

Landeshauptstadt Hannover

SATZUNG

über die Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge

STELLPLATZSATZUNG

Aufgrund der § 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 6 des Gesetzes vom 11.09.2019 (Nds. GVBl. S. 258) i. V. m. § 47 sowie § 84 Abs. 1 Nr. 2 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 18 des Gesetzes vom 20.05.2019 (Nds. GVBl. S. 88), hat der Rat der Landeshauptstadt Hannover in seiner Sitzung am XX.XX.XXXX folgende Satzung beschlossen:

Inhalt

§ 1	Geltungsbereich	2
§ 2	Anzahl der notwendigen Einstellplätze für Kraftfahrzeuge	2
§ 3	Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze	3
§ 4	<i>Konkurrenzregelungen</i>	4
§ 5	Inkrafttreten	4

Anhänge

Anhang 1	Richtzahlen für den Einstellplatzbedarf in der Landeshauptstadt Hannover
Anhang 2	Zonierung
Anhang 3	Begründung

§ 1 Geltungsbereich

- (1) Sachlicher Geltungsbereich: Diese Satzung regelt die Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge (notwendige Einstellplätze) im Sinne des § 47 (1) S. 1 NBauO - ausgenommen Einstellplätze i. S. v. § 49 (2) S. 2 NBauO (Behindertenstellplätze) - auf Baugrundstücken.
- (2) Räumlicher Geltungsbereich: Diese Satzung umfasst das gesamte Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover, welches durch die Stadtgrenze begrenzt wird und gemäß **Anhang 2** dieser Satzung in drei Zonen aufgeteilt ist:

Zone A: *Innenstadtbereich, Teile der Stadtbezirke Mitte und der Oststadt - Baugrundstücke innerhalb der Zone, abgegrenzt durch die Straßenzüge Friedrichswall, Schiffgraben, Berliner Allee, Königstraße, Hohenzollernstraße, Celler Straße, Otto-Brenner-Straße, Brühlstraße und Leibnizufer.*

Zone B: Stadtbezirke der gründerzeitlichen Stadterweiterung

Stadtbezirk Mitte (1) – ohne Zone A
Stadtbezirk Vahrenwald-List (2)
Stadtbezirk Buchholz-Kleefeld (4) – hier ausschließlich der Stadtteil Kleefeld
Stadtbezirk Südstadt-Bult (7)
Stadtbezirk Döhren-Wülfel (8) – hier ausschließlich der Stadtteil Döhren
Stadtbezirk Ricklingen (9) – hier ausschließlich der Stadtteil Ricklingen
Stadtbezirk Linden-Limmer (10)
Stadtbezirk Herrenhausen-Stöcken (12) - hier ausschließlich der Stadtteil Herrenhausen
Stadtbezirk Nord (13) – hier ausschließlich die Stadtteile Nordstadt ***Herrenhausen*** und Hainholz

abgegrenzt durch die jeweiligen Stadtbezirks- bzw. Stadtteilgrenzen.

Zone C: Stadtbezirke außerhalb der Innenstadt und der gründerzeitlichen Stadterweiterung

Stadtbezirk Bothfeld-Vahrenheide (3)
Stadtbezirk Buchholz-Kleefeld (4) – ohne den Stadtteil Kleefeld
Stadtbezirk Misburg-Anderten (5)
Stadtbezirk Kirchrode-Bemerode-Wülferode (6)
Stadtbezirk Döhren-Wülfel (8) – ohne den Stadtteil Döhren
Stadtbezirk Ricklingen (9) – ohne den Stadtteil Ricklingen
Stadtbezirk Ahlem-Badenstedt-Davenstedt (11)
Stadtbezirk Herrenhausen-Stöcken (12) – ***ohne den Stadtteil Herrenhausen***
Stadtbezirk Nord (13) – ohne die Stadtteile Nordstadt ***Herrenhausen*** und Hainholz

abgegrenzt durch die jeweiligen Stadtbezirks- bzw. Stadtteilgrenzen.

§ 2 Anzahl der notwendigen Einstellplätze für Kraftfahrzeuge

- (1) Für die Ermittlung der erforderlichen Anzahl notwendiger Einstellplätze gelten die Festlegungen, die Richtzahlen (**Anhang 1**) und die räumliche Zonierung (**Anhang 2**) dieser Satzung. Entsprechend der jeweiligen Nutzung ist die erforderliche Anzahl der notwendigen Einstellplätze rechnerisch zu ermitteln und durch Aufrundung auf eine ganze Zahl festzusetzen.
- (2) Die Anzahl der nach den Richtzahlen (Anhang 1) ermittelten Einstellplätze ist zu erhöhen oder zu ermäßigen, wenn das Ergebnis in grobem Missverhältnis zu dem Bedarf steht, der sich aus

der Zahl der ständigen Benutzerinnen und Benutzer (Bewohnerinnen und Bewohner und Betriebsangehörige) und der Besucherinnen und Besucher ergibt.

- (3) Bei baulichen Anlagen mit verschiedenartiger Nutzung ist die erforderliche Anzahl der notwendigen Einstellplätze für die jeweiligen Nutzungsabschnitte getrennt zu ermitteln.
- (4) Steht die Anzahl notwendiger Einstellplätze in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, weil sich aus dem verschiedenartigen Verwendungszweck der Anlage eine Bereitstellung notwendiger Einstellplätze zu unterschiedlichen Tageszeiten oder an unterschiedlichen Wochentagen ergibt, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Anzahl der Einstellplätze entsprechend vermindert werden, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist.
- (5) Für Sonderfälle, die in der Tabelle der Richtzahlen (Anhang 1) nicht erfasst sind, sind die notwendigen Einstellplatzbedarfe nach den besonderen Verhältnissen im Einzelfall unter sinngemäßer Berücksichtigung der Richtzahlen für Verkehrsquellen mit vergleichbarem Einstellplatzbedarf zu ermitteln.
- (6) Die notwendigen Einstellplätze müssen mit Fertigstellung, spätestens zum Zeitpunkt der Ingebrauchnahme der ihren Bedarf auslösenden Anlage vollumfänglich hergestellt sein. Die notwendigen Einstellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder in dessen Nähe auf einem anderen Grundstück gelegen sein. Dessen Benutzung ist zu diesem Zweck durch Baulast zu sichern.

§ 3 Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze

- (1) Die Bauaufsichtsbehörde kann die Anzahl der nach den Richtzahlen (Anhang 1) ermittelten notwendigen Einstellplätze auch dann erhöhen oder ermäßigen, wenn sich gemäß Abs. 2 ein Abweichen zu dem nach Richtzahlen zu ermittelnden Bedarf begründet. Sie hat die Anzahl notwendiger Einstellplätze nach den Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 zu reduzieren.
- (2) Eine Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn wirksame Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr dargelegt werden. Hierzu gehören insbesondere:
 - Eine überdurchschnittlich gute Erschließung im ÖPNV, mit regelmäßiger und enger Taktung, differenziertem Angebot und fußläufiger, barrierefreier Erreichbarkeit.
 - Eine vertraglich gesicherte Existenz von Car-Sharing-*Fahrzeugen einer von der Landeshauptstadt Hannover anerkannten Anbieter*in* in fußläufiger Entfernung.
 - Eine überdurchschnittlich gute Anbindung an das Radwegenetz sowie Fahrradabstellanlagen nach § 48 Abs. 1 *NBauO* im Gebäude oder in unmittelbarer Nähe des Gebäudes, als abgeschlossene oder überdachte Anlagen einschl. Möglichkeiten zum Abstellen von Sonderfahrzeugen (z.B. Lastenräder, Anhänger, Dreiräder) und elektrischem Laden.
 - Das Vorliegen und die Umsetzung eines plausiblen Mobilitätskonzeptes, z. B. Jobticket/Jahreskarten des ÖPNV für die Mehrheit der Beschäftigten bei Arbeitsstätten oder ein die ÖPNV-Nutzung umfassendes Kombi-Ticket bei der Mehrzahl der Eintrittskarten für Kultur- sowie Sportveranstaltungen.
- (3) Auf Verlangen des/r Bauherr*in ist die Anzahl notwendiger Einstellplätze von Vorhaben nach Nummer 1.1 bis 1.3, 1.6 und 1.9 abweichend von den Richtzahlen im Anhang 1 dieser Satzung, verringert festzusetzen.

Voraussetzung ist die vertraglich gesicherte Existenz von Car-Sharing-Plätzen für die Nutzungsdauer eines Vorhabens. Diese müssen dauerhaft eingerichtet *sein* und Car-Sharing-

Fahrzeuge einer von der Landeshauptstadt Hannover anerkannten Anbieter*in zur Verfügung stehen. Die Verringerung der Anzahl notwendiger Einstellplätze i. S. v. Abs. 3 darf 50 v. H. der nach § 2 dieser Satzung ermittelten Anzahl notwendiger Einstellplätze nicht überschreiten.

Die Verringerung der Anzahl notwendiger Einstellplätze erfolgt im Verhältnis von eins zu vier, d. h. vier notwendige Einstellplätze werden auf einen Car-Sharing-Platz reduziert und festgesetzt. Die Anzahl von Car-Sharing-Fahrzeugen an einem Standort und je 40 Wohneinheiten darf vier nicht überschreiten. Entsprechend der jeweiligen Nutzung ist die erforderliche Anzahl der notwendigen Einstellplätze rechnerisch zu reduzieren und auf eine ganze Zahl festzusetzen.

- (4) Wird von der Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze Gebrauch gemacht und liegen die Voraussetzungen nach Abs. 2 und 3 nicht mehr vor bzw. fallen diese nachträglich weg, ist die volle Anzahl der festgesetzten Stellplätze nach § 2 dieser Satzung anderweitig nachzuweisen und zu genehmigen.

§ 4 Konkurrenzregelungen

Diese Satzung geht Regelungen über notwendige Einstellplätze in bestehenden Bebauungsplänen und städtebaulichen Satzungen vor, sofern sich nicht aus diesen für das betreffende Bauvorhaben ein geringerer Bedarf an notwendigen Einstellplätzen ergibt. In diesem Fall genießen die bereits bestehenden Regelungen über notwendige Einstellplätze Vorrang.

§ 5 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tage ihrer öffentlichen Bekanntmachung im gemeinsamen Amtsblatt für die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover in Kraft.

Hannover, XX.XX.XXX

Oberbürgermeister

Anhänge

- | | |
|-----------------|---|
| Anhang 1 | Richtzahlen für den Einstellplatzbedarf in der Landeshauptstadt Hannover |
| Anhang 2 | Zonierung |
| Anhang 3 | Begründung |

Richtzahlen für den Einstellplatzbedarf in der Landeshauptstadt Hannover

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Einstellplätze [Estpl.]		
		Zone A	Zone B	Zone C
1	Wohngebäude			
1.1	Einfamilienhäuser	0,5 Estpl. je WE	0,6 Estpl. je WE	0,8 Estpl. je WE
1.2	Mehrfamilienhäuser, sonstige Wohngebäude	0,5 Estpl. je WE	0,6 Estpl. je WE	0,8 Estpl. je WE
1.3	Wohnungen mit städt. Belegrechten/ des geförderter Wohnungsbau 1)	0,2 / 0,5 Estpl. je WE		
1.4	Wochenend- und Ferienheime	1 Estpl. je WE		
1.5	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Estpl. je 20 Betten, <i>min. 2 Estpl.</i>		
1.6	Studierenden-Wohnheime und –Wohnungen 2)	1 Estpl. je 6 Betten		
1.7	Schwestern- und Pflegerwohnheime	1 Estpl. je 5 Betten, <i>min. 3 Estpl.</i>		
1.8	Arbeitnehmerwohnheime	1 Estpl. je 4 Betten, <i>min. 3 Estpl.</i>		
1.9	Altenwohnheime, Altenheime	1 Estpl. je 15 Betten, <i>min. 3 Estpl.</i>		
2	Gebäude mit Büro, Verwaltungs- und Praxisräumen			
2.1	Büro-, Verwaltungs räume allgemein	1 Estpl. je 40 m ² Nutzfläche		
2.2	Büro-, Verwaltungs räume mit hohen Nutzflächen (Bibliotheken, Registraturen, Archive u. dgl.) 3)	1 Estpl. je 80 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte		
2.3	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- od. Beratungsräume, Arztpraxen u. dgl.)	1 Estpl. je 25 m ² Nutzfläche; min. 5 Estpl		
3	Verkaufsstätten			
3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 Estpl. je 40 m ² Verkaufsnutzfläche; min. 2 Estpl. je Fläche		
3.2	Läden, Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr	1 Estpl. je 50 m ² Verkaufsnutzfläche		
3.3	Verkaufsstätten i.S. des § 11 Abs. 3 BauNVO	1 Estpl. je 20 m ² Verkaufsnutzfläche		

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Einstellplätze [Estpl.]		
		Zone A	Zone B	Zone C
4	Versammlungsstätten – außer Sportstätten – Kirchen			
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z.B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 Estpl. je 5 Sitzplätze		
4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z.B. <i>Kino</i> , Schulaulen, Vortragsäle)	1 Estpl. je 10 Sitzplätze		
4.3	<i>Kirchen und andere Glaubenshäuser einer Gemeinde</i>	1 Estpl. je 25 Sitzplätze		
4.4	Kirchen <i>und andere Glaubenshäuser</i> von überörtlicher Bedeutung	1 Estpl. je 10 Sitzplätze		
5	Sportstätten			
5.1	Sportplätze ohne Besucherplätze (<i>z.B.</i> Trainingsplätze)	1 Estpl. je 250 m ² Sportfläche		
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucherplätzen	1 Estpl. je 250 m ² Sportfläche; zusätzlich 1 Estpl. je 10 Besucherplätze		
5.3	Spiel- und Sporthallen ohne Besucherplätze	1 Estpl. je 50 m ² Hallenfläche		
5.4	Spiel- und Sporthallen mit Besucherplätzen	1 Estpl. je 50 m ² Hallenfläche; zusätzlich 1 Estpl. je 10 Besucherplätze		
5.5	Freibäder und Freiluftbäder	1 Estpl. je 300 m ² Grundstücksfläche		
5.6	Hallenbäder ohne Besucherplätze	1 Estpl. je 10 Kleiderablagen		
5.7	Hallenbäder mit Besucherplätzen	1 Estpl. je 10 Kleiderablagen; zusätzlich 1 Estpl. je 10 Besucherplätze		
5.8	Tennisplätze ohne Besucherplätze	4 Estpl. je Spielfeld		
5.9	Tennisplätze mit Besucherplätzen	4 Estpl. je Spielfeld; zusätzlich 1 Estpl. je 10 Besucherplätze		
5.10	Minigolfplätze	6 Estpl. je Minigolfanlage		
5.11	Kegel-, Bowlingbahnen	4 Estpl. je Bahn		
5.12	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 Estpl. je 5 Boote		
5.13	Fitness- und Sportstudios	1 Estpl. je 10 m ² Nutzfläche, jedoch mindestens 10 Estpl.		
5.14	<i>Kleinfitness- und Kleinsportstudios, die für die gleichzeitige Nutzung durch max. 2 Kunden geeignet sind</i>	2. Estpl.		

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Einstellplätze [Estpl.]		
		Zone A	Zone B	Zone C
6	Gaststätten, Beherbergungsbetriebe			
6.1	Gaststätten von örtlicher Bedeutung; Wettbüros	1 Estpl. je 12 Sitzplätze		
6.2	Gaststätten von überörtlicher Bedeutung	1 Estpl. je 8 Sitzplätze		
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Estpl. je 6 Betten für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nummer 6.1 <i>oder</i> 6.2		
6.4	Jugendherbergen	1 Estpl. je 10 Betten		
7	Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen			
7.1	Universitätskliniken	1 Estpl. je 3 Betten		
7.2	Krankenhäuser von überörtlicher Bedeutung	1 Estpl. je 4 Betten		
7.3	Krankenhäuser von örtlicher Bedeutung	1 Estpl. je 6 Betten		
7.4	Vorsorge- und Reha-Einrichtungen	1 Estpl. je 4 Betten		
7.5	Pflegeheime	1 Estpl. je 10 Betten		
7.6	Tagespflegeeinrichtungen	1 Estpl. je 6 Betten		
7.7	Tageskliniken	1 Estpl. je 5 <i>Plätze</i>		
8	Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung			
8.1	Grundschulen	1 Estpl. je 30 Schüler*innen		
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen, berufsbildende Schulen	1 Estpl. je 25 Schüler*innen; zusätzlich 1 Estpl. je 10 Schüler*innen über 18 Jahren		
8.3	Förderschulen	1 Estpl. je 15 Schüler*innen		
8.4	Hochschulen ⁴⁾	1 Estpl. je 6 flächenbezogenen Studienplätze		
8.5	Tageseinrichtungen für Kinder und dergleichen	1 Estpl. je 10 Kinder jedoch mindestens 2 Estpl.		
8.6	Jugendfreizeitheime und dergleichen	1 Estpl. je 15 Besucherplätze		

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Einstellplätze [Estpl.]		
		Zone A	Zone B	Zone C
9	Gewerbliche Anlagen			
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe 3)	1 Estpl. je 70 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte		
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze 3)	1 Estpl. je 100 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte		
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	4 Estpl. je Wartungs- oder Reparaturstand		
9.4	Tankstellen <i>mit Kraftfahrzeug</i> pflegeplätzen	2 Estpl. je Pflegeplatz		
9.5	Automatische 5) Kraftfahrzeugwaschstraße	5 Estpl. je Wasch <i>anlage</i>		
9.6	Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung	3 Estpl. je Waschplatz		
10	Verschiedenes			
10.1	Kleingartenanlagen	1 Estpl. je 3 Kleingärten		
10.2	Friedhöfe	1 Estpl. je 2.000 m ² Grundstücksfläche, jedoch min. 10 Estpl.		
10.3	Spiel- und Automatenhallen	1 Estpl. je 20 m ² Spielhallenfläche, jedoch min. 3 Estpl.		

