

Stellungnahme

BFW Landesverband Mitteldeutschland e.V.

**Zur Satzung der Landeshauptstadt Dresden über
Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder**

(Stellplatz- und Garagensatzung StGaFaS)

Dresden, 26.06.2017

Der BFW Landesverband Mitteldeutschland e.V. bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder.

Wir sprechen uns gegen diesen Satzungsentwurf aus. Während Städte, wie z.B. Hamburg, eine solche Satzung abschaffen, werden die Regelungen in Dresden komplizierter, bürokratischer und damit im Detail unpraktikabler. Das Bauen wird entgegen den Forderungen aus der Öffentlichkeit unserer Bürgerinnen und Bürger nach teurer. Die Bezahlbarkeit des Wohnens mit den vielen Kostensteigerungen in der Entwicklung der Baulandpreise, der Roh- und Ausbaukosten einschließlich steigender behördlicher Auflagen an Lärm-, Schall- und Energieschutz etc. steht echt in Frage. Wenn diese Entwicklung nicht gebremst wird, werden sich die meisten Bürgerinnen und Bürger Neubau nur noch von außen anschauen können. Denn die Einkommensentwicklungen sind im Verhältnis dazu weniger steigend, wenn nicht gar stagnierend. Im Grunde gehört eine solche komplizierte Satzungsregelung abgeschafft. Pulsierende Städte in Europa und Deutschland wie z.B. Barcelona, Prag oder auch Hamburg verzichten auf solche Regelungen. Bleiben aber nahezu Schwärmstädte mit wachsender Beliebtheit und Anziehungskraft. Die Stellplatzverhältnisse regelt der Markt von selbst ohne behördliche Eingriffe mit entsprechenden Kostensteigerungen. Das Ziel des rot-rot-grünen Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden, bezahlbaren Wohnraum in der Zukunft zu schaffen, wird nicht erreicht!

Im Einzelnen nehmen wird wie folgt Stellung:

I. Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze

§ 2 (2) des Satzungsentwurfes

1.) Stellplätze für Kraftfahrzeuge Ein- und Mehrfamilienhäuser

Der beabsichtigte Verteilerschlüssel 1:1 (1 Stellplatz je 1 Wohneinheit) trifft das Nutzerverhalten von Mietern und Eigentümern der Zukunft nicht. In den Großstädten, so auch in Dresden, werden durch zunehmende Erschließung durch ÖPNV immer weniger Bürgerinnen und Bürger sich ein Auto halten, sei es aus Kostengründen oder anderweitiger Verfügbarkeit. Insbesondere junge Menschen steigen auf die Alternative z. Bsp. Car-Sharing oder das Fahrrad um, was zur Folge hat, dass Wohnungsneubau mit der Schaffung von Kfz-Stellplätzen zu realisieren ist, der in einem solchen Umfang nicht nachgefragt wird. Es gibt bereits heute in der z. Bsp. in der Neustadt Parkhäuser oder Tiefgaragen, die von Mietern wenig genutzt werden und somit teilweise leer stehen. In der Vermietung wie auch im Eigentumserwerb bleibt Wohnen attraktiv. Dieses Ergebnis kann doch praktisch von der Politik nicht gewollt sein. Einerseits sollen Bürgerinnen und Bürger mit ÖPNV oder Fahrrädern fahren, andererseits wird ein Stellplatzschlüssel 1:1 gefordert, der diesem Ziel entgegensteht. Dieser Widerspruch ist dahingehend aufzulösen mit

einem flexibleren Schlüssel von maximal 1:0,8 je Wohneinheit. Das wäre praktikabel und zeitgemäß!

Vor dem Hintergrund des Wohnraumbedarfes zunehmend kleinerer Wohnungen wäre sogar ein Schlüssel von 1:100 qm Wohnfläche/Wohneinheit im Ansatz umzusetzen.

Der Schlüssel 1:0,8 je Wohneinheit ist ein Durchschnittswert unserer Bauträgerschaft in Dresden der vergangenen zehn Jahre im Ergebnis aus Verkauf und Vermietung von Wohnraum. Wir haben aus den Erfahrungen festgestellt, dass bei 1 – 2 Raumwohnungen 0,2 – 0,4 und bei 4 – 5 Raumwohnungen ca. 1,0 zum Ansatz gebracht werden kann. Insofern wäre der Schlüssel von maximal 0,8 im Durchschnitt ein zeitgemäßer und vor allem am Markt praktikabel durchsetzbarer Schlüssel.

2.) Stellplätze für Kraftfahrzeuge Sozialwohnungen mit Belegungsrechten

Worin besteht der Differenzierungsgrund, den sozialen Wohnungsbau mit einem geringeren Verteilerschlüssel 1:0,6 je Wohneinheit zu belegen als für Ein- und Mehrfamilienhäuser? Diese beabsichtigte Erteilung für den sozialen Wohnungsneubau (Woba-Regelung) wird aus wettbewerbsverzerrenden Gesichtspunkten gegenüber der privaten Immobilienwirtschaft abgelehnt und steht der faktischen Entwicklung eines solchen Mieterklientel entgegen. Wer von den sozial Bedürftigen wird sich vor dem Hintergrund steigender Anschaffungs-, Erhaltungs- und Erhaltungsnebenkosten zukünftig einen PKW leisten können, insofern an dieser Stelle eine bessere Regelung des Verteilerschlüssels zu setzen ist, der den Forderungen zu 1.) entspricht.

3.) Abstellplätze für Fahrräder Ein- und Mehrfamilienhäuser sowie Sozialwohnungen mit Belegungsrechten

Der Ansatz, 1 Stellplatz zu je 40 qm Wohnfläche ist unrealistisch und hat zur Folge, dass Fahrradabstellplätze in einem Umfang geschaffen werden müssen, was zu Lasten der Schaffung dringenden Wohnraumes geht. An der Beispielrechnung eines Investitionsvorhabens im mehrgeschossigen Wohnungsbau sei es anschaulich wie folgt dargestellt:

Mehrfamilienhaus - Neubauvorhaben mit 1.500 qm Wohnfläche, 14 WE, Fahrradstellplätze 15 qm, 14 Privat-Kellerräume mit insgesamt 112 qm.

Mehrbedarf für Neuregelung:

- PKW-Stellplätze bleiben gleich
- Fahrradstellplätze (37,5 Fahrräder und 3 Kinderwagen) x 1,5 qm = **61,5 qm.**

Flächenmäßiger Mehrbedarf: 61,5 qm statt 15 qm = 46,5 qm, das wäre eine Zweizimmerwohnung bzw. 3,1 % weniger Wohnfläche am Objekt.

Der flächenmäßige Mehrbedarf von 46,5 qm stellt eindeutig weniger Wohnraum faktisch dar. Das Stadtplanungsamt fordert urbane Gebiete mit entsprechend sozialer Durchmischung insbesondere im Erdgeschoßbereich. Gerade eine solche Regelung steht dem entgegen, als daß Erdgeschoßbereiche für Fahrradstellplätze weniger Wohnraum zur Verfügung haben. Denn das Abstellen von Fahrrädern und Kinderwagen im Treppenhaus ist aus Gründen des Brandschutzes als Ausweichstauraum untersagt.

Darüber hinaus sind viele Mieter aus Gründen der Sicherheit durchaus auch hochwertiger Fahrräder nicht gewillt, ihre Fahrräder in dafür geschaffenen Sammelräumen abzustellen, sondern nutzen dazu ihren eigenen Keller zum Schutz vor Diebstahl oder möglicher Sachbeschädigungen.

Wichtig wäre ersatzweise in der neuen Regelung eine Öffnungsklausel zu berücksichtigen: „Die Fahrradabstellplätze können auch in den Privatkellern der Wohnungen nachgewiesen werden, es muss kein gesonderter Fahrradraum in dem Fall geschaffen werden“.

II. Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und Garagen

§ 4 (2) Die Überdachung notwendiger Stellplätze für Fahrräder eines Vorhabens mit der Reduzierung der PKW Stellplätze um 5 v. H. ist praktisch insofern erklärungsbedürftig, wie sich diese Möglichkeit dem Grunde und der Höhe noch zusammensetzt. Am Bsp. des Investitionsvorhaben zu I. 3. von 14 PKW-Stellplätzen, wäre das eine mögliche Reduzierung um 0,7 Stellplätze. Praktikabler Ansatz wäre, diese Reduzierung um einen ganzen Stellplatz als „Ganzes“ anzusetzen oder die Reduzierung auf 10 v.H. anzuheben.

