

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Amtsleiter Stefan Szuggat
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bischofsweg 38
01099 Dresden

Telefon: 0351 - 501 391 5
Telefax: 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN
(GB 6)61.63_3.3StGaFaS

IHR SCHREIBEN VOM
13.06.2017

UNSER ZEICHEN
17gse032

9. Juli 2017

Stellungnahme zur Neufassung der Stellplatzsatzung vom 8. Juni 2017

Sehr geehrter Herr Szuggat,

für die Möglichkeit, zur in Bearbeitung befindlichen Stellplatz-, Garagen-, und Fahrradstellplatzsatzung der Landeshauptstadt Dresden, Stellung nehmen zu können, möchte ich mich bei Ihnen bedanken.

Wir begrüßen sehr die Erarbeitung einer Stellplatzsatzung, in der Anreize zur Schaffung qualitativ hochwertiger Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Das Parken ist ein entscheidender Erfolgsfaktor zur Förderung des Radverkehrs. Ebenso ist der Fahrraddiebstahl ein wachsendes Problem, dem durch sichere und einfach nutzbare Abstellmöglichkeiten begegnet werden muss.

Folgende Anmerkungen zum vorliegenden Entwurf der Neufassung möchten wir einbringen:

In **§ 4 Abs. 2** schlagen wir die Erhöhung des Abmilderungsbonus von 10% statt 5% vor, alternativ ist für uns auch ein weiterer Halbsatz denkbar: „Werden diese Abstellplätze mit einem abschließbaren Zugang gesichert, können weitere 5% der notwendigen Pkw-Stellplätze reduziert werden.“

Begründung: Für kleinere Bauvorhaben (Mehrfamilienhäuser mit bis zu 10 WE) besteht bei einem Abmilderungsbonus von 5% kein Anreiz, Radabstellplätze zu überdachen. Eine Überdachung von Radabstellplätzen macht die Nutzung des Rades deutlich attraktiver und sorgt dafür, dass mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, sodass mittelbar auch der Parkdruck im öffentlichen Raum nachlässt.

§ 4 Abs. 3: Nach dem letzten Satz bitten wir zu ergänzen: „Eine weitere Reduzierung der Stellplatzzahl ist möglich, wenn für den entsprechenden Stadtteil ein geringerer Motorisierungsgrad (Pkw-Halter als natürliche Person je 1000 Einwohner) als der Stadtmittelwert nachgewiesen wird und zwar um dieses Verhältnis.“

Begründung: Dresden hat pro Kopf eine vergleichsweise niedrige Pkw-Dichte, welche sich wiederum über die Stadtteile sehr unterschiedlich verteilt. Durchschnittlich kommen in Dresden auf 1000 Einwohner 364 Pkw, aber bspw. in der Pirnaischen Vorstadt lediglich 232 Pkw. Dieser erheblichen Schwankungsbreite sollte die Stellplatzsatzung gerecht werden, indem die jeweils aktuellen Daten des Pkw-Bestands als Abmilderungsfaktor in die Berechnung der erforderlichen Stellplätze mit einfließen.

§ 8 Abs. 1: In Satz 1 bitten wir folgendermaßen zu ändern: „Notwendige Fahrradstellplätze sollen *barrierefrei und* in unmittelbarer Nähe...“

Nach Satz 1 bitten wir einzufügen: „Die Entfernung der Fahrradabstellplätze für Fahrräder zum Eingang soll nicht weiter sein als die Entfernung zu den notwendigen Pkw-Stellplätzen.“

Nach Satz 2 bitten wir einzufügen: „Notwendige Abstellplätze für Fahrräder müssen eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben und dem Fahrrad einen sicheren Stand ermöglichen (z.B. durch Anlehnbügel oder Fahrradboxen).“

Nach diesem Satz sollte ein weiterer Satz eingefügt werden: „Der Einsatz von Felgenklemmern ist auszuschließen.“

§ 8 Abs. 3 kann dann entfallen.

Begründung: Damit mobilitätseingeschränkte Menschen (mit Handbikes, Dreiräder etc.), ältere Radfahrerinnen und Radfahrer und auch Kinder ihr Fahrrad genauso einfach nutzen können wie sportliche und junge Menschen und vom Radfahren nicht abgehalten und ausgeschlossen werden ist eine barrierefreie Zugänglichkeit von Fahrradabstellanlagen erforderlich.

Auch wenn abschließbare Fahrradabstellräume vorhanden sind, müssen sichere Möglichkeiten zum Anschließen des Fahrrads vorhanden sein, denn der Fahrraddiebstahl aus Fahrradabstellräumen ist schon heute ein erhebliches Problem. Neben dem Diebstahl durch Nachbarn ist im Falle von organisiertem Fahrraddiebstahl die Tür eines Abstellraums in der Regel eine leicht zu überwindende Barriere. Die Sicherungsmöglichkeit des Fahrradrahmens sollte deshalb der Standard sein.

