ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Kommunale Stellplatzsatzungen – Chancen und Möglichkeiten

Andreas Falkowski
Geschäftsstelle
Zukunftsnetz Mobilität NRW
c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Träger:

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

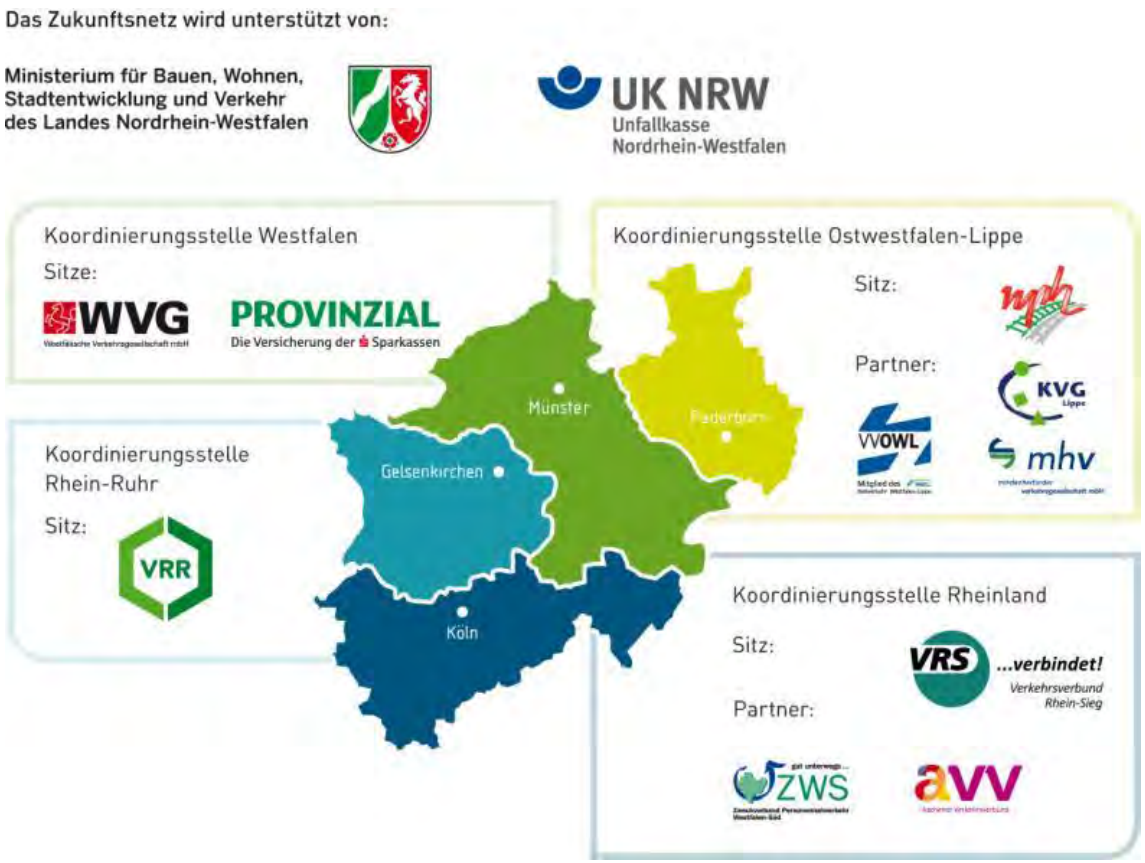
UK NRW Unfallkasse Nordrhein-Westfalen

VRS ...verbindet! Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Ziel:
Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung

Kommunales Netzwerk mit vier regionalen Koordinierungsstellen

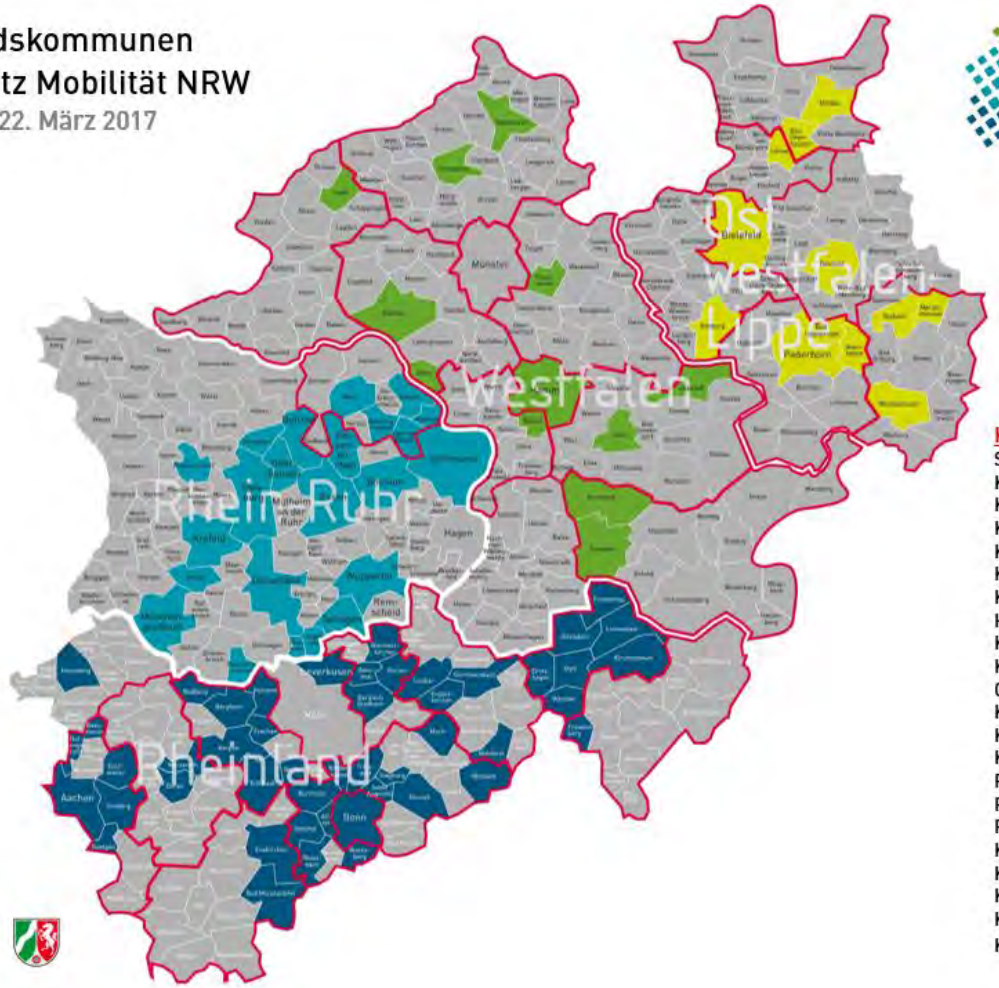
Angebote:
Vernetzung
Beratung
Qualifizierung
Praxisangebote



Mitgliedskommunen

Mitgliedskommunen
Zukunftsnetz Mobilität NRW
Stand 22. März 2017

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Kreise:
Städteregion Aachen
Kreis Borken
Kreis Coesfeld
Kreis Düren
Kreis Euskirchen
Kreis Gütersloh
Kreis Herford
Hochsauerlandkreis
Kreis Höxter
Kreis Minden-Lübbecke
Oberbergischer Kreis
Kreis Olpe
Kreis Paderborn
Kreis Recklinghausen
Rhein-Erft-Kreis
Rhein-Sieg-Kreis
Rheinisch-Bergischer Kreis
Kreis Siegen-Wittgenstein
Kreis Soest
Kreis Steinfurt
Kreis Unna
Kreis Warendorf

Die Verkehrswende gestalten

Foto: Daimler AG
SZ online 12. Mai 2017, 18:54 Mobilität der Zukunft

Wenn wir Orte für Menschen statt für Autos wollen, dann brauchen wir ein kommunales Planen und Handeln, das den Menschen attraktive Alternativen anbietet.

Ziel: Nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Abgestimmte Strategie

Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht, Information und Öffentlichkeitsarbeit

Einbindung von Interessen-gruppen und Bürgern

Mobilitäts-Konzept

inter-disziplinär

maßnahmen-orientiert

Mehr Mobilität mit weniger Kfz-Verkehrsbelastung

-> Potenziale: 50% der Kfz-Fahrten sind nicht länger als 5 km.

Chefsache Mobilitätsmanagement

4 Lehrgänge mit inzwischen 75 Teilnehmer_innen

Städte und Gemeinden

Kreise

ADAC Empfehlungen

- Nahverkehrspläne zu verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsplänen weiterentwickeln.
- Auf Kreis- und ggf. auch Landesebene Mobilitätsmanager etablieren, um Prozesse anzustoßen und deren Erfolg zu evaluieren.
- Zur kommunalen Feinerschließung lokale Mobilitätsmanager etablieren, um Mobilitätsbedarfe in geeigneter Skalierung und Verantwortlichkeiten erkennen und organisieren zu können.

(Seite 11)

8. Interkommunales Mobilitätsmanagement einsetzen

Gerade weil es keine pauschale Patentlösung für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum geben kann, ist ein höheres Maß an Flexibilität und Pragmatismus bei den Umsetzern gefragt. Für den Erfolg innovativer Mobilitätsangebote ist der Einsatz von Mobilitätsmanagern sinnvoll, die über Gemeinde-, Kreis- und ggf. auch Landesgrenzen hinweg agieren. Sie sollen sich vornehmlich um den lokal angemessenen Einsatz finanzieller Mittel kümmern,

Mobilitätsangebote initiieren und verknüpfen sowie Marketingmaßnahmen durchführen.

(Seite 23)

Wem gehört der öffentliche Raum?

Bildquelle: Stadt Krefeld

Quelle: MobilWandel.de

Bildquelle: Jan Gehl

Wie wollen wir leben?