Gerade der mittelständige Wohnungsbau ist von einer gewissen Kleinteiligkeit zu schaffender Wohneinheiten, in der Regel 8 – 12 WE-Familienhäuser, also unter 20 Wohneinheiten Neubau pro Objekt geprägt. Daher wäre eine solche Anhebung sinnvoll und zeitgemäß.

(3) Die Reduzierung der Stellplatzzahl unter Berücksichtigung der gesicherten und leistungsfähigen Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ergibt insofern einen praktisch anwendbaren Sinn, wenn die „zumutbare fußläufige Entfernung“ zum Haupteingang der Anlage definiert unterlegt ist. Was ist zumutbar fußläufig „bis zu 500 m?“

Als unbestimmter Rechtsbegriff durchaus mit einem näher zu bestimmenden Anwendungskatalog der „Zumutbarkeit“ für Inverstoren praktikabler und v.a. auch rechtssicherer für die Projektplanung.

(5) Bei der Realisierung von Car-Sharing Stellplätzen ist der Ansatzschlüssel 1:5 durchaus nachvollziehbar. Näher zu definieren gilt es, was das Bedingungsmerk an betrifft:

- Zertifikat nach RAL-ZU 100 bzw. 100b oder in „anderer vergleichbarer Weise“
- Was ist diese andere vergleichbare Weise?
- Welche vertraglichen Bindungen einschließlich geforderter Vertragslaufzeiten sind dafür notwendig?
- Es sollten keine weiteren Vertragsbindungen notwendig sein und sich nicht länger als auf ein Jahr beziehen

(7) Die Möglichkeit eines teilweisen oder ganzen Verzichts auf die Herstellung notwendiger Stellplätze bei Kulturdenkmälern ist durchaus auf Grund der Beschaffenheit der Liegenschaft oder des Objektes notwendig, aber als Ermessungsentscheidung zu unbestimmt formuliert, wann diese Regelung praktisch greift. In diesem Zusammenhang sollen die Ausnahmebestände einer Entschließungsentscheidung durchaus aus Gründen der Rechtssicherheit für Eigentümer näher bestimmt sein.

III. Ablösung der Pflicht zum Bau von Stellplätzen und Garagen für PKW sowie von Abstellplätzen für Fahrräder

§ 6 (3) Die festgelegten Gebührenzonen I und II werden erweitert. Woraus ergibt sich diese Veränderung im Vergleich aus den bisherigen Gegebenheiten ohne Notwendigkeit der Abweichung bisheriger Zonengebiete?

(4) Wurden die Ablösebeträge geringfügig erhöht.

Gebührenzone I	10.000,00 €
Gebührenzone II	6.500,00 € + 300,00 € (neu)
Gebührenzone III	3.500,00 € + 400,00 € (neu)

Diese Erhöhung bestimmt die Kostensteigerung am Bau direkt mit, als dass für die Beibehaltung der bisherigen

- Zonengrenzen
- Ablösebeträge

plädiert wird.

(5) Die künftigen Ablösebeträge für Abstellplätze für Fahrräder sind durchaus sinnvoll, nur sind die Ablösebeträge

Gebührenezone I	750,00 €
Gebührenezone II	500,00 €
Gebührenezone „übriges Stadtgebiet“	250,00 €

der Höhe nach noch zu hoch, auf deren Grundlage durchaus praktikable Wirtschaftlichkeitsrechnungen notwendig sind, die diese Ablösebeträge praktisch akzeptabel erscheinen lassen.

(6) „wirtschaftlich unzumutbar“ oder „nicht mehr sinnvoll genutzt werden kann“ sollten unter Benennung eines zu erarbeiteten Ausschlußkataloges definierbar aus Gründen der Investitions- und Planungssicherheit benannt sein.

IV. Gestaltung von Stellplätzen PKW

§ 7 (6) Die Verpflichtung, PKW Stellplätze mit einem „ausreichenden Elektroanschluss“ zu bauen, ist zu unbestimmt. Was ist ausreichend? Praktikabel unmöglich!

