

Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0411/17	Datum 05.09.2017
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	26.09.2017	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Umwelt und Energie	10.10.2017	öffentlich	Beratung
Ausschuss für kommunale Rechts- und Bürgerangelegenheiten	18.10.2017	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	02.11.2017	öffentlich	Beratung
Stadtrat	09.11.2017	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 63, Amt 66, FB 62	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Aufstellung, Zwischenabwägung und Auslegungsbeschluss zur Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg

1. Auf der Grundlage des § 48 BauO LSA in Verbindung mit § 85 BauO LSA soll für das gesamte Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg

eine Stellplatzsatzung

unter Beachtung des § 85 (3) Satz 2 BauO LSA gemäß den Verfahrensvorschriften des BauGB aufgestellt werden.
2. Es werden folgende Planungs- und Vollzugsziele angestrebt:
 - Zusammenführung der bisher rechtswirksamen Garagen- und Stellplatzsatzung mit der Stellplatzablösesatzung
 - Aufnahme von Richtzahlen für das Abstellen von Fahrrädern in die Richtzahlenliste
 - Aktualisierung von Einzelregelungen
3. Die im Rahmen der Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB in den Stellungnahmen vorgebrachten Anregungen hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg gemäß § 1 Abs. 7 und § 3 Abs. 2 BauGB mit folgendem Ergebnis geprüft:

Der Berücksichtigung von Stellungnahmen entsprechend dem Abwägungsergebnis wird zugestimmt. Die Abwägung, Anlage zur Drucksache, wird gebilligt.

4. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr beschließt vorbehaltlich der abschließenden Entscheidung des Stadtrates über die vorgebrachten Stellungnahmen (Abwägungskatalog).

Zur Behandlung der Stellungnahmen ergehen folgende Einzelbeschlüsse:

4.1 Industrie- und Handelskammer Magdeburg (IHK), Schreiben vom 25.07.17 (siehe Abwägungskatalog Nr. 1.1, Seite 2)

a) Stellungnahme:

„Im Zuge der Neuaufstellung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg regt die Industrie- und Handelskammer Magdeburg den Wegfall des Stellplatznachweises an.“

b) Abwägung: wegen des Sachzusammenhangs wird ergänzend auf 4.2 verwiesen

In Sachsen-Anhalt wie in fast allen Bundesländern basieren kommunale Stellplatzsatzungen auf einer Ermächtigungsgrundlage in der jeweiligen Landesbauordnung.

Die kommunale Stellplatzsatzung ist ein bewährtes und höchst wirksames bauordnungsrechtliches Instrument, um die mit privaten Bauvorhaben wie auch anderweitigen Nutzungen von privaten Grundstücken regelmäßig verbundenen Verkehre mit motorisierten Individualfahrzeugen sowie immer häufiger auch mit Fahrrädern und anderen Kleinfahrzeugen und insbesondere die damit verbundenen erheblichen Auswirkungen des aus den o.g. Nutzungen resultierenden Ruhenden Verkehrs auf den öffentlichen Verkehrsraum steuernd zu beeinflussen.

Es ist gängige Verwaltungspraxis, dass das Instrument der Stellplatzsatzung eine nachweisbare Berechtigung im Portfolio der Steuerungs- und Regelungsinstrumentarien der kommunalen Verwaltungsebene im Bereich des Bauordnungsrechts wie auch der kommunalen Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung hat.

Dass der freie Markt die allgegenwärtigen Probleme der Überlastung des Straßenraums in Metropolen, Ballungszentren wie auch großen und mittelgroßen Großstädten lösen könne, vertritt eine Minderheit von Fachleuten meist außerhalb der Verkehrsplanung und der Stadtplanung. Vielmehr kommt es auf die maßgeschneiderte Ausgestaltung von Stellplatzsatzungen mit passgenauen Stellschrauben unter Würdigung der jeweiligen spezifischen lokalen Verhältnisse an, so die Mehrheit der Fachleute.

Es geht demnach nicht um das Ob, sondern um das Wie von Stellplatzsatzungen.

Im öffentlichen Recht ist die Pflicht der Unterbringung der durch private Bebauung von Grundstücken bzw. durch private Nutzung von Grundstücken induzierten ruhenden Verkehre auf dem jeweiligen (Bau)grundstück – bzw. auf einem nahe liegenden anderen Grundstück – verankert. Das Ziel ist, den ohnehin knapp bemessenen öffentlichen Verkehrsraum von zusätzlichen Belastungen durch das Abstellen von privaten Kfz frei zu halten, d.h. nicht bzw. so gering wie möglich zusätzlich zu belasten.

Der öffentliche Verkehrsraum erfüllt seine Funktion des Vorhaltens von verkehrssicheren Trassen für den fließenden Verkehr sowie der Erschließung unmittelbar angrenzender privater (Bau)grundstücke nur dann, wenn er nicht übermäßig durch andere Nutzungsansprüche wie z.B. das Abstellen von privaten Kfz überfrachtet, d.h. überbelastet wird.

Der Gesetzgeber sieht demnach den privaten Bauherren bzw. Grundstückseigentümer grundlegend in der Pflicht, für die jeweils aus der spezifischen Bebauung bzw. Nutzung resultierenden Stellplatzbedarfe auf dem jeweiligen (Bau)grundstück – bzw. einem nahe liegenden anderen privaten Grundstück – abzudecken, d.h. ein ausreichendes privates Stellplatzangebot sicherzustellen.

Da auch in verdichteten Großstädten mit einem leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV sowie einem gut ausgebauten Fuß- und Radwegenetz für bestimmte Zwecke (Fahrt zur (ungünstig gelegenen) Arbeitsstätte, Fahrt zu (dezentral gelegenen) Freizeitaktivitäten, Fahrt für den Transport von (sperrigen) Gütern etc.) derzeit ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs mit (privaten) Kfz durchgeführt wird, geht die Verwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg grundsätzlich von einem mittel- bis langfristig weiterhin hohen Stellplatzbedarf für das Abstellen von privaten Kfz bei Neu-, Um- und Ausbauprojekten im Stadtgebiet von Magdeburg aus.

Es ist derzeit kein Grund ersichtlich, von dieser gefestigten Erkenntnis abzuweichen.

Die Stadt Magdeburg ist wie alle Kommunen grundlegend nicht in der Pflicht, auf ihren öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen Kfz-Stellplätze für private Bauherren bzw. Grundstückseigentümer vorzuhalten bzw. zu errichten.

Würden private Bauherren bzw. Grundstückseigentümer keine Stellplätze auf ihren Grundstücken errichten, dann würde sich in kurzer Zeit ein eklatanter Missstand aufgrund des Missverhältnisses von Stellplatzangebot und -nachfrage ergeben. Solch ein Missverhältnis kann ordnungswidriges Verhalten des „wildes Abstellens“ von Kfz im Sichtdreieck von Kreuzungsbereichen, auf Geh- und Radwegen, in Grünflächen etc. begünstigen. Die Verkehrssicherheit wie auch die allgemeine Sicherheit und Ordnung würden sehr schnell erhebliche Einbußen erleiden.

Die IHK hat in ihrer Stellungnahme ihrer Sicht auf die Regelungsmaterie des privaten ruhenden Verkehrs keine nachvollziehbare Begründung beigefügt.

Da die erheblichen Nachteile für die Allgemeinheit, die aus einem Aufgreifen der Position der IHK resultieren würden, im Verhältnis zu eventuellen Vorteilen für einzelne Wirtschaftsakteure bzw. Grundstückseigentümer und Bauherren deutlich überwiegen würden, ist die Position der IHK im Abwägungsprozess zurückzustellen.

Die Einschätzung „private Bauherren würden am besten wissen“ (... „dass ein Bauherr im eigenen Interesse ... funktionell plant und baut.“), wie sie ihrer Verantwortung für ihr Eigentum an Grundstück und baulicher Ausnutzung gerecht werden können, kann unter o.g. Gesamtschau nicht nachvollzogen werden.

Ohne verpflichtende Regelungen auf Basis von Satzungen etc. würde ein nicht unerheblicher Teil der Bauherren wohl keine bzw. nicht ausreichend Stellplätze auf dem eigenen Grundstück errichten.

Es ist, wie bereits aufgeführt, nicht die Aufgabe der Kommunen, anstelle von privaten Bauherren bzw. Grundstückseigentümern die aus der jeweiligen (eine Rendite erwirtschaftenden) Nutzung von Grundstücken resultierenden Belastung des öffentlichen Grunds mit öffentlichen Finanzmitteln abzufedern bzw. auszugleichen.

Die Stellungnahme der IHK kann auch so verstanden werden, dass die IHK den Satzungsentwurf so gedeutet hatte, dass die Stellplatzsatzung eine Regelung mit einer Stellplatzbeschränkung, d.h. mit einer Obergrenze für eine maximal herstellbare Zahl von Stellplätzen, enthalten könne.

Der Satzungsentwurf beinhaltet grundsätzlich keine reglementierende Obergrenze der Errichtung von Stellplätzen. Dem Bauherren steht es frei, eine größere Zahl an notwendigen Stellplätzen, als bauordnungsrechtlich gefordert, herzustellen.

Eine alternativ-freie, zwingend einzuhaltende, mit Obergrenzen arbeitende Stellplatzbeschränkung, wie in anderen Großstädten in den zurückliegenden Jahren eingeführt, ist für Magdeburg nicht vorgesehen.

Beschluss 4.1: der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.2 Stellungnahme: Industrie- und Handelskammer Magdeburg, Schreiben vom 25.07.17 (siehe Abwägungskatalog Nr. 1.2, Seite 2)

a)

„Im Zuge der Neuaufstellung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg regt die Industrie- und Handelskammer den Wegfall ... der Stellplatzablöse an.“

b) Abwägung: Wegen des Sachzusammenhangs wird auf 4.1. verwiesen.

Mit § 2 Abs. 3 der derzeit rechtswirksamen Garagen- und Stellplatzsatzung der LH Magdeburg besteht bereits die äußerst flexible Anwendbarkeit von Öffnungsklauseln nach „oben und nach unten“, d.h. ein im Einzelfall begründetes Abweichen von den Kennwerten der Richtzahlenliste ist jederzeit möglich. Der Satzungsentwurf der neuen Stellplatzsatzung übernimmt die bestehende „Flexi-Regel“ mit § 2 Abs. 6.

Diese Flexibilisierung entspricht nach hiesiger Einschätzung dem Kernanliegen der Stellungnahme der IHK, insbesondere auch mit Blick auf die verwendete Wortwahl in ihrer Stellungnahme. Mit der Verwendung von „grundsätzlich...“ anstelle „grundlegend...“ wurde die inhaltliche Ausrichtung der Stellungnahme entsprechend zum Ausdruck gebracht.

Da Stellplätze für Kfz in der Regel nicht oder nur unter sehr großem Aufwand nachträglich auf privaten (Bau-)grundstücken untergebracht werden können, muss der Nachweis der Errichtung von bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätzen als Bestandteil des Bauantrages für Neu-, Um- und Ausbauten erbracht werden. Er ist verpflichtender Bestandteil des Bauantrages wie auch der Baugenehmigung. Hieraus ist die Möglichkeit der Ablösung von baulich auf dem Baugrundstück nicht herstellbaren Stellplätzen begründet. Ein genereller Verzicht auf die Ablösung der Stellplatzbaupflicht würde der kommunalen Ebene ein durchgreifendes Regelungsinstrumentarium verwehren. Die Ablösung darf nur 60 Prozent der realen Herstellungskosten betragen und offeriert den Baugenehmigungsbehörden eine ausreichende Bandbreite für ihre Ermessensentscheidung.

Beschluss 4.2: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.3 Handwerkskammer Magdeburg, Schreiben vom 27.07.17 (siehe Abwägungskatalog Nr. 2.1, Seite 5)

a) Stellungnahme:

„Im Zuge der Neuaufstellung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg regt die Handwerkskammer den Wegfall des Stellplatznachweises ... an.“

b) Abwägung: wegen des Sachzusammenhangs wird auf die Abwägung 4.1

In Sachsen-Anhalt wie in fast allen Bundesländern basieren kommunale Stellplatzsatzungen auf einer Ermächtigungsgrundlage in der jeweiligen Landesbauordnung. Die kommunale Stellplatzsatzung ist ein bewährtes und höchst wirksames bauordnungsrechtliches Instrument, um die mit privaten Bauvorhaben wie auch anderweitigen Nutzungen von privaten Grundstücken regelmäßig verbundenen Verkehre mit motorisierten Individualfahrzeugen sowie immer häufiger auch mit Fahrrädern und anderen Kleinfahrzeugen und insbesondere die damit verbundenen erheblichen Auswirkungen des aus den o.g. Nutzungen resultierenden Ruhenden Verkehrs auf den öffentlichen Verkehrsraum steuernd zu beeinflussen.

Es ist gängige Verwaltungspraxis, dass das Instrument der Stellplatzsatzung eine nachweisbare Berechtigung im Portfolio der Steuerungs- und Regelungsinstrumentarien der kommunalen Verwaltungsebene im Bereich des Bauordnungsrechts wie auch der kommunalen Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung hat.

Dass der freie Markt die allgegenwärtigen Probleme der Überlastung des Straßenraums in Metropolen, Ballungszentren wie auch großen und mittelgroßen Großstädten lösen könne, vertritt eine Minderheit von Fachleuten meist außerhalb der Verkehrsplanung und der Stadtplanung. Vielmehr kommt es auf die maßgeschneiderte Ausgestaltung von Stellplatzsatzungen mit passgenauen Stellschrauben unter Würdigung der jeweiligen spezifischen lokalen Verhältnisse an, so die Mehrheit der Fachleute.

Es geht demnach nicht um das Ob, sondern um das Wie von Stellplatzsatzungen. Im öffentlichen Recht ist die Pflicht der Unterbringung der durch private Bebauung von Grundstücken bzw. durch private Nutzung von Grundstücken induzierten ruhenden Verkehre auf dem jeweiligen (Bau)grundstück – bzw. auf einem nahe liegenden anderen Grundstück – verankert. Das Ziel ist, den ohnehin knapp bemessenen öffentlichen Verkehrsraum von zusätzlichen Belastungen durch das Abstellen von privaten Kfz frei zu halten, d.h. nicht bzw. so gering wie möglich zusätzlich zu belasten.

Der öffentliche Verkehrsraum erfüllt seine Funktion des Vorhaltens von verkehrssicheren Trassen für den fließenden Verkehr sowie der Erschließung unmittelbar angrenzender privater (Bau)grundstücke nur dann, wenn er nicht übermäßig durch andere Nutzungsansprüche wie z.B. das Abstellen von privaten Kfz überfrachtet, d.h. überbelastet wird.

Der Gesetzgeber sieht demnach den privaten Bauherren bzw. Grundstückseigentümer grundlegend in der Pflicht, für die jeweils aus der spezifischen Bebauung bzw. Nutzung resultierenden Stellplatzbedarfe auf dem jeweiligen (Bau)grundstück – bzw. einem nahe liegenden anderen privaten Grundstück – abzudecken, d.h. ein ausreichendes privates Stellplatzangebot sicherzustellen.

Da auch in verdichteten Großstädten mit einem leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV sowie einem gut ausgebauten Fuß- und Radwegenetz für bestimmte Zwecke (Fahrt zur (ungünstig gelegenen) Arbeitsstätte, Fahrt zu (dezentral gelegenen) Freizeitaktivitäten, Fahrt für den Transport von (sperrigen) Gütern etc.) derzeit ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs mit (privaten) Kfz durchgeführt wird, geht die Verwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg grundsätzlich von einem mittel- bis langfristig weiterhin hohen Stellplatzbedarf für das Abstellen von privaten Kfz bei Neu-, Um- und Ausbauvorhaben im Stadtgebiet von Magdeburg aus.

Es ist derzeit kein Grund ersichtlich, von dieser gefestigten Erkenntnis abzuweichen.

Die Stadt Magdeburg ist wie alle Kommunen grundlegend nicht in der Pflicht, auf ihren öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen Kfz-Stellplätze für private Bauherren bzw. Grundstückseigentümer vorzuhalten bzw. zu errichten.

Würden private Bauherren bzw. Grundstückseigentümer keine Stellplätze auf ihren Grundstücken errichten, dann würde sich in kurzer Zeit ein eklatanter Missstand aufgrund des Missverhältnisses von Stellplatzangebot und -nachfrage ergeben. Solch ein Missverhältnis kann ordnungswidriges Verhalten des „wildes Abstellens“ von Kfz im Sichtdreieck von Kreuzungsbereichen, auf Geh- und Radwegen, in Grünflächen etc. begünstigen. Die Verkehrssicherheit wie auch die allgemeine Sicherheit und Ordnung würden sehr schnell erhebliche Einbuße erleiden.

Da die erheblichen Nachteile für die Allgemeinheit, die aus einem Aufgreifen der Position der IHK resultieren würden, im Verhältnis zu eventuellen Vorteilen für einzelne Wirtschaftsakteure bzw. Grundstückseigentümer und Bauherren deutlich überwiegen würden, ist die Position der IHK im Abwägungsprozess zurückzustellen.

Ohne verpflichtende Regelungen auf Basis von Satzungen etc. würde ein nicht unerheblicher Teil der Bauherren wohl keine bzw. nicht ausreichend Stellplätze auf dem eigenen Grundstück errichten.

