



## Beschlussvorlage Nr. VI-DS-04952-DS-01

Status: öffentlich

Eingereicht von  
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:  
**Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht (Stellplatzsatzung)**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
Dienstberatung des Oberbürgermeisters FA Stadtentwicklung und Bau FA Finanzen DB OBM - Vorabstimmung Ratsversammlung	30.10.2019	Bestätigung Vorberatung Vorberatung Beschlussfassung

### Beschlussvorschlag:

Die als Anlage 1 beigefügte Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht (Stellplatzsatzung) wird beschlossen.

### Zusammenfassung:

Anlass der Vorlage:

- Rechtliche Vorschriften    Stadtratsbeschluss    Verwaltungshandeln  
 Sonstiges:

Die Satzung regelt die Richtzahlen für den Bedarf an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen nach Verkehrsquellen sowie die Gestaltung erforderlicher Stellplätze.

Nach der im Dezember 2015 erfolgten Änderung der sächsischen Bauordnung hat der Stadtrat mit Beschluss VI-A-02505 vom 22.06.2016 den Oberbürgermeister beauftragt, eine entsprechende kommunale Stellplatzsatzung zur Beschlussfassung vorzulegen. Zu der hiermit vorgelegten Satzung hat bereits ein umfassendes Beteiligungsverfahren stattgefunden.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>			nein	<input checked="" type="checkbox"/>	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	<input checked="" type="checkbox"/>	nein			ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung	<input checked="" type="checkbox"/>	nein			ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	<input checked="" type="checkbox"/>	nein			ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

<b>Im Haushalt wirksam</b>		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge	mögliche Mindereinnahmen sh. Punkt 4 Sachverhalt			
	Aufwendungen				
Finanzhaushalt	Einzahlungen				
	Auszahlungen				
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?			nein		wenn ja,

<b>Folgekosten Einsparungen wirksam</b>		von	bis	Höhe in EUR (jährlich)	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand				
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)				
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen				

<b>Auswirkungen auf den Stellenplan</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja,
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:				
<b>Beteiligung Personalrat</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja,

## Beschreibung des Abwägungsprozesses:

Die Stellplatzsatzung wurde unter Berücksichtigung der Hinweise der beteiligten Ämter erarbeitet und abgestimmt. Die im Beteiligungsprozess eingegangenen Hinweise wurden abgewogen.

Dabei wurde auch das Thema der Einnahmen aus Stellplatzablösegebühren betrachtet. Den durch die Satzung verursacht zukünftig wahrscheinlich geringeren Einnahmen aus Stellplatzablösegebühren (bis zu 350 TEUR/a bei konstanten Fallzahlen; siehe auch Punkt 4 der Begründung), stehen wiederum städtische Kostenersparnisse beim Bau von Schulen und Kindertagesstätten gegenüber.

## Sachverhalt:

### 1 Anlass und Ziel der Vorlage

Mit dem 2. Gesetz zur Änderung der Sächsischen Bauordnung vom 16.12.2015 wurde den Gemeinden in § 89 Abs. 1 Nr. 4 SächsBO erstmalig die Möglichkeit eingeräumt, eigene Regelungen zu erforderlichen Stellplätzen, Garagen sowie Abstellplätzen für Fahrräder zu treffen.

Damit besteht nunmehr die Möglichkeit, das drängende Thema der Stellplatzverpflichtung für

- a) die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum
- b) die Schaffung von sozialer Infrastruktur (insbesondere Kitas und Schulen)

neu und den jeweiligen kommunalen Gegebenheiten angemessen zu regeln. Insbesondere für die soziale Infrastruktur sollte eine angepasste und abgesenkte Mindestverpflichtung geschaffen werden, da einerseits hier der direkte Zusammenhang zu den für Neubauten oder Erweiterungen benötigten Flächengrößen besteht und andererseits die verpflichtend herzustellenen Stellplätze nur für Mitarbeiter der Einrichtungen geschaffen werden und gar nicht für den möglicherweise bestehenden Bedarf beim Bringen und Holen der Kinder nutzbar ist. Damit stehen hier derzeitige Anforderungen und tatsächliche Nutzungen konträr gegenüber.

Vor dem Hintergrund des mit dem Wohnungspolitischen Konzept formulierten Ziels der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum einerseits und der steigenden Bau- und in der Folge Mietkosten für die Bewohner andererseits, formuliert das Wohnungspolitische Konzept den Handlungsansatz, kostentreibende Standards im Bau zu überprüfen und bei kommunaler Handlungsmöglichkeit zur Baukostensenkung beizutragen. Daher hat der Stadtrat beschlossen, den Erlass einer Stellplatzsatzung für die Stadt Leipzig zu prüfen und bei positiver Prüfung den Entwurf einer Stellplatzsatzung zu erarbeiten. Die gegenüber den Vorgaben der Sächsischen Bauordnung mögliche Reduzierung der Stellplatzpflicht bei der Schaffung neuen Wohnraums durch eine kommunale Stellplatzsatzung trägt zur Kostensenkung im Wohnungsbau bei. Durch die Reduzierung der Baukosten unterstützt die Satzung auch die Schaffung von mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum.

Die strategischen Ziele des INSEK Leipzig 2030 "Leipzig schafft soziale Stabilität/ Handlungsschwerpunkte Bezahlbares Wohnen sowie Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote" und "Leipzig setzt auf Lebensqualität/Handlungsschwerpunkt Nachhaltige Mobilität", sind direkt berührt und werden positiv unterstützt.

## **2 Bisheriges Verfahren und Abwägung**

Mit der Vorlage VI-DS-04952 wurden Veranlassung und Ziel des Prozesses beschrieben und das Beteiligungsverfahren begonnen. Aktuelle Satzungen zur Stellplatzpflicht aus anderen Städten (Rostock, Dresden) wurden dabei mit in die Diskussion einbezogen.

Um eine weitgehende Akzeptanz der Regelung in der Stadtgesellschaft zu erreichen, wurden Akteure der Wohnungswirtschaft, Verbände, selbstverwaltende Körperschaften der Wirtschaft, Körperschaften im Bereich Forschung und Lehre und politische Interessenvertreter in ein breites Beteiligungsverfahren eingebunden. Am 05.11.2018 wurde eine Informations- und Diskussionsveranstaltung zur Stellplatzsatzung durchgeführt und es bestand zusätzlich die Möglichkeit, Stellungnahmen bis zum 23.11.2018 einzureichen.

Die schriftlichen Stellungnahmen wurden abgewogen und sind inhaltlich teilweise in den vorliegenden Entwurf zur Stellplatzsatzung eingeflossen. Die Darstellung der Argumente erfolgte im Abwägungsprotokoll in der Anlage zu dieser Vorlage.

Ebenso wurde das übliche verwaltungsinterne Mitzeichnungsverfahren durchgeführt. In dessen Ergebnis wurde eine klarstellende Regelung zu Behindertenstellplätzen in die Satzung aufgenommen, und die Möglichkeit zur Abminderung der notwendigen Anzahl von Fahrradstellplätzen bei guter ÖPNV-Erschließung im Einzelfall, gestrichen.

Geprüft wurde zudem, inwieweit die hier vorgelegte Stellplatzsatzung eine Änderung der bestehenden Satzung über die Ablöse von Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung) erforderlich macht. Da weiterhin eine Stellplatzpflicht bestehen und nur in ihrem Umfang reduziert werden soll, bleibt auch die Möglichkeit und Notwendigkeit der Ablöse, wenn notwendige Stellplätze nicht hergestellt werden können, wie bisher erhalten.

## **3 Umsetzung**

### **3.1 Rechtliche Würdigung**

Grundlage der bestehenden Stellplatzpflicht ist die Sächsische Bauordnung. Mit dem 2. Gesetz zur Änderung der Sächsischen Bauordnung vom 16.12.2015 wurde den Gemeinden in § 89 Abs. 1 Nr. 4 SächsBO erstmalig die Möglichkeit eingeräumt, eigene Regelungen zu erforderlichen Stellplätzen, Garagen sowie Abstellplätzen für Fahrräder zu treffen. Dies betrifft die Zahl, die Größe und die Beschaffenheit. Die Regelung beschränkt den Anwendungsbereich auf die notwendigen, d.h. aus dem Bedarf des zu bescheidenden Vorhabens resultierenden Stellplätze im Sinne des § 49 Abs. 1 SächsBO.

Nach § 49 Abs. 1 SächsBO i. V. m. VwVSächsBO (Punkt 49) verbleibt es bei der bisherigen Stellplatzpflicht, soweit die Gemeinden keine eigene Regelung treffen. Soweit mit der vorliegenden Satzung der Stellplatzbedarf für einzelne Nutzungen abweichend von der VwVSächsBO geregelt wird, gilt dann hierfür die städtische Satzung. Für alle nicht in der Satzung genannten Nutzungen gelten die gesetzliche Regelung und die dort vorgesehenen Richtzahlen fort.

Die Entscheidung über den Nachweis der erforderlichen Stellplätze erfolgt in den jeweiligen bauaufsichtlichen Verfahren. Die Festlegung des Bedarfs an Stellplätzen und Abstellrichtungen orientiert sich dabei an den Kriterien der Richtzahlentabelle der VwVSächsBO (Punkt 49 Nr. 1.2).

Die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist Ausdruck des Verursacherprinzips und soll auch mit der städtischen Satzung beibehalten werden. Die begünstigende Baugenehmigung wird mit der Belastung der Stellplatzherstellung verknüpft, da der Bauherr durch das Bauvorhaben Bedarfe generiert, die er als Verursacher auch erfüllen muss. Durch die Festsetzung der Stellplätze in der Baugenehmigung können passgenau im nahen Umfeld der Baumaßnahme die Stellplatzbedarfe erfüllt werden.

Falls die Herstellung der Stellplätze tatsächlich nicht bzw. nur unter unzumutbaren Umständen möglich ist, stellt die bisher und weiterhin bestehende Möglichkeit der Ablöse ein Mittel zur Vermeidung einer ablehnenden Entscheidung über den Bauantrag dar. Durch die Möglichkeit der Ablöse ist die Gleichbehandlung der Bauherren gewährleistet. Die Ablösung notwendiger Stellplätze kann von den Kommunen durch Satzung geregelt werden. Die Stadt Leipzig hat eine Stellplatzablösesatzung erlassen (Beschluss Nr. RBIV-465/05 der Ratsversammlung vom 14.12.2005).

### **3.2 Schrittweises Vorgehen**

Die Richtzahlentabelle Verwaltungsvorschrift zur der Sächsischen Bauordnung (VwVSächsBO) regelt umfassend und sehr differenziert die anzusetzenden Stellplatzbedarfe. Um alle einzelnen Bedarfe zu überprüfen und ggf. neu zu regeln, ist eine ausführliche, tiefgründige und zeitaufwändige Untersuchung/Bewertung erforderlich. Daher bot sich an, hier schrittweise vorzugehen und zunächst die beiden für Leipzig drängendsten Themen "Kita- und Schulbau bzw. Bildungsbauten" sowie "Schaffung von bezahlbarem Wohnraum" anzugehen und im Anschluss zu weiteren Themen die notwendigen Untersuchungen durchzuführen, Schlussfolgerungen zu ziehen und in eine beabsichtigte Ergänzung der Satzung einzuarbeiten.

Entsprechend werden im ersten Schritt mit dieser Satzung zunächst die Richtzahlen nur für diese Nutzungen (Wohnungsbau und sozialen Einrichtungen Schulen und Jugendförderung) selbständig kommunal geregelt und reduziert. Dabei verbleibt es bei der bisherigen rechtlichen Systematik, die nicht von absoluten Zahlen ausgeht, sondern die Möglichkeit umfasst, im Einzelfall aufgrund des vorhabenspezifischen Bedarfs und der das Baugrundstück beeinflussenden Bedingungen der verkehrlichen Situation, auch von der reduzierten Richtzahl nach oben oder unten abzuweichen.

Die Berücksichtigung des vorhabenspezifischen Bedarfs ist rechtssicherer als die Festsetzung von absoluten Stellplatzbedarfen. Gleichzeitig werden die Richtzahlen für

Fahrradabstellplätze für die v. g. Nutzungsarten erhöht und soweit dem öffentlichen statistisch nachgewiesenen Bedarf angepasst.

Die bisherige Regelung der VwVSächsBO (Punkt 49.1.5.1) zur Verringerung der festzusetzenden Stellplatzanzahl um 30 % bei einem gesicherten und leistungsfähigen Anschluss an den ÖPNV in zumutbarer Entfernung (bis zu 500 Meter), wird auf die Wohnungsnutzung im Rahmen einer Einzelfallentscheidung ausgedehnt. Die bisherige Regelung wurde in der Vergangenheit bereits für andere Nutzungsarten (z. B. gewerbliche und soziale Nutzungen) angewendet.

Die neue Satzung wird in erster Linie bei Bauvorhaben nach § 34 BauGB und in bereits bestehenden Bebauungsplangebiet, die keine gesonderten Regelungen zu Stellplätzen enthalten, zur Anwendung kommen. In neuen Bebauungsplangebiet und insbesondere bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen werden schon jetzt Stellplatzmodelle unter Einbeziehung von Carsharing zur Ersetzung von privaten Pkw durch textliche Festsetzungen oder städtebauliche Verträge geregelt.

In einem zweiten Schritt werden dann die Richtzahlen für die übrigen Nutzungsarten überprüft und ggf. angepasst. Dies setzt jedoch voraus, dass weitere Untersuchungen zum Bedarf und der Bedarfsentwicklung in diesem Bereich vorliegen. Zu diesem Zeitpunkt könnten dann auch Verknüpfungen der Stellplatzreduzierung mit Carsharing-Modellen aufgenommen werden. Der Stadtrat hat zur Förderung dieses Mobilitätsangebotes für stationsungebundenes Carsharing beschlossen, dieses mit Vorrechten beim Parken auszustatten. Die damit verbundenen Evaluierungen können dann auch der Aufnahme solcher Modelle in der Stellplatzsatzung dienen. Hier wird sich der Markt erst in der nächsten Zeit entwickeln und etablieren, so dass diese Entwicklungen für eine satzungsmäßige Umsetzung noch beobachtet werden können. Eine vollständige Aufhebung der Stellplatzpflicht wird nicht angestrebt. Dem steht entgegen, dass nach wie vor ein privater Pkw in vielen Haushalten aus unterschiedlichsten Gründen ein gängiges Verkehrsmittel darstellt.

Dem Bauherrn bleibt unbenommen, eine über die Richtzahlen hinausgehende Zahl von Stellplätzen zu errichten, sofern nicht baurechtliche Vorschriften entgegenstehen.

Die SächsBO eröffnet auch die Möglichkeit, die Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplatzanlagen zu regeln. Die in die vorliegende Stellplatzsatzung aufgenommenen Regelungen greifen dem schrittweisen Vorgehen vor, in dem sie, unabhängig von der Änderung der Richtzahlen, bereits auf alle Nutzungen angewendet werden sollen.

### **3.3 Regelungen im Einzelnen**

#### **3.3.1 Wohnnutzung**

a) Für Ein-/Mehrfamilienhäuser und sonstige Wohnungen wurde die heutige Richtzahl von 1 bis 2 Stellplätzen pro WE angepasst. Da feststellbar ist, dass ab einer Wohnungsgröße von 50 m<sup>2</sup> die Anzahl der Pkws im Haushalt steigt, berücksichtigt die reduzierte Stellplatzzahl die Wohnungsgröße. Für eine Wohnung bis 50 m<sup>2</sup> beträgt daher die Richtzahl 0,5 Stellplätze je Wohnung und ab einer Größe von 50 m<sup>2</sup> 0,7 Stellplatz je Wohnung. Die moderate Absenkung der Richtzahl bei den Stellplätzen für eine Wohnung erscheint auch unter Berücksichtigung des steigenden Parkdrucks in den Wohnquartieren angemessen. Unter Berücksichtigung von guter ÖPNV-Anbindung kann davon eine weitere Reduzierung um bis zu 30 % erfolgen. Im Gegenzug dazu wurden die Fahrradstellplätze von 1 bis 2 je Wohnung auf 2 bis 4 je Wohnung erhöht.

b) Für die übrigen Wohnnutzungen wie Gebäude für Seniorenwohnen (1 Stellplatz je 12 Wohnungen), Wochenend- und Ferienhäuser (0,5 Stellplätze je Wohneinheit), Kinder- und Jugendwohnheime (1 Stellplatz je 40 Betten) sowie sonstige Wohnheime (1 Stellplatz je 16 bis 32 Betten) wurde die Stellplatzanzahl jeweils auf 1 Stellplatz je 6 Wohnungen halbiert. Dagegen wurde die Anzahl der Fahrradabstellplätze im Vergleich zur VwVSächsBO im Wesentlichen verdoppelt.

### **3.3.2 Sportstätten**

Für Sporthallen sowohl mit als auch ohne Besucherplätze wurde die Anzahl der erforderlichen Stellplätze halbiert und die Fahrradabstellplätze verdoppelt. Dies im Hinblick darauf, dass die überwiegende Zahl der Sporthallen Schulsportstätten sind, die auch dem Vereinssport zur Verfügung stehen. Für Sportschwimmbädern (Hallenbäder) gilt die gleiche Regelung.

Im Rahmen einer Doppelnutzung für Schul- und Vereinssport kann hier mit 1 Pkw-Stellplatz der Bedarf von 2 notwendigen Stellplätzen gedeckt werden, sodass hier keine zusätzlichen Stellplätze herzustellen sind.

### **3.3.3 Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung**

Für allgemeinbildende Schulen wurde die Stellplatzzahl von 1 Stellplatz je 25 Schüler auf 1 Stellplatz je 75 Schüler verändert und die Fahrradabstellplätze bei Grundschulen von 1 Stellplatz je 3 Schüler auf nunmehr 1 Stellplatz je 2 Schüler und bei weiterführenden Schulen auf 1 Stellplatz je 3 Schüler erhöht.

Für Berufsschulen und Berufsfachschulen wurde die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen bedarfsgerecht von 1 Stellplatz je 5 Schüler über 18 Jahre auf 1 Stellplatz je 20 bis 30 Schüler über 18 Jahre verändert bzw. angepasst. Die Zahl der Fahrradabstellplätze wurde von 1 Stellplatz je 5 Schüler auf 1 Stellplatz je 3 Schüler erhöht.

Die Pkw-Stellplätze für Sonderschulen für Behinderte wurden halbiert (von 1 Stellplatz je 15 Schüler auf 1 Stellplatz je 30 Schüler) und die Fahrradabstellplätze verdoppelt (von 1 Stellplatz je 10 bis 15 Schüler auf 1 Stellplatz je 5 bis 12 Schüler).

Für Kindergärten, Kindertagesstätten und dergleichen wurde die Anzahl der herzustellenden Stellplätze halbiert (von 1 Stellplatz je 20 bis 30 Kinder auf 1 Stellplatz je 40 bis 60 Kinder). Hier ist die nur kurzzeitige Nutzung im Rahmen des Holens und Bringens im Vergleich zum Ganztagsparken beachtet, indem unter Berücksichtigung des höheren Umschlags insgesamt weniger Stellplätze benötigt werden. Dagegen wurde die Anzahl der Fahrradstellplätze verdoppelt (von 1 Stellplatz je 20 bis 30 Kinder auf 1 Stellplatz je 10 bis 15 Kinder).

Die Richtzahl für Jugendfreizeitheime und dergleichen wurde ebenso halbiert (von 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze auf 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze) und zum Ausgleich die Fahrradabstellplätze etwa verdoppelt (von 1 Stellplatz je 5 Besucherplätze auf 1 Stellplatz je 2 Besucherplätze).

Als letztes erfolgte eine Änderung für Fachschulen und Hochschulen. Hier wurde eine erhebliche Reduzierung der Stellplätze von 1 Stellplatz je 4 Studienplätze auf 1 Stellplatz je 20 bis 30 Studienplätze vorgenommen. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze wurde dagegen verdoppelt (von 1 Stellplatz je 4 bis 8 Studienplätze auf 1 Stellplatz je 2 bis 4 Studienplätze).

Insgesamt dürfte sich daraus eine erhebliche Erleichterung und Kostensenkung für die Realisierung von den vorgenannten Bauvorhaben und Einrichtungen ergeben.

### **3.3.4 Stellplätze für Behinderte**

In die Satzung wurde eine klarstellende und verbindliche Regelung aufgenommen, dass bei der überwiegenden Anzahl von Bauvorhaben mindestens ein Behindertenstellplatz errichtet wird. Damit wird die zurzeit im Bauantragsverfahren nach der Sächsischen Bauordnung nicht verbindliche Regelung der DIN 18040-1 für bindend erklärt. Der berechtigten Forderung des Behindertenverbandes, für ausreichende Zahl Behindertenstellplätze zu sorgen, wird damit gefolgt.

### **3.3.5 Gestaltung von Stellplätzen und von Abstellplätzen für Fahrräder**

In die Satzung wurden Vorgaben zur Gestaltung von Stellplatzanlagen aufgenommen. Die Regelung gilt für alle Nutzungen der Richtzahlentabelle der VwVSächsBO.

Um den Eingriff in die natürliche Bodenfunktion deutlich zu verringern, sollen die Stellplätze wasserdurchlässig hergestellt werden. Ausnahmen sind möglich, wenn beispielsweise die Beschaffenheit des Bodens die Versickerung nicht zulässt. Der in der Satzung formulierte Vorbehalt lässt Einzelfallentscheidungen zu.

Die Stadt Leipzig verfolgt im INSEK 2030 das Ziel der sogenannten "doppelten Innenentwicklung". Wird die Stadt dichter bebaut, soll es gleichzeitig einen Zuwachs an Grünflächen, begrünten Höfen, Bäumen geben. Damit werden positive klimatische und gestalterische Effekte erzielt und in der Umgebung von Wohnungen grüne Bereiche geschaffen bzw. gesichert. Werden Stellplätze errichtet, sind diese deshalb grundsätzlich zu begrünen. Besondere Wirkung können Regelungen in der Satzung bei großen Parkplätzen erzielen. Während bei kleinen Parkplätzen lediglich Baumpflanzungen sowie eine Randbegrünung notwendig sind, werden bei größeren Stellplatzanlagen für mehr als 20 Pkw höhere Anforderungen gestellt. Diese zielen auf gewerbliche Nutzungen, z. B. Supermärkte und größere Gewerbebetriebe ab. Auch bei größeren Wohnanlagen kommt es für die Wohnumgebung besonders darauf an, dass die Parkplätze von Grün umgeben und mit großen Bäumen bepflanzt sind. Nicht von diesen höheren Anforderungen betroffen sind etwa kleinere Handwerksbetriebe, Baulückenschließungen oder Einfamilienhäuser.

Elektromobilität soll gefördert werden. Dafür muss eine ausreichende Zahl an Lademöglichkeiten vorhanden sein. Kann zum Zeitpunkt, zu dem die Stellplätze errichtet werden, eine Lademöglichkeit noch nicht eingerichtet werden, soll doch eine Nachrüstung ohne großen Aufwand möglich sein. Dies kann beispielsweise durch Leerrohre vorbereitet werden, in denen später die notwendigen Stromleitungen verlegt werden können.

Damit Fahrradabstellplätze tatsächlich genutzt werden, müssen sie gut erreichbar und groß genug sein. Im Sinne der Sicherheit müssen sie gut beleuchtet sein. Nutzerinnen und Nutzer brauchen außerdem die Möglichkeit, die Räder sicher abschließen zu können. Die Satzung regelt deshalb, dass Mindeststandards für Radabstellplätze gewährleistet sind

#### **4 Finanzielle Auswirkungen**

Die Freigabe des Entwurfs der Stellplatzsatzung hat zunächst keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Der Beschluss einer entsprechenden Satzung kann dann jedoch mittelbar finanzielle Auswirkungen entfalten.

Bisher wurden auf Grundlage der Stellplatzablösesatzung Einnahmen in Höhe von jährlich ca. 600.000 € (Durchschnittswert der letzten 10 Jahre) generiert. In welcher Größenordnung hier Verringerungen eintreten, lässt sich schwer abschätzen. Die Weiterberechnung der Einnahmenreduzierung ist von theoretischer Natur.

Die Einnahmen, welche nicht dem allgemeinen städtischen Haushalt zur Verfügung stehen, sondern nur zweckgebunden eingesetzt werden dürfen, hängen davon ab, welche Bauvorhaben genehmigt werden und für welche Anzahl von Stellplätzen ausnahmsweise von der Möglichkeit der Ablöse Gebrauch gemacht werden kann.

Nachfolgend sind Rechenbeispiele für auf Grund der neuen Stellplatzsatzung möglicherweise verringerte Ablösebeträge tabellarisch aufgeführt. Dabei wird angenommen, dass sich die Verringerung gleichmäßig auf die 3 Zonen (§2(2) Stellplatzablösesatzung) aufteilt. Die Tabelle stellt dar, um welchen Betrag sich die Einnahmen verringern könnten, wenn im selben Umfang wie in den letzten Jahren bzw. entsprechend weniger Ablöseanträge gestellt würden.