(7) Die Stellplätze und Einstellplätze in Mehrfachparkern und deren nutzbare Höhe 1,80 m ist Hinweis dafür, dass diese von nicht allen PKW's genutzt werden können, die eine größere Höhe aufzuweisen haben.

V. Gestaltung von Abstellplätzen für Fahrräder

§ 8 (1) Die Abstellplätze von Fahrrädern sollen in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereiches der Gebäude und Anlagen realisiert werden. Hier sollten die Regelungen der „unmittelbaren Nähe“ und der „leichten Zugänglichkeit“ herausarbeiten, wie das praktisch zu gestalten ist. Insbesondere für die Fälle, in denen aufgrund der Grundstücksbeschaffenheit diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden können. Auch sollte die Vorgabe von mindestens 1,5 qm Abstellplatz für ein Fahrrad überarbeitet werden und ist vom Ansatz zu groß! Für solch eine Fläche könnten auch zwei Fahrräder gestellt werden, insbesondere für kleine Fahrräder und Kinderfahrräder. Sinnvoll wäre dazu ein flexibleres Erfordernis in Anbetracht der Größen von Fahrrädern, was eindeutig auf das Nutzerverhalten von Mietern und Eigentümern abzustellen ist.

(2) Die Forderung von beleuchteten Abstellräumen mit Steckdosen zum Aufladen von Pedelecs bzw. E-Bikes ist überzogen und schwer darstellbar in welchem Umfang das Erfordernis umgesetzt werden soll. Wer zahlt den Strom in Anhängigkeit des Nutzerverhaltens? Nicht alle Mieter oder Eigentümer haben solche Fahrräder. Der

Streit im Haus gegenüber Eigentümer und Vermieter ist vorprogrammiert. Darüber hinaus müssen diejenigen Mieter oder Käufer solche Forderungen in den Baukosten finanziell mittragen zugunsten der Halter von E-Bikes oder Pedelecs.

Diese Satzungsregelung ist technisch überzogen und läuft in der Zukunft leer, werden in absehbarer Zeit regenerative Ladesysteme an solchen Bikes in Form von Solarsystemen etc. Einzug halten und diese bautechnischen Erfordernisse im Wohnungsbau überholen.

(3) Die geforderte Anlehnbügel oder Fahrradboxen für sicheren Stand versteuern ohnehin die Herstellungskosten für den Fall, daß keine beleuchteten Abstellräume mit entsprechender Elektroinstallation versehen werden können.

IV. Abweichungen

Die Möglichkeit der Abweichungen sind gemäß § 67 SächsBO gesetzlich gegeben sollte dem Grunde und der Höhe nach konkret zugunsten der anzustrebenden Planungs- und Kostensicherheit für Investitionsvorhaben in den Wohnungsneubau satzungsgemäß definiert für Dresden werden.

Wir sind zur Fortsetzung des Dialoges bereit und an weiteren Besprechungen zur Klärung unseres Sachvortrages sehr interessiert.

BFW BUNDESVERBAND FREIER IMMOBILIEN- UND WOHNUNGSUNTERNEHMEN

Dem Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen als Spitzenverband der unternehmerischen Wohnungs- und Immobilienwirtschaft gehören derzeit rund 1.600 Mitglieder und verbundene Unternehmen an, wobei Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen mit einem starken Landesverband Mitteldeutschland e.V. vertreten ist.

Die Verbandsmitglieder verwalten bundesweit einen Wohnungsbestand von rund 3,2 Millionen Wohnungen sowie Gewerberäume von insgesamt 10,4 Millionen Quadratmeter Nutzfläche. Der BFW vertritt die Interessen der Immobilien- und Wohnungsunternehmen und bietet ein umfassendes Paket an Service, Beratung und Information.

BFW LANDESVERBAND MITTELDEUTSCHLAND e.V.

Turnerweg 6
01097 Dresden
Tel.: 0351 563874-36
Fax: 0351 563874-37
info@bfw-md.de

VORSTAND

Frank Müller
Bernd Weisenburger
Sabine Anhöck
Uwe Kraft

GESCHÄFTSFÜHRER

Steffen Bieder