Es ist, wie bereits aufgeführt, nicht die Aufgabe der Kommunen, anstelle von privaten Bauherren bzw. Grundstückseigentümern die aus der jeweiligen (eine Rendite erwirtschaftenden) Nutzung von Grundstücken resultierenden Belastung des öffentlichen Grunds mit öffentlichen Finanzmitteln abzufedern bzw. auszugleichen.

Der Satzungsentwurf beinhaltet grundsätzlich keine reglementierende Obergrenze der Errichtung von Stellplätzen. Dem Bauherren steht es frei, eine größere Zahl an notwendigen Stellplätzen, als bauordnungsrechtlich gefordert, herzustellen.

Eine alternativ-freie, zwingend einzuhaltende, mit Obergrenzen arbeitende Stellplatzbeschränkung, wie in anderen Großstädten in den zurückliegenden Jahren eingeführt, ist für Magdeburg nicht vorgesehen.

Beschluss 4.3: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.4 Handwerkskammer Magdeburg, Schreiben vom 27.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 2.2, Seite 5)

a) Stellungnahme:

„...Im Zuge der Neuaufstellung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg regt die Handwerkskammer den Wegfall ... der Stellplatzablöse an.“

b) Abwägung:

Mit § 2 Abs. 3 der derzeit rechtswirksamen Garagen- und Stellplatzsatzung der LH Magdeburg besteht bereits die äußerst flexible Anwendbarkeit von Öffnungsklauseln nach „oben und nach unten“, d.h. ein im Einzelfall begründetes Abweichen von den Kennwerten der Richtzahlenliste ist jederzeit möglich. Der Satzungsentwurf der neuen Stellplatzsatzung übernimmt die bestehende „Flexi-Regel“ mit § 2 Abs. 6.

Diese Flexibilisierung entspricht nach hiesiger Einschätzung dem Kernanliegen der Stellungnahme der IHK, insbesondere auch mit Blick auf die verwendete Wortwahl in ihrer Stellungnahme. Mit der Verwendung von „grundsätzlich...“ anstelle „grundlegend...“ wurde die inhaltliche Ausrichtung der Stellungnahme entsprechend zum Ausdruck gebracht.

Da Stellplätze für Kfz in der Regel nicht oder nur unter sehr großem Aufwand nachträglich auf privaten (Bau-)grundstücken untergebracht werden können, muss der Nachweis der Errichtung von bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätzen als Bestandteil des Bauantrages für Neu-, Um- und Ausbauten erbracht werden. Er ist verpflichtender Bestandteil des Bauantrages wie auch der Baugenehmigung. Hieraus ist die Möglichkeit der Ablösung von baulich auf dem Baugrundstück nicht herstellbaren Stellplätzen begründet. Ein genereller Verzicht auf die Ablösung der Stellplatzbaupflicht würde der kommunalen Ebene ein durchgreifendes Regelungsinstrumentarium verwehren. Die Ablösung darf nur 60 Prozent der realen Herstellungskosten betragen und offeriert den Baugenehmigungsbehörden eine ausreichende Bandbreite für ihre Ermessensentscheidung.

Beschluss 4.4: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.5 Umweltamt der Landeshauptstadt Magdeburg, Schreiben v. 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 3.1, Seite 8)

a) Stellungnahme:

Es wird gefordert, im § 6 Abs. 4 eine ergänzende Klarstellung wie folgt zu übernehmen:
„Je 6 Stellplätze ist ein mittelkroniger Laubbaum mit 16 - 18 cm Stammumfang zu pflanzen und zu unterhalten.“

Die Forderung wird wie folgt begründet:

„Die Anpflanzungspflicht dient der Senkung des großen Defizits im Baumbestand der LH Magdeburg. Die Bäume dienen der Verbesserung des Kleinklimas, der Rückhaltung von Starkregen und werten das Stadtbild auf. Sie bieten Lebensraum für Vögel und andere Lebewesen und helfen so, der seitens der Stadt eingegangene Verpflichtung für mehr Biodiversität Rechnung zu tragen.“

b) Abwägung:

Die Forderung des Umweltamtes kann insbesondere unter höherer Gewichtung der kommunalen Selbstverpflichtung zur Erreichung von Zielen des lokalen Klimaschutzes, insbesondere des Schutzes vor sommerlicher Überhitzung des Stadtkörpers (Stabilisierung des Kleinklimas) nachvollzogen werden. Eine Wiederaufnahme des Passus in die Stellplatzsatzung ist daher erfolgt.

Beschluss 4.5: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.6 Umweltamt der Landeshauptstadt Magdeburg, Schreiben v. 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 3.2, Seite 8)

a) Stellungnahme:

Die Untere Wasserschutzbehörde im Umweltamt fordert:
„... in die Stellplatzsatzung bitte ich unter § 6 Abs. 3 mit einzuarbeiten, dass aus wasserrechtlicher Sicht die Niederschlagsentwässerung vorzugsweise mittels einer Muldenversickerung realisiert wird.“

b) Abwägung:

Die Anregung ist eine sinnvolle Ergänzung der Regelungen und ist mit Blick auf beschlossene Ziele der LH Magdeburg, insbesondere zum Klimaschutz und zur lokalen Vorsorge und Kleinklimastabilisierung von Bedeutung.

Beschluss 4.6: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.7 Ingenieurkammer Sachsen-Anhalt. Schreiben vom 31.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 4.3, Seite 8)

a) Stellungnahme:

§ 2 Abs. 3 - Anregung der Streichung des Wortes „lediglich“, da es „eine gewisse Unbeachtlichkeit der Richtzahlen“ suggerieren würde.

b) Abwägung:

Die unscharfe Formulierung wird aus der Satzung durch Löschung des Wortes „lediglich“ herausgenommen.

Beschluss 4.7: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.8 Ingenieurkammer Sachsen-Anhalt, Schreiben vom 31.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 4.4, Seite 8)

a) Stellungnahme:

§ 2 Abs. 10 - Anregung der Ergänzung um eine Klarstellung zur angewandten Rundungsregelung. Empfehlung eines „generellen Aufrundens.“

b) Abwägung:

Die Anregung ist plausibel. Der Vorschlag ist auch relevant für die aufzustellende Vollzugsrichtlinie zur Stellplatzsatzung bzw. Handreichung an Bauherren.

Beschluss 4.8: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.9 Ingenieurkammer Sachsen-Anhalt, Schreiben vom 31.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 4.7, Seite 9)

a) Stellungnahme:

„Im Satz 4 wird aufgegeben, dass bei Entfernungen bis zu 300 m die Stellplatzverpflichtung (auch hier Richtzahl) um 30 Prozent zu verringern ist, also die Pflicht besteht die Anzahl zu verringern, heißt auch weniger herzustellen (Beschränkung für den, der mehr Stellplätze herstellen will). Die rechtliche Zulässigkeit einer solchen Beschränkung ist ohne verkehrspolitische Begründung bedenklich. ... Die Formulierung sollte überdacht werden.“

b) Abwägung:

Die Ingenieurkammer (IK) unterliegt wohl einer Fehlinterpretation.

Der Wortlaut der Satzung ist:

„...Bei gesichertem Anschluss an den ÖPNV in zumutbarer fußläufiger Entfernung vom Haupteingang der baulichen Anlage (bis zu 500 m) kann die Stellplatzverpflichtung regelmäßig um bis zu 30 Prozent verringert werden. Bei einem Straßenbahnanschluss bis zu 300 m fußläufiger Entfernung zum Haupteingang der Anlage ist die Stellplatzverpflichtung um 30 Prozent zu verringern.“

Es ist nicht formuliert: „...darf nur 70 Prozent des jeweiligen Richtzahlenwertes gebaut werden.“ Dies wäre tatsächlich eine Stellplatzbeschränkung. Solch Regelungsinhalt ist jedoch nicht angestrebt und hat daher keinen Eingang in den Satzungstext gefunden.

Der im Satzungsentwurf gewählten Formulierung kann entnommen werden, dass die Höhe der bauordnungsrechtlich mindestens nachzuweisenden Stellplatzzahl um 30 Prozent verringert wird. Das heißt, die Mindestanzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird reduziert. Von einer Maximalanzahl, die einzuhalten ist, d.h. von einer Obergrenze, ist keine Rede. Nach der gewählten Formulierung kann der Bauherr freiwillig mehr Stellplätze errichten als bauordnungsrechtlich gefordert wird.

Es besteht mit den gewählten Regelungen keine „harte“ Stellplatzbeschränkung.

Die Stellungnahme der IK wurde zum Anlass genommen, den § 4 Abs. 2 noch einmal kritisch auf Eindeutigkeit seiner Formulierungen zu prüfen. Im Ergebnis wird ab Satz 3 neu formuliert: *„Bei Lage des Baugrundstücks zu einer Straßenbahnhaltestelle in bis zu 300 m fußläufiger Entfernung ist der Stellplatznachweis mit um 30 Prozent verringerten Werten der Nrn. 2 bis 10 der Richtzahlenliste in der Anlage 1 der Stellplatzsatzung zu erbringen. Bei Lage des Baugrundstücks zu einer Straßenbahnhaltestelle in 300 m bis 500 m fußläufiger Entfernung können die Richtzahlen aus Nr. 2 bis 10 der Richtzahlenliste in der Anlage 1 der Stellplatzsatzung um bis zu 30 Prozent verringert werden.“*

Verkehrspolitische Grundlage für die vorgeschlagene Regelungen sind die mit Baustein 2 des Verkehrsentwicklungsplans 2030plus beschlossenen Ziele zur weiteren Entwicklung des Verkehrssystems in der Landeshauptstadt Magdeburg.

Beschluss 4.9: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

4.10 Ingenieurkammer Sachsen-Anhalt, Schreiben vom 31.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 4.8, Seite 10)

a) Stellungnahme:

„Es erschließt sich aber gänzlich nicht, warum die Entfernung immer nur zum Haupteingang zu berechnen ist und hier nicht auch Nebeneingänge berücksichtigt werden sollen, sofern diese für den einschlägigen Benutzerkreis auch jederzeit offenstehen.“

b) Abwägung:

Einschlägige Regelungen in Stellplatzsätzen von mit Magdeburg vergleichbaren Großstädten beinhalten ebenfalls den Haupteingang als Bezugsgröße. Dies schafft Klarheit und erleichtert den Vollzug der Satzung.

Die Relevanz von Nebeneingängen ist wohl eher bei Einrichtungen mit umfassendem Publikumsverkehr relevant. Hierbei sind wohl tendenziell eher große Gebäude mit Nutzungen wie Einzelhandel, Freizeit, Kultur etc. sowie Gebäude der öffentlichen Verwaltung und weitere relevante öffentliche Nutzungen inbegriffen. Für diese Sonderfälle ist § 2 Abs. 6 anzuwenden. Mit dessen Regelung können solche eher seltenen, einzelfallartigen Bauvorhaben adäquat ausgesteuert werden. Im Sinne einer Vermeidung von übertrieben kleinteiligen Prüfschemata wird für die Beibehaltung der Regelung - d.h. Orientierung auf den Bezugspunkt Haupteingang - plädiert. Einzelfallregelungen sind davon unbenommen.

Beschluss 4.10: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.11 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17 (siehe Abwägungskatalog Nr. 5.1, Seite 11)

a) Stellungnahme:

zu § 4 Abs. 2 „Für das Maß der Reduzierung kommt es auf die Bedienungsqualität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV und auf die Entfernung der baulichen Anlage zu der bzw. zu den Haltestellen an.“

Bereits an dieser Stelle sollte den Inhalten des § 8 Abs. 2a vorgegriffen und die „Bedienungsqualität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV“ näher ausgeführt werden.

b) Abwägung:

Mit Blick auf den Grundsatz einer leicht verständlichen, praxistauglichen Handhabung der Stellplatzsatzung bei Bauvorhaben und Baugrundstücken mit den verschiedensten Rahmenbedingungen und Ausformungen sind einerseits Grundsätze der Verwaltung wie Bestimmtheit und Eindeutigkeit von Regelungen zu beachten. Andererseits sollen mit der Stellplatzsatzung stadtentwicklungsrelevante, verkehrsplanerische wie auch bauordnungsrechtliche sowie ordnungsrechtliche Ziele erreicht werden.

Insofern war es erforderlich, einige Regularien mit etwas komplexeren Steuerungsmechanismen möglichst einfach und verständlich auszugestalten.

Die Anregung auf nähere „Ausführungen zur Bedienungsqualität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV“ wird aufgegriffen.

Der § 4 Abs. 2 wird wie folgt neu formuliert:

§ 4 (2) „Eine Reduzierung der Stellplatzzahl gem. der Nutzungsarten Nr. 2 bis 10 der Anlage 1 ist unter Berücksichtigung einer gesicherten und attraktiven Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) möglich.

Für das Maß der Reduzierung kommt es auf die Bedienungsqualität und auf die Entfernung des Baugrundstücks zu der bzw. zu den Haltestellen an.

Bei Lage des Baugrundstücks zu einer Straßenbahnhaltstelle in bis zu 300 m fußläufiger Entfernung ist der Stellplatznachweis mit um 30 Prozent verringerten Werten der Nrn. 2 bis 10 der Richtzahlenliste in der Anlage 1 der Stellplatzsatzung zu erbringen.

Bei Lage des Baugrundstücks zu einer Straßenbahnhaltstelle in 300 m bis 500 m fußläufiger Entfernung können die Richtzahlen aus Nr. 2 bis 10 der Richtzahlenliste in der Anlage 1 der Stellplatzsatzung um bis zu 30 Prozent verringert werden.“

Dabei wird anhand des Vorschlags des ADAC folgender ergänzender Satz 6 in die Neuformulierung des § 4 Abs. 2 aufgenommen:

„Als gut erschlossen gilt die Lage des Baugrundstücks in bis zu 500 m fußläufiger Entfernung von einer Straßenbahnhaltstelle, die werktags tagsüber mindestens im 10-Minuten-Takt bedient wird.“

Beschluss 4.11: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.12 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 5.2, Seite 12)

a) Stellungnahme:

§ 6 Größe und Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze

zu Abs. 1 „Für die Herstellung der notwendigen Stellplätze gilt die Garagenverordnung (GaVO) vom 14. September 2006 (GVBl. LSA S. 495) in der jeweils gültigen Fassung.“

Die derzeit gültige Fassung der GaVO § 5 „Einstellplätze und Fahrgassen, barrierefreies Bauen“

gibt zum Teil geringe Stellplatzbreiten vor. Die größeren Fahrzeugbreiten sollten daher in der GaVO und dementsprechend auch in der Stellplatzsatzung Berücksichtigung finden.

b) Abwägung:

Auf die GaVO und deren Regelungsinhalt hat die LH Magdeburg keinen unmittelbaren Einfluss. Sollte die GaVO durch den Ordnungsgeber zeitnah fortgeschrieben werden, können die Anregungen des ADAC u.a. mit einer Stellungnahme der LH Magdeburg im Zuge der Beteiligung eingebracht werden.

Insbesondere mit Blick auf die landesweit wie auch auf kommunaler Ebene angestrebte Vereinfachung für die Bauherren durch Vereinheitlichung von Regelungen wird eine durchgängige Orientierung auf die Kennwerte der GaVO beibehalten. Sollte die GaVO an aktuelle Entwicklungen (auch hinsichtlich der Stellplatz- und Fahrgassenbreiten) angepasst werden, gelten die neuen Werte auch für das Gebiet der LH Magdeburg und mit der Formulierung einer dynamischen Anpassung in der Stellplatzsatzung auch für diese Regelungsmaterie.

Beschluss 4.12: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.13 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 5.3, Seite 12)

a) Stellungnahme:

zu § 6 Abs. 5 „Bei baulichen Anlagen mit Wohnnutzung ab einem regulären Bedarf von 10 Stellplätzen soll für mindestens 10 Prozent der Stellplätze ein ausreichender Elektroanschluss baulich vorbereitet werden, damit bei Bedarf eine Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge installiert werden kann.“

Auf Beschluss des Bundes soll die Elektromobilität in Deutschland gefördert werden, eine wichtige Säule stellt hierbei auch die Verbesserung der Ladeinfrastruktur dar. Aus diesem Grund sollten nicht nur bei baulichen Anlagen mit Wohnnutzung Stellplätze mit ausreichendem Elektroanschluss vorbereitet werden, sondern nach Möglichkeit vor allen Nutzungsarten der Anlage 1.

b) Abwägung:

Das Aufgreifen der Anmerkung des ADAC zieht die Pflicht auf Vorhalten der Voraussetzungen für eine schnelle und kostengünstige Installation von Lademöglichkeiten bei Arbeitsstätten wie z.B. Industrie, Gewerbe sowie Verwaltungseinrichtungen nach sich.

Da jedoch noch nicht abschließend geklärt ist, wie die Bereitstellung von Ladestrom im Binnenverhältnis Arbeitgeber – Arbeitnehmer (bzw. Kunde – Dienstleister) abgerechnet wird und ob eine Bereitstellungspflicht von Lademöglichkeiten für Arbeitnehmer rechtssicher gegeben ist, soll dieser Passus einer künftigen Novelle der Stellplatzsatzung mit gesicherter Rechtslage vorbehalten bleiben.

Ein Vorhalten von E-Lademöglichkeiten am Wohnort von E-Fahrzeug-Besitzern, d.h. in Wohngebäuden, ist mit Blick auf die Verweilzeiten von Kfz in Abstellanlagen des Wohnungseigentümers / Vermieters als sachgerecht zu bewerten.

