

Satzung für die Landeshauptstadt Hannover über die Anzahl und Ablöse notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge sowie über die Herstellung von Fahrradabstellanlagen

– Stellplatzsatzung –

Abl. RH / LHH 16. Juli 2026, Nr. 29, S. 516

Aufgrund der § 10 Abs. (1) und § 58 Abs. (1) Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. 31/2010 S. 576), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 23.03.2022 (Nds. GVBl. 11/2022, S. 191) i. V. m. § 84 Abs. (1) Nr. 2 und 3 sowie § 47 Abs. 1, 5 und 6 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. 5/2012, S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung der Niedersächsischen Bauordnung vom 18.06.2024 (Nds. GVBl. 2024 Nr. 51) und zur Änderung des Niedersächsischen Ingenieurgesetzes vom 25.06.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 52) hat der Rat der Landeshauptstadt Hannover in seiner Sitzung am 25.06.2026 folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Geltungsbereich

- (1) Sachlicher Geltungsbereich: Diese Satzung regelt die Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge (notwendige Einstellplätze) im Sinne des § 47 Abs. (1) Satz 1 NBauO – ausgenommen Einstellplätze i. S. v. § 47 Abs. (1) Satz 3, § 49 Abs. (1) Satz 8 und § 49 Abs. (2) Satz 2 NBauO (barrierefreie Einstellplätze) –, die Herstellung von Fahrradabstellanlagen auf Baugrundstücken (§ 84 Abs. 1 Nr. 3 NBauO) und die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Kfz-Einstellplätze (§ 47 Abs. 5 und 6 NBauO).
- (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	Gebiet zwischen den Straßenzügen Hamburger Allee, Berliner Allee, Schiffgraben, Friedrichs wall, Leibnizufer, Brühlstraße, Schlosswender Straße, Arndtstraße
Zone B	Stadtbezirk Mitte (1) ohne Zone A Stadtbezirk Vahrenwald-List (2) Stadtbezirk Buchholz-Kleefeld (4) hier aus schließlich 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 und Hainholz abgegrenzt durch die jeweiligen Stadtbezirks- bzw. Stadtteilgrenzen

- Zone C 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 und Hainholz

abgegrenzt durch die jeweiligen Stadtbezirks- bzw. Stadtteilgrenzen

Teil A: Notwendige Einstellplätze für Kraftfahrzeuge

§ 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 Benutzer*innen (Bewohner*innen und Betriebs angehörige) und der Besucher*innen 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 voll umfänglich 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 unter den Voraussetzungen von Abs. (3) ein Abweichen zu dem nach Richtzahlen zu ermittelndem Bedarf begründet.
- (2) Die Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze setzt das Verlangen der/s Bauherr*in voraus, diese abweichend von den Richtzahlen im Anhang 1 dieser Satzung festzusetzen.
- (3) Eine Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze 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 sowie 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 so wie 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 ei-

ner 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.

Entfallen nicht dauerhafte Maßnahmen, die im Verantwortungsbereich des Bauherrn liegen (z.B. Car-Sharing, Zeit- oder Abokarten für die Nutzung des ÖPNV, o.ä.) und nachweislich zu einer Reduzierung des Stellplatzbedarfes geführt haben, ganz oder teilweise nach Erteilung der Baugenehmigung und damit auch die Voraussetzungen für die Reduzierung oder den Entfall des Nachweises der erforderlichen Kfz-Einstellplätze, hat der oder die Antrag stellende in einem Nachtrag zur bestehenden Baugenehmigung die nach § 2 neu zu berechnende Zahl der erforderlichen Kfz- Einstellplätze entweder nachzuweisen (§ 2 Abs. 6 gilt entsprechend) oder abzulösen. Sofern Stellplätze abgelöst werden müssen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag.

Teil B: Ablösung von notwendigen Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge

§ 4

Ablösung von notwendigen Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge

- (1) Auf Verlangen des Bauherrn oder der Bauherrin wird zugelassen, dass die Pflicht zur Herstellung notwendiger Einstellplätze – mit Ausnahme der barrierefreien notwendigen Einstellplätze – durch Zahlung einer Ablöse an die Landeshauptstadt Hannover entsprechend dieser Satzung ersetzt wird.
- (2) Der Geldbetrag (Ablösebetrag), den der/die Bauherr*in oder ein/eine nach § 56 NBauO Verantwortliche/r an die Landeshauptstadt Hannover dafür zu zahlen hat, dass er/sie die gemäß § 2 notwendigen, und ggf. gemäß § 3 in der Anzahl reduzierten, Einstellplätze für Kraftfahrzeuge nicht herzustellen braucht (§ 47 Abs. (4) und (5) NBauO), beträgt je Einstellplatz 80 % der nach Abs. (3) ermittelten Herstellungskosten.
- (3) Die fiktiven Herstellungskosten für einen abzulösen den Einstellplatz errechnen sich wie folgt:
 - a) Baukosten für einen ebenerdigen Einstellplatz im Stadtgebiet (einschließlich anteiliger Verkehrs- und Nebenflächen) in Höhe von pauschal 3.000,00 € zuzüglich
 - b) Grundstückskosten unter Zugrundelegung einer Stellplatzfläche von 25 m² (einschließlich anteiliger Verkehrs- und Nebenflächen) und des für das Baugrundstück am Tag der Ablösung geltenden Bodenrichtwertes. Maßgebend für den Bodenrichtwert ist die jeweils gültige Bodenrichtwertkarte.
Gelten für das Baugrundstück mehrere verschiedene Bodenrichtwerte, ist das rechnerische Mittel der Bodenrichtwerte maßgebend, die für die Teile des Baugrundstücks gelten, auf denen Einstellplätze zulässig wären. Liegt das Baugrundstück nicht in einer Richtwertzone oder weicht es in seiner Nutzung und / oder baulichen Ausnutzung stark vom durchschnittlichen Richtwertgrundstück

ab, so ist der Bodenwert aus Richtwerten vergleichbarer Lagen nach Art und Maß der baulichen Nutzung zu ermitteln.