<b>Verkehrs- quelle Kfz</b>	<b>Verringerung der Mindestverpflichtung ca.</b>
1.1	75%
1.2	50%
1.3	50%
1.4	50%
1.5	75%
5.2	50%
5.3	50%
8.1	66%
8.2	80%
8.3	50%
8.4	50%
8.5	50%
8.6	80%
<b>Durchschnitt</b>	<b>60%</b>

(Verkehrsquelle gemäß Richtzahlentabelle)

Sofern die Beantragung und Bescheidung von Stellplatzablösungen in vergleichbarer Höhe (100%) des 10-Jahres-Durchschnitts erfolgt, würde sich die jährliche Einnahme im Treuhandkonto möglicherweise gemäß nachfolgender Aufstellung verringern.

Sofern weniger Ablösungen beschieden würden (75%, 50%, 25%) sind die dann möglicherweise auftretenden Einnahmeverringern entsprechend ausgewiesen.

100%	75%	50%	25%
360.000 €	270.000 €	180.000 €	90.000 €

Die Mittel aus Stellplatzablösegebühren werden bisher über eine in der Dienstberatung des Oberbürgermeisters beschlossene und dem Stadtrat zur Kenntnis zugeleitete Maßnahmenliste zur anteiligen Finanzierung von Stellplätzen (in Parkgaragen), aber auch für radverkehrliche Maßnahmen (Bike & Ride Anlagen, Anordnungen zur Verbesserung des Radverkehrs, Fahrradabstellanlagen), dem behindertengerechten Ausbau von Bushaltestellen sowie Ersatz/Neubau von Fahrgastunterständen eingesetzt.

In jedem Falle werden sich durch die Verringerung der Einnahmen aus Stellplatzablösegebühren die Möglichkeiten, Maßnahmen im ÖPNV (in erster Linie Herstellung barrierefreier Bushaltestellen) sowie im Radverkehr verringern. Hier ist jedoch ohnehin zurzeit die Mitteleinsatz-Möglichkeit begrenzt, da die per Ratsbeschluss festgelegten Zielkorridore für Stellplatzeinrichtungen, Maßnahmen ÖPNV, Maßnahmen Radverkehr ausgeschöpft sind. Ohne Mitteleinsatz für die Förderung privater Garagen - derzeit liegt kein Projekt vor - wird aufgrund der festgelegten Zielkorridore auch kein Mitteleinsatz für Maßnahmen im ÖPNV oder im Radverkehr mehr möglich sein. Hierfür müsste im Weiteren der Stadtratsbeschluss zu den Zielkorridoren für den Mitteleinsatz geändert werden.

Eine Darstellung der konkreten Auswirkungen auf die Mittelverwendung für die laufenden Jahre ist nicht möglich, da die durch Stellplatzablöse zu finanzierenden Maßnahmen in den Jahren variieren.



## 5 Beteiligungsverfahren

Das Beteiligungsverfahren gemäß Beschluss VI-DS-04952 wurde durchgeführt und in **Punkt 2 Bisheriges Verfahren und Abwägung** erläutert.

Nachfolgend sind die wesentlichen Diskussionsschwerpunkte aus der Beteiligungsveranstaltung vom 05.11.2018 zusammengefasst (in der Reihenfolge der Diskussion) und im Weiteren der Umgang damit dargestellt:

- Stellplatzverpflichtung ist Kostentreiber bei Wohnungsbauvorhaben
- Vollständige Aufhebung der Verpflichtung sollte geprüft werden, das Angebot von Stellplätzen würde sich dann nach der tatsächlichen Nachfrage richten
- ÖPNV als Mobilitätsalternative bzw. als Begründung für die Abminderung der Stellplatzverpflichtung würde nicht tragen, da Finanzierung für Verbesserung des ÖPNV und dessen Infrastruktur nicht gegeben sei
- Verringerung der Stellplatzverpflichtung gegenüber Status quo ginge zulasten des Dienstleistungs- und Handwerksgewerbes, durch Verdrängung von Parkverkehr in den öffentlichen Raum
- auch gewerbliche Nutzungen müssten betrachtet werden
- die Stellplatzbedarfe sollten nach Stadtgebietstypen bzw. Lage im Stadtgebiet anstelle von Wohnungsgrößen beurteilt werden
- Qualitätskriterien für Stellplätze sollten geregelt werden

Seitens der Verwaltung und teilweise auch der Teilnehmer an der Veranstaltung wurden diese Schwerpunkte wie folgt bewertet.

