



**Stadt Leipzig**  
Der Oberbürgermeister

EINGESANGEN

1. FEB. 2025

Postanschrift: Stadt Leipzig • 04092 Leipzig

**Beigeordneter für  
Stadtentwicklung und Bau**

Stadtgestalter Leipzig  
Herrn Rücker  
Richterstraße 7  
04105 Leipzig

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
mk

Telefon/Telefax  
0341 123-4818  
0341 123-4805

E-Mail  
dezernat6@leipzig.de

Datum  
07.02.2025

## **Stellungnahme der Stadtgestalter zur Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht (Stellplatzsatzung) vom 29.01.2025**

Sehr geehrter Herr Rücker,

vielen Dank für die Stellungnahme der Stadtgestalter zum Entwurf der Stellplatzsatzung.

Die mit der Erstellung der Satzung befassten Ämter meines Dezernats haben sich intensiv mit Ihrer Stellungnahme befasst und geprüft ob und inwieweit sich hieraus ein Änderungserfordernis ergeben kann.

Ich erlaube mir zunächst einige Ausführungen zum besseren Verständnis der Inhalte der Satzung.

Ziel der Satzung ist es zum einen, einen Kompromiss zu schaffen zwischen dem real existierendem Stellplatzbedarf und dem Anreiz, Mobilitätsformen jenseits des Pkw zu nutzen. Zum anderen sollen die Bauherren durch die zulässige Erweiterung der Stellplatzreduktion der VwVSächsBO unter Vermeidung der Verlagerung von Stellplätzen in den öffentlichen Raum finanziell entlastet werden.

Bei der Erstellung der Satzungsregeln kommt der Stadt Leipzig deutlich weniger inhaltlicher Spielraum zu, als in Ihrem Schreiben angenommen wird. Die Stadt ist an rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben gebunden, die insbesondere die Bauordnung für das Land Sachsen und die hierauf erlassene Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung (VwVSächsBO) als verbindliches Landesrecht vorgibt.

Der Entwurf der Satzung nutzt umfänglich die Spielräume, die die landesrechtlichen Regelungen einräumen, kann aber nicht darüber hinausgehen. Insofern sind auch der satzungsrechtlichen Antwort auf die geänderten Rahmenbedingungen für die Immobilienwirtschaft Grenzen gesetzt.

So kann die Stellplatzpflicht, anders als z.B. in der Hauptstadt, nicht generell ausgeschlossen werden, wie in der Stellungnahme angenommen wird. Die Berliner Bauordnung sieht bis auf wenige Einzelfälle keine Stellplatzpflicht mehr vor.

Die SächsBO verlangt hingegen nach wie vor die Herstellung von Stellplätzen. Der Umfang und die technische Ausgestaltung der Herstellung von Stellplätzen ergibt sich aus der VwVSächsBO. Lediglich in dem Umfang, in dem diese es den Kommunen freistellt, dürfen diese von den Vorgaben der VwVSächsBO abweichen.

Auch bei der Frage der Reduzierung der erforderlichen Stellplatzanzahl hat der Satzungsgeber keine freie Hand. So ist es z. B. gem. Ziff. 49.1.5.3 VwVSächsBO grundsätzlich ausgeschlossen, für Wohngebäude die Stellplatzzahl zu reduzieren.

Die VwVSächsBO enthält eine Richtzahlentabelle. Die Werte der Richtzahlentabelle sind Erfahrungswerte, denen eine typisierende Bedarfsprognose zu Grunde liegt. Sie dienen in der gesamten Bundesrepublik als Bemessungsgrundlage. Die Richtzahlentabelle der VwVSächsBO entspricht im Wesentlichen denen der anderen Bundesländer und gibt den durchschnittlichen Mindestbedarf an Stellplätzen wieder. Die Richtzahlen werden von der Rechtsprechung als sachverständig festgelegte Erfahrungswerte betrachtet. Da diese den Orientierungsrahmen für die Anzahl notwendiger Stellplätze vorgeben, bedürfen Abweichungen der sachlichen Rechtfertigung (vgl. Ziff. 49.1.2 VwVSächsBO).

Aus diesem Grund wurden nur statt der „von-bis-Spannen“ der VwVSächsBO der untere Wert aus der Richtzahlentabelle der VwVSächsBO übernommen. Allein rechtskonform war somit die Reduzierung der Richtzahlen durch die Tatbestände des § 4 Abs. 1, 2, 4 und 5 der Satzung, denn diese enthalten die konkreten Voraussetzungen, unter denen eine Abweichung von der Tabelle bezogen auf die einzelnen Bauvorhaben fachlich begründbar und somit zulässig ist.

Der Entwurf der Satzung sieht unter § 10 eine Übergangsregelung vor, damit sich die Bauherren planerisch hierauf einstellen können. Eine Reduzierung der Fahrradstellplätze ist zwar nicht vorgesehen, jedoch kommt unter den in § 6 Abs. 1 formulierten Voraussetzungen eine Ablösung von Abstellplätzen für Fahrräder in Betracht, insbesondere wegen beengter räumlicher Verhältnisse im innerstädtischen Bereich.

§ 4 Abs. 7 der bisherigen Stellplatzsatzung sah die Möglichkeit eines Mobilitätskonzepts in Verbindung mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zur Stellplatzreduktion vor. Diese Möglichkeit wurde in der Vergangenheit nicht von den Bauherren in Anspruch genommen. Das nun konkretisierte und detailliertere Angebot von Maßnahmen zur Stellplatzreduzierung unter § 4 der Satzung soll für die Bauherrenschaft gegenüber der unbestimmten Vorgängerregelung eine bereits ausformulierte und somit klare Grundlage zu den Möglichkeiten einer Stellplatzreduzierung darstellen. Sie dient der Erleichterung der Bauherrenschaft, soweit diese sich scheut ohne konkrete Vorgaben ein Mobilitätskonzept zu entwerfen und setzt gleichzeitig verlässliche Prüfmaßstäbe innerhalb der baurechtlichen Verfahren. Die Regelung verfolgt somit das Ziel, dass sich mehr Bauherren dazu entschließen, von diesen Angeboten Gebrauch zu machen.

In den letzten Jahren war eher ein Bestreben zu verzeichnen, die notwendige Anzahl an Stellplätze herzustellen oder sogar weitere Stellplätze, um die Vermarktung der beantragten Immobilie zu optimieren. Hierzu sind die Bauherren auch berechtigt, denn die Beschränkung der Herstellung von Stellplätzen ist gem. der SächsBO nicht zulässig, anders als in zahlreichen anderen Landesbauordnungen.

Im Innenbereich besteht keine Ermächtigungsgrundlage zur Berücksichtigung der tatsächlichen verkehrlichen Verhältnisse (bekannte PKW-Dichten) lageabhängige Variationen wie zentrale Lagen (z.B. Einschränkung Tiefgaragenzwang), quartierseigene Mobilitätskonzepte, da solche Abweichungen von der VwVSächsBO nicht möglich sind. Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte bestehen in Bebauungsplangebietern und sind dort weiterhin möglich.

Mit der Regelung für den geförderten Wohnungsbau, dem studentischen Wohnen und Wohnungen für Senioren bleibt die Satzung sogar unter der Vorgabe der o.g. Ziff. 49.1.5.3 VwVSächsBO. Eine weitere Reduzierung erscheint rechtlich bedenklich.

Die Vorgabe einer Sicherung dieser speziellen Wohnnutzungen durch Baulast resultiert aus der Erfahrung, wonach solche Nutzungszwecke zwar im Genehmigungsverfahren zur Stellplatzreduktion angegeben wurden, die Vermietung jedoch als Miniapartment ohne Nutzervorgabe erfolgte.

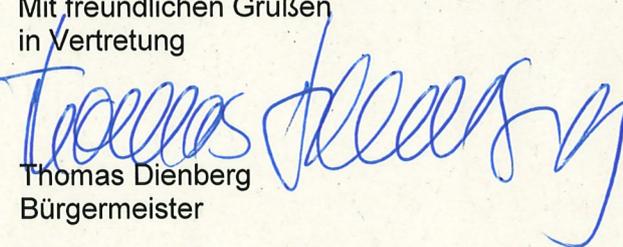
Die Anbindung an die Taktung des ÖPNV erfolgte in Umsetzung der Ziff. 49.1.5.1 der VwVSächsBO. Diese benennt für das Maß der Reduzierung unter anderem ausdrücklich die Leistungsfähigkeit des ÖPNV. Die Leistungsfähigkeit kann lediglich an die Frequenz des ÖPNV geknüpft werden.

Ein in der Stellungnahme dargestellter problematischer Flächenverbrauch durch Lastenfahräder mit der Reduktion erforderlichen Wohnraums ist nicht zu befürchten, schließlich hat es jeder Eigentümer in der Hand, durch Wahl dreier Mobilitätsmaßnahmen aus den fünf unter § 4 Abs. 4 angebotenen Alternativen die Anzahl der Stellplätze um 10 % zu reduzieren.

Insofern ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Reduktionsmöglichkeiten der Satzung um Angebote handelt, die nicht angenommen werden müssen.

Im Ergebnis komme ich zu dem Schluss, dass die Stellplatzsatzung keiner Überarbeitung bedarf, da mit ihren Regelungen die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten einer rechtlich zulässigen Stellplatzreduzierung ausgeschöpft wurden.

Mit freundlichen Grüßen  
in Vertretung

  
Thomas Dienberg  
Bürgermeister