

## Stellungnahme zur Beschlussvorlage BV/VII/0309 - Fahrradabstellanlagensatzung (FAAS)

### **Vorbemerkung:**

Seitens beider Wohnungsunternehmen wird die Erhöhung der Quantität und Qualität von Fahrradabstellplätzen für Bewohner und Gäste der Vier-Tore-Stadt befürwortet und bestmöglich unterstützt. Gerade im Bereich der Innenstadt und von öffentlichen Einrichtungen mit hohem Besucheraufkommen sehen auch wir hier Handlungsbedarf.

In den Wohnungsbeständen der Wohnungsunternehmen wird die Thematik des Fahrradabstellens bereits seit vielen Jahren aufmerksam beobachtet und in entsprechenden Situationen auch reagiert. Im Zuge unserer Investitionen in die Bestandserneuerung werden auch stets Abwägungen zum Ausbauumfang von Fahrradabstellplätzen getroffen, die sich unserer Ansicht nach in der Vergangenheit als stets ausreichend gezeigt haben und gern von den Bewohnern angenommen wurden. In diesem Zusammenhang werden auch stets die Bedarfe an Abstellmöglichkeiten für Rollatoren, Kinderwagen und dergleichen betrachtet und in dem gebotenen Maß befriedigt.

Von wegweisenderer Bedeutung ist jedoch der Ausbau des Radwegenetzes in Verbindung mit der Schaffung von Radschnellwegen und der Priorisierung des Fahrradverkehrs vor dem PKW-Verkehr. Erst diese Maßnahmen im Rahmen eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes werden entsprechende Änderungen der Mobilitätsgewohnheiten der Neubrandenburger erwirken. Die verpflichtende Schaffung von Überkapazitäten der Fahrradabstellmöglichkeiten an den Wohngebäuden, die den örtlichen Gegebenheiten keine Rechnung tragen, wird dies hingegen nicht erreichen können.

### **Grundsätzliches:**

In der Veranlassung für die Beschlussvorlage wird angeführt, dass im Radverkehrskonzept im Punkt 3.3 Fahrradparken und in der Tabelle 4 „Analyse Fahrradparken“ vorhandene private Abstellanlagen für Fahrräder analysiert wurden. Richtig ist jedoch, dass fast ausnahmslos Flächen in öffentlicher Zuständigkeit und mit gewerblicher Nutzung sowie öffentlicher Frequentierung analysiert wurden. Analysen für Flächen mit einem Bezug zu Wohnungen oder Bewohnern sind im Radverkehrskonzept nicht erfolgt.

So beschreibt das Radverkehrskonzeptes im textlichen Teil Punkt 3.3. dann folgerichtig für den privaten Bereich keine defizitäre Situation. Ganz im Gegenteil, die Situation und die bestehenden Regelungen werden überwiegend wohlwollend formuliert. Einzig die Aussage, dass sich Fahrradabstellräume überwiegend in Kellern befänden, bringt eine kleine Kritik zum Ausdruck. Anzumerken ist hier jedoch, dass die Zugänge zu diesen Räumen bereits vielfach im Sinne des vorliegenden Satzungsentwurfs mit Rampen bzw. Fahrradschienen ausgestattet sind und dem grundsätzlichen Ansinnen entsprechen. Somit besteht auch hier keine abweichende oder gar zu verbessernde Situation.

Ein besonderer Bedarf wird einzig „an wichtigen Zielpunkten mit öffentlichem Charakter bzw. mit großem öffentlichem, auch regionalem Interesse. Beispielhaft seien genannt: die Innenstadt, der Bahnhof, die weiterführenden Schulen, das Rathaus, das Klinikum, das Arbeitsamt, das Finanzamt oder die Freibäder.“ aufgezeigt.

Es besteht aus Sicht der Wohnungsunternehmen in keiner Weise ein Bedarf, in die bisherigen Verfahrens- und Ausstattungsweisen einzugreifen. Ebenso wenig ist ein Beleg erbracht, wonach die bisher realisierten Ausstattungen nicht ausreichend wären.

Dem hinzuzufügen sind die kaum nachvollziehbaren Richtwerte der Anlage Punkt 1.1. Bei einem Fahrradabstellplatz je Wohnung bzw. je 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche wären bei einem innerstädtischen, stadtplanerisch gewollten, verdichteten Bauvorhaben, wie zum Beispiel dem derzeit im Bau befindlichen Neubau der NEUWOGES in der Badstüberstraße 58 Fahrradabstellplätze (Wohnungsbezug) oder 107 Fahrradabstellplätze (Flächenbezug) erforderlich. Für das sich aktuell in der Modernisierung befindliche Hochhaus-Ensemble der Neuwoba in der Neustrelitzer Straße müssten demnach 454 Fahrradabstellplätze (Flächenbezug) vorgehalten werden. Ein Antrag der Neuwoba zum Ankauf einer kommunalen Fläche zur Errichtung einer vergleichsweise kleinen Fahrradeinhausung mit bedarfsorientierten 20 Fahrradabstellplätzen an dieser Örtlichkeit wurde jüngst von der Stadt abgelehnt.

Das Unterbringen derart vieler Fahrradabstellplätze ist weder zielführend noch notwendig. Gerade in den verdichteten Quartieren würde eine derartige Auflage immer zulasten von Grün-, Parkplatz- oder gar Wohnflächen gehen. Fahrradabstellplätzen eine derartige Priorität einzuräumen ist nicht sachgerecht und läuft viel wichtigeren Zielen der Stadtplanung konträr entgegen. Hinzu kommt, dass gerade im Seniorenwohnen die notwendigen Flächen für Rollator- bzw. Rollstuhlabbstellplätze zusätzlich vorzuhalten wären.

Die in der Tabelle 4 des Radverkehrskonzeptes aufgezeigten Defizite betreffen nahezu ausnahmslos Behörden, Verwaltungen, Schulen und andere öffentliche Einrichtungen. Für diese besteht unstrittig ein Handlungsbedarf. Für die Rubriken 1 Wohnen, 2 Büros, Praxis und 3 Verkauf besteht kein Regelungs- und erst recht kein Auflagebedarf.

Wir empfehlen daher, die drei vorbenannten Nutzungskategorien aus der Satzung zu streichen.

#### **Weitere inhaltliche Anmerkungen zu Einzelregelungen:**

##### Grundlagen

Die letzte Änderung der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) war am 26.06.2021

##### § 1 Geltungsbereich

Zu Abs. (2): Hinter „sonstigen städtebaulichen Satzungen“ sollten der Zusatz „nach dem Baugesetzbuch“ ergänzt werden.

##### § 2 Pflicht zur Herstellung und Bereithaltung von Fahrradabstellplätzen

Zu Abs. (1): Die Begriffe „Änderung“ und „Nutzungsänderung“ sind unserer Ansicht nach zu allgemein gehalten; gleiches gilt für „deren Nutzung einen Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern erwarten lassen“. Sowohl die betreffenden Änderungen als auch das Maß der Zunahme des Fahrradverkehrs müssen als Maßgabe definiert werden. Hier muss einer willkürlichen Einschätzung vorgebeugt werden.

In den Regelungen ist nur vom Herstellen und Bereithalten die Rede, beides also in die Zukunft gerichtete Auflagen. Was ist mit der Anrechenbarkeit bestehender Fahrradabstellplätze? Dies muss zwingend aufgenommen werden. Weiterhin bezieht sich der zweite Satz auf Wohnungen, die ausgenommen sein sollen, obwohl in den vorherigen Ausführungen Wohnungen als Bezugspunkt nicht vorkommen. Hier werden bislang nur von baulichen Anlagen aufgeführt. Folgerichtig sollte der Satz dann lauten: „Ausgenommen von dieser Regelung sind Ein- und Zweifamilienhäuser.“

Zu Abs. (2): Die LBauO M-V sieht es als Alternative an, die Fahrradabstellplätze in zumutbarer Entfernung auf einem geeigneten Grundstück herzustellen. Wichtig ist die öffentlich-rechtliche Sicherung. Daher sollte dies so auch hier als Alternative eingefügt werden und nicht als Sonderfall und Zwang auf dem Baugrundstück.  
Ferner müssen hierfür im besonderen Maße kommunale Flächen zur Verfügung gestellt werden.

