

## GLOBALRICHTLINIE

### Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze

gemäß Senatsbeschluss vom 23.07.2002

#### **1. Gegenstand der Globalrichtlinie** **Seite: 3**

#### **2. Bemessung notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze** **Seite: 3**

##### **2.1 Anwendungsbereich der Anlage 1**

##### **2.2 Stellplätze für Sonderfahrzeuge und betrieblich genutzte KFZ**

##### **2.3 Umfang des Nachweises**

2.3.1 Errichtung baulicher Anlagen

2.3.2 Änderung und Nutzungsänderung baulicher Anlagen

2.3.3 Bestehende bauliche Anlagen

##### **2.4 Stellplätze und Fahrradplätze mit Anforderungen für bestimmte Personengruppen**

2.4.1 Stellplätze und Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Zuschauerinnen und Zuschauer

2.4.2 Stellplätze für Menschen mit Behinderungen

##### **2.5 Reduzierung des Stellplatzbedarfes in Verbindung mit besonderen Rahmenbedingungen**

2.5.1 Allgemeines Verfahren

2.5.2 Job-Ticket

2.5.3 Kombi-Ticket

2.5.4 Autoarmes Wohnen

#### **3. Erfüllung der Stellplatzpflicht und Fahrradplatzpflicht** **Seite: 8**

##### **3.1 Tatsächliche Herstellung der Stellplätze und Fahrradplätze**

3.1.1 Herstellung auf dem Baugrundstück oder einem Grundstück in der Nähe

3.1.2 Herstellung der Stellplätze im Abminderungsgebiet

##### **3.2 Nachweis durch Doppelnutzung vorhandener Stellplätze und Fahrradplätze**

##### **3.3 Nachweis durch Zahlung von Ausgleichsbeträgen**

3.3.1 Ausgleichsbeträge aufgrund einer besonderen Grundstückssituation

3.3.2 Ausgleichsbeträge für notwendige Stellplätze, die nicht hergestellt werden dürfen

## **4. Abweichungen vom Regelnachweis für Stell- und Fahrradplätze Seite: 12**

### **4.1 Bemessung von Sonderfällen**

4.1.1 Ermittlung des Stellplatzbedarfes

4.1.2 Ermittlung des Fahrradplatzbedarfes

4.1.3 Ermittlung des Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfes aufgrund der Beschäftigtenzahl

### **4.2 Befristete Genehmigung**

### **4.3 Stundung der Stellplatzpflicht und Fahrradplatzpflicht**

4.3.1 Zeitlich nachfolgende Einrichtung einer Stellplatzanlage oder Fahrradplatzanlage

4.3.2 Stundung aufgrund vermutlich geringerer Bedarfe

4.3.3 Wohnnutzung

### **4.4 Ausnahmen und Befreiungen**

4.4.1 Ausnahmen

4.4.2 Befreiungen

## **5. Ausgleichsbeträge Seite: 15**

### **5.1 Höhe der Ausgleichsbeträge**

### **5.2 Verzicht auf Ausgleichsbeträge beim Dachgeschossausbau/-aufbau**

### **5.3 Stundung von Ausgleichsbeträgen**

## **6. Verfahren Seite: 15**

### **6.1 Festsetzung der Stellplatzbedarfe und Fahrradplatzbedarfe**

### **6.2 Festsetzung des Ausgleichsbetrages**

### **6.3 Verfahren bei Stundung**

### **6.4 Beteiligung der Fachbehörde**

6.4.1 Zustimmung der Fachbehörde

6.4.2 Berichtspflicht gegenüber der Fachbehörde

## **7. Hinweis auf Zuständigkeiten Seite: 16**

## **8. Geltungsdauer Seite: 16**

- Anlagen:**
1. Bemessungswerte für die Anzahl notwendiger Stellplätze und notwendiger Fahrradplätze
  2. Karte zu Nr. 3.1. der Globalrichtlinie („Abminderungsgebiet“)

## **1. Gegenstand der Globalrichtlinie**

Werden bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, bei denen Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten ist, errichtet, so sind gemäß § 48 Absatz 1 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit herzustellen (notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze). Bei baulichen Änderungen und bei Änderungen der Nutzung sind Stellplätze und Fahrradplätze für den Mehrbedarf infolge der Änderung herzustellen.

Entscheidend für den Umfang der Stellplatzpflicht und der Fahrradplatzpflicht ist der Bedarf. Dieser richtet sich nach Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder der ständigen Benutzerinnen und Benutzer sowie der Besucherinnen und Besucher der Anlagen.

Diese Globalrichtlinie bestimmt die Bemessungswerte für die Anzahl notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze in Abhängigkeit von der vorgesehenen Nutzung einer baulichen Anlage.

Durch die Auslegung der unbestimmten Rechtsbegriffe des § 48 HBauO wird einheitliches Verwaltungshandeln in Hamburg ermöglicht, aufwendige und schwierige Einzelermittlungen werden entbehrlich gemacht und die nötige Klarheit für die Bauherinnen und Bauherren geschaffen.

## **2. Bemessung notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze**

### **2.1 Anwendungsbereich der Anlage 1 (§ 48 Abs. 1 HBauO)**

Bei der Bemessung der Anzahl notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze ist grundsätzlich von dem Bedarf auszugehen, der typischerweise durch die zu genehmigende bauliche Anlage und deren Nutzung ausgelöst wird. Daher ist die Bedarfsermittlung regelmäßig nicht auf die jeweiligen konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls, die sich jederzeit ändern können, sondern auf generelle Bemessungswerte abzustellen. Diese sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Die Anlage 1 benennt die Anzahl notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Pkw, Kombi, Kleinbus, Mofa, Moped) und die Anzahl notwendiger Fahrradplätze für die ständigen Nutzerinnen und Nutzer sowie die Besucherinnen und Besucher einer baulichen Anlage.

### **2.2 Stellplätze für Sonderfahrzeuge und betrieblich genutzte Kraftfahrzeuge**

Stellplätze für Sonderfahrzeuge wie z.B. Wohnmobile, Camping- und Bootsanhänger sind in den Bemessungswerten der Anlage 1 nicht enthalten.

Stellplätze für Fahrzeuge von Betrieben mit Lastkraftwagen, Omnibussen und vergleichbaren Kraftfahrzeugen sowie Stellplätze für betrieblich genutzte Pkw sind ebenfalls in den Bemessungswerten der Anlage 1 nicht enthalten; diese Stellplatzflächen sind für die von der Bauherrin oder dem Bauherrn angegebene Anzahl von Betriebskraftfahrzeugen festzusetzen. Hierzu gehören z.B. Speditions-, Kfz-Verleih- und Omnibusbetriebe.

Diese Stellplätze sind zusätzlich zu den nach der Anlage 1 notwendigen Stellplätzen herzustellen, der Abminderung nach Nr. 3.1.2 unterliegen sie nicht.

Von den Stellplätzen für betrieblich genutzte Pkw, sowie auch den notwendigen Stellplätzen nach der Anlage 1 können unter der Voraussetzung der Nr. 3.2 (Doppelnutzung) bis zu 75 % auf den Flächen der jeweils anderen Stellplatzart nachgewiesen werden.

Für Verkaufsstätten, Gaststätten und Beherbergungsbetriebe, Krankenhäuser, gewerbliche Anlagen, Ausstellungshallen und Ausstellungsplätze sollen auch Anlieferzonen für LKW für den Versorgungsverkehr nachgewiesen werden.

Für Gaststätten und Beherbergungsbetriebe, Versammlungsstätten, Sportstätten, Ausstellungshallen, Ausstellungsplätze und Friedhöfe von überörtlicher Bedeutung sind neben Stellplätzen für PKW eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen für Omnibusse vorzuhalten. Nach der Anlage 1 errechnete Stellplätze für Kraftfahrzeuge können angerechnet werden.

## **2.3 Umfang des Nachweises**

### **2.3.1 Errichtung baulicher Anlagen (§ 48 Abs. 1 Satz 1 u. 2 HBauO)**

Bei der neuen Errichtung baulicher Anlagen ist der volle Stellplatznachweis und Fahrradplatznachweis nach dieser Globalrichtlinie zu führen.

Geleistete Ausgleichsbeträge aus vorherigen Nutzungen sind dem Grundstück zuzurechnen.

### **2.3.2 Änderung und Nutzungsänderung baulicher Anlagen ( § 48 Abs. 1 Satz 3)**

Bei der Änderung bestehender baulicher Anlagen sowie Nutzungsänderungen sind nur die Stellplätze und Fahrradplätze für den Mehrbedarf infolge der Änderung nachzuweisen.

Es steht dem Antragsteller jedoch frei, auf eigenen Wunsch sämtliche bei einem Neubau genehmigungsfähigen Stellplätze herzustellen, im Abminderungsgebiet jedoch nur bis zur Grenze der Abminderung.

Der Stellplatzmehrbedarf ergibt sich aus der Differenz des Bedarfs der bestehenden baulichen Anlage oder Nutzung und des Bedarfs nach der Änderung. Für beide Berechnungen sind die zum Zeitpunkt der Bescheidung geltenden Werte der Anlage 1 zugrunde zu legen. Bestehende notwendige Stellplätze sind weiterhin vorzuhalten.

### **2.3.3 Bestehende bauliche Anlagen ( § 48 Abs. 2)**

Bei bestehenden baulichen Anlagen kann die nachträgliche Herstellung von Stellplätzen und Fahrradplätzen entsprechend den Vorgaben des § 48 Abs. 2 HBauO gefordert werden. Gründe der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs müssen dies erfordern, soweit die Herrichtung unter zumutbarem Aufwand realisierbar ist.

## **2.4. Stellplätze und Fahrradplätze mit Anforderungen für bestimmte Personengruppen**

### **2.4.1 Stellplätze und Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Zuschauerinnen und Zuschauer**

Die Bemessung dieses Anteils der Stellplätze und Fahrradplätze richtet sich nach den in der Spalte E der Anlage 1 angegebenen Prozentzahlen.

Stellplätze und Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Zuschauerinnen und Zuschauer sind so anzuordnen, dass sie leicht zugänglich und jederzeit anfahrbar und benutzbar sind. Die Erhebung von angemessenen Entgelten für die Benutzung von Stellplätzen ist zulässig.

## **2.4.2 Stellplätze für Menschen mit Behinderungen**

Stellplätze für Menschen mit Behinderungen (Stellplätze mit einer Breite von 3,50 m für Menschen mit außergewöhnlichen Gehbehinderungen) sind in den unten angegebenen Anteilen herzustellen und durch Hinweisschilder zu reservieren. Ihre Anordnung soll gut erkennbar sein und in der Nähe von Eingängen liegen.

Der Bedarf an Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen (Behindertenstellplätze) ist auch in dem Abminderungsgebiet nach Nr. 3.1.2 vollständig zu decken und in der Anzahl tatsächlich herzustellender Stellplätze enthalten.

### **Wohnungsbau**

In Wohnungsbauprojekten nach Nr. 1.1-1.3 der Anlage 1 sind Behindertenstellplätze im Verhältnis des Anteils an Behindertenwohnungen herzustellen. Diese Plätze sind 3,50 m breit anzulegen.

### **Andere Bauvorhaben**

Von den notwendigen Stellplätzen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Besucherinnen und Besucher sind jeweils 3 % der Stellplätze als Behindertenstellplätze herzurichten.

Bei Bauten und Anlagen, die von Menschen mit Behinderungen in größerer Anzahl besucht werden (z.B. Krankenhäuser, Ärztezentren, Sozialbehörden und –einrichtungen), erhöht sich der Anteil auf jeweils 4 %. Zudem ist jeweils ein Stellplatz mit den Abmessungen 3,50m x 7,50m für einen Kleinbus vorzusehen.

## **2.5 Reduzierung des Stellplatzbedarfes in Verbindung mit besonderen Rahmenbedingungen**

### **2.5.1 Allgemeines Verfahren (siehe auch 6.3)**

Für die Nutzungen Arbeitsstätten, kulturelle sowie Sport- und Veranstaltungseinrichtungen und Wohnen gibt es jeweils ein Instrument zur Reduzierung des Stellplatzbedarfes. Für Arbeitsstätten kommt das Job-Ticket, für kulturelle sowie Sport- und Veranstaltungseinrichtungen das Kombi-Ticket und für Wohnen autoarmes Wohnen mit dem Verzicht auf den Gebrauch eines eigenen KFZ in Betracht.

Die Anerkennung der Bedarfsreduktion ist abhängig vom Vorliegen entsprechender Nachweise im Baugenehmigungsverfahren. Voraussetzung in jedem Fall ist die begründete Vermutung, dass der Stellplatzbedarf durch die unter Nr. 2.5.2 - 2.5.4 beschriebenen Ersatzmaßnahmen auf Dauer verringert wird.

#### Verfahrensschritte:

- In der Baugenehmigung ist zunächst der nach der Anlage 1 ermittelte Bedarf festzusetzen.
- Die Differenz zwischen dem vollen Bedarf nach Anlage 1 und dem reduzierten Bedarf nach 2.5.2 - 2.5.4 wird gestundet.
- Die Bedingungen für den Widerruf der Stundung sind in der Baugenehmigung zu nennen.
- In der Baugenehmigung ist ebenfalls festzulegen, ob die gestundeten Stellplätze bei Widerruf tatsächlich hergestellt werden müssen.

- Stellplätze, die nach Wegfall der Stundung tatsächlich hergestellt werden sollen, sind in den Bauvorlagen nachzuweisen und durch Baulast zu sichern.
- Die Stundung ist zu widerrufen, wenn im Falle des Job- oder Kombi-Tickets der periodische Nachweis nicht mehr erbracht wird oder die Bedingungen des autoarmen Wohnens nicht eingehalten werden.
- Falls gestundete Stellplätze durch Ausgleichszahlungen nachgewiesen werden müssen, gilt der zum Zeitpunkt des Widerrufs maßgebliche Ausgleichsbetrag.
- Eine finanzielle Sicherheitsleistung ist entbehrlich, da gemäß § 49 Abs. 4 HBauO das Grundstück haftet. Ein entsprechender Hinweis auf die Haftung des Grundstücks und ggf. des Erbbaurechts ist in die Baugenehmigung aufzunehmen.

Innerhalb des Abminderungsgebietes gehen die Stundungsregelungen des Job-, bzw. Kombi-Tickets der Abminderungsregelung vor. Es dürfen jedoch nur so viele Stellplätze hergestellt werden, wie es in dem Abminderungsgebiet zulässig ist.

Eine Kombination im Stellplatznachweis von Job- / Kombi-Ticket und Doppelnutzung (vgl. 3.2) ist nicht möglich.

### 2.5.2 Job-Ticket

Der Gedanke des "Job-Tickets" beinhaltet den Verzicht auf die Herstellung von Kfz-Stellplätzen und auf die Erhebung von Ausgleichsbeträgen, solange und soweit wegen der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nachweislich kein Bedarf besteht.

Das Job-Ticket kann nur zu einer Verringerung der Kfz-Stellplätze für Beschäftigte führen. Besucherstellplätze, Stellplätze für den eigenen Wirtschaftsverkehr, Behindertenstellplätze usw. werden von der Bedarfsminderung nicht erfasst.

Die Anerkennung der Bedarfsminderung durch das Job-Ticket hängt davon ab, ob der Bedarf an Beschäftigtenstellplätzen tatsächlich, auf Dauer und erheblich im Verhältnis zur bisherigen Situation gesenkt wird. Die Anerkennung ist pauschal oder im Wege des Einzelfallnachweises möglich.

#### Pauschale Minderung

Eine pauschale Minderung in Höhe von 5 % des rechnerisch ermittelten Bedarfs wird anerkannt, wenn im Baugenehmigungsverfahren folgende Nachweise vorgelegt werden:

- Nachweis über den Abschluss eines Großkundenabonnementsvertrages beim Hamburger Verkehrsverbund mit der S-Bahn Hamburg GmbH mit einer Teilnehmerzahl von mindestens 50 % der Beschäftigten.
- Zusicherung der jährlichen Übermittlung eines Nachweises für die tatsächliche Teilnahme am Großkundenabonnement durch Bestätigung der S-Bahn Hamburg GmbH.

#### Weitergehende Minderung durch Großkundenabonnement

Um eine Bedarfsminderung über das Maß von 5 % hinaus anzuerkennen, muss für Betriebe in der Innenstadt (Abminderungsgebiet) das Großkundenabonnement für mindestens 80 % der Beschäftigten nachgewiesen werden. Für Betriebe im übrigen Stadtgebiet liegt der Mindestwert bei 60 %.

Bei Nachweis wird eine Bedarfsminderung gemäß folgender Tabelle anerkannt:

Nachweis GKA in % der Beschäftigten		Reduktion der Beschäftigtenstellplätze in %
Innenstadt	Übrige Stadt	
80	60	20
90	70	30
	80	40
	90	50

Zur Anerkennung der Bedarfsverringerung ist im Baugenehmigungsverfahren beizubringen:

- Nachweis über den Abschluss eines Großkundenabonnementvertrags beim Hamburger Verkehrsverbund mit der S-Bahn Hamburg GmbH.
- Angabe der Teilnehmerzahl am GKA sowie Quote in % der Beschäftigten.
- Zusicherung der jährlichen Übermittlung des Nachweises über die tatsächliche Teilnahme am GKA (Bestätigung der S-Bahn Hamburg GmbH).

