

Stellungnahme zur Neufassung Stellplatzsatzung

Arbeitskreis „Stadtgestalter Dresden“

Stadtgestalter Dresden

I. Vorbemerkung

Entsprechend der Aufforderung der Bundesbauministerin Frau Geywitz ist eine Deregulierung der Gesetzgebungen, Richtlinien und Verordnungen erforderlich, um die zum Erliegen gekommene Bauwirtschaft im Wohnungswesen anzukurbeln und den dringend erforderlichen Wohnungsbestand herzustellen. Der hier vorliegende Entwurf stellt eine nicht mehr zeitgemäße und überkommene Regelungsstruktur dar. Es kann keine Vereinfachung in der Sache selbst festgestellt werden. Den sinnvollen und erforderlichen Neufassungen bzw. Konkretisierungen und Gestaltungen bzgl. der Festlegung von Stellplätzen für PKW und Fahrräder steht kein Entfall von veralteten und nicht mehr erforderlichen Regelungen gegenüber. Vielmehr erweitert sich das Regelungswerk um teils notwendige aber auch viele unnötige Punkte. Einer neuen Stellplatzsatzung kann erst zugestimmt werden, wenn eine Bereinigung verschiedenster Festlegungen erfolgt.

II. Anlass

Grundlage des Anlasses muss die Erneuerung der Stellplatzsatzung und die Bereinigung der Stellplatzsatzung sein! (Es werden nur Kritikpunkte aufgeführt!)

- Die Eigenverantwortlichkeit der Bauherr*innen wird hervorgehoben, findet aber keine Berücksichtigung. Die Verantwortlichkeit bzgl. der Anzahl von Stellplätzen und insbesondere der Gestaltungsanforderungen für Stellplätze ist den Bauherr*innen, Investor*innen zu übertragen.
- Es ist grundsätzlich abzurunden
- Reduzierungsmöglichkeiten bei Großkundenabonnements; Unklarheit zu dringlicher Sicherung – was ist ein Großkunde?
- Stellplatzabminderung durch Mobilitätskonzept – was bedeutet dauerhafte Bereitstellung? Ist darunter die dingliche Sicherung zu verstehen?
- Korrektur von Richtzahlen zur Berechnung von Stellplätzen; Ausführungen entbehren Grundlagen

Es ist grundsätzlich festzustellen, dass die Satzung im höheren Maße der Baukostensteigerung dient und nicht, wie aufgeführt, Baukosten einspart. Auch die Begründung der Verbesserung des Klimaschutzes durch erweiterte Verordnungen geht fehl, da über Baunutzungsverordnung, Landesbauordnung, der Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung als auch den sonstigen gültigen Rechtsgrundlagen der Versiegelungsgrad in Umfängen festgelegt ist.

Dresden, 4. Mai 2023

Stadtgestalter Dresden

Mit der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur muss die Erweiterung des Angebotes an Fahrradstellplätzen mit einer Reduzierung der PKW-Stellplätze einhergehen. Das Belassen der Anforderungen an die Anzahl von PKW-Stellplätzen bei Erhöhung der Anforderung an die Fahrradabstellplätze ist nicht eindeutig zukunftsweisend und fördert nicht den politischen Wunsch einer Klimaanpassung durch Reduzierung der CO₂- und auch sonstigen Umweltbelastungen durch den PKW-Verkehr.

In diesem Zusammenhang geht die Möglichkeit zur Ablösung von Fahrradstellplätzen in die falsche Richtung! Bei in den letzten Jahren fertiggestellten Projekten, insbesondere innerstädtisch, wird erstrangig festgestellt, dass Fahrradstellplätze fehlen und PKW-Stellplätze leer bleiben.

III. Zur Änderung der Regelung der Satzung

Zu §2 Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradstellplätze

Zu 1. Wohngebäude und wohnähnliche Nutzung / Zahl der Pkw-Stellplätze

Es sollte grundsätzlich eine schrittweise Reduzierung der Anforderungen an die Anzahl der PKW-Stellplätze vorbereitet werden, zu Gunsten erweiterter Fahrradstellflächen und zur Förderung des ÖPNV. Die Zahl der PKW-Stellplätze von 1 je Wohnung sollte mit neuen Stellplatzsatzung auf 1 Stellplatz je ganze 120 m² Wohnfläche geändert werden (siehe Abrundungsfaktor bei darüberhinausgehenden Flächen).