Höhenversetzte Felgenklemmer sind zwar eine preiswerte und platzsparende Möglichkeit, Fahrradabstellplätze anzubieten. Sie verfügen aber über keine Möglichkeit, ein Fahrrad diebstahl- und beschädigungssicher anzuschließen. Auch sorgen sie nicht für ausreichende Standsicherheit abgestellter Fahrräder. Aus diesen Gründen werden Felgenklemmer von vielen Radfahrern gemieden. Insgesamt wird den Nutzern durch den sehr geringen Abstand auch die Handhabung (Ausparken, Fahrradtaschen etc.) unnötig erschwert. Wo Felgenklemmer eingesetzt werden, stehen oft im unmittelbaren Umkreis viele Fahrräder an Laternen, Hauswänden oder Zäunen angelehnt. Die „Felgenkiller“ sind berühmt-berüchtigt und führen nicht nur zu Schäden an Felgen, sondern sind auch inkompatibel mit Scheibenbremsen und Vorderradgepäckträgern. Deshalb sollten Felgenklemmer ausdrücklich als untaugliche Form von Fahrradständern benannt werden.

Richtzahlentabelle allgemein

Bedarf zur Nachbesserung sehen wir bei den Richtzahlen für Pkw-Stellplätze. Da die Pkw-Dichte mit 364 Pkw / 1000 Einwohner in Dresden niedriger ist als in Sachsen (523 Pkw / 1000 Einwohner), sollte sich diese Differenz in einer auf Dresden zugeschnittenen Stellplatzsatzung auch in der Bemessung der erforderlichen Pkw-Stellplätze zeigen.

(Quelle für Zahlen: www.dresden.de/media/pdf/statistik/Statistik_3304_kfz_Stadtteile.pdf)

Die Zahl der nötigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge im Entwurf der Richtzahlentabelle halten wir beispielsweise bei folgenden Verkehrsquellen für zu hoch angesetzt und schlagen folgende Änderungen vor:

- 1.2. Sozialwohnungen: 0,5 je Wohnung
- 1.4 Kinder und Jugendheime: 1 je 30 Betten
- 1.5 Studentenwohnen in hierfür vorgesehenen Anlagen: 1 je 10 Betten
- 1.6 Sonstige Einrichtungen zur Unterbringung von Personen und Wohnheime: 1 je 15 Betten
- 1.7 Altenwohnheime, Pflegeheime: 1 je 12 Betten
- 1.8 Obdachlosenheime, Erstaufnahmeeinrichtungen ...: 1 je 50 Betten

Richtzahlentabelle Punkt 3.1, 3.2 und 3.3

Es ist anzustreben, dass mehr Menschen Einkäufe mit dem Fahrrad erledigen. Der Entwurf der Richtzahlentabelle legt jedoch fest, dass es doppelt so viele Kfz-Stellplätze wie Fahrradabstellplätze vor Läden mit einer Größe wie Konsum, Lidl, Aldi etc. gibt. Die Zahl der Fahrradabstellplätze ist im Entwurf geringer als in

der gültigen VwV der Sächsischen Bauordnung. Die Richtzahlentabelle in Anlage 1 sollte deshalb wie folgt geändert werden:

Punkt 3.3 (Märkte unter 1500 qm), Abstellplätze für Fahrräder „1 je 80 qm“ → „1 je 40 qm“ (Bisher gilt 1 je 60 qm nach der VwV und es ist unbedingt eine Schlechterstellung als Status quo zu Kunden mit Fahrrad zu vermeiden)

Punkt 3.2 „1 je 150 qm“ → „1 je 60 qm“ (Begründung analog zu Punkt 3.3)

Punkt 3.1 „1 je 200 qm“ → „1 je 150 qm“ (Begründung analog zu Punkt 3.3 und Erfahrungen in Dresden zeigen eine hohe Auslastung vorhandener Radabstellanlagen auch vor Baumärkten)

Richtzahlentabelle - das Sternchen *) unter der Tabelle

Die alternative Regelung mit der Zahl der Beschäftigten ist ersatzlos zu streichen.

Begründung: Zum Beispiel in Bezug auf Punkt 3.3 mit einem Laden in „Discountergröße“ von ca. 850 qm wären nach dem Entwurf 11 Fahrradabstellplätze (nach ADFC-Forderung: 22) erforderlich. Wird jedoch die Zahl der Beschäftigten zugrunde gelegt, würden möglicherweise nur 4 Abstellplätze reichen. Die Zahl der Beschäftigten bei einem Discounter hat wenig mit dem tatsächlichen Besucherverkehr zu tun.

Tabelle zu Flächenrichtwerten bei Hochschulen

Es ist zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten, warum natur- und ingenieurwissenschaftliche Fächer nur 27% der Fahrradstellplätze (1 Platz je 15 qm gegenüber 1 Platz je 4 qm) von geisteswissenschaftlichen Fächern pro Hauptnutzfläche zur Verfügung stehen soll. Es ist fraglich, ob Labore und Experimentierräume in einem solchen Umfang bereitstehen, dass die niedrigere Anzahl Stellplätze gerechtfertigt ist.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen