



Vorlage Nr.: V1425/22  
Datum: 25. August 2022

## Vorlage

<b>Beratungsfolge</b>	<i>Plandatum</i>		
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	10.05.2022	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat	29.08.2022	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	21.09.2022	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Stadtbezirksbeirat Prohlis	26.09.2022	öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Loschwitz	28.09.2022	öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Neustadt		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Klotzsche	10.10.2022	öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Pieschen	11.10.2022	öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Plauen	01.11.2022	öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Leuben	02.11.2022	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Gompitz	07.11.2022	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Cossebaude	08.11.2022	öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Blasewitz		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Altstadt	09.11.2022	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Mobschatz	10.11.2022	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Altfranken	14.11.2022	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Schönfeld-Weißig	05.12.2022	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Langebrück	06.12.2022	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Schönborn	07.12.2022	öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Cotta	08.12.2022	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Weixdorf	12.12.2022	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Oberwartha	13.12.2022	öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)	30.01.2023	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	01.02.2023	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	02.03.2023	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg**

**Gegenstand:**

Potenzialanalyse für derzeitige kommunale Garagengrundstücke

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Arbeitsstand zum weiteren Umgang mit kommunalen Garagengrundstücken wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, unter Berücksichtigung der Vorgaben des INSEK selbständig bebaubare Garagengrundstücke grundsätzlich einer baulichen Entwicklung zuzuführen (Entwicklungsflächen nach Anlage 1, Teil 1 und 2, Nr. 1 bis 55). Dabei gilt folgende Prioritätenreihenfolge, sofern die Grundstücke nicht zur Deckung des kommunalen Eigenbedarfs benötigt werden:
  - a) Bebauung im Rahmen des kommunalen Wohnungsbaus,
  - b) Ausschreibung für Bauherrengemeinschaften,
  - c) Ausschreibung zur Bebauung nach Konzeptvorgaben,
  - d) Einsatz als Tauschgrundstück.

Die Nutzenden sind spätestens sechs Monate vor Ausschreibung der betreffenden Fläche zum Verkauf oder zur Vergabe eines Erbbaurechtes bzw. mit Einbringung einer Beschlussvorlage zum Tausch oder zur Einlage in eine städtische Gesellschaft darüber zu informieren.

3. Das Potenzial von Garagengrundstücken
  - a) für den kommunalen Eigenbedarf (Anlage 2, Teil 1, Nr. 56 bis 113) oder
  - b) zur Begrünung und für Gewässermaßnahmen, soweit die Grundstücke selbständig nicht bebaubar sind (Anlage 2, Teil 2, Nr. 114 bis 153),wird zur Kenntnis genommen.
4. Derzeit nicht bebaubare Garagengrundstücke, die bisher nicht für Begrünungs- und Gewässermaßnahmen vorgesehen sind, können grundsätzlich für mindestens zehn Jahre weiter als solche genutzt werden (Status-quo-Flächen nach Anlage 3, Nr. 154 bis 215).
5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in folgenden Potenzialgruppen angemessene Kompensationsmaßnahmen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu prüfen:
  - a) Inanspruchnahme für Eigenbedarf der Landeshauptstadt Dresden, sofern der Standort für den ruhenden Verkehr von besonderer Bedeutung ist (Anlage 2, Nr. 56, 57, 59 bis 61, 65, 72 und 112),
  - b) Inanspruchnahme nicht selbständig bebaubarer Flächen für Begrünungsmaßnahmen, die für den ruhenden Verkehr von besonderer Bedeutung sind (Konfliktflächen nach Anlage 4, Nr. 216 bis 224).

6. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in den Potenzialgruppen der Beschlusspunkte 3 und 5 die voraussichtliche Dauer bis zur Umnutzung zu definieren und die betroffenen Nutzenden darüber zu informieren.
7. Die Landeshauptstadt Dresden verzichtet auf die Geltendmachung der Ansprüche gemäß § 1 (1) Schuldrechtsanpassungsetz (SchuldRAnpG, Erstattung der hälftigen Abrisskosten durch die Nutzenden).
8. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften im Abstand von drei Jahren über den Arbeitsstand der Beschlusspunkte 2 bis 6 zu informieren.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

P0075/16 vom 17. Mai 2017  
V0712/15 vom 25. Februar 2016  
V2177/18 vom 13./14. Dezember 2018

**aufzuhebende Beschlüsse:**

Keine

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:** Keine

**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:  
Projekt/PSP-Element:  
Kostenart:  
Investitionszeitraum/-jahr:  
Einmalige Einzahlungen/Jahr:  
Einmalige Auszahlungen/Jahr:  
Laufende Einzahlungen/jährlich:  
Laufende Auszahlungen/jährlich:  
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO (einschließlich Abschreibungen):

**Konsumtiv:**

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. Grundlagen**

Mit Beschluss P0075/16 des Ausschusses für Petitionen und Bürgeranliegen vom 17. Mai 2017 wurde der Oberbürgermeister beauftragt, eine Vorlage zum Umgang mit städtischen Grundstücken, die von Garagengemeinschaften genutzt werden, zu erarbeiten und dabei folgende Leitlinien zu berücksichtigen:

- a) frühzeitige Information der Nutzenden bei Verkauf und Vergabe von Erbbaurechten,
- b) Nutzenabwägung bezüglich der Dresdner Stadtentwicklung,
- c) Entlastung der Nutzenden von Abbruchkosten,
- d) Unterscheidung zwischen Vertragsverhältnissen vor und nach der Wiedervereinigung,
- e) Vorab-Prüfung der Auswirkungen auf den öffentlichen Parkraum einschließlich Prüfung der Parkraumbewirtschaftung,
- f) Berücksichtigung der Belange von schwerbehinderten Menschen.

Eine solche Konzeption muss sich darüber hinaus auch am Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK, Beschluss V0712/15 vom 25. Februar 2016 und Fortschreibung V2177/18 vom 13./14. Dezember 2018) orientieren. Mit den darin genannten Zukunftsthemen und Zielen der Stadtentwicklung bildet es eine wichtige koordinierende Grundlage für die gesamtstädtische Entwicklung. In der Fortschreibung des INSEK wurde das allgemeingültige und querschnittsorientierte Ziel formuliert, die kommunale Grundstücksstrategie neu auszurichten. Vor dem Hintergrund einer bedarfsgerechten Flächenentwicklung spielt zunehmend der Ankauf von Flächen eine entscheidende Rolle (unter anderem für die Sicherung der Daseinsvorsorge und des Gemeinbedarfes). Neben dem Aufbau eines kommunalen Flächenbestandes (Handlungsspielräume aufbauen), sollen städtische Grundstücke künftig vorzugsweise verpachtet statt verkauft werden (Handlungsspielräume behalten). Veräußerungen sollen nur dann erfolgen, wenn daran Forderungen zu Entwicklungszielen gekoppelt werden können.

Einen weiteren Aspekt für den Umgang mit kommunalen Grundstücken enthält die Sächsische Gemeindeordnung (SächsGemO). Bei der Verwaltung des kommunalen Vermögens stehen demnach das Wohl der Allgemeinheit sowie die Wirtschaftlichkeit des Handelns im Vordergrund (§ 89 Abs. 1 und 3 SächsGemO).

Damit ist die Umsetzung besonderer, gesamtstädtischer Zielstellungen zwingende Voraussetzung beziehungsweise Bedingung für die Veräußerung von Garagengrundstücken. Bleiben die Grundstücke aber im Bestand der Landeshauptstadt, sollen zukünftig die Belange des Gemeinwohls maßgeblich für die Grundstücksnutzung sein.

Nicht zuletzt ist bei der Erarbeitung der Konzeption auch die Entstehungsgeschichte von Garagennutzung auf kommunalen Flächen zu berücksichtigen. Der Garagenbestand geht auf die besondere Situation im Zeitraum von 1949 bis 1990 („DDR-Zeit“) zurück. In vielen städtischen Teilgebieten entstanden neue Wohngebäude bzw. -gebiete, deren Ausstattung mit notwendigen Pkw-Stellplätzen aus Kostengründen nicht die gesetzlichen Vorgaben zum Stellplatznachweis erfüllten. Weiterhin besaß das eigene Auto aufgrund der Mangelsituation einen deutlich höheren Stellenwert bei der Bevölkerung. Um größere Garagenanlagen zu realisieren, schlossen sich Interessierte in sogenannten Garagengemeinschaften zusammen.

Grundsätzlich besitzen diese Garagen auch heute noch Bedeutung für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Zwar genießen Stellplätze und Garagen, die in Baugenehmigungen nicht als notwendige Stellplätze für ein Bauvorhaben rechtlich verankert sind, keinen Bestandsschutz. Bei Wegfall muss kein Ersatz geschaffen werden. Jedoch erhöht der Wegfall privater Stellplätze und Garagen den Parkdruck im Straßenraum und kann zu Parksuchverkehr mit entsprechender Abgas- und Lärmbelästigung führen.

Da der Begriff Garagengemeinschaft nicht näher definiert ist, erfolgte mit dieser Potenzialanalyse die Untersuchung aller kommunalen Grundstücke des Finanzvermögens, für die derzeit folgende Vertragsverhältnisse bestehen:

- Nutzungsverträge für Stellplätze (Verträge nach dem Zivilgesetzbuch der DDR, Garage ist Eigentum des Nutzenden, es gelten die Bestimmungen des SchuldRAnpG),
- Garagenstellplatzmietverträge (es gelten die Bestimmungen des BGB, selbständiges Garageneigentum besteht fort),
- Garagenmietverträge (es gelten die Bestimmungen des BGB, Garage ist Eigentum der Landeshauptstadt Dresden geworden, weil das Gebäudeeigentum nach dem 3. Oktober 1990 vom Nutzenden an die Landeshauptstadt übergegangen ist bzw. wurde die schon im Eigentum der Landeshauptstadt befindliche Garage weitervermietet).

Die Analyse umfasst Grundstücke mit alleiniger Garagennutzung, aber auch Grundstücke, bei denen diese Nutzung nur eine von mehreren nichtkommunalen Nutzungen ist. Daher beinhalten die Flächenangaben je Grundstück in dieser Vorlage neben der Garagen-, Garagenstellplatz- und Zufahrtsfläche auch die Fläche eventueller weiterer Nutzungen, insbesondere Erholungs- gärten und ungenutzte Flächen. Fachvermögen auf demselben Flurstück einschließlich Bundeskleingärten wurde nicht einbezogen. Die so ermittelten Flächen werden im Folgenden Garagen- grundstücke genannt.

Eine Unterscheidung zwischen Vertragsverhältnissen, welche vor bzw. nach dem 3. Oktober 1990 begründet wurden bzw. dahingehend, ob der Nutzende Eigentümer des Bauwerkes ist oder nicht, erfolgt in dieser Analyse mit Ausnahme der Regelungen zu den Abrisskosten nicht.

Ebenso fand die Potenzialuntersuchung unabhängig von der Flächengröße und der Anzahl der betreffenden Garagen sowie anderer fiskalischer Nutzungen Anwendung.

Sofern nach dieser Vorlage Umnutzungen oder Verfügungen (Verkauf, Tausch, Erbbaurecht, Einlage in kommunale Gesellschaften) über Garagengrundstücke vorgesehen sind, ersetzt diese Analyse nicht die nach Hauptsatzung erforderliche Beschlussfassung für den jeweiligen Einzelfall.

Die beigefügten Übersichten der unterschiedlichen Grundstückspotenziale orientieren sich wie folgt an den einzelnen Beschlusspunkten:

- zu Beschlusspunkt 2:
  - Anlage 1, Teil 1: Entwicklungsflächen für den kommunalen Wohnungsbau,
  - Anlage 1, Teil 2: Entwicklungsflächen für den individuellen Wohnungsbau und – in wenigen Einzelfällen – auch für eine gewerbliche Bebauung,

- zu Beschlusspunkt 3:  
Anlage 2, Teil 1: Umnutzungsflächen für Eigenbedarfe der Landeshauptstadt,  
Anlage 2, Teil 2: Umnutzungsflächen für Begrünungs- bzw. Gewässermaßnahmen,
- zu Beschlusspunkt 4:  
Anlage 3: mittelfristige Fortführung der Garagennutzung (status-quo-Flächen),
- zu Beschlusspunkt 5:  
Konflikt zwischen Belangen des ruhenden Verkehrs und angestrebten Begrünungs- bzw. Gewässermaßnahmen (Konfliktflächen).

Innerhalb der Übersichten erfolgte die Sortierung der Grundstücke absteigend nach der Anzahl der vorhandenen Garagen mit gültigem Vertragsverhältnis, wobei unterhalb von 15 Garagen pro Grundstück vereinfachend Anzahlspannen angegeben und eine alphabetische Sortierung nach der Lage vorgenommen wurde.

## 2. Analyse der kommunalen Garagengrundstücke

Im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden stehen 224 Garagengrundstücke mit einer Gesamtfläche von ca. 366.000 m<sup>2</sup>/36,6 ha, auf denen sich etwa 3.280 genutzte Garagen befinden. Damit nehmen die Garagengrundstücke einen Anteil von ca. 3 Prozent am Finanzvermögen und 0,6 Prozent am gesamten Grundstücksbestand der Landeshauptstadt Dresden ein.

Diese Flächen wurden mit folgenden Fragestellungen untersucht und entsprechend klassifiziert:

### 2.1 Bieten die Garagengrundstücke Potenzial für Entwicklungen, die der Verwirklichung städtischer Zielstellungen dienen können?

151 Garagengrundstücke sind über 500 m<sup>2</sup> groß und weisen eine Gesamtfläche von 34,6 ha auf. Der übergroße Teil der Garagengrundstücke besitzt damit eine Mindestgröße, die – sowohl im Einzelfall als auch in Summe – für die Realisierung kommunaler Zielstellungen wie der Förderung des Wohnungsbaus, Flächenreserven für öffentliche Einrichtungen, Erholungs- und Umweltfunktionen ausreichend ist.

Kleine Garagengrundstücke mit einer Fläche bis zu 500 m<sup>2</sup>, die in der Regel nicht eigenständig baulich nutzbar sind, umfassen 73 Standorte mit einer Gesamtfläche von 1,7 ha (5 Prozent der Gesamtfläche aller Garagengrundstücke).

Aus dem hohen Anteil von Grundstücken > 500 m<sup>2</sup> kann jedoch kein vergleichbar großes Baulandpotenzial abgeleitet werden. Nur 67 der 224 Garagengrundstücke stellen selbständig bebaubare Flächen dar. Insgesamt umfassen diese Standorte eine Gesamtfläche von 15,1 ha. Für den größeren Anteil von 157 Garagengrundstücken mit einer Gesamtfläche von 21,5 ha besteht wegen der dauerhaften Lage im Außenbereich oder wegen ungeeigneter Größe bzw. Zuschnitt kein Baurecht.

Im Folgenden werden zunächst die baulich entwickelbaren Garagengrundstücke auf ihre Eignung für den Wohnungsbau untersucht. Sofern die baurechtlichen Voraussetzungen durch Weiterentwicklung der Festsetzungen des Flächennutzungsplanes geschaffen werden können, kommen einzelne Flächen auch für eine gewerbliche Entwicklung in Betracht.

## 2.2 Welche Garagengrundstücke kommen für den kommunalen Wohnungsbau in Betracht (Beschlusspunkt 2, Potenzial Entwicklungsflächen, a)?

Die in Anlage 1, Teil 1 mit Nr. 1 bis 6 genannten Garagengrundstücke mit einer Fläche von 3,0 ha sind für eine Übertragung an die Wohnen in Dresden GmbH & Co KG (WiD) grundsätzlich geeignet. Die Standorte Nr. 4 (Zellescher Weg/Räcknitzer Marktweg) und Nr. 6 (Rudolfstr. 31) werden hierzu aktuell geprüft. Hier sollte mit der Inanspruchnahme für den geförderten Wohnungsbau in den nächsten zwei Jahren gerechnet werden. Bei den weiteren vier Standorten dieser Kategorie sind zunächst ein Bauleitplanverfahren bzw. der Erwerb von benachbarten Arrondierungsflächen durchzuführen.

Um die Nutzbarkeit zur Unterbringung von Pkw im Interesse der Nutzenden nicht unnötig zu verkürzen, andererseits aber auch eine nachhaltige Maßnahmeplanung zu ermöglichen, soll die WiD die Restnutzungsdauer der Nutzungsverhältnisse standortbezogen konkretisieren und den Nutzenden gegenüber rechtzeitig kommunizieren. Vorab werden die Nutzenden von der Landeshauptstadt über die anstehende Gremienentscheidung zur Grundstücksübertragung informiert.

Auf Basis der Beschlüsse V1441/16 vom 2. März 2017, V2148/17 vom 17. Mai 2018 und V0587/20 vom 3. Februar 2021 wurden mit den Paketen 1, 2 und 3 bereits zehn Garagengrundstücke in die WiD übertragen, die auf Grund des Eigentumswechsels in dieser Analyse nicht mehr genannt sind. Eine Kompensation für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs erfolgte in diesen Fällen nicht. Um keine Ungleichbehandlung und auch keine Kostensteigerung im geförderten Wohnungsbau hervorzurufen, soll auch bei künftigen kommunalen Wohnungsbaumaßnahmen auf Garagengrundstücken grundsätzlich so verfahren werden.

## 2.3 Welche Garagengrundstücke sind insbesondere für den individuellen Wohnungsbau geeignet (Beschlusspunkt 2, Potenzial Entwicklungsflächen, b bis d)?

Weitere 49 Garagengrundstücke mit insgesamt 9,3 ha sind grundsätzlich bebaubar (Anlage 1, Teil 2, lfd. Nr. 7 bis 55). Damit besitzt ein erheblicher Anteil Potenzial für eine bauliche Entwicklung.

Diese Flächen sind jedoch nicht für den geförderten Wohnungsbau geeignet, da sie insbesondere eine geringe Flächengröße oder auf Grund der kleinteiligen Umgebungsbebauung ein geringes Nutzflächenpotenzial aufweisen.

Grundstücke aus dieser Fallgruppe sollten für den individuellen Wohnungsbau, z. B. für Ein- und Zweifamilienhäuser oder durch Bauherrengemeinschaften, in Einzelfällen auch als kleine Gewerbefläche bereitgehalten werden. Im Sinne der Erhaltung des kommunalen Grundvermögens kommt auch die Reservierung als Tauschgegenstände in Betracht, um insbesondere die Deckung von Eigenbedarf der Landeshauptstadt durch Grunderwerb an anderer Stelle zu gewährleisten.

Als schnell aktivierbar gelten dabei die unter Nr. 7 bis 23 benannten Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 2,8 ha.



