

**Stellplatzsatzung, Beteiligung Träger öffentlicher Belange und sonstiger Interessenvertreter im Zuge der Neuaufstellung
Zwischenabwägung der Stellungnahmen zum Entwurf der Stellplatzsatzung
Stand: August 2017**

1. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Interessenvertreter zum Entwurf der Stellplatzsatzung

Die Träger öffentlicher Belange und sonstigen Interessenvertreter wurden zum Entwurf der Stellplatzsatzung beteiligt mit Anschreiben vom 30.06.2017 mit Bitte um Stellungnahme. Dabei gingen folgende Stellungnahmen ein:

1.1 Träger öffentlicher Belange und sonstige Interessenvertreter ohne Stellungnahme

- Abwassergesellschaft Magdeburg mbH (AGM)
- Verband der Wohnungsgenossenschaften Sachsen-Anhalt e.V. (VdWg)
- Verband der Wohnungswirtschaft Sachsen-Anhalt e.V.
- Architektenkammer Sachsen-Anhalt

1.2 Träger öffentlicher Belange und sonstige Interessenvertreter mit Stellungnahmen ohne Anregungen oder Hinweise

- Polizeidirektion Sachsen-Anhalt, Polizeirevier Magdeburg, vom 14.07.2017
- Untere Straßenverkehrsbehörde, vom 28.07.2017
- Untere Bodenschutzbehörde, vom 07.08.2017

1.3 Träger öffentlicher Belange und sonstige Interessenvertreter mit Stellungnahmen mit Anregungen oder Hinweisen

Stellungnahme	schwarz – Auszüge aus jeweiliger Stellungnahme <i>blau – Abwägung der Verwaltung</i>	Beschlussvorschlag
1. Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Magdeburg vom 25.07.2017		
<p>Die Industrie- und Handelskammer Magdeburg (IHK) bezieht sich auf ihre Stellungnahme zur zurückliegenden Novelle der Landesbauordnung Sachsen-Anhalt (BauO LSA). Hierbei hatte die IHK Magdeburg in Bezug auf den § 48 der BauO LSA den Wegfall des Stellplatznachweises und der Stellplatzablöse gefordert.</p> <p><i>Die Landesverwaltung hatte die Forderung der IHK Magdeburg nicht aufgegriffen. In der Abwägung wurde begründet, dass ein Beibehalt des Stellplatznachweises und der Stellplatzablöse sachlich gerechtfertigt ist. Mit Beschluss der relevanten Novelle der BauO LSA im Jahr 2013 hat der Landtag zum Ausdruck gebracht, dass Stellplatznachweis und Stellplatzablöse sachlich begründet und politisch gewollt sind. Sie unterliegen in Sachsen-Anhalt einer maßgeschneiderten Ausformulierung und politischen Entscheidung auf kommunaler Ebene. Hierzu können die Kommunen kommunale Stellplatzsatzungen aufstellen.</i></p>		kein Beschluss erforderlich
<p><i>Die Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Magdeburg (IHK) ist im Kern nahezu wortgleich mit der Stellungnahme der Handwerkskammer Magdeburg (HwK). Daher ist die nachfolgende Abhandlung im Zuge der Abwägung weitgehend identisch mit der Abhandlung zur Stellungnahme der HwK (Abwägung Nr. 3).</i></p>		

<p><i>Die Stellungnahme der IHK spricht sich grundsätzlich für einen völligen Verzicht auf eine Stellplatzsatzung aus.</i></p> <p>„... Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass ein Bauherr im eigenen Interesse eine Anlage – auch hinsichtlich des Fahrzeug- und Radverkehrs – funktionell plant und baut. Es muss ihm überlassen werden, auch ohne öffentlich-rechtliche Forderung eine ausreichende Zahl von Stellplätzen, z.B. für die Bewohner, den Anlieferverkehr, für Besucher oder für Benutzer, herzustellen.“</p>	<p>kein Beschluss erforderlich, der Einschätzung wird nicht gefolgt</p>
<p>1.1</p> <p>„Im Zuge der Neuaufstellung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg regt die Industrie- und Handelskammer Magdeburg den Wegfall des Stellplatznachweises ... an.“</p> <p><i>Im Zusammenhang hierzu richtet die IHK als zweiten Vorschlag die Abschaffung der Ablösezahlung (Ablösung) an die Landeshauptstadt Magdeburg für nicht auf dem privaten (Bau)grundstück durch den jeweiligen Bauherren herstellbare Stellplätze.</i></p>	<p>dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p>
<p>1.2</p> <p>„...Im Zuge der Neuaufstellung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg regt die Industrie- und Handelskammer den Wegfall ... der Stellplatzablöse an.“</p> <p><i>Abwägung zu 2.1. und 2.2 (wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam)</i> <i>In Sachsen-Anhalt wie in fast allen Bundesländern basieren kommunale Stellplatzsatzungen auf einer Ermächtigungsgrundlage in der jeweiligen Landesbauordnung.</i></p> <p><i>Die IHK verkennt mit ihrer Stellungnahme, dass die kommunale Stellplatzsatzung ein bewährtes und höchst wirksames bauordnungsrechtliches Instrument darstellt, 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.</i></p> <p><i>Es besteht eine breite Mehrheit der Fachmeinung in der wissenschaftlichen Lehre wie auch in der 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Es geht demnach nicht um das Ob, sondern um das Wie von Stellplatzsatzungen.</i></p> <p><i>Die in langer Tradition des öffentlichen Rechts verankerte 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 – hat das Ziel, den meist 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.</i></p> <p><i>Der öffentliche Verkehrsraum erfüllt seine Funktion des Vorhaltens von verkehrssicheren Trassen für den fließenden Verkehr sowie der Erschließung unmittelbar</i></p>	<p>dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p>

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.

Die in den zurückliegenden Jahren in fast allen Bundesländern vollzogene sogenannte „Kommunalisierung der Stellplatzsatzungen“ hat am o.g. Grundsatz der Stellplatz-Herstellungspflicht des Bauherren bzw. Grundstückseigentümers nichts verändert. Wenn auf kommunaler Ebene ein Regelungsbedarf in dieser Fachmaterie erkannt wird, dann ist die kommunale Ebene am Zug, von ihrer Ermächtigung Gebrauch zu nehmen, eine Stellplatzsatzung aufzustellen und durch den Stadtrat beschließen zu lassen.

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 Einbuße erleiden. Aus ordnungsrechtlichen wie auch -politischen Gründen lässt sich bereits an dieser Stelle festhalten, dass dies nicht gewollt sein kann.

Die IHK hat in ihrer Stellungnahme ihrer Sicht auf die Regelungsmaterie des privaten ruhenden Verkehrs keine nachvollziehbare Begründung beigefügt. Dies erschwert die hier durchzuführende Abwägung.

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.

Das weit verbreitete Bestreben vieler Bauherren, kostenträchtige Verpflichtungen insbesondere im Themenfeld des Ruhenden Verkehrs auf die Allgemeinheit bzw. den öffentlichen Raum der Kommunen abzuwälzen, ist hinreichend dokumentiert. Ohne verpflichtende Regelungen auf Basis von Satzungen etc. würde ein nicht unerheblicher Teil der Bauherren 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 der Stellungnahme der IHK zugrunde liegenden Annahmen könnten jedoch auch einem Missverständnis geschuldet sein.

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.

Diesem eventuell gegebenen Missverständnis sei hier vorsorglich begegnet. Der Satzungsentwurf beinhaltet grundsätzlich keine reglementierende Obergrenze der Errichtung von Stellplätzen. Anders formuliert: dem Bauherrn steht es frei, eine größere Zahl an notwendigen Stellplätzen, als bauordnungsrechtlich gefordert, zu herzustellen. Die Herstellung von mehr Stellplätzen als bauordnungsrechtlich gefordert ist jedenfalls mit vorliegendem Satzungsentwurf unter Erfüllung einiger Voraussetzungen möglich.

Zusammengefasst:

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

Bei dieser Gelegenheit sei auf die bereits vorhandene Möglichkeit einer Flexibilisierung des Vollzugs der Stellplatzsatzung zur Genehmigung von ortsangepassten Lösungen hingewiesen: 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.

§ 2 Abs. 6: „Die Anzahl der notwendigen Stellplätze sowie Abstellplätze für Fahrräder kann abweichend von der Richtzahlenliste erhöht oder vermindert werden, wenn die besonderen örtlichen Verhältnisse, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder die besondere Art oder Nutzung der baulichen Anlagen dies erfordern oder gestatten.“

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, die im Übrigen nur 60 Prozent der realen Herstellungskosten betragen darf, offeriert den Baugenehmigungsbehörden eine ausreichende Bandbreite für ihre Ermessensentscheidung. Ein Verzicht auf die Stellplatzablösung ist aus Sicht der Verwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg nicht zielführend.

Aus all diesen Gründen ist ein Aufgreifen der Forderungen der IHK nicht sachgerecht.

<p>2. Stellungnahme der Handwerkskammer Magdeburg vom 27.07.2017</p>	
<p><i>Die Stellungnahme der Handwerkskammer Magdeburg (HwK) ist im Kern nahezu wortgleich mit der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Magdeburg (IHK). Daher ist die nachfolgende Abhandlung im Zuge der Abwägung weitgehend identisch mit der Abhandlung zur Stellungnahme der IHK.</i></p> <p><i>Die Stellungnahme der HwK spricht sich für einen völligen Verzicht auf eine Stellplatzsatzung aus.</i></p> <p>„... Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass ein Bauherr im eigenen Interesse eine Anlage – auch hinsichtlich des Fahrzeug- und Radverkehrs – funktionell plant und baut. Es muss ihm überlassen werden, auch ohne öffentlich-rechtliche Forderung eine ausreichende Zahl von Stellplätzen, z.B. für die Bewohner, den Anlieferverkehr, für Besucher oder für Benutzer, herzustellen.</p>	<p>kein Beschluss erforderlich, der Einschätzung wird nicht gefolgt</p>
<p>2.1 Im Zuge der Neuaufstellung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg regt die Handwerkskammer den Wegfall des Stellplatznachweises ... an.“</p> <p><i>Im Zusammenhang hierzu stellt die HwK als zweite Forderung die Abschaffung der Ablösezahlung (Ablösung) an die LH Magdeburg für nicht auf dem privaten (Bau-) Grundstück durch den jeweiligen Bauherren herstellbare Stellplätze.</i></p>	<p>dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p>
<p>2.2 „...Im Zuge der Neuaufstellung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg regt die Handwerkskammer den Wegfall ... der Stellplatzablöse an.“</p> <p><i>Abwägung zu 3.1. und 3.2 (wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam) In Sachsen-Anhalt wie in fast allen Bundesländern basieren kommunale Stellplatzsatzungen auf einer Ermächtigungsgrundlage in der jeweiligen Landesbauordnung.</i></p> <p><i>Die HwK erkennt mit ihrer Stellungnahme, dass die kommunale Stellplatzsatzung ein bewährtes und höchst wirksames bauordnungsrechtliches Instrument darstellt, 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.</i></p> <p><i>Es besteht eine breite Mehrheit der Fachmeinung in der wissenschaftlichen Lehre wie auch in der 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Es geht demnach nicht um das Ob, sondern um das Wie von Stellplatzsatzungen.</i></p> <p><i>Die in langer Tradition des öffentlichen Rechts verankerte 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 – hat das Ziel, den meist ohnehin knapp</i></p>	<p>dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p>

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.

Die in den zurückliegenden Jahren in fast allen Bundesländern vollzogene sogenannte „Kommunalisierung der Stellplatzsatzungen“ hat am o.g. Grundsatz der Stellplatz-Herstellungspflicht des Bauherren bzw. Grundstückseigentümers nichts verändert. Wenn auf kommunaler Ebene ein Regelungsbedarf in dieser Fachmaterie erkannt wird, dann ist die kommunale Ebene am Zug, von ihrer Ermächtigung Gebrauch zu nehmen, eine Stellplatzsatzung aufzustellen und durch den Stadtrat beschließen zu lassen.

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. Aus ordnungsrechtlichen wie auch politischen Gründen lässt sich bereits an dieser Stelle festhalten, dass dies nicht gewollt sein kann.

Die HwK hat in ihrer Stellungnahme ihrer Sicht auf die Regelungsmaterie des privaten ruhenden Verkehrs keine Begründung beigefügt. Dies erschwert die hier durchzuführende Abwägung.

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

Das weit verbreitete Bestreben vieler Bauherren, kostenträchtige Verpflichtungen insbesondere im Themenfeld des Ruhenden Verkehrs auf die Allgemeinheit bzw. den öffentlichen Raum der Kommunen abzuwälzen, ist hinreichend dokumentiert. Ohne verpflichtende Regelungen auf Basis von Satzungen etc. würde ein nicht unerheblicher Teil der Bauherren 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 der Stellungnahme der HwK zugrunde liegenden Annahmen könnten jedoch auch einem Missverständnis geschuldet sein. Die Stellungnahme der HwK kann auch so verstanden werden, dass die HwK 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.

Diesem eventuell gegebenen Missverständnis sei hier vorsorglich begegnet. Der Satzungsentwurf beinhaltet grundsätzlich keine reglementierende Obergrenze der Errichtung von Stellplätzen. Anders formuliert: dem Bauherrn steht es frei, eine größere Zahl an notwendigen Stellplätzen, als bauordnungsrechtlich gefordert, zu herzustellen. Die Herstellung von mehr Stellplätzen als bauordnungsrechtlich gefordert ist jedenfalls mit vorliegendem Satzungsentwurf unter Erfüllung einiger Voraussetzungen möglich.

Zusammengefasst:

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

Bei dieser Gelegenheit sei auf die bereits vorhandene Möglichkeit einer Flexibilisierung des Vollzugs der Stellplatzsatzung zur Genehmigung von ortsangepassten Lösungen hingewiesen: 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.

§ 2 Abs. 6: „Die Anzahl der notwendigen Stellplätze sowie Abstellplätze für Fahrräder kann abweichend von der Richtzahlenliste erhöht oder vermindert werden, wenn die besonderen örtlichen Verhältnisse, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder die besondere Art oder Nutzung der baulichen Anlagen dies erfordern oder gestatten.“

Diese Flexibilisierung entspricht nach hiesiger Einschätzung dem Kernanliegen der Stellungnahme der HwK, 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, die im Übrigen nur 60 Prozent der realen Herstellungskosten betragen darf, offeriert den Baugenehmigungsbehörden eine ausreichende Bandbreite für ihre Ermessensentscheidung.

<p><i>Ein Verzicht auf die Stellplatzablösung ist aus Sicht der Verwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg nicht zielführend.</i></p> <p><i>Aus all diesen Gründen ist ein Aufgreifen der Forderungen der HwK nicht sachgerecht.</i></p>	
<p>3. Stellungnahme des Umweltamtes der Landeshauptstadt Magdeburg mit Unterer Wasserschutzbehörde vom 19.07.2017</p>	
<p>3.1 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.“</p> <p>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.“</p> <p><i>Abwägung</i> <i>Im Zuge der Vorab-Beteiligung von Dienststellen der Landeshauptstadt Magdeburg wurde ein Vorentwurf verteilt und besprochen. Dieser Vorentwurf beinhaltete bereits solch einen Passus einer Anpflanzungspflicht eines mittelkronigen Laubbaumes je 6 Stellplätzen. Im Zuge der Abstimmungen und Feinjustierung wurde im weiteren Verlauf entschieden, mit dem Ziel einer Verschlinkung der Regeln diesen Passus aus der Stellplatzsatzung heraus zu nehmen.</i> <i>Die Forderung des Umweltamtes auf Wiederaufnahme des Passus in die Stellplatzsatzung 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.</i></p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>3.2 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.“</p> <p><i>Abwägung</i> <i>Die Anregung ergänzt die bereits im ursprünglich Entwurf enthalten gewesene Regelung sinnvoll und ist mit Blick auf beschlossene Ziele der LH Magdeburg, insbesondere zum Klimaschutz und zur lokalen Vorsorge und Kleinklimastabilisierung von Bedeutung.</i></p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>4. Stellungnahme der Ingenieurkammer (IK) Sachsen-Anhalt vom 31.07.17</p>	
<p>Grundsätzliches / Einführung - Zusammenführung von bisheriger GaStS und Stellplatzablösesatzung wird begrüßt - Aufnahme von Regelungen zu Fahrradabstellanlagen wird begrüßt</p>	<p>kein Beschluss erforderlich</p>
<p>4.1 Aufnahme neuer, aus Sicht der IK „einer Vielfalt sehr spezieller Regelungen“ könnte nach Meinung der IK dazu führen, dass sie „vom Bürger nicht in jedem Pkt. verstanden werden können.“</p>	<p>kein Beschluss erforderlich, die Einschätzung wird nicht geteilt</p>

<p>Abwägung Satzung bedient sich bürgerfreundlicher, kurzer, prägnanter Formulierungen</p>	
<p>4.2 Einschätzung der IK, dass „besondere Situationen mit vorweggenommenen Einzelfallregelungen aufgeführt werden.“ Abwägung Problemsicht auf Seiten der IK nicht nachvollziehbar</p>	<p>kein Beschluss erforderlich, die Einschätzung wird nicht geteilt</p>
<p><u>Zu den Regelungen im Einzelnen:</u> 4.3 § 2 Abs. 3 Anregung der Streichung des Wortes „lediglich“, da es „eine gewisse Unbeachtlichkeit der Richtzahlen“ suggerieren würde Abwägung Die unscharfe Formulierung wird aus der Satzung durch Löschung des Wortes „lediglich“ herausgenommen.</p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>4.4 § 2 Abs. 10 Anregung der Ergänzung um eine Klarstellung zur angewandten Rundungsregelung. Empfehlung eines „generellen Aufrundens.“ Abwägung Der Vorschlag ist auch relevant für die aufzustellende Vollzugsrichtlinie zur Stellplatzsatzung bzw. Handreichung an Bauherren.</p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>4.5 § 4 Abs. 2 Grundsätzliche Begrüßung des Ansatzes einer möglichen Reduzierung des Stellplatz...schlüssels / „der Richtzahlen“ bei „guter und sehr guter“ ÖPNV-Anbindung</p>	<p>kein Beschluss erforderlich</p>
<p>4.6 Klarere Verwendung der Begriffe wird angeregt. Abwägung anhand der Anregung wurden die Formulierungen des § 4 Abs. 2 noch einmal geprüft</p>	<p>kein Beschluss erforderlich</p>
<p>4.7 „Im Satz 4 wird aufgegeben, dass bei Entfernungen bis zu 300m 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.“ Abwägung IK unterliegt wohl einer Fehlinterpretation. Zum Vergleich der Wortlaut der Satzung: ...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 <u>nicht</u> 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, der Mindestbetrag der nachzuweisenden Stellplätze</p>	<p>dem Vorschlag wird dem Grundsatz nach nicht gefolgt, jedoch wird der Hinweis aufgegriffen, um den Abs. 2 neu zu formulieren</p>

<p>wird reduziert. Von einem Maximalbetrag, der einzuhalten ist, d.h. von einer Obergrenze, ist keine Rede. Nach der gewählten Formulierung kann der Bauherr freiwillig mehr Stellplätze errichten, als bauordnungsrechtlich gefordert ist. Es besteht mit den gewählten Regelungen keine harte Stellplatzbeschränkung. Die Stellungnahme der IK basiert zwar offenbar auf einem Interpretations-Irrtum. Dies wird 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.“</p> <p>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.</p>	<p>Beschlusstext</p>
<p>4.8 „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.“</p> <p>Abwägung Einschlägige Regelungen in Stellplatzsatzungen von mit Magdeburg vergleichbaren Großstädten beinhalten ebenfalls den Haupteingang als Bezugsgröße. Dies schafft Klarheit und erleichtert das Handling 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 wäre § 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. Detailliertere Regelungen können ggf. in Form von Vollzugsrichtlinien für die Bauordnungsbehörde sowie Handreichungen für den Bauherren im Nachgang zur Einführung der Stellplatzsatzung eingeführt werden.</p>	<p>dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p>
<p>4.9 „§ 4 Abs. 4 eröffnet die Berücksichtigung von speziellen Umständen wie Zeitkarten, Car-Sharing als Möglichkeit der weiteren Abminderung bzw. der Aussetzung. Die Umsetzung, hier laufend Kontrolle durch die Verwaltung, erfordert einen erheblichen Verwaltungsaufwand, der wenig sachgerecht ist.“</p> <p>Abwägung Dass die IK als Sachwalter insbesondere der berufsständischen Interessen der freiberuflichen Ingenieure erheblichen Verwaltungsaufwand bei der öffentlichen Verwaltung als Argument ins Feld führt, ist etwas überraschend. Dass solch ein ggf. gegebener Prüfaufwand für die öffentliche Verwaltung nicht sachgerecht sei, wurde in der Stellungnahme der IK nicht näher erläutert und auch nicht begründet. Die Umsetzung dieser Regelungsmöglichkeit wird im weiteren Verlauf durch verwaltungs-interne Vollzugsvorschriften geregelt. Insoweit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt dieses Thema von keiner erheblichen Relevanz.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt</p>
<p>4.10 „§ 8 Abs. 2 soll die Fälle regeln, bei denen die Stellplatzverpflichtung durch Zahlung eines Ablösebetrages möglich ist. Diese Regelung ist rechtswidrig. Der § 48 Abs. Bauordnung Sachsen-Anhalt regelt abschließen ...“</p>	<p>kein Beschluss erforderlich, die Einschätzung wird nicht geteilt</p>

<p>Abwägung <i>Nach Auslegung der Verwaltung regelt § 48 Abs. 2 Landesbauordnung (BauO LSA) keinesfalls abschließend die Stellplatzablöse.</i> <i>Wortgetreue Wiedergabe des § 48 Abs. 2 BauO LSA:</i> <i>„(2) Ist die Herstellung von notwendigen Stellplätzen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann die Gemeinde verlangen, dass stattdessen der zur Herstellung Verpflichtete einen Geldbetrag zur Ablösung zahlt. Der Geldbetrag darf 60 v. H. der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im Gemeindegebiet oder in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes nicht übersteigen. Bei der Ermittlung des Geldbetrages bleiben die ersten acht Stellplätze außer Betracht.“</i></p> <p><i>Mit § 8 Abs. 2 des Entwurfs der Stellplatzsatzung werden die allgemeinen Grundsätze zur Stellplatzablösung mit konkretisierenden Regelungen ausgekleidet. Eine strukturell-räumliche Ausdifferenzierung – je nach örtlichen Verhältnissen auch anhand der Stadtstruktur und insoweit für Magdeburg vorgesehen, maßgeblich anhand der Qualität der ÖPNV-Erschließung – wird in Stellplatzsatzungen anderer Großstädte häufig angewendet.</i></p> <p><i>Eine konkrete Ausgestaltung und spezifische, an der Stadtstruktur orientierte Differenzierung der Stellplatzablöse wird bereits mit der rechtsgültigen Garagen- und Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg vollzogen. Die Differenzierung der Höhe der Stellplatzablöse anhand von Lagekriterien im Stadtgebiet ist eine gängige und verbreitete Regelungsmöglichkeit der raumwirksamen Steuerungsfunktion einer Stellplatzsatzung, um verkehrsplanerische und Stadtentwicklungsziele mit den gegebenen Planungsinstrumenten zu verfolgen.</i> <i>Die von der Verwaltung vorgeschlagene Regelung entspricht dem „Stand der Technik“.</i> <i>Eine Rechtswidrigkeit der Regelung in § 8 Abs. 2 kann von der Verwaltung nicht erkannt werden.</i></p>	
<p>5. Stellungnahme des ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V. vom 19.07.2017</p>	
<p>5.1 § 4 Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze zu 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.</p> <p>Abwägung <i>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.</i></p> <p><i>Insofern war es erforderlich, einige Regularien mit etwas komplexeren Steuerungsmechanismen möglichst einfach und verständlich auszugestalten. Hierin bestehen offenbar aber noch weitere Optimierungspotentiale.</i></p> <p><i>Die Anregung auf nähere „Ausführungen zur Bedienungsqualität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV“ wird aufgegriffen.</i></p> <p><i>In Entsprechung zur Behandlung der Stellungnahme der Ingenieurkammer (IK) wird der § 4 Abs. 2 wie folgt <u>neu formuliert</u> mit dem Ziel der Verbesserung von Klarheit und Eindeutigkeit:</i></p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>

<p><i>Installation von Lademöglichkeiten kann nur auf Basis einer entsprechenden Gesetzesgrundlage erfolgen. Derzeit sehen weder Bundes- noch Landesrecht solch eine allgemeine Verpflichtung für alle Bauherren vor. Eine breit aufgestellte öffentliche Debatte über das Für und Wider solch umfassender Verpflichtungen kann innerhalb dieses Aufstellungsverfahrens für die neue Stellplatzsatzung nicht durchgeführt werden, da eine zügige In-Kraft-Setzung der neuen Satzung im Vordergrund steht. Die Realisierung des Vorschlages sollte im Zuge einer künftigen Fortschreibung der Stellplatzsatzung aufgegriffen werden.</i></p> <p><i>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 nachsich. 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.</i></p> <p><i>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. Daher wird dort die Pflicht festgeschrieben.</i></p>	
<p>5.4</p> <p>§ 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.“</p> <p>Ergänzend zur Verkehrssicherheit sollte an dieser Stelle auch die subjektive bzw. soziale Sicherheit aufgeführt werden, die entscheidend für Auslastung und Nutzung einer Abstellanlage für den Radverkehr ist.</p> <p><i>Abwägung</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 ist 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.</i></p> <p><i>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. Mit 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. Mit Bauordnungsrecht kann jedoch keinem Bauherrn die Installation einer Video-Überwachungsanlage auf dem privaten Grundstück auferlegt werden.</i></p> <p><i>Der Bauherr sollte sich somit vor allem auf planerische Weise und ohne Vorgaben aus der Stellplatzsatzung mit dem sensiblen Themenfeld auseinandersetzen. Eine gute Bauberatung erreicht oft mehr als Satzungen.</i></p> <p><i>Fazit:</i></p> <p><i>Der Bauherr trägt eine eigene Verantwortung, die angestrebte Diebstahlsicherheit von</i></p>	<p>dem Vorschlag wird teilweise gefolgt</p>

<p><i>Fahrradabstellanlagen auf geeignete Weise auf seinem Grundstück sicherzustellen. Die Entscheidung zur technischen Ausführung zur Erreichung dieser Vorgabe bleibt im Verantwortungsbereich des Bauherrn.</i></p> <p><i>Dem Vorschlag 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.“</i> <i>Siehe auch Ergänzung um neue Formulierung in § 7 Abs. 4</i></p>	<p>Beschlusstext</p>
<p>5.5 § 7 Abs. 2: Anstelle von „leicht erreichbar“ sollte die Barrierefreiheit explizit aufgeführt werden.</p> <p>Abwägung <i>Mit der Forderungen im Entwurf der Stellplatzsatzung „über ... Rampen ... leicht erreichbar“ wird den Anforderungen der Barrierefreiheit hinsichtlich der Belange der Radfahrer, die eine <u>stufenfreie, ausreichend breite</u> Zufahrt benötigen, bereits in Grundzügen entsprochen.</i> <i>Die Verpflichtung auf Einhaltung aller Anforderungen der Barrierefreiheit auch für Um- und Ausbau des Bestandes hätte zur Folge, dass durchgängig einzuhalten wäre, dass insbesondere die Steigung von Rampen rollstuhlgerecht nur 6 Prozent betragen darf sowie alle 6 Meter ein Zwischenpodest angelegt werden muss. Diese Anforderungen haben einen erheblichen Einfluss auf den Flächenbedarf von Zufahrten zu Radabstellanlagen. Die Rampen werden bei Beachtung der Standards der Barrierefreiheit sehr lang. Die Baukosten erhöhen sich dadurch. Radfahrer können jedoch durchaus steilere Rampen als solche die Barrierefreiheit einhaltenden Rampen mit 6 Prozent Steigung bewältigen. Der DAFC bestätigt dies in seiner Stellungnahme.</i></p> <p><i>Unter Höhergewichtung der Praktikabilität und der Begrenzung von Kosten sowie einer Ermöglichung von leicht benutzbaren Zuwegungen auch in räumlich schwierigen bzw. beengten städtebaulichen Situationen soll für den Anschluss von Fahrradabstellanlagen - insbesondere für die dahin führende Zuwegung über Rampen - die Einhaltung von Standards der Barrierefreiheit für Um- und Ausbaumaßnahmen <u>nicht</u> verpflichtend gefordert werden, sondern als Soll-Regelung. Die Regelung des Entwurfes der Satzung wird daher beibehalten.</i></p>	<p>kein Beschluss erforderlich, dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p>
<p>5.6 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:</p> <p>Auch die entsprechende Beleuchtung der Abstellanlage sollte aufgeführt werden, sie trägt unter anderem zur sozialen Sicherheit bei (siehe auch Abs. 1).</p> <p>Abwägung <i>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. 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.</i></p> <p>§ 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.“</p>	<p>den Vorschlägen wird teilweise gefolgt</p> <p>Beschlusstext</p>

<p>5.7 Die Mindestabmessungen bei der höhenversetzten Anordnung müssten neu berechnet und angepasst werden, um Schäden am Rad zu vermeiden.</p> <p><i>Abwägung</i> <i>Eine nochmalige Überprüfung von Regelungstiefe 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:</i> <i>„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.“</i></p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>5.8 Aus unserer Sicht sind darüber hinaus Abstellanlagen, wie zum Beispiel abgeschlossene Abstellanlagen, Fahrradboxen, zweigeschossige Abstellanlagen etc. zusätzlich in der Satzung zu fixieren.</p> <p><i>Abwägung</i> <i>Der Anregung einer zusätzlichen Fixierung weiterer Formen von Fahrradabstellanlagen wird teilweise gefolgt.</i></p> <p><i>§ 7 Abs. 4 wird mit neuen Sätzen 4 und 5 wie folgt ergänzt:</i> <i>„Es sollen geeignete Maßnahmen zur Erhöhung von Sicherheit und Diebstahlschutz getroffen werden. Insbesondere eine angemessene Beleuchtung, abschließbare Abstellanlagen, Fahrradboxen können hierzu beitragen.“</i></p> <p><i>Eine umfassende bzw. abschließende Aufzählung ist in der Stellplatzsatzung nicht möglich. Solche vertiefenden Angaben sind in einer Handreichung zur Stellplatzsatzung richtig verortet.</i></p>	<p>dem Vorschlag wird teilweise gefolgt</p>
<p>5.9 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.“</p> <p>Im Sinne der Förderung und Verlagerung von Kfz- und auch Güterverkehr auf umweltchonendere Verkehrsmittel, sollte die Anzahl der großflächigen Abstellanlagen für Lasten-, Liege- und Dreiräder sowie Kinderanhänger erhöht werden.</p> <p><i>Abwägung</i> <i>Neuformulierung: „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.“</i></p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p> <p>Beschlusstext</p>
<p>5.10 zu Anlage 1 – Richtzahlenliste</p> <p>1.10 Flüchtlingswohnheime Derzeit ist das Fahrrad neben dem ÖPNV das von Flüchtlingen vorwiegend genutzte Verkehrsmittel. Dementsprechend sind Abstellanlagen für Fahrräder ausreichend zu dimensionieren.</p> <p><i>Abwägung</i> <i>Die Anregung wird aufgegriffen, da offenkundig der Entwurf der Stellplatzsatzung den Sachverhalt nicht ausreichend berücksichtigt hat.</i> <i>Die Nachjustierung der Richtzahlenliste erfolgt: 1 Fahrradstellplatz je 2 - 5 Betten</i></p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>5.11 3. Verkaufsstätten Je nach Lage und Frequentierung sollten mehr Abstellanlagen für den Radverkehr aufgeführt werden.</p>	<p>dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p>

<p>Abwägung <i>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. 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.</i></p>	
<p>5.12 9.1 Gewerbliche Anlagen An diesen Stellen könnte ggf. eine Verpflichtung für Fahrradabstellanlagen in Erwägung gezogen werden.</p> <p>Abwägung <i>Die Richtzahlenliste in Anlage 1 der Satzung enthält bereits für Handwerks-, Gewerbe- und Industriebetriebe eine Angabe zum Nachweis von Fahrradabstellanlagen: 1 F.Stpl. je 100 m² NF bzw. 1 F.Stpl je 10 Beschäftigte</i></p>	kein Beschluss erforderlich, dem Vorschlag wird nicht gefolgt, da Regelung bereits gegeben
<p>6. Stellungnahme des ADFC e.V. Regionalverband Magdeburg vom 04.08.2017</p>	
<p>Einführende Worte „Angesichts der ansteigenden Bedeutung des Fahrradverkehrs und der nach wie vor hohen Diebstahlquote in unserer Stadt ist die Aufnahme der Abstellplätze für Fahrräder in die Satzung überfällig. Gerne unterstützen wir diese Neuerung.“</p>	kein Beschluss erforderlich
<p>„...Insbesondere begrüßen wir § 4 Abs. 1“</p>	kein Beschluss erforderlich
<p>zu § 7 „Größe und Beschaffenheit der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder“</p> <p>„Dieser § ist sicher der für uns Wichtigste. Wir empfehlen hier ein paar Änderungen. Fettdruck sind unsere Ergänzungen.</p> <p>6.1 § 7 Abs. 1 Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sind in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereichs herzustellen. Sie sollen müssen ebenerdig liegen. Abstellanlagen und -räume müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ungehindert mit ausreichender Bewegungsfläche, verkehrssicher und leicht erreichbar sein.</p> <p>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.</p> <p>Abwägung <i>Das im Entwurf der Stellplatzsatzung verwendete Wort sollen beinhaltet in der Verwaltungssprache, dass Ausnahmen insbesondere für Um- und Ausbauten im Gebäudebestand möglich sind. Im Gebäudebestand lässt sich kaum im Erdgeschoss ein Fahrradraum nachträglich einordnen. In solchen Fällen ist eine verkehrssicher und leicht erreichbare Lage eines neu eingerichteten Fahrradraums im Souterrain bzw. Kellergeschoss einem völligen Verzicht auf geschützte Fahrradabstellanlagen vorzuziehen.</i></p>	dem Vorschlag wird teilweise gefolgt, siehe nachfolg. Einzelempfehlungen nähere Erläuterungen werden zur Kenntnis genommen

<p>6.1.1 Es wird die Formulierung sollen beibehalten, um sämtlichen Konstellationen wie Neubau, Um- und Ausbau gerecht zu werden.</p> <p>6.1.2 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.</p>	<p>dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p> <p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>6.2 § 7 Abs. 3 4 „Abstellplätze außerhalb von Gebäuden sind so mit fest verankerten Fahrradhaltern Anlehnbügel auszustatten, dass jedes Fahrrad mit seinem Rahmen angeschlossen werden kann.“</p> <p>Abwägung Die im Entwurf verwendete Bezeichnung ist veraltet und insoweit irreführend. Der Formulierungsvorschlag „Anlehnbügel“ wird übernommen.</p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>6.3 Der ADFC schlägt folgende Ergänzung vor:</p> <p>§ 7 Abs. 3 4 „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.“</p> <p>Abwägung Dass Anlehnbügel einzeln zugänglich sein müssen, versteht sich von selbst. 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.</p>	<p>dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p>
<p>6.4 § 7 Abs. 3 4 „... 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 Abstellrichtung zu verwenden, um Beschädigungen insbesondere an Laufrädern zu verhindern.“</p> <p>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.</p>	<p>dem Vorschlag wird teilweise gefolgt</p> <p>Beschlusstext</p>
<p>6.5 § 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</p>	<p>dem Vorschlag wird teilweise gefolgt, nähere</p>

<p><i>Die vom ADFC vorgeschlagenen Fahrradpavillons etc. lassen sich ggf. im Rahmen der Stadterneuerung, ggf. mit Fördermitteln z.B. der Städtebauförderung, an geeigneten Stellen innerhalb eines Sanierungsgebietes errichten. Die somit angebotenen Abstellplätze für Fahrräder stellen jedoch eine über die Pflichten des 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.</i></p>	
<p>zur Anlage 1 – Richtzahlenliste</p>	
<p>„Die vorgeschlagenen Richtzahlen ... entsprechen ähnlichen Satzungen.“</p>	<p>kein Beschluss erforderlich</p>
<p>6.8 „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“</p> <p><i>Abwägung</i> <i>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.</i></p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>6.9 „Entsprechend der Stellplatzsatzung Halle (Saale) von 2016 eine Änderung auf 100 m² statt 120 m² Verkaufsnutzfläche.“</p> <p><i>Abwägung</i> <i>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.</i></p>	<p>dem Vorschlag wird gefolgt</p>
<p>6.10 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.</p> <p><i>Abwägung</i> <i>Die Münchner Fahrradabstellplatzsatzung stellt eine zeitgemäße, aktuelle Erkenntnisse beinhaltende und somit lobenswerte Satzung dar. Die Richtzahlenliste in der Anlage der Münchner Fahrradabstellplatzsatzung 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 trocken, sonnigen Tagen aufgesucht. In diesen Monaten ist die Benutzung des Fahrrades im Allgemeinen intensiver als in den kalten und feuchten Monaten.</i></p> <p><i>Es wäre für die neue Stellplatzsatzung für Magdeburg nicht unbedingt hilfreich, eine gemischte Kenngrößenaufstellung mit sowohl Personen- als auch Flächenbezug in die Richtzahlenliste aufzunehmen. Ein Beibehalt der Kennwerte des Entwurfes wird somit weiterverfolgt.</i></p>	<p>dem Vorschlag wird nicht gefolgt</p>

6.11

„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.“

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. Somit kann mit der Stellplatzsatzung nicht auf o.g. Sachverhalt eingegangen werden.

Der Anmerkung
wird nicht
gefolgt