



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Pkw-Stellplätze, Ablösebeträge und Parkgebühren

Kleine Anfrage - **KA 6/7897**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Nach § 3 der gültigen Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt sind bauliche Anlagen „so zu anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instand zu halten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere Leben, Gesundheit und die natürlichen Lebensgrundlagen, nicht gefährdet werden“. Der zu großen Teilen durch den vom Menschen verursachte Kohlendioxid-Ausstoß ausgelöste Klimawandel gilt als Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen.

Laut der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums besitzen in Sachsen-Anhalt 26,5 % aller Haushalte kein Auto und können so von Regelungen zu Pkw-Stellplätzen und der Begrenzung von Parkgebühren nicht profitieren.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

1. Welchen Anteil trug der Pkw-Verkehr zu den Kohlendioxid-Emissionen des Landes Sachsen-Anhalt im Jahr 2012 bei?

Das zuständige Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt berichtet, dass die nachfolgenden Informationen dem Klimaschutzkonzept 2008 des Landes Sachsen-Anhalt (Anlage 1) entnommen sind. Diese, im Auftrage des MLU vom Ingenieurbüro ENERKO Aldenhoven erarbeitete Studie, wurde der Erstellung des Klimaschutzprogramms 2020 des Landes Sachsen-Anhalt voran gestellt und beinhaltet alle für das Basisjahr 2005 relevanten Daten und Informationen. Emissionsdaten aus dem Verkehrsbereich für das Jahr 2012 stehen dem MLU

***Hinweis:** Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Die Anlage ist in Word als Objekt beigefügt und öffnet durch Doppelklick den Acrobat Reader.
Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.*

(Ausgegeben am 05.06.2013)

nicht zur Verfügung. Eine fortlaufende Erfassung solcher Daten ist wegen fehlender rechtlicher Grundlagen nicht möglich. Die sukzessive Erfassung kann aus Haushaltsgründen nur im Rahmen wichtiger Vorhaben der Landesregierung im Einzelfall erfolgen.

2. Welcher Anteil der 2012 bei Verkehrsunfällen getöteten und schwer verletzten Personen ist unter Beteiligung von Pkw verunglückt?

Das zuständige Ministerium für Inneres und Sport teilt mit, dass im Jahr 2012 in Sachsen-Anhalt 140 Personen bei Verkehrsunfällen getötet wurden. 110 davon (78,6 %) sind in der vorläufigen polizeilichen Verkehrsunfallstatistik als Getötete unter Beteiligung eines PKW registriert. Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen schwer Verletzten belief sich auf insgesamt 2131 Personen. 1665 davon (78,1 %) sind in der vorläufigen polizeilichen Verkehrsunfallstatistik als Schwerverletzte unter Beteiligung eines PKW registriert.

3. Welche Kommunen in Sachsen-Anhalt haben von dem in § 85 Abs. 1 der Bauordnung Sachsen-Anhalt (BauO LSA) enthaltenen Ermächtigung, örtliche Vorschriften zur Zahl der zu errichtenden Stellplätze Gebrauch gemacht?

Siehe Anlage 2.

4. In welchen der unter 3 genannten Kommunen ist seit 2005 eine Zunahme des Pkw-Bestands zu verzeichnen?

Da sich verfügbare Daten in diesem Bereich immer nur auf den Zuständigkeitsbereich der Zulassungsbehörden insgesamt (Landkreise) beziehen, sich die Beantwortung zu Frage 3 aber auf die Gemeinden bezieht, sind keine Angaben zu Frage 4 möglich.

5. Wie viele Stellplätze wurden seit 2005 in den unter 3 genannten Kommunen geschaffen?

Siehe Anlage 2.

6. Welche Kommunen in Sachsen-Anhalt haben von der in § 85 Abs. 1 der Bauordnung Sachsen-Anhalt (BauO LSA) enthaltenen Ermächtigung, örtliche Vorschriften zur Ablösung der Herstellungspflicht Gebrauch gemacht?

Siehe Anlage 2.

7. Wie kontrolliert die Landesregierung die zweckgebundene Verwendung der Ablösung nach § 48 Abs. 3? Welche Sanktionen werden ergriffen, wenn die Verwendung entgegen den Regelungen erfolgt? Wenn die Landesregierung die Verwendung nicht kontrolliert, welchen Steuerungszweck verfolgt die Regelung?

Die Satzungen zur Ablösung von Stellplätzen werden von den Gemeinden im Rahmen ihrer Selbstverwaltungshoheit erlassen. Die durch § 48 Abs. 3 zweck-

gebundenen Einnahmen sind durch Haushaltsvermerk zu sichern. Für die Ausführung und Überwachung des Haushaltsplanes sind die Vorschriften des Haushaltsrechts anzuwenden.

8. **Welche Einnahmen haben die in 6 genannten Kommunen aus der Ablösung erzielt? Wie haben sie diese jeweils - aufgeteilt nach Parkeinrichtungen (Punkt 1) und sonstigen Maßnahmen (Punkt 2) verwendet?**

Siehe Anlage 2.

9. **Wie bemisst die Landesregierung die in § 48 Abs. 2 als Maßstab angegebenen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen? Wie hoch waren diese? Bitte Angaben mit Jahresangaben, Aktualisierungen und ggf. mit differenzierten Ortsangaben versehen, falls die Herstellungskosten für unterschiedliche Orte unterschiedlich bemessen werden.**

Die Landesregierung bemisst die angegebenen Herstellungskosten nicht; der Maßstab ist durch die gesetzliche Regelung in § 48 Abs. 2 abschließend geregelt. Insoweit werden die Herstellungskosten jeweils durch die Gemeinden - u. U. für abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes - ermittelt und durch Satzung festgelegt. Diese Satzung beschließt die Gemeinde im Rahmen ihrer Selbstverwaltungshoheit.

10. **Welche fachlichen Gründe sprachen für die Beschränkung der Parkgebühren in der Verordnung über Parkgebühren des Landes Sachsen-Anhalt (ParkG VO)? Bitte getrennt für die Notwendigkeit für eine Regelung und für die gewählte Höhe von 0,5 Euro pro halber Stunde ausführen.**

Rechtsgrundlage für die Erhebung von Parkgebühren ist § 6a Abs. 6 i. V. m. Abs. 7 StVG. Danach können die Träger der Straßenbaulast für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In diesen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. In der Begründung zum Gesetz heißt es dazu: „Nach § 6a des StVG in der zur Zeit gültigen Fassung wird eine Gebühr, deren Höhe nach örtlichen Verhältnissen unterschiedlich hoch sein kann, pro halbstündliches Parkzeitintervall vorgegeben. Diese Regelung erlaubt es beim heute bestehenden Parkdruck nicht, flexibel auf die besonderen lokalen Verhältnisse zu reagieren, obwohl die vorhandenen Geräte dies technisch ohne weiteres ermöglichen. Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, ein kostenfreies Parken ohne zeitliche Vorgaben einzuräumen, die Gebühren pro Zeitintervall schrittweise unterschiedlich zu gestalten, kürzere Taktzeiten als halbstündliche Intervalle vorzugeben und Gebühren nach einer räumlichen Staffelung erheben zu können“ (vgl. hierzu Peter Hentschel, Straßenverkehrsrecht - Kommentar, 41. Auflage, Randziffer 3 zu § 6a StVG und Drucksache des Deutschen Bundestages 15/1802).

Für das Land Sachsen-Anhalt hat die Landesregierung am 04.08.1992 (zuletzt geändert am 07.12.2001) die Verordnung über Parkgebühren (ParkG VO) erlassen. Im § 1 der Verordnung wird die Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen auf die Gemeinden übertragen. Die Höchstgebühr wurde in An-

wendung der Ermächtigung nach § 6a Abs. 6 Satz 3 StVG auf 0,50 Euro je angefangene halbe Stunde Parkzeit festgelegt.

Nach der VwV zur StVO zu § 13 zu Absatz 1 Randziffer 2 wird mit einer begrenzten Parkdauer mit Gebühr allgemein das Ziel verfolgt, dass dort, wo kein ausreichender Parkraum vorhanden ist, möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für möglichst kurze - genau begrenzte Zeit - parken können. Mit der Regelung wird also das Ziel verfolgt, einen bestehenden Parkdruck zu mildern. Parkgebühren können zu einem schnelleren Wechsel innerhalb der vorgeschriebenen Höchstzeit führen. Dies kann dann zu einer intensiveren Nutzung des knappen Parkraums führen.

Die Landesregierung hat sich jedoch dafür entschieden, hinsichtlich der Regelung der Beibehaltung „Höchstsatz 0,50 Euro pro angefangene halbe Stunde“ neben den verkehrlichen Überlegungen vor allem das Ziel zu verfolgen, auch sozial schwächeren Kraftfahrzeugnutzern Gelegenheit zu geben, die Parkflächen für eine angemessene Dauer (nicht nur für Kurzzeitparken) kostengünstig und damit sozialverträglich nutzen zu können.

11. Wie kontrolliert die Landesregierung die Einhaltung der in der ParkG VO vorgesehenen Beschränkungen? Falls keine Kontrolle erfolgt, welchen Steuerungszweck verfolgt die Regelung?

Eine Kontrolle erfolgt im Rahmen des übertragenen Wirkungskreises im Zuge der Ausübung der Fachaufsicht (z. B. bei Beschwerden oder anderweitigem Bekanntwerden) sowie im Rahmen der Bearbeitung von diesbezüglichen Widerspruchsverfahren durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Eine Durchsetzung eines rechtmäßigen Zustandes erfolgt dann ggf. auch durch fachaufsichtliche Weisung der oberen Straßenverkehrsbehörde (Landesverwaltungsamt).

Die entsprechenden Parkgebührensatzungen der Gemeinden sind anzeigepflichtig bei den zuständigen Kommunalaufsichtsbehörden (in den Landkreisen für die kreisangehörigen Gemeinden und beim Landesverwaltungsamt für die kreisfreien Städte). Sollte es bereits in den Satzungen zu Rechtsverstößen kommen, so schreitet hier bereits die jeweilige Kommunalaufsichtsbehörde ein.

Aus dem Klimaschutzkonzept 2008 des Landes Sachsen-Anhalt

Emissionen des Verkehrs in Sachsen-Anhalt

Straßenverkehr (Bottom-Up-Modell)

Auf der Basis der Modellrechnungen und unter Berücksichtigung des dynamischen Kfz-Bestandes für den 01.01.2006 ergeben sich die Klimagasemissionen für Sachsen-Anhalt in 2005 gemäß nachstehender Tabelle. Insgesamt wird durch die Verbrennung von Kraftstoffen

im Straßenverkehr ein CO₂-Äquivalent von 5,136 Mio. t CO₂-Ä/a freigesetzt. Dabei berücksichtigt ist ein Anteil von 7,5 Massen% Biodiesel (bezogen auf die Dieselmasse), die in Bezug auf die direkten Emissionen gemäß Definition als CO₂-neutral gelten und daher hier nicht berücksichtigt sind.

Den höchsten Beitrag zu den Emissionen liefern die Pkw-Otto mit 59%, gefolgt von den schweren Lkw mit 28% und die Pkw-Diesel mit 9%. Der Güterverkehr insgesamt (alle Lkw) hat einen Anteil von etwas über 32%.

in 1000t	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ -Ä
Pkw-Otto	3014,0	0,0829	0,0437	3029,3
Pkw-Diesel	453,4	0,0022	0,0120	457,2
Lkw≤3,5t, Otto	25,8	0,0015	0,0001	25,8
Lkw≤3,5t, Diesel	165,6	0,0004	0,0032	166,6
Lkw>3,5t	1451,5	0,0171	0,0169	1457,1
Kfz	5110,2	0,1040	0,0758	5135,9

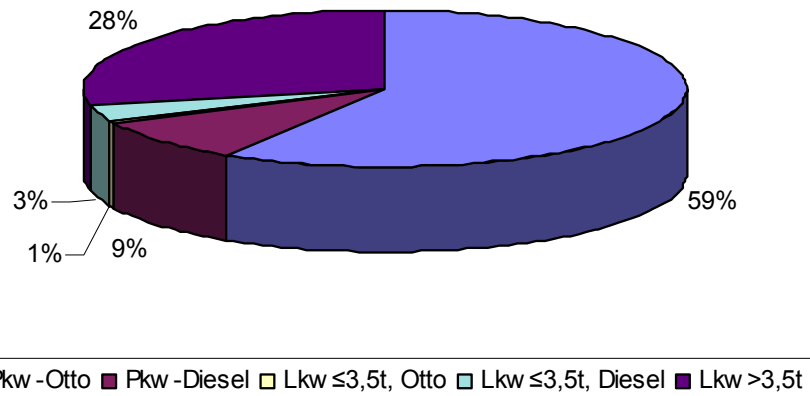
EEV-bezogene Emissionen des Straßenverkehrs nach Fahrzeuggruppen/Antriebsarten in Sachsen-Anhalt 2005

Der auf den gefahrenen Kilometer bezogene CO₂-Ausstoss liegt bei den Pkw bei 179 g/km und ist damit (im realen Fahrbetrieb) noch weit vom EU-Ziel 130 gCO₂/km für 2012 entfernt.

Auf die Autobahnen entfallen 34% der Klimagasemissionen, auf die Außerortsstraßen 36% (ago) und auf die Innerortsstraßen 30% (igo).

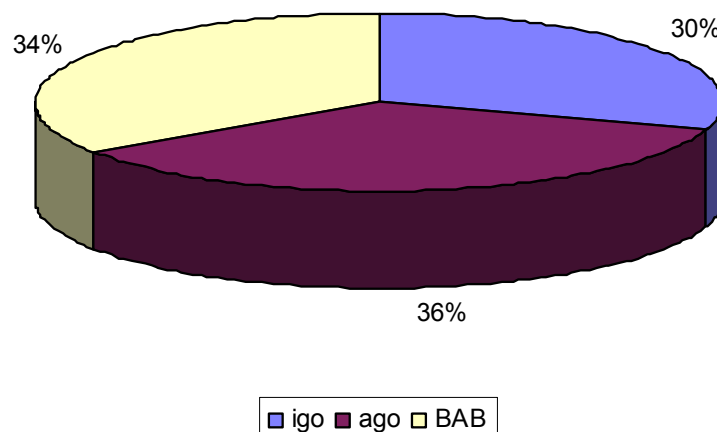
Der Anteil des auf Sachsen-Anhalt bezogenen Verkehrs am gesamten Kfz-Verkehr innerhalb der Landesgrenzen Sachsen-Anhalts (Territorialprinzip) lässt sich mit etwa 60% abschätzen. Dabei wurde unterstellt, dass der Landesanteil auf Autobahnen 20%, und auf nachgeordneten Straßen 80% beträgt.

CO₂-Äquivalente des Kfz-Verkehrs nach Fahrzeuggruppen/Antrieben 2005



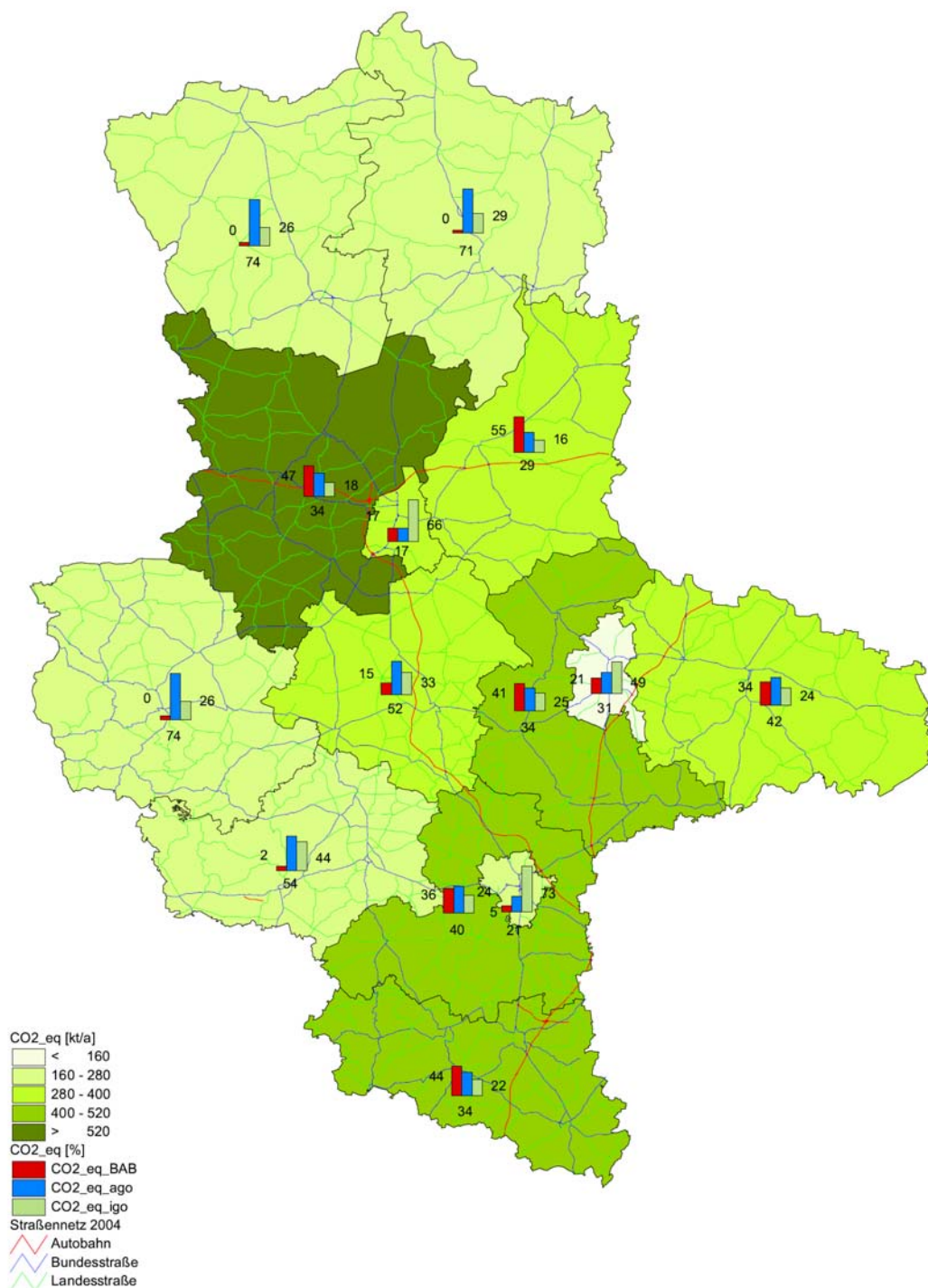
Prozentuale Anteile der Fahrzeuggruppen/Antriebsarten an den EEV-bezogenen Emissionen des Straßenverkehrs

CO₂-Äquivalente des Kfz-Verkehrs nach Straßenkategorien 2005



Prozentuale Anteile der Straßenkategorien BAB, ago und igo an den EEV-bezogenen Emissionen des Straßenverkehrs

Nachfolgendes Bild zeigt die regionale Verteilung der CO₂-Äquivalente auf Kreisebene. Die Verteilung entspricht im Wesentlichen der des Kraftstoffverbrauchs. Besonders hervor treten die Kreise, die von hoch belasteten Autobahnen durchquert werden, insbesondere von der A 2 und der A 9.



Regionale Verteilung der EEV-bezogenen Klimagasemissionen des Kfz-Verkehrs in Sachsen-Anhalt in 2005 (CO₂-Ä in kt)

Unter Berücksichtigung der Vorkette (Erzeugung und Transport) ergibt sich ein Gesamt-CO₂-Äquivalent für den Straßenverkehr von 5,9 Mio. t CO₂-Ä/a.

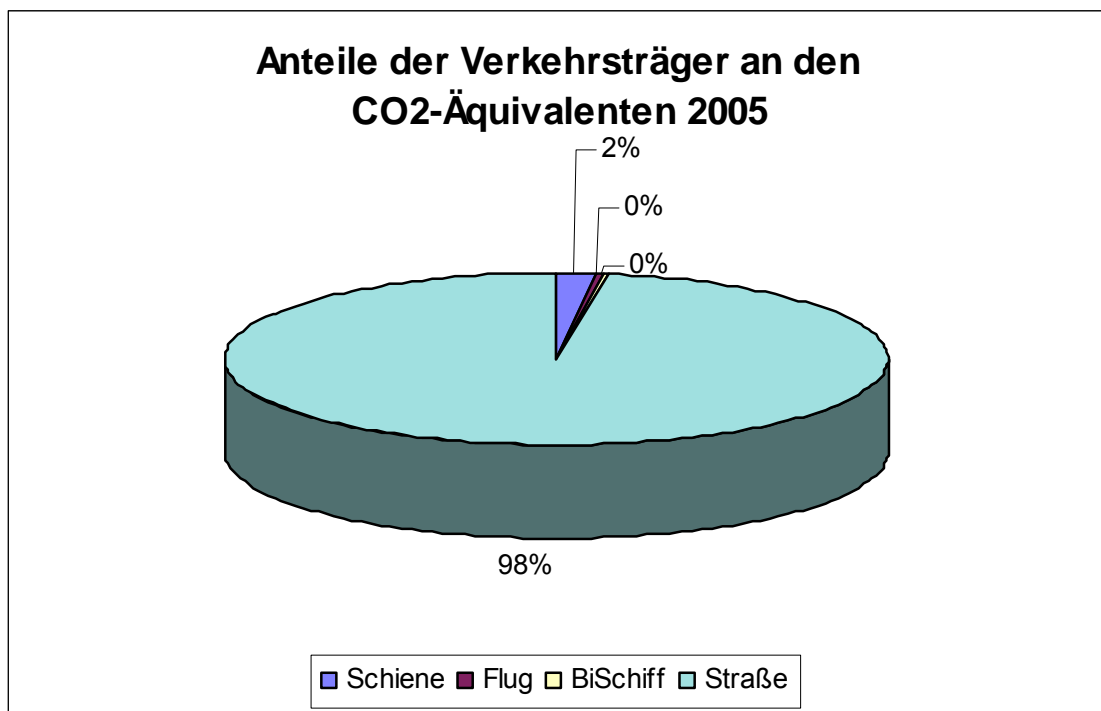
Übrige Verkehrsträger und Gesamtverkehr

Die sich auf Basis des EEV der Energiebilanz (ohne Biomasse und Strom) ergebenden Emissionen der drei übrigen Verkehrsträger summieren sich auf insgesamt 0,133 Mio. t CO₂-Ä/a, wobei der Schienenverkehr mit 74% die größte Quelle darstellt, gefolgt vom Flugverkehr mit 19% und dem Binnenschiffsverkehr mit 7%.

2005	EEV in GWh			CO ₂ -Ä in kt
	Otto	Diesel	Kerosin	
Schiene		370		98,4
Flug	12		84	25,0
BiSchiff		36		9,6

EEV-bezogene Emissionen der übrigen Verkehrsträger in Sachsen-Anhalt 2005 [STALA-2005]

Betrachtet man den Gesamtverkehr, so dominiert der Straßenverkehr mit Abstand. Die Schiene liegt bei nur 2%, Flug- und Binnenschiffsverkehr bei deutlich unter 1%.



Anteile der Verkehrsträger an den Klimagasemissionen des Kfz-Verkehrs in ST 2005

Die CO₂-Ä-Jahrestonnen des Verkehrs in Sachsen-Anhalt für 2005 belaufen sich EEV-bezogen auf insgesamt 5,3 Mio. t CO₂-Ä/a, einschließlich der Vorkette auf **6,1 Mio. t CO₂-Ä/a**.

1.1.1 Übersicht aller Emissionen des Jahres 2005 in Sachsen-Anhalt nach Sektoren

Fasst man die energiebedingten Emissionen mit 31.342.948 t CO₂-Ä. und die nicht energiebedingten Emissionen mit 9.080.693 t CO₂-Ä. zusammen, ergeben sich für das Land Sachsen-Anhalt für das Jahr 2005 Gesamtemissionen in Höhe von 40.423.641 t CO₂-Äquivalenten. Über drei Viertel (77%) der Emissionen entfallen dementsprechend auf den Einsatz fossiler Brennstoffe im Bereich der energiebedingten Emissionen. Der IPCC-Sektor 1 A 1 a Öffentliche Strom- und Fernwärmeversorgung verursacht als größte Quelle 31% der Gesamtemissionen, gefolgt vom Bereich Verkehr mit 12%.

Bilanziert man im Verkehrsbereich nicht nur die verkauften Energiemengen, sondern die im Land verbrauchten Energiemengen (bottom-Up-Modell, betragen die Gesamtemissionen 41.577.806 Mio. t CO₂-Ä. In den folgenden Kapiteln wird diese Bilanzierungslogik zugrunde gelegt. Den Übersichten der folgenden Abbildung sind noch mal alle bilanzierten Quellen nach Sektoren, Emissionen und prozentualen Anteilen an den Emissionen zu entnehmen.

Übersicht aller Emissionen des Jahres 2005 in Sachsen-Anhalt nach Sektoren		Emissionen	Sektoren anteil	Emissionen nach Quellenbilanz	Sektoren anteil
		t CO ₂ -Ä.	%	t CO ₂	%
Energiebezogene Emissionen					
1 A 1 a	Öffentl. Strom- und Fernwärmeversorgung	12.440.842	30%	14.809.000	47%
1 A 1 b	Raffinerien	1.968.455	5%	*)	
1 A 2 a/b	Verarbeitendes Gewerbe, Eisen, Stahl, NE-Metall	339.165	1%		
1 A 2 c	Verarbeitendes Gewerbe, Chemie	1.270.026	3%		
1 A 2 d	Verarbeitendes Gewerbe, Zellstoff, Papier und Druck	110.577	0%		
1 A 2 e	Verarbeitendes Gewerbe, Lebensmittel	714.965	2%		13%
1 A 2 f	Verarbeitendes Gewerbe, Sonstige	3.518.353	8%	4.072.000	
1 A 3	Verkehr	6.055.237 **	15%	4.023.000	13%
1 A 4 a	Übrige Feuerungsanlagen, GHD	2.850.143	7%		16%
1 A 4 b	Übrige Feuerungsanlagen, Haushalte	3.229.350	8%	4.942.000	
Nicht energiebezogene Emissionen					
2	Prozessbezogene Emissionen	3.670.000	9%	3.670.000	12%
2 F	Verbrauch von HFC, PFC und SF6	727.928	2%		0%
3 D	Sonstige N2O-Emissionen	29.976	0%		0%
4 A	Tierische Verdauung	538.174	1%		0%
4 B	Düngermanagement	290.400	1%		0%
4 D	Landwirtschaftliche Böden	2.145.600	5%		0%
6 A	Deponien	1.507.317	4%		0%
6 B	Abwasser	171.298	0%		0%
	Summe	41.577.806	100%	31.516.000	100%

*) STALA führt Industriekraftwerke unter 1A1, IPCC unter 1A2

**) Verkehrsbilanzierung nach bottom-up Modell (siehe Kap. 6.1.8)

Übersicht aller untersuchten Quellen 2005

Die Quellen wurden nach den IPCC Sektoren aufgeteilt. Daher ergeben sich Verschiebungen im Vergleich zu den Sektoren nach denen das Statistische Landesamt (STALA) die Daten erhebt. Im Sektor Umwandlung führt das STALA die IPCC Sektoren 1A1 a + b sowie die Industriekraftwerke, die nach IPCC in den Sektoren 1A2 enthalten sind. Die vom STALA nicht erfassten Emissionen nach IPCC Sektor 2 F und folgende werden vom STALA nicht erfasst. Das STALA erfasst die CO₂ Emissionen, jedoch keine CO₂-Äquivalente daher ist der direkte Vergleich nicht möglich. Der Unterschied zwischen den energiebedingten Emissionen 2005 nach STALA von 27,8 Mio. t CO₂ zu den energiebedingten Emissionen 2005 incl. Vorketten von 32,5 Mio. t CO₂-Ä beträgt rd. 17%. Diese durchschnittlich rd. 17% sind bedingt durch den Anteil der Vorketten, die sich jedoch je Sektor und Brennstoff deutlich unterscheiden, und die andere Bilanzierung der Verkehrsemissionen nach bottom-up-Modell entsprechend der verbrauchten Treibstoffmengen (siehe Kapitel 6)

Bauaufsichtsbehörde	3. Welche Kommunen haben von dem in § 85 Abs. 1 der BauO LSA enthaltenen Ermächtigung, örtliche Vorschriften zur Zahl der zu errichtenden Stellplätze Gebrauch gemacht?	5. Wie viele Stellplätze wurden seit 2005 in den unter 3. genannten Kommunen geschaffen?	6. Welche Kommunen haben von der in § 85 Abs. 1 BauO LSA enthaltenen Ermächtigung, örtliche Vorschriften zur Ablösung der Herstellungspflicht Gebrauch gemacht?	8. Welche Einnahmen haben die in 6. genannten Kommunen aus der Ablösung erzielt? Wie haben sie diese jeweils - aufgeteilt nach Parkeinrichtungen und sonstigen Maßnahmen verwendet?
Stadt Magdeburg	Landeshauptstadt Magdeburg	keine statistische Erfassung	Landeshauptstadt Magdeburg	Seit 2005 0,00 EUR, da jeweils weniger als 8 Stellplätze abzulösen waren.
Stadt Halle (Saale)	Stadt Halle (Saale)	keine statistische Erfassung	Stadt Halle (Saale)	Einnahmen: 1.716.386,74 € Die Ablösebeträge wurden anteilig für folgende Maßnahmen im Zeitraum 2005 bis 2012 verwendet: Zoologischer Garten, Busparkplatz, Tiefgarage Erdgas Sportpark, Parkplätze, Wegweisung, Parkleitsystem, Bewirtschaftung Parkraum Quartiersgarage Franz-Andres-Straße, Parkplatz Franz-Heyl-Straße, Geh- u. Radwege im Stadtgebiet
Stadt Dessau-Roßlau	Stadt Dessau-Roßlau	Keine statistische Erfassung.	Stadt Dessau-Roßlau	Seit 2005 0,00 EUR, da jeweils weniger als 8 Stellplätze abzulösen waren.
Altmarkkreis Salzwedel	keine Kommunen	keine statistische Erfassung	keine Kommunen	keine Einnahmen
Landkreis Anhalt-Bitterfeld	Stadt Zerbst	1630	Stadt Zerbst/Anhalt	Seit 2005 0,00 EUR, da jeweils weniger als 8 Stellplätze abzulösen waren.
Landkreis Börde	Stadt Haldensleben	464	Stadt Haldensleben	Einnahmen: 16.874,00 € Verwendung: seit 2011 errichtete Stellplätze: 74 Stellplätze HDL- Bahnhofstraße, 50 Stellplätze HDL- Jungfernstieg, 13 Stellplätze HDL- Bornsche Str., 6 Stellplätze HDL- Schillerstraße 38 Stellplätze HDL- Köhlerstraße
Burgenlandkreis	keine Kommunen	keine statistische Erfassung	keine Kommunen	keine Einnahmen
Landkreis Harz	Stadt Wernigerode Stadt Wernigerode OT Schierke Stadt Oberharz am Brocken OT Elbingerode Stadt Quedlinburg	10 im Baugebiet	Stadt Quedlinburg Stadt Wernigerode Stadt Wernigerode, OT Schierke	keine Einnahmen keine Einnahmen keine Einnahmen
Landkreis Jerichower Land	Stadt Burg (seit 03/2012 ohne Ortschaften) Stadt Genthin bis 15.03.2011	35 keine Stellplätze	Stadt Burg (seit 03/2012 ohne Ortschaften) Stadt Genthin	Einnahmen: 9.200,00 € Verwendung: Geldeingang erfolgte erst 11/2012; Verwendung noch nicht erfolgt. Seit 2005 0,00 EUR, da jeweils weniger als 8 Stellplätze abzulösen waren.
Landkreis Mansfelder Land	Stadt Hettstedt Stellplatzsatzung ab 01.01.2013 Lutherstadt Eisleben Satzung bis 15.03.2011 gültig	keine statistische Erfassung keine statistische Erfassung	Stadt Hettstedt Lutherstadt Eisleben	keine Einnahmen keine Einnahmen
Landkreis Saalekreis	keine Kommunen	keine Stellplätze	keine Kommunen	keine Einnahmen
Landkreis Salzlandkreis	Stadt Bernburg	233	Stadt Bernburg - gültig bis 15.03.2011	Einnahmen: 68.400,00 € Verwendung: Parkeinrichtungen: 60.000,00 € sonstige Maßnahmen: 8.400,00 €
Landkreis Stendal	keine Kommunen	keine statistische Erfassung	keine Kommunen	keine Einnahmen

Bauaufsichtsbehörde	3. Welche Kommunen haben von dem in § 85 Abs. 1 der BauO LSA enthaltenen Ermächtigung, örtliche Vorschriften zur Zahl der zu errichtenden Stellplätze Gebrauch gemacht?	5. Wie viele Stellplätze wurden seit 2005 in den unter 3. genannten Kommunen geschaffen?	6. Welche Kommunen haben von der in § 85 Abs. 1 BauO LSA enthaltenen Ermächtigung, örtliche Vorschriften zur Ablösung der Herstellungspflicht Gebrauch gemacht?	8. Welche Einnahmen haben die in 6. genannten Kommunen aus der Ablösung erzielt? Wie haben sie diese jeweils - aufgeteilt nach Parkeinrichtungen und sonstigen Maßnahmen verwendet?	
Landkreis Wittenberg	Bad Schmiedeberg Coswig (Anhalt) Jessen /Elster Lutherstadt Wittenberg	keine statistische Erfassung keine statistische Erfassung keine statistische Erfassung keine statistische Erfassung	Coswig (Anhalt) Jessen / Elster Lutherstadt Wittenberg	keine statistische Erfassung keine statistische Erfassung keine statistische Erfassung	
				Verwendung: keine statistische Erfassung	
Stadt Köthen (Anhalt)	Stadt Köthen (Anhalt)	ca. 800	Stadt Köthen (Anhalt)	Einnahmen:	6.000,00 €
				Parkeinrichtungen: 0,- €	sonstige Maßnahmen: 6.000,- €
Stadt Naumburg	Stadt Naumburg	ca. 1.400	keine	keine Einnahmen	
Hansestadt Stendal	Hansestadt Stendal	248	Hansestadt Stendal	Einnahmen:	7.715,00 €
				Verwendung: keine statistische Erfassung	
Stadt Weißenfels	keine	keine statistische Erfassung	keine	keine Einnahmen	
Stadt Zeitz	keine	keine statistische Erfassung	keine	keine Einnahmen	