### 2.5.3 Kombi-Ticket

Durch vertragliche Absicherung mit der S-Bahn Hamburg GmbH im Auftrag des Hamburger Verkehrsverbundes wird mit jeder Eintrittskarte die Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV zu den Veranstaltungen einer Kultur-, Sport- oder Veranstaltungsstätte kostenlos eingeräumt.

Das Kombi-Ticket ist eine Form der tatsächlichen Verringerung des Bedarfs an Kfz-Stellplätzen für Theater- und Konzertveranstaltungen.

Für diese Nutzungsarten, sowie für Sportveranstaltungen und sonstige Veranstaltungen mit über den Vorverkauf vertriebenen Eintrittskarten, kann davon ausgegangen werden, dass bis zur Hälfte der Besucher auf die Benutzung des Kfz verzichten wird.

Infolge des dadurch tatsächlich verringerten Stellplatzbedarfes sind bei Abschluss eines Kombi-Ticket-Vertrages auch nur entsprechend weniger, jedoch mindestens 50 % der nach Anlage 1 ermittelten Besucherstellplätze nachzuweisen.

Für andere Nutzungsarten ist die Bedarfsminderung im Einzelfall unter den vorweggenannten formellen Bedingungen festzulegen. Auch in diesen Fällen sind mindestens 50 % der notwendigen Besucherstellplätze herzustellen.

### 2.5.4 Autoarmes Wohnen

Der Gedanke des autoarmen Wohnens geht davon aus, dass der Stellplatzbedarf unter die Bemessungswerte verringert ist, solange und soweit die Bewohnerinnen und Bewohner eines abgegrenzten Wohnungsbauvorhabens in rechtlich bindender Weise auf das Nutzen eines Kfz verzichten. Auch in diesem Fall sind allerdings Stellplätze für Menschen mit Behinderungen, Zulieferverkehr, Car-Sharing, Besucher und "Wechselfälle des Lebens" in jedem Fall tatsächlich herzurichten.

Eine Verringerung des Bedarfs an Kfz-Stellplätzen kann bei folgenden Voraussetzungen anerkannt werden:

- Das Baugrundstück ist durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen.
- Das Vorhaben umfasst mindestens 30 zusammenhängende Wohneinheiten.
- Dem Vorhaben liegt ein Konzept bewusster Vermeidung einer Kfz-Nutzung zugrunde.

- Verfügungsberechtigte sowie Nutzerinnen und Nutzer verpflichten sich in rechtlich bindenden Erklärungen, auf das Nutzen eines Kfz zu verzichten und das ihnen rechtlich mögliche zu tun, dass diese Verpflichtung eingehalten wird.

Beim Nachweis der genannten Voraussetzungen sind zunächst nur 0,2 Stellplätze je Wohneinheit herzustellen.

### **3. Erfüllung der Stellplatzpflicht und Fahrradplatzpflicht**

#### **3.1 Tatsächliche Herstellung der Stellplätze und Fahrradplätze**

##### **3.1.1 Herstellung auf dem Baugrundstück oder einem Grundstück in der Nähe (§ 48 Abs.1 u. 3 HBauO)**

Der durch eine bauliche Anlage erzeugte Stellplatzbedarf und Fahrradplatzbedarf, d.h. die Zahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradplätze, ist von der Bauherrin oder dem Bauherrn auf dem Grundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe herzustellen. Letzteres muss durch eine Baulast nach § 79 HBauO sichergestellt sein.

Ein Grundstück kann in der Regel als in der Nähe liegend angesehen werden, wenn es auf einem Weg von nicht mehr als 300 m, bei Fahrradplätzen 200 m, Lauflinie zu erreichen ist. Das setzt voraus, dass zwischen dem Baugrundstück und dem Grundstück in der Nähe keine schwer zu überquerenden Hauptverkehrsstraßen (z.B. ohne Ampelanlagen oder Fußgängerüberwege) oder andere Hindernisse vorhanden sind. Größere Entfernungen - bis zu 500 m Wegelänge - können bei gewerblicher Nutzung zugelassen werden. Im Bereich zusammenhängender Einzelhandelsbetriebe können im Einzelfall auch weitergehende Entfernungen akzeptiert werden.