- (4) Der Geldbetrag darf 17.000,00 € je abgelöstem Einstellplatz nicht überschreiten.
- (5) Die Regelungen zur Entstehung und Fälligkeit des Ablösebetrages erfolgen nach § 47 Abs. (5) NBauO.

Teil C: Fahrradabstellanlagen

§ 5

Herstellung von Fahrradabstellanlagen

- (1) Die Herstellung von Fahrradabstellanlagen erfolgt nach den Vorgaben der NBauO in § 48 in Verbindung mit § 47 Abs. 3 Satz 1.
- (2) Die Richtzahlen in Anhang 1 für Fahrradabstellanlagen sind dabei zugrunde zu legen. Alle Fahrradabstellanlagen stellen eine Anschliesmglichkeit für den Fahrradrahmen sicher.
- (3) Wird eine rechtmäßig fertiggestellte bauliche Anlage nach erstmaliger Nutzungsaufnahme zu Wohnzwecken geändert – einschließlich Aufstockung – oder in ihrer Nutzung zu Wohnen geändert, so müssen hierfür keine zusätzlichen Fahrradabstellanlagen hergestellt werden.
- (4) Die Bauaufsichtsbehörde kann nach den Gegebenheiten – insbesondere, wenn mit einem geringeren Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen ist oder z. B. aufgrund der räumlichen Gegebenheiten beim Bauen im Bestand – im Einzelfall eine niedrigere Anzahl an Fahrradabstellanlagen verlangen, als gemäß den Richtzahlen in Anhang 1 vorgesehen ist.

Schlussvorschriften

§ 6

Konkurrenzregelungen

Diese Satzung geht Regelungen gem. § 84 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 6 NBauO 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. Regelungen in zukünftigen Bebauungsplänen oder sonstigen städtebaulichen Satzungen gem. § 84 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 6 NBauO, die von den Regelungen in dieser Satzung – sowohl als Mehrbedarf als auch als Minderbedarf hierzu – abweichen, sind zulässig und gehen dieser Satzung vor.

§ 7

Übergangsregelung

Diese Satzung findet Anwendung auf die nach dem Datum der Bekanntmachung dieser Satzung eingereichten Anträge auf Baugenehmigung (maßgeblich ist das Datum des Posteingangs bei der Landeshauptstadt Hannover).

§ 8

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tage ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Die Bekanntmachung wird im Internet veröffentlicht und ist zugänglich unter **<https://serviceportal.hannover-stadt.de/portal/seiten/elektronisches-amtsblatt-der-landeshauptstadt-hannover-1004-30810.html>**

Anhang 1

Richtzahlen für den notwendigen Einstellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge und für die herzustellenden Fahrradabstellanlagen

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Kfz-Einstellplätze			Zahl der Abstellplätze für Fahrräder
		Zone A	Zone B	Zone C	
1	Wohngebäude				
1.1	Einfamilienhäuser	0	0	0	
1.2	Mehrfamilienhäuser, Reihenhäuser, sonstige Wohngebäude	0	0	0	2 Abstpl. je WE; ab dem 4. Aufenthaltsraum pro WE ein Abstellplatz zusätzlich
1.3	Wohnungen ¹⁾ - städtische Belegrechte - geförderter Wohnungsbau	0	0	0	1 Abstpl. je WE; ab dem 4. Aufenthaltsraum pro WE ein Abstellplatz zusätzlich
1.4	Studierenden-Wohnungen	0	0	0	1 Abstpl. je Bett
	Sonstige Unterkünfte	Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
1.5	Wochenend- und Ferienheime	1 Estpl. je WE			1 Abstpl. je 2 Betten
1.6	Studierenden-Wohnheime ²⁾	0			1 Abstpl. je Bett
1.7	Schwestern- und Pfleger*innenwohnheime	1 Estpl. je 5 Betten, min. 3 Estpl.			1 Abstpl. je 2 Betten min. 3 Abstpl.
1.8	Arbeitnehmer*innenwohnheime	1 Estpl. je 5 Betten, min. 3 Estpl.			1 Abstpl. je 2 Betten min. 3 Abstpl.
1.9	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Estpl. je 20 Betten, min. 2 Estpl.			1 Abstpl. je Bett
1.10	Altenwohnheime, Altenheime	1 Estpl. je 15 Betten, min. 3 Estpl.			1 Abstpl. je 20 Betten, min. 3 Abstpl.
2	Gebäude mit Büro, Verwaltungs- und Praxisräumen				
		Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
2.1	Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume	1 Estpl. je 60 m ² Nutzungsfläche			1 Abstpl. je 30 m ² Nutzungsfläche
2.2	Büro-, Verwaltungsräume mit hohen Nutzungsflächen (Bibliotheken, Registraturen, Archive u. dgl.) ³⁾	1 Estpl. je 100 m ² Nutzungsfläche			1 Abstpl. je 60 m ² Nutzungsfläche
2.3	Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume mit erheblichem Besucher*innenverkehr (Schalter-, Abfertigungs- od. Beratungsräume o.ä.)	1 Estpl. je 40 m ² Nutzungsfläche			1 Abstpl. je 20 m ² Nutzungsfläche
3	Verkaufsstätten				
		Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 Estpl. je 40 m ² Verkaufsfläche; min. 2 Estpl. je Fläche			1 Abstpl. je 40 m ² Verkaufsfläche
3.2	Läden, Geschäftshäuser mit geringem Besucher*innenverkehr	1 Estpl. je 50 m ² Verkaufsfläche			1 Abstpl. je 60 m ² Verkaufsfläche
3.3	Verkaufsstätten i.S. des § 11 Abs. 3 BauNVO	1 Estpl. je 20 m ² Verkaufsfläche			1 Abstpl. je 40 m ² Verkaufsfläche

Anhang 1

Richtzahlen für den notwendigen Einstellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge und für die herzustellenden Fahrradabstellanlagen