Quelle: Bayrischer Rundfunk

Link: http://www.br.de/mediathek/video/sendungen/mittelfranken/feuerwehr-falschparker-einsatz-100.html

Neue BauO NRW nach dem Landtagsbeschluss vom 14.12.2016

Wegfall der grundsätzlichen Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen

§ 50 Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder

(1) Die Gemeinden können durch Satzung regeln, dass bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen und Abstellplätze für Fahrräder hergestellt werden müssen. Sie können auch bestimmen, dass an Stelle der Stellplätze oder Garagen ein Geldbetrag an die Gemeinde zu zahlen ist, wenn die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist oder aus städtebaulichen Gründen untersagt wurde.

Übergangsfrist bis 01.01.2019

(2) Bei Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung baulicher Anlagen nach § 48 Absatz 2 und § 54 Absatz 1 müssen geeignete Stellplätze für Menschen mit Behinderungen in ausreichender Zahl und Größe hergestellt werden. Diese Stellplätze sollen in der Nähe der barrierefreien Eingänge angeordnet werden.

Folgen aus der neuen Formulierung des §50 LBO NRW:

- Handlungsbedarf bei jeder einzelnen Kommune
- bessere Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten vor Ort in den Kommunen
- kommunaler Flickenteppich wird entstehen
- Chance zur Entlastung des öffentlichen Raums
- Möglichkeit zur Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung
- Chance für Radverkehrsförderung (Quantität u. Qualität)
- Chance für innovative Ansätze, wie Mieter-/Jobtickets und Carsharing etc.
- breitere Verwendungsmöglichkeit der Stellplatzablöse

Landesweiter Experten-Workshop

Kommunale Fachexperten
AGFS
Städtetag NRW
Landkreistag NRW
Städte- und Gemeindebund NRW

Ziel: Sommer 2017

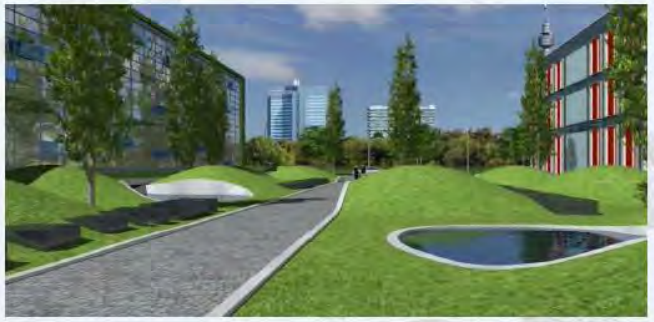
Musterstellplatzsatzung NRW und ein begleitender Leitfaden

Musterbeispiel für „Mobilitätsmanagement in der Bauleitplanung“

Mobilitätskonzept PHOENIX West, Dortmund

Dortmund, 24.09.2014

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt



Bauassessor Dipl.-Ing. Winfried Sagolla, Bereichsleiter Geschäftsbereich Mobilitätsplanung, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund

Quelle: Stadt Dortmund

Aufbau einer Kommunalen Stellplatzsatzung

Bisher:

Stellplatzbau **oder** Ablöse

Zukünftig:

Bau Fahrradabstellplätze **und** Stellplatzbau **oder** Ablöse **oder** Mobilitätsmanagement

- Anlage einer Carsharing-Station
- Carsharing-“Mitgliedschaft“
- ÖPNV-Mieter-/Jobtickets

= Stundung der Ablöse

Empfehlungen für die kommunalen Richtzahlentabellen für KFZ-Stellplätze

- Aktualisierung der alten und eigentlich bereits seit langem nicht mehr gültigen Tabelle
- Experten-Workshop gibt Rahmen-Empfehlung
- Kommune MUSS eigene konkrete Richtzahlen festlegen
- bessere Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten vor Ort in den Kommunen

Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen – Nr. 71 vom 23. November 2000 1477

Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW

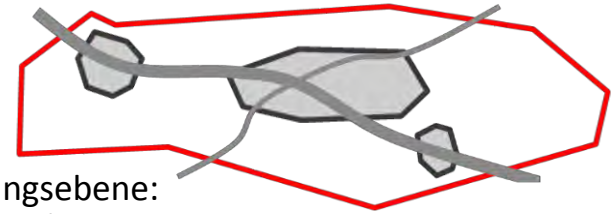
Richtzahlen für den Stellplatzbedarf

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze (Stpl.)	Anteil für Besucher in v.H.
1	**Wohngebäude und Wohnheime**		
1.1	Gebäude mit Wohnungen (soweit nicht Nr. 51.11)	1 Stpl. je Wohnung	–
1.2	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Stpl. je 20 Plätze	75
1.3	Altenwohnheime, Altenheime, Wohnheime für Menschen mit Be-	1 Stpl. je 10–17 Plätze, jedoch mindestens 3 Stpl.	75

Richtzahlentabelle aus der VV vom 23.11.2000

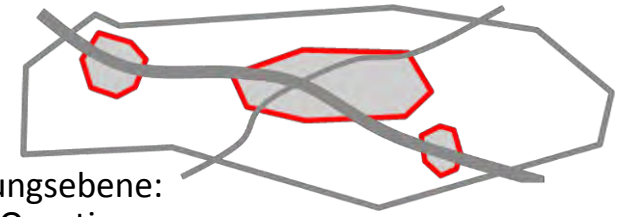
Vorgehen zur Bestimmung der KFZ-Stellplatzrichtzahlen