##### **3.1.2 Herstellung der Stellplätze im Abminderungsgebiet (§ 48 Abs. 6 HBauO)**

Aufgrund von § 48 Abs. 6 HBauO kann die Herstellung von notwendigen Stellplätzen ganz oder teilweise untersagt werden, wenn

1. die öffentlichen Wege im Bereich des Grundstücks oder die nächsten Verkehrsknoten durch den Kraftfahrzeugverkehr ständig oder regelmäßig zu bestimmten Zeiten überlastet sind oder ihre Überlastung zu erwarten ist oder
2. das Grundstück durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen ist.

Die o.g. Randbedingungen werden in der Innenstadt erfüllt, so dass in diesem Bereich pauschal von der Reduzierungsmöglichkeit der tatsächlichen Herstellung von Stellplätzen Gebrauch gemacht wird (Abminderungsgebiet). Außerhalb der Innenstadt kann eine Anwendung des § 48 Abs. 6 HBauO nur im Einzelfall erfolgen.

Die Abgrenzung des Abminderungsgebietes ist der Anlage 2 dieser Globalrichtlinie zu entnehmen. Soweit die Abgrenzung durch Straßen gebildet wird, liegen die Grundstücke mit Belegenheit an dieser Straße innerhalb des Abminderungsgebietes.

### **Bemessungswerte für die Anzahl der tatsächlich herzustellenden Stellplätze**

Die Abminderung der tatsächlich herzustellenden Stellplätze gilt nur für die Nutzungen, die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt sind und innerhalb des Abminderungsgebietes liegen.

Auch für diese Nutzungen ist zunächst die Gesamtzahl der für das Vorhaben notwendigen Stellplätze anhand der Stellplatz-Richtwerte der Anlage 1 zu ermitteln.

Der prozentuale Anteil der notwendigen Stellplätze, der tatsächlich auf dem Grundstück selbst oder auf einem Grundstück in der Nähe hergestellt werden muss, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die übrigen notwendigen Stellplätze dürfen nicht hergestellt werden.

Über die Zahl der notwendigen Stellplätze hinausgehende Stellplätze dürfen in dem Abminderungsgebiet nicht genehmigt werden. Dies gilt für alle in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Nutzungen. Rechtsgrundlage für die Versagung dieser Stellplätze ist § 48 Abs. 6 HBauO.

Eine Abweichung ist nur zulässig, wenn die zusätzlichen Stellplätze der Erfüllung der Stellplatzpflicht von Bauvorhaben auf Nachbargrundstücken dienen oder wenn sie das Stellplatzdefizit von Wohngebieten verringern, indem sie ausschließlich an die Bewohner der Umgebung vermietet werden.

## Tatsächlich herzustellende Stellplätze in dem Abminderungsgebiet

Nutzung	von 100 % nach Anlage 1 sind im Abminderungsgebiet TATSÄCHLICH HERZUSTEL- LEN
2. <u>Büro- und Verwaltungsgebäude</u> 2.1 Räume mit vermindertem Verkehrsaufkommen 2.2 sonstige Räume	25 %
3 <u>Verkaufsstätten</u>	
4. <u>Versammlungsstätten</u> 4.1 Theater, Konzerthäuser, u.a. 4.2 Kinos, Diskotheken, u.a.	
6. <u>Gaststätten und Beherbergungsbetriebe</u> 6.1 Gaststätten 6.2 Stehrestaurationen 6.3 Spiel- und Billardhallen, Automatenalons 6.4.4 zugehörige Restaurants, Veranstaltungsräume	
7. <u>Krankenhäuser, Kliniken</u> 7.1. Krankenhäuser, allgemein	
9. <u>Gewerbliche Anlagen</u> 9.1 Industrie- und Gewerbebetriebe, usw. 9.2 Lagerräume, -plätze	

### **3.2 Nachweis durch Doppelnutzung vorhandener Stellplätze und Fahrradplätze**

Die Nutzung von Stellplätzen oder Fahrradplätzen zum mehrfachen Nachweis des notwendigen Bedarfs ist in einem bestimmten Umfang zulässig, wenn sich die betreffenden Nