

<b>Beschlussvorlage</b>	Datum: 22.06.2017	
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus bet. Senator/-in: S 2, Dr. Chris Müller	
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Mobilitätskoordinator Hauptamt Zentrale Steuerung Finanzverwaltungsamt Rechtsamt Bauamt Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Amt für Umweltschutz		
<b>Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten (Stellplatzsatzung)</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit

05.09.2017	Ortsbeirat Schmarl (7)	Vorberatung
05.09.2017	Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	Vorberatung
05.09.2017	Ortsbeirat Dierkow-Ost, Dierkow-West (17)	Vorberatung
07.09.2017	Ortsbeirat Lütten Klein (5)	Vorberatung
07.09.2017	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Vorberatung
07.09.2017	Ortsbeirat Südstadt (12)	Vorberatung
12.09.2017	Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Dierichshagen (1)	Vorberatung
12.09.2017	Ortsbeirat Evershagen (6)	Vorberatung
12.09.2017	Ortsbeirat Reutershagen (8)	Vorberatung
12.09.2017	Ortsbeirat Dierkow-Neu (16)	Vorberatung
19.09.2017	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Vorberatung
19.09.2017	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Vorberatung
20.09.2017	Ortsbeirat Seebad Markgrafentheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)	Vorberatung
20.09.2017	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Vorberatung
21.09.2017	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Vorberatung
26.09.2017	Ortsbeirat Lichtenhagen (3)	Vorberatung
26.09.2017	Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)	Vorberatung
27.09.2017	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Vorberatung
27.09.2017	Ortsbeirat Biestow (13)	Vorberatung
27.09.2017	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung
28.09.2017	Finanzausschuss	Vorberatung
05.10.2017	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
10.10.2017	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
11.10.2017	Bürgerschaft	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Die Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock wird beschlossen (Anlage 1 einschließlich deren Anlagen 1 bis 7).

Beschlussvorschriften:

§ 22 (3) Nr. 6 Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

0748/06-BV vom 11.10.2006, 2015/AN/0737 vom 03.06.2015

### **Sachverhalt:**

#### **Allgemein**

Der Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock wurde mit Beschluss 2015/AN/0737 vom 03.06.2015 durch die Bürgerschaft beauftragt, die geltende Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock (Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 23 vom 15. November 2006) zu überarbeiten. Die Hansestadt Rostock hat sich entschlossen, das Prinzip des Nachweises von notwendigen Stellplätzen beizubehalten, um auf dieser Basis mit der zur Beschlussfassung vorliegenden Satzung den Nachweis der notwendigen Stellplätze und Stellplatzablösebeträge rechtlich fordern zu können.

Maßgeblich für die Änderung ist vor allem auch die bundesweite Wohnungsbauoffensive, die auch zu den Leitprinzipien unserer Stadt gehört. In einer Fachkonferenz in Berlin ist die Stellplatzbaupflicht als eine der Stellschrauben für die Baukostenreduktion identifiziert worden. Bei einem Bauvorhaben machen Stellplätze in Tiefgaragen ca. 10 % der Baukosten aus.

Darüber hinaus wurden aktuelle Entwicklungen sowohl im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung als auch zur Verkehrsmittelwahl sowie ein verändertes Mobilitätsverhalten und die Privilegierung von alternativen Mobilitätskonzepten berücksichtigt und eingearbeitet.

Ziel der Regelungen über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellmöglichkeiten ist es, den öffentlichen Verkehrsraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

Ein gänzlicher Wegfall der Stellplatzpflicht wie in Berlin ist nicht überzeugend, da in Rostock weniger öffentlicher Raum für den ruhenden Verkehr zur Verfügung steht und die Kosten von den privaten Bauherrn (Verursacherprinzip) auf die Kommune verlagert werden würden. Vor diesem Hintergrund entscheidet sich der Satzungsentwurf dafür, die Stellplatzpflicht als ein insgesamt verkehrspolitisch nach wie vor sinnvolles Instrument beizubehalten. Die Stellplatzsatzung wurde dabei so ausgestaltet, dass sie nicht nur der Realherstellung von notwendigen Stellplätzen oder einer angemessenen Einnahme aus Stellplatzablösungen dient, sondern darüber hinaus auch als ein Anreizsystem für Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie Carsharing und ÖPNV-Abo's eingesetzt werden kann.

Mit der Stellplatzsatzung wird dabei erstmalig auch die Pflicht geregelt, die notwendigen Fahrradabstellmöglichkeiten herzustellen bzw. abzulösen. Seit einigen Jahren ist ein deutlicher Zuwachs bei der Nutzung des Fahrrads in allen Anwendungsbereichen zu verzeichnen: für den Weg zur Arbeit, zum Sport oder zum Ausflug mit der Familie. Dieser Trend wird sich aufgrund vieler Faktoren wie Umweltfreundlichkeit, Gesundheitsförderung, Veränderung der Lebensstile und kurzer Reisezeiten, verbunden mit einem hohen Maß an Individualität, auch künftig fortsetzen. Durch die Fahrradnutzung wird zugleich zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung durch Kraftfahrzeuge beigetragen. Die Hansestadt Rostock stellt im öffentlichen Raum bereits ein breites Angebot von Fahrradabstellplätzen zur Verfügung. Insbesondere an den öffentlichen Personennahverkehr- und Schienenpersonennahverkehr – Verknüpfungspunkten ist die Stadt laufend um einen weiteren Ausbau bemüht. Abstellplätze auf öffentlichem Verkehrsgrund können allerdings nur einen Teil des Bedarfs decken. Deswegen soll die neue Stellplatzsatzung sicherstellen, dass auch auf privatem Grund eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellplätzen errichtet wird.

### **zu § 1 – örtlicher und sachlicher Anwendungsbereich**

Die Ermächtigungsgrundlage bildet der § 86 Abs. 1 Nr. 4 der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V). Danach können die Gemeinden durch Satzung örtliche Bauvorschriften erlassen über Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze oder Garagen sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern zu erwarten ist (notwendige Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder), einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann. Da die mit der Stellplatzsatzung verbundenen Zielsetzungen für alle Bauvorhaben in der Hansestadt Rostock gelten, erstreckt sich der räumliche Geltungsbereich auf das gesamte Stadtgebiet der Hansestadt Rostock.

Ziel der Regelung über Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten ist es in erster Linie den öffentlichen Verkehrsraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten, so dass für bauliche Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zu erwarten ist, die erforderlichen Stellplätze oder Fahrradabstellmöglichkeiten nachgewiesen werden müssen.

Gleichzeitig wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass entgegenstehende Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen oder als örtliche Bauvorschriften erlassenen Satzungen Vorrang gegenüber den in der kommunalen Stellplatzsatzung getroffenen Anforderungen haben.

## **zu § 2 – Herstellung der Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder**

Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten sind auf dem Baugrundstück zu errichten. Wenn das nicht möglich ist, so können diese auch auf einem geeigneten Privatgrundstück in unmittelbarer Nähe des Baugrundstücks nachgewiesen werden. Voraussetzung dafür ist, dass dies auch öffentlich rechtlich gesichert ist, z.B. durch eine beschränkt-persönliche Dienstbarkeit. Dabei sollte als Richtlinie gelten, dass die Entfernung zwischen der baulichen Anlage und den Fahrradabstellmöglichkeiten höchstens 100 m sowie zu den Pkw-Stellplätzen höchstens 300 m beträgt.

Ziel der Regelung ist es daher in erster Linie den öffentlichen Verkehrsraum dadurch vom ruhenden Verkehr zu entlasten, dass baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zu erwarten ist, die erforderlichen Stellplätze oder Abstellmöglichkeiten zugeordnet werden müssen (notwendige Stellplätze).

Bei baulichen Änderungen und bei Änderungen der Nutzung sind Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten nur für den Mehrbedarf infolge der baulichen Änderung herzustellen.

Maßgebend für die Berechnung des Stellplatzbedarfs bei Nutzungsänderung ist somit die Differenz zwischen dem Bedarf an Stellplätzen der alten Nutzung und dem Bedarf an Stellplätzen nach der Nutzungsänderung. Dabei ist die Rechtslage zum Zeitpunkt der Änderung zugrunde zu legen. Bereits vorhandene Stellplätze können nur in einer Bilanz für die gesamte bauliche Anlage angerechnet werden, auch wenn nur für Teile davon eine Nutzungsänderung vorgesehen ist.

Entscheidend für den Umfang der Stellplatz- und der Fahrradplatzpflicht ist der Bedarf. Dieser richtet sich nach Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder der ständigen Benutzerinnen und Benutzer sowie der Besucherinnen und Besucher der Anlagen.

## **zu § 3 - Anzahl der notwendigen Stellplätze**

Bei der Bemessung der Anzahl notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze ist grundsätzlich von dem Bedarf auszugehen, der typischerweise durch die zu genehmigende bauliche Anlage und deren Nutzung ausgelöst wird. Daher ist die Bedarfsermittlung regelmäßig nicht auf die jeweiligen konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls, die sich jederzeit ändern können, sondern auf generelle Bemessungswerte abzustellen. Diese sind der Anlage 1 der Stellplatzsatzung (Richtzahlentabelle) zu entnehmen. Die Anlage 1 benennt die Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und die Anzahl notwendiger Fahrradplätze für die ständigen Nutzerinnen und Nutzer sowie die Besucherinnen und Besucher einer baulichen Anlage.

Ist für einen konkreten Fall keine entsprechende Nutzung aufgeführt, wird der Bedarf in Anlehnung an vergleichbare Nutzungen ermittelt. Die Richtzahlenliste zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz orientiert sich hauptsächlich an der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs als gesicherte Erfahrungsbasis. Für Fahrradabstellmöglichkeiten wurde darüber hinaus auf eigene und auf die Erfahrungen anderer Städte (Berlin, Frankfurt/Oder, Cottbus, Bremen) zurückgegriffen.

## **zu § 4 – Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze**

Die Reduzierung der herzustellenden Stellplätze nach § 4 Abs. 1 der Stellplatzsatzung verfolgt das Ziel der Erleichterung der Innenentwicklung und soll zur wirtschaftlichen Stärkung insbesondere der bereits bebauten Stadtgebiete beitragen. Mit der dadurch entstehenden Erleichterung im Wohnungsbau werden auch wohnungspolitische Ziele, vor allem das Entstehen von kostengünstigerem Wohnraum, verfolgt. Bauherren haben durch die geringere Verpflichtung die Möglichkeit, sich so zu entscheiden, können aber auch weiterhin einen höheren Stellplatzschlüssel herstellen.

Aus Sicht der Verwaltung wird es auch in Zukunft einige Bauherren geben, die von der Reduzierung keinen Gebrauch machen und mehr Stellplätze herstellen als rechtlich erforderlich sind

Gemäß den Leitlinien zur Stellplatzsatzung sollen beim Stellplatznachweis die Besonderheiten der verschiedenen Ortsteile berücksichtigt und Zonen festgelegt werden, in denen ein verringerter Stellplatznachweis möglich ist. Die Gebiete der einzelnen Zonen wurden unter Berücksichtigung der städtebaulichen Nutzung, der Bebauungs- und Wohndichte (und der daraus resultierenden Schwierigkeit, Stellplätze bauen zu können) sowie der ÖPNV-Erschließungsqualität (ÖPNV-Bonus) festgelegt.

Die ÖPNV-Erschließungsqualität wurde durch die Stadtverwaltung anhand folgender Kriterien festgestellt:

- Haltestelleneinzugsradien (Bus bis 300 m, Straßenbahn bis 400 m, S-Bahn bis 600 m)
- ÖPNV- Taktichte

Auf Grundlage der ÖPNV-Erschließungsqualität in Verbindung mit der Bewertung der städtebaulichen Kriterien, wie Einwohnerdichte und Bebauungsdichte erfolgte die Festsetzung einer sinnvollen Zonenabgrenzung und führte zur Bildung der genannten Gebietszonen. Da sich eine Anwendung von nicht deckungsgleichen Reduktionszonen nach § 4 sowie der Ablösezone nach § 6 Abs. 2 als zu komplex erweisen würde und insbesondere für den Rechtsanwender außerhalb der Verwaltung nur schwer überschaubar wäre, erfolgte die Zonenfestsetzung einheitlich für beide Regelungen.

Die Gebietszonen sind in den beigefügten Übersichtskarten der Anlagen 2 - 7 der Stellplatzsatzung dargestellt.

Dabei wurden für die Verringerung nach § 4 folgende Zonen gebildet:

**Gebietszonen 1 und 2:** umfassen die Innerstädtische Lagen von Rostock (Stadtmitte, Steintor-Vorstadt [STV], Kröpeliner Tor-Vorstadt [KTV]) **und Hansaviertel** \*sowie den Ortskern von Warnemünde.

In dieser Zone kann oft nur durch Nutzungsänderung, Aufstockung von Gebäuden oder durch eingeschränkte Lückenbebauung Wohn- oder Nutzfläche geschaffen werden. Die Grundstücke in den genannten Gebieten sind zumeist kleinteilig und die Bebauung entsprechend dicht. Die Schaffung von Stellplätzen ist hier oft gar nicht oder nur sehr schwer realisierbar. Im Gründerzeitviertel der KTV sind die Grundstücke zwar nicht so kleinteilig wie in den historischen Altstadtbereichen, die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen ist hier jedoch insbesondere aufgrund der geschlossenen Blockrandbebauung ebenso nur begrenzt möglich. Die Zonen 1 und 2 zeichnen sich durch eine besonders hohe Taktichte und Erschließungsqualität des ÖPNV (vorwiegend schienengebunden) aus. Die zentrale Lage ermöglicht es, viele Wege zu Fuß und per Rad zu erledigen.

**Gebietszone 3:** umfasst größtenteils die Ortsteile mit Geschosswohnungsbau von Lichtenhagen, Groß Klein, Lütten Klein, Evershagen, Schmarl, Reutershagen, \*Südstadt, Dierkow und Toitenwinkel sowie weitere Gebiete mit überwiegend Mehrfamilienhäusern. Diese Gebiete sind gekennzeichnet durch größere Grundstücke mit reichem Grünflächenangebot. Die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen ist in der Regel mit geringerem Aufwand als in den Gebietszonen 1 und 2 möglich; dies soll aber insbesondere nicht zu Lasten des intakten Wohnumfeldes passieren. Die Zone 3 zeichnet sich durch eine hohe Taktichte und Erschließungsqualität des ÖPNV (vorwiegend schienengebunden) aus. Die größere Entfernung vom Stadtzentrum begünstigt nicht den Fuß- und Radverkehr.

Die mögliche Verringerung der notwendigen Stellplatzanzahl (keine Pflicht, sondern ein Angebot) soll zum einen städtebauliche und verkehrliche Fehlentwicklungen in verdichteten Stadtquartieren vermeiden und zu einer attraktiven Stadt beitragen.

Zum anderen soll aber auch der Wohnungsbau aufgrund des akuten Wohnraumbedarfs in der Hansestadt Rostock unterstützt werden, indem Baukosten reduziert werden. Deshalb fällt die mögliche Reduzierung der Stellplatzanzahl bei der Wohnnutzung im Vergleich zu sonstigen baulichen Nutzungen höher aus.

### **zu § 5 - Ablösung von Stellplätzen**

Die Hansestadt Rostock kann durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Bauherrn vereinbaren, dass dieser seine Verpflichtung zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen und Fahrradabstellmöglichkeiten ganz oder teilweise durch Zahlung eines Geldbetrages ablöst. Die Entscheidung hierüber liegt im Ermessen der Hansestadt Rostock. Dabei ist die Verwaltung daran gehalten, abzuwägen inwieweit der Verzicht auf die tatsächliche Herstellung zu Problemen des ruhenden Verkehrs führt und dieses städtebaulich bewältigt werden muss. Der Sachverhalt der „Herstellung nur unter großen Schwierigkeiten“ ist vom Antragsteller im Baugenehmigungsverfahren darzulegen, allein wirtschaftliche Gründe sind nicht ausreichend. Ist dieser Nachweis anerkannt, wird das Ablösen als gleichwertiger Ersatz zur Herstellung betrachtet. Abgelöste Stellplätze sind auch für spätere Maßnahmen auf dem Baugrundstück anrechenbar. Nach Geschäftsanweisung über das Verfahren bei Stundung, Niederschlagung und Erlass, Aussetzung der Vollziehung und Vollstreckungsaufschub kann auf Antrag eine Stundung des Ablösebetrages bewilligt werden.

### **zu § 6 - Ablösebetrag für Stellplätze**

Die Ermittlung der Ablösebeträge erfolgt auf der Grundlage der unterschiedlichen Herstellungsmöglichkeiten von Parkeinrichtungen (Tiefgarage, Parkpalette, ebenerdige Stellplätze usw.) sowie den durchschnittlichen aktuellen Bodenrichtwerten in den einzelnen Gebietszonen.

Die Herleitung der Herstellungskosten erfolgt somit auf Grundlage von Erfahrungswerten der Verwaltung sowie auch der Wohnungswirtschaft der Hansestadt Rostock. Der Grunderwerbskostenanteil sowie die Gebietseinteilung erfolgten in Anlehnung an die aktuelle Bodenrichtwertkarte. Angesetzt wurden für die Ermittlung der Ablösebeträge 50 v.H. der jeweiligen Herstellungskosten bzw. des jeweiligen Bodenrichtwerts. Zur Vermeidung zu großer Ablösebeträge wird somit bewusst auf eine maximal mögliche Forderung verzichtet.

Die Gebiete der einzelnen Ablösezonen wurden unter Berücksichtigung der städtebaulichen Situation, der Bebauung (und der daraus resultierenden Schwierigkeit, Stellplätze bauen zu können) sowie dem durchschnittlichen Bodenwert festgelegt.

**Gebietszone 1** ist dadurch geprägt, dass die Grundstücke zumeist kleinteilig sind und die Bebauung entsprechend dicht. Die Schaffung von Stellplätzen ist hier oft gar nicht oder nur sehr schwer realisierbar. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass ebenerdige Stellplätze nur sehr selten realisiert werden können.

**Gebietszone 2** ist dadurch geprägt, dass die Grundstücke zwar nicht so kleinteilig wie in den historischen Altstadtbereichen sind, die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen aber hier auf Grund der geschlossenen Blockrandbebauung ebenso nur begrenzt möglich ist. Die Möglichkeit der Schaffung ebenerdiger Stellplätze wird hier etwas größer als in der Gebietszone 1 eingeschätzt.

**Gebietszone 3 sowie das übrige Stadtgebiet** umfasst größtenteils die Ortsteile mit Geschosswohnungsbau sowie das restliche Stadtgebiet. Betrachtet werden sowohl Wohngebiete mit Geschosswohnungsbau sowie weitere Gebiete mit überwiegend Mehrfamilienhäusern. Diese Gebiete sind gekennzeichnet durch größere Grundstücke mit reichem Grünflächenangebot. Die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen ist in der Regel mit geringerem Aufwand als in den anderen Gebietszonen möglich. Aus diesem Grund wird davon ausgegangen, dass überwiegend ebenerdige Stellplätze und Stellplätze in Parkpaletten realisiert werden können.

### Ermittlung der Ablösebeträge für Pkw – Stellplätze:

Die nachstehende Tabelle weist die zugrunde gelegten Typen von Parkeinrichtungen mit den ermittelten durchschnittlichen Herstellungskosten aus.

Somit ergeben sich die nachstehend aktualisierten durchschnittlichen Herstellungskosten für Pkw-Parkeinrichtungen:

<b>Parkeinrichtungen:</b>	<b>durchschnittliche Herstellungskosten</b>
Typ 1: Tiefgaragen	19.900,- €
Typ 2: Parkhaus	17.500,- €
Typ 3: Parkpaletten	9.267,- €
Typ 4: ebenerdig Stellplätze	2.775,- €

Danach folgt, bedingt durch die vorgenommene Zonierung, die Prognose über den Anteil des jeweiligen Typs von Parkeinrichtungen, die die Hansestadt Rostock in den jeweiligen Zonen herstellen würde bzw. kann.

#### **Gebietszone I:**

<b>Parkeinrichtungen</b>	<b>durchschnittliche Herstellungskosten</b>	<b>Gewichtung</b>	<b>Herstellungskosten nach Gewichtung</b>
Typ 1 – Tiefgaragen	19.900,- €	45 %	8.955,- €
Typ 2 - Parkhaus	17.500,- €	45 %	7,875,- €
Typ 3 - Parkpaletten	9.267,- €	5 %	463,35 €
Typ 4 - ebenerdig	2.775,- €	5 %	138,75 €

**Insg.: 17.432,10 €**

Somit ergeben sich durchschnittliche Herstellungskosten eines Stellplatzes in Zone 1 in Höhe von 17.432,10 €.

#### **Gebietszone II:**

<b>Parkeinrichtungen</b>	<b>durchschnittliche Herstellungskosten</b>	<b>Gewichtung</b>	<b>Herstellungskosten nach Gewichtung</b>
Typ 1 – Tiefgaragen	19.900,- €	25 %	4.975,- €
Typ 2 - Parkhaus	17.500,- €	25 %	4.375,- €
Typ 3 - Parkpaletten	9.267,- €	30 %	2.780,10 €
Typ 4 - ebenerdig	2.775,- €	20 %	555,- €

**Insg.: 12.685,10 €**

Somit ergeben sich durchschnittliche Herstellungskosten eines Stellplatzes in Zone 2 in Höhe von 12.685,10 €.

### Gebietszone III und übriges Stadtgebiet:

Parkeinrichtungen	durchschnittliche Herstellungskosten	Gewichtung	Herstellungskosten nach Gewichtung
Typ 1 – Tiefgaragen	19.900,- €	5 %	995,00 €
Typ 2 - Parkhaus	17.500,- €	5 %	875,00 €
Typ 3 - Parkpaletten	9.267,- €	25 %	2.316,75 €
Typ 4 - ebenerdig	2.775,- €	65 %	1803,75 €

**Insg.: 5990,50 €**

Somit ergeben sich durchschnittliche Herstellungskosten eines Stellplatzes in Zone 3 und im übrigen Stadtgebiet in Höhe von 5.990,50 €.

Die Ermittlung der erforderlichen Grunderwerbskosten erfolgte durch die Geschäftsstelle des Gutachterausschusses der Hansestadt Rostock und wurde aus den durchschnittlichen Bodenrichtwerten der einzelnen Zonen sowie dem restlichen Stadtgebiet gebildet.

Danach beträgt der durchschnittliche Bodenrichtwert wie folgt:

**Zone 1: 590,- €/ qm**

**Zone 2: 290,- €/ qm**

**Zone 3 und übriges Stadtgebiet: 114,- €/ qm**

Dabei wird für einen Stellplatz eine Stellplatz- und Bewegungsfläche von 25 qm zugrunde gelegt.

Grundlage: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs - EAR 05 (Tabelle 4.3.-1: Abmessung von Parkständen und Fahrgassen für Pkw im Straßenraum)

Senkrechtaufstellung  
 Tiefe ab Fahrgassenrand = 4,30 m  
 Überhang = 0,70 m  
 Tiefe der Fahrgasse = 5,00 m  
 Stellplatztiefe 10,00 m

Breite des Parkstandes = 2,50 m

**Fläche des Pkw-Stellplatzes = 10,0 m x 2,5 m = 25,0 qm**

Berechnung des Ablösebetrages für Pkw Stellplätze:

Nach § 6 Abs. 1 der Stellplatzsatzung beträgt die Höhe des Ablösebetrages 50 v.H. der durchschnittlichen Herstellungskosten eines Stellplatzes einschließlich 50 v.H. der Kosten des Grunderwerbs.

Danach ermitteln sich die Ablösebeträge wie folgt:

Zonen	durchschnittliche Herstellungskosten pro Stellplatz	Anteil Ablösebetrag (50 % Herstellungskosten)	Bodenrichtwert €/ qm	Anteil Ablösebetrag (Bodenrichtwert x 25 qm x 50 %)	errechneter Ablösebetrag	Festgesetzter Ablösebetrag in der Stellplatzsatzung
<b>Zone 1</b>	17.432,10 €	8.716,05 €	590	7.375,- € (590 €/qm x 25 qm x 0,5)	16.091,05 €	<b>16.090,- €</b>
<b>Zone 2</b>	12.685,10 €	6.342,55 €	290	3.625 € (290€/qm x 25 qm x 0,5)	9.967,55 €	<b>9.960,- €</b>
<b>Zone 3 und übriges Stadtgebiet</b>	5.990,50 €	2.995,25 €	114	1.425 € (114 €/qm x 25 qm x 0,5)	4.420,25 €	<b>4.420,- €</b>

### Ermittlung der Ablösebeträge für Fahrradabstellmöglichkeiten:

Bei Fahrradabstellmöglichkeiten beziehen sich die Herstellungskosten ausschließlich auf eine ebenerdige Herstellung. Die Herstellungskosten ergeben sich dabei aus den durchschnittlichen Kosten für die Herstellung des Oberbaus einschließlich Frostschutzschicht (140 €) sowie dem erforderlichen Fahrradbügel (170,- €).

Somit ergeben sich die nachstehend aktualisierten durchschnittlichen Herstellungskosten für Fahrradabstellmöglichkeiten.

	<b>durchschnittliche Herstellungskosten</b>
ebenerdige Fahrradabstellmöglichkeit	310,- €

Der durchschnittliche Bodenrichtwert ist entsprechend bei den Pkw-Stellplätzen schon benannt worden und beträgt in Zone 1: 590,- €/ qm, in Zone 2: 290,- €/ qm und in Zone 3 + übriges Stadtgebiet: 114,- €/ qm.

Dabei wird für eine ebenerdige Fahrradabstellmöglichkeit eine Stellplatz- und Bewegungsfläche von 2 qm zugrunde gelegt.

Grundlage Stellplatzlänge: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs - EAR 05 (Raumbedarf beim Fahrradparken / Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs)

Grundlage Stellplatzbreite: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 2010 (Bild 3 : Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs)

höhengleiche Einzelaufstellung

Länge = 2,00 m

Verkehrsraum/ Breite des Parkstandes = 1,00 m

**Fläche des Fahrradstellplatzes = 2,0 m x 1,0 m = 2,0 qm**

### Berechnung des Ablösebetrages für Fahrradabstellmöglichkeit:

Nach § 6 Abs. 1 der Stellplatzsatzung beträgt die Höhe des Ablösebetrages 50 v.H. der durchschnittlichen Herstellungskosten einer Fahrradabstellmöglichkeit einschließlich 50 v.H. der Kosten des Grunderwerbs.

Danach ermitteln sich die Ablösebeträge wie folgt:

Zonen	durchschnittliche Herstellungskosten pro Stellplatz	Anteil Ablösebetrag (50 % Herstellungskosten)	Bodenrichtwert €/ qm	Anteil Ablösebetrag (Bodenrichtwert x 2 qm x 50 %)	errechneter Ablösebetrag	Festgesetzter Ablösebetrag in der Stellplatzsatzung
<b>Zone 1</b>	310 €	155 €	590	590,- € (590 €/qm x 2 qm x 0,5)	745,- €	<b>740,- €</b>
<b>Zone 2</b>	310 €	155 €	290	290 € (290€/qm x 2 qm x 0,5)	445,- €	<b>440,- €</b>
<b>Zone 3 und übriges Stadtgebiet</b>	310 €	155 €	114	114 € (114 €/qm x 2 qm x 0,5)	269,- €	<b>260,- €</b>

### **zu § 7 - Befreiung von der Stellplatzablöseverpflichtung durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept**

Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept muss für das spezifische Bauvorhaben belastbare Rückschlüsse aufzeigen, wie die geplanten Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Reduzierung des tatsächlichen Stellplatzbedarfs führen.

Die Kombination verschiedener Maßnahmen ist hierbei möglich und wird mit Hinblick auf das Leitbild des multimodalen Mobilitätsverhaltens begrüßt.

Durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept kann der Bauherr von der Zahlung eines Ablösebetrages ganz oder teilweise befreit oder die Zahlung kann ganz oder teilweise ausgesetzt werden. Ein Verzicht auf die Herstellung der notwendigen Stellplätze ist also nicht nur möglich, wenn die Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten errichtet werden können (vgl. § 5), sondern auch insofern der Bauherr durch ein Mobilitätskonzept nachweist, dass der Bedarf an Stellplätzen durch Alternativen dauerhaft gemindert werden kann.

Die Regelung des § 7 gilt für das gesamte Stadtgebiet und kann summativ zu den Regelungen des § 4 angewandt werden. Sie bezieht sich dabei nur auf Stellplätze für Kraftfahrzeuge.

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes werden im Absatz 2 nicht abschließend genannt, da sich beim Thema Mobilitätsmanagement viel Neues entwickelt.

Die Maßnahmen sind mindestens entsprechend dem Äquivalenzprinzip solange zu betreiben, bis der Wert der Maßnahmen die ausgesetzte Ablösesumme erreicht hat. Die anrechenbare Maßnahmendauer beträgt dabei in der Regel maximal 15 Jahre. Durch den Bauherrn erbrachte Planungsleistungen sind in der Regel nicht anrechenbar. Im Einzelfall sind bei Maßnahmen, die einen besonderen Verwaltungsaufwand für den Bauherrn mit sich bringen (beispielsweise die persönliche Erstattung von Aufwendungen für bestimmte Mobilitätsdienstleistungen), maximal 10 v.H. der gesamten Maßnahmenkosten hierfür ansetzbar.

Bsp.: Ein Bauherr der Wohn- und Geschäftshaus errichten will, beantragt auf Grundlage eines Mobilitätskonzeptes die Ablösung von 3 Stellplätzen in der Zone 1.

Ablösesumme:  $3 \times 16090 \text{ €} = 48.270 \text{ €}$

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes haben einen Wert (nur Annahmen!) von:

Maßnahme		
Herstellung von 2 neuen Carsharing-Stellplätzen auf dem Grundstück	2 x 5.000 €	10.000,- €
Verbleibende Ablösesumme		38.270,- € (48.270 € - 10.000,- €)
Übernahme der Carsharing-Grundgebühr für 10 Nutzer	10 x 120 €	1.200 € / Jahr
Miete eines Lastenrades für die Mieter /Nutzer		600 € /Jahr
ÖPNV-Mietertickets für 10 Nutzer (entspr. Vertrag mit VVW)	10 x 10 x 50 €	5.000 €/Jahr
Summe der Mobilitätsmaßnahmen		6.800,- €
Erfüllungszeitraumes des Mobilitätskonzeptes		$38.270 \text{ €} / 6.800 \text{ €} = 5,6$

Der Wert der Maßnahmen summiert sich in dem Beispiel nach 5,6 Jahren somit auf 48.000 €. Nach Ablauf dieses Zeitraumes gilt die Stellplatzablöseverpflichtung als erfüllt.

Wird eine Maßnahme nach Absatz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzablöse vorgehalten, gilt die Stellplatzablöseverpflichtung somit nach Ablauf dieses Zeitraumes insoweit als erfüllt.

Eine Änderung des Umfanges/der Art der Mobilitätsmanagementmaßnahmen ist mit Zustimmung der Hansestadt Rostock möglich. Dabei ändert sich unter Berücksichtigung des Äquivalenzprinzips ggf. der Zeitraum der Durchführungspflicht.

Die Nutzung von Zeitkarten für den Öffentlichen Personennahverkehr sowie die Einrichtung und der Betrieb einer neuen bzw. Einbindung einer vorhandenen Carsharing-Station werden grundsätzlich als geeignet angesehen, den tatsächlichen Stellplatzbedarf durch Änderung des Mobilitätsverhaltens der Nutzenden zu reduzieren (qualifizierte Mobilitätsmanagementmaßnahmen). Andere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (wie z.B. Verleih-Stationen von e-Bikes, Lastenfahrräder etc.) können nach einzelfallbezogener Prüfung anerkannt werden.

Für die qualifizierten Mobilitätsmanagementmaßnahmen gelten konkrete Anwendungsregeln, welche den Bearbeitungsaufwand für den Einzelfall reduzieren und für eine Gleichbehandlung der Antragstellenden sorgen sollen.

<b>Zeitkarten für den Öffentlichen Personennahverkehr</b>	<b>Errichtung und Betrieb bzw. Einbindung von Carsharing-Stationen</b>
Anbieter: Verkehrsverbund Warnow (VWV), weitere Anbieter nach Bedarf bzw. im Einzelfall	Anbieter: grundsätzlich alle in Rostock aktiven Anbieter für stationsbasiertes Carsharing
Voraussetzung: Fußläufige Entfernung des Bauvorhabens zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle, in der Regel Bus bis max. 300 m, Straßenbahn bis max. 400 m, S-Bahn bis max. 600 m.	Voraussetzung bei Einbindung einer bestehenden Carsharing-Station: Fußläufige Entfernung, in der Regel max. 300 m Voraussetzung bei Errichtung einer neuen Car-Sharing-Station: Errichtung bevorzugt auf dem Grundstück des Bauvorhabens, zumindest aber in unmittelbarer Umgebung (in der Regel bis max. 100 m)
<p>Produkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abo-Monatskarten für das Gebiet der Hansestadt Rostock (für Monatskarten mit einem größeren Gültigkeitsgebiet kann anteilig der Wert der Karte für das Stadtgebiet angerechnet werden)</li> <li>• Firmenticket für das Gebiet der Hansestadt Rostock (für Monatskarten mit einem größeren Gültigkeitsgebiet kann anteilig der Wert der Karte für das Stadtgebiet angerechnet werden)</li> <li>• Mieterticket o.a. kundenspezifischen neuen Abo-Angebote des VWV für das Gebiet der Hansestadt Rostock</li> <li>• Kosten für bereits vergünstigte, personenbezogene Angebote (beispielsweise Semesterticket) können nicht angerechnet werden</li> </ul> <p>Als Anlage zum Bauantrag ist ein Vorvertrag bzw. eine Absichtserklärung zwischen Bauherr und Mobilitätsdienstleister über die Durchführung der Maßnahmen einzureichen. Verpflichtung zur Information der Bauaufsichtsbehörde über Änderungen/Abbruch der Maßnahme</p>	<p>Nachweis der Kriterien des Umweltzeichens RAL ZU 100 (Blauer Engel Carsharing) o.ä. Positive wirtschaftliche Bewertung der Maßnahme durch den Anbieter Grundsätzlich angerechnet werden je nach Vertragsgestaltung während der festgelegten Vertragslaufzeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• monatliche Grundgebühren (incl. bspw. Haftungsreduzierung) sowie Anmeldegebühren für MieterInnen / MitarbeiterInnen</li> <li>• Herstellungs- und Betriebskosten des Standplatzes (nur bei Einrichtung einer neuen Station), ggf. auch Ausrüstung mit einer E-Lademöglichkeit</li> <li>• Die Übernahme von angemessenen Umsatzgarantien für i.d.R. maximal drei Jahre. Hier werden nur die tatsächlich angefallenen Zahlungen angerechnet.</li> </ul> <p>Als Anlage zum Bauantrag ist ein Vorvertrag bzw. eine Absichtserklärung zwischen Bauherr und Mobilitätsdienstleister über die Durchführung der Maßnahmen einzureichen. Verpflichtung zur Information der Bauaufsichtsbehörde über Änderungen/Abbruch der Maßnahme</p>

Entsprechende Nachweise zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes hat der Bauherr auf Verlangen der Stadtverwaltung vorzulegen (Details werden im öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt).

So kann z.B. von den Bauherren verlangt werden, dass jährlich die Belege bzw. Nachweise zu Carsharing-Verträgen, Leihfahrrad-Mieten, Job- oder Mietertickets vorzulegen sind.

Das Mobilitätskonzept wird Gegenstand des öffentlich rechtlichen Vertrages zur Stellplatzablöse und die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wird sowohl öffentlich-rechtlich als auch privatrechtlich abgesichert.

Der Bauherr/ Antragsteller verpflichtet sich, die Bauaufsichtsbehörde bei Abbruch der Maßnahme sofort in Kenntnis zu setzen. Sofern die Maßnahme aus vom Antragsteller nicht zu verschuldenden Gründen abgebrochen werden muss, wird in Absprache mit der Hanse-stadt Rostock eine Vereinbarung zu alternativen Maßnahmen und/oder der teilweisen realen Herstellung bzw. Ablöse getroffen. Sollten die Bedingungen für die Aussetzung bzw. Befreiung von der Stellplatzablöse nicht mehr durch den Bauherren erfüllt werden können, tritt die prinzipielle Ablöseverpflichtung als sog. anteilige Ablöseverpflichtung wieder in Kraft. Regelungen hierzu werden im öffentlich-rechtlichen Vertrag getroffen.

### **zu § 8 - Beschaffenheit von Stellplätzen**

Die Beschaffenheit von Stellplätzen wird u.a. in der Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (GarVO) sowie den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) geregelt.

In der städtischen Grünflächengestaltungssatzung sind im § 3 - Qualitative Anforderungen an die Begrünung geregelt:

(4) Für je vier ebenerdige Kraftfahrzeugstellplätze ist mindestens ein Baum mit 18/20 cm Stammumfang, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen. Die Mindestgröße der unbefestigten Baumscheibe darf 9 m<sup>2</sup> nicht unterschreiten; unbefestigte Baumpflanzstreifen müssen eine Mindestbreite von 2,5 m aufweisen.

(6) Dachflächen von nicht überbauten Tiefgaragen sind mindestens im Umfang von 50 % gemäß § 2 anzulegen.

(7) Von den qualitativen Anforderungen an die Begrünung können in bestehenden Wohn- und Gewerbegebieten Ausnahmen zugelassen werden, wenn anstelle der Begrünung des Grundstücks flächenüberdeckende Fassadenbegrünung oder Dachbegrünung durchgeführt wird.

Die entsprechenden gesetzlichen Vorschriften sind für alle Verfahren einzuhalten.

Ab einer Anzahl von 10 zu errichtenden Stellplätzen für ein Vorhaben, sind 10 v.H. der zu errichtenden Stellplätze derart zu gestalten, dass sie die Mindestanforderungen als Normladepunkt für Elektroautos erfüllen. Gemäß dem aktuellen Stand der Technik handelt es sich um Ladepunkte gemäß § 3 der Ladesäulenverordnung, bis max. 22 KW und Steckdosen des Typs 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014.

Von der Regelung kann abgewichen werden, wenn aufgrund der konkreten baulichen Nutzung und der Art des Ziel- und Quell-Verkehrs im Einzelfall der ermittelte Bedarf vom tatsächlich zu erwartenden Bedarf erheblich abweicht. Für diesen Fall hat der Bauherr eine schlüssige Bedarfsermittlung zu erbringen.

Außerdem wird in Hinblick auf die zu erwartende schnelle Verbreitung der e-Autos empfohlen, dass alle zu errichtenden Stellplätze derart gestaltet werden, dass eine Grundinstallation der elektrischen Ladeinfrastruktur vorbereitet wird (Leerrohre etc.).

## zu § 9 - Beschaffenheit von Fahrradabstellmöglichkeiten

Dieser Paragraf fixiert insbesondere mit den Absätzen (1) und (2) die wichtigsten, im allgemeinen Regelwerk anerkannten Anforderungen an benutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen. Im Gegensatz zu Kfz-Stellplätzen ist derzeit die Praxis bei Fahrradabstellanlagen von sehr guten bis nahezu unbrauchbaren Anlagen gekennzeichnet. Ziel ist, durch Festschreibung einiger Grundstandards die Qualität der Anlagen weiter zu verbessern.

Der Absatz enthält die Anforderung an den Ort und die Erreichbarkeit von Fahrradstellplätzen. Wünschenswert ist eine Lage der Fahrradständer unmittelbar neben dem Eingang des Bauvorhabens bzw. so dicht wie möglich am Bauvorhaben. Bei bestimmten Gebäudenutzungen kann die Fahrradabstellung auch in Eingangsnähe innerhalb des Gebäudes sein (z.B. Fahrradräume oder -keller).

Fahrradabstellplätze müssen eine Anschlussmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben und dem Fahrrad einen sicheren Stand ermöglichen. Damit sind die besonders in Kritik stehenden Vorderradklemmbügel praktisch ausgeschlossen. In Gebäuden sind auch andere gesicherte Einstellmöglichkeiten realisierbar.

Neben den genannten in der Satzung geregelten Beschaffenheitsanforderungen werden zusätzlich folgende Richtlinien für die Realisierung von Fahrradabstellmöglichkeiten gegeben:

- Die Fläche eines Fahrradabstellplatzes sollte mindestens 0,70 m breit und 2,00 m lang sein, zuzüglich Bewegungsfläche (Tiefe mindestens 1,30 m, bei Senkrechtaufstellung mindestens 1,80 m).
- Diese Fläche kann bei der Aufstellung von Fahrradparksystemen unterschritten werden, wenn eine benutzerfreundliche Handhabung der Fahrräder gewährleistet ist.
- Anlehnbügel sollten, sofern einseitig nutzbar in einem Abstand von 0,60 m, falls beidseitig nutzbar in einem Abstand von 1,00 m zueinander angeordnet werden. Im Innenbereich sind auch andere gesicherte Einstellmöglichkeiten realisierbar.
- Bei Fahrradabstellanlagen mit mehr als zehn Fahrradabstellplätzen sollten mindestens 10 v.H. der Fahrradabstellplätze zum Abstellen von Lasten- bzw. Kinderanhängern oder Lastenrädern geeignet sein. Diese Fläche sollte gekennzeichnet sein und mindestens 2 qm pro Fahrrad betragen.
- Fahrradabstellanlagen mit mehr als zwölf Fahrradabstellplätzen sollen überdacht sein.
- In Wohngebäuden und Arbeitsstätten ist für Elektrofahrräder (z.B. Pedelecs) an den Fahrradabstellplätzen mindestens eine Steckdose zu errichten, ab 5 Fahrradstellplätzen sollte je 5 Fahrräder eine Steckdose gebaut werden.

## zu § 10 – Ablösebetragsschuldner, Entstehen und Fälligkeit

Die neue Regelung über die Stellplatzablösung schreibt zwingend den Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages vor.

Der Ablösebetragsschuldner ist automatisch der Antragsteller, in der Regel ist dies der Bauherr. Insofern hat der Bauherr / Antragsteller die alleinige Freiheit darüber zu entscheiden, ob er den Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück oder einem in der Nähe liegenden Grundstück erfüllt und nachweist oder die entsprechende Ablösung beantragt.

Aufgrund der unterschiedlichen Baugenehmigungsverfahren sowie der damit verbundenen Bearbeitungs- und Entscheidungsfrist erfolgen unterschiedliche Festsetzungen hinsichtlich des Abschlusses des Ablösevertrages sowie auch zur Fälligkeit.

## zu § 11 – Ordnungswidrigkeiten

§ 11 bestimmt entsprechend § 84 LBauO die bußgeldbewährten Tatbestände der Satzung.

## zu §§ 12 und 13 – Übergangsvorschrift / Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Die Übergangsvorschrift enthält eine Vorschrift, welche es der Verwaltung ermöglicht, die Stellplatzforderungen einschl. Ablöse auch für Bauvorhaben zu fordern, für welche der Nachweis noch nicht erbracht wurde. Aus diesem Grunde erfolgt die Rückwirkung der Satzung bis zum Jahre 2012, da hier noch anhängige Verfahren von diesem Zeitraum an erfasst sind. Dabei erfolgt die Berücksichtigung des Schlechterstellungsverbot, so dass die Ablösebeträge für diese Vorhaben auf die ursprünglichen Ablösebeträge begrenzt werden. Hinsichtlich weiterer Vorschriften, wie die neue Definierung der Ordnungswidrigkeiten ergeben sich keine Änderungen, da diese in der LBauO 2006 und in der zur Zeit gültigen Fassung im Wesentlichen identisch enthalten ist. Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor der Bekanntgabe der Satzung abgeschlossen worden ist, gilt das neue Recht somit nur, soweit es für den Bauherren eine im Vergleich mit dem bisherigen Recht günstigere Regelung enthält.

### Finanzielle Auswirkungen:

Sicherung von Einnahmen durch Stellplatzablösebeträge

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept: kein Bezug

Roland Methling

### Anlagen:

- |  |  |
|--|--|
| 1 Stellplatzsatzung einschließlich deren | Anlage 1 Richtzahlentabelle<br>Anlage 2 Gesamtübersichtskarte der Gebietszonen<br>Anlage 3 bis 7 Übersichtskarten der Gebietszonen |
| 2 Beispielrechnungen                     |  |

\* Begründung der Vorlage am 28.08.2017 redaktionell geändert:

- zu § 4 – Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze (Seite 5):

Gebietszone für Hansaviertel wurde korrigiert!