Gemeinsamer Antrag von Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und SPD-Fraktion

(Antrag Nr. 15-2275/2025)

Eingereicht am 02.11.2025 um 21:28 Uhr.

gemäß § 12 der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Hannover

---

Änderungsantrag zu DS Nr. 1804/2025:
Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover

Antrag
§3 der Satzung wird wie folgt geändert (Änderungen hervorgehoben)

§ 3

Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze

(1) Die Anzahl der nach den Richtzahlen (Anhang 1) ermittelten notwendigen Einstellplätze wird reduziert, wenn die Voraussetzungen von Abs. (3) gegeben sind.

(2) Die Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze ist bei Vorliegen der Voraussetzungen von Abs. (3) festzusetzen. Ein Antrag der/s Bauherr*in ist dafür nicht erforderlich.

(3) Eine Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze ist vorzunehmen, wenn wirksame, ausgleichende Gegebenheiten zur Vermeidung, Verlagerung oder Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr festgestellt werden. Eine Reduzierung ist in folgenden Fällen vorzunehmen:

a) Wird eine überdurchschnittlich gute Erschließung im ÖPNV festgestellt, durch die (fußläufige) Erreichbarkeit mindestens einer ÖPNV-Haltestelle in max. 300 Meter Entfernung, tritt eine Reduzierung von 30 % der notwendigen Einstellplätze ein.

b) Wird eine überdurchschnittlich gute Anbindung an das Radwegenetz festgestellt, durch die Lage einer Veloroute in max. 500 Meter Entfernung, tritt eine Reduzierung von 30 % der notwendigen Einstellplätze ein.

c) Wird ein Angebot von Car-Sharing-Fahrzeugen und -Stellplätzen im oder am Gebäude oder in fußläufiger Entfernung festgestellt, wird die Anzahl notwendiger Einstellplätze im Verhältnis von vier zu eins reduziert, d. h. vier notwendige Einstellplätze werden auf einen Car-Sharing-Stellplatz reduziert. Voraussetzung ist, dass die Car-Sharing-Stellplätze dauerhaft eingerichtet sind sowie die Car-Sharing-Fahrzeuge eines von der Landeshauptstadt Hannover anerkannten Car-Sharing-Unternehmens zur Verfügung stehen.

(4) Darüber hinaus kann die Bauaufsichtsbehörde die Anzahl der nach den Richtzahlen (Anhang 1) ermittelten notwendigen Einstellplätze auch dann ~~**erhöhen oder**~~ ermäßigen, wenn sich unter den Voraussetzungen von Abs. (6) ein Abweichen zu dem nach Richtzahlen zu ermittelndem Bedarf begründet.

(5) Die Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze setzt das Verlangen der/s Bauherr*in voraus, diese abweichend von den Richtzahlen im Anhang 1 **und der unter Abs. (3) genannten Reduzierungen** dieser Satzung festzusetzen.

(6) Eine Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze, **zusätzlich zu den unter Abs. (3) genannten,** kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn wirksame, ausgleichende Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr dargelegt werden. Eine Reduzierung kommt insbesondere in folgenden Fällen in Betracht:

a) Wird eine überdurchschnittlich gute Erschließung im ÖPNV nachgewiesen, kann eine Verringerung der Anzahl notwendiger Einstellplätze festgesetzt werden. Auch Maßnahmen zur Bindung der Nutzer*innen des Bauvorhabens an den ÖPNV (Zeit-oder Abokarten für die Nutzung des ÖPNV) können eine Verringerung begründen.

Je nach Umfang, Qualität und prognostizierter Wirksamkeit der Maßnahmen ist hierdurch eine Reduzierung um bis zu 30 % der notwendigen Einstellplätze möglich.

b) Wird eine besondere Förderung der Radverkehrsnutzung, z.B. durch eine überdurchschnittlich gute Anbindung an das Radwegenetz **oder** in Anzahl, Qualität und Ausstattung besondere Fahrradabstellanlagen nach § 5 dieser Satzung im oder am Gebäude nachgewiesen, kann eine Verringerung der Anzahl notwendiger Einstellplätze festgesetzt werden.

Je nach Umfang, Qualität und prognostizierter Wirksamkeit der Maßnahmen ist hierdurch eine Reduzierung um bis zu 30 % der notwendigen Einstellplätze möglich.

c) Wird ein Angebot von Car-Sharing-Fahrzeugen und -Stellplätzen im oder am Gebäude oder in fußläufiger Entfernung bereitgestellt, kann die Verringerung der Anzahl notwendiger Einstellplätze festgesetzt werden. Die Verringerung der Anzahl notwendiger Einstellplätze erfolgt im Verhältnis von vier zu eins, d. h. vier notwendige Einstellplätze werden auf einen Car-Sharing-Stellplatz reduziert und festgesetzt. Entsprechend der jeweiligen Nutzung ist die erforderliche Anzahl der notwendigen Einstellplätze rechnerisch zu reduzieren und auf eine ganze Zahl festzusetzen.

Voraussetzung ist, dass die Car-Sharing-Stellplätze dauerhaft eingerichtet sein müssen sowie die Car-Sharing-Fahrzeuge eines von der Landeshauptstadt Hannover anerkannten Car-Sharing-Unternehmens zur Verfügung stehen müssen.

Je nach Umfang, Qualität und prognostizierter Wirksamkeit der Maßnahmen ist hierdurch eine Reduzierung um bis zu 30 % der notwendigen Einstellplätze möglich.

d) Werden darüberhinausgehende Maßnahmen durchgeführt oder sonstige besondere Situationen (z.B. im Baugebiet) nachgewiesen, die nachweislich zu einer Reduzierung des Kfz-Stellplatzbedarfes führen, ist eine Verringerung der Anzahl notwendiger Einstellplätze ebenfalls möglich.

Je nach Umfang, Qualität und prognostizierter Wirksamkeit der Maßnahmen ist hierdurch eine Reduzierung um bis zu 30 % der notwendigen Einstellplätze möglich. Eine weitere Reduzierung der notwendigen Einstellplätze bis auf 100% - auch außerhalb der Zone A - ist bei entsprechenden Maßnahmen nach den Ziffern a) - d) nach Bewertung des Einzelfalls möglich.

Begründung

Die vorgelegte Stellplatzsatzung schafft durch den unbestimmten Rechtsbegriff *„überdurchschnittliche Erschließung“* Rechtsunsicherheit und Bürokratie:

- Gleichheitsgrundsatz: Die Verwaltung muss in jedem Einzelfall bewerten, was „überdurchschnittlich“ ist – dies führt zu subjektiven Entscheidungen, notwendiger Weise zurückhaltender Genehmigungen und potenziellen Klagen.
- Verwaltungsaufwand: Jeder Einzelfall erfordert einen gesonderten Antrag (ggf. mit Gutachten) und Prüfungen durch die Verwaltung, obwohl objektive Kriterien (z. B. Haltestellen-Entfernung) ausreichen.
- Klimapolitische Ziele: Die Reduktionsregeln fördern autofreies Wohnen durch klare Anreize für ÖPNV-Nähe und Radverkehr – ohne Planungsunsicherheit.

Klare Reduktionsregeln dagegen führen zu

- weniger Aufwand für die Verwaltung
- Schnelleren Genehmigungen durch automatisierte Prüfung (z. B. über GIS-Daten).
- Mehr Planungssicherheit für Bauherr*innen und Investor*innen.

Die vorgeschlagenen Änderungen orientieren sich an Best-Practice-Modellen (z. B. Stuttgart, Freiburg) und setzen auf pragmatische Lösungen statt auf bürokratische Hürden.

18.62.01 BRB
Hannover / 03.11.2025