Beschluss 4.13: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

4.14 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 5.4, Seite 13)

a) Stellungnahme:

§ 7 Größe und Beschaffenheit der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder
zu Abs.1 „Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sind in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereiches herzustellen. Sie sollen ebenerdig liegen. Abstellanlagen und -räume müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen verkehrssicher und leicht erreichbar sein.“

Ergänzend zur Verkehrssicherheit sollte an dieser Stelle auch die subjektive bzw. soziale Sicherheit aufgeführt werden, die entscheidend für die Auslastung und Nutzung einer Abstellanlage für den Radverkehr ist.

b) Abwägung:

Der ADAC hat die von ihm verwendeten Begriffe nicht näher erläutert. Mit ‚subjektiver Sicherheit‘ wird das durch jede Einzelperson persönlich wahrgenommene Sicherheitsgefühl gemeint sein. Diese Wahrnehmung kann bei jeder Person anders ausfallen.

Mit sozialer Sicherheit wird offenbar der etwas häufiger verwendete Passus der „Sozialen Kontrolle“ gemeint sein. Soziale Sicherheit bzw. Soziale Kontrolle lassen sich insbesondere durch eine gute Planung im Einzelfall ermöglichen bzw. verbessern. Hierbei sind insbesondere ein Gewähren von ungehinderten Einblick-Möglichkeiten und eines Überblickes sowie das Vermeiden von verwinkelten, nicht einsehbaren Teilbereichen etc. zu erwähnen.

Soziale Sicherheit lässt sich grundsätzlich nicht per Stellplatzsatzung verordnen.

Zur Erhöhung der subjektiv empfundenen Sicherheit kann eine blendfreie, nicht auf die Hausfassaden gerichtete, Vandalismus und Kriminalität abschreckende Ausleuchtung von Wegen, Rampen und Abstellanlagen dienen. Über das Bauordnungsrecht kann jedoch keinem Bauherrn die Installation einer Beleuchtung rückwärtiger Bereiche seines privaten Grundstückes verpflichtend auferlegt werden.

Eine Video-Überwachung – im öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Raum – kann grundsätzlich die subjektive wie auch die objektive Sicherheit im Einzelfall erhöhen helfen. Über das Bauordnungsrecht kann jedoch keinem Bauherrn die Installation einer Video-Überwachungsanlage auf dem privaten Grundstück auferlegt werden.

Der Bauherr trägt eine eigene Verantwortung, die angestrebte Diebstahlsicherheit von Fahrradabstellanlagen auf geeignete Weise auf seinem Grundstück sicherzustellen. Die Entscheidung zur technischen Ausführung zur Erreichung dieser Vorgabe bleibt im Verantwortungsbereich des Bauherrn.

Der Anregung kann somit nur insoweit gefolgt werden, dass in § 7 Abs. 1 ein neuer Satz 3 mit folgendem allgemeinen, allerdings unbestimmtem Begriff eingefügt wird: „*Geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit insbesondere im Umfeld der Abstellanlage sowie an den Zuwegungen sollen einbezogen werden.*“

Siehe auch Ergänzung um neue Formulierung in § 7 Abs. 4

Beschluss 4.14: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

4.15 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 5.6, Seite 14)

a) Stellungnahme:

zu § 7 Abs. 3 „Bei der Herstellung von Abstellplätzen sind die Mindestabmessungen von 0,70 m

x 2,00 m einzuhalten, bei höhenversetzter Anordnung 0,50 m x 2,00 m. Bei Neubauten müssen,

bei Umbauten und Umnutzungen sollen die Abstellplätze barrierefrei erreichbar sein.

Abstellplätze für Wohnnutzung müssen mehrheitlich über einen Wetterschutz verfügen.“ bringt der ADAC folgende Stellungnahme ein:

Auch die entsprechende Beleuchtung der Abstellanlage sollte aufgeführt werden, sie trägt unter anderem zur sozialen Sicherheit bei (siehe auch Abs. 1).

b) Abwägung:

Es besteht ein Zielkonflikt. Einerseits erhöht eine Beleuchtung Diebstahlschutz und Sicherheitsempfinden, andererseits könnten rückwärtige Grundstücksbereiche mit ggf. dorthin orientierten Schlafräumen auch unnötig stark erhellt werden, was nicht von allen Bewohnern / Anliegern als wünschenswert gesehen werden könnte. Eine maßvolle, nicht auf Hausfassaden gerichtete Ausleuchtung von privaten Grundstücken mit einer kommunalen Satzung zu fordern bzw. im Detail zu regeln, ist nicht möglich. Soziale Sicherheit bzw. Soziale Kontrolle sollte mit anderen Mitteln, insbesondere durch gute Planung, erreicht werden.

§ 7 Abs. 4 wird mit neuen Sätzen 4 und 5 wie folgt ergänzt:

„*Es sollen geeignete Maßnahmen zur Erhöhung von Sicherheit und Diebstahlschutz getroffen werden. Insbesondere eine angemessene Beleuchtung, abschließbare Abstellanlagen, Fahrradboxen können hierzu beitragen.*“

Beschluss 4.15: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

4.16 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 5.7, Seite 14)

a) Stellungnahme:

Die Mindestabmessungen bei der höhenversetzten Anordnung müssten neu berechnet und angepasst werden, um Schäden am Rad zu vermeiden.

b) Abwägung:

Eine nochmalige Überprüfung von Reglungstiefe und ausreichendem Maß an Flexibilität für den Vollzug der Stellplatzsatzung hat unter Einbezug des Hinweises des ADAC zu folgender neuen kürzeren Formulierung des Abs.3 geführt:

„Bei der Herstellung von Abstellplätzen sind die Mindestabmessungen von 0,80 m x 2,00 m einzuhalten. Bei Neubauten müssen, bei Umbauten und Umnutzungen sollen die Abstellplätze barrierefrei erreichbar sein. Abstellplätze für Wohnnutzung müssen mehrheitlich über einen Wetterschutz verfügen.“

Beschluss 4.16: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.17 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 5.8, Seite 15)

a) Stellungnahme: ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17

Aus unserer Sicht sind darüber hinaus Abstellanlagen, wie zum Beispiel abgeschlossene Abstellanlagen, Fahrradboxen, zweigeschossige Abstellanlagen etc. zusätzlich in der Satzung zu fixieren.

b) Abwägung:

Der Anregung einer zusätzlichen Fixierung weiterer Formen von Fahrradabstellanlagen wird teilweise gefolgt.

§ 7 Abs. 4 wird mit neuen Sätzen 4 und 5 wie folgt ergänzt:

„Es sollen geeignete Maßnahmen zur Erhöhung von Sicherheit und Diebstahlschutz getroffen werden. Insbesondere eine angemessene Beleuchtung, abschließbare Abstellanlagen, Fahrradboxen können hierzu beitragen.“

Eine umfassende bzw. abschließende Aufzählung ist in der Stellplatzsatzung nicht möglich.

Beschluss 4.17: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

4.18 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 5.9, Seite 15)

a) Stellungnahme:

zu § 7 Abs. 5 „Jeder 10. notwendige Abstellplatz für Fahrräder muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Lasten- oder Kinderanhängern bzw. Lastenfahrrädern geeignet sein.“

Im Sinne der Förderung und Verlagerung von Kfz- und auch Güterverkehr auf umwelt-schonendere Verkehrsmittel, sollte die Anzahl der großflächigen Abstellanlagen für Lasten-, Liege- und Dreiräder sowie Kinderanhänger erhöht werden.

b) Abwägung:

Die Stellungnahme ist plausibel. Damit lautet der § 7 Abs. 5: „Jeder 5. notwendige Abstellplatz für Fahrräder muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Lasten- oder Kinderanhängern bzw. Lastenfahrrädern geeignet sein.“

Beschluss 4.18: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.19 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 5.10, Seite 15)

a) Stellungnahme:
zu Anlage 1 – Richtzahlenliste

1.10 Flüchtlingswohnheime

Derzeit ist das Fahrrad neben dem ÖPNV das von Flüchtlingen vorwiegend genutzte Verkehrsmittel. Dementsprechend sind Abstellanlagen für Fahrräder ausreichend zu dimensionieren.

b) Abwägung:

Die Anregung wird aufgegriffen, da offenkundig der Entwurf der Stellplatzsatzung den Sachverhalt nicht ausreichend berücksichtigt hat.

Die Nachjustierung der Richtzahlenliste erfolgt: 1 Fahrradstellplatz je 2 - 5 Betten

Beschluss 4.19: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.20 ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V., Schreiben vom 19.07.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 5.11, Seite 15)

a) Stellungnahme:
zu Anlage 1 – Richtzahlenliste

3. Verkaufsstätten

Je nach Lage und Frequentierung sollten mehr Abstellanlagen für den Radverkehr aufgeführt werden.

b) Abwägung:

Die Anregung beinhaltet leider keine konkreten Vorschläge für die avisierten Richtzahlenwerte. Die LH Magdeburg beabsichtigt unter Verwendung von Eigenmitteln wie auch Fördermitteln in den kommenden Jahren ein Programm zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum insbesondere in der Innenstadt zu entwickeln. Dies kommt allen Nutzungen zugute, so auch den bestehenden Einzelhandelseinrichtungen. Daher wird empfohlen, die Erhöhung der Richtzahlenwerte für Verkaufsstätten zurückzustellen und zunächst die Akzeptanz und Passgenauigkeit der im Entwurf enthaltenen Werte über einen gewissen Zeitraum zu beobachten und zu prüfen. Bei Bedarf kann mit einer künftigen Fortschreibung der Stellplatzsatzung die Richtzahlenliste angepasst werden.

Beschluss 4.20: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.21 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.1.1, Seite 16)

a) Stellungnahme:
zu § 7 „Größe und Beschaffenheit der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder“

„Dieser § ist sicher der für uns Wichtigste. Wir empfehlen hier ein paar Änderungen. Fettdruck sind unsere Ergänzungen.

§ 7 Abs. 1 „Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sind in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereichs herzustellen. Sie ~~sollen~~ **müssen** ebenerdig liegen...“

b) Abwägung:

Das im Entwurf der Stellplatzsatzung verwendete Wort „sollen“ beinhaltet in der Verwaltungssprache hier im konkreten Fall, dass Ausnahmen insbesondere für Um- und Ausbauten im Gebäudebestand möglich sind. Im Gebäudebestand lässt sich oftmals im Erdgeschoss kein Fahrradraum nachträglich einordnen. In solchen Fällen ist eine verkehrssichere und leicht erreichbare Lage eines neu eingerichteten Fahrradraums im Souterrain bzw. Kellergeschoss einem völligen Verzicht auf geschützte Fahrradabstellanlagen vorzuziehen.

Es wird die Formulierung sollen beibehalten, um sämtliche Konstellationen wie Neubau, Um- und Ausbau gerecht zu werden.

Beschluss 4.21: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.22 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.1.2, Seite 16)

a) Stellungnahme:
§ 7 Abs. 1: „...Abstellanlagen und -räume müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ungehindert mit ausreichender Bewegungsfläche, verkehrssicher und leicht erreichbar sein.“

Im Ausnahmefall sollten z.B. zu Errichtung von Fahrrad-Gemeinschaftskellern auch Rampen und Treppenstufen mit ordentlichen, nicht zu steilen Schieberinnen zulässig sein. Die Steigung von Rampen sollte dann nicht größer als vllt. 10% sein. Bei Treppen mit Schieberinne müsste die Anzahl der Stufen begrenzt werden vllt. auf 8 Stufen. Einen Formulierungsvorschlag haben wir dazu noch nicht. „Ebenerdig“ würde vom Wortinhalt jegliche Verwendung von Rampen ausschließen.

b) Abwägung:

Die Formulierung „ungehindert mit ausreichender Bewegungsfläche“ ist eine nähere Beschreibung der im Entwurf der Satzung verwendeten Formulierung „leicht erreichbar“. Da der Vollzug der Stellplatzsatzung von dieser Klarstellung profitieren kann, wird die vorgeschlagene Ergänzung übernommen.

Beschluss 4.22: der Stellungnahme wird gefolgt

4.23 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.2, Seite 17)

a) Stellungnahme:
§ 7 Abs. 3 4 „Abstellplätze außerhalb von Gebäuden sind somit fest verankerten ~~Fahrrädern~~ **Anlehnbügeln** auszustatten, dass jedes Fahrrad mit seinem Rahmen angeschlossen werden kann.

b) Abwägung:

Die im Entwurf verwendete Bezeichnung ist veraltet und insoweit irreführend. Der Formulierungsvorschlag „Anlehnbügel“ wird übernommen.

Beschluss 4.23: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.24 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.3, Seite 17)

a) Stellungnahme:

§ 7 Abs. 3 „Die Anlehnbügel müssen einzeln zugänglich sein und sind bei einseitiger Nutzung im Anstand von mindestens 70 cm und bei beidseitiger Nutzung im Anstand von mindestens 120 cm anzuordnen.“

b) Abwägung:

Es handelt sich um § 7 Abs. 4. Dass Anlehnbügel einzeln zugänglich sein müssen, versteht sich von selbst. Die Forderung ist obsolet und wird daher nicht übernommen. Eine einseitige Nutzung ist mit Grundsätzen der Flächensparsamkeit nicht in Einklang zu bringen und wird seitens der Verwaltung nicht befürwortet. Daher Verzicht auf eine Aussage hierzu, somit auch keine Maßangabe. Die beidseitige Nutzung von Anlehnbügel ist der Regelfall. Allerdings hat die Verwaltung hierzu bereits das Mindestmaß 140 cm vorgegeben, siehe § 7 Abs. 3 Satz 1.

Beschluss 4.24: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.25 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.4, Seite 17)

a) Stellungnahme:

§ 7 Abs. 3 „... Eine Überdachung wird empfohlen. **Bei allen Nutzungsarten sind ab 20 notwendigen Fahrradabstellplätzen mindestens 25 % regensicher zu überdachen oder gemäß § 7 Abs. 5 in umschlossenen Gebäuden unterzubringen. Bei Wohnhäusern ist nach Möglichkeit ist eine sichere Einfriedung zu errichten. Es sind vorzugsweise Bügel als Abstellanlage zu verwenden, um Beschädigungen insbesondere an Laufrädern zu verhindern.**

b) Abwägung:

Die vom ADFC eingebrachten Anmerkungen zur verpflichtenden Ausführung von Überdachungen von Fahrradabstellanlagen bzw. Lage in umschlossenen Gebäuden stellen eine die Baukosten beeinflussende Forderung dar. Hinsichtlich der Wünsche und Anforderungen aus Nutzersicht sind die Forderungen des ADFC nachvollziehbar. Um eine umfassende Nutzung des Radverkehrs zur Entlastung des Stadtverkehrs und Erreichung der Klimaschutzziele nachhaltig zu fördern, wird der voranstehende Vorschlag des ADFC in die Stellplatzsatzung mit der einschränkenden Konkretisierung „Eine Überdachung wird empfohlen. Bei **Neubauten** sind für alle Nutzungsarten ab 20 Abstellplätze mindestens...“ aufgenommen.

Dem Vorschlag auf Streichung von Satz 4 wird entsprochen.

Beschluss 4.25: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

4.26 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.5, Seite 17)

a) Stellungnahme:

§ 7 Abs. 4 NEU: Werden die Fahrradabstellplätze in allseitig umschlossenen Gebäuden untergebracht, gelten die vorgenannten Regelungen sinngemäß. Anlehnbügel sind dann nicht erforderlich. Fahrradhalter zum Anschluss der Räder an den Rahmen werden zusätzlich empfohlen. Diese Räumlichkeiten müssen über Lademöglichkeiten (Steckdose mit mindestens 230 V) verfügen.

b) Abwägung:

Die Anregung eines neuen Absatzes wird aufgegriffen, allerdings wird es ein Abs. 5, da Abs. 4 beibehalten wird. Es ist zwar nicht klar erkennbar, welche „vorgenannten Regelungen“ gelten sollen (ein Teil der Regelungen entfällt), aber die Ergänzung zu Radabstellplätzen in umschlossenen Gebäuden erscheint sinnvoll. Die Aussage zu den E-Lademöglichkeiten entspricht der aktuellen Diskussion und den Forderungen von EU und Bundesregierung. Die LH Magdeburg bekennt sich zur umfassenden Förderung neuer Antriebsarten in allen städtischen Verkehrsarten. Somit sollen auch an geeigneten Stellen E-Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs vorgehalten werden müssen. Eine konkrete Angabe von Stromart, Spannung, Leistung des Ladestromanschlusses ist mit der Stellplatzsatzung nicht möglich. Der Passus kann nur umformuliert übernommen werden: *„Diese Räumlichkeiten müssen über eine geeignete E-Lademöglichkeit verfügen.“*

Der neue Abs. 5 wird dann wie folgt formuliert:

„Werden die Fahrradabstellplätze in allseitig umschlossenen Gebäuden untergebracht, gelten die vorgenannten Regelungen sinngemäß. Diese Räumlichkeiten müssen über eine geeignete E-Lademöglichkeit verfügen.“

Beschluss 4.26: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

4.27 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.6, Seite 18)

a) Stellungnahme:

„Eingearbeitet werden müsste u.E. in § 8 allerdings noch, dass eine Ablösung von fehlenden Fahrradabstellplätzen durch Geldzahlungen nicht in Frage kommen kann. Die Ablösezahlungen sollen doch sicher nur fehlende Kfz-Stellplätze betreffen;“

b) Abwägung:

Die vom ADFC angeregte ergänzende Klarstellung ist nicht erforderlich, da die Ablösung bereits eindeutig im Satzungsentwurf geregelt ist. Der Entwurf der Stellplatzsatzung sieht eine Ablösung für nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten herstellbare Abstellplätze für Fahrräder nicht vor. Ziel ist es, den Bauherrn auf die bauliche Errichtung von Fahrradabstellanlagen zu verpflichten.

Beschluss 4.27: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.28 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.7, Seite 18)

a) Stellungnahme:

In dem Zusammenhang stellen wir die Frage, ob schon in der Satzung für die Bauherren die Möglichkeit eröffnet werden kann, die notwendigen Fahrradbügel auf eigene Kosten –

natürlich nach Genehmigung des Stadtplanungsamtes und der Verkehrsbehörde, SG Sondernutzung zu errichten. Auch Pavillon-Gemeinschaftsanlagen für 6-12 Räder (entsprechend Hamburger Beispielen) könnten nach gestalterischer Abstimmung z.B. in den Wohngebieten mit geschlossener Bebauung vllt. bei ausreichender Gehwegbreiten (Alleen) die Nutzung des Fahrrades befördern. Denkbar wäre natürlich auch die Umwandlung öffentlicher oder privater Kfz-Stellflächen für Fahrradabstellplätze.

b) Abwägung:

Die Stellplatzsatzung hat ihre Ermächtigungsgrundlage im Bauordnungsrecht. Bauordnungsrechtlich notwendige Stellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder einem nahe liegenden anderen Grundstück hergestellt werden. Einen (Fahrrad-)Abstellplatznachweis auf öffentlichen Grundstücken bzw. öffentlichen Verkehrsanlagen wie z.B. Gehwegen oder Kfz-Fahrbahnen / Kfz-Parkstreifen hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen. Es besteht für Bauherren die Möglichkeit, objektiv nicht herstellbare bauordnungsrechtlich notwendige Stellplätze für Kfz abzulösen. Das heißt, die LH Magdeburg ist mit Erhalt der Ablösezahlungen in der Pflicht, im Stadtgebiet die Finanzmittel aus Stellplatzablösezahlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse einzusetzen. Für Abstellplätze für Fahrräder ist dieses Konstrukt der Ablösezahlung in Magdeburg nicht vorgesehen. Der Bauherr kann nicht anstelle der Herstellung von Abstellplätzen auf seinem Baugrundstück darauf hoffen, das auf kommunalen Gehweg- oder Fahrbahnnteilflächen im Umfeld seines Baugrundstückes die LH Magdeburg die bauordnungsrechtlich notwendigen Abstellanlagen ersatzweise errichtet.

Die vom ADFC vorgeschlagenen Fahrradpavillons etc. lassen sich ggf. im Rahmen der Stadterneuerung, ggf. mit Fördermitteln z.B. der Städtebauförderung, an geeigneten Stellen errichten. Die somit angebotenen Abstellplätze für Fahrräder stellen jedoch eine über die Pflichten der Bauherren zum Nachweis der bauordnungsrechtlich notwendigen Abstellplätze hinausgehende freiwillige Leistung der Kommune dar. Die Machbarkeit und die jeweiligen Modalitäten solcher im öffentlichen Verkehrsraum untergebrachten (Sammel)abstellrichtungen insbesondere zu Betreiberschaft, Sondernutzungszahlung etc. wären jeweils im Einzelfall zu klären.

Beschluss 4.28: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.29 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.8, Seite 19)

a) Stellungnahme:
zur Anlage 1 – Richtzahlenliste

„Wir empfehlen bei Nr. 3.1 allerdings zwei kleine Änderungen:
- entsprechend der Regelung zur Kfz-Pflicht bei Läden und Geschäftshäusern den Zusatz „jedoch mindestens 2 je Laden“

b) Abwägung:

Gemeint ist offenkundig die Anpassung der Richtzahl für Abstellanlagen für Fahrräder. Da Anlehnbügel und auch viele andere Abstellvorrichtungen beidseitig zum Abstellen genutzt werden können und dies auch so erfolgen soll, ist der Vorschlag hilfreich. Die Richtzahl wird angepasst.

Beschluss 4.29: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.30 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg; Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.9, Seite 19)

a) Stellungnahme:

„Entsprechend der Stellplatzsatzung Halle (Saale) von 2016 eine Änderung auf 100 m² statt 120 m² Verkaufsnutzfläche.“

b) Abwägung:

Der mögliche Regelungsbereich umfasst eine große Bandbreite. Bei einer Verringerung des Bezugsmaßes von 120 m² auf 100 m² Verkaufsnutzfläche erhöht sich bei Bauvorhaben entsprechend die Gesamtzahl der nachzuweisenden Abstellplätze in geringfügigem Maß. Die daraus resultierenden Mehraufwendungen sind jedoch überschaubar. Der Vorschlag wird übernommen.

Beschluss 4.30: Der Stellungnahme wird gefolgt

4.31 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.10, Seite 19)

a) Stellungnahme:

Wir regen weiterhin an, bei Nr. 6.1 – 6.3 Gaststätten die Berechnung nicht allein nach der Zahl der Sitzplätze vorzunehmen, sondern nach „Gastraum oder Freischankfläche“ Festlegungen zu treffen – z.B. entsprechend der FabS München von 2012 – 10 m² Gastraum / 1 F.Stpl. oder 20 m² Freischankfläche / 1 F.Stpl.

b) Abwägung:

Die Münchner Fahrradabstellplatzsatzung mit der in der Anlage greift zu einem überwiegenden Teil auf Kennwerte mit Flächenbezug zurück. Insofern geht die Münchner Satzung von einem anderen Ansatz aus. Die bisherige Garagen- und Stellplatzsatzung wie auch der Entwurf der neuen Stellplatzsatzung für Magdeburg beinhalten mehrheitlich Kennwerte mit Nutzerbezug, d.h. mit Angabe einer Zahl von Personen. Dies stellt einen bundesweit verbreiteten Ansatz dar. Es erschließt sich nicht, aus welchem Grund die Freischankflächen mit einem anderen Abstellplatz-Schlüssel als für Gasträume versehen werden sollen. Freischankflächen werden in den milden Monaten insbesondere an trockenen, sonnigen Tagen aufgesucht. In diesen Monaten ist die Benutzung des Fahrrades im Allgemeinen intensiver als in den kalten und feuchten Monaten.

Es wäre für die neue Stellplatzsatzung für Magdeburg nicht unbedingt hilfreich, eine gemischte Kenngrößenaufstellung mit sowohl Personen- als auch Flächenbezug in die Richtzahlenliste aufzunehmen. Die Kennwerte des Entwurfes werden beibehalten.

Beschluss 4.31: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

4.32 ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg, Schreiben vom 04.08.17
(siehe Abwägungskatalog Nr. 6.11, Seite 20)

a) Stellungnahme:

„Interessant ist für uns auch noch die Frage, ob bei der in der Regel bauaufsichtlich genehmigungsfreien Einrichtung von Außensitzplätzen im Rahmen der Inanspruchnahme öffentlicher Straßen- und Gehwegflächen (Sondernutzung) auch Stellplatzpflichten zumindest für Fahrräder entstehen.“

b) Abwägung:

Die Genehmigung von Außensitzplätzen für bestehende gastronomische Einrichtungen erfolgt mit Sondernutzungserlaubnis. Rechtsgrundlage hierfür ist das öffentliche Verkehrsrecht. Die Rechtsgrundlage für die Stellplatzsatzung ist das Bauordnungsrecht, konkret die Landesbauordnung Sachsen Anhalt. Somit kann mit der Stellplatzsatzung nicht auf o.g. Sachverhalt eingegangen werden.

Beschluss 4.32: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie Interessenvertreter, die Anregungen vorgebracht haben, von diesem Ergebnis der Abwägung unter Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

6. Der Entwurf der Stellplatzsatzung und die Begründung werden in der vorliegenden Form gebilligt.

7. Der Entwurf der Stellplatzsatzung und die Begründung sind gemäß § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung sind mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die sonstigen Interessenvertreter sind gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB über die öffentliche Auslegung zu benachrichtigen.

Die von der Änderung des Entwurfs berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind erneut gemäß § 4a Abs. 3 BauGB zu beteiligen.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit		Pflichtaufgabe		ja		nein
Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme					
		ja, Nr.				nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt					
	JA		NEIN			

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input type="checkbox"/>	Anlage Kostenberechnung
<input type="checkbox"/>	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

--

Buchwert in €:

--

Datum Inbetriebnahme:

--

Anlage neu	
<input type="checkbox"/>	JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich	61	Sachbearbeiter Herr Schneider	Unterschrift AL / FBL Frau Grosche
-----------------------------------	----	-------------------------------	------------------------------------

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r)	Unterschrift Dr. Scheidemann
------------------------------------	------------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	15. März 2018
-----------------------------------	---------------

Zusammenfassende Begründung zur Drucksache

Die derzeit rechtsgültige Garagen- und Stellplatzsatzung (GaStS) der Landeshauptstadt Magdeburg sowie die parallel bestehende, inhaltlich im Zusammenhang wirkende Stellplatzablösesatzung der Landeshauptstadt Magdeburg sind beide bis zum 15. März 2018 befristet.

