



Der Bürgermeister

Öffentliche Beschlussvorlage 322/2007

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:
60 - Planung, Bauordnung, Verkehr
Produkt:
60.01 Stadtplanung
60.03 Verkehrsplanung

Datum:
23.11.2007

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	05.12.2007	Vorberatung
Hauptausschuss	06.12.2007	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	19.12.2007	Entscheidung

Änderung der Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld

Beschlussvorschlag 1:

Im Geltungsbereich der Stellplatzsatzung in den Gebietszonen 2 und 3 wird aufgrund der besonderen örtlichen Verkehrsverhältnisse in der Regel die Anzahl der erforderlichen Stellplätze gemäß § 51 (1) BauO NRW um 20% reduziert.

Beschlussvorschlag 2:

Bei Bauvorhaben im Bereich der Stellplatzsatzung in den Gebietszonen 2 und 3 soll von der Bauaufsichtsbehörde bei der Prüfung im Einzelfall in der Regel der günstigste Bezugswert der Richtzahlen für den Stellplatzbedarf (zu § 51 BauO NRW) angenommen werden.

Beschlussvorschlag 3:

Die Stellplatzsatzung vom 19.6.2002 wird um folgenden Absatz ergänzt:

§ 4
(2)

In den Gebietszonen 2 und 3 gelten folgende Ermäßigungen:

- Bei wesentlichen Änderungen bzw. wesentlichen Änderungen in der Benutzung gilt eine Ermäßigung von 50%.
- Bei einer geplanten Wohnnutzung ab dem 1. Obergeschoss gilt eine Ermäßigung um 30%.

Liegen beide Voraussetzungen vor, beträgt die Ermäßigung insgesamt 50%.

Sachverhalt:

In der Sitzung am 18.05.2006 hat der Rat der Stadt Coesfeld die Verwaltung beauftragt einen Entwurf für eine Stellplatzverzichtssatzung zu erarbeiten. Zielsetzung einer solchen Satzung sollte es sein, die Innenstadt auch durch die Ansiedlung gastronomischer Einrichtungen attraktiver zu gestalten.

In der Vergangenheit zeigte sich, dass insbesondere in der Innenstadt der Stellplatznachweis manche wünschenswerten Entwicklungen verhinderte. So konnten gastronomische Nutzungen häufig nicht realisiert werden, da die notwendigen Stellplätze nicht nachgewiesen werden konnten und der hohe Ablösungsbetrag für die Stellplätze die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

in Frage stellte. Dies liegt sowohl an dem hohen Stellplatzbedarf, den eine solche Nutzung auslöst als auch an der Höhe der auf der Grundlage der bestehenden Satzung sich errechnenden Ablösebeträge. So ist bei der Neuerrichtung einer gastronomischen Nutzung gemäß VV BauO NRW für je 6 – 12 qm Gastraum ein Stellplatz nachzuweisen. Bei einer angenommenen Größe eines Gastraumes von 145 qm bedeutet dies, dass mindestens 12 Stellplätze nachgewiesen werden müssen bzw. über die Ablöseregelung ein Betrag von bis zu 84.708 Euro (in der Gebietszone II) entrichtet werden müsste. Allein die notwendige Ablösung der Stellplätze führt in diesem Fall zu einer monatlichen Mietbelastung von 2 bis 3 €/m². Die Wirtschaftlichkeit ist in solchen Fällen bei einer gastronomischen Nutzung vielfach nicht mehr gegeben. In der Vergangenheit hat sich das Thema Stellplätze bei vielen Vorhaben im gastronomischen Bereich, beispielsweise bei Konzepten für das ehemalige Kaufhaus Hansa oder das Rathaus-Café als besonders problematischer Punkt erwiesen.

A. Stellplatzverzichtssatzung

Zur Lösung dieses Problem war zunächst beabsichtigt, die Stellplatzpflicht für bestimmte Nutzungen in definierten Teilräumen der Innenstadt, wo diese Nutzungen aus städtebaulichen Gründen gewünscht sind, ganz oder teilweise aufzuheben. Die Stellplatzverzichtssatzung hat sich bei näherer Prüfung nicht als geeignetes Instrument erwiesen. Bei Erlass einer Stellplatzverzichtssatzung entfällt zwar die Pflicht zur tatsächlichen Herstellung von Stellplätzen. Gleichwohl müssen die erforderlichen Stellplätze über einen Ablösevertrag gemäß der Stellplatzablösesatzung finanziell abgegolten werden. Ein genereller Verzicht ohne entsprechende Zahlungen ist durch den Gesetzgeber ausgeschlossen worden. Eine Stellplatzverzichtssatzung bietet daher keinen geeigneten Lösungsansatz für das oben angesprochene Problem.

B. Reduzierung der notwendigen Stellplätze aufgrund der örtlichen Verkehrssituation

Die Verwaltung hat nach weiteren rechtlichen Möglichkeiten gesucht, die Zahl der erforderlichen Stellplätze in gewissen Bereichen der Innenstadt oder für bestimmte Nutzungsarten zu reduzieren. Hierbei wurde zunächst geprüft, ob besondere örtliche Verkehrsverhältnisse vorliegen, die gemäß § 51 (1) BauO NRW bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze zu berücksichtigen wären. Hierzu führt die Verwaltungsvorschrift folgende Kriterien an:

„Grundsätzlich ist die Zahl der notwendigen Stellplätze jeweils im Einzelfall zu ermitteln, dabei ist von den in der Gemeinde vorhandenen Erkenntnissen (über die örtlichen Verkehrsverhältnisse z.B. aufgrund eines Verkehrsgutachtens) auszugehen.

Erst wenn für den zu entscheidenden Fall keine ausreichenden Erkenntnisse vorliegen, ist von den Zahlen der in der Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW „Richtzahlen für den Stellplatzbedarf“ abgedruckten Tabelle auszugehen, um die Zahl der herzustellenden Stellplätze unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des ÖPNV zu bestimmen.

Dabei ist zunächst zu ermitteln, ob das Bauvorhaben überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden kann; in diesem Fall ist die sich aus der Tabelle ergebende Mindestzahl der notwendigen Stellplätze bis zu 30 vom Hundert zu mindern.

Ein Bauvorhaben kann z.B. dann überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden, wenn

- *es weniger als 400 Meter von einem ÖPNV-Haltepunkt entfernt ist und*
- *dieser Haltepunkt werktags zwischen 6 und 19 Uhr von mindestens einer Linie des ÖPNV in zeitlichen Abständen von jeweils höchstens zwanzig Minuten angefahren wird.“*

Die in der Verwaltungsvorschrift genannten Kriterien werden in Coesfeld nicht erfüllt. Lediglich am Bahnhof liegt die Frequenz aller Linien zusammen in der Nähe des geforderten 20-Minuten-Taktes. Der Nahverkehrsplan ÖPNV des Kreises Coesfeld (NVP) definiert als Zielwert der Bedienungsqualität für Verbindungen von den Grundzentren in die Mittelzentren und von den Mittelzentren in das Oberzentrum einen 60-Minuten-Takt in der Zeit zwischen 6 und 19 Uhr

(NVP, Seite 11). Für alle anderen Verbindungen liegt der Zielwert deutlich unter diesem Wert. Damit ist auch für die Zukunft nicht damit zu rechnen, dass die in der Verwaltungsvorschrift genannten Kriterien erfüllt werden. Die unter dem Durchschnitt liegende Bedienungsqualität spiegelt sich auch in der tatsächlichen Nutzung des ÖPNV wieder. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Coesfeld (VEP) ermittelte einen Anteil des ÖPNV an allen Wegen der Coesfelder Bürger in Höhe von 3 % (VEP Teil 1, Seite 14). Somit liegt Coesfeld in diesem Bereich deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 8 %. Eine Reduzierung der erforderlichen Stellplätze aufgrund der ÖPNV-Ausstattung scheidet somit aus Sicht der Verwaltung aus.

In der Verwaltungsvorschrift wird jedoch auch auf weitere besondere örtliche Verkehrsverhältnisse verwiesen, ohne diese genauer zu spezifizieren. In Coesfeld könnten besondere Verkehrsverhältnisse in dem besonders hohen Anteil des Umweltverbundes (Radverkehr, Fußgänger, ÖPNV) am Modal Split (beim Besuch der Innenstadt) vorliegen. Der Verkehrsentwicklungsplan gibt einen Anteil des Umweltverbundes **an allen Einkaufsfahrten** – unabhängig von der Lage der Einzelhandelseinrichtung - von 38% an (VEP Teil 1, Abb. 10). Das GMA-Einzelhandelsgutachten aus dem Jahr 2001 ermittelte hingegen für **Einkaufsfahrten in das Coesfelder Zentrum** einen Anteil des Umweltverbundes von 49%. Setzt man im Umkehrschluss die Anteile des motorisierten Individualverkehrs an den Einkaufsfahrten (VEP - Stadt: 62%, GMA –Innenstadt: 50%) ins Verhältnis, lässt sich eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze für Einrichtungen in der Innenstadt aufgrund der örtlichen Verkehrssituation um 20 % durchaus rechtfertigen. Diese Reduzierung kann wegen der oben angeführten Begründung nur in Teilbereichen des Geltungsbereiches der Stellplatzsatzung gelten. Die in der Stellplatzsatzung definierten Zonen lassen sich folgendermaßen beschreiben:

Zone 1: Diese Zone ist im Wesentlichen durch innerstädtische Wohnnutzungen geprägt. Es findet sich nur vereinzelter Geschäftsbesatz.

Zone 2: Diese Zone stellt den Haupteinkaufsbereich Coesfelds dar, der durch eine sehr hohe Bebauungsdichte geprägt ist. In der Regel werden die Erdgeschossbereiche durch Geschäftsnutzungen oder Dienstleistungen belegt. Die Straßen sind zum größten Teil als Fußgängerzonen gewidmet.

Zone 3: Ist der Hauptergänzungsbereich der Innenstadt. In dieser Zone liegt eine starke Durchmischung von Wohnnutzungen und Geschäfts- bzw. Dienstleistungsnutzungen vor. Der Bereich stellt den Hauptergänzungsbereich der Coesfelder Innenstadt dar und soll auch zukünftig die typischen zentrenrelevanten Nutzungen aufnehmen.

Zone 4: Die Zone 4 ist der Stadtbereich der durch großflächigen Einzelhandel geprägt ist. Die Nutzungen sind in der Regel auf direkte Parkmöglichkeiten ausgelegt. Das Flächenpotenzial in der Zone 4 ist groß.

Die vorgeschlagene Reduzierung des Stellplatzbedarfs um 20% aufgrund der örtlichen Verkehrsverhältnisse kann daher lediglich auf die Gebietszonen 2 und 3 angewandt werden. In den übrigen Gebietszonen sind diese Effekte aufgrund des fehlenden Einzelhandelsbesatzes (Gebietszone 1), der nutzungstypischen Ausrichtung auf PKW-Kunden (Gebietszone 4) sowie der nicht vorhandenen Innenstadtlage nicht anzunehmen.

C. Berücksichtigung des niedrigsten Berechnungsfaktors anstelle des mittleren Berechnungsfaktors

Bei jeder Prüfung eines Bauvorhabens müssen die notwendigen Stellplätze im Einzelfall ermittelt werden. Hierbei ist es nicht die Aufgabe der Bauaufsichtsbehörden den Stellplatzbedarf zu ermitteln; dies ist Aufgabe des Entwurfsverfassers. Der Bauaufsichtsbehörde kommt nur die Aufgabe zu, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen und u. U. im Rahmen der Baugenehmigung zusätzliche Stellplätze festzulegen, wenn die Berechnung des Entwurfsverfassers fehlerhaft ist. Liegen hierzu keine weiteren Anhaltspunkte (z.B. individuelle Stellplatzgutachten) vor, ermittelt die Bauaufsicht der Stadt Coesfeld die notwendige Stellplatzzahl in Anlehnung an die Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW „Richtzahlen für den

Stellplatzbedarf“. Die Richtzahlen bieten lediglich einen Orientierungsrahmen und bieten für verschiedene Nutzungsarten Bemessungsspielräume (z.B. Gaststätten: 1 Stellplatz / 6 – 12 qm, Verkaufsräume: 1 Stellplatz / 30 – 50 m² Verkaufsfläche). Derzeit wird durch die Bauaufsicht in der Regel der jeweilige Mittelwert angesetzt (z.B. 1 Stellplatz / 9 qm Gastraum, 1 Stellplatz / 40 m² Verkaufsfläche). Abweichungen hiervon werden im Rahmen der Prüfung der Bauanträge gesondert aufgeführt.

In den Zonen 2 und 3 der Stellplatzsatzung liegen in der Regel die verschiedensten Nutzungsarten in einem engen räumlichen Zusammenhang. Vielfach werden nicht gezielt einzelne Nutzungen angesteuert, sondern die Fahrt in die Innenstadt wird mit verschiedenen Zielen verbunden (z.B. Einkaufsfahrt mit Gastronomie und Arztbesuch). Einige Nutzungen weisen zudem unterschiedliche Hauptnutzungszeiten auf (z.B. Gastronomie). Somit können die vorhandenen Stellplätze auf privaten und öffentlichen Flächen intensiver genutzt werden. Dies rechtfertigt aus Sicht der Verwaltung im Bereich der Gebietszonen 2 und 3 zukünftig bei Heranziehen der Stellplatzrichtzahlen die Annahme des günstigsten Wertes (z.B. Gastronomie: 1 Stellplatz / 12 qm Gastraum, Verkaufsräume: 1 Stellplatz / 50 m² Verkaufsfläche). Dies um so mehr, als eine stichprobenhafte Erfassung der Belegung der öffentlichen Parkflächen am 14.11.2008 gezeigt hat, dass auch in der Hauptzeit eine ausreichende Kapazitätsreserve zur Verfügung steht (Reserve von 13% gegenüber einer im Parkraumkonzept geforderten Mindestreserve von 10%).

D. Änderung der Stellplatzsatzung

Die Stellplatzsatzung hat ihre Grundlage in der Pflicht der Bauherren zur Erstellung von Stellplätzen. Ist dies weder auf dem Grundstück noch in angemessener Entfernung zum Grundstück möglich, kann die Stellplatzpflicht abgelöst werden. Mit diesen Mitteln soll die Stadt insbesondere öffentliche Parkplätze schaffen. Die Ablösebeträge dürfen aber auch für bestimmte andere Maßnahmen des Verkehrs verwandt werden (§ 51 (7) BauO NRW, z.B. ÖPNV und Fahrradverkehr).

Aus Sicht der Verwaltung hat sich die Stellplatzsatzung der Stadt im Grundsatz bewährt. Auf der einen Seite drängt sie mit der nicht unbedeutenden Höhe ihrer Ablösebeträge die Bauherren dazu, sich um private Lösungen zu bemühen. Damit wird das private Stellplatzangebot verbessert, was bei dem heutigen Stand der Motorisierung unbedingt notwendig ist. Sie gibt der Stadt die Möglichkeit, öffentliche Parkeinrichtungen zu erstellen oder den ÖPNV oder Radverkehr und so gerade für die Innenstadt ein ausreichendes Angebot sicherzustellen. Gerade in Zeiten knapper Kassen muss die Stadt weiterhin in der Lage sein, ein Mindestangebot an öffentlicher Infrastruktur bereitzustellen, zu dem auch Parkplätze gehören. In Zukunft könnten aus neu zu vereinnahmende Stellplatzablösungen z.B. das Parkdeck im Bereich Mittelstraße finanziert werden. Eine Gegenüberstellung der seit 1990 eingenommenen Stellplatzablösebeträge (ohne Einnahmen in Sanierungsgebieten, da diese Einnahmen in die Abrechnung der Sanierungsmaßnahmen einfließen) und der Ausgaben im Sinne des gesetzlich festgelegten Verwendungszwecks ist beigefügt.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld sieht 4 Gebietszonen vor. Neben dieser Unterteilung wird die Höhe der Stellplatzablösung im Einzelfall maßgeblich von der Zahl der nach Bauordnungsrecht notwendigen Stellplätze beeinflusst. Darüber hinaus ist der nachträgliche Ausbau von Wohnungen im Dachgeschoss bei älteren Gebäuden häufig nach der Landesbauordnung von der Stellplatzpflicht befreit.

In einigen Fällen zeigt die Stellplatzsatzung allerdings unerwünschte Nebenwirkungen. So ist in der Innenstadt die gezielte Ansiedlung weiterer Nutzungen notwendig, um die für ein funktionsfähiges Zentrum Vielfalt und Nutzungsmischung zu erzielen. Dies ist häufig nur durch Nutzungsänderung im Bestand möglich. Bei (wesentlichen) Nutzungsänderungen müssen aber nach den Vorschriften der Landesbauordnung die Stellplätze neu nachgewiesen werden. Diese Stellplätze sind aufgrund der historischen und kleinteiligen Baustruktur und der städtebaulich gewünschten Verdichtung meist auf dem eigenen Grundstück nicht vorhanden, können auf einem anderen Grundstück nachgewiesen und per Baulast angebunden werden und können auch mit vertretbarem Aufwand nicht geschaffen werden. Die finanzielle Belastung durch die

Stellplatzablösung erschwert oder verhindert daher in den meisten Fällen die gewünschte Umnutzung. Deshalb wird vorgeschlagen, bei allen (wesentlichen) Nutzungsänderungen in der Innenstadt (Zone 2 und Zone 3) eine Ermäßigung von 50% zu gewähren. Der Ablösungsbetrag beträgt für solche Vorhaben dann nur noch 3.529,50 € (50 % von 7.059 €) bzw. 2.368,50 € (50% von 4.737 €).

Darüber hinaus sollte die Wohnnutzung ab dem 1. Obergeschoss in der Innenstadt gefördert werden, um eine Verödung der Innenstadt außerhalb der Hauptgeschäftszeiten zu vermeiden. Hierfür erscheint grundsätzlich eine Reduzierung der Stellplatzablösesumme um 30 % in der Zone 1 angemessen. Dies erscheint auch deshalb vertretbar, da sich die Spitze der Stellplatznachfrage für die Wohnnutzung in der Regel nicht mit den Hauptzeiten der Stellplatznachfrage der sonstigen Nutzungen in der Innenstadt überlagert.

Die Verwaltung schlägt weiter vor, eine Kombination der Ermäßigungen zuzulassen. Dann würde z.B. bei einer wesentlichen Nutzungsänderung im Erdgeschoss und einer gleichzeitigen Nutzungsänderung in eine Wohnnutzung ab dem 1. Obergeschoss für die Innenstadt ein Satz von 50 % der bisherigen Ablösesumme fällig: (3.529,50 € / Zone II und 2.368,50 € / Zone III).

Bei den übrigen Neubauvorhaben sollten weiterhin die bisherigen Sätze gelten. Für diese Fälle wird der Anreiz aufrecht erhalten, auch in der Innenstadt private Stellplätze zu errichten. Wenn auf einzelnen Grundstücken kein Platz für Stellplätze vorhanden ist, kann vor einer Ablösung auch der Nachweis über einen Stellplatz in der Nähe geführt werden, der über eine Baulast an das Grundstück gebunden wird. Der hohe Satz für Neubauten bedeutet nach Auffassung der Verwaltung keine besondere Belastung, da bei solchen Gebäuden ein fehlender Stellplatz in der Regel als Mangel empfunden wird, den der Vermieter oder Verkäufer im eigenen Interesse schon im Vorfeld durch eine entsprechende Planung beseitigen wird.

In dem restlichen Bereich der Stellplatzsatzung ist das Flächenangebot in der Regel deutlich größer, so dass hier keine Änderung der Satzungsvorschriften notwendig erscheint.

Im Ergebnis kann für einen großen Teil der diskutierten Fälle eine städtebaulich gewünschte Nutzung erleichtert werden.

Der Vorschlag ist im Verwaltungshandeln leicht anzuwenden, da die Abgrenzungen deutlich formuliert sind. Er vermeidet durch seine klaren Formulierungen insbesondere Auslegungsprobleme und die damit verbundenen Diskussionen im Baugenehmigungsverfahren. Mit der vorgeschlagenen Lösung werden auch weiterhin Gelder in die Stellplatzrücklage für neue Parkeinrichtungen etc. fließen, wenn auch in vermindertem Umfang.

Die Verwaltung schlägt daher vor, den § 4 der Satzung um folgenden Absatz 2 zu ergänzen:

(2)

In den Gebietszone 2 und 3 gelten folgende Ermäßigungen:

- *Bei wesentlichen Änderungen bzw. wesentlichen Änderungen in der Benutzung gilt eine Ermäßigung um 50 %.*
- *Bei einer geplanten Wohnnutzung ab dem 1. Obergeschoss gilt eine Ermäßigung um 30 %.*
Liegen beide Ermäßigungsvoraussetzungen vor, beträgt die Ermäßigung insgesamt 50 %.

Im Folgenden wird anhand des oben beschriebenen Beispiels eine Gegenüberstellung der bisherigen Regelung und der zukünftigen Regelungen angeführt:

Fall 1

Umnutzung eines bisherigen Geschäftsbereiches in der Gebietszone 2 zu Gastronomie mit 145 qm Gastraum (als wesentliche Nutzungsänderung)

Bisherige Berechnung

145 qm Gastraum	9 qm Gastraum/1 Stellplatz	somit erforderliche Stellplätze 16
Ablösesumme	16 Stpl. * 7.059 Euro/Stpl.	Ablösesumme: 112.784 Euro

Neue Berechnung

145 qm Gastraum	12 qm Gastraum/1 Stellplatz	somit erforderliche Stellplätze 12
Reduzierung um 20 % aufgrund der örtlichen Verkehrsverhältnisse		somit erforderliche Stellplätze 10
Reduzierung der Ablösesumme um 50%, da wesentlich Nutzungsänderung		
Ablösesumme	10 Stpl. * 3.529,50 Euro/Stpl.	Ablösesumme: 35.295 Euro

Fall 2

Neubau einer Gastronomie mit 145 qm Gastraum

Bisherige Berechnung

145 qm Gastraum	9 qm Gastraum/1 Stellplatz	somit erforderliche Stellplätze 16
Ablösesumme	16 Stpl. * 7.059 Euro/Stpl.	Ablösesumme: 112.784 Euro

Neue Berechnung

145qm Gastraum	12 qm Gastraum/1 Stellplatz	somit erforderliche Stellplätze 12
Reduzierung um 20 % aufgrund der örtlichen Verkehrsverhältnisse		somit erforderliche Stellplätze 10
Ablösesumme	10 Stpl. * 7.059 Euro/Stpl.	Ablösesumme: 70.590 Euro

Fall 3

Umnutzung eines bisherigen Geschäftsbereiches in der Gebietszone 2 zu Gastronomie mit 145 qm Gastraum (als keine wesentliche Nutzungsänderung)

Bisherige Berechnung

Kein Stellplatznachweis erforderlich, somit **Ablösesumme: 0 Euro**

Neue Berechnung

Kein Stellplatznachweis erforderlich, somit **Ablösesumme: 0 Euro**

Fall 4

Umnutzung eines bisherigen Bürobereiches in der Gebietszone 2 zu Verkaufsraum mit 145 qm Verkaufsnutzfläche (als wesentliche Nutzungsänderung)

Bisherige Berechnung

250 qm Verkaufsraum	40 qm VK /1 Stpl.	somit erforderliche Stellplätze 6
Ablösesumme	6 Stpl. * 7.059 Euro/Stpl.	Ablösesumme: 42.354 Euro

Neue Berechnung

250 qm Verkaufsraum	50 qm VK /1 Stpl.	somit erforderliche Stellplätze 5
Reduzierung um 20 % aufgrund der örtlichen Verkehrsverhältnisse		somit erforderliche Stellplätze 4
Reduzierung der Ablösesumme um 50%, da wesentlich Nutzungsänderung		
Ablösesumme	4 Stpl. * 3.529,50 Euro/Stpl.	Ablösesumme: 14.118 Euro

Fall 5

Neubau eine Verkaufsraums mit 145 qm Verkaufsnutzfläche

Bisherige Berechnung

160 qm Verkaufsraum	40 qm VK /1 STP	somit erforderliche Stellplätze 6
Ablösesumme	6 Stpl. * 7.059 Euro/Stpl.	Ablösesumme: 42.354 Euro

Neue Berechnung

160 qm Verkaufsraum	50 qm VK /1 STP	somit erforderliche Stellplätze 5
Reduzierung um 20 % aufgrund der örtlichen Verkehrsverhältnisse		somit erforderliche Stellplätze 4
Ablösesumme	4 Stpl. * 7.059 Euro/Stpl.	Ablösesumme: 28.236 Euro

Anmerkung:

Über die Verwendung der eingenommenen Stellplatzablösebeträge der letzten 10 Jahre wird in der Sitzung berichtet.

Anlagen:

- Übersichtsplan Gebietszonen