1) Wohnungen mit Belegrechten

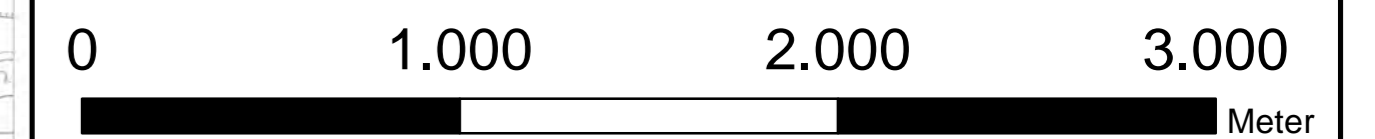
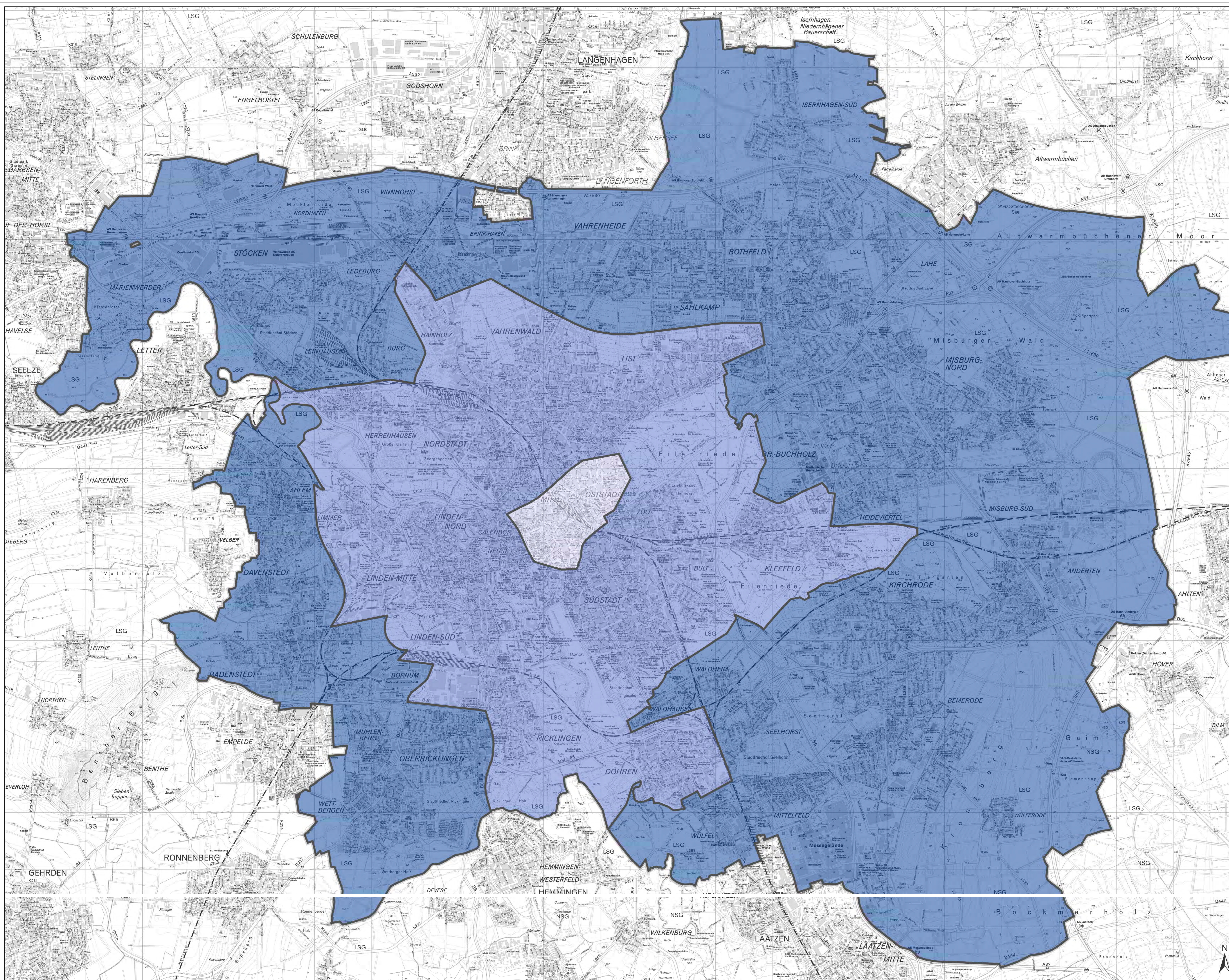
- a. Eine Mietwohnung mit städtischem Belegrecht im Sinne dieser Satzung liegt für die Dauer der Bindung vor, wenn der Landeshauptstadt Hannover das Recht eingeräumt wurde, bei Freiwerden der Wohnung die neue Mietpartei zu bestimmen (städtisches Belegrecht). Der Stellplatzschlüssel ist 0,2 Estpl./WE.
 - b. Eine geförderte Mietwohnung im Sinne dieser Satzung liegt für die Dauer der Bindungen vor, wenn für sie Mittel aus den Förderprogrammen der Landeshauptstadt Hannover, der Region Hannover oder des Landes Niedersachsen gewährt wurden und der bzw. die Verfügungsberechtigte sich nach den fördervertraglichen Bestimmungen verpflichtet hat, die Wohnung nur an Wohnungssuchende zu vermieten, die einen Wohnberechtigungsschein gemäß § 8 des Niedersächsischen Wohnraumförderungsgesetzes (NWoFG) vorlegen. Der Stellplatzschlüssel ist 0,5 Estpl./WE.
 - c. Sind die Bindungen aus den Absätzen 1 und 2 ausgelaufen, lebt die Pflicht zum Nachweis der Einstellplätze nach §§ 1 bis 3 dieser Satzung in der ursprünglichen Anzahl wieder auf.
- 2) Studierenden-Wohnheime i. S. d. Satzung sind bauliche Anlagen des Geschosswohnungsbaus, die über Gemeinschaftseinrichtungen (z. B. Sammelküchen) verfügen sowie Kleinstwohnungen und Micro-Apartments, die der Unterbringung von Studierenden oder eines ähnlichen Nutzerkreises (bspw. Schülern, Auszubildenden) dienen.
- 3) Der Einstellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen; ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Einstellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigten zugrunde zu legen.
- 4) Soweit sich aus der Verordnung über Einstellplätze für Hochschulen vom 12.11.1987 (Nds. GVBl. S. 208) nicht anderes ergibt.
- 5) Zusätzlich muss ein Stauraum für mindestens 20 Kraftfahrzeuge vorhanden sein.

LANDESHAUPTSTADT HANNOVER

FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

Stellplatzsatzung Anhang 2 Zonierung

- Zone A
- Zone B
- Zone C
- Zonengrenzen



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Als Vervielfältigungen gelten z.B. Nachdruck, Fotokopien, Microverfilmungen, Digitalisierungen, Scannen, sowie Speicherung auf Datenträger.

Basisdaten: Stadtkarte (1:1.000 / 1:5.000 / 1:20.000)
© Landeshauptstadt Hannover - Geoinformation

Flächennutzungsplanung			
Projekt	Name	Zeichen	Datum
Karte	Gerstenberger		18.11.2019
Bearbeitung	Feeser		
Pfad	G:\Temp\essent\Tm_Satzung_3_Zonen\Anlage_1_Gerstenberger.mxd		

Begründung

A. Allgemeiner Teil

a) Gesetzliche Grundlagen

Mit § 10 (1) und § 58 (1) Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S.576), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 11.09.2019 (Nds. GVBl. S. 258) i. V. m. § 47 sowie § 84 (1) Nr. 2 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 18 des Gesetzes vom 20.05.2019 (Nds. GVBl. S. 88), sind Kommunen ermächtigt, über örtliche Bauvorschriften oder Satzungen Festsetzungen über die Anzahl notwendiger Einstellplätze zu treffen.

b) Anlass, Ziele und Inhalt der Satzung

Mit der Drucksache Nr. 0159/2019 zum Haushaltsplan 2019/2020 wurde die Verwaltung mit der Erarbeitung einer Stellplatzsatzung beauftragt. Der Auftrag umfasst die Prüfung von Festsetzungen zur Anzahl notwendiger Stellplätze für geförderten Wohnraum mit Belegrechten und Wohnraum im Allgemeinen sowie einer Reduzierung der Anzahl notwendiger Stellplätze auf Basis innovativer Verkehrs- und/oder Mobilitätskonzepte im Besonderen.

Die Fassung der örtlichen Stellplatzsatzung verfolgt das Ziel

- den Wohnungsneubau,
- die Bestandsentwicklung sowie
- die Sicherung und Schaffung von preiswertem Wohnraum

zu fördern und den zukünftigen Ansprüchen und Herausforderungen des Wohnungsmarktes in Hannover zu begegnen. Dabei spielt die demographische Entwicklung eine Rolle, die sich in wandelnden Wohnansprüchen der unterschiedlichen Nachfragegruppen widerspiegelt. Einer zu erwartenden Nachfrage nach bezahlbaren Wohnungen sind entsprechende Angebote an preiswertem Wohnraum entgegenzusetzen.

Die Entwicklung von Wohnraum muss für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit einer abgestimmten Mobilitätsplanung einhergehen. Neben einem flächensparenden Ansatz sind vorhandene Trends der Urbanisierung, der Verzicht auf das eigene Kraftfahrzeug, das Kfz zu Teilen (sharing) und der Nichterwerb der Fahrerlaubnis mit einzubeziehen. Der Umwelt- und Klimaschutz, die Verringerung von klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen sowie ressourcensparendes Bauen, sind übergeordnete Ziele. Die Perspektiven neuer, durch die Digitalisierung ermöglichter Mobilitätsformen (sharing, on demand, ride pooling, ride haling) leisten Beiträge für eine nachhaltige Stadtentwicklung und die Stärkung lebenswerter Städte und zeigen Zukunftsbilder einer veränderten Mobilität.

Die Satzung setzt (vgl. Teil B Besonderer Teil) den örtlichen und sachlichen Geltungsbereich, Richtzahlen für die Anzahl der mindestens erforderlichen, somit nachzuweisenden und herzustellenden Einstellplätze für Kraftfahrzeuge **fest**. Sie setzt zudem die Voraussetzungen über die Abweichung von diesen fest. Hiermit leistet die Satzung einen Beitrag zum Erreichen städtischer Ziele der Stadt-, Mobilitäts- und Wohnraumentwicklung sowie übergeordneter Klima- und Umweltziele.

c) Voraussichtliche Kosten

Durch den Beschluss und die Festsetzungen zur Stellplatzsatzung entstehen keine Kosten. Die Stellplatzsatzung leistet einen Beitrag zur Wohnraumentwicklung, zum kostensparenden Bauen und zur Bereitstellung bezahlbarer Wohnungen. Die Satzung leistet darüber hinaus einen Beitrag zur Minderung der Gemein- und Folgekosten im Mobilitätssektor.

B. Besonderer Teil

Zu §1 Geltungsbereich

Zu Abs. (1) Die Satzung umfasst das gesamte Stadtgebiet innerhalb der Stadtgrenze der Landeshauptstadt Hannover und führt damit zu einer flächenhaften und umfassenden Regelung der Anzahl nachzuweisender Einstellplätze. Als räumliche Abgrenzung und feste Bezugsgröße der Zonierung dienen der Maßstab und die eindeutig definierten Grenzen auf Stadtbezirks- und Stadtteilebene (Anhang 2). Zur besonderen Abgrenzung der Zone A werden zusammenhängende Straßen und Straßenzüge herangezogen.

Zu Abs. (2) Die Zonierung erfolgt auf Basis verschiedener, einheitlicher Kriterien, wie z. B. Kennziffern zur Stadt- und Siedlungsstruktur, der Erschließungssituation und Kennwerten des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens. Die Stadtteile werden durch diese beschrieben, sind gegeneinander abzugrenzen und den Zonen A, B und C zuzuordnen (vgl. Tabelle 1), durch

- die städtebauliche Struktur und ihre wesentliche Prägung, u.a. der Flächennutzung, der Bebauungsdichte oder der Bebauungsstruktur,
- die Lage im Stadtgebiet, hier die Entfernung zum Stadtkern (Mitte), als übergeordnetes Zentrum, Arbeitsplatzschwerpunkt und Versorgungszentrum für Güter des aperiodischen Bedarfs sowie vielfältigen Einrichtungen aus den Bereichen Verwaltung, Bildung, Soziales und Kultur,

Orientierungswerte: A zentral oder angrenzend an (bis 1.000 m)
 B angrenzend bis umliegend (bis 3.000 m)
 C umliegend (weiter als 3.000 m)

- die Erschließung mit Verkehrsangeboten des SPNV und ÖPNV, hierbei maßgeblich die Angebotsdichte (S-Bahn, Stadtbahn, Bus), die Fahrzeit zum Zentrum, die Taktfolge der Angebote sowie die fußläufige (< 500 m) und barrierefreie Erreichbarkeit,
- die Erschließung im Radverkehr, also die Einbindung in die Netzstruktur aus Haupt-, Neben- und Freizeittrouten der städtischen Radverkehrsinfrastruktur im Bestand, der Fahrzeit zum Zentrum und die perspektivische Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur mit Velorouten und Radschnellwegen sowie
- die motorisierte, individuelle Mobilität (MIV), die vorherrschende Motorisierung (private Pkw/1.000 EW) im Siedlungsbestand.

Orientierungswerte: A sehr gering bis geringe Motorisierung (bis 299 priv. Pkw/1.000 EW)
 B mittlere Motorisierung (bis 350 priv. Pkw/1.000 EW)
 C hohe bis sehr hohe Motorisierung (über 350 priv. Pkw/1.000 EW)

Aus den o.g. beschreibenden und bewertenden Kriterien erfolgt eine Zuordnung des gesamten Stadtgebietes auf Stadtteilebene (vgl. Tabelle 1) zu den Zonen A, B und C als Grundlage des zu führenden Nachweises über die Anzahl notwendiger Einstellplätze unter Verwendung der Richtzahlen im Anhang 1 dieser Satzung.

Kennziffer		Stadt- struktur	Lage	ÖPNV	Rad- verkehr	MIV	ZONE
Nr.	Stadtteil						
1	Mitte	A	A	A	A	A	A
2	Calenberger Neustadt	B	B	A	B	A	B
3	Nordstadt	B	B	A	B	A	B
4	Südstadt	B	B	A	A	B	B
5	Waldhausen	C	C	B	B	C	C
6	Waldheim	C	C	C	B	C	C
7	Bult	B	B	A	B	B	B
8	Zoo	C	B	A	B	C	B
9	Oststadt	A	B	A	B	A	A
10	List	B	B	A	B	B	B
11	Vahrenwald	B	B	A	B	A	B
12	Vahrenheide	C	C	B	B	A	C
13	Hainholz	B	C	B	B	A	B
14	Herrenhausen	B	C	B	B	A	B
15	Burg	C	C	C	B	C	C
16	Leinhausen	C	C	B	B	A	C
17/20	Ledeburg/Nordhafen	B	C	B	B	C	C
18	Stöcken	B	C	B	C	B	C
19	Marienwerder	B	C	C	C	C	C
21	Sahlkamp	C	C	B	C	B	C
22	Bothfeld	B	C	B	C	C	C
24	Lahe	B	C	B	C	C	C
25	Groß-Buchholz	B	C	B	C	B	C
26	Kleefeld	C	C	A	B	B	B
27	Heideviertel	C	C	C	B	C	C
28	Kirchrode	B	C	B	C	C	C
29	Döhren	B	C	B	B	C	B
30	Seelhorst	C	C	C	C	C	C
31	Wülfel	B	C	B	B	B	C
32	Mittelfeld	C	C	B	C	A	C
33	Linden Nord	B	B	B	B	A	B
34	Linden Mitte	B	B	B	B	A	B
35	Linden Süd	B	B	B	B	A	B
36	Limmer	B	C	B	B	A	B
37	Davenstedt	C	C	C	B	C	C
38	Badenstedt	B	C	B	C	B	C
39	Bornum	C	C	C	B	C	C

Kennziffer		Stadtstruktur	Lage	ÖPNV	Radverkehr	MIV	ZONE
Nr.	Stadtteil						
40	Ricklingen	B	C	A	B	A	B
41	Oberricklingen	C	C	B	B	C	C
42	Mühlenberg	C	C	B	C	A	C
43	Wettbergen	C	C	B	C	C	C
44	Ahlem	C	C	C	B	C	C
45/49	Vinnhorst/Brinkhafen	B	C	C	C	C	C
47	Bemerode	C	C	B	C	C	C
48	Isernhagen Süd	C	C	C	C	C	C
50	Misburg Nord	C	C	C	C	C	C
51	Misburg Süd	C	C	C	C	C	C
52	Anderten	C	C	C	C	C	C
53	Wülferode	C	C	C	C	C	C

Tabelle 1 Kennziffern der Zonierung des Stadtgebietes

Zu § 2 Anzahl der notwendigen Einstellplätze für Kraftfahrzeuge

Die Stellplatzsatzung orientiert sich in der Methodik und im Aufbau an § 47 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) und den Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO (*RdErl. d. MU v. 16.12. 2019, Nds. MBl. 2020 Nr. 1, S. 24ff*), insbesondere auch den dort genannten Richtzahlen zur Bestimmung der Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge.

Zu Abs. (1) Die Stellplatzsatzung trifft gegenüber der NBauO *und ihren Ausführungsbestimmungen* abweichende Festsetzungen hinsichtlich der anzuwendenden Richtzahlen und der Voraussetzungen für eine darüber hinaus auf Antrag abweichende Festsetzung der Anzahl notwendiger Einstellplätze. Die Richtzahlen im Anhang 1 der Satzung weichen von den Ausführungsbestimmungen zur NBauO stadtspezifisch ab und werden damit den lokalen Anforderungen und Gegebenheiten der Landeshauptstadt Hannover gerecht. Sie begründen sich zudem in der Notwendigkeit und der Zielsetzung der Landeshauptstadt Hannover den Wohnungsneubau, die Bestandsentwicklung sowie die Sicherung und Schaffung von preiswertem Wohnraum zu fördern und den heutigen sowie zukünftigen Ansprüchen und Herausforderungen des Wohnungsmarktes in Hannover zu begegnen. Die Richtzahlen fördern die Wohnraumentwicklung, das kostensparende Bauen und die Bereitstellung bezahlbarer Wohnungen und mindern die Gemein- und Folgekosten im Mobilitätssektor. Neben Zielsetzungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung rechtfertigen auch vorhandene gesellschaftliche Trends die Festsetzung stadtspezifischer Richtwerte. Kennziffern des realen Mobilitätsverhaltens der Bewohner*innen der Stadt zeigen u.a., dass die sich das Verkehrsmittelwahlverhalten, der Erwerb eines Führerscheines, die Attraktivität und Akzeptanz alternativer Verkehrsangebote verändern und die individuelle, motorisierte Mobilität in Teilen ersetzen. Die Digitalisierung schafft zudem leichten Zugang zu neuen Mobilitätsangeboten und -dienstleistungen auch den Bereichen leihen, teilen oder mitfahren (sharing, on demand, haling, pooling).

Im Detail weicht die Stellplatzsatzung in den Richtzahlen der Nummer 1 Wohngebäude dahingehend ab, dass für Nummer 1.1 Einfamilienhäuser und Nummer 1.2 Mehrfamilienhäuser, sonstige Wohngebäude zonierte Festsetzungen getroffen werden. Die Nummer 1.3 Wohnungen mit

Belegrechten ist gesondert und damit abweichend von der NBauO aufgenommen. Für Nutzungen der Nummer 1.4 ff und Nummer 2 bis 10 legt die Satzung Richtzahlen fest, welche sich an den unteren Grenzwerten der Richtzahlen der Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO (***RdErl. d. MU v. 16.12. 2019, Nds. MBl. 2020 Nr. 1, S. 24ff***) orientieren. Die Angabe einer Grenze schafft einen eindeutigen Ausgangspunkt, von dem nach Maßgabe und den Festsetzungen der Satzung durch die Bauaufsichtsbehörde auf Antrag und/oder begründet abgewichen werden kann. Unter Nummer 6.1 werden Wettbüros explizit ergänzt. Damit wird der entsprechend Einordnung in die Landesrichtzahlen entsprochen und eine klarstellende Abgrenzung gegenüber Spielhallen getroffen.

Zu Abs. (2ff) Die Satzung deckt die Anforderungen regelhaft auftretender Bauvorhaben ab, erfasst aber nicht alle baurechtlich zulässigen Bauvorhaben oder Sonderbauwerke. Daher kann die Bauaufsichtsbehörde bezugnehmend auf die individuelle Charakteristik eines Bauvorhabens die Anzahl der Einstellplätze erhöhen oder ermäßigen, wenn die Anzahl in einem groben Missverhältnis zum Bedarf steht, die Nutzung abweichende Anforderungen rechtfertigt oder ein besonderes Vorhaben vorliegt, welches nicht durch die Satzung und ihre Richtzahlen erfasst wird.

Zu Abs. (6) Die herzustellenden Einstellplätze sind hinsichtlich der Erreichbarkeit und Benutzung sowohl räumlich, als auch baurechtlich dem Bauvorhaben **uzuordnen** und müssen mit Fertigstellung des Bauvorhabens hergestellt sein. Die Erschließung, notwendige Zuwegungen und Flächen sind baurechtlich abzusichern und müssen mit der Fertigstellung des Bauvorhabens nutzbar sein.

Zu § 3 Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze

Zu Abs. (1) Neben den grundsätzlichen Regelungen des § 2 zur Festsetzung der Anzahl notwendiger Einstellplätze und den Gründen hiervon abzuweichen, kann die Bauaufsichtsbehörde auf Antrag die Anzahl nachzuweisender Einstellplätze **für alle Nutzungen** begründet reduzieren.

Zu Abs. (2) Als Grundlage hierfür ist nachvollziehbar aufzuzeigen und dauerhaft abzusichern, dass dem Bauvorhaben ein Konzept zu Grunde liegt, welches zur Vermeidung, Verlagerung und Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs beiträgt. Angelehnt an die Grundlagen der Zonierung des Stadtgebietes **ist** einer Reduzierung vorauszusetzen, dass das Bauvorhaben überdurchschnittlich gut mit dem ÖPNV und im Radverkehr erschlossen, die erforderliche soziale Infrastruktur fußläufig erreichbar und die Nahversorgung gewährleistet ist.

Zu einem umfassenden, innovativen Mobilitätskonzept eines Bauvorhabens gehört ferner die Darstellung, in wieweit darüberhinausgehende Angebote zur Vermeidung, Verlagerung und der Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs beitragen. Dies können Bausteine aus dem Bereich des ÖPNV, z. B. Jahreskarte, Abonnements oder Kombi-Tickets, oder qualifizierte und angebotsorientierte und zur Förderung des Radverkehrs sein, z. B. besondere Radinfrastrukturen, geschlossene Abstellanlagen im/am Gebäude, Berücksichtigung oder auch Verleihangebote von Sonderfahrzeugen (Lastenräder, Anhänger, o. ä.), Einrichtungen zum elektrischen Laden oder Reparieren. Das Maß einer möglichen Reduzierung der Anzahl nachzuweisender Einstellplätze auf Basis eines umfassenden, innovativen Mobilitätskonzeptes liegt im Ermessen der Bauaufsichtsbehörde.

Untersuchungen zeigen, dass stationsbasiertes Car-Sharing den Besitz privater Kraftfahrzeuge je nach Einführung und Etablierung des Angebotes deutlich herabsetzen kann. Eine vertraglich gesicherte Existenz von stationsbasierten Car-Sharing-Fahrzeugen **einer von der Landeshauptstadt Hannover anerkannten Anbieter*in** in fußläufiger Entfernung ist Voraussetzung, um eine reduzierte Anzahl notwendiger Einstellplätze festzusetzen.

Die begründete Abweichung ist nach NBauO grundsätzlich möglich. Die Satzung trifft hierzu ergänzend stadtspezifische Festsetzungen, um den Wohnungsneubau, die Bestandsentwicklung sowie die Sicherung und Schaffung von preiswertem Wohnraum zu fördern. Damit wird den Ansprüchen und Herausforderungen des Wohnungsmarktes begegnet, die Wohnraumentwicklung gefördert, kostensparendes Bauen und die Bereitstellung bezahlbarer Wohnungen erreicht. Gesellschaftliche Trends im realen Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Stadt, die Möglichkeiten der Digitalisierung und die Entwicklung neuen Mobilitätsangeboten rechtfertigen eine Neuorientierung in der Festlegung der Anzahl notwendiger Einstellplätze.

Zu Abs. (3) Auf Verlangen des/r Bauherr*in, ***ist*** die Anzahl notwendiger Einstellplätze ***für*** Bauvorhaben gemäß Nummer 1.1 bis 1.3 Ein-, Mehrfamilienhäuser und sonstige Wohngebäude, Nummer 1.6 Studierenden-Wohnheime und Wohnungen sowie Nummer 1.9 Altenwohnheime und Altenheime ***auf Basis nachgewiesener Car-Sharing-Fahrzeuge nach festen, stadtweit einheitlichen Regeln zu reduzieren.***

Die vorgenannten Bauvorhaben sind einbezogen, um den Wohnungsneubau, die Bestandsentwicklung sowie die Sicherung und Schaffung bezahlbarer Wohnungen und Angebote an preiswertem Wohnraum zu fördern, die den Ansprüchen des Wohnungsmarktes in Hannover genügen. Damit greift die Reduzierungsmöglichkeit auch die demographische Entwicklung und sich wandelnde Wohnansprüche unterschiedlicher Nachfragegruppen auf und entspricht der zu erwartenden Nachfrageentwicklung.

Das nachvollziehbare Verlangen vorausgesetzt, sind die Regeln zur Reduzierung der Anzahl nachzuweisender Einstellplätze durch Car-Sharing ***für Bauvorhaben gemäß Nummer 1.1 bis 1.3 Ein-, Mehrfamilienhäuser und sonstige Wohngebäude, Nummer 1.6 Studierenden-Wohnheime und Wohnungen sowie Nummer 1.9 Altenwohnheime und Altenheime*** einheitlich festgesetzt. Die Regeln setzen eine Obergrenze von 50 % der nach § 2 nachzuweisenden Einstellplätze fest, so dass ein vollständiger Ersatz ausgeschlossen ist. Für die zu reduzierenden Einstellplätze ist ein Verhältnis von eins zu vier festgelegt. Auf Grundlage der Erfahrungen lokaler Betreiber stationärer Car-Sharing-Angebote ist darüber hinaus die Anzahl stationärer Car-Sharing-Fahrzeuge an einem Standort auf vier begrenzt. Bei Bauvorhaben mit mehr als 40 Wohneinheiten sind mehr Standorte mit jeweils bis zu vier Car-Sharing-Fahrzeugen möglich. Auf Grundlage dieser Vorgaben ist eine deutliche Reduzierung der Anzahl nachzuweisender Einstellplätze gegenüber den Vorgaben des § 2 erreichbar.

Zu Abs. (4) Die Reduzierung ist langfristig ***abzusichern***. Bestehen die Voraussetzungen im Verlangen der Reduzierung nicht oder fallen diese nachträglich weg, ist der Nachweis der nach § 2 nachzuweisenden Einstellplätze erforderlich. Der Nachweis ist nach Möglichkeit auf dem eigenen Baugrundstück zu führen. Die herzustellenden Einstellplätze müssen hinsichtlich der Erreichbarkeit und Benutzung sowohl räumlich, also auch baurechtlich dem Bauvorhaben zugeordnet und hergestellt werden. Die Erschließung, notwendige Zuwegungen und Flächen sind baurechtlich abzusichern.

Zu § 4 Konkurrenzregelungen

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

Mit der nach § 3 Abs. 1 möglichen Einzelfallbetrachtung der Stellplatzsatzung kann zudem nach oben oder auch nach unten abgewichen werden, um den konkreten Gegebenheiten eines Bauvorhabens Rechnung zu tragen. Damit weist die Satzung insgesamt die notwendige Flexibilität auf, um auch Einzelfällen gerecht zu werden, die von der generellen Pauschalierung und Rechtsvereinheitlichung, die mit der Satzung angestrebt wird, nicht abgedeckt werden.