4 Versammlungsstätten – außer Sportstätten – Kirchen					
		Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z.B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 Estpl. je 10 Sitzplätze			1 Abstpl. je 10 Sitzplätze
4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z.B. Kino, Vortragssäle)	1 Estpl. je 15 Sitzplätze			1 Abstpl. je 10 Sitzplätze
4.3	Kirchen und andere Glaubenshäuser einer Gemeinde	1 Estpl. je 30 Sitzplätze			1 Abstpl. je 20 Plätze
4.4	Kirchen und andere Glaubenshäuser von überörtlicher Bedeutung	1 Estpl. je 15 Sitzplätze			1 Abstpl. je 20 Plätze
5 Sportstätten					
		Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
5.1	Sportplätze ohne Besucher*innenplätze (z.B. Trainingsplätze)	1 Estpl. je 250 m² Sportfläche			1 Abstpl. je 200 m² Sportfläche
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucher*innenplätzen	1 Estpl. je 250 m² Sportfläche; zusätzlich 1 Estpl. je 15 Besucher*innenplätze			1 Abstpl. je 200 m² Sportfläche; zusätzlich 1 Abstpl. je 10 Besucher*innenplätze
5.3	Spiel- und Sporthallen ohne Besucher*innenplätze	1 Estpl. je 100 m² Hallenfläche			1 Abstpl. je 50 m² Hallenfläche
5.4	Spiel- und Sporthallen mit Besucher*innenplätzen	1 Estpl. je 100 m² Hallenfläche; zusätzlich 1 Estpl. je 15 Besucher*innenplätze			1 Abstpl. je 50 m² Hallenfläche; zusätzlich 1 Abstpl. je 10 Besucher*innenplätze
5.5	Freibäder und Freiluftbäder	1 Estpl. je 300 m² Grundstücksfläche			1 Abstpl. je 150 m² Grundstücksfläche
5.6	Hallenbäder ohne Besucher*innenplätze	1 Estpl. je 10 Kleiderablagen			1 Abstpl. je 5 Kleiderablagen
5.7	Hallenbäder mit Besucher*innenplätzen	1 Estpl. je 10 Kleiderablagen; zusätzlich 1 Estpl. je 15 Besucher*innenplätze			1 Abstpl. je 5 Kleiderablagen; zusätzlich 1 Abstpl. je 10 Besucher*innenplätze
5.8	Tennisplätze ohne Besucher*innenplätze	2 Estpl. je Spielfeld			4 Abstpl. je Spielfeld
5.9	Tennisplätze mit Besucher*innenplätzen	2 Estpl. je Spielfeld; zusätzlich 1 Estpl. je 15 Besucher*innenplätze			4 Abstpl. je Spielfeld; zusätzlich 1 je 10 Besucher*innenplätze
5.10	Minigolfplätze	4 Estpl. je Minigolfanlage			8 Abstpl. je Minigolfanlage
5.11	Kegel-, Bowlingbahnen	2 Estpl. je Bahn			4 Abstpl. je Bahn
5.12	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 Estpl. je 5 Boote			1 Abstpl. je 2 Boote
5.13	Fitness- und Sportstudios	1 Estpl. je 20 m² Nutzungsfläche, jedoch mindestens 10 Estpl.			1 Abstpl. je 10 m² Nutzungsfläche
5.14	Kleinfitness- und Kleinsportstudios, die für die gleichzeitige Nutzung durch max. 2 Kunden geeignet sind	2 Estpl.			2 Abstpl.

Anhang 1

Richtzahlen für den notwendigen Einstellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge und für die herzustellenden Fahrradabstellanlagen

6 Gaststätten, Beherbergungsbetriebe					
		Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
6.1	Gaststätten von örtlicher Bedeutung; Wettbüros	1 Estpl. je 15 Sitzplätze			1 Abstpl. je 10 Sitzplätze
6.2	Gaststätten von überörtlicher Bedeutung	1 Estpl. je 10 Sitzplätze			1 Abstpl. je 10 Sitzplätze
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Estpl. je 6 Betten, für zugehörigen Restaurantsbetrieb Zuschlag nach Nummer 6.1 oder 6.2			1 Abstpl. je 20 Betten, für zugehörigen Restaurantsbetrieb Zuschlag nach Nummer 6.1 oder 6.2
6.4	Jugendherbergen	1 Estpl. je 12 Betten			1 Abstpl. je 5 Betten
7 Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen					
		Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
7.1	Universitätskliniken	1 Estpl. je 5 Betten			1 Abstpl. je 15 Betten
7.2	Krankenhäuser von überörtlicher Bedeutung	1 Estpl. je 5 Betten			1 Abstpl. je 15 Betten
7.3	Krankenhäuser von örtlicher Bedeutung	1 Estpl. je 5 Betten			1 Abstpl. je 10 Betten
7.4	Vorsorge- und Reha-Einrichtungen	1 Estpl. je 5 Betten			1 Abstpl. je 10 Betten
7.5	Pflegeheime	1 Estpl. je 10 Betten			1 Abstpl. je 20 Betten
7.6	Tagespflegeeinrichtungen	1 Estpl. je 10 Betten			1 Abstpl. je 20 Betten
7.7	Tageskliniken	1 Estpl. je 10 Plätze			1 Abstpl. je 20 Betten
8 Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung					
		Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
8.1	Grundschulen	1 Estpl. je 50 Schüler*innen			1 Abstpl. je 5 Schüler*innen + 2 m² für Tretroller / Klassenraum
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen	1 Estpl. je 30 Schüler*innen			1 Abstpl. je 3 Schüler*innen
8.3	Berufsbildende Schulen	1 Estpl. je 25 Schüler*innen; zusätzlich 1 Estpl. je 10 Schüler*innen über 18 Jahren			1 Abstpl. je 3 Schüler*innen
8.4	Förderschulen	1 Estpl. je 15 Schüler*innen			1 Abstpl. je 15 Schüler*innen
8.5	Hochschulen 4)	1 Estpl. je 10 Studienplätze			1 Abstpl. je 2 Studierende
8.6	Tageseinrichtungen für Kinder	1 Estpl. je 30 Kinder			1 Abstpl. je 10 Kinder
8.7	Jugendfreizeitheimen und dergleichen	1 Estpl. je 15 Besucher*innenplätze			1 Abstpl. je 5 Besucher*innenplätze

Anhang 1

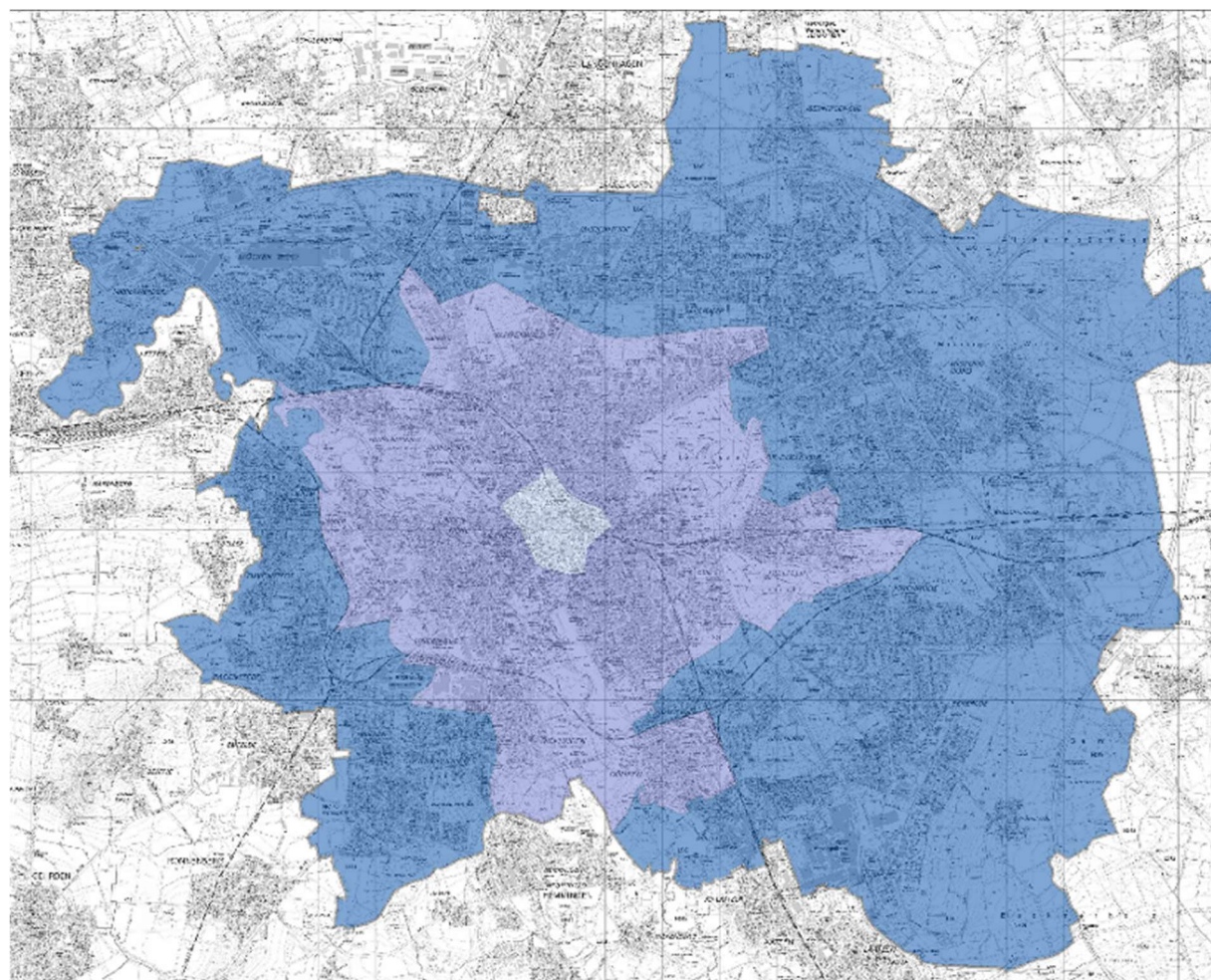
Richtzahlen für den notwendigen Einstellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge und für die herzustellenden Fahrradabstellanlagen

9	Gewerbliche Anlagen				
		Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe ³⁾	1 Estpl. je 70 m ² Nutzungsfläche oder je 3 Beschäftigte			1 Abstpl. je 50 m ² Nutzungsfläche oder je 2 Beschäftigte
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze ³⁾	1 Estpl. je 100 m ² Nutzungsfläche oder je 3 Beschäftigte			1 Abstpl. je 100 m ² Nutzungsfläche oder je 2 Beschäftigte
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	4 Estpl. je Wartungs- oder Reparaturstand			2 Abstpl.; mit Verkaufsstätte zusätzlich Abstpl. nach 3.1
9.4	Tankstellen mit Kraftfahrzeugpflegeplätzen	2 Estpl. je Pflegeplatz			2 Abstpl.; mit Verkaufsstätte zusätzlich Abstpl. nach 3.1
9.5	Automatische Kraftfahrzeugwaschstraße ⁵⁾	5 Estpl. je Waschanlage			2 Abstpl.
9.6	Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung	3 Estpl. je Waschplatz			
10	Verschiedenes				
		Zone A 0,0	Zone B 0,4	Zone C 0,8	
10.1	Kleingartenanlagen	1 Estpl. je 4 Kleingärten			
10.2	Friedhöfe	1 Estpl. je 2.000 m ² Grundstücksfläche, jedoch min. 10 Estpl.			1 Abstpl. je 1.500 m ² Grundstücksfläche, min. 5 Abstpl. je Eingang
10.3	Spiel- und Automatenhallen	1 Estpl. je 25 m ² Spielhallenfläche, jedoch min. 3 Estpl.			1 Abstpl. je 10 m ² Spielhallenfläche, min. 3 Abstpl.

Hinweis zur Ermittlung der notwendigen Einstellplätze:

Für Nr. 1 Wohngebäude (1.1 – 1.4 und 1.6) ist der Faktor für jede Zone Null. Für alle weiteren Nummern von 1.5 bis 10.3 sind die nach den Richtzahlen ermittelten notwendigen Einstellplätze mit dem jeweiligen Faktor der Zone B (0,4) oder Zone C (0,8) zu multiplizieren.

- 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 Frei werden der Wohnung die neue Mietpartei zu bestimmen (städtisches Belegrecht).
 - 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.
- 2) Studierenden-Wohnheime im Sinne dieser 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 Nutzer*innen-Kreises (bspw. Schüler*innen, Auszubildenden) dienen.
- 3) Der Einstellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzungsfläche 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) nichts anderes ergibt.
- 5) Zusätzlich muss ein Stauraum für mindestens 20 Kraftfahrzeuge vorhanden sein.



Anhang 3

Begründung zur Stellplatzsatzung

Gesetzliche Grundlagen der Satzung der Landeshauptstadt Hannover über die Anzahl und Ablöse notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge sowie über die Herstellung von Fahrradabstellanlagen – kurz: Stellplatzsatzung

Mit 10 Abs. (1) und § 58 Abs. (1) Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. 31/2010 S. 576), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 23.03.2022 (Nds. GVBl. 11/2022, S. 191) i. V. m. § 84 Abs. (1) Nr. 2 und 3 sowie

§ 47 Abs. 1, 5 und 6 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. 5/2012, S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung der Niedersächsischen Bauordnung und zur Änderung des Niedersächsischen Ingenieurgesetzes vom 25.06.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 52) sind Kommunen ermächtigt, mit örtlichen Bauvorschriften Festsetzungen in einer Satzung über die Anzahl notwendiger Kfz-Einstellplätze und Fahrradabstellanlagen zu treffen, sowie in einer Satzung die Erhebung von Ablösebeträgen zu regeln.

Anlass und Ziele der Satzung

Mit der vorliegenden Stellplatzsatzung wird im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover eine örtliche Bauvorschrift zur Regelung der notwendigen Kfz-Einstellplätze (Teil A) und von herzustellenden Fahrradabstellplätzen (Teil C) erlassen. Damit wird für die in Anhang 1 der Satzung aufgeführten Nutzungen eine Regelung festgelegt, um die durch die Nutzung ausgelösten Kfz- und Fahrradabstellbedarfe auf den Grundstücken abzubilden sowie Mobilitätsalternativen für die Nutzenden nachzuweisen.

Die Entwicklung von Flächen und Errichtung von Gebäuden für verschiedene Nutzungen und der dazugehörenden Infrastruktur muss für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit einer abgestimmten Mobilitätsplanung einhergehen. Neben einem flächensparenden Ansatz sind vorhandene Trends der Urbanisierung und der Mobilitätsentwicklung bei der Planung und bei der Genehmigung von Bauvorhaben nachzuvollziehen. Der Umwelt- und Klimaschutz, die Verringerung von klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen sowie ressourcensparendes Bauen sind weitere, übergeordnete Ziele. Neben der zunehmenden Nachfrage nach ÖPNV- und fahrradorientierter Mobilität sind auch die Digitalisierung und die damit verbundenen Mobilitätsformen (z.B. sharing, on demand, ride pooling, ride hailing) zu berücksichtigen. Die Vielfalt an Mobilitätsangeboten trägt zur Entwicklung lebenswerter Städte mit lebendigen und resilienten Stadtquartieren bei. Die Satzung verfolgt daher das Ziel, einen bauordnungsrechtlichen Rahmen zu setzen, der auf eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung der Landeshauptstadt Hannover reagiert. Gleichzeitig trägt die Satzung einem steigenden Bedarf an Fahrradeinstellplätzen Rechnung und es werden Mobilitätsalternativen als Ersatz von Kfz-Einstellplätzen geregelt.

Inhalt der Satzung

Die Satzung regelt in Teil A (§§ 2-3) die Anzahl der notwendigen Einstellplätze für Kraftfahrzeuge für ein Bauvorhaben. In Teil B (§ 4) wird die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze für Kraftfahrzeuge geregelt. Teil C (§ 5) enthält Regelungen zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen. Daran schließen sich notwendige Schlussvorschriften (Konkurrenzregelungen, Übergangsregelung und Inkrafttreten) an.

Zu § 1 Geltungsbereich

In Abs. (1) wird der sachliche Geltungsbereich festgelegt. Dieser umfasst die Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge (notwendige Einstellplätze) im Sinne des § 47 (1) S. 1 NBauO – ausgenommen Einstellplätze i. S. v. § 47 Abs. (1) Satz 3, § 49 Abs. (1) Satz 8 und § 49 Abs. (2) Satz 2 NBauO (barrierefreie Einstellplätze), die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze für Kraftfahrzeuge und die Herstellung von Fahrradabstellanlagen auf Baugrundstücken.

Sämtliche Regelungen in der Stellplatzsatzung gelten auch für alle bestehenden Nutzungen. Diese können mit und teilweise ohne Antrag auf Nutzungsänderung ihre Stellplatznachweise den Regelungen in der Stellplatzsatzung anpassen.

In Abs. (2) wird der räumliche Geltungsbereich festgelegt. Dieser umfasst das gesamte Stadtgebiet innerhalb der Stadtgrenze der Landeshauptstadt Hannover. Zur Abgrenzung der Zone A werden zusammenhängende Straßen und Straßenzüge herangezogen. Als räumliche Abgrenzung und feste Bezugsgröße der Zonen B und C dienen die Grenzen der Stadtbezirke und Stadtteile ausgenommen des Stadtteils Mitte, der anteilig in Zone A und Zone B aufgeteilt ist.

Die Abgrenzung der Zonen A, B und C ist in der beigefügten Karte (Anhang 2) zeichnerisch dargestellt. Die Zonierung erfolgt auf Basis von städtebaulichen und verkehrsbezogenen Kriterien, wie

z. B. Kennziffern zur Stadt- und Siedlungsstruktur, der Erschließungssituation und Kennwerten des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens. Die Stadtteile werden durch diese Kriterien beschrieben, gegeneinander abgegrenzt und den Zonen A, B und C zugeordnet (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 Freizeit routen 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 geringe 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 obengenannten 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. Der Stadtteil Mitte nimmt hier eine Sonderstellung ein. Durch die Straßenzüge Hamburger Allee, Berliner Allee, Schiffgraben, Friedrichswall, Leibnizufer, Brühlstraße, Schlosswender Straße, Arndtstraße erfährt der Stadtteil Mitte eine starke räumliche und verkehrliche Trennung in die Bereiche innerhalb und außerhalb dieses City-Rings. Innerhalb des Rings bestehen sehr gute fußläufige Verbindungen. Die ÖPNV-Anbindung ist hervorragend und es sind größtenteils die Parkhäuser zur Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr vorzufinden. Aufgrund dieser Kriterien wird der Bereich innerhalb des City-Rings als Zone A definiert. Der Bereich außerhalb des City-Rings fällt der Zone B zu.

Kennziffer		Stadtstruktur	Lage	ÖPNV	Radverkehr	MIV	Zone
Nr.	Stadtteil						
1a	Mitte innerhalb City-Ring	A	A	A	A	A	A
1b	Mitte außerhalb City-Ring	B	A	B	A	B	B
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	B
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	Borndum	C	C	C	B	C	C
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

Teil A: Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge

Die Satzung setzt in Teil A die Richtzahlen für die Anzahl der herzustellenden Einstellplätze für Kraftfahrzeuge und die Voraussetzungen für eine Abweichung von den Richtzahlen fest. Für die Verringerung der nachzuweisenden Zahl der Kfz-Einstellplätze werden die im Genehmigungsverfahren nachzuweisenden Maßnahmen nach Art und Minderungsmaß festgelegt.

Zu § 2 Anzahl der notwendigen Einstellplätze für Kraftfahrzeuge

Die Satzung orientiert sich in der Methodik und im Aufbau an § 47 NBauO und den Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO (RdErl. d. MS v. 16.12.2019, Nds. MBl. 2020 Nr. 1, S. 24 ff), insbesondere auch den dort genannten Richtzahlen zur Bestimmung der Anzahl notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge.

Für Wohngebäude (Nr. 1.1 bis 1.4) werden keine Richtzahlen festgelegt, da die Stellplatzpflicht für diese Nutzungen durch die aktuelle NBauO-Novelle vollständig entfallen ist.

Abs. (1): Die Satzung 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 sind auf die Gegebenheiten der Landeshauptstadt Hannover zugeschnitten, weichen deshalb von den Ausführungsbestimmungen zur NBauO stadtspezifisch ab und werden damit den örtlichen Anforderungen gerecht. Die Reduzierung der Richtzahlen auf 0 in Zone A folgt dem Ansatz, dass im Innenstadtbereich die Erreichbarkeit durch den ÖPNV und ein gut ausgebautes Radwegenetz gewährleistet ist und zudem umfangreiche öffentliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Richtzahlen bilden nur die Mindestzahl der vorzuhaltenden baurechtlich notwendigen Einstellplätze und sind keine Obergrenzenbeschränkung hinsichtlich nicht notwendiger Stellplätze.

Ergänzend zu den Richtzahlen des RdErl. d. MS v. 16.12.2019 werden mit Nr. 6.1 als Verkehrsquelle „Wettbüros“ aufgenommen. Damit wird eine klarstellende Abgrenzung gegenüber Nr. 10.3 (Spielhallen) getroffen.

Abs. (2) bis (5): 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.

Abs. (6): Die herzustellenden Einstellplätze müssen hinsichtlich der Erreichbarkeit und Benutzung sowohl räumlich als auch baurechtlich dem Bauvorhaben zugeordnet und 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

Von den Regelungen des § 2 zur Festsetzung der Anzahl notwendiger Einstellplätze kann die Bauaufsichtsbehörde auf begründeten Antrag hin abweichen und die Anzahl nachzuweisender Einstellplätze reduzieren. Das Maß einer möglichen Reduzierung der Anzahl nachzuweisender Kfz-Einstellplätze auf Basis eines umfassenden, innovativen Mobilitätskonzeptes gemäß § 3 (3) liegt im Ermessen der Bauaufsichtsbehörde. Wenn begründet

dargelegt wird, dass dauerhaft kein Bedarf an Kfz-Einstellplätzen durch das Bauvorhaben besteht, kann auf einen Stellplatznachweis verzichtet werden.

Als Grundlage für eine Privilegierung in diesem beschriebenen Sinne sind im Bauantrag Maßnahmen nach § 3 (3) a) bis d) nachvollziehbar aufzuzeigen und darzulegen. Hinweise und best-practice-Ansätze sind u. a. in dieser Informationsquelle verfügbar: www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet.

Zu § 3 Absatz 3

Für die folgenden Maßnahmen unter a) bis d) sind jeweils Minderungsfaktoren von bis zu 30% festgelegt. Mit dieser Vorgabe kann erreicht werden, dass eine Ausgewogenheit der Maßnahmen in den verschiedenen Maßnahmenbereichen gegeben ist und eine Gewichtung von Maßnahmen erfolgen kann. Es entspricht den vor herrschenden Verkehrsverhältnissen im Stadtgebiet von Hannover, dass in Abhängigkeit der Lage im Stadtgebiet nicht alle Faktoren gleich stark ins Gewicht fallen können. Um den Umweltverbund und die Multimodalität in der Verkehrserzeugung von Anlagen zu fördern, kann mit Maßnahmen aus verschiedenen Bereichen in Summe ein größerer Minderungsfaktor erreicht werden.

Ein Mobilitätskonzept für ein Bauvorhaben kann folgende Maßnahmen umfassen:

- a) Für das Verkehrsmittel ÖPNV kann eine überdurchschnittliche Infrastruktur in fußläufiger Entfernung, z. B. Stadtbahnhaltestellen mit überdurchschnittlicher Bedienung in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens, eine Reduzierung begründen. Als Orientierungswert für den Begriff „fußläufig“ gelten für die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle 300 Meter, zur nächsten Stadtbahnhaltestelle 500 Meter. Ferner können Angebote an Zeit- oder Abokarten für die Nutzung des ÖPNV, Kombi-Tickets, Deutschlandticket sowie andere Maßnahmen zur ständigen Nutzung des ÖPNV eine Reduzierung rechtfertigen. Werden Maßnahmen aus dem Bereich des ÖPNV begründet dargelegt, kann der erforderliche Kfz-Stellplatznachweis um bis zu 30 % gemindert werden.
- b) Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs können in einer vorhandenen, überdurchschnittlich guten Anbindung an das Radwegenetz, in quantitativ und qualitativ überdurchschnittlich guten Fahrradabstellanlagen (die über die Richtzahlen nach § 5 hinaus gehen müssen), in Serviceeinrichtungen (Reparatur), in abschließbaren, barrierefrei zugänglichen und geräumigen Abstellanlagen im/am Gebäude, in Abstellmöglichkeiten für besondere Fahrzeuge (Anhänger, Lastenfahrräder), in Ladefrastruktur für Pedelecs, in Sharing-Angeboten u. a. m. bestehen. Dabei sollen zusätzlich zu den Richtzahlen nach § 5 mindestens vier Fahrradabstellplätze pro verringertem Kfz-Einstellplatz nachgewiesen werden. Eine überdurchschnittlich gute Anbindung an das Radwegenetz kann sich daran bemessen, dass das Bauvorhaben an Velorouten oder Radschnellverbindungen liegt. Es müssen mehrere der genannten Maßnahmen nachgewiesen werden, um den Kfz-Stellplatznachweis um bis zu 30 % reduzieren zu können.
- c) Untersuchungen zeigen, dass stationsbasiertes Car Sharing den Besitz privater Kraftfahrzeuge je nach Einführung und Etablierung des Angebotes herabsetzen kann. Ein dauerhaft vorhandenes Angebot an stationsbasierten Car-Sharing-Fahrzeugen im oder am Gebäude oder in fußläufiger Entfernung (max. 300 bis 500 m) ist Voraussetzung für eine Reduzierung der notwendigen Einstellplätze. Die Nutzung von Car-Sharing kann in Abhängigkeit vom Umfang und Qualität des Angebots eine Reduzierung um bis zu 30 % der notwendigen Einstellplätze begründen. Die Nutzung von Car-Sharing ist im Bereich von Wohnnutzungen deutlich mehr verbreitet als im gewerblichen und sonstigen Bereich, wo nur Dienstfahrten mit Privat- oder Dienst-Kfz durch Car-Sharing-Fahrzeuge ersetzt werden können. Inwieweit eine

Reduzierung nach den o.g. Vorgaben möglich ist, kann nur in jedem Einzelfall festgelegt werden.

- d) Um auf die vielfältigen Möglichkeiten der Mobilitätsformen, die sich entwickeln werden (sei es im Bereich digitaler Mobilitätsformen, des Sharing, der Mikromobilität, der autonomen Fahrzeuge, on-Demand-Systeme, Logistiklösungen u. a. m.) reagieren zu können, soll eine flexible Handhabung der Reduzierung der Stellplatznachweispflicht erfolgen. So können besondere Situationen und Charakteristika von Baugebieten ebenfalls Berücksichtigung finden. Wird ein Nachweis in Form eines plausiblen Mobilitätskonzeptes erbracht, kann eine Reduzierung der Anzahl notwendiger Einstellplätze um bis zu 30 % der nach § 2 dieser Satzung ermittelten Anzahl notwendiger Einstellplätze erfolgen.

Entfallen die Maßnahmen ganz oder teilweise nach Erteilung der Baugenehmigung und damit die Voraussetzungen für die Reduzierung oder den Entfall des Nachweises der erforderlichen Kfz-Einstellplätze, hat der oder die Antragstellende in einem Nachtrag zur bestehenden Baugenehmigung die nach § 2 erforderlichen Kfz-Einstellplätze entweder nachzuweisen oder abzulösen.

Entfallen nicht dauerhafte Maßnahmen, die im Verantwortungsbereich der Bauherrin oder des Bauherrn liegen (z. B. Car-Sharing, Zeit- oder Abokarten für die Nutzung des ÖPNV o. ä.) und nachweislich zu einer Reduzierung des Stellplatzbedarfes geführt haben, ganz oder teilweise nach Erteilung der Baugenehmigung und damit auch die Voraussetzungen für die Reduzierung oder den Entfall des Nachweises der erforderlichen Kfz-Einstellplätze, hat die Bauherrin oder der Bauherr in einem Nachtrag zur bestehenden Baugenehmigung die nach § 2 neu zu berechnende Zahl der erforderlichen Kfz-Einstellplätze entweder nachzuweisen (§ 2 Abs. 6 gilt entsprechend) oder abzulösen.

Wird ein tragfähiges Mobilitätskonzept vorgelegt, das zu den Buchstaben a) bis d) schlüssige Maßnahmen vorsieht und damit plausibel nachweist, dass Kfz-Einstellplätze im oder am Gebäude nicht erforderlich sind, so kann auf den Nachweis der Kfz-Einstellplätze verzichtet werden.

Teil B: Ablösung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge

In die Satzung wird eine Neuregelung zur Festlegung des Ablösebetrages (§ 4) für abzulösende Einstellplätze aufgenommen. Die bisher gültige Satzung der Landeshauptstadt Hannover über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen in der Fassung vom 23.05.2001 wird durch diese Neuregelung ersetzt. Eine Neukalkulation und Anpassung der Herstellungskosten ist erforderlich und wird mit dieser Satzung vollzogen.

Zu § 4 Ablösung

- (1) In § 4 Abs. 1 wird geregelt, dass auf die Herstellung notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge auf Verlangen des Bauherrn durch die Zahlung einer Ablöse entsprechend der Satzung verzichtet werden kann. Die Satzung begründet in diesen Fällen i. S. v. § 47 Abs. 5 S. 1 NBauO einen Rechtsanspruch auf Ablöse.
- (2) Gemäß § 47 Abs. 6 NBauO sind die Gemeinden in Niedersachsen ermächtigt, den Geldbetrag im Falle einer Ablösung der erforderlichen Kfz-Einstellplätze durch Satzung festzulegen. Die Satzung soll eine Regelung zur betragsmäßigen Festsetzung der Ablöse enthalten. Der Ablösebetrag ist das Produkt aus der Summe der Grundstückskosten (Stellplatzfläche von 25 m²) und der fiktiven Herstellungskosten mit dem Faktor 0,8.