1. Wahl geeigneter Grund-Stellplatzrichtzahlen (§ 3 (1) bzw. Anlage)



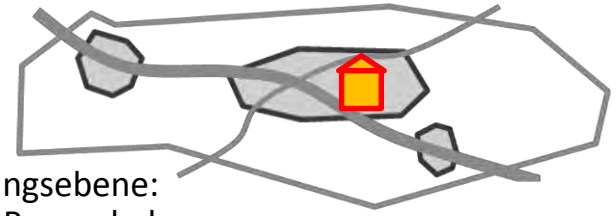
Betrachtungsebene: Gemeindegebiet

2. Differenzierung der Stellplatz-richtzahlen innerhalb des Gemeindegebiets (§ 3 (1) bzw. Anlage)



Betrachtungsebene: Stadtteil/Quartier

3. Berücksichtigung "besonderer Maßnahmen" (§3 (7))



Betrachtungsebene: Einzelnes Bauvorhaben

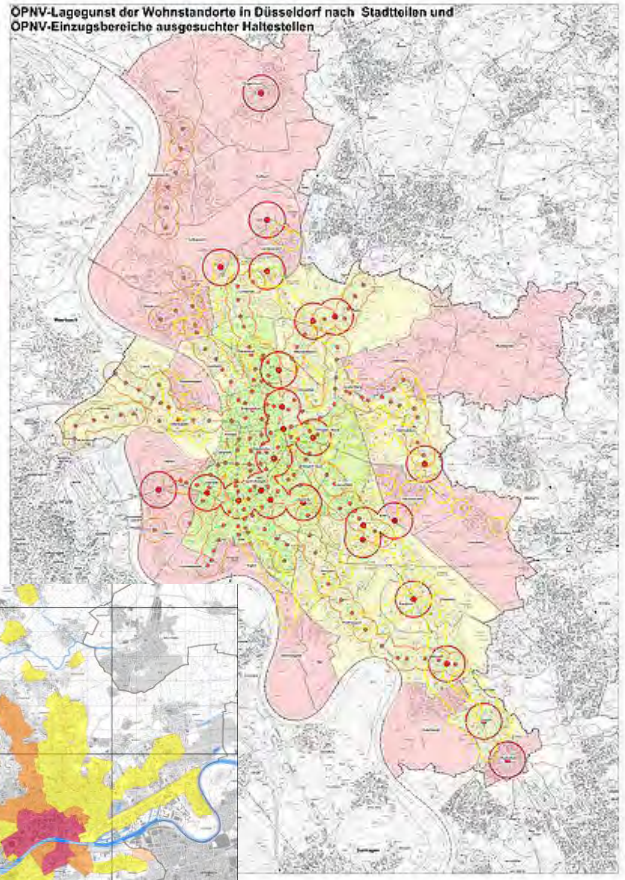
Maßgebende Einflussgrößen zum Bestimmen geeigneter KFZ-Stellplatzrichtzahlen

- Einwohnerdichte und Pkw-Dichte (Quelle: amtliche Statistik)
- Modal Split der Bevölkerung (Quelle: lokale Mobilitätserhebungen)
  → je höher die Modal Split-Anteile von Fuß, Fahrrad und ÖV, desto geringer die Stellplatzpflichten, da Alternativen zum Kfz gut genutzt werden
- Netzdichte und Angebote im Radverkehr und im ÖV (Alternative zu Modal Split; Quelle: planerische Einschätzung)
  → je dichter die Netze und je besser die Angebote, desto geringer die Stellplatzpflichten, da gute Alternativen zum Kfz vorhanden sind.
- Generelle Kfz-Verkehrsbelastung im Gemeindegebiet (planerische Einschätzung, ggf. verkehrstechnische Kenngrößen aus Verkehrsmodellen)
  → je höher die Kfz-Verkehrsbelastung, desto geringer die Stellplatzpflichten, da zusätzlicher Kfz-Verkehr nicht aufgenommen werden kann

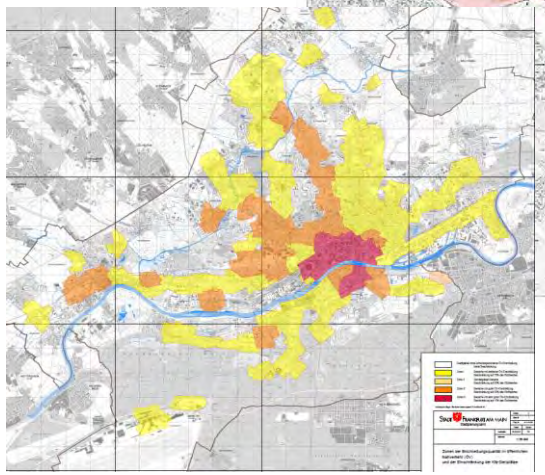
Möglichkeit zur Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung

- Berücksichtigung der jeweiligen ÖPNV-Anbindung entweder durch kartographische Festlegung oder durch Einzelfallbetrachtung nach fest definierten Angebotsqualitäten
- Abminderung entweder um pauschale Prozentzahl oder nach Nutzungsart differenziert

