante Regelungen zu Fahrrad-Stellplätzen

Zu § 35 Abs. 4: Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

Die im Entwurf vorgesehenen Regelungen sind sinnvoll und erforderlich und finden unsere Zustimmung.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass

- ein heute geringer Radverkehrsanteil in der Kommune,
- die Topographie
- oder Wohngebäude mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen

keine Indikatoren für einen geringeren zu erwartenden Fahrrad-Stellplatzbedarf sind. Damit werden die Anstrengungen der Kommunen zur Förderung des Fahrradverkehrs unterstützt und neuen technischen Entwicklungen (Pedelecs) Rechnung getragen.

Als Ergänzung der vorgesehenen Regelungen schlagen wir vor, dass noch Aussagen zum Witterungsschutz der Fahrrad-Stellplätze hinzugefügt werden, differenziert nach Stellplätzen für Bewohner und für Besucher. So sollten die Fahrrad-Stellplätze für Bewohner ohne Ausnahme witterungsgeschützt sein, wohingegen die Fahrrad-Stellplätze für Besucher auch ohne Witterungsschutz sein und im Freien liegen können.

Zu § 37 Abs.2: Ermittlung der Zahl der notwendigen Fahrrad-Stellplätze bei anderen Anlagen

Die hier vorgesehenen Regelungen sind ebenfalls sinnvoll und erforderlich und finden unsere Zustimmung. Die im Anhang 2 verankerten Richtzahlen für Fahrrad-Stellplätze sind geeignet, den zu erwartenden Bedarf abzudecken.

In folgenden Punkten bitten wir um eine weitergehende Ergänzung der VwV Stellplätze:

- Bei Fahrrad-Stellplätzen, die nur durch Aufzüge zugänglich sind, muss sichergestellt sein, dass die Aufzüge die notwendige Größe aufweisen, um auch tatsächlich bequem genutzt werden zu können.
- Im Interesse einer tatsächlichen Barrierefreiheit bitten wir um Streichung der Regelung, dass zwei Stufen zum Erreichen der Stellplätze zulässig sein sollen.

- Noch in diesem Jahr soll eine neue DIN-Norm für Fahrrad-Abstellanlagen verabschiedet werden. Wir bitten darum, dass auf diese DIN-Norm in der VwV verbindlich hingewiesen wird.
- Wir vermissen Aussagen zum Witterungsschutz. Auch bei größeren Fahrrad-Abstellanlagen, beispielsweise von öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Sportplätzen etc. sollte zumindest ein gewisser Prozentsatz der Stellplätze witterungsgeschützt sein.

III Vorschläge für Änderungen im Bereich Kfz-Stellplätze

Wir regen an, die VwV Stellplätze auch im Bereich Kfz-Stellplätze zu novellieren und an die heutigen Anforderungen einer nachhaltigen Mobilitätspolitik anzupassen. Insbesondere die im Anhang 1 verankerten Richtzahlen zu den notwendigen Kfz-Stellplätzen anderer Anlagen als Wohngebäude stammen noch aus den 90er Jahren und sind aus heutiger Sicht deutlich zu hoch.

Die nach § 37 Abs. 1 mögliche Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze allein am Kriterium eines gut ausgebauten ÖPNV zu orientieren, greift zu kurz. Berücksichtigt werden sollte hier auch das betriebliche Mobilitätsmanagement öffentlicher Einrichtungen und Unternehmen, das beispielsweise durch Job-Tickets und Kombi-Tickets, die Förderung von Fahrgemeinschaften und CarSharing oder die Förderung des Fahrradverkehrs und des Parkraummanagements den Autoverkehr deutlich reduzieren kann. Wir schlagen daher vor, dass auch beim Vorliegen betrieblicher Mobilitätskonzepte die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze deutlich reduziert werden kann.

Generell ist das Angebot an ortsnahen Kfz-Stellplätzen ein maßgeblicher Grund und Lenkungsfaktor für die Wahl des Kfz anstelle von Fahrrad oder ÖPNV durch die Verkehrsteilnehmer (Bequemlichkeit der Erreichbarkeit). Daher sollten in der VwV auch die Zahlen notwendiger Parkplätze insbesondere für Verkaufsstätten, größere Verwaltungen und Freizeiteinrichtungen deutlich reduziert werden. Untersuchungen zeigen, dass bereits für die Auswahl der motorisierten Verkehrsmittel, d.h. zwischen ÖV und MIV, die Länge des Fußweges zum Parkplatz bzw. zur Haltestelle von wesentlicher Bedeutung ist. Bedingt durch die Stellplatzregelungen in § 35 und § 37 LBO sind alle Funktionen mit Parkplätzen verbunden. Wohnungen, Arbeitsstätten, Schulen, Kirchen, Krankenhäuser, Theater und selbst Wirtshäuser dürfen i.d.R. nicht errichtet werden, ohne eine bestimmte Anzahl Parkplätze in nächster Nähe vorzusehen. Eine entsprechende Vorschrift für die ÖV-Versorgung aber gibt es nicht, weshalb die nächste Haltestelle meist deutlich weiter entfernt ist als der nächste Parkplatz. Dadurch ist das Auto überwiegend sehr viel einfacher zu erreichen als der ÖV. Dies verhindert die freie Wahl der Verkehrsmittel, weil der ÖV schon von Anfang an die unbequemere Alternative ist. Das Auto wird somit bevorzugt als Verkehrsmittel gewählt. Um zumindest eine freie und gleichberechtigte Auswahl der motorisierten Verkehrsmittel zu erreichen, ist ein gleicher Abstand zur nächsten Haltestelle wie auch zu den nächsten Parkplätzen unabdingbar. Da systembedingt die

Haltestellendichte des ÖV nicht beliebig gesteigert werden kann, muss bei den – im Übrigen meist hoch subventionierten – Parkplätzen angesetzt werden.

Wir weisen in diesem Zusammenhang auch auf die aktuellen „Shell PKW-Szenarien bis 2040“ von Ende September 2014 hin: Demnach wird spätestens im Jahr 2028 der Bestand an Pkw in Deutschland nicht mehr steigen und auch bis zu diesem Zeitpunkt kaum noch zunehmen. Es stellt sich demnach die Frage, in welchem Umfang es erforderlich und zielführend ist, die Schaffung neuer Pkw-Stellplätze gesetzlich vorzuschreiben. Die VwV regelt ja nicht Obergrenzen, sondern Untergrenzen der Kfz-Stellplatzerstellung. Zumindest bei Einrichtungen mit viel Alltagsverkehr (Schulen, Arbeitsstätten, Einkaufsstätten) ist diese Frage zu stellen.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anregungen und Bedenken im laufenden Änderungsverfahren und stehen gerne für persönliche Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Sylvia Pilarsky-Grosch
BUND-Landesgeschäftsführerin