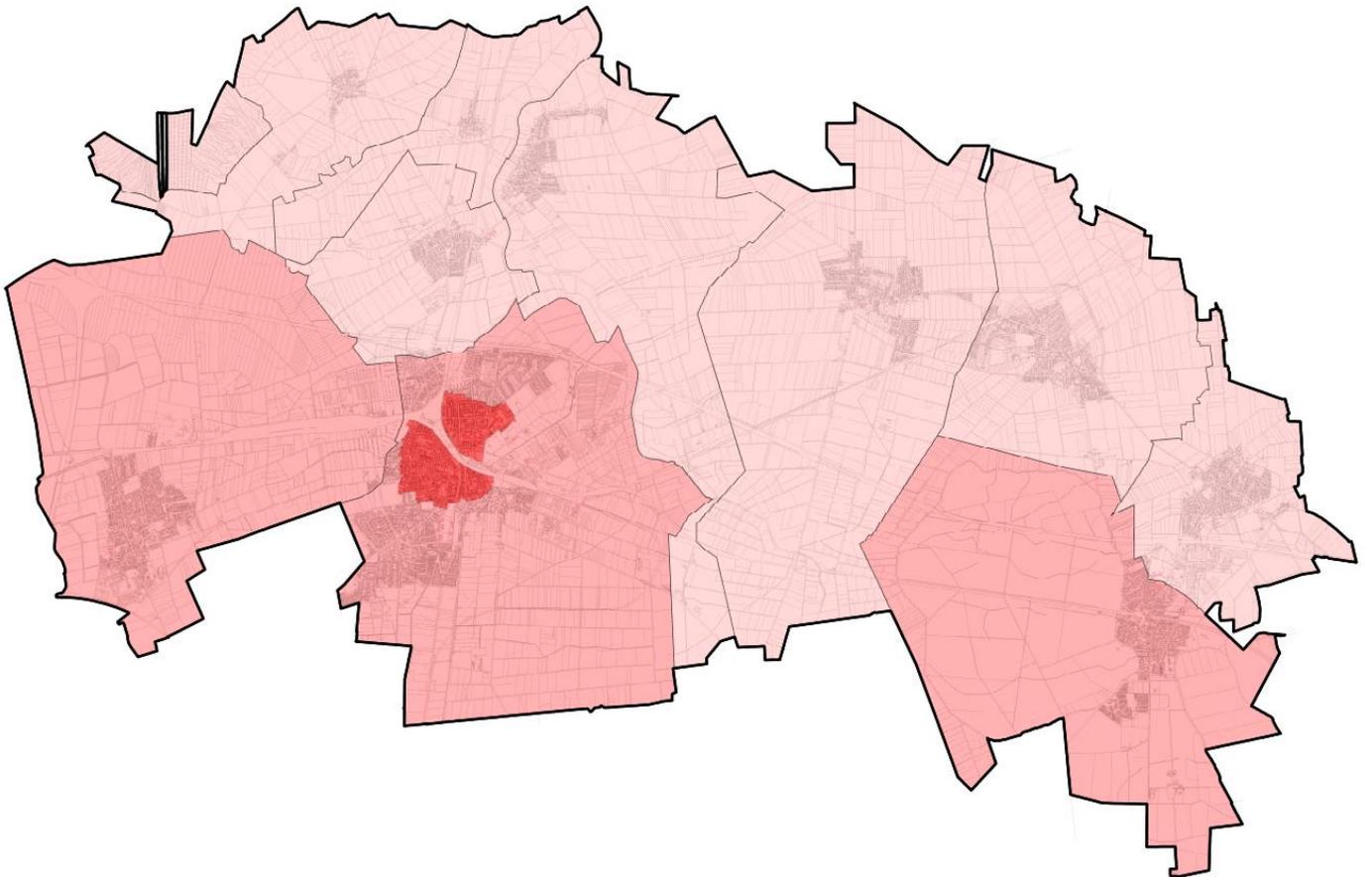


Satzung der Stadt Lehrte

**Stellplatz- und Ablösesatzung
über die einheitliche Regelung herzurichtender Kraftfahrzeugeinstellplätze**

Begründung



Übersichtsplan Zoneneinteilung gesamtes Stadtgebiet
(ohne Maßstab)

**Mai 2024
Satzungsbeschluss**

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeiner Teil

1.1	Gesetzliche Grundlagen	3
1.2	Anlass, Ziele und Inhalt der Satzung	3
1.3	Voraussichtliche Kosten	3

2. Besonderer Teil

2.1	Geltungsbereich	4
2.1.1	Sachlicher Geltungsbereich	4
2.1.2	Räumlicher Geltungsbereich	4
2.1.2.1	Zone I - Kernbereich in der Kernstadt Lehrte	4
2.1.2.2	Zone II - Kernstadt Lehrte außerhalb des Kernbereichs sowie die Ortsteile Ahlten und Hämelerwald	5
2.1.2.3	Zone III - Ortsteile Aligse, Arpke, Immensen, Kolshorn, Röddensen, Sievershausen und Steinwedel	6
2.2	Begründung der Zonierung	6
2.3	Anzahl notwendiger Einstellplätze	6
2.3.1	Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenhäuser	6
2.3.2	Betreutes Wohnen / Service-Wohnen	7
2.3.3	Zone I - Kernbereich in der Kernstadt Lehrte	8
2.3.4	Zone II - Kernstadt Lehrte außerhalb des Kernbereichs sowie die Ortsteile Ahlten und Hämelerwald	8
2.3.5	Zone III - Ortsteile Aligse, Arpke, Immensen, Kolshorn, Röddensen, Sievershausen und Steinwedel	9
2.3.6	Öffentlich geförderter Wohnraum	9
2.4	Abweichung von der Anzahl notwendiger Einstellplätze	9

2.5	Ablösung	10
2.6	Konkurrenzregelungen	11
2.7	Ordnungswidrigkeiten	11

1. Allgemeiner Teil

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Mit § 10 Abs. 1 und § 58 Abs. 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.02.2024 (Nds. GVBl 2024 Nr. 9) sowie der § 47 Abs. 1 Satz 1, Abs. 5 Satz 1 sowie Abs. 6 Satz 2 und § 84 Abs. 1 Nr. 2 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) in der Fassung vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12.12.2023 (Nds. GVBl. S. 289), sind Kommunen ermächtigt, über örtliche Bauvorschriften oder Satzungen, Festsetzungen über die Anzahl notwendiger Einstellplätze zu treffen.

Die Stellplatz- und Ablösesatzung zur einheitlichen Regelung herzurichtender Kraftfahrzeugeinstellplätze stellt somit eine örtliche Bauvorschrift gemäß § 84 Abs. 1 Nr. 2 NBauO dar.

1.2 Anlass, Ziele und Inhalt der Satzung

Anlass dieser Stellplatz- und Ablösesatzung ist es, das Verkehrsaufkommen in der Stadt Lehrte, mittels Verringerung der bisher festgesetzten geforderten Anzahl an Einstellplätzen, stadtverträglich zu steuern. Diese Satzung trägt einen bedeutsamen Beitrag zum Klimaschutz sowie zum Erreichen städtischer Ziele der Stadt-, Mobilitäts- und Wohnraumentwicklung bei.

Sie verfolgt das Ziel zum einen den Klimaschutz durch eine geringere Flächenversiegelung zu unterstützen, zum anderen die Bedingungen für die Errichtung von Neubauten zu erleichtern. Zudem sieht die Satzung eine Möglichkeit zur Reduzierung der geforderten Einstellplätze nach Vorlage eines schlüssigen Mobilitätskonzepts vor.

Die bereits bestehende Satzung der Stadt Lehrte über den Ausgleichbetrag für nicht herzustellende Kraftfahrzeugeinstellplätze (Ablösesatzung) wird in die Stellplatz- und Ablösesatzung überführt und aktualisiert.

1.3 Voraussichtliche Kosten

Durch den Beschluss und die Festsetzungen dieser Satzung entstehen der Stadt Lehrte keine Kosten. Es fallen lediglich Kosten für die Ablösung der zu errichtenden Einstellplätze für die Bauherrin oder den Bauherren und die nach § 56 NBauO Verantwortlichen an, die auf dem betroffenen Grundstück nicht oder nur teilweise nachgewiesen werden können.

2. Besonderer Teil

2.1 Geltungsbereich

2.1.1 Sachlicher Geltungsbereich

Die Stellplatz- und Ablösesatzung umfasst insbesondere die einheitliche Regelung von herzurichtenden Einstellplätzen für bauliche Anlagen, die ausschließlich der Wohnnutzung dienen. Ausgenommen hiervon sind Einstellplätze für Menschen mit Behinderungen nach § 49 NBauO. Die Anzahl notwendiger Einstellplätze für sonstige Einrichtungen und Anlagen richtet sich nach den Richtzahlen aus dem niedersächsischen Ministerialblatt 01/2020.

Die von der Stadt Lehrte bisher getroffenen Festlegungen zu Einstellplätzen im Rahmen der einzelnen Baugenehmigungsverfahren orientierten sich in der Regel an Mittelwerten der jeweiligen Verkehrsquelle aus dem Niedersächsischen Ministerialblatt 01/2020. Vor diesem Hintergrund erfolgt auf Basis verschiedener, einheitlicher Kriterien in der Stellplatz- und Ablösesatzung zur einheitlichen Regelung herzurichtender Kraftfahrzeugeinstellplätze eine nähere Differenzierung von Einstellplätzen, um sich den örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

2.1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Die Satzung umfasst das gesamte Stadtgebiet der Stadt Lehrte und führt damit zu einer flächenhaften und umfassenden Regelung der Anzahl nachzuweisender Einstellplätze. Die Stellplatz- und Ablösesatzung beschränkt sich jedoch ausschließlich auf den Innenbereich¹ aller Ortsteile Lehrtes. Der Außenbereich ist gemäß § 35 BauGB grundsätzlich von Bebauung freizuhalten und für andere Vorhaben, die landwirtschaftlichen oder ähnlichen Zwecken dienen, vorbehalten.

Neben dem sachlichen Geltungsbereich, legt der räumliche Geltungsbereich die Aufteilung des gesamten Stadtgebiets Lehrte in drei Zonen fest.

2.1.2.1 Zone I – Kernbereich der Kernstadt Lehrte

Die Zone I, als besondere Zone innerhalb der Kernstadt Lehrte, wurde mithilfe eines ca. 800 m großen Radius, ausgehend vom Bahnhof, entwickelt und orientiert sich sinnfällig anhand der Grundstücke und Straßenzüge.

Zone I umfasst im Detail folgende Grundstücke, die bedingt durch die Bahngleise in die Teilbereiche A und B gegliedert ist (s. Übersichtsplan – Zone I M 1:7.000):

¹ Ein Grundstück liegt im Innenbereich, wenn es in einem Bebauungszusammenhang liegt, der einen Ortsteil bildet oder diesem angehört. Die Bebauung muss den Eindruck der Zusammengehörigkeit und Geschlossenheit vermitteln.

Teilbereich A wird durch die Grundstücke eingegrenzt, die:

- 1) sich angrenzend an die Poststraße (B443) bis zur Einmündung in die Burgdorfer Straße, einschließlich der Burgdorfer Straße selbst, befinden.
- 2) sich in der Hermann-Löns-Straße befinden.
- 3) sich entlang der Straße „Am Distelborn“ bis zur Einmündung der Straße „Am Stadtpark“ über bis zur Einmündung Manskestraße erstrecken.
- 4) sich in Teilen westlich der Manskestraße im Bereich zwischen der Straße „Am Stadtpark“ und der Germaniastraße befinden.
- 5) nördlich der Germaniastraße im Bereich zwischen der Poststraße und Manskestraße liegen.

Teilbereich B wird durch die Grundstücke begrenzt, die:

- 1) sich entlang der Köthenwaldstraße bis zur Einmündung Rosenstraße, sowie die Rosenstraße selbst, befinden.
- 2) sich über den Eichenweg bis hin zum Friedhof erstrecken.
- 3) sich angrenzend an die Ittenerstraße (K139) ab der Einmündung Feldstraße und über die Hagenstraße hinaus befinden.
- 4) westlich der Straße „Am Lindenberg“ mit Übergang in die Marktstraße, einschließlich der Marktstraße selbst, liegen.
- 5) sich entlang der Berliner Allee im Bereich zwischen der Ittener Straße (K139) und bis zur Unterführung der Bahnlinie Hannover – Hildesheim befinden.
- 6) sich entlang der Bahnhofstraße erstrecken.

2.1.2.2 Zone II - Kernstadt Lehrte außerhalb des Kernbereichs sowie die Ortsteile Ahlten und Hämelerwald

Als räumliche Abgrenzung und Bezugsgröße des Geltungsbereichs für die Zonen II und III dienen die eindeutig definierten Gemarkungsgrenzen der Ortsteile. Alle Bereiche in der Kernstadt Lehrte, jedoch außerhalb der Zone I, sowie die Ortsteile Ahlten und Hämelerwald, sind der Zone II zuzuordnen.

2.1.2.3 Zone III - Ortsteile Aligse, Arpke, Immensen, Kolshorn, Röddensen, Sievershausen

Die Zone III umfasst alle Ortsteile außerhalb der Kernstadt Lehrte (Aligse, Arpke, Immensen, Sievershausen, Steinwedel, Kolshorn und Röddensen) mit Ausnahme von Ahlten und Hämelerwald.

2.2 Begründung der Zonierung

Die räumliche Zonierung erfolgt auf Basis verschiedener einheitlicher Kriterien. Neben der Lage im Stadtgebiet, hinsichtlich der Entfernung zum Bahnhof als Nahversorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt, spielen sowohl die Erschließung mit Verkehrsangeboten des ÖPNV und des schienengebundenen Nahverkehrs, als auch die Lage und Erreichbarkeit von Einrichtungen aus den Bereichen Bildung, Soziales und Kultur eine bedeutende Rolle für die Zonierung. Neben der Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen, sind die Wohnungsgröße sowie die Haushaltsgröße für die Entwicklung der Stellplatz- und Ablösesatzung maßgebend.

Neben der Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen, sind die Wohnungsgröße sowie die Haushaltsgröße für die Entwicklung der Stellplatzsatzung maßgebend. Bei steigender Haushaltsgröße und Einkommen, steigt oftmals auch die Anzahl an eigenen Pkws. Bei der Anzahl an Einstellplätzen für Wohnungen wird dementsprechend nach Wohnungsgröße differenziert. Die Ortsteile werden durch diese Kriterien beschrieben, sind gegeneinander abzugrenzen und den Zonen I, II, und III zuzuordnen. Zu betrachten sind hierbei im Einzelnen die:

- Bebauungsdichte und Bebauungsstruktur
- Wohnungsgröße bzw. Haushaltsgröße
- Angebot der Nahversorgung, medizinische Versorgung
- Erreichbarkeit von Schulen & KiTas
- Angebote an Kultur, Freizeit und Soziales
- Anbindung an den ÖPNV, hier schienengebundener ÖPNV, die Angebotsdichte sowie die Fahrzeiten bzw. Taktung
- Fußläufige und barrierefreie Erreichbarkeit in max. 15 min.
- Barrierewirkungen z.B. durch Schienenwege oder Straßen des übergeordneten Verkehrs (Bundesautobahnen, Bundesstraße, Landesstraßen)

2.3 Anzahl notwendiger Einstellplätze

2.3.1 Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und Reihenhäuser

Aufgrund der hohen Anzahl an Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern, vorwiegend in den ländlich strukturierten Ortsteilen der Stadt Lehrte sowie der durchschnittlichen Anbindung an den ÖPNV und schienengebundenen Nahverkehr außerhalb der Kernstadt Lehrte, wird ein eigener Pkw für viele Personen notwendig.

Insbesondere für Einfamilien- und Doppelhäuser ist im gesamten Stadtgebiet der Stadt Lehrte dementsprechend ein höherer Wert zur Ermittlung der notwendigen Einstellplätze pro Wohneinheit anzunehmen. Für das gesamte Stadtgebiet Lehrte wird demnach ein Wert von 2,00 Einstellplätzen pro Wohneinheit festgelegt. Für Reihenhäuser hingegen sind sowohl Wohnfläche als auch Grundstück pro Wohneinheit kleiner im Vergleich zu einem Einfamilien- oder Doppelhaus. Es wird für das gesamte Stadtgebiet für Reihenhäuser ein Wert von 1,00 Einstellplätzen pro Wohneinheit festgelegt.

Die nachzuweisenden Einstellplätze, in Hinblick auf zu geringer Flächenverfügbarkeit, können auch in zweiter Reihe hinter dem ersten Einstellplatz angeordnet werden.

2.3.2 Betreutes Wohnen / Service-Wohnen

Unter Betreutes Wohnen nach DIN 77800 ist zu verstehen, dass neben der Wohngestaltung und des Wohnumfelds, hinsichtlich der Lage und der Barrierefreiheit der Anlage und Zimmer bzw. der eigenen Wohnungen, gemäß DIN 18040-1 und 18040-2, auch für Gemeinschafts- und Versorgungsräume ein Zugang zu ermöglichen ist. Des Weiteren muss die Möglichkeit auf eine Grundbetreuung vom Anbieter bestehen. Darunter zählen unter anderem:

- Tag und Nacht besetzter Hausnotrufdienst
- Beratungs- und Informationsleistungen in Form von z.B. Sprechstunden
- Organisation und / oder zeitlich eingegrenzte Inanspruchnahme von unterschiedlichen Dienstleistungen wie z.B. Hausmeisterdienste, hauswirtschaftliche, soziale, pflegerische Dienste
- Bereitstellung von Mitteln wie z.B. Leitern, Rollwagen
- Optional: Angebot an Wahlleistungen wie Mahlzeiten, Reinigungs- und Pflegeleistungen

Service-Wohnen ist eine angepasste Form des Betreuten Wohnens, in der die Bewohner*innen in ihren eigenen vier Wänden leben. Diese Wohnform wird ebenfalls mit Serviceleistungen kombiniert, die entweder vor Ort, das heißt innerhalb des Wohnprojektes, bereitgestellt oder durch externe Dienste erbracht werden. Die Bewohner*innen schließen neben einem Kauf- oder Mietvertrag einen ergänzenden Betreuungs- bzw. Servicevertrag ab. Zusätzlich können professionelle Serviceleistungen, bis hin zur Pflege, angeboten werden.

Für Betreutes Wohnen und Service-Wohnen zeichnet sich ab, dass mit zunehmendem Alter das Führen eines eigenen Pkws abnimmt. Vor diesem Hintergrund kann hierfür ein niedrigerer Wert angenommen und mit 0,50 Einstellplätzen pro Wohneinheit festgelegt werden.

2.3.3 Zone I - Kernbereich in der Kernstadt Lehrte

In der Zone I lässt sich eine gemischte Bebauung und eine hohe Bebauungsdichte mit vorwiegend Mehrfamilienhäusern wiederfinden. Aufgrund der guten Anbindung an den ÖPNV und den schienengebundenen Nahverkehr sowie der hohen Bebauungsdichte mit einem ausreichend guten Nutzungsmix sind Versorgungszentren des täglichen Bedarfs in max. 15 min. fußläufig zu erreichen. Ein eigener Pkw innerhalb dieser Zone wäre aus diesen Gründen nicht zwingend erforderlich.

Vor dem Hintergrund der sozialen Wohnraumförderung gemäß „Richtlinie zur Durchführung der sozialen Wohnraumförderung in Niedersachsen“ gilt eine Wohnfläche bis 60 m² als angemessen und zeigt sich seit längerem im Wohnungsbau als gängige Größe für zwei Personen. Bei der Ermittlung der Anzahl notwendiger Einstellplätze für Wohnungen innerhalb der Zone I wird daher unter folgenden drei Wohnungsgrößen unterschieden: über 30 m² bis 60 m² mit 0,75 Einstellplätzen, über 60 m² - 100 m² mit 1,00 Einstellplätzen und über 100 m² mit 1,25 Einstellplätzen, je Wohneinheit. Darüber hinaus ist, ausschließlich für Wohnungen bis 60 m², eine geringfügige Abweichung der Wohnungsgröße möglich. Eine Überschreitung ist geringfügig, wenn die Wohnungsgröße um nicht mehr als 2% überschritten wird.

Es ist davon auszugehen, dass Ein- bis Zwei-Personenhaushalte mit einer Wohnungsgröße bis 60 m² seltener einen eigenen Pkw oder einen Zweitwagen besitzen. Der Wert zur Ermittlung der Anzahl notwendiger Einstellplätze kann hier, entsprechend der Wohnungsgrößen, niedriger eingestuft werden. Vor diesem Hintergrund ist auch davon auszugehen, dass Personen in Wohnungen mit einer Wohnfläche von weniger als 30m² hingegen meist keinen eigenen Pkw besitzen, wodurch im gesamten Stadtgebiet Lehrte keine Einstellplätze für Wohnungen bis 30m² nachzuweisen sind.

2.3.4 Zone II - Kernstadt Lehrte außerhalb des Kernbereichs sowie die Ortsteile Ahlten und Hämelerwald

Die Zone II zeichnet sich durch eine eher durchschnittliche und dezentrale Infrastruktur aus. Die Ortsteile Ahlten und Hämelerwald sind ähnlich wie die äußeren Gebiete der Kernstadt Lehrte zu betrachten. Die Lage und Erreichbarkeit von Versorgungszentren für den täglichen Bedarf, Einrichtungen aus den Bereichen Bildung, Soziales und Kultur sowie die Anbindung an den ÖPNV und den schienengebundenen Nahverkehr sind nicht vergleichbar mit der recht urbanen Zone I und der sehr dörflichen Zone III.

In Zone II werden dementsprechend 1,25 Einstellplätze pro Wohnung festgesetzt. Bei Wohnungen, deren Wohnfläche jedoch nicht größer als 60 m² ist, ist eine Reduzierung auf 1,00 Einstellplätze pro Wohneinheit zulässig. Analog zu Zone I, ist auch in Zone II für Wohnungen bis 60 m² eine geringfügige Abweichung der Wohnungsgröße um maximal 2% möglich.

2.3.5 Zone III - Ortsteile Aligse, Arpke, Immensen, Kolshorn, Röddensen, Sievershausen und Steinwedel

Diese Zone zeichnet sich vorwiegend durch eine stark dörfliche Struktur mit einer daher gehenden geringen Bebauungsdichte sowie einem hohen Anteil an Einfamilienhäusern, Doppelhäusern, Reihenhäusern, gewerblichen und landwirtschaftlichen Anlagen aus.

Entsprechend der Zone III wird der Stellplatzschlüssel unabhängig der Wohnungsgröße für das gesamte Stadtgebiet Lehrte auf 1,25 Einstellplätze pro Wohneinheit festgelegt, da aufgrund der langen Wegestrecken und der eher weniger guten Nahversorgung ein eigener Pkw überwiegend erforderlich wird.

2.3.6 Öffentlich geförderter Wohnraum

Öffentlich gefördert sind Wohnungen, deren Bau mit öffentlichen Mitteln des Bundes, der Länder, Gemeinden oder Gemeindeverbänden finanziert ist. Die Mieten sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen, sodass immer mehr einkommensschwächere Haushalte Probleme haben, eine geeignete und bezahlbare Wohnung zu finden. Es ist davon auszugehen, dass einkommensschwächere Haushalte seltener einen eigenen Pkw oder sogar einen Zweitwagen besitzen. Vor diesem Hintergrund kann in den Zonen I, II und III von den Werten um 30 Prozent abgewichen werden.

2.4 Abweichung von der Anzahl notwendiger Einstellplätze

Für eine mögliche Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze ist nachvollziehbar darzulegen und dauerhaft abzusichern, dass dem Bauvorhaben ein Konzept zugrunde gelegt wird, welches durch beabsichtigte Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beiträgt. Bestehen die Voraussetzungen über eine Reduzierung nicht oder fallen nachträglich weg, ist der Nachweis, der in der jeweiligen Zone gilt, zu erbringen.

Für Reihenhäuser wird aufgrund von geringerer Flächenverfügbarkeit die Anzahl herzurichtender Einstellplätze auf 1,00 Einstellplätze pro Wohneinheit festgesetzt. Für Wohnungen sind abhängig von der Größe und Zonierung bis zu 1,25 Einstellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Hier besteht die Möglichkeit zur Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze, sodass die Bauherrin oder der Bauherr mithilfe eines Mobilitätskonzeptes oder durch öffentlich geförderten Wohnraum von der Anzahl der geforderten Einstellplätze für Wohnungen abweichen kann.

Zu einem von der Bauherrin oder dem Bauherrn vorzulegendes Mobilitätskonzept zählen unter anderem²:

- Car-Sharing / Fahrrad-Sharing-Angebote

² Die aufgezählten Bausteine eines Mobilitätskonzeptes sind nicht abschließend und dienen lediglich der Orientierung.

- Quartiersgaragen
- ÖPNV-Angebote, Shuttle-Services
- Mitfahrbänke
- Besondere Radinfrastrukturen
- Qualifizierte und angebotsorientierte Förderung des Radverkehrs
- Einrichtungen zum elektrischen Laden oder Reparieren
- Qualitativ hochwertige, ebenerdige und überdachte Fahrradstellplatzanlagen

Das Maß und die Entscheidung über eine mögliche Reduzierung der Anzahl nachzuweisender Einstellplätze, auf Basis eines umfassenden und schlüssigen Mobilitätskonzepts, liegt im Ermessen der unteren Bauaufsichtsbehörde.

2.5 Ablösung

Die Grundstückspreise sowie auch die Herstellungskosten für Einstellplätze sind erheblich gestiegen. Dies führt dazu, dass Bauherrinnen oder Bauherren sich eher für eine Ablösung entscheiden, als zusätzliche Flächen für Einstellplätze zu erwerben.

Nach § 47 Abs. 5 NBauO kann die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Einstellplätze, durch die Pflicht zur Zahlung eines Geldbetrages an die Stadt Lehrte ersetzt werden. Die Verwendung der Stadt aus den Ablösungsbeträgen ist nach § 47 Abs. 7 NBauO für bestimmte Verkehrsinvestitionen zweckgebunden. Die Stadt Lehrte hat den Geldbetrag demnach zu verwenden für:

- Parkplätze, Stellplätze oder Garagen
- Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern, Fahrradwege und sonstige Anlagen und Einrichtungen mit dem Ziel den Bedarf an Einstellplätzen zu verringern

Die Ablösebeträge für die herzurichtenden Einstellplätze richten sich unabhängig der baulichen Nutzung gemäß Zone nach den Gesamtkosten, die für das Herstellen eines Einstellplatzes (Herstellungskosten, Grunderwerbskosten, Einstellplatzgröße) aufgewendet werden müssen. Der Ablösebetrag wird wie folgt ermittelt:

Ablösebetrag = Bodenrichtwert (durchschnittlicher Wert nach Zone differenziert) + **Herstellungskosten** (4.000 Euro) x **25 m²** (Größe des Einstellplatzes inkl. Zuwegung)

Der Betrag für die Herstellungskosten eines ebenerdigen Einstellplatzes, für alle drei Zonen, wird auf 4.000 Euro festgesetzt. Für die Ermittlung der Herstellungskosten werden durchschnittliche Kosten von 160 Euro pro Quadratmeter angenommen.

Herstellungskosten = 160 Euro (durchschnittliche Kosten) x **25 m²** (Größe des Einstellplatzes inkl. Zuwegung) = **4.000 Euro**

Es ergibt sich hierdurch für die Zone I ein Ablösebetrag von 12.000 Euro, für Zone II ein Betrag von 10.000 Euro und für Zone III ein Betrag von 8.000 Euro pro Einstellplatz.

2.6 Konkurrenzregelungen

Die Konkurrenzregelungen klären das Verhältnis der Stellplatzsatzung zu älteren Regelungen eines Bebauungsplans oder städtebaulichen Satzungen und folgen dem Prinzip einer Meistbegünstigungsregelung dahingehend, dass anderweitig getroffene, günstigere Regelungen Bestand haben. Damit wird die Zielsetzung verfolgt, eine weitgehende Rechtsvereinheitlichung herzustellen.

2.7 Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig handelt im Sinne von § 80 Abs. 3 NBauO, wer vorsätzlich oder fahrlässig die erforderliche Anzahl an Einstellplätzen nicht errichtet oder nicht dauerhaft vorhält. Der Hinweis in der Satzung ist erfolgt, um Ordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße in Höhe von bis zu 500.000 € ahnden zu können.