

Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0433/10	Datum 21.12.2010
Dezernat: VI	FB 62		
		Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	11.01.2011	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss für kommunale Rechts- und Bürgerangelegenheiten	13.01.2011	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	20.01.2011	öffentlich	Beratung
Stadtrat	27.01.2011	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 61,Amt 63,Amt 66	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Verlängerung der Geltungsdauer der Garagen- und Stellplatzsatzung

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Neufassung der Satzung über die Herstellung von Garagen und Stellplätzen in der Landeshauptstadt Magdeburg (Garagen- und Stellplatzsatzung – GaStS).

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	FB 62	Pflichtaufgabe		ja	X	nein
Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme					
		ja, Nr.				nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt					
	JA		NEIN			X

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	FB 62	Sachbearbeiter Andrea Scheerenberg	Unterschrift AL / FBL Bernd Neumann
--------------------------------------	-------	---------------------------------------	--

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

Termin für die Beschlusskontrolle	15.03.2011
-----------------------------------	------------

Begründung:**Verlängerung der Geltung der Garagen- und Stellplatzsatzung (GaStS)**

Die am 01. März 2004 in Kraft getretene Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg über die Herstellung von Garagen und Stellplätzen in der Landeshauptstadt Magdeburg (Garagen- und Stellplatzsatzung – GaStS) wurde im Amtsblatt Nr. 7 vom 27.04.2004 veröffentlicht.

Nach § 85 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) i.V.m. § 48 Abs. 1 BauO LSA ist die Garagen- und Stellplatzsatzung als örtliche Bauvorschrift erlassen worden.

Auf der Grundlage der Garagen- und Stellplatzsatzung wurde die Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Stellplatzablösesatzung) erlassen. Die derzeit geltende Stellplatzablösesatzung wurde am 28.05.2009 mit einer Wirksamkeit vom 01.07.2009 bis zum 30.06.2014 beschlossen.

Nach § 85 Abs. 5 BauO LSA treten vor dem zum 15.03.2006 in Kraft getretenen 3. Investitionserleichterungsgesetz erlassene örtliche Bauvorschriften 5 Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes außer Kraft.

Dies bedeutet für die Garagen- und Stellplatzsatzung, dass diese örtliche Bauvorschrift kraft Gesetzes am 15.03.2011, also 5 Jahre nach Inkrafttreten des 3. Investitionserleichterungsgesetzes außer Kraft treten würde. Die Gemeinde kann nach § 85 Abs. 5 Satz 2 BauO LSA jedoch die Weitergeltung der örtlichen Bauvorschriften für jeweils 5 Jahre bestimmen. Dabei hat sie sich von Erwägungen der Verkehrsplanung, nicht der Gestaltung leiten zu lassen. Das Gesetz nennt als zu berücksichtigende Erwägungen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs, die Erschließung durch öffentlichen Personennahverkehr und den Mehrbedarf bei Änderungen der baulichen Anlage oder ihrer Nutzung.

Die Notwendigkeit der Festsetzung der Stellplatzpflicht auf dem Grundstück oder in zumutbarer Entfernung bei der Errichtung von baulichen Anlagen, bei denen ein Zugangs- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, wird aus folgenden Gründen gesehen:

Nach der BauO LSA ist die Verpflichtung, Stellplätze herzustellen, vollständig in die Entscheidung der Gemeinde gelegt. Ohne die örtliche Bauvorschrift einer Stellplatzsatzung kann keinem Bauherren die Errichtung von Einstellplätzen auferlegt werden.

Entsprechend der amtlichen Begründung des § 48 BauO LSA, worin das bauordnungsrechtliche Stellplatzrecht geregelt ist, ist Ziel der Regelung über Stellplätze und Garagen in erster Linie, den öffentlichen Verkehrsraum dadurch von ruhendem Verkehr zu entlasten, dass baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, die erforderlichen Stellplätze zwingend zugeordnet werden, bzw. auf dem Baugrundstück herzustellen sind.

Die Ordnung des öffentlichen Verkehrsraumes von ruhendem Verkehr ist kein spezifisch bauordnungsrechtliches Anliegen, sondern letztlich eine Frage der jeweiligen kommunalen Verkehrskonzeption und Verkehrspolitik.

Ein Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze würde den vollständigen Verzicht auf die Steuerung des immer problematischer werdenden ruhenden Verkehrs in attraktiven innerstädtischen Quartieren bedeuten. Die Parkplatzsituation in den Stadtteilen Magdeburgs, in denen bereits jetzt eine akute Parkplatznot herrscht, würde sich voraussichtlich noch verschärfen. In zahlreichen Stadtteilen Magdeburgs (z.B. Stadtfeld) war in den vergangenen Jahren ein intensiver Ausbau der vorhandenen Wohngebäude zu verzeichnen, der u.a. durch die Regelung des § 52 Abs. 7 der BauO LSA vom 23.06.1994 begünstigt wurde. Danach brauchte in den Fällen,

in denen in einem Gebäude, das zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes errichtet war, eine Wohnung in Wohnungen geteilt oder Wohnraum durch Änderung der Nutzung, durch Aufstocken oder durch Änderung des Daches eines solchen Gebäudes geschaffen wurde, der dadurch verursachte Mehrbedarf an Stellplätzen nicht gedeckt zu werden, wenn dies auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich war. Infolge dieser gesetzlichen Möglichkeit sind in Magdeburg zahlreiche zusätzliche Wohnungen entstanden, ohne dass die dafür notwendigen Stellplätze angelegt werden mussten. In einigen Stadtteilen ist daher heute ein reger Parkplatz- und Suchverkehr zu verzeichnen. Es entspricht der Lebenserfahrung, dass jeder Anwohner bemüht ist, einen Parkplatz in unmittelbarer Nähe seiner Wohnung zu finden. Auch in der weiteren Umgebung der betreffenden Wohngebäude ist jedoch oft kein ausreichender Parkraum vorhanden. Es sind also bereits Überlastungstendenzen des öffentlichen Straßenraumes hinsichtlich des ruhenden Verkehrs erkennbar. Zu bestimmten Tageszeiten ist die Verkehrssicherheit insbesondere in den zugewandten Knotenbereichen für Fußgänger und Radfahrer nicht mehr gewährleistet. Häufig werden Gehwege, ungeschützte Vorgärten und Vorbereiche und weitere normalerweise den Fußgängern vorbehaltene Flächen zugewand. Dieses häufig unerlaubte Befahren und Parken von und auf Gehwegen und Plätzen zieht häufig Schäden an den Verkehrsanlagen mit sich, die wiederum von der Stadt beseitigt werden müssen. Diese Kosten sind dann wieder von der Allgemeinheit zu tragen.

Die beschriebene Überlastung kann ferner zur Folge haben, dass Auswirkungen bis weit in andere kommunale Bereiche hineinreichen. Möglicherweise ist künftig sogar eine veränderte Wohnstandortwahl bestimmter (einkommensstarker) Bevölkerungsgruppen verbunden mit einer Abkehr von besonders dicht genutzten Stadtteilen zu befürchten. Daraus könnte ein erhöhtes innerstädtisches Verkehrsaufkommen und ggf. ein Verlust an Wohnbevölkerung durch Abwanderung in das Umland mit Auswirkung auf die Einnahmen aus lokalen Steuern usw. resultieren.

Da mit der Nutzung von Gebäuden immer ein Zu- und Abgangverkehr und daher ein nicht unerhebliches Maß an ruhendem Verkehr verbunden ist, würde der Verzicht auf die Errichtung von Stellplätzen auf den jeweiligen privaten Grundstücken der Bauherren zu einer weiteren Erhöhung des Parkdrucks in den öffentlichen Straßen führen. Die Kostenersparnis der privaten Bauherren ginge zu Lasten des öffentlichen Raumes, wo andere Nutzungen (Grün, Gehwege, Radwege usw.) durch den zunehmenden Parkdruck verdrängt würden.

Durch die Umsetzung der Regelungen der Garagen- und Stellplatzsatzung soll die öffentliche Verkehrsfläche entlastet werden und Verkehrsbehinderungen vorgebeugt werden. Wird dies nicht mehr gewährleistet, sollte die Stadt für den Bau von öffentlichen Parkplätzen, sofern dies räumlich und finanziell möglich ist, sorgen. Bei größeren Bauvorhaben ist die Ordnung des öffentlichen Verkehrsraumes ansonsten gefährdet. Andererseits ergibt sich für die Kommune keine Verpflichtung, bei Stellplatzknappheit das Angebot an öffentlichen Stellplätzen zu erhöhen. Das Vorhalten von öffentlichen Stellplätzen außerhalb des Bedarfes von Kultur-, Sport-, Freizeit- sowie sonstigen städtischen Einrichtungen gilt als freiwillige Leistung. In Zeiten der Haushaltskonsolidierung erscheint es jedoch schwer vorstellbar, öffentliche Finanzmittel zur baulichen Schaffung von („Ersatz-“)Stellplätzen bereitzustellen.

Ferner ist grundsätzlich nicht bekannt, dass auf Grund der Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze Investitionen verhindert wurden. Investitionserleichterungen können im Übrigen nicht zu Lasten der Bürger, Anwohner und Verkehrsteilnehmer gehen. Eine zu geringe Anzahl oder der Wegfall von erforderlichen Stellplätzen führt in der Regel im bebauten Stadtgebiet zu Problemen des fließenden Verkehrs, des Anwohnerparkens und Protesten der Verkehrsteilnehmer in angrenzenden Bereichen allgemein. Dies ist auch durch Presseartikel belegt. Zudem ist davon auszugehen, dass auch die Investoren daran interessiert sein müssten, geordnete Verhältnisse im angrenzenden Verkehrsraum vorzufinden bzw. zu schaffen. Im Übrigen ist die BauO LSA vor allem für Kleingewerbe u. Ä. investitionsfreundlich, da bei einer Gestattung der Ablösung für jede Nutzungsart die ersten 8 Stellplätze kostenfrei sind (vgl. § 48 Abs. 2 Satz 3 BauO LSA). Damit wird auch schon jetzt eine kleinteilige Nachverdichtung innerstädtischer Quartiere deutlich erleichtert.

Durch die Garagen- und Stellplatzsatzung wird der Gleichbehandlungsgrundsatz und

Rechtsicherheit gewahrt.

Bei Nichtvorlage der Garagen- und Stellplatzsatzung wäre eine Gleichbehandlung der Bauherren nicht mehr gegeben. Die Forderung nach Stellplätzen und der Bau der Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren würde dann dem Verhandlungsgeschick einzelner Mitarbeiter der Verwaltung oder der Bereitschaft und der finanziellen Lage der Investoren obliegen.

Die bisherige Praxis in der Anwendung der Garagen- und Stellplatzsatzung hat gezeigt, dass unter Berücksichtigung der nachfolgenden Möglichkeiten zur Ablösung von Stellplätzen in den meisten Fällen Lösungen gefunden wurden, die sowohl den verkehrspolitischen Belangen als auch den wirtschaftlichen Interessen der Antragsteller gerecht wurden.

Neben der kostenfreien Ablösung der ersten 8 Einstellplätze nach § 48 Abs. 2 BauO LSA kann über das Instrument der Stellplatzablösesatzung der Landeshauptstadt Magdeburg dem Bauherren eine Abweichung gemäß § 6 der Stellplatzablösesatzung gestattet werden, die den Bauherren von der Zahlung eines Ablösebetrages befreit. Diese Möglichkeit kann bei einem Stellplatzdefizit von mehr als 8 Einstellplätzen benutzt werden. Diese Verfahrensweise wurde beispielsweise bei der Wiederaufnahme der Nutzung des Kulturdenkmals Kaserne Mark und bei dem Neubau des Südverbinders des Museums genutzt.

Eine Umkehrung der Situation, d.h. die Forderung der Schaffung von Einstellplätzen ohne die Garagen- und Stellplatzsatzung nur in besonderen Situationen für Nutzungen, die in der Regel einen hohen Zu- und Abgangsverkehr aufweisen, ist allerdings nicht möglich.

Mit der restriktiven Anwendung der Garagen- und Stellplatzsatzung besteht ferner die Möglichkeit, die Ansiedlung städtebaulich unerwünschter Vorhaben – z.B. Spielhallen – zu steuern, sofern der Gemeinde keine anderen Steuerungsinstrumente zur Verfügung stehen.

Die Preisgabe der Errichtung notwendiger Stellplätze durch die Garagen- und Stellplatzsatzung privater Bauherren bei Neubau, Umbau, Änderungen und Nutzungsänderungen hätte also einerseits erhebliche Nachteile insbesondere für den öffentlichen Raum, andererseits nur geringfügige Vorteile für bestimmte Bauherren zur Folge.

Den Vorteilen insbesondere auf Grund einer möglicherweise stattfindenden Steigerung der Attraktivität der Innenverdichtung für private Bauherren stehen erhebliche Nachteile infolge der prognostizierbaren Überlastung des öffentlichen Stadtraumes durch den Parkdruck gegenüber. Aus städtebaulicher, sanierungsrechtlicher und insbesondere verkehrsplanerischer Sicht wird daher die Verlängerung der Garagen- und Stellplatzsatzung als zweckmäßig angesehen. Mit der Garagen- und Stellplatzsatzung als örtlicher Bauvorschrift behält die Stadt ein Instrument zur Anpassung an örtliche Verhältnisse unter Einbeziehung verkehrspolitischer Gesichtspunkte.

Da die Garagen- und Stellplatzsatzung am 15.03.2011 außer Kraft tritt, wird empfohlen, die Verlängerung zu beschließen.

Da in Magdeburg die Besonderheit besteht, dass zusätzlich zu der Garagen- und Stellplatzsatzung eine Stellplatzablösesatzung beschlossen wurde, welche zu dem mit einer anderen Geltungsdauer in Kraft getreten ist, besteht das Ziel, diese Satzungen zusammenzuführen. Hierfür stellt sich die Stadt einen Zeithorizont von 3 Jahren vor. In dieser Zeit kann eine gründliche Analyse und Bewertung der hiesigen sowie vergleichbaren Satzungen zur Regelung des ruhenden Verkehrs in vergleichbaren Großstädten sowie für die inhaltliche Abstimmung innerhalb der Bauverwaltung genutzt werden. Dabei kann geprüft werden, ob die Kennzahlen in der Stellplatzsatzung dem aktuellen Stand entsprechen. Ferner kann insbesondere die Regelung von Fahrradstellplätzen geprüft werden.

Derzeit sollen neben der Geltungsdauer zugleich die Rechtsgrundlagen der zwischenzeitlich geänderten Bauordnung und der Gemeindeordnung aktualisiert werden, so dass die Satzung als Neufassung zu erlassen ist.

Anlagen:

DS0433/10 - Garagen- und Stellplatzsatzung

DS0433/10 - Textsynopse