

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0076/13	15.04.2013
zum/zur		
A0012/13 BÜNDNIS 90 / Die GRÜNEN		
Bezeichnung		
Aufhebung der Stellplatzsatzung		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		23.04.2013
Ausschuss für kommunale Rechts- und Bürgerangelegenheiten		16.05.2013
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr		23.05.2013
Stadtrat		06.06.2013

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg über die Herstellung von Garagen und Stellplätzen in der Landeshauptstadt Magdeburg (Garagen- und Stellplatzsatzung – GaStS) wird mit Wirkung zum 31.12.2013 aufgehoben.

Stellungnahme der Verwaltung

Eine ersatzlose Aufhebung der Garagen- und Stellplatzsatzung (nachfolgend GaStS) wird von der Verwaltung nicht befürwortet.

Begründung

Die Verwaltung würde mit einer Aufhebung der GaStS ein wirksames Steuerungsinstrument für eine große Bandbreite an bauordnungsrechtlich relevanten Themen ohne Not aufgeben.

Zu den einzelnen Argumenten der Begründung des Antrages A0012/13:

Die Umnutzung leerstehender Gebäude und deren Umbau sowie der Neubau von Gebäuden würden erleichtert. Ohne Verpflichtung zum Bau von Parkplätzen können die Investoren selber entscheiden, in welchem Maße sie Pkw-Stellplätze bauen. Investoren werden auch weiterhin Stellplätze bauen, wenn es für die Vermietung oder den Verkauf ihrer Immobilien erforderlich ist.

In einigen wenigen mit Magdeburg vergleichbaren deutschen Großstädten wurden in den zurückliegenden Jahren zwar punktuelle Modifikationen an den jeweiligen örtlichen Stellplatzsatzungen vorgenommen. Im Kern sind die Regelungsinhalte jedoch insbesondere hinsichtlich der stadtentwicklungsplanerischen, verkehrsplanerischen wie auch ordnungsrechtlichen Inhalte unverändert geblieben. Es ist derzeit keine Großstadt bekannt, die ihre Stellplatzsatzung ersatzlos aufgehoben hat.

Erfahrungen in Magdeburg und in vergleichbaren deutschen Städten lehren, dass einzelne Investoren von Neubau- sowie Umbau-, Ausbau- und Erweiterungsvorhaben insbesondere im Geschäftsfeld des Wohnungsbaus zur Maximierung ihrer Gewinne regelmäßig bestrebt sind,

das jeweilige Baugrundstück möglichst renditeorientiert auszunutzen. Dabei laufen die Bestrebungen nicht selten darauf hinaus, unter Reduktion bis Verzicht auf die Unterbringung von notwendigen Stellplätzen auf dem Grundstück renditeträchtige Nutzungen auf dem Grundstück auszuweiten, währenddessen gleichzeitig versucht wird, die weniger ertragreichen bzw. verlustbringenden Nutzungen auf die öffentliche Hand abzuwälzen. Dieses Verhalten ist leider keine Einzelfall-Beobachtung.

Häufig wird versucht, den öffentlichen, für jedermann zugänglichen und für alle Mitglieder der Gesellschaft bereitgehaltenen Straßenraum für die Erfüllung privater Stellplatzbedürfnisse heranzuziehen. Eine einseitige Nutzung bzw. Übernutzung von Straßenräumen kann als Folge angesehen werden. Viele Straßenräume, insbesondere in den dichter bebauten inneren Stadtteilen, sind den bereits derzeit feststellbaren Nutzungen aufgrund übermäßiger Überfrachtungen - resultierend aus dem fließenden und insbesondere dem ruhenden Kfz-Verkehr - nicht gewachsen. Ordnungswidriges Verkehrsverhalten von Verkehrsteilnehmern aller Verkehrsarten - in besonderem Maß beim Abstellen von Kfz - wird dort regelmäßig in größerem Umfang festgestellt.

Prägnante Beispiele können tagtäglich in fast allen Magdeburger Straßen von gründerzeitlich geprägten Stadtteilen, insbesondere in Stadtfeld Ost, besichtigt werden. Dort wurden vielerorts in den 90er Jahren Dachgeschoss-Ausbauten zu Wohnzwecken sowie Wohnungs-Neuaufteilungen mit Ziel einer erhöhten Schaffung von Kleinwohnungen ohne Stellplatznachweis aufgrund einer in diesen Jahren bestehenden bauordnungsrechtlichen Regelung genehmigt. Die daraus resultierenden, kaum noch hinnehmbaren, zunehmend chaotischen (Verkehrs-)Verhältnisse z.B. in der Immermannstraße sind ein bereits seit längerem in der öffentlichen Kritik stehendes Beispiel. Eine Aufhebung der GStS würde vergleichbare Entwicklungen hervorrufen. Dies kann aus Sicht der Verwaltung nicht gewollt sein.

Die bestehenden Rechtsgrundlagen bieten bereits genügend Optionen zur Vereinfachung der Anwendung stellplatzrelevanter Regelungen. Eine darüber hinaus gehende Erleichterung für Vorhaben der Umnutzung leer stehender Gebäude und deren Umbau ist aus Sicht der Verwaltung weder erforderlich noch geboten.

Weitere Argumente bzgl. des Verkehrsverhaltens der Magdeburger Bürger sowie aus fachlicher Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung sprechen gegen eine Aufhebung der GStS.

Aufgrund des ca. 50%igen Anteils von Magdeburger berufstätigen Bürgern mit einem täglichen Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstelle länger als 5 km wird ein weit reichender Verzicht dieses Teils der Wohnbevölkerung auf Autobesitz und Autonutzung derzeit als kaum realitätsnah zu bewerten sein. Insbesondere die in den vergangenen 20 Jahren neu angesiedelten Arbeitsstätten liegen nicht selten in abseitiger Lage zu den Hauptangeboten des ÖPNV der LH Magdeburg sowie der Region.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erscheint ein Verzicht auf Besitz und Nutzung von Privat-Pkw für weite Teile der Bevölkerung wenig realistisch. Solch einen Verzicht durch künstlich erzeugten Stellplatzmangel herbeizuführen erscheint für mittelgroße Großstädte ohne leistungsfähige und attraktive Massenverkehrsmittel wie S-, U- sowie Stadtbahn kaum zielführend bis kontraproduktiv. Ein Ausweichen eines Teils der innerstädtischen Bewohner von dicht bebauten Stadtquartieren auf weniger dichte und somit in dieser Hinsicht weniger konfliktrichtige Stadtrand-Wohnstandorte würde wohl bei einer künstlich erzeugten (innerstädtischen) Stellplatzknappheit in erheblichem Umfang zu erwarten sein. Nachteilige Auswirkungen wie der erhöhte Ausstoß von klimarelevanten Luftschadstoffen aufgrund der durch die peripheren Wohnstandorte bedingten Mehrlängen bei den Pendelverkehren wären in die Gesamtschau einzubeziehen. Eine Förderung der Zersiedelung bisher un bebauter Bereiche insbesondere in Randlagen ist fachlich nicht ratsam und gesellschaftlich nicht konsensfähig.

Nicht nur die Bearbeitung wird stark erleichtert, sondern auch die Verwaltung der Stellplatzablösebeträge reduziert den bürokratischen Aufwand. So können Personalkosten gespart werden.

Diese Thesen können nicht nachvollzogen werden. Unter Umständen besteht zu diesem Aspekt ein Missverständnis.

Die Stellplatzablösesatzung besteht neben der GaStS und regelt die Ablösung bei Nichterbringung des Nachweises von bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätzen. Die Stellplatzablösesatzung greift auf die GaStS als Voraussetzung zurück. Würde die GaStS ersatzlos aufgehoben, müsste die Stellplatzablösesatzung ebenfalls aufgehoben werden.

Der Prüfaufwand im Zuge des Vollzugs der GaStS und der Stellplatzablösesatzung ist bei Abgabe vollständiger und korrekt ausgefüllter Bauunterlagen i.d.R. überschaubar, zumal die ersten acht Stellplätze nicht abgelöst werden müssen. Die Argumentation der Begründung ist in diesem Punkt nicht stichhaltig.

Der Stellungnahme der Verwaltung (S0014/13) auf Anfrage „Stellplatzablöse und deren Verwendung“ (F0244/12) ist zu entnehmen, dass bei allen genehmigten Stellplatzablösungen in keinem Einzelfall die Anzahl der ersten acht abgelösten Stellplätze überschritten wurde, die gemäß § 48 Abs.2 Satz 3 BauO LSA außer Betracht bleiben. In den Jahren 2006 bis 2012 wurden somit aus der Ablösung von Stellplätzen keine Einnahmen realisiert

Die Feststellung, dass in den Jahren 2006 bis 2012 seitens der LH Magdeburg keine Einnahmen aus der Ablösung vom Nachweis der Erstellung notwendiger Stellplätze erzielt worden sind, wird kaum als Begründung für die Abschaffung der Prüfgrundlagen GaStS und Stellplatzablösesatzung herangezogen werden können. In diesen Jahren war das Baugeschehen in der LH Magdeburg in besonderem Maße durch mittelgroße und kleinere Bauvorhaben geprägt. Diese fielen unter die Regelung, dass die ersten acht Stellplätze nicht abzulösen waren bzw. es konnte der Stellplatznachweis auf dem Baugrundstück erbracht werden. Gerade die Investoren der wenigen Großbauvorhaben waren daran interessiert, die notwendigen Stellplätze zu realisieren. Häufig bestand der Wunsch, darüber hinaus weitere Stellplätze zu errichten und oft auch mehr als diese Stellplätze zu realisieren.

Die Abschaffung der Stellplatzverpflichtung für Pkw wird nicht nur von Investoren, sondern zunehmend von einem Großteil der Bevölkerung unterstützt. Als Beispiel soll hier nur die Auseinandersetzung um die Schaffung von Parkplätzen auf dem bisher mit Bäumen bestandenen Hopfenplatz angeführt werden.

Die Behauptung, dass die Abschaffung der Stellplatzverpflichtung für den Pkw „zunehmend von einem Großteil der Bevölkerung unterstützt“ würde, wird auf der Fachebene so nicht wahrgenommen. Der Einzelfall Hopfenplatz ist nicht repräsentativ, zumal es sich dort um einen Einzelhandelsmarkt mit einem nicht unerheblichen Anteil an Kfz-orientierten Kunden handelt. Auch sind die im konkreten Fall mitschwingenden Wertvorstellungen der Bewohner des Stadtteils Hopfengarten zum Erhalt einer stadtbildprägenden öffentlich zugänglichen Grünanlage in privatem Eigentum nicht auf die grundsätzlichen Rahmenbedingungen des privaten ruhenden Verkehrs in Magdeburg übertragbar.

Laut Erhebung der TU Dresden (SrV-Mobilität in Städten) ist der Modal-Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs in Magdeburg von 53,8% im Jahr 2003 auf 48,7 % im Jahr 2008 gesunken. Die somit gesunkene Bedeutung des MIV sollte sich auch in einer Begrenzung des Flächenverbrauchs für Pkw-Stellplätze niederschlagen.

In der Kurzzeit-Betrachtung der Jahre 2003 und 2008 ist tatsächlich ein Rückgang des Anteils des MIV an allen Verkehrsarten festzustellen. Dies relativiert sich jedoch bei einer Betrachtung größerer Zeiträume. So ist für eine lange Zeitreihe seit den 1970er Jahren und in besonderem Maße seit 1990 wie auch für fast alle Zeitabschnitte daraus festzuhalten, dass der Anteil des MIV am gesamten Verkehr in Magdeburg kontinuierlich zugenommen hat. Es bleibt abzuwarten, welche Ergebnisse die Auswertung der SrV 2013 liefern wird.

Im Übrigen ist die Relevanz des Kfz-Verkehrs für die Stadtquartiere nicht allein am Modal Split festzumachen. Der Kfz-Besitz hat sich in den zurückliegenden 23 Jahren kontinuierlich und ausgesprochen stark erhöht. Als negative Begleiterscheinung hat in vielen Stadtquartieren der Parkdruck stark zugenommen. Eine neue Entwicklung wird aktuell in den Kernbereichen der Städte Berlin, Hamburg, München, Köln und einigen weiteren, mit Magdeburg nur bedingt vergleichbaren Großstädten beobachtet. Dort stagniert seit einigen Jahren der Kfz-Besitz und ist teilweise insbesondere bei jungen Menschen deutlich tiefer als bei der vorangegangenen Generation. Hier wirken sich insbesondere neue Mobilitätsmuster (Car-Sharing, verstärkte Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes, insbesondere hoher Aufwuchs der Fahrrad-Mobilität) sowie stagnierende bzw. sinkende Einkommensverhältnisse aus.

Die Aufenthaltsqualität in der Stadt auf Straßen und Plätzen für Fußgänger sowie spielende Kinder sollte nicht weiter durch Flächen für den motorisierten Individualverkehr reduziert werden. Die Lebensqualität würde durch eine weitere Versiegelung der Flächen eingeschränkt.

Die Argumentation dieses Punktes der Begründung zum Antrag ist nicht stimmig und blendet einen wesentlichen Grundsatz aus.

Nicht auf öffentlichen Straßen und Plätzen, sondern auf den Privatgrundstücken, die Stellplatzbedarfe veranlassen, sind nach grundlegenden (bauordnungsrechtlichen) Regularien sowie gemäß laufender Rechtsprechung im Bauordnungsrecht bei Neubau- bzw. Umbau- und Erweiterungsvorhaben die entsprechenden Stellplätze der Nutzer (und ggf. des Kunden- und Besucherverkehrs) unterzubringen.

Die Kommune hat grundsätzlich keine Verpflichtung, als Ersatz für eine nicht realisierte private Pflicht der privaten Grundstückseigentümer zur Erstellung von bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätzen zur Linderung von (privater) Stellplatzknappheit im öffentlichen Straßenraum Stellplätze bereitzuhalten. Es sei denn, dass die Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen in Sanierungs- bzw. Stadtumbaugebieten als Ziel der Stadterneuerung bzw. des Stadtumbaus aufgestellt und als integraler Bestandteil des Gesamtkonzeptes zur Stadterneuerung vom Stadtrat so beschlossen worden ist.

Im Falle einer ersatzlosen Aufhebung GStS der LH Magdeburg wäre zu befürchten, dass eine nicht unerhebliche Zahl von Grundstückseigentümern bzw. Investoren im Falle von Neubau-/Umbau-/Erweiterungsvorhaben ausreichend Stellplätze auf ihren Baugrundstücken nicht bereitstellen wird. Somit wäre zu erwarten, dass sich der Parkdruck auf öffentlichen Straßen und Plätzen weiter erhöhen würde. In der Konsequenz stünde noch weniger öffentlicher Raum für Fußgänger und spielende Kinder zur Verfügung.

Insofern bleibt festzuhalten, dass anerkannte Ziele der Stadterneuerung und des Stadtumbaus wie auch maßgebliche Grundsätze der Stadtentwicklung und der Verkehrsplanung mit Aufhebung der GStS konterkariert würden.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass eine Aufhebung der GStS sich verschärfende Probleme des Ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum zur Folge haben würde. Es wäre den Partikularinteressen der Marktakteure anheim gestellt, ob genügend Stellplätze für private Nutzungen auf privaten Grundstücken geschaffen würden. Es stünde zu befürchten,

dass die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Straßen und Flächen auf außerordentliche Weise beeinträchtigt werden könnte. Interessenskonflikte zwischen den einzelnen Nutzer- und Altersgruppen in den Quartieren würden wohl deutlich zunehmen. Dies kann und darf nicht das Ziel von Stadtpolitik sein.

Aus der ganzheitlichen Sicht der Verkehrsplanung unter Einbezug vielgestaltiger Aspekte der Stadtentwicklungsplanung, der Bauleitplanung sowie der Freiraumplanung ist daher eine ersatzlose Streichung der GStS nicht zu befürworten.

Der Antrag entspricht nicht den aktuellen kommunalen Beschlusslagen in mit Magdeburg vergleichbaren Großstädten zum Themenfeld Stellplatzsatzung.

Die Garagen- und Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg sollte daher nicht aufgehoben werden.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr