

15.11		15.1		Nr.	
SR	Sek				
AD					
PetA					
AF	Strat.				
CA/OS					
DE/ÖB					
ARat	80.HH.				
CDU	LINKE	Eu 90			
AID	FDP/FB	o.F.		SPD	

Bürgermeisteramt - Politische Steuerung/Strategie
Landeshauptstadt Dresden
34
28. Juni 2018
Dresden, den 26. Juni 2018
zK
zSt
ZA
P 28.06

Änderungsantrag

zur Änderung des Beschlussvorschlages

zur Vorlage Nr.: V1782/17 - Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS)

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt geändert:

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 **mit nachfolgenden Änderungen**.
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.

Änderungen:

§ 3 Mehrbedarf bei Änderungen und Nutzungsänderungen

- (2) Ist für vorhandene Anlagen/Nutzungen der hierfür **nach Absatz 1** notwendige Stellplatzbedarf nur mit weniger als 50 v. H. gemäß dieser Satzung nachgewiesen, kann für den Mehrbedarf nach Absatz 1 eine Reduzierung nach § 4 nicht vorgenommen werden.

§ 4 Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und Garagen

- (3) Eine Reduzierung der Stellplatzzahl **bei den Nutzungsarten 2 bis 6 sowie 8 bis 10 der Anlage 1** ist unter Berücksichtigung der gesicherten und leistungsfähigen Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gemäß nachfolgender Tabelle bis maximal 30 v. H. möglich. Das Maß der Reduzierung wird bestimmt durch die ÖPNV-Angebotskategorie und die fußläufige Entfernung zwischen den Haupteingängen der Anlage und der jeweiligen maßgebenden Station beziehungsweise Haltestelle des ÖPNV im Sinne nachfolgender Tabelle.
- ~~(4) Bei Nachweis eines Großkundenabonnements und entsprechender Lagegunst zum ÖPNV ist bei den Nutzungsarten Nr. 2 bis 10 der Anlage 1 eine weitere Reduzierung der Stellplatzanzahl um bis zu maximal 40 v. H. möglich, zum Beispiel bei Vorliegen von sogenannten~~

- ~~- Job-Tickets bei Gebäuden mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen,~~
- ~~- Kombitickets bei Versammlungs- und Sportstätten, wenn die Eintrittskarte ein kostenloses ÖPNV-Ticket enthält, oder~~
- ~~- Semester-Tickets bei Universitäten und Fachhochschulen.~~

~~Bei der Bestimmung der Höhe der Reduzierung ist das Verhältnis der durch das Großkundenabonnement Begünstigten zur Gesamtanzahl der potenziellen Zielgruppe zugrunde zu legen.~~

- (5) Bei der Realisierung von Car-Sharing-Stellplätzen im Rahmen des Vorhabens verringert sich die Stellplatzverpflichtung. 1 Car-Sharing-Stellplatz ersetzt dabei 5 3 Pkw-Stellplätze. Dabei muss der vertraglich gebundene Car-Sharing-Betreiber das Zertifikat nach RAL-UZ 100 bzw. RAL-UZ 100 b Car-Sharing („Der blaue Engel“) oder in anderer vergleichbarer Weise seine Eignung nachweisen.

§ 7 Gestaltung von Stellplätzen

- (4) Je angefangene 5 6 Stellplätze ist ein standortgerechter, hochstämmiger Laubbaum mit einer begrünten Baumscheibe zu planen. Bei einer Stellplatzanlage von mehr als 20 Stellplätzen sind gegen Verdichtung geschützte möglichst begrünte Baumscheiben vorzusehen, die jeweils mindestens der Größe eines Stellplatzes entsprechen. Die erforderlichen Baumscheiben sind zwischen den Stellplätzen mit Regenwasserabfluss zu den Baumstandorten anzuordnen. Die Bäume sind fachgerecht zu pflanzen und zu unterhalten. Sie müssen bei Verlust durch Neupflanzungen ersetzt werden.
- (5) Nicht überbaute Tiefgaragenflächen und Dächer von Parkhäusern, Parkdecks und Parkpaletten sind fachgerecht zu begrünen, **soweit das nicht einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert.**

Begründung:

§3 Abs. 2 – redaktionelle Klarstellung

§4 Abs. 3 – Die Reduzierung von Stellplätzen für Wohngebäude und Krankenanstalten schafft Probleme, die dann nur noch mittel- bis langfristig behoben werden können. Im Moment kommen auf 1000 Haushalte 670 PKW, Tendenz steigend. Das zeigt, wie wichtig ein PKW für die überwiegende Zahl der Bürger ist. Gerade mit der Etablierung der Elektromobilität dürfte sich die Zahl der Kfz weiter erhöhen. Wenn man möchte, dass die Menschen öfter den ÖPNV nutzen, muss man natürlich auch dafür sorgen, dass sie ihr Auto irgendwo abstellen können. Mit der ursprünglichen Regelung werden aber Autobesitzer aus dem Nahbereich von Haltestellen vertrieben, so dass sie in der Konsequenz noch öfter Auto fahren (müssen).

Sozialwohnungen sind nach 15 Jahren wie normale Wohnungen belegbar. Es ist ein tiefer Eingriff in die Freiheit der Bürger, wenn diese im Wohnumfeld kaum noch parken können. Eine Reduzierung auf 0,6 Stellplätze pro Wohnung ist deshalb absolut unverhältnismäßig.

Die Dresdner Krankenhäuser sichern nicht nur die Gesundheitsversorgung unserer Stadt sondern in großem Maße auch für das Umland. Mit Ausnahme von Langzeitpatienten oder geplanten Eingriffen sind Krankenhausaufenthalte in den seltensten Fällen planbar. Sollte die ursprüngliche Regelung zur Reduzierung der Stellplatzzahlen Anwendung finden, bedeutet das vor allem für Angehörige, die ihre Kranken besuchen wollen, erhebliche Belastungen. Gestraft werden vor allem die Menschen aus dem Umland, die gern ihre

Angehörigen besuchen möchten (und dafür eh schon eine Stunde fahren müssen) und dann keinen Parkplatz finden.

- § 4 Abs. 4 – Großkundenabonnements zum ÖPNV können zwar schnell abgeschlossen, aber auch schnell wieder gekündigt werden. Die bauseitige Reduzierung von Stellplätzen aber kann dann kaum noch korrigiert werden. Bloße Verträge zum ÖPNV sind zu volatil, um Maßstab für bauliche Vorkehrungen zu sein.

- § 4 Abs. 5 – Gleich fünf Stellplätze für einen Car-Sharing-Stellplatz wegzulassen ist unverhältnismäßig und lebensfremd. Ein Car-Sharing -Auto kann in aller Regeln nicht gleichzeitig von mehreren Parteien benutzt werden.

- § 7 Abs. 4 – Einen Baum pro 5 Stellplätze zu pflanzen schafft eher einen Parkwald als einen Parkplatz. Außerdem ist das Verhältnis zu § 6 Abs. 6 ungeklärt: Wenn in beengter Lage die Pflanzung eines Baums pro fünf Stellplätze nicht möglich ist - wird dann eher die vorgeschriebene Anzahl von Stellplätzen errichtet oder die vorgeschriebene Anzahl von Bäumen gepflanzt?

- § 7 Abs. 5 – Eine Dachbegrünung um jeden Preis ist unverhältnismäßig. Das gilt für Wohnbauten genau wie für Büro- oder eben Parkhäuser. Parken muss bezahlbar bleiben!



Jan Donhauser
Fraktionsvorsitzender