	Kriterien
sehr gute ÖPNV-Erschließung	Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV - mit min. 7,5 Minuten-Takt (Mo-Sa 6-19 Uhr) - in max. 300 m Entfernung
gute ÖPNV-Erschließung	Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV - mit min. 15 min.-Takt (Mo-Sa 6-19 Uhr) - in max. 300 m Entfernung
einfache ÖPNV-Erschließung	Haltestelle des ÖPNV (auch Bus) - mit min. 15 min.-Takt (Mo-Sa 6-19 Uhr) - in max. 300 m Entfernung



Quelle: Stadt Düsseldorf



Quelle: Stadt Frankfurt am Main

Einfache, aber effektive Förderung des Radverkehrs: Platzierung von Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten

Quelle: mobil in potsdam

Entlastung des öffentlichen Raums

Quantität der Fahrradabstellanlagen

Empfehlungen für die kommunalen Richtzahlentabellen für KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellanlagen

Entwurf

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...		Zahl der Abstellplätze für Fahrräder
		bei sehr gut vom ÖPNV erschlossenen Grundstücken 13	bei sonstigen Grundstücken	
1	Wohngebäude und Wohnheime			
1.1	Ein- und Zweifamilienhäuser		1-2 je WE	kein Nachweis erforderlich, bei Bedarf 1 bis 4 je WE
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)		0,9-1,5 je 100 m² BGF	2 - 4 je 100 m² BGF
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime		1 Stellplatz je 3-12 Betten; *davon 10 % Besucheranteil*	1 Abstpl. je 2 - 3 Betten *davon 10% Besucheranteil*

Entwurf

Fahrradabstellplätze sind Flächen, die …

1. dem Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen, und die
2. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge
3. verkehrssicher und leicht erreichbar sind,
4. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
5. einzeln leicht zugänglich sind und
6. eine Fläche von mindestens 1,5 m^2 pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.

- Nummern 1-6 gelten nicht für Abstellräume gemäß § 48 Abs. 5 Landesbauordnung NRW

Zusätzliche Empfehlungen im begleitenden Leitfaden zur Qualität von Fahrradabstellanlagen:

1. Entfernung zum Gebäudeeingang
2. Überdachung / Einhausung
3. E-Ladeinfrastruktur
4. Lastenfahrräder / Kinderanhänger / Behindertenfahrräder
5. Hinweis auf AGFS-Broschüre „… und wo steht Ihr Fahrrad?“
6. Hinweis auf FGSV-Broschüre „Hinweise Fahrradparken“

Minderung durch Einzelfallnachweis, z.B. durch ein vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept

Qualitätsanforderungen an Einzelfallnachweis/Mobilitätskonzept:

- Maximal mögliche Reduzierung definieren!
- Auf Mobilitätsangebote und Verkehrsanbindung abgestimmtes Konzept
- Zielgruppenspezifische Herleitung des Modal Splits (und Pkw-Besitz bei Wohnnutzung)
- Konzept zur Qualitätssicherung
- Evaluierungskonzept
- Eigenständiger Nachweis der Wirksamkeit gegenüber Verwaltung

→ Wichtig für Bauherrn zur Planungssicherheit

Berücksichtigung besonderer Maßnahmen

- Bei Nachweis der Verringerung des Stellplatzbedarfs durch besondere Maßnahmen, kann die Stellplatzherstellungspflicht teilweise ausgesetzt werden (empfohlen wird eine Bagatellgrenze von ab z.B. 10 herzustellenden Stellplätzen)
- Öffentlich-rechtliche Sicherung notwendig
  → über Baulast/städtebauliche Verträge (Ablösevertrag + Bürgschaft)
  - bestimmter Zeitraum (z.B. 10 Jahre) <u>oder</u>
  - "Verzehr" eines bestimmten Ablöse-Budgets (Beispiel Bremen)
- Nachweis über Herstellung (und/oder Wirksamkeit) der Maßnahmen ist regelmäßig, z.B. jährlich, zu erbringen
- Nach Ablauf des Zeitraums bzw. Verzehr des Ablöse-Budgets gilt die Stellplatzherstellungspflicht als erfüllt
- Bei Nicht-Vorhalten der Maßnahme(n) ist herzustellen oder abzulösen