Daher ist nunmehr das Verfahren zur Neuaufstellung einer Stellplatzsatzung nach Baugesetzbuch (BauGB) zu eröffnen, um rechtzeitig zum 15. März 2018 eine neue Stellplatzsatzung abgestimmt, beschlossen und amtlich verkündet zu haben.

Die neue Stellplatzsatzung wird aufgrund der Ermächtigungsgrundlage in § 48 Bauordnung Land Sachsen-Anhalt (BauO LSA) in Verbindung mit § 85 BauO LSA aufgestellt.

Für das sich im Aufschwung befindliche Baugeschehen werden die neuen, dem Stand der Technik entsprechenden Regelungen eine wichtige Grundlage für maßgeschneiderte ortsbezogene Rahmenbedingungen darstellen. Der Landeshauptstadt Magdeburg werden mit der neuen Stellplatzsatzung zeitgemäße, praktikable und feinjustierte Regelungen zur Aussteuerung des bauordnungsrechtlich relevanten privaten ruhenden Verkehrs zur Verfügung stehen.

Der vorliegende Entwurf wurde in den zurückliegenden Wochen mit verschiedenen Dienststellen der Landeshauptstadt Magdeburg abgestimmt und dann relevanten Trägern öffentlicher Belange sowie weiteren Interessenvertretern mit Bitte um Stellungnahme vorgelegt.

Die an die Verwaltung zugearbeiteten Stellungnahmen wurden sorgfältig ausgewertet. Die Abwägung aller Vorschläge, Anmerkungen und Bedenken erbrachte Änderungen und Ergänzungen zum Entwurf der Stellplatzsatzung. Die vollständige Abwägung mit der jeweiligen Behandlung der einzelnen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und weiterer Interessenvertreter ist Anlage 2 ‚Abwägung der Stellungnahmen‘ beigefügt und somit Bestandteil dieser Drucksache.

Anlage 1 besteht aus dem Entwurf der Stellplatzsatzung mit ihren zwei Anlagen Richtzahlenliste sowie Karte der Zonen für Stellplatzablöse.

Mit der Drucksache soll gleichzeitig der Aufstellungsbeschluss wie auch der Beschluss zur öffentlichen Auslegung erfolgen. Hierbei wird die Zwischenabwägung aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und weiterer Interessenvertreter einbezogen.

Der vorliegende Entwurf soll unmittelbar im Anschluss an den Aufstellungs-, Zwischenabwägungs- und Auslegungsbeschluss für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt werden. Anmerkungen und Ergänzungsvorschläge, Bedenken und Anregungen können in dieser Zeit von jeder Bürgerin und jedem Bürger eingebracht werden. Diese Vorschläge und Bedenken werden ausgewertet und in die finale Fassung des Satzungsentwurfes einfließen. Eine erneute Beschlussfassung ist für Januar 2018 vorgesehen. Die neue Stellplatzsatzung wird im Amtsblatt bekannt gemacht werden, um rechtzeitig vor dem 18. März 2018 ihre Rechtswirksamkeit zu erlangen.

Mit Novelle der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) vom 26.06.2013, bekannt gemacht am 10.09.2013, wurde u.a. die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass von kommunalen Fahrradabstellsatzungen bzw. zur Ergänzung der kommunalen Stellplatzsatzungen um Regelungen zum Abstellen von Fahrrädern wieder in die BauO LSA aufgenommen. Dies wurde nicht nur auf kommunaler Ebene erfreut aufgegriffen, sondern von der allgemeinen wie auch der Fachöffentlichkeit ausdrücklich begrüßt.

Unter Einbezug der mit Ratsbeschluss (Beschluss-Nr. 207-007(VI)14) beschlossenen Ziele des Verkehrsentwicklungsplans VEP 2030*plus* der Landeshauptstadt Magdeburg, insbesondere:

- **Oberziel 1** chancengleicher ... Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen mit dem

- **Unterziel 1.3** barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr ...

- **Oberziel 3** Verkehrsentwicklung mit einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – „Stadt der kurzen Wege“

mit

- **Unterziel 3.14** stadtverträgliche und bedarfsgerechte Steuerung des ruhenden Verkehrs

- **Unterziel 3.15** Stärkung der Nahmobilität

Oberziel 5 Verkehrsentwicklung durch Städtebauliche Integration des Verkehrs

mit

- **Unterziel 5.1** Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Gestaltung von Straßen und Plätzen; Aufwertung des Wohnumfeldes mit Blick auf dessen bessere Nutzbarkeit

- **Unterziel 5.2** Präferenz von Innen- und Quartiersentwicklung

- **Unterziel 5.3** neue bauliche Entwicklungen vorrangig entlang vorhandener und künftiger Achsen des schienengebundenen ÖPNV

- **Unterziel 5.5** Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes unter Einbeziehung einer intelligenten Verknüpfung umweltgerechter neuer Mobilitätsformen

sowie der beschlossenen Ziele zum Klimaschutz (Beschluss-Nr. 1737-62(V)13) und zur Stadtentwicklung, insbesondere mit ISEK Teil A (Beschluss-Nr. 1984-68(V)13): u.a. >Magdeburg – Nachhaltige Stadtentwicklung - kompakte Stadt der kurzen Wege: Nutzungsdichte in der Innenstadt und entlang des schienengebundenen Nahverkehrs intensivieren, in peripheren Räumen ausdünnen, Nutzungsmischung ausbauen.< sowie mit Teil B (Beschluss-Nr. 1511-043(VI)17) hat sich konkreter Handlungsbedarf zur qualifizierten Fortschreibung der bisherigen Regelungen in der bestehenden Garagen- und Stellplatzsatzung sowie der Stellplatzablösesatzung der Landeshauptstadt Magdeburg herauskristallisiert.

Die seit vielen Jahren inhaltlich unveränderte GaStS wie auch die Stellplatzablösesatzung der Landeshauptstadt Magdeburg weisen an mehreren Stellen Aktualisierungs- und Fortschreibungsbedarfe auf.

Bei dieser Gelegenheit sollen die GaStS und die Stellplatzablösesatzung zusammengeführt werden, wie es in fast allen vergleichbaren deutschen Großstädten gegeben ist. Die Regelungen zur Stellplatzablösung werden hierbei ebenso an zeitgemäße Erfordernisse angeglichen.

Kernbestandteil der Gesamtfortschreibung ist die Auslagerung der Richtzahlenliste aus der Satzung in die Anlage 1 bei gleichzeitiger Aufnahme von Richtzahlen für bauordnungsrechtlich notwendige Abstellplätze für Fahrräder als nachweispflichtige Regelungsbestandteile der neuen Stellplatzsatzung.

Gleichzeitig werden einige Richtzahlen für bauordnungsrechtlich notwendige Stellplätze für Kfz aktualisiert und einige Nutzungsarten in der Richtzahlenliste differenzierter aufgelistet. Neu sind die gestaffelten Regelungen für die Wohnnutzung mit dem dazugehörigen angepassten Stellplatznachweis in Abhängigkeit zur Wohnungsgröße.

Den Entwicklungen der vergangenen Jahre Rechnung tragend wird die neue Stellplatzsatzung erste Regelungen zur Integration der E-Mobilität in den bauordnungsrechtlich notwendigen, auf privaten Grundstücken abzusichernden ruhenden Verkehr beinhalten.

Mit dem vorliegenden Stand des Entwurfs der Stellplatzsatzung wird der aktuelle Rechtsstand widerspiegelt.

Die neue Stellplatzsatzung wird gemäß BauO LSA unbefristet gelten. Es sind aber bereits weitere europarechtlich begründete Neuregelungen insbesondere zur vertiefenden Förderung der E-Mobilität auch mit Einfluss auf den bauordnungsrechtlichen Regelungsbereich der Bundesländer absehbar. Daher ist bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt erkennbar, dass mittelfristig weitere Anpassungen der Stellplatzsatzung an neue europarechtlich bedingte, landesrechtlich gegebene Vorgaben erforderlich sein werden.

Anlagen:

- Anlage 1 Entwurf der Stellplatzsatzung mit ihren Anlagen Richtzahlenliste und Karte der Zonen für Stellplatzablöse
- Anlage 2 Zwischenabwägungskatalog
- Anlage 3 Richtzahlenliste Stellplatzsatzung Vergleich