Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung
An die Stadtbezirksräte 01 - 13 (zur Kenntnis)

1. Ergänzung
Nr. 1804/2025 E1
Anzahl der Anlagen 2 (nur online)
Zu TOP

Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover

Änderungsantrag 15-2275/2025 aus dem Stadtbezirksrat Mitte und Änderungsantrag 15-2654/2025 aus dem Stadtbezirksrat Herrenhausen-Stöcken zu DS Nr. 1804/2025

Antrag,
den Änderungsanträgen 15-2275/2025 und 15-2654/2025 zu DS Nr. 1804/2025 nicht zu folgen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Es ergeben sich keine Änderungen gegenüber der Ursprungsdrucksache.

Ergebnis der Klimawirkungsprüfung

Es ergeben sich keine Änderungen gegenüber der Ursprungsdrucksache.

Kostentabelle

Es ergeben sich keine Änderungen gegenüber der Ursprungsdrucksache.

Begründung des Antrages
Die Änderungsanträge 15-2275/2025 aus dem Stadtbezirksrat Mitte und 15-2654/2025 aus dem Stadtbezirksrat Herrenhausen-Stöcken sind inhaltlich gleichlautend, so dass die folgenden Ausführungen für beide Anträge gelten.

In den Anträgen wird die Vermeidung von Bürokratie als Begründung aufgeführt. Aus Sicht der Verwaltung schaffen die unbestimmten Rechtsbegriffe keine unnötige Bürokratie,

sondern geben der rechtsanwendenden Verwaltung eher den erforderlichen Spielraum, jeden Einzelfall angemessen und vollumfänglich bewerten zu können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich in keinem Fall um Wohnbauvorhaben, sondern um sonstige Vorhaben handelt und es bereits mit dem Drucksachenentwurf möglich wäre, auch außerhalb der Zone A (kein Nachweis von Kfz-Stellplätzen bei jeglicher Nutzung mehr erforderlich) eine Reduzierung bis auf Null zu erreichen.

Zudem ist es nicht zutreffend, dass beim Entwurf der Verwaltung der Verwaltungsaufwand durch zusätzliche Anträge steigen würde. Der Bauherr benötigt ohnehin eine Bauvorlage zu den notwendigen Pkw-Stellplätzen, wenn diese vom gesetzlichen Prüfumfang im Baugenehmigungsverfahren umfasst sind. Besondere bzw. zusätzliche Anträge für eine Absenkung der Stellplatzanzahl sind dabei nicht nötig. Es reicht eine kompakte Darstellung, warum und wie viel abgesenkt werden kann. Es bleibt dem Bauherrn und seinem Entwurfsverfasser vorbehalten, wie er diesen Nachweis führt - je knapper und präziser, desto einfacher zu prüfen. In einem Mobilitätskonzept könnte der o.g. Nachweis zusammenfassend ausgearbeitet werden, jedoch sieht die NBauVorlVO die Vorlage eines Mobilitätskonzeptes nicht zwingend vor, sodass unterschiedliche Formen der Nachweisführung möglich sind.

Die in den Änderungsanträgen vorgesehenen, festen Absenkungssätze führen keineswegs zu sachgerechteren Ergebnissen als der Verwaltungsentwurf. So ist es z. B. wenig sinnvoll, eine Bushaltestelle am Stadtrand, wo mit halbstündlicher Taktung eine Buslinie verkehrt, genauso hinsichtlich der Absenkung der Stellplatzanzahl zu bewerten wie eine Lage nahe eines ÖPNV-Hauptknotens wie z.B. dem Hauptbahnhof mit eng getaktetem Bus- und Schienenverkehr. Auch kann eine gute Anbindung an das Fahrradwegenetz auch dann vorliegen, wenn es sich nicht um eine Veloroute, wie sie als Voraussetzung für eine pauschalierte Absenkung in den Änderungsanträgen vorgesehen ist, handelt.

In der Stellplatzsatzung wurde deshalb auf konkrete Festlegungen von Abständen zu bestimmten Örtlichkeiten verzichtet, um den Bauherren eine größere Flexibilität bei der Planung und Ausgestaltung zu ermöglichen und die ggf. ungünstige Lage im Stadtgebiet auch durch andere Maßnahmen ausgleichen zu können. Damit kann eine weitergehende Reduzierung von Stellplätzen erfolgen, auch wenn z.B. die in den beiden Änderungsanträgen aufgeführten Abstände überschritten sind.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass eine Gesamtwertung im Einzelfall ohne die in den Änderungsanträgen vorgesehenen starren Absenkungsquoten deutlich flexibler und sachgerechter möglich ist.

61.53
Hannover / 19.02.2026