Berücksichtigung besonderer Maßnahmen

- Maßnahmenkatalog muss in Stellplatzsatzung festgelegt werden

Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs	Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze
Mobilitätsinformationen [Anforderungen sind noch zu formulieren]	bis zu 5 %
Parkraumbewirtschaftung Berechtigungen zur Nutzung der Stellplätze werden zu Kosten von mindestens 20 € je Monat bei nicht überdachten und mindestens 40 € je Monat bei überdachten Stellplätzen ausgegeben. Tagesparkberechtigungen zu Kosten von mindestens 1/20 der Monatsparkberechtigungen sind möglich. Kostenfreies Parken ist bis zu einer Dauer von drei Stunden möglich.	5 - 10%
ÖPNV-Vergünstigung (z.B. Jobticket, Semesterticket, Quartiersticket)	5 – 20 %
Fahrgemeinschaftsförderung Nur für Nutzungen mit mehr als 50 Beschäftigten: Die Beschäftigten werden regelmäßig zur Bildung von Fahrgemeinschaften animiert und dabei – beispielsweise durch Vermittlung geeigneter Fahrgemeinschaftspartner – aktiv unterstützt. Die Stellplätze in geringster Entfernung zum Gebäudeeingang werden als Fahrgemeinschaftsparkplätze ausgewiesen.	1% je 2% Anteil der ausgewiesenen Fahrgemeinschaftsparkplätze an der Gesamtanzahl der notwendigen Stellplätze
Förderung CarSharing/CarPooling [Anforderungen sind noch zu formulieren]	bis zu 10 %
Radverkehrsförderung [Anforderungen sind noch zu formulieren]	bis zu 5 %
Förderung Fahrradvermietsystem [Anforderungen sind noch zu formulieren]	bis zu 5 %

→eher geringe Werte, da kein Mobilitätskonzept zugrunde liegt

→aber wichtig für Bauherrn zur Planungssicherheit

Prüfaufwand der besonderen Maßnahmen

- Bei Baugenehmigung: erfüllt Konzept Qualitätsanforderungen?

- Für bestimmten Zeitraum:
  - Jährlicher Nachweis (auch durch Kooperationspartner z.B. Carsharing-Anbieter/Verkehrsunternehmen), dass Maßnahme erfüllt wird.
- Für bestimmtes Ablöse-Budget
  - jährlicher Nachweis (auch durch Kooperationspartner)
    - x Fahrkarten zu Preis y wurden genutzt
    - Carsharing mit Fahrpreis z wurde gefahren

- Wünschenswert: Evaluation nach 5 und/oder 10 Jahren:
  - Darstellung der Wirksamkeit
  - Stellplatzherstellungspflicht erfüllt: ja/nein?

In Ballungsgebieten...
...sind 50% aller Autofahrten kürzer als 5 km
...stehen Fahrzeuge bis zu 23 Stunden still
...kann ein CarSharing-Fahrzeug bis zu 20 private PKW ersetzen!
CARSHARING
© Foto – Fotolia.com/Kaspars Grinvalds
© BMUB

