Vorwort zur 3. Änderung der Satzung der Gemeinde Wandlitz über die Herstellung und Ablösung notwendiger Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder

-Stellplatzsatzung-

Gemäß § 87 Abs. 4 und 5 Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) können Gemeinden in Brandenburg örtliche Bauvorschriften über notwendige Stellplätze erlassen. Die Gemeinde Wandlitz hat von dieser Satzungsermächtigung Gebrauch gemacht und verpflichtet dadurch die Bauherren im Gemeindegebiet, notwendige Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder zu errichten. Ziel ist es, den öffentlichen Straßenraum weitestgehend vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

Die Stellplatzsatzung trat am 01.10.2006 in Kraft, im Jahr 2016 wurde die Satzung erstmalig geändert. Die 1. Änderung der Satzung wurde mit der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses im Amtsblatt der Gemeinde Wandlitz am 24. September 2016 rechtskräftig. Die 2. Änderung der Satzung wurde mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Gemeinde Wandlitz am 01.01.2020 rechtskräftig. Bereits vor Rechtskraft der 2. Änderung wurde durch die Gemeindevertretung Wandlitz in der Sitzung am 05. Dezember 2019 die Einleitung der 3. Änderung der Satzung beschlossen.

Neben den wesentlichen Änderungen wurde der Wortlaut einzelner Bestimmungen an die gesetzlichen Vorgaben angepasst, um rechtliche Unklarheiten durch präzisere Formulierungen auszuräumen. Darüber hinaus wurden die gesetzlichen Grundlagen aktualisiert und ergänzt, Begriffe klarer definiert sowie die Richtzahlen überarbeitet und erweitert.

Wesentliche Inhalte der dritten Änderung sind:

§ 1 Geltungsbereich

Zu § 1 dieser Satzung wurden keine Änderungen vorgenommen.

§ 2 Begriffsbestimmung

Zur allgemeinen Klarstellung wurde die Definition von Kraftfahrzeugen und Ladepunkten ergänzt. Darüber hinaus wurde zur präziseren Abgrenzung von Bereichen, die dem Abstellen von Fahrzeugen dienen, der Begriff „Einstellplatz“ gemäß der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) eingebunden.

§ 3 Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze und Abstellplätze

Ausnahmsweise können Stellplätze auch auf geeigneten Grundstücken in der Nähe des Baugrundstücks hergestellt werden, sofern deren Nutzung zu diesem Zweck rechtlich und tatsächlich gesichert ist. Der in § 3 Abs. 2 festgelegte Radius wurde von 100 m auf 200 m erweitert, um die Verfügbarkeit geeigneter Grundstücke für die Errichtung von Stellplätzen zu erhöhen.

§ 4 Anzahl der Stellplätze und Abstellplätze

Zur allgemeinen Klarstellung wurde in § 4 Abs. 1 folgender Satz ergänzt: „Die in Anlage 1 dargestellte Zahl der Stellplätze gilt je angefangene m² der jeweiligen Flächenkennzahl."

§ 4 Abs. 3 bezieht sich ausschließlich auf die Errichtung baulicher Anlagen und nicht auf Bestandsgebäude; zur Klarstellung wurde daher das Wort „Errichtung" ergänzt. Ebenfalls wird klargestellt, dass sofern sich innerhalb eines Gebäudes mehrere Nutzungen befinden, so müssen die Stellplätze gemäß § 50 Abs.6 BbgBO nicht addiert werden müssen. Die Klarstellung erfolgt, um zu vermeiden, dass bei Gebäuden mit mehreren Nutzungen eine unverhältnismäßig hohe Anzahl barrierefreier Stellplätze nachgewiesen werden muss. Eine Addition der Stellplatzanforderungen der einzelnen Nutzungen würde im Ergebnis häufig zu einem rechnerischen Mehrbedarf führen, der tatsächlich nicht erforderlich ist. Insbesondere bei Mischnutzungen kann nicht davon ausgegangen werden, dass sämtliche Nutzungen gleichzeitig den vollen Bedarf an barrierefreien Stellplätzen auslösen.

§ 4 Abs. 5 basiert nun auf dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz, das erstmals 2022 in Kraft trat und die Anforderungen an die Ladeinfrastruktur in Neubauten sowie umfassend renovierten Gebäuden regelt.

§ 4 Abs. 8 dieser Satzung dient der Ermittlung der erforderlichen barrierefreien Stellplätze für bauliche Anlagen mit unterschiedlichen oder mehreren gleichartigen Nutzungen. Als Berechnungsgrundlage dient hierbei die Brutto-Grundfläche (BGF) des Gebäudes. Dies ist sinnvoll, da sich in der Praxis gezeigt hat, dass der Bedarf an barrierefreien Stellplätzen bei unterschiedlichen Nutzungen, die separat berechnet und anschließend addiert werden, oft zu hoch angesetzt ist. Dieser Abs. ermöglicht es, durch die festgelegte Mindestanzahl in Abhängigkeit von der Brutto-Grundfläche weniger Stellplätze anzubieten und somit eine realistischere und bedarfsgerechtere Lösung zu schaffen.

Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Abstellplätze richtet sich nach den Richtzahlen gemäß Anlage 1 dieser Satzung. Bei den Richtzahlen handelt es sich um Erfahrungswerte, die den durchschnittlichen Mindestbedarf an erforderlichen Stellplätzen für die jeweilige konkrete Nutzung abbilden.

Die Richtzahlen für den Stellplatzbedarf wurden nochmals überarbeitet, einerseits, um Unsicherheiten in der Anwendung zu vermeiden und andererseits um konkreter auf den Bedarf der verschiedenen Nutzungen eingehen zu können.

Eindeutig geregelt ist, dass Stellplätze gem. § 50 Abs. 6 BbgBO, d.h. Stellplätze für körperlich beeinträchtigte Menschen, zusätzlich zum regulären Stellplatzbedarf nachgewiesen werden müssen.

Zudem wird unter Buchstabe [f] klargestellt, dass bei der Bemessungsgrundlage „je Bett" sowohl Doppelbetten als auch Doppelstockbetten jeweils als ein Bett gelten. Maßgeblich ist somit die Anzahl der vorhandenen Betten und nicht die Anzahl der einzelnen Schlafplätze innerhalb eines Bettes.

Ergänzt wurde die Nutzungsart „Altersgerechtes Wohnen" (Nr. 1.3). Zur Klarstellung der Voraussetzungen für den reduzierten Stellplatzbedarf wurde unter Nr. 1.3 Buchstabe [a] festgelegt, dass hauswirtschaftliche, pflegerische oder soziale Dienstleistungen dauerhaft in das Gebäude integriert sein müssen. Der Nachweis hierüber ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch Vorlage eines Betriebskonzeptes zu erbringen. Hierdurch soll sichergestellt

werden, dass die Privilegierung ausschließlich tatsächlich altersgerechten Wohnformen zugutekommt und eine missbräuchliche Inanspruchnahme ausgeschlossen wird.

Darüber hinaus werden die Nutzungsarten „Altenwohnheime“ (Nr. 1.6) sowie „Pflegeheime / Hospize“ (Nr. 1.7) künftig getrennt voneinander bewertet. Die Ergänzung der Kategorie „Hospize“ innerhalb der Nr. 1.7 sowie die Differenzierung zwischen Altenwohnheimen und Pflegeheimen erfolgt vor dem Hintergrund des jeweils unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Bewohnerinnen und Bewohner. Es ist davon auszugehen, dass Bewohnerinnen und Bewohner von Altenwohnheimen häufiger selbstständig mit dem Pkw unterwegs sind als Bewohnerinnen und Bewohner von Pflegeheimen oder Hospizen. Der hieraus resultierende Stellplatzbedarf unterscheidet sich entsprechend.

Des Weiteren wurde die Nutzungsart „Übergangswohnheime“ (Nr. 1.8) neu aufgenommen. Die Ergänzung dient insbesondere der klaren und einheitlichen Berücksichtigung der Anforderungen, die sich aus dem Stellplatzbedarf für Wachschutz, Betreuungspersonal sowie sonstige soziale Dienstleistungen ergeben.

Die bestehende Kategorie „Sonstige Wohnheime“ (Nr. 1.9) wurde zudem durch die beispielhafte Ergänzung „Internate, Studentenwohnheime …“ weiter konkretisiert. Für diese Nutzungsart wurde die Anzahl der erforderlichen Stellplätze sowie Fahrradabstellplätze angepasst und erhöht, da aufgrund der Bewohnerstruktur und des typischerweise höheren Mobilitätsaufkommens von einem gesteigerten Bedarf auszugehen ist. Insbesondere bei Internaten und Studentenwohnheimen ist erfahrungsgemäß von einer erhöhten Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und damit einem höheren Bedarf an Stellplatz- und Fahrradabstellmöglichkeiten auszugehen.

Im Bereich der gesundheitlichen Einrichtungen erfolgt künftig eine Differenzierung zwischen „Praxen mit erheblichem Besucherverkehr“ (z. B. Medizinische Versorgungszentren, Praxisgemeinschaften) und „Praxen mit niedrigem Besucherverkehr“ (z. B. Physio- oder Psychotherapiepraxen, Heilpraktiker). Damit wird dem unterschiedlichen Besucheraufkommen und dem daraus resultierenden Stellplatzbedarf sachgerecht Rechnung getragen. Gleichzeitig soll mit der differenzierten Betrachtung auf den bestehenden Ärztemangel reagiert und den in der Vergangenheit vermehrt eingegangenen Anträgen auf Abweichung von den Stellplatzanforderungen entgegengewirkt werden. Ziel ist eine praxisnähere und bedarfsgerechtere Abbildung der tatsächlichen Anforderungen an den Stellplatzbedarf der jeweiligen Nutzungsarten.

Weiterhin wurde die Nutzungsart „Einzelhandelsbetriebe bis 149 m² Verkaufsfläche“ (Nr. 3.1) ergänzt, um insbesondere kleinflächige Einzelhandelsnutzungen differenzierter bewerten zu können.

Im Bereich der Tankstellen (Nr. 8.6) erfolgte zudem eine weitergehende Konkretisierung der unterschiedlichen Nutzungsbestandteile. Ergänzt wurden die Unterkategorien „Tankstellenshops / Verkaufsflächen“ (Nr. 8.6.1), „Automatisierte Kfz-Waschanlagen“ (Nr. 8.6.2) sowie „Autopflege- und Servicestationen (Saug- / Luftstationen etc.)“ (Nr. 8.6.3). Ziel ist eine präzisere Ermittlung des jeweils tatsächlich entstehenden Stellplatzbedarfs.

§ 5 Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Abstellplätze

Abs. 3 wurde überarbeitet und aus Sicherheitsgründen um den Satz ergänzt: „Sie müssen bei Dunkelheit gut einsehbar sein.“ Die Anforderungen an die Herstellung von Fahrradstellplätzen wurden unter Abs. 4 neu aufgenommen und um die Vorgaben zur Anschließmöglichkeit aus Abs. 3 ergänzt. Ziel dieser Regelungen ist es, die Sicherheit der abgestellten Fahrräder zu gewährleisten. Die Herstellung einfacher Vorderradständer ist aus Sicherheitsgründen, zum

Schutz der Fahrräder und zur Sicherstellung einer universellen Kompatibilität im Rahmen des neu aufgenommenen §5 Abs. 5 ausgeschlossen.

Der neu aufgenommene Abs. 6 fördert die Integration von Bäumen bei der Errichtung großflächiger Stellplatzanlagen. Dadurch wird die Flächenversiegelung reduziert, die Verschattung verbessert, die gestalterische Qualität der Anlagen gesteigert und zugleich ein Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität geleistet.

§ 5 Abs. 7 wurde wie folgt eingebunden: „Bei der Erweiterung einer baulichen Anlage ist gemäß § 4 Abs. 7 dieser Satzung der Stellplatzbedarf für die gesamte Nutzung neu zu ermitteln.

Bei der Anwendung des § 5 Abs. 6 dieser Satzung ist die Gesamtanzahl der Stellplätze heranzuziehen. Im Falle einer erforderlichen Entsiegelung von Bestandsflächen durch die Einbindung von Pflanzflächen gemäß § 5 Abs. 6 dieser Satzung müssen die entfallenden Bestandsstellplätze nicht zwingend wiederhergestellt werden.“ Die Regelung dient sowohl ökologischen als auch praktischen Zielsetzungen.

Gleichzeitig verfolgt die Ergänzung in § 5 Abs. 7 das Ziel, die Umsetzung solcher Maßnahmen in der Praxis zu erleichtern. Bei baulichen Erweiterungen wird der Stellplatzbedarf für die gesamte Nutzung neu ermittelt, wodurch eine realistische und einheitliche Berechnungsgrundlage geschaffen wird. Darüber hinaus wird berücksichtigt, dass durch die Einbindung von Pflanzflächen im Zuge der Entsiegelung Stellplätze entfallen können. Diese müssen nicht zwingend wiederhergestellt werden, wodurch insbesondere in räumlich beengten Situationen Planungsspielräume entstehen. Dies stellt zugleich ein finanzielles und planerisches Entgegenkommen für Bauherren dar, da aufwendige Ersatzmaßnahmen für entfallene Stellplätze nicht zwingend erforderlich sind. Insgesamt ermöglicht die Regelung somit eine bessere Vereinbarkeit von ökologischen Anforderungen, baulichen Gegebenheiten und wirtschaftlicher Umsetzbarkeit.

Unter Abs. 8 wurde ergänzt, dass im Falle von Festlegungen gemäß § 4 Abs. 1 dieser Satzung, die im Rahmen eines Bebauungsplans nach § 30 BauGB getroffen werden, diese maßgeblich sind. Dies ergibt sich daraus, dass der Bebauungsplan als verbindliches Bauplanungsrecht Vorrang vor örtlichen Satzungsregelungen hat und die städtebauliche Ordnung für den jeweiligen Geltungsbereich abschließend festlegt.

~~§ 6 Berechnung der Wohnfläche zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs~~

§ 6 Berechnung der Nutzfläche zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs

Die Berechnung der Nutzungsfläche erfolgt auf Grundlage der DIN 277-1. Die Nutzungsfläche umfasst die Summe der Grundflächen der jeweiligen Nutzungen. Neu in die Satzung aufgenommen wurde zudem eine eindeutige Auflistung der Flächen, die der Nutzungsfläche zuzurechnen sind bzw. nicht angerechnet werden.

§ 7 Zulassung von Abweichungen

Abweichungen von der erforderlichen Anzahl der Stellplätze können in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen oder der Nutzung der baulichen Anlage auf schriftlichen Antrag zugelassen werden. Zu prüfen ist stets der Einzelfall. Ein rechtlicher Anspruch auf die Zulassung einer Abweichung besteht nicht. Die Gemeinde entscheidet über die Zulassung der Abweichung entsprechend den Vorschriften der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO).

Eine Minderung abgelöster Stellplätze ist nicht zulässig. Auch nicht zulässig ist eine Minderung des Bedarfes von Fahrradabstellplätzen, da davon ausgegangen werden kann, dass der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zunimmt. Weiter ist es im Rahmen der touristischen Entwicklung der Gemeinde wichtig, ausreichend Fahrradabstellplätze zur Verfügung zu stellen.

Ebenso ist eine Minderung von Stellplätzen für LKW und Busse sowie von Stellplätzen gem. § 50 Abs. 6 BbgBO nicht zulässig, da diese Stellplätze besonderen funktionalen und gesetzlichen Anforderungen unterliegen. Insbesondere die nach § 50 Abs. 6 BbgBO erforderlichen barrierefreien Stellplätze dienen der Sicherstellung einer uneingeschränkten Zugänglichkeit und Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen und müssen daher unabhängig von möglichen Reduzierungen des allgemeinen Stellplatzbedarfs in vollem Umfang nachgewiesen werden.

Im Rahmen der Stellplatzsatzung werden die Mindestanforderungen an den Stellplatzbedarf festgelegt. Eine Erhöhung der Stellplatzzahl, etwa im Bereich des Einzelhandels, ist bei entsprechendem Bedarf optional möglich. Potenzielle Reduzierungen ergeben sich aus Abs. 2 - 6, der die Minderung des Stellplatzbedarfs regelt.

Abs. 2 wurde ergänzt, um die prozentuale Reduzierung des Stellplatzbedarfs durch die Errichtung von Carsharing-Stationen zu ermöglichen. Dies erhöht die Flexibilität der Mobilität, spart Unterhaltungskosten, reduziert den Bedarf an privaten Stellplätzen und verringert somit die Flächenversiegelung. Die beigefügten Beispielrechnungen sollen die Nachvollziehbarkeit und praktische Anwendung erleichtern.

Eine Minderung notwendiger Stellplätze für Einfamilienhäuser sowie für altersgerechtes Wohnen ist gemäß Abs. 3 nicht zulässig. Dies hat den Hintergrund, dass bei diesen Wohnformen in der Regel ein gleichbleibend hoher und nicht ohne Weiteres reduzierbarer Mobilitätsbedarf besteht und zugleich eine verlässliche Sicherstellung ausreichender Stellplätze erforderlich ist.

In Abs. 6 wurde auf Grundlage der Brandenburgischen Bauordnung folgender Passus einschließlich einer Beispielrechnung ergänzt: „Gemäß § 87 Abs. 4 BbgBO können bis zu 20% der notwendigen Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung nach Absatz 5 BbgBO angerechnet. Diese Regelung gilt nicht für Stellplätze, die nach § 50 Abs. 6 BbgBO erforderlich sind. § 51a Abs. 5 BbgBO bleibt unberührt.“ Die Möglichkeit der Stellplatzminderung soll einen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilität leisten. Eine Inanspruchnahme dieser Regelung ist jedoch erst ab einer Anzahl von mindestens fünf notwendigen Stellplätzen möglich. Damit bleibt die Regelung insbesondere für Einfamilienhäuser, kleinere Gewerbebetriebe und vergleichbare Vorhaben ohne praktische Relevanz.

§ 8 Stellplatzablösung

§ 49 Abs. 3 BbgBO stellt der Gemeinde frei, mit dem Bauherren unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen des Abschlusses eines öffentlich-rechtlichen Vertrages eine Vereinbarung zu treffen, die es ihm ermöglicht, die reale Herstellung der notwendigen Stellplätze durch Zahlung eines Geldbetrages abzulösen. Die Ablösung der notwendigen Stellplätze muss aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen vertretbar sein. Abgelöst werden können lediglich die regulär notwendigen Pkw-Stellplätze, nicht aber Stellplätze für Busse, Lkw und Abstellplätze für Fahrräder. Stellplätze für körperlich beeinträchtigte Menschen können ausdrücklich nicht abgelöst werden. Mit dem Ausschluss der Ablösemöglichkeit für Lkw und Busse soll vermieden werden, dass Lkw und Busse im Bedarfsfall die oftmals engen Straßen der Gemeinde blockieren. Die Ablösung dieser Stellplätze würde mögliche Probleme nicht lösen, sondern auf die Gemeinde übertragen. Die Ablösung von Stellplätzen körperlich beeinträchtigte Menschen

sowie von Fahrradabstellplätzen ist nach den Regelungen der Brandenburgischen Bauordnung nicht zulässig (§§ 49, 50 und 87 BbgBO).

Ziel ist es, den öffentlichen Verkehrsraum möglichst vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Ein Anspruch auf Ablösung eines Stellplatzes durch die Gemeinde besteht nicht. Der Bauherr hat den Antrag auf Ablösung bei der Gemeinde zu stellen.

Zur Konkretisierung wurde ergänzt, dass im Falle einer Ablösung die Zustimmung der Gemeindeverwaltung erforderlich ist. Der Ablösebetrag wird mit Baubeginn fällig und ist innerhalb von sieben Tagen nach Baubeginn zu entrichten. Die Zahlungsfrist wurde von zuvor 14 Tagen auf sieben Tage verkürzt, um eine einheitliche Regelung mit der Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Barnim herzustellen.

Darüber hinaus wurde die Satzung um die Regelung ergänzt, dass der Abschluss eines Stellplatzablösevertrags vor Erteilung der Baugenehmigung durch die Untere Bauaufsichtsbehörde nachzuweisen ist. Diese Vorgabe war bislang nicht Bestandteil der Satzung.

In Abs. 3 wurde folgender Passus ergänzt: „Gemäß § 87 Abs. 4 BbgBO darf der Ablösebetrag 60% der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im Gemeindegebiet oder in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes nicht übersteigen.“ Mit dieser Änderung soll sichergestellt werden, dass die Ablösebeträge angemessen bleiben und durch die Gemeinden nicht unverhältnismäßig hoch angesetzt werden.

Die Höhe der Stellplatzablösesumme wird künftig auf Grundlage der in Abs. ~~3~~ 4 festgelegten Berechnungsformel ermittelt.

Die bisherige Regelung zur Stellung einer Sicherheit in Form einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft entfällt. Grund hierfür ist, dass der Ablösebetrag künftig erst mit Baubeginn fällig wird, wodurch eine Einbehaltung und mögliche Rückerstattung entbehrlich sind. Die Ablösesumme berechnet sich künftig aus dem aktuellen Bodenrichtwert plus den Herstellungskosten von 190€/m^2 Stellplatzfläche (davon 60% ≈ 114€/m^2) (Herleitung siehe unten), multipliziert mit der erforderlichen Stellplatzfläche (15m^2). Der Bodenrichtwert des durch die Ablöse eingesparten Grundstücksanteils für den Stellplatz stellt neben den ersparten Baukosten ein geeignetes Kriterium dar, da bei Errichtung des Stellplatzes diese Fläche mit einem bestimmten Bodenrichtwert für den Bauherrn verloren geht. Die Ablöse ist daher das Äquivalent dafür. Die Formulierung zur Heranziehung der aktuellen Bodenrichtwerte gewährleistet, dass die Stellplatzkosten stets an die aktuellen Marktbedingungen und Grundstückspreise angepasst werden.

Herleitung der Herstellungskosten je m² Stellplatz

Die Stellplatzsatzung der Gemeinde Wandlitz aus dem Jahr 2016, bekannt gemacht am 24.09.2016, beinhaltet als Berechnungsgrundlage für die Stellplatzablösung (§ 8) Herstellungskosten in Höhe von 100 €/m² Stellplatz. Unter Berücksichtigung des aktuellen Statistischen Berichtes über die Preisindizes für Bauwerke im Land Brandenburg vom Februar 2025 ist seit dem Jahr 2017 eine Veränderung der Baupreise für Straßenbauleistungen in Höhe von +89,7% zu verzeichnen. Demnach sind für das aktuell angestrebte Berechnungsmodell Herstellungskosten je m² Stellplatzfläche (K) von 190 € anzusetzen. Auf Grundlage des § 87 Abs. 4 BbgBO dürfen ausschließlich 60 % der Herstellungskosten von Parkeinrichtungen angesetzt werden. Dies entspricht im vorliegenden Fall 114 €/m² anstelle von 190 €/m². Hinzu kommen die Kosten des Grunderwerbs.

Beispielrechnungen für die Ermittlung des Ablösebetrages:

- OT Klosterfelde, Bereich Lottschesee: (44 €/m² + 114€/m²(=60% von 190 €/m²)) *15 m² = ~~3.510~~ 2.370€
- OT Basdorf, Bereich Heinrich-Heine-Ring: (300 €/m² + 114€/m²(=60% von 190 €/m²)) *15 m² = ~~7.350~~ 6.210€
- OT Wandlitz, Bereich August-Bebel-Straße: (700 €/m² + 114€/m²(=60% von 190 €/m²)) *15m² = ~~13.350~~ 12.210€

§ 9 Pflicht zum Vorhalten hergestellter Stellplätze und Abstellplätze

Hergestellte Stellplätze und Abstellplätze sind auf Dauer vorzuhalten. Die notwendigen Stellplätze dürfen nicht beseitigt oder zweckentfremdet werden. Notwendige Stellplätze dürfen nur dann beseitigt werden, wenn sich die für die Begründung und den Umfang der Stellplatzherstellungspflicht maßgebenden Umstände ändern.

Zum Vorhalten hergestellter Stellplätze und Abstellplätze wird der Eigentümer oder Erbbauberechtigte verpflichtet, nicht aber ein möglicher Mieter oder Pächter. Eine Verpflichtung des Mieters oder Pächters ist rechtlich und tatsächlich nicht realisierbar.

§ 10 Ordnungswidrigkeiten

Ein Verstoß gegen die Stellplatzsatzung stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die ordnungsrechtlich mit einer Geldbuße von bis zu 10.000,00 € geahndet werden kann. Die Geldbuße für Ordnungswidrigkeiten von 5.000,00€ auf 10.000,00€ erhöht, um Verstöße künftig weiter einzudämmen.

§ 11 Inkrafttreten

Mit dem Inkrafttreten dieser 3. Änderung tritt die 2. Änderung der Stellplatzsatzung außer Kraft.