Der entschärfende Ansatz begründet sich darin, dass Familien in der Regel über 1 Fahrzeug verfügen, kleinere Haushalte mehr und mehr auf Car-Charing und den ÖPNV zurückgreifen. Die Größe von 120 m² entspricht einer Größe für einen 4-Personen-Haushalt.

Völlig unverständlich ist die Ungleichbehandlung von Wohnungen im Allgemeinen und Genossenschaftswohnungen. Warum verfügen Genossenschaftswohnungen über einen Vorteil von 20%?

Zu 3. Verkaufsstätten

Die bisherige Forderung nach einem Stellplatz je 40 m² Verkaufsnutzfläche ist überholt und ist analog 3.4 mit „keine Stellplatzforderung“ zu ersetzen, so es sich um Einzelhandelsflächen innerhalb dicht besiedelter Stadtteile handelt. Eine entsprechende Maßnahme fördert das Entstehen von kleinteiligen Einzelhandelsflächen im innerstädtischen Bereich.

Dresden, 4. Mai 2023

Stadtgestalter Dresden

Zu 5. Sportstätten

Es ist fraglich, ob 5.7 Minigolfplätze und 5.8 Golfplätze innerhalb der Landeshauptstadt überhaupt eine Rolle spielen. Im Zuge einer Neuregulierung können entsprechende Festlegungen entfallen.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die Anforderung an PKW-Stellplätze nicht bzgl. der Wohn- und der erwähnten weiteren Nutzungsarten allgemein als Anforderung entfallen kann. Es wird auf die allgemeine Begründung der Eigenverantwortlichkeit der Bauherr*innen explizit hingewiesen!

Zu § 4 Reduzierung der Anzahl notwendiger Stellplätze

(3) Reduzierung nach ÖPNV-Angebotskategorie

Nach Rücksprache mit der DVB ist ein Takt < 5 Minuten für die einzelnen Linien nicht umsetzbar, da an den Knotenpunkten (Postplatz/ Albertplatz, u.a.) engere Takte, als die zurzeit gefahrenen 10-Minutentakte nicht umsetzbar sind, ohne, dass es zu Behinderungen des ÖPNV und auch des Personennahverkehrs kommen würde. Die DVB publiziert dazu:

„Letztendlich stellen sowohl die Fahrplaneinhaltung als auch der noch zu ermöglichende Fahrgastwechsel für uns wichtige Kundendienstaspekte dar, die sich gegenseitig leider ausschließen können. Auch aus diesem Grund bieten wir im Tagesverkehr einen 10-Minuten-Grundtakt an, wodurch sich zumutbare Wartezeiten ergeben.“

Die Reduzierung zu I in der Tabelle §4 ist somit obsolet.

Auch die 60er Buslinien fahren als kürzesten Takt die 10Minuten, jedoch teilweise nicht in der Zeit zwischen 10 und 11 Uhr, wie in der Tabelle §4 III ausgewiesen. Die kürzesten Takte sind 10Minuten-Takte und werden in den Morgen- und Feierabendstunden gefahren.

Es wird vorgeschlagen zu §4 I < 11Minuten bei 30% auszuweisen und bei §4 II < 16Minuten bei 20% auszuweisen. Bei §4 III sollte der Takt auf < 12 Minuten geändert werden und grundsätzlich die Referenzzeit auf die Hauptauslastungszeiten von 08:00Uhr bis 10:00Uhr oder 15:00Uhr bis 17:00Uhr angepasst werden.

Dresden, 4. Mai 2023

Stadtgestalter Dresden

Ferner ist in §4 die fußläufige Entfernung auf grundsätzlich 500 Meter statt 300m und 800m statt 500m zu ändern. 500m zu Fuß bedeutet 7,5 Minuten Gehzeit, 800m bedeutet 12Min Gehzeit. 7,5 Minuten zu einer Bus- oder Straßenbahnhaltestelle sind mehr als akzeptabel und in einzelnen Gebieten oft gegeben. Die 300m zur maßgebenden ÖPNV-Station bedürfen nur 3,5 Minuten Gehzeit und sind nur in den wenigsten Fällen im Stadtgebiet gegeben.

Die Festlegungen sind derart stringent, dass sie kaum zur Anwendung kommen können. Investoren haben keinen Einfluss auf die Ausrichtung und Gestaltung des ÖPNV.

Update 30.04.: Der vor genannte Passus wurde in einem Gespräch mit der Stadtverwaltung erörtert. Nach dessen Aussage ist eine Taktfrequenz kleiner fünf Minuten unmittelbar mit der Anbindung von zwei Linien an einer Haltestelle gegeben. Innerhalb der Stadt trifft dies auf fast alle Gebiete zu. Die Stadtgestalter regen an den Punkt in der Stellplatzsatzung zu vereinfachen und zu generalisieren. Dies könnte zum Beispiel durch eine generelle Abminderung der Stellplätze im Stadtgebiet um 30 Prozent bzw. 0,7 Stellplätze je Wohnung sein. Dafür könnte der Passus komplett entfallen.

Zu §5 Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze über ein Mobilitätskonzept

Die Satzung enthält keinerlei Aussage darüber, wie eine dauerhafte Bereitstellung gefasst ist. Es fehlt sowohl an der Abgrenzung der Dauer (Vorschlag: 10 Jahre) als auch an der Klärung des Nachweises. Wie soll die zur Verfügungstellung eines Mieter-Tickets gewährleistet werden? (Vorschlag ist hier die Sicherung über Bürgschaft mit 10-jähriger Gültigkeit auf Grundlage der Kosten eines Mieter-Tickets x 12 Monate x 10 Jahre). Die Bemessungsgrenze 80 m² sollte nicht variabel sein, sondern als Flächenmaß und nicht als Wohnungsanzahlmaß gelten.

Zu (6.) Gaststätten und Beherbergungsstätten

Die Forderung 1 Stellplatzes je 10 Sitzplätze ist zu streichen. Gaststätten, Vereinsheime und Biergärten sollten grundsätzlich nicht mit dem PKW angefahren werden, sondern es ist auf den ÖPNV zu verweisen, bzw. auf die Umgebungsbevölkerung. Auch diese Deregulierung und der Verzicht auf diese Anforderungen fördert das Entstehen von Gaststätten in dichteren Wohngebieten.

Dresden, 4. Mai 2023

Stadtgestalter Dresden

Zu §6 Stellplätze für Menschen mit Behinderung

Es ist die Ausnahmeregelung aufzunehmen, dass bei aufzugsfreien Wohnanlagen und der nicht möglichen Ausweisung eines behindertengerechten Außenstellplatzes Befreiungen von der Regelung möglich sind.

Zu §7 Ablösung der Pflicht zum Bau von Stellplätzen für PKW

Zu (2.): Der Begriff „erhebliche Beeinträchtigung“ ist nur ansatzweise geregelt und die beispielhaften Ausnahmen zur Ablösung sind nicht belastbar und von Bewertungsfall zu Bewertungsfall schwer abgrenzbar. Hier wird vorgeschlagen, dass grundsätzlich das Thema „Umweltschutz“ eine Rolle spielt, welches aktuell völlig außen vor ist.

Beispiel:

2. Tiefgaragenebene mit Eingriff in den geothermischen Bestand

Des Weiteren sollte die Ablösung von Abstellplätzen für Fahrräder ausgeschlossen werden und die Ablösung von PKW-Stellplätzen nur dann erfolgen, wenn die geforderte Anzahl von Abstellplätzen für Fahrräder nachgewiesen ist. Grundsätzlich ist zu überlegen, ob die Ablösung von Stellplätzen dem Investor nicht vollständig freigestellt wird, ggf. in Verbindung mit einer Staffelung der Ablösebeträge (je mehr Stellplätze abgelöst, desto höher ist die Ablösesumme). Grundlage einer solchen Regelung ist die Eigenverantwortlichkeit des Investors, als auch die Abwägung des Investors aus wirtschaftlichen Gründen.

Die unter §7 (6) beschriebenen Ausnahmebegründungen zur Ablösung beinhalten größtes Auseinandersetzungspotential. Was soll „wirtschaftlich schlechthin unzumutbar“ oder „das Grundstück ist bei Herstellung der Stellplätze nicht mehr sinnvoll zu nutzen“ konkret bedeuten? Wer legt fest, was „unzumutbar“ oder „nicht mehr sinnvoll“ ist? Sehr wohl jedoch können Wirtschaftlichkeitserwägungen oder Umweltbelange eine Ablösung begründen, wie oben beschrieben, z. B. durch Verzicht auf den Nachweis von Stellplätzen in einer -2-Tiefgaragen-Ebene.

Zu §8 Gestaltung von Stellplätzen und Stellplatzanlagen

Zu (3.): Umgrünung von Stellplätzen

Sofern es nachvollziehbarer Wille der Landeshauptstadt ist Stellplätze grün einzufassen, sollte die mögliche Ablösung für zu Gunsten einer Begrünung nicht mehr auf dem Grundstück nachzuweisender Stellplätze gesichert werden. Bzgl. der begrünten Pflanzstreifen stellt eine fachgerechte Pflege eine

Dresden, 4. Mai 2023

Stadtgestalter Dresden

Überforderung dar. Selbst die Landeshauptstadt ist nicht in der Lage ihre Grünflächen fachgerecht zu pflegen. Hier ist die Begrifflichkeit „zu erhalten“ vorzuziehen.

Zu (4.): Baumscheiben zwischen den Stellplätzen

Hier gilt Gleiches wie zu (3.).

Zu (5.): Überbauung von Tiefgaragenflächen

Hier ist zu ergänzen, dass an das Gebäude anschließende Terrassenflächen bzw. Terrassenflächen allgemein und Wegeflächen Überbauungen darstellen und keine intensive Begrünung gefordert wird.

Zu (7.) Mehrfachparker

Mehrfachparker stellen grundsätzlich keine Alternative zu einem regulären ebenerdigen Stellplatz dar. Die Herstellung von Mehrfachparkern begründet sich meist in der Anforderung an nachzuweisende Stellplätze. Bevor Mehrfachparker durch Investoren hergestellt werden, sollte die Möglichkeit zur Ablösung gegeben sein und dem Investor überlassen werden, ob der Bedarf tatsächlich so groß ist, dass die Mehraufwendungen für Mehrfachparker Vorzug finden. Bzgl. der Ablösesummen gilt das bereits Geschriebene.

Zu (9.) Gewerbliche Anlagen

Die Forderung gemäß 9.3 bis 9.5 entbehrt jeglicher Grundlage und kann entfallen, da jeder verantwortungsbewusste Unternehmer entsprechende Stellflächen herstellen wird, unabhängig von Richtlinien und einer Mindestanzahl.

Zu §9 Gestaltung von Abstellplätzen für Fahrräder

Auch hier dokumentiert sich die unnötige Regelungswut. Es sollte, wenn überhaupt, ausschließlich die Fläche von 1,5 m² je Abstellplatz bzw. die Ausnahme bei doppelreihiger Aufstellung festgelegt werden.

Bereits die Festlegung „unmittelbare Nähe des Eingangsbereiches“ führt zu Problemen bei Wohnanlagen mit mehreren Eingängen. Es ist nicht zumutbar, dass z. B. jedem Eingang einer Wohnanlage mit Wohnhäusern und jeweils 5 Wohneinheiten jedem Eingangsbereich ein Fahrradraum zugeordnet wird. Dies führt zu unnötigen Flächenverlusten und der Verhinderung von gemeinschaftlichen Fahrradräumen für eine Wohnanlage, die in diesen Fall auch einfacher überwacht werden kann. Auch der Begriff „Rampe“

Dresden, 4. Mai 2023

Stadtgestalter Dresden

ist unklar, da die Neigung hierzu nicht festgelegt wird. Die Bedingung, dass nicht mehr als „zwei automatisch öffnende Türen“ zu Fahrradabstellräumen führen dürfen implementiert, dass ausschließlich Automattüren zur Anwendung kommen können. Auch diese Festlegung schafft mehr Probleme und Kosten, als dass sie etwas löst.

Zu (1.): Abstellräume Regelformulierung

Völlig unklar ist, welche „Regel“ Ausnahmen zulässt und ob Ausnahmen gewünscht sind. Innenliegende Räume sind zwingend zu beleuchten. Warum ist eine solche Festlegung notwendig?

Zu (2.): Anschlussmöglichkeit, Anlehnbügel

Es wird davon ausgegangen, dass die hier beschriebenen Fahrradabstellanlagen grundsätzlich gemeinschaftlich genutzt werden. Der Begriff „gemeinschaftlich“ ist unnütz. In korrekter Auslegung der Festlegung bedarf es je Fahrrad eines Anlehnbügels als auch einer Anschliebmöglichkeit. Einer solchen Festlegung bedarf es nicht. Unbestritten sind Anlehnbügel praktisch, jedoch dürfen diese nicht zwingend vorgeschrieben werden, da die Anzahl von Anlehnbügeln eine dichtere Aufstellmöglichkeit von Fahrrädern verhindert und alternative Fahrrad-Lagersysteme ausschließt.

Die Formulierung in Satz 2 erwähnt nur ebenerdige Fahrradstellplätze. Ohne, dass dies konkreter definiert ist, ist davon auszugehen, dass Fahrradstellplätze in Untergeschossen nicht mehr zulässig sind. Es stellt sich die Frage, wo in innerstädtischen engen Verhältnissen Fahrradabstellplätze hergestellt werden können, wenn im Erdgeschoss gewerbliche Einheiten geplant sind. Warum soll die Unterbringung von Fahrradstellplätzen im Untergeschoss, zum Beispiel erreichbar über großzügige Aufzugsanlagen, nicht möglich sein. Bzgl. der Unterbringung von nicht ebenerdigen Fahrradabstellflächen ist lediglich festzulegen, dass diese nicht über Treppenhäuser oder Personenaufzüge erschlossen sein dürfen, sondern es ist auf Tiefgaragenrampen und Aufzüge mit einer Mindestfläche zu verweisen.

Allgemeines:

Bei der Neufassung wurde(n):

- eine geringere Anzahl von Punkten konkretisiert,
- einzelne Punkte verschärft, bzw. durch textliche Konkretisierungen erweitert,

Dresden, 4. Mai 2023

Stadtgestalter Dresden

- mit Ausnahme des Mobilitätskonzeptes und der Reduzierung des Fahrradabstellplatzbedarfes bei Sozialwohnungen keine grundsätzlichen Neuregelungen, Vereinfachungen und Reduzierungen aufgenommen

Damit steht der Entwurf der Beschlussbegründung entgegen, welche lautet:

- „im höheren Maße als bisher Baukosten einsparen“ (wird nicht erreicht)
- „Verbesserung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung“ (wird nicht erreicht)
- „Hervorhebung der Eigenverantwortlichkeit der Bauherinnen und Bauherren“ (wird nicht erreicht)
- „Anpassung an die aktuellen Erfordernisse und Entwicklungen“ (wird nicht erreicht).

IV. Fazit

Die angedachte Novellierung der Stellplatz-Satzung ist ungeeignet:

- einer Verteuerung des Wohnungsbaus entgegenzuwirken,
- Mobilitätskonzepte zu fördern,
- das umweltgerechtere Bauen zu fördern und
- die Eigenverantwortlichkeit von Bauherr*innen herauszufordern.

Die Stadtgestalter bieten sich ausdrücklich an, Kraft ihrer Expertise, in einer Arbeitsgruppe mit der Verwaltung eine Überarbeitung der Stellplatz-Satzung zu erarbeiten. Sofern die Stellplatz-Satzung gemäß dem vorliegenden Entwurf geändert wird, führt dies zu mehr Bürokratie und ungewollten Fehlentwicklungen.

gez. Jochen Lagerein, Jörg Wimmer

Sprecher der Stadtgestalter Dresden

aufgestellt, 24.01.2023

ergänzt, 04.05.2023

Dresden, 4. Mai 2023