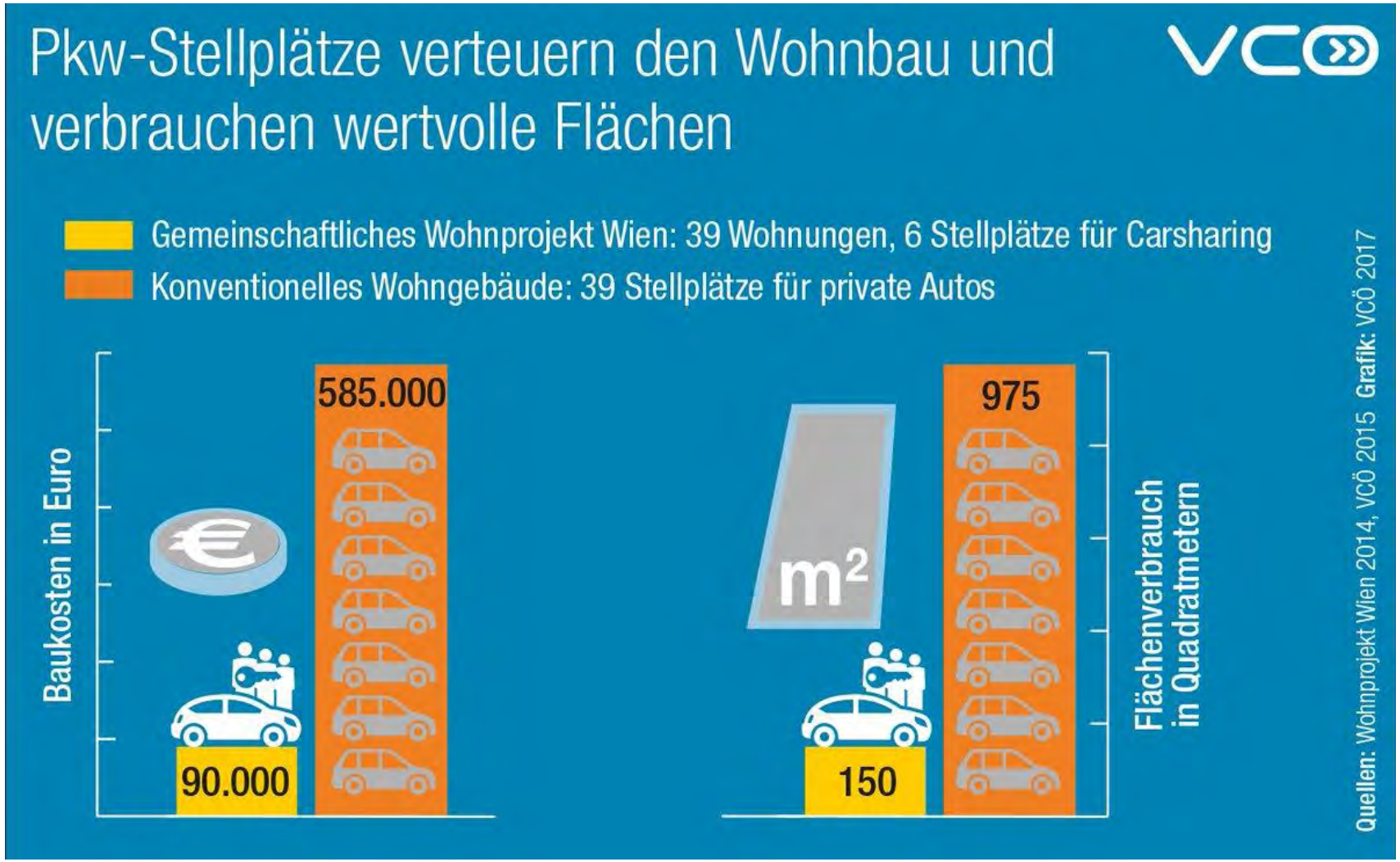
Quelle: BMUB

BMUB Umweltbewusstseinsstudie 2016 - Auszug Factsheet

Abbildung 31: **Bereitschaft vom Auto auf andere Verkehrsmittel zu wechseln**

Frage: **Können Sie sich zukünftig vorstellen, ... Antwort: „ja, kann ich mir unter bestimmten Bedingungen vorstellen“;**
Filter: **Wenn bei Frage „Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihre Wege im Alltag?“ beim Auto „täglich“ oder „mehrmals in der Woche“ angegeben wurde.**

Quelle: BMUB


Pkw-Stellplätze verteuern den Wohnbau und verbrauchen wertvolle Flächen
VCÖ
Gemeinschaftliches Wohnprojekt Wien: 39 Wohnungen, 6 Stellplätze für Carsharing
Konventionelles Wohngebäude: 39 Stellplätze für private Autos
Baukosten in Euro
585.000
90.000
m²
975
150
Flächenverbrauch in Quadratmetern
Quellen: Wohnprojekt Wien 2014, VCÖ 2015 Grafik: VCÖ 2017

Quelle: VCÖ

Der Geldbetrag ist zu verwenden:

Entwurf

Bisher: nur investive Maßnahmen

Jetzt auch konsumtiv!

a) für die Herstellung zusätzlicher oder Aufwertung bestehender Parkeinrichtungen im [Stadt-/Gemeindegebiet],
b) für die Herstellung von Parkleitsystemen,
c) für Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs,
d) für Maßnahmen **zur Verbesserung des Fahrradverkehrs** oder
e) für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

Die Verwendung des Geldbetrages muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken.

Verwendung der Ablösebeträge

Fahrrad-abstellanlagen

Fahrradstraßen

Fahrradschutzstreifen

Leitfaden:

- Beschreibung des Regelungssachverhalts – um was geht es?
- Regelungsmöglichkeiten – Ausgestaltung, weitere Optionen?
- Wirkmechanismen – Wirkung auf Stadt- und Mobilitätsentwicklung
- Interessen/Wirkungen auf Stakeholder wie Sozialverwaltung und Investoren)
- Good Practice-Beispiele – was war andernorts erfolgreich (unter Berücksichtigung landesspezifischer Rechtsgrundlagen)
- Realisierung und Umsetzung im Verwaltungsalltag
- Empfohlene Textbausteine - wie kann konkret eine Formulierung aussehen, die sich als Modul in die Muster-Stellplatzsatzung einfügt?
- Weiterführende Quellen – wo sind vertiefende Informationen erhältlich?

Entwurf

4.3 Qualität von Fahrradabstellanlagen

Platz – Zugang – Sicherung

Nach der Quantität (4.2 Bedarfszahlen) die Qualität: Wie wird Fahrradnutzung einladend, auch schon beim Weg auf die Straße?

Genügend Platz haben in Gebäuden ist eine architektonische Herausforderung, aber entscheidet viele Jahre lang täglich über die Zufriedenheit mit dem Service im Haus. Die besondere Herausforderung ist nicht nur der Platz fürs Rangieren, für den Griff zur Einkaufstasche und zum Schloss fürs Abschließen. Zu den Abmessungen des Standard-Fahrrads gibt es das technische Regelwerk.
Eine langfristige Investition sollte auch neue Trends in der Flotte berücksichtigen: Lastenräder, Fahrradanhänger, Kinderspielfahrzeuge, E-Trolleys und künftig auch die E-Einkaufsdreiräder von Senioren. Im Zweifel also deutlich mehr Platz einplanen - warum nicht auch die Nachfolge-/ Mehrfachnutzbarkeit der Pkw-Stellplätze im Haus planen?

Hinweis: Bei Mehrgeschossern ohne Lift müssen auch Kinderwagen und Rollatoren (mit Anschließen) nahe am Eingang ausreichend Platz finden.