Die hohen Kosten für die Herstellung festgesetzter Stellplätze bei Wohnungsbauvorhaben begründen die verschiedenen Aktivitäten der Kommunen - auch des Bundes selbst - zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Der jetzt vorliegende Stand der Satzung ist ein Anfang, um die Diskussion zur notwendigen Zahl von Stellplätzen bis hin zur vollständigen Aufhebung der Stellplatzverpflichtung zu beginnen.

Bereits auf der Grundlage der bestehenden Richtzahlentabelle ist die Abminderung bei guter ÖPNV-Anbindung ein bewährtes Instrument. Darüber hinaus hat der Stadtrat mit Beschluss zur Mobilitätsstrategie, die Verbesserungen im ÖPNV als strategische Planungsgrundlage enthält bereits die entsprechenden Weichen gestellt.

Eine Schlechterstellung von Dienstleistungsgewerbe und Handwerk wegen der Verdrängung von Parkverkehr in den öffentlichen Straßenraum wird nicht erwartet. Die Verringerung der Mindestverpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen verschlechtert nicht zwangsläufig die Situation für das Dienstleistungs- und Handwerksgewerbe wegen fehlender Andienungsmöglichkeiten. Der neue Mindestansatz notwendiger Stellplätze bei Wohnungen ist aus zurückliegender Entwicklung und entsprechenden validen statistischen Daten (z. B. aus dem Verhältnis Wohnungsgröße und Pkw-Besitz) abgeleitet. Im Gegensatz dazu liegen für gewerbliche Nutzungen solche belastbaren statistischen Werte nicht vor. Daher erfolgt beim Gewerbe eine Betrachtung erst in später möglichen Überarbeitungen der Satzung.

Für die Lage im Stadtgebiet liegen keine auf Stadtgebietstypen zu verallgemeinernden statistischen Werte zu Pkw-Besitz und -Nutzung vor. Die tatsächliche Besitzquote hängt hierbei eher mit der Qualität der ÖPNV-Anbindung zusammen und kann daher über dieses Kriterium die Stellplatzverpflichtung beeinflussen. Die Festlegung von Gebieten als Grundlage der Bemessung der Stellplatzpflicht zöge eine straßenhausnummern genaue Festlegung in der Satzung auf der Grundlage statistischer Betrachtungen nach sich und müsste laufend überprüft und angepasst werden. Die Unterteilung nach Wohnungsgröße lässt sich dagegen auf der Grundlage statistischer Werte nachweisen.

Die Regelung von Qualitätsanforderungen für Stellplätze ist grundsätzlich möglich und könnte in der Abwägung noch berücksichtigt werden. (Dies ist im nunmehr vorliegenden Entwurf berücksichtigt.)

## **6 Folgen bei Nichtbeschluss**

Der Beschluss der Satzung wird für zahlreiche in Vorbereitung und in Umsetzung befindliche Vorhaben privater Investoren sowie auch für die städtischen Vorhaben im Bereich Kita und Schule dringend benötigt. Genauso wie das auf Bundesebene agierende und von der Bundesregierung unterstützte "Bündnis für bezahlbares Wohnen" die Kosten für Wohnraum maßgeblich im Zusammenhang mit den tatsächlich zwingend benötigten Stellplatzzahlen für Pkw sieht, trifft dies auf die Kostenentwicklung und den Flächenverbrauch für Kita und Schule bei städtischen Vorhaben zu.

Ohne Satzungsbeschluss wird die derzeitige Regelungen in der Sächsischen Bauordnung weitergelten mit entsprechenden Mehrkosten im Schulhausbau und bei privaten Wohnungsbauprojekten. Darüber hinaus wird die Wirtschaftlichkeit und damit die Realisierbarkeit bei vielen geförderten Wohnungsbauprojekten in Frage gestellt.

## **7 Anlagen**

- Anlage 1 Satzungsentwurf mit Erläuterungen
- Anlage 2 Richtzahlentabelle (Änderungen gegenüber Sächsischer Bauordnung)
- Anlage 3 Abwägungskonzept
- Anlage 4 Übersicht Stellungnahmen zum Satzungsentwurf Stand Beteiligungsverfahren