### § 3 Begriffe

Zu Abs. (1): Es erschließt sich nicht, warum der Begriff „Fahrradabstellanlage“ verwendet wird (gilt auch für den Satzungsnamen). Unseres Erachtens nach ist die Verwendung von „Fahrradabstellplatz“ und „Fahrradabstellplätzen“ für mehrere, sowie die Benennung der Satzung als „Fahrradabstellplatz“ eindeutig und ausreichend.

### § 4 Anzahl der Fahrradabstellplätze

Die Wohnungsunternehmen verfügen im Bestand schwerpunktmäßig bereits über zahlreiche Fahrradabstellräume in den Gebäuden. Hiervon befinden sich wiederum viele in den Kellern. Im Zuge von Sanierungen und Modernisierungen wurden vielfach Fahrradschienen oder Rampen installiert, um die Erreichbarkeit der betreffenden Räume zu erleichtern.

Des Weiteren werden Fahrräder in der konkreten Praxis schon aus Gründen der Kriminalprävention ganz überwiegend auch in Mieterkellern abgestellt.

In der vorliegenden Satzung fehlen Regelungen zur Anrechenbarkeit vorgenannter Flächen und Abstellmöglichkeiten. Auch die Mieterkeller, sowohl im Bestand als auch im Neubau, müssen zwingend als anrechenbare Größe aufgenommen werden, wenn diese satzungskonform erreichbar sind. Möglich erscheint auch, hierfür eine Mindestgröße des Kellers zu definieren. Das Abstellen der Satzung allein auf Gemeinschaftsanlagen widerspricht im Wohnungsbau der Lebenswirklichkeit. Auch sind gesonderte Regelungen zur Anzahl der Fahrradabstellflächen aufzunehmen, wenn Abstellflächen für Rollatoren, Rollstühle u.ä. genutzt werden (keine doppelte Vorhaltung bzw. gilt nicht als Zweckentfremdung nach § 2 Abs. 2 Satz 2).

Als Regelung für die Anrechnung der Mieterkeller wäre beispielsweise folgender Vorschlag denkbar: „Wohnungszugehörige Keller- und Kellerersatzräume werden angerechnet, sofern deren Fläche 2 m<sup>2</sup> nicht unterschreitet. Bis 4 m<sup>2</sup> Fläche werden 2 Fahrradabstellplätze angerechnet, darüber hinaus je weitere 1,5 m<sup>2</sup> Fläche einer.“

Des Weiteren fehlt der Satzung eine Regelung, wonach eine Befreiung von den Anforderungen bei einer wirtschaftlichen Unverhältnismäßigkeit möglich ist. Die im Stadtgebiet bereits errichteten Fahrradabstellhäuschen kosten zwischen 800 EUR bis 1.000 EUR je Quadratmeter. Damit entstehen rechnerisch je Fahrrad (1,5 m<sup>2</sup>) Kosten von 1.200 EUR bis 1.500 EUR. Kellerflächen, die den Anforderungen genügen, kosten dann schnell das doppelte der benannten Beträge. Diese Relation darf nicht außer acht bleiben!

Zu Abs. (4): Die Ausnahme der Ein- und Zweifamilienhäuser ist hier entbehrlich, da diese bereits in § 2 grundsätzlich ausgenommen wurden.

### § 5 Gestaltung der Fahrradabstellplätze

Zu Abs. (1): In Folge des Änderungsvorschlags zu § 3 müsste es hier lauten: „Die Fahrradabstellplätze müssen ...“

- Es sollte klargestellt werden, dass neben den aufgeführten Rampen auch Fahrradschienen die Anforderung hinsichtlich der Erreichbarkeit erfüllen. „Rampen oder Fahrradschienen“
- Zu Abs. (2): Der Begriff Fahrradparksystem wurde bislang nicht präzise erklärt.
- Zu Abs. (3): Die direkte Zugänglichkeit muss hier konkreter beschrieben werden. Was ist mit Fahrradabstellräumen in Gebäuden, die über einen Flur oder andere Gebäudeteile zugänglich sind?
- Zu Abs. (4): Warum ausschließlich die Abstellplätze der Nutzung Wohnen über ein Wetterschutz verfügen soll, erschließt sich nicht. Was ist ein solcher Wetterschutz im Sinne dieser Satzung? Die Investitionsbandbreite ist hier enorm breit. Außerdem findet damit regelmäßig eine höhere Flächenversiegelung statt, da bei umhausten und überdachten Fahrradabstellräumen im Außenbereich der Platz unmittelbar neben den Hauseingängen aus baulichen Gesichtspunkten nicht in Frage kommt. Anzumerken ist darüber hinaus, dass dann auch bei kleineren Mehrfamilienhäusern (ab 3 Wohnungen) entsprechende Investitionen entstehen, die nicht linear mit der Anzahl der Fahrradstellplätze hoch- bzw. runtergerechnet werden können. Wir empfehlen hier eine Staffelung nach Gebäudegrößen und eine Maßgabe „möglichst“ einen Wetterschutz bei größeren Wohngebäuden zu definieren. Zugleich muss eine Kappung des Ausstattungs- und Investitionsvolumens in Abhängigkeit und mit Bezug auf die Kosten der baulichen Anlage nach § 2 Abs. (1) aufgenommen werden.
- Zu Abs. (5): Das Informationsblatt ist in der vorliegenden Fassung nicht Bestandteil der Satzung und entfaltet demnach keine Verbindlichkeit. Demnach können hieraus keine Rechte abgeleitet werden. Im Übrigen sollte die Gestaltung auch in jedem Fall unbedingt den Eigentümern überlassen sein. Eine pauschalisierte Empfehlung oder gar Vorschrift, die die örtlichen Gegebenheiten, die Wünsche der Nutzer, die individuellen Bedarfe und die gewonnen Erfahrungswerte im Einzelfall nicht berücksichtigen kann, ist abzulehnen.

#### § 6 Inkrafttreten, Übergangsregelungen

- Zu Abs. (1): Um nicht immer wieder nach einem Bekanntmachungsdatum suchen zu müssen, empfiehlt sich die Ausweisung eines konkreten Datums.
- Zu Abs. (2): Planungsverfahren von Bauvorhaben erstrecken sich bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung und der Erstellung der Bauantragsunterlagen über Monate und manchmal Jahre. Die hier getroffene Regelung führt dazu, dass viele sehr weit fortgeschrittene Planungen erneut angefasst und mit entsprechenden Mehrkosten umgeplant und überarbeitet werden müssen. Dies ist in Anbetracht von Aufwand und Nutzen unangemessen. In Bezug auf etwaig fehlende Fahrradabstellplätze erschließt sich keine Dringlichkeit, wonach hier nicht mit großzügigen Übergangsfristen gearbeitet werden könnte. Wir empfehlen daher den Abs. (2) wie folgt zu ändern:  
„Diese Satzung findet keine Anwendung auf Bauvorhaben, für die der vollständige Bauantrag bis 31.12.2022 eingereicht wird. ...“

#### **Fazit:**

Der Satzungsentwurf enthält zahlreiche und insbesondere für die Wohnungswirtschaft immanent wichtige Überarbeitungsbedarfe. Abgesehen von den dargestellten Unverhältnismäßigkeiten weist das zugrundeliegende Radverkehrskonzept der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg für den Bereich der Wohnimmobilien keine Defizite aus. Selbstverständlich stehen wir hinter dem Ziel, die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen und sind bereit, hierfür unseren Anteil in bewährter Form zu leisten.

Gern realisieren wir hierfür auch intensivere Abstimmungen mit anderen Vermietern und Eigentümern sowie mit der Stadtverwaltung. Einen Regelungsbedarf oder gar Gestaltungszwang für die privatwirtschaftlichen Bereiche Wohnen, Büros, Praxis und Verkauf (gemäß Anlage 1.1) sehen wir jedoch nicht.

Leider ist der vorliegende Satzungsentwurf ohne Abstimmung mit Akteuren am Wohnungsmarkt erstellt worden. Möglicherweise haben auch keine Konsultationen mit den Akteuren aus den anderen betroffenen Bereichen nicht stattgefunden. Keine der zahlreichen Arbeitsgruppen u. ä. Gremien ist dazu genutzt worden.