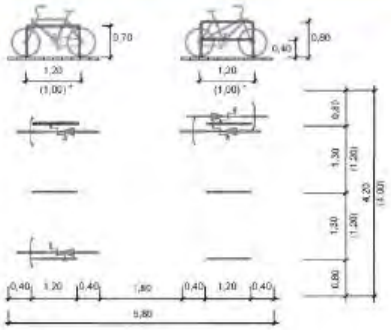
Auszug aus der Musterstellplatzsatzung NRW

§4 Größe der Fahrradabstellplätze,
Fahrradstellplätze sind so zu gestalten, dass hinsichtlich Laufradgrößen und Reifenbreiten unterschiedliche Fahrradtypen standsicher abgestellt werden können. Der Abstand zwischen den Fahrradstellplätzen ist so zu wählen, dass Fahrräder beschädigungsfrei abgestellt werden können. Jeder Fahrradstellplatz muss mit ausreichender Bewegungsfläche einzeln zugänglich sein. Für 5% der Stellplätze sind die E-Dreirad-/Lastenrädermaße maßgeblich.

§5 Barrierefreier Zugang zu den Abstellplätzen
Fahrradstellplätze sind im Regelfall in Eingangsnähe anzuordnen und müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen verkehrssicher zu erreichen sein. Fahrradstellplätze sollen gut einsehbar und erkennbar sowie ausreichend beleuchtet sein. Bei Gebäudenutzungen mit starkem Besucheraufkommen in dicht bebauten Gebieten sind mindestens 25 % der insgesamt notwendigen Fahrradstellplätze öffentlich zugänglich herzustellen.

§6 Beschaffenheit und Qualität der Abstellplätze
Fürs Langzeitparken ist Wetterschutz die Regel. Für die Fahrradhaltertypen und Maße ist der Stand der Technik für den öffentlichen Raum (FGSV) anzuwenden. Bei Aufstellung außerhalb abgeschlossener Räume ist eine Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens und mindestens eines Laufrades zu gewährleisten. Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Kleinfahrzeuge sind vorrangig in Trockenräumen sinnvoll.

Ansprechperson in der Kommune: (Name / Email / Tel.)



„Barriere Kellertreppe" ist von gestern.

Erst recht geht so etwas nicht mehr bei den schwerer Pedelecs für die ältere Mitbewohner. Nur wenn der Zugang im Haus zum Fahrradraum und der Weg auf die Straße einfach ist, weicht man nicht aufs „Laternenparken" aus. Barrierefreiheit bedeutet Standsicherheit durch Anlehnen der Räder und nicht zuletzt Sicherheitsgefühl durch einsehbaren Zugang zum Rad bei Dunkelheit.

Die Diebstahlsicherung der Fahrräder (teure Räder, weil für Fahrspaß gebaut) stellt sich im Haus und am Haus unterschiedlich dar. Wer hat hier Zugang? Oft mag man auch hinter einer Tür sein Fahrrad eher an- als nur abschließen. Ladeinfrastruktur für Pedelecs und andere Fahr-zeuge ist kein Muss, sondern eher eine Frage der Zukunfts-Vorsorge.

Mehr Wissen:
- „Hinweise zum Fahrradparken", Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012)
- „... und wo steht Ihr Fahrrad? – Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren", Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS), Krefeld, 2003
- Die Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) der Landeshauptstadt München (2012)
- Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen. Stadt Potsdam (2012)

....Und wenn einfach kein Platz ist?

Gerade in historischen Gebäuden sind die Platzmöglichkeiten begrenzt: Wenn auch das doppelstöckige Parken nicht mehr weiterhilft: Was bedeutet das Ausweichen in die privaten oder halböffentliche Freiflächen, wo sowieso Kurzzeitparken und Gästeparken stattfindet? Gibt es breite Etagenflure vor der Wohnungstür, die mit dem Lift bequem zugänglich sind? Oder steht in der Nähe ein Ladenlokal für ein „Quartiersfahrradparkhaus leer"?

Wer muss - kann – sollte was tun?

Für alle Bauvorhaben gilt, dass Sie die qualitativen und quantitativen Anforderungen der jeweiligen Stellplatzsatzung im Bezug auf die Fahrradstellplätze einzuhalten haben. Dies wird dies im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geprüft. Unabhängig davon gilt für Hauseigentümer, Investoren wie für die Kommune: Ausreichende und qualitativ hochwertige Fahrradstellplätze sind ein Gewinn für alle. Daher sollten sich auch alle anderen Vorhaben im Bestand an der Zahl und Qualität als Orientierungsmaß an der Stellplatzsatzung messen lassen.

Quelle: Prof. Blees, Jörg Thiemann-Linden

Ausblick

Ausblick

Monatliche Experten-Workshops (Oktober 2016 bis Sommer 2017)

Musterstellplatzsatzung NRW und begleitender Leitfaden bis Sommer 2017

Workshops mit den Kommunen in den 4 Koordinierungsstellen im Herbst 2017

Konkretisierung der Stellplatzsatzungen in den Kommunen

jederzeit gern Beratung durch die Koordinierungsstellen und Vorträge vor Ort

Beschlussfassung in den Kommunen bis Ende 2018

Inkrafttreten möglichst spätestens zum Januar 2019

Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit!

Kontakt:
Andreas Falkowski
Zukunftsnetz Mobilität NRW
Geschäftsstelle
c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Tel.: 0221 / 20808-740
E-Mail: Andreas.Falkowski@vrsinfo.de
www.zukunftsnetz-mobilität.nrw.de