- (3) Die fiktiven Herstellungskosten beruhen auf einer Kostenermittlung (10/2024) für einen ebenerdigen Einstellplatz aufgrund der gültigen Rahmenverträge für Straßenerhaltungsmaßnahmen und aktueller Mittelpreise für einen ebenerdigen Einstellplatz. Die einzubeziehenden Grundstückskosten eines Einstellplatzes einschließlich anteiliger Verkehrs- und Nebenflächen ergeben sich aus dem Bodenrichtwert der am Tag der Ablösung gültigen Bodenrichtwertkarte für das Baugrundstück. Eine rechnerische Mittelung der Bodenrichtwerte ist maßgebend, wenn verschiedene Bodenrichtwerte für das Baugrundstück gelten. Liegt kein Bodenrichtwert vor oder weicht die Nutzung und/oder bauliche Ausnutzung stark vom durchschnittlichen Richtwertgrundstück ab, ist abweichend der Bodenwert aus Richtwerten vergleichbarer Lagen nach Art und Maß der baulichen Nutzung zu ermitteln.
- (4) Um etwaige mit der Ablösung verbundene Vor- oder auch Nachteile – insbesondere in innerstädtischen Lagen – auszugleichen, wird der Höchstbetrag auf den gerundeten Betrag von 17.000 € festgesetzt. Dieser Betrag fußt auf der im Absatz (3) dargestellten Kostenermittlung.

Teil C: Herstellung von Fahrradabstellanlagen

Die am 01.01.2022 in Kraft getretene Änderung der NBauO ermöglicht es, in örtlichen Bauvorschriften der Gemeinden Regelungen betreffend Fahrradabstellanlagen nun auch für Wohnungsbauvorhaben aufzunehmen. Eine Regelung für Nichtwohngebäude ist schon länger möglich. Davon macht die Landeshauptstadt Hannover nun mehr umfassend Gebrauch, um den Bedarf für das Abstellen von Fahrrädern angemessen zu regeln und damit dem zunehmenden Gebrauch von Fahrrädern und dem dadurch entstehenden Bedarf an geeigneten Abstellmöglichkeiten in oder an Gebäuden Rechnung zu tragen, und zwar sowohl hinsichtlich der dort Wohnenden als auch der Besucher*innen.

Zu § 5 Herstellung von Fahrradabstellanlagen

Das Maß der zu errichtenden Fahrradabstellplätze bestimmt sich nach den Richtzahlen in Anhang

Je nach dem zu erwartenden Bedarf der jeweiligen Verkehrsquelle wird ein Mindestwert als Richtzahl festgelegt. Die Richtzahlen basieren auf den bundesweit mittleren durchschnittlichen Vorgaben für Fahrradabstellplätze, gehen teilweise aber noch darüber hinaus, um die übergeordneten Klimaschutzziele zu erreichen, eine besondere Förderung des Radverkehrs in Hannover zu unterstützen und die Bemühungen der Landeshauptstadt Hannover zur Stärkung des Umweltverbunds zu fördern.

Für Wohngebäude wird auf Artikel 14 der EU-Gebäude energieeffizienz-Richtlinie (EPBD - Energy Performance of Buildings Directive), der in der NBauO in § 48 umgesetzt wird, abgestellt. Um unterschiedlichen Wohnungsgrößen und damit verbunden einer größeren Anzahl von Bewohnern gerecht zu werden, wird anhand der Anzahl der Aufenthaltsräume weiter differenziert. Dieser Ansatz ist sachgerecht, da die Personenzahl pro Wohneinheit meist eher mit der Raumanzahl als z.B. mit der Wohnungsgröße korreliert. Während Wohnungen mit zwei bis drei Zimmern oft noch von Singles und Paaren bewohnt werden, sind Wohnungen mit vier Zimmern oder mehr typischerweise Familienwohnungen.

Als Regelstandard für sichere Fahrradabstellplätze sind Anlehnbügel „Modell Hannover“ (rechteckiges, verzinktes Stahl-Rundrohr, 1000 mm bzw. 1200 mm x 1000 mm, Rohrdurchmesser 48,3 mm, Biegeradius 90°, Einbauhöhe Boden bis Unterkante Rohr ca. 600 mm) anzunehmen. Die Anlehnbügel müssen untereinander einen ausreichenden Seitenabstand von mindestens 120 cm, für Lastenräder und Sonderfahrzeuge darüberhinausgehend, auf-

weisen. Ein Anlehnbügel dient dabei als Fahrradabstellplatz für zwei Fahrräder. Sollte ein Abweichen vom Regelstandard z.B. in Form einer Doppelstockanlage erforderlich sein, so sollte diese möglichst komfortabel und ohne Kraftaufwand bedienbar sein.

Darüber hinaus kommen abschließbare und überdachte Anlagen einschließlich der Möglichkeit zum Abstellen von Sonderfahrzeugen (z.B. Lastenräder, Anhänger, Dreiräder) und elektrischem Laden (für Pedelecs) in Frage. Bezüglich der Dimensionierung können die Technische Richtlinie TR 6102 des ADFC für empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen (Fundstelle:

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/TR6102_0911_Empfehlenswerte_Fahrrad-Abstellanlagen.pdf, Stand 28.11.2024) und die DIN 79008-1 (Stationäre Fahrradparksysteme) (Fundstelle <https://www.dinmedia.de/de/norm/din-79008-1/251901954>, Stand 28.11.2024) als Orientierung herangezogen werden. In größeren Mobilitätsfoyers und Sammelanlagen ist zusätzlich ein Serviceelement mit Werkzeug und Luftpumpe wünschenswert.

Schlussvorschriften

Zu § 6 Konkurrenzregelungen

Die Konkurrenzregelungen klären das Verhältnis der Satzung zu älteren Regelungen eines Bebauungsplans oder städtebaulichen Satzungen und folgen 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. Regelungen in zukünftigen Bebauungsplänen oder sonstigen städtebaulichen Satzungen, die von den Regelungen in dieser Satzung abweichen, sind zulässig.

Zu § 7 Übergangsregelung

Die Regelung ist erforderlich, um verbindlich zu regeln, ab wann diese Satzung für neue Bauanträge gilt.

Zu § 8 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt in der von der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Hannover beschlossenen Fassung am Tage ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Die Bekanntmachung wird im Internet veröffentlicht und ist zugänglich unter <https://serviceportal.hannover-stadt.de/portal/seiten/elektronisches-amtsblatt-der-landeshauptstadt-hannover-1004-30810.html>