



Vorlage Nr.: V1782/17  
Datum: 6. Februar 2018

## Vorlage

<b>Beratungsfolge</b>	<i>Plandatum</i>		
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	30.01.2018	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat	05.02.2018	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	07.03.2018	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Ortschaftsrat Mobschatz	08.03.2018	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Weixdorf	19.03.2018	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Langebrück	20.03.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Blasewitz	21.03.2018	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Schönfeld-Weißig	26.03.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Loschwitz	28.03.2018	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Gompitz	09.04.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Prohlis	09.04.2018	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Cossebaude	10.04.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Leuben	11.04.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Cotta	12.04.2018	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Oberwartha	19.04.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Klotzsche	07.05.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Neustadt	07.05.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Pieschen	08.05.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Altstadt	08.05.2018	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Altfranken	14.05.2018	öffentlich	beratend
Ortsbeirat Plauen	15.05.2018	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Schönborn	16.05.2018	öffentlich	beratend
Ausschuss für Finanzen	28.05.2018	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)	11.06.2018	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	13.06.2018	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	28.06.2018	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg**

**Gegenstand:**

Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS)

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt aufgrund des § 49 Abs. 1 und des § 89 Abs. 1 Nr. 4 und 7 der Sächsischen Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Mai 2016 (SächsGVBl. S.186), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 27. Oktober 2017 (SächsGVBl. S. 588), i. V. m. § 4 der Gemeindeordnung für den Freistaat Sachsen in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. März 2014 (SächsGVBl. S. 146), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Dezember 2017 (SächsGVBl. S. 626) geändert worden ist, die als Anlage beigefügte Satzung.
2. Der Stadtrat beschließt die Aufhebung der Stellplatz- und Garagensatzung vom 8. Februar 2001 (Beschluss Nr. V 1058-24-2001), geändert am 4. Oktober 2001.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

V 1058-24-2001 vom 8. Februar 2001 Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen (Stellplatz- und Garagensatzung – StGaS)

**aufzuhebende Beschlüsse:**

V 1058-24-2001 vom 8. Februar 2001 Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen (Stellplatz- und Garagensatzung – StGaS)

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:****Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	GB 6/Amt 63
Projekt/PSP-Element:	70.630000.715.019
Kostenart:	68891000
Investitionszeitraum/-jahr:	
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	
Laufende Einzahlungen/jährlich:	durchschnittlich 300.000 Euro/Jahr (Zweckbindung gemäß § 49 SächsBO)
Laufende Auszahlungen/jährlich:	
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik (einschließlich Abschreibungen):	

**Konsumtiv:**

Keine

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	
Produkt:	
Kostenart:	
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	
Laufender Ertrag/jährlich:	
Laufender Aufwand/jährlich:	
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:	
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:	

**Deckungsnachweis:**

PSP-Element:	
Kostenart:	

**Werte der Anlagenbuchhaltung:**

Buchwert:	
Verkehrswert:	

Bemerkungen:

**Begründung:****1. Anlass**

Wer ein Bauvorhaben durchführt, muss Pkw-Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder für den durch das Bauvorhaben ausgelösten Verkehr entweder auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten und hierfür rechtlich gesicherten Grundstück erstellen. Es handelt sich dabei um baurechtlich notwendige Pkw-Stellplätze und notwendige Abstellplätze für Fahrräder.

Dies ergibt sich aus § 49 der Sächsischen Bauordnung (SächsBO) und ist bisher weitergehend in dem entsprechenden Punkt 49 der Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung (VwVSächsBO) unter anderem mit einer Richtzahlentabelle für den Bedarf an Pkw-Stellplätzen und Abstellplätzen für Fahrräder unterschiedlichster Nutzungen geregelt.

Die geänderte SächsBO (in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Mai 2016) ermöglicht nun in einem größeren Umfang als bisher gemäß § 49 und § 89 den Kommunen, angepasst an die besonderen örtlichen Verhältnisse, Richtzahlen festzulegen, die Gestaltung der Pkw-Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder sowie deren Ablöse zu regeln.

Können notwendige Pkw-Stellplätze und notwendige Abstellplätze für Fahrräder vom Bauherrn nicht errichtet werden, besteht gemäß § 89 SächsBO die Möglichkeit einer Ablösezahlung.

Diese Ablösezahlung und gestalterische Anforderungen an Pkw-Stellplätze sind in der Stellplatz- und Garagensatzung der Landeshauptstadt Dresden (StGaS der LHD) geregelt. Diese StGaS der LHD vom 8. Februar 2001 ist nicht mehr zeitgemäß und muss inhaltlich überarbeitet werden.

Da derzeit nicht absehbar ist, welche Inhalte eine noch ausstehende VwVSächsBO haben wird, soll die neue Satzung für die Landeshauptstadt Dresden unter Beachtung der Vorgaben aus der SächsBO weitestgehend unabhängig von entsprechenden Regelungen in Punkt 49 der VwVSächsBO sein. Deshalb wurden zahlreiche Regelungen der VwVSächsBO deckungsgleich oder modifiziert übernommen. So enthält die gültige VwVSächsBO bereits Regelungen zur Abminderung von Pkw-Stellplätzen bei Lagegunst zu Haltestellen des ÖPNV oder auch bei Vorliegen eines Kombi-, Job- oder Semestertickets. Im weiteren Begründungstext sind übernommene Passagen oder Änderungen jeweils gekennzeichnet und erläutert.

Mit der im Entwurf vorliegenden Satzung werden nachstehende Ziele verfolgt:

- maßvolle Berücksichtigung der Bedürfnisse des ruhenden Pkw-Verkehrs und der Bedürfnisse des Radverkehrs durch an örtliche Verhältnisse angepasste Richtzahlen für notwendige Pkw-Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder,
- Berücksichtigung der Lagegunst zu Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs bei der Berechnung von notwendiger Anzahl von Pkw-Stellplätzen,
- Berücksichtigung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bei der Berechnung der notwendigen Anzahl von Pkw-Stellplätzen,

- Ablösezahlung bei nicht möglicher Errichtung von Pkw-Stellplätzen und Abstellplätzen für Fahrräder,
- Vereinfachung der Richtzahlentabelle durch konkrete nutzungsbezogene Richtzahlen (u. a. keine „von .... bis ....-Werte“ mehr),
- Einsparung von Baukosten durch jeweils angepasste Richtzahlen (beispielsweise bei Sozialwohnungen),
- wirksame Verbesserung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung im Stadtgebiet.

Es wird an der bisherigen Praxis der Erhebung von Stellplatzablösegebühren festgehalten. Dem gesetzlichen Rahmen folgend kann die Landeshauptstadt Dresden weiterhin als Ersatz für nicht errichtete notwendige Stellplätze eines Vorhabens Ablösegebühren erheben. Diese Gebühr steht zweckgebunden für Ausgleichsmaßnahmen im verkehrlichen Sektor gemäß Sächs-BO zur Verfügung.

Künftig sind dabei Schwerpunkte bei den investiven Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur zu sehen, im Einzelfall wird es um die Erweiterung des Parkplatzangebotes vor allem im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohner in Problemgebieten gehen. Die Eingrenzung gemäß § 49 Absatz 2 Nr. 2 „... für sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr ...“ lässt auch zu, dass Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bezuschusst werden. Damit wird gewährleistet, dass die Landeshauptstadt Dresden weiterhin notwendige Ausgleichsmaßnahmen bezuschussen kann, die aus der nicht erbrachten Stellplatzpflicht von Bauherren erwachsen. Abminderungen der notwendigen Stellplatzanzahl für Pkw aufgrund einer besonderen Lagegunst zu Haltestellen des ÖPNV, die bisher nur für gewerbliche und Sonderbauten zulässig waren, sollen zur Senkung von Baukosten und zur bedarfsgerechten Planung in Verdichtungsräumen der Stadt, künftig auch für Wohngebäude anwendbar sein.