Der größere Anteil der kleinteilig bebaubaren Garagengrundstücke, das heißt die nachfolgenden Nr. 24 bis 55, bedarf für konkrete Projekte der Überwindung von Bebauungshindernissen bzw. der Interessenabwägung im Einzelfall. Es bestehen folgende Fallgruppen:

- a) Die Grundstücke unter Nr. 24 bis 41 (4,3 ha) weisen grundstücksbezogene Probleme, wie z. B. ungünstiger Zuschnitt oder baurechtliche Erschwernisse auf (grenzständige Nachbarbebauung, Lage im Überschwemmungsgebiet, unzureichende Erschließung und andere baurechtliche Beschränkungen, z. B. Leitungsbestände).
- b) Für die Grundstücke unter lfd. Nr. 42 bis 47 (0,6 ha) besteht innerhalb der Verwaltung die mit der baulichen Entwicklung konkurrierende Zielstellung der Begrünung. Insbesondere resultiert dies aus dem Landschaftsplan.
- c) Die Garagen auf den Grundstücken unter Nr. 48 bis 53 (1,0 ha) besitzen nach Analyse der Abt. Verkehrsentwicklungsplanung besondere Bedeutung für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs, ihr Verlust kann zur Verschärfung des örtlichen Parkdrucks führen.
- d) Bei den Grundstücken unter Nr. 54 und 55 (1,2 ha) treten die Zielstellungen der Begrünung und der Erhaltung der Garagen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs zum einen gegen eine bauliche Entwicklung und zum anderen untereinander konkurrierend auf.

Den Belangen unter b), c) und d) stehen in den hier vorliegenden Fällen bebaubarer Grundstücke Aspekte wie die bestimmungs- und wertentsprechende Verwendung von Bauland im kommunalen Eigentum, die Versorgung mit Wohnraum in einer prosperierenden Stadt einschließlich der Förderung von Wohneigentum und die Konzentration des Ressourcenverbrauches innerhalb urbaner Stadträume gegenüber. Für eine bauliche Entwicklung dieser Grundstücke insbesondere zugunsten des Wohnungsbaus sprechen daher nicht nur wirtschaftliche Aspekte. Fließen Zielstellungen der Nachhaltigkeit oder die Förderung des gemeinschaftlichen bzw. nachbarschaftlichen und generationenübergreifenden Wohnens in die Entwicklung ein, kann damit auch ein Mehrwert für das Gemeinwohl generiert werden. Wird die bauliche Entwicklung mit diesen Aspekten verbunden, erscheint dies gegenüber dem individuellen Interesse an der Unterbringung des Pkw höherwertig. Sofern parallele Zielstellungen zur Begrünung bestehen, soll deren ergänzende Umsetzung neben der Bebauung oder ein anderweitiger Ausgleich angestrebt werden.

Grundsätzlich sollen deshalb alle hier genannten 49 bebaubaren Garagengrundstücke mittel- und langfristig einer baulichen Entwicklung durch Vergabe im Wege der Konzeptauschreibung einschließlich Bauherrengemeinschaften oder als Tauschgegenstand zugeführt werden. Durch Kopplung mit Gestaltungs- und Nutzungsbedingungen und Anforderungen der Nachhaltigkeit sind damit neben der reinen Wohnbedarfsdeckung unbedingt gesamtstädtische Zielstellungen umzusetzen. Die Vergabe von Erbbaurechten steht entsprechend dem INSEK dabei im Vordergrund.

Dieser Grundsatz schließt mittelfristig wirkende Entscheidungen zu Gunsten der Ökologie, des ruhenden Verkehrs oder sonstiger kommunaler Interessenlagen nicht aus. Beispielhaft sei dies an Nr. 48 bis 55, welche für eine bauliche Entwicklung geeignet sind, jedoch auf Grund des Parkdrucks in der Umgebung auch Bedeutung für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs haben, dargestellt:

- Die Standorte der Nr. 48, 49 und 50 sowie teilweise 55 (östlich) prägt ein guter baulicher Erhaltungszustand und eine intensive Nutzung. Diese Standorte, die auch eine relativ große Anzahl von Pkw aufnehmen, sollten erst dann einer baulichen Entwicklung zugeführt werden, wenn sich Zustand und/oder zweckentsprechende Verwendung spürbar verschlechtert bzw. reduziert haben (Nr. 48 und 49 erscheinen dabei ausschließlich für eine gewerbliche Nutzung geeignet).
- Für Nr. 52 bis 54 gilt es im Rahmen der o. g. Nutzungs- bzw. Gestaltungsanforderungen zu untersuchen, ob die Unterbringung des ruhenden Verkehrs oder notwendige Maßnahmen zur Begrünung neben einer Bebauung (teil-)verwirklicht werden können.

#### 2.4 Welche Garagengrundstücke sind perspektivisch für andere Nutzungen durch die Landeshauptstadt vorgesehen (Beschlusspunkte 3 und 5a, Potenzial Umnutzungsflächen)?

##### a) Eigenbedarf

Für die in Anlage 2, Teil 1, Nr. 56 bis 113, bezeichneten 58 Garagengrundstücke mit insgesamt 10 ha bestehen Bedarfe verschiedener Fachämter nach Flächenreserven, wie z. B. für öffentliche Einrichtungen, begonnene Bauleitplanung auf kommunalen Grundstücken, Straßen- und Wegeverbindungen sowie Erschließungsmaßnahmen oder die notwendige Verlagerung von Bundeskleingärten. Teilweise sind die Garagen auf solchen Flächen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs bedeutsam (Nr. 56, 57, 59 bis 61, 65, 72 und 112). Da das Potenzial kommunaler Grundstücke zur Deckung des Eigenbedarfes sehr begrenzt ist und in der Regel einen konkreten örtlichen Bezug aufweist, kann ein mittel- und langfristiger Fortbestand der Garagen in diesen Fällen nicht garantiert werden. Allerdings soll vor der Flächeninanspruchnahme nach angemessenen Kompensationsmaßnahmen gesucht und eventuelle Kosten dafür der geplanten Maßnahme zugeordnet werden (siehe Beschlusspunkt 5a). Für diese Untersuchungen wird von Bedeutung sein, ob die Garagen zweckentsprechend und durch ortsnahe Anwohner genutzt werden.

In einigen Fällen, in denen die Garagennutzung mit der Konkretisierung des städtischen Eigenbedarfes enden wird, bestehen konkurrierende Maßnahmeplanungen zur Begrünung, das heißt des ökologischen Ausgleichs, des Landschaftsplans und/oder Gewässerbelange (Nr. 78 bis 80, 95, 98 und 103). Im Rahmen dieser Potenzialanalyse kann lediglich die vorgenannte Abwägung zwischen Eigenbedarf und Garagennutzung erfolgen. Die verbleibende Entscheidung zwischen städtischem Eigenbedarf und Begrünung einschließlich anderweitiger Realisierung der ökologischen Belange, ist bei der konkreten Planung der Eigenbedarfsmaßnahme zu treffen. Meist stehen sich die Zielstellungen ohnehin nicht grundsätzlich entgegen, sondern lassen sich ergänzend realisieren.

Im Rahmen der Fortschreibungen gemäß Beschlusspunkt 8 kann gegebenenfalls eine andere Handhabung dargestellt werden, z. B. weil Eigenbedarfe nicht oder an anderer Stelle realisiert werden.

## b) Begrünung

Auf den 40 Grundstücken in Anlage 2, Teil 2, Nr. 114 bis 153

- die nicht selbständig bebaubar sind,
  - für die kein unmittelbarer kommunaler Eigenbedarf angezeigt wurde,
  - deren Garagen nach Analyse der Abt. Verkehrsentwicklungsplanung des Amtes für Stadtplanung und Mobilität keine besondere Bedeutung für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs besitzen, für die jedoch
  - Begrünungsmaßnahmen in Betracht kommen,
- sollen konkrete Planungen des Landschaftsplanes, für ökologische Ausgleichsmaßnahmen und den Gewässerschutz konsequent umgesetzt werden. Hier besteht ein Flächenpotenzial von 4,0 ha.

In beiden vorgenannten Potenzialgruppen a) und b) soll die Restnutzungsdauer dieser Garagengrundstücke im Interesse der Nutzenden einerseits und einer nachhaltigen Maßnahmenplanung andererseits standortbezogen konkretisiert und den Nutzenden gegenüber kommuniziert werden (Beschlusspunkt 6).

## 2.5 Welche Garagengrundstücke können mittelfristig mit der derzeitigen Nutzung erhalten bleiben (Beschlusspunkt 4, Potenzial Status-quo-Flächen)?

In Anlage 3 sind unter Nr. 154 bis 215 insgesamt 62 Garagengrundstücke benannt, die

- selbständig nicht bebaubar sind,
- nicht als Flächenreserve für den Eigenbedarf gelten und
- derzeit auch nicht für Begrünungsmaßnahmen in Betracht gezogen werden.

Über die derzeit mangelnde Bebaubarkeit hinaus muss bereits jetzt eingeschätzt werden, dass auch durch Instrumente der Bauleitplanung bei diesen Standorten für den kommunalen Wohnungsbau kein Baurecht entwickelt werden kann. Die Grundstücke sind entweder deutlich zu klein bzw. ungünstig zugeschnitten oder befinden sich in kleinteilig bebauten Stadträumen. Gleichwohl sollen die Flächen in der Zukunft dahingehend untersucht werden, ob durch Flächenzükäufe oder gemeinsam mit anderen Grundstückseigentümer\*innen baurechtliche Entwicklungen insbesondere für den individuellen Wohnungsbau eingeleitet werden können.

Diese Prozesse nehmen erfahrungsgemäß mehrere Jahre in Anspruch und müssen nicht prioritär verfolgt werden. Daher überwiegt in diesen Fällen das Interesse am mittelfristigen Fortbestand der Garagennutzung. Dies gilt insbesondere dann, wenn dies für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs von Bedeutung ist:

### a) mit Bedeutung für den ruhenden Verkehr:

Dies trifft auf neun Garagengrundstücke mit insgesamt 1,5 ha zu (Nr. 154 bis 162). Daher sollte hier vom Fortbestand der Garagennutzung über mindestens weitere zehn Jahre ausgegangen werden. Gleichwohl können in dieser Zeit die rechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung – gegebenenfalls mit benachbarten Flächen – geschaffen werden. Erfolgt dies nicht, soll diese Nutzung nach zehn Jahren jedenfalls so lange gewährleistet bleiben, wie ihre Notwendigkeit für den ruhenden Verkehr fortbesteht. Gleichwohl ist erneut abzuwägen, ob die Flächen für andere Bedarfe in Anspruch genommen werden müssen.

b) ohne besondere Bedeutung für den ruhenden Verkehr:

Für 53 weitere, derzeit nicht bebaubare Garagengrundstücke mit einer Gesamtfläche von 3,4 ha wurde dem gegenüber keine besondere Notwendigkeit für den ruhenden Verkehr und auch kein Begrünungsbedarf angezeigt (Nr. 163 bis 215). Daher sollten die baurechtlichen Entwicklungspotenziale hier stärker untersucht werden und deren Umsetzung im Einzelfall auch vor Ablauf von zehn erfolgen können. Steht eine bauliche Entwicklung auch nach zehn Jahren nicht an, kann für die Folgezeit Berücksichtigung finden, dass der nicht bebaubare Teil des kommunalen Grundvermögens für Umweltmaßnahmen prädestiniert ist. Deshalb gelten diese Grundstücke langfristig als Reserve für künftig notwendige Entsiegelungs-, Grünordnungs- und Freiflächengestaltungsmaßnahmen. Entsprechend kann dieses Potenzial in die Fortschreibung des Landschaftsplanes oder in andere Maßnahmekonzepte und Einzelplanungen einfließen. Erfolgen solche Entwicklungsprozesse, sind die Garagennutzenden darüber zu informieren, ein voraussichtlicher Inanspruchnahmezeitpunkt zu benennen und in den Fortschreibungen gemäß Beschlusspunkt 8 zu dokumentieren.

2.6 Für welche Garagengrundstücke gibt es konkurrierende Bedarfe (Beschlusspunkt 5 b, Konfliktflächen)?

Für die verbleibenden neun nicht bebaubaren Garagengrundstücke in Anlage 4, Nr. 216 bis 224 mit insgesamt 5,3 ha wurden sowohl Maßnahmen zur Begrünung als auch die Notwendigkeit für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs angezeigt. Deutlich ist, dass auf Basis des Flächennutzungsplanes, des Landschaftsplanes bzw. durch den Hochwasserschutz Vorentscheidungen für grünordnerische Maßnahmen in einem mittel- bis langfristigen Zeitraum getroffen wurden. Derzeit nehmen jedoch gerade die Grundstücke dieser Potenzialgruppe eine große Anzahl an Pkw auf. Deshalb erscheint eine pauschale Entscheidung zwischen diesen konkurrierenden Zielen auf Basis des heutigen Konzeptstandes nicht sachgerecht. Für jeden Standort sollte zu gegebener Zeit eine Einzelabwägung vorgenommen und dokumentiert werden.

Rechtfertigen Umweltbelange die Inanspruchnahme eines Garagengrundstücks dieser Potenzialgruppe unter Abwägung der dann geltenden Bedingungen des ruhenden Verkehrs, sind die Nutzenden frühzeitig darüber zu informieren. In diesen Fällen ist zu prüfen, inwiefern der Wegfall der Stellplätze durch andere Maßnahmen kompensiert werden kann (Beschlusspunkt 5 b). Die Abwägungsergebnisse fließen in den regelmäßigen Bericht nach Beschlusspunkt 8 ein.

### 3. Zusammenfassung

Die Verteilung der Potenzialgruppen nach Grundstücksanzahl, Grundstücksfläche und Garagenanzahl ist in Anlage 5 dargestellt. Wesentliche Ergebnisse sind:

- Es ist keine einzelne der Potenzialrichtungen erkennbar, welche die Entwicklung der derzeitigen Garagengrundstücke allein dominiert. Je nach Betrachtungsansatz – Fläche der Grundstücke, Anzahl der Grundstücke oder Anzahl der genutzten Garagen – sind die einzelnen Potenziale unterschiedlich gewichtet und bewegen sich einzeln unterhalb eines Anteils von 30 Prozent am Grundstückspool.

- Für den kommunalen Wohnungsbau konnte ein relativ kleines Potenzial ermittelt werden; sowohl nach Einschätzung des derzeitigen Baurechtsstatus, als auch unter Berücksichtigung von Instrumenten der Bauleitplanung.
- Die Potenziale für den individuellen Wohnungsbau und den städtischen Eigenbedarf sind ähnlich groß und bilden nach Flächengröße und Grundstücksanzahl zusammen einen Anteil nahe 50 Prozent des Portfolios.
- Schaut man allein nach der Garagenanzahl, nimmt das Potenzial für Begrünungsmaßnahmen nach Landschaftsplan und für Gewässermaßnahmen gegenwärtig mit 8 Prozent den geringsten Anteil ein. Allerdings steigt die betroffene Garagenanzahl, wenn auf Konfliktflächen Begrünungsmaßnahmen konsequent verwirklicht werden.

Nach Anzahl der Garagengrundstücke ergibt sich mit 28 Prozent die größte Gruppe dort, wo derzeit von einer mittelfristigen Weiternutzung der Garagen ausgegangen werden kann („status quo“).

#### **4. Erfüllung des Beschlusses P0075/16**

Die mit Beschluss P0075/16 genannten Leitlinien wurden der Erstellung dieser Potenzialanalyse zu Grunde gelegt.

Dabei finden sämtliche Leitlinien nicht nur bei Grundstücksveräußerungen und Garagengemeinschaften Anwendung, sondern sind in die Empfehlungen zum perspektivischen Umgang mit den Garagengrundstücken insgesamt eingeflossen. Einzig die Berücksichtigung von Vertragsverhältnissen aus „DDR-Zeit“ spiegelt sich (nur) in der Befreiung von Abbruchkosten nach Beschlusspunkt 7 wieder.

Eine Beteiligung der Nutzenden an den hälftigen Abbruchkosten der Garagen ist nach § 15 SchuldRAnpG nur noch bis 31. Dezember 2022 möglich. Da nur eine begrenzte Nutzerzahl davon betroffen ist, soll grundsätzlich auf diese Möglichkeit verzichtet werden.

Eine Privilegierung der Nutzungsgruppe mit Verträgen aus der DDR-Zeit erscheint hinsichtlich der eingangs dargestellten Rahmenbedingungen der SächsGemO mehr als 30 Jahre nach der Wiedervereinigung im Interesse der Gleichbehandlung nicht sachgerecht.

Den Belangen schwerbehinderter Menschen bei Verlust des Garagenstellplatzes kann durch Sonderparkerlaubnisse im öffentlichen Verkehrsraum Rechnung getragen werden.

#### **5. Umsetzung der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Dresden**

Den Zielen der Klimaanpassung wird mit der Zuweisung von Flächenpotentialen für Begründung und Gewässermaßnahmen Rechnung getragen.

Darüber hinaus hat das Angebot von Flächen für den ruhenden Verkehr auch Auswirkungen auf die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs und damit die Treibhausgasemissionen im Stadtgebiet. Für die einzelnen Potenziale gilt:

- a) Bei Bebauung und Umnutzung von Garagengrundstücken gemäß Beschlusspunkt 2, 3 und 5b kann es zunächst zu einer Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum kommen. Ein zusätzlicher Suchverkehr und damit eine Steigerung von Treibhausgasen könnte bei den Standorten in Gegenden mit hohem Parkdruck eintreten. Gleichzeitig steigt die Attraktivität klimafreundlicherer Verkehrsmittel und damit eine Minderung von Treibhausgasemissionen. Die Auswirkung der Umnutzung von Garagenstandorten ist abhängig von der örtlichen Situation bzw. von den Alternativen in Form des ÖPNV und des Fahrradverkehrs. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob ergänzende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum zur Steuerung der Parkraumnachfrage und Reduktion von Parksuchverkehr möglich und inwieweit Kompensationsmaßnahmen für den ruhenden Verkehr notwendig sind (Beschlusspunkt 5 und unter Pkt. 2.3 der Begründung).
- b) Die Beibehaltung der Garagennutzung („Status quo“ lt. Beschlusspunkt 4) entfaltet ebenso keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Klimaschutzziele. Auch hier ist die Entwicklung anderer Mobilitätsformen entscheidend.

### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1, Teil 1	Entwicklungsflächen für den kommunalen Wohnungsbau
Anlage 1, Teil 2	Entwicklungsflächen für den individuellen Wohnungsbau und andere
Anlage 2, Teil 1	Umnutzungsflächen für Eigenbedarfe der Landeshauptstadt
Anlage 2, Teil 2	Umnutzungsflächen für Begrünungs- bzw. Gewässermaßnahmen
Anlage 3	mittelfristige Fortführung der Garagennutzung (Status-quo-Flächen)
Anlage 4	Konflikt zwischen Belangen des ruhenden Verkehrs und angestrebten Begrünungs- bzw. Gewässermaßnahmen
Anlage 5	Statistische und grafische Auswertung der Potenziale
Anlage 6	Lagepläne der Garagengrundstücke nach Stadtbezirken und Ortschaften