Kann ein Bauherr nun unter Inanspruchnahme aller Abminderungsfaktoren die reduzierte, aber dann noch notwendige Zahl an Stellplätzen mit (immens) hohen Baukosten pro Stellplatz oder auch die Abstellplätze für Fahrräder nicht nachweisen, wird ihm mit der vorliegenden Satzung die Möglichkeit eingeräumt, diese Stellplätze und/oder Abstellplätze für Fahrräder abzulösen. Der bisher in Gebührenzone I fällige maximale Ablösebetrag in Höhe von 10.000 Euro je Pkw-Stellplatz soll trotz seit 2001 gestiegener Baukosten unverändert beibehalten werden.

## 2. Zu den Regelungen der Satzung

### zu § 1 – Geltungsbereich

**Absatz 1** setzt für Satzung einen festgelegten örtlichen Geltungsbereich fest.

**Absatz 2** legt den sachlichen Anwendungsbereich der Satzung fest. Entsprechend der Ermächtigungsgrundlage des § 89 Absatz 1 Nummer 4 SächsBO regelt **Satz 1** nunmehr auf kommunaler Ebene die Stellplatzpflicht inklusive der Regelungen über die Ablösung bei Nichterrichtung. Darüber hinaus umfasst die Satzung nach **Satz 2** auch die bisher in der VwVSächsBO geregelten Anforderungen an die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze sowie aufgrund der Ermächtigungsgrundlage des § 89 Absatz 1 Nummer 4 SächsBO die Regelungen über die Gestaltung der Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder.

**Absatz 3** weist ausdrücklich darauf hin, dass entgegenstehende Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen Satzungen Vorrang gegenüber den in der Satzung getroffenen Anforderungen haben. Diese grundsätzliche Möglichkeit lässt auch Raum für eine Regelung, auf deren Basis beispielsweise für den Bereich eines Bebauungsplanes aus städtebaulichen Gründen auf die Stellplatzpflicht ganz oder anteilig verzichtet wird.

### **zu § 2 – Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze**

**Absatz 1** entspricht dem Regelungsverlangen des § 49 Absatz 1 SächsBO. Der Entwurf hält somit an der Grundverpflichtung fest, Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl und Größe herzustellen, wenn bauliche Anlagen sowie andere Anlagen errichtet werden, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist. Es wird weiterhin für andere Grundstücke, auf denen notwendige Stellplätze oder Abstellplätze eines Vorhabens nachgewiesen werden, eine rechtliche Sicherung für diesen Zweck auferlegt.

**Absatz 2** bestimmt, dass sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach der Richtzahlentabelle bemisst, die als **Anlage 1** Bestandteil dieser Satzung ist.

**Absatz 3** regelt eine vergleichende Betrachtung bei Sonderfällen (aus VwVSächsBO).

**Absatz 4** bestimmt die getrennte Ermittlung nach Nutzungen der notwendigen Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder innerhalb eines Vorhabens (aus VwVSächsBO).

**Absatz 5** ermöglicht eine Mehrfachnutzung von Stellplätzen, d. h. der Stellplatzbedarf bei Vorhaben mit verschiedenen Nutzungen wird auf den größten gleichzeitigen Bedarf reduziert (aus VwVSächsBO).

**Absatz 6** enthält die anzuwendende Rundungsregel.

### **zu § 3 – Mehrbedarf bei Änderungen und Nutzungsänderungen**

**Absatz 1** Die Regelung begrenzt den Stellplatzbedarf auch bei wesentlichen Änderungen entsprechend § 49 Absatz 1 Satz 2 SächsBO auf den durch die Änderung entstehenden Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen und notwendigen Fahrradabstellplätzen.

**Absatz 2** bestimmt, dass bei einer bereits vorhandenen Belastung des öffentlichen Verkehrsraumes durch den ruhenden Verkehr einer Anlage bei Nutzungsänderungen oder Erweiterungen die Stellplatzreduzierungsmöglichkeit (Abminderung) gemäß § 4 nicht in Anspruch genommen werden darf.

### **zu § 4 – Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und Garagen**

**Absatz 1 Satz 1** weist ausdrücklich darauf hin, dass die Anzahl der Abstellplätze für Fahrräder nicht reduziert werden darf.

**Absatz 2** gewährt einen Abminderungsbonus für notwendige Pkw-Stellplätze in Höhe von 5 v. H., wenn alle Radabstellplätze überdacht werden.

**Absatz 3 Satz 1** übernimmt die bisherige Regelung aus der VwVSächsBO (Punkt 49.1.5.1) zur Abminderung der notwendigen Pkw-Stellplätze um bis zu 30 Prozent bei einer Lagegunst zu Haltestellen des ÖPNV. Neu ist, dass dies auch für Wohnnutzung nach Nr. 1 der Richtzahlentabelle gilt.

**Absatz 3 Satz 2 und zugehörige Tabelle** legen dazu in Abhängigkeit von Angebotskategorie und fußläufiger Entfernung fest, in welcher Höhe die jeweilige prozentuale Abminderung anzusetzen ist.

**Absatz 4** übernimmt die Abminderungssystematik aus der VwVSächsBO (Punkt 49.1.5.1) hinsichtlich der gesicherten Großkundenabonnements. Es ist jedoch das tatsächlich erreichbare Abminderungspotenzial unter Beachtung aller Nutzer einer Anlage nachzuweisen. Danach bestimmt sich die hier maximal mögliche Abminderung. Dies trifft wie bisher nicht für Wohnnutzung nach Nr. 1 der Richtzahlentabelle zu.

**Absatz 5** gestattet eine Abminderung von fünf Pkw-Stellplätzen je einem nachgewiesenen Car-Sharing-Stellplatz eines zertifizierten oder vergleichbaren Car-Sharing-Unternehmens. Aus der Literatur ist bekannt, dass ein Car-Sharing-Fahrzeug bis zu neun Fahrzeuge im privaten Besitz ersetzen kann. Da jedoch nicht davon ausgegangen werden kann, dass dies umfänglich innerhalb des jeweiligen Bauvorhabens erfolgt, wurde hier der Schlüssel von 1 zu 5 angesetzt.

**Absatz 6** fordert eine vollständige Abdeckung der Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte und definiert die Vorgehensweise.

**Absatz 7** enthält eine Ausnahmeregelung bei Kulturdenkmalen (aus VwVSächsBO, Punkt 49.1.8).

#### **zu § 5– Stellplätze für Menschen mit Behinderungen**

**Sätze 1 bis 2** legen den Bedarf an Behindertenstellplätzen sowie deren barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit fest.

#### **zu § 6 – Ablösung der Pflicht zum Bau von Stellplätzen und Garagen für Pkw sowie von Abstellplätzen für Fahrräder**

**Absatz 1** regelt die Möglichkeit, notwendige Pkw-Stellplätze und/oder Abstellplätze für Fahrräder abzulösen, wenn eine Herstellung dieser Stellplätze schwierig oder aus tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Dies bedeutet, wenn rechtliche Gründe eine Errichtung von Stellplätzen verhindern, reduzieren sich die Stellplätze, ohne dass für den Wegfall ein Stellplatzablösebetrag verlangt werden kann. Festlegungen eines Bebauungsplanes sind beispielsweise solche rechtlichen Gründe.

**Absatz 2** Die Regelung lässt eine Ablösung nicht zu, wenn im jeweiligen Einzelfall wegen der Anzahl der (abzulösenden) notwendigen Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs zu erwarten ist. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn im öffentlichen Straßenraum bereits ein starker Parkdruck besteht und das beantragte Vorhaben wegen seines besonderen Umfangs oder seiner besonderen Eigenart dieses Stellplatzdefizit so verschärft, dass die Situation auch unter Berücksichtigung des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den verkehrlichen Belangen und den schutzwürdigen Belangen der Anwohnerinnen und Anwohner nicht mehr vereinbar ist, ohne dass bereits die Schwelle der Unzumutbarkeit im Sinne von § 15 BauNVO überschritten sein muss.

Da auch die Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs für die zu treffende Entscheidung relevant sind, wird die Vorschrift um die Belange dieser Verkehrsteilnehmer ergänzt.

Die Rechtsfrage, ob eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist, bedarf einer behördlichen Entscheidung.

**Absatz 3** verweist auf die Karte der Gebührenzonen in Anlage 2. Je nach genau abgegrenzter Gebührenzone sind unterschiedlich hohe Ablösebeträge je Stellplatz zu zahlen.

**Absatz 4** legt die Höhe der Ablösebeträge für die Pkw-Stellplätze je nach Lage in einer der drei Gebührenzonen fest.

Mit der neuen Satzung ist trotz unveränderter Ablösebeträge seit 2001/2002 keine deutliche Erhöhung dieser zonenbezogenen Ablösegebühren vorgesehen. Obwohl die SächsBO bzw. die VwVSächsBO keine konkrete Obergrenze mehr vorgeben, wird im Satzungsentwurf am bisherigen Wert von 10.000 Euro pro Stellplatz in Zone I festgehalten. Gemäß vergangener Regelungen in der SächsBO war dies auch der gesetzlich vorgegebene Höchstbetrag. Es verblieb in § 49 Abs. 3 SächsBO die Festlegung, dass die Höhe der Ablösebeträge 60 Prozent der durchschnittlichen Kosten eines Stellplatzes im jeweiligen Gebiet nicht übersteigen darf.

#### Ermittlung der Zonengrenzen und der Höhe der Ablösebeträge:

Die Grenzen der Gebührenzonen in der beigefügten Karte (Anlage 2 zur Satzung) wurden anhand der Bodenrichtwertkarte festgelegt und verlaufen weitestgehend einem Straßenverlauf folgend oder deckungsgleich mit den jeweils feststehenden Grenzen statistischer Bezirke. Damit sind auch bereits vorhandene städtebauliche und verkehrliche sowie topografische Zäsuren im Stadtgebiet berücksichtigt.

In Zone I sind die Gebiete mit einem durchschnittlichen Bodenrichtwert pro Quadratmeter über 1.400 Euro integriert. Der Bezugswert in Zone II liegt bei 300 Euro pro Quadratmeter. Als Berechnungsgrundlage in folgender Tabelle wurde für das übrige Stadtgebiet ein Betrag von 75 Euro je Quadratmeter gewählt. Die Auswahl der jeweils in Zone I und II einbezogenen Gebiete erfolgte über das Kriterium eines durchschnittlichen Bodenrichtwertes aus mehreren benachbarten Werten. Deshalb zählen Bereiche mit vereinzelt höheren Bodenrichtwerten, beispielsweise an der Kesselsdorfer Straße und in Hellerau nicht zu Zone II.



Die Höhe der Ablösebeträge orientiert sich gemäß § 49 Absatz 3 SächsBO an den durchschnittlichen Herstellungskosten pro Stellplatz und schließt die Grunderwerbskosten mit ein. Der Einfluss mehretagiger Parkbauten und der Stellplätze als Teil eines Bauwerkes auf die anteiligen Kosten des Grunderwerbs pro Stellplatz wird über einen Korrekturfaktor berücksichtigt.

In folgender Tabelle werden die durchschnittlichen Kosten pro Stellplatz für die einzelnen Gebührenzonen hergeleitet:

Gebührenzone	Durchschnittlicher Bodenrichtwert $R_B$	Korrekturfaktor $k$	durchschnittliche Baukosten pro Stellplatz und prozentualer Anteil je Zone (ohne Grundstückskosten)			durchschnittliche Kosten pro Stpl. $Ko_d = (R_B \times k \times 25 \text{ m}^2) + B_k$
			Bk			
	Überschläglich anhand der Bodenrichtwertkarte ermittelt	Berücksichtigung anteiliger Grunderwerbskosten	Ebenerdige Stellplätze 3.000,- [Euro/Stpl.]	Parkhäuser 10.000,- [Euro/Stpl.]	Tiefgaragen 25.000,- [Euro/Stpl.]	Grunderwerbskosten berücksichtigt
	[Euro/m <sup>2</sup> ]		[Euro]	[Euro]	[Euro]	[Euro]
I	1400	0,3	20 % 600 €	10 % 1.000 €	70 % 17.500 €	29.600 €
II	300	0,5	40 % 1.200 €	10 % 1.000 €	50 % 12.500 €	18.450 €
übriges Stadtgebiet	75	0,7	70 % 2.100 €	5 % 500 €	25 % 6.250 €	10.163 €

\* für einen Pkw-Stellplatz einschließlich anteiliger Verkehrsfläche (Zuwegung) sind 25 m<sup>2</sup> anzusetzen

Gemäß § 49 Absatz 3 SächsBO darf die Höhe der Ablösesumme pro Stellplatz 60 Prozent der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkierungseinrichtungen (einschließlich der Grunderwerbskosten) nicht übersteigen. In der folgenden Tabelle sind diese 60-Prozent-Werte je Zone ausgewiesen:

Gebührenzone	durchschnittliche Kosten pro Pkw-Stellplatz		Vorschlag zur Höhe des Ablösebetrages (Prozentsatz von $Ko_{d100}$ )
	$Ko_{d100}$ 100 %	$Ko_{d60}$ 60 %	
I	29.600 €	17.760 €	<b>10.000 €</b> (34 %)
II	18.450 €	11.070 €	<b>6.500 €</b> (35 %)
übriges Stadtgebiet	10.163 €	6.098 €	<b>3.500 €</b> (34 %)

Die Höhe der Ablösegebühr für einen Stellplatz in der jeweiligen Zone liegt somit deutlich unterhalb der 60-Prozent-Grenze der durchschnittlichen Herstellungskosten und entspricht damit den Vorgaben der SächsBO.

**Absatz 5** legt die Ablösungsbeträge für notwendige Fahrradabstellplätze fest.

Bei der Typisierung wird ebenso eine dreizonige Einteilung vorgenommen. Die Radabstellplätze werden grob in ebenerdige Abstellplätze außerhalb der Gebäude und in Abstellplätze innerhalb der Gebäude (beispielsweise Fahrradräume und Keller) eingeteilt. Der Flächenbedarf geht mit 1,5 m<sup>2</sup> je Abstellplatz in die Berechnung ein. Für eine detailliertere Betrachtung wären etwa 4 bis 6 m<sup>2</sup> einschließlich der erforderlichen anteiligen Verkehrsfläche anzusetzen. Bei den Radabstellplätzen innerhalb von Gebäuden wird vereinfacht mit Baukosten von 1.000 Euro pro Quadratmeter umbautem Raum gerechnet. Die Bodenrichtwerte sind in der Tabelle enthalten, die Grunderwerbskosten gehen je nach Zone und steigendem Anteil an ebenerdigen Stellplätzen mit einem Anteil von 30 bis 90 Prozent in die Berechnung ein. Für den Nachweis der Einhaltung des 60-Prozent-Wertes genügt die folgende vereinfachte Darstellung:

Gebührenzone	Durchschnittlicher Bodenrichtwert $R_B$ $R_{Ba}$	durchschnittliche Baukosten pro Abstellplatz und prozentualer Anteil je Zone (ohne Grundstückskosten) $B_k$		durchschnittliche Kosten pro Abstpl. $K_{d100} = R_{Ba} + \sum B_k$	60 % von $K_{d100}$
	Überschläglich anhand der Bodenrichtwertkarte ermittelt anteilig je 1,5 m <sup>2</sup>	ebenerdige Radabstellplätze 150,- [Euro/Stpl.]	Radabstellplätze innerhalb der Gebäude 1.000,-/m <sup>2</sup> x 1,5 m <sup>2</sup> [Euro/Stpl.]	ohne Grunderwerbskosten	
	[Euro/m <sup>2</sup> ]	[Euro]	[Euro]	[Euro]	[Euro]
I	1400 630 (30 %)	40 % 60 €	60 % 900 €	1.590 €	954
II	300 270 (60 %)	60 % 90 €	40 % 600 €	960 €	576
übriges Stadtgebiet	75 101 (90 %)	80 % 120 €	20 % 300 €	521 €	312

Es ist somit der Nachweis erbracht, dass die Staffelung der Ablösebeträge für Radabstellplätze in der Satzung den Festlegungen des § 49 Absatz 3 SächsBO entspricht.

Der Ablösebetrag beträgt somit je notwendigem Fahrradabstellplatz:

in der Gebührenzone I	750,00 Euro,
in der Gebührenzone II	500,00 Euro,
in der Gebührenzone „Übriges Stadtgebiet“	250,00 Euro.

**Absatz 6** ist weitestgehend identisch mit dem letzten Absatz in Punkt 49.2.2 der VwVSächsBO. Diese Regelung erläutert einige Inhalte aus Absatz 1 näher und schränkt die Möglichkeiten einer Ablösung von notwendigen Stellplätzen für den Fall ein, dass ein Grundstück ohne Berücksichtigung der Abdeckung des Stellplatzbedarfes übermäßig bebaut werden soll.

### **zu § 7 – Gestaltung von Stellplätzen**

**Absatz 1** bekräftigt, dass notwendige Stellplätze ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein müssen.

**Absatz 2 bis Absatz 5** lehnen sich im Wesentlichen der vorhergehenden Stellplatz- und Garagensatzung an und sind mit einigen Vorschlägen aus dem Umweltamt ergänzt. Die Regelungen sollen im Sinne von Klimaschutz einschließlich der Verschattung von Abstellflächen dienen.

**Absatz 6** berücksichtigt die aktuellen Entwicklungen innerhalb der Elektromobilität.

**Absatz 7** legt aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fahrzeugmaße eine Mindesthöhe für die nutzbare Höhe von Stellplätzen fest.

### **zu § 8 – Gestaltung von Abstellplätzen für Fahrräder**

**Absatz 1** konkretisiert die Lage von notwendigen Fahrradabstellplätzen. **Satz 1** legt für alle Vorhaben fest, dass notwendige Fahrradabstellplätze in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereichs herzustellen sind. Gemäß **Satz 2** müssen sie leicht zugänglich sein und eine Mindestfläche von 1,5 m<sup>2</sup> je Abstellplatz aufweisen. Im Weiteren (**Satz 3**) wird ermöglicht, auch andere Fahrradabstellanlagen mit weniger Platzbedarf errichten zu dürfen (z. B. Hochparker). **Satz 4** fordert, für jeden zehnten notwendigen Fahrradabstellplatz eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m<sup>2</sup> bereitzustellen, auf der Lasten- oder Kinderanhänger abgestellt werden können.

**Absatz 2 Satz 1** bestimmt für Gebäude der Gebäudeklassen 3 bis 5 (im Wesentlichen Gebäude mit mehr als zwei Nutzungseinheiten und einer Höhe über 7 m) entsprechend § 2 Absatz 3 der SächsBO die Herstellung der notwendigen Fahrradabstellplätze in beleuchteten Abstellräumen. **Satz 2** legt fest, dass sämtliche notwendige Fahrradabstellplätze von der öffentlichen Verkehrsfläche aus leicht und verkehrssicher erreichbar sein müssen.

**Absatz 3** regelt alternativ zu Absatz 2 für Gebäude und Anlagen die Grundanforderungen hinsichtlich einer Möglichkeit zum Anschließen der Fahrräder und des sicheren Standes durch Anlehnbügel oder Fahrradboxen.

### **Zu § 9 Abweichung**

Der Verweis auf § 67 SächsBO ermöglicht dem Bauherrn, eine Ausnahme von der Satzung zu beantragen. Diese Prüfung ist dann Bestandteil des Bauantragsverfahrens.

### **zu § 10 – Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Dieser Paragraph enthält die formellen Regelungen, die notwendig sind, die Satzung wirksam werden zu lassen.

### **zu Anlage 1 – Richtzahlentabelle**

Die **Richtzahlen für Pkw-Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder** sind gegenüber den bisher in der VwVSächsBO festgelegten Richtzahlen weitestgehend unverändert geblieben. Sie orientieren sich auch an den Richtzahlanforderungen der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2005 (EAR 05).

#### **Nr. 1 Wohngebäude**

Hier wird der Bedarf für die unterschiedlichen Wohnnutzungen definiert. Die Bemessung der Anzahl der Radabstellplätze entspricht den Erkenntnissen statistischer Erhebungen in Dresden. Der Punkt „sonstige Wohnheime“ wurde in eindeutige Kategorien aufgegliedert.

Die Erkenntnisse für die zugeordneten Richtwerte entstammen Dresdner Umfragen und Erhebungen oder auch Satzungen anderer deutscher Städte. Insbesondere die Richtzahlen für Sozialwohnungen (1.2) reflektieren die Ergebnisse statistischer Erhebungen in Dresden.

Gestrichen wird die bisherige Ziffer 1.2 der Richtzahlentabelle in der VwVSächsBO „Gebäude mit Seniorenwohnungen“, weil die Beibehaltung des privilegierten Nutzungszwecks nicht bzw. nur mit einem unvermeidbaren Verwaltungsaufwand überwacht werden kann. Außerdem ist durch die stetig zunehmende Lebenserwartung der Bevölkerung der Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzung immer häufiger bis ins hohe Alter üblich. Ebenso ist der Besitz eines Kraftfahrzeuges weniger vom Alter als vielmehr vom Einkommen der Bewohnerinnen und Bewohner und der ÖPNV-Erschließung abhängig.

#### **Nr. 2 Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen**

Die Richtzahlen aus der VwVSächsBO wurden zur Vereinfachung auf jeweils einen Basiswert reduziert.

#### **Nr. 3 Verkaufsstätten**

Die Kategorien wurden eindeutiger gegliedert als in der VwVSächsBO. Die Richtzahlen für Radabstellplätze wurden anhand von Erfahrungen aus Dresdner Vorhaben angepasst.

#### **Nr. 4 Versammlungsstätten**

Zur Vereinfachung wurden Spielräume aufgegeben. Kirchen und religiöse Einrichtungen wurden der Entwicklung der Gesellschaft und damit den aktuellen Bedürfnissen angepasst.

Tanzschulen und Diskotheken wurden hier als gemeinsamer Unterpunkt eingeordnet.

Bedeutsam für die Landeshauptstadt Dresden wurde eine neue Kategorie „Museen, Ausstellungen, Kunstinstallationen“ ergänzt.

#### **Nr. 5 Sportstätten**

Einzelne Richtzahlen wurden anhand von Dresdner Erfahrungen korrigiert und neue Nutzungen ergänzt.

#### **Nr. 6 Gaststätten und Beherbergungsbetriebe**

Die bisherige Unterscheidung nach Gaststätten mit örtlicher und überörtlicher Bedeutung wurde aufgegeben, da praxisfern. Eine einheitliche Richtzahl mit Bezug auf die jeweils größere Zahl an Gästeplätzen im Innen- oder Außenbereich wurde eingeführt. In Punkt 6.2 wurde zur Vereinfachung der Spielraum aufgegeben.

#### **Nr. 7 Krankenanstalten**

Vor dem Hintergrund der Erfahrungen in der Landeshauptstadt Dresden wurden einerseits eine Untergliederung in unterschiedliche Kliniken aufgegeben und die Richtzahlen den Bedarfszahlen angenähert.

#### **Nr. 8 Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung**

Die Richtzahlen wurden geringfügig korrigiert. Insbesondere die Richtzahlen zum Radverkehr tragen der gestiegenen Nutzung des Fahrrades im Berufs- und Schülerverkehr sowie im Bringe- und Abholverkehr der Grundschüler durch die Eltern Rechnung.

#### **Nr. 9 Gewerbliche Anlagen**

Unter Punkt 9.4 wird berücksichtigt, dass Tankstellen immer mehr auch als Einkaufseinrichtungen fungieren.

#### **Nr. 10 Verschiedenes**

Die Gliederung ist identisch mit dem Punkt 10 der VwVSächsBO.

#### **Flächenrichtwerte für Hochschulnutzungen**

Die Systematik zur Berechnung der notwendigen Radabstellplätze und Pkw-Stellplätze für Hochschulnutzungen wurde fast unverändert aus der VwVSächsBO übernommen. Es wurden zur besseren Handhabbarkeit nur die Spielräume bei den Flächenrichtwerten aufgegeben.

**Anlagenverzeichnis:**

Anlage    Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatz- und Garagen- sowie Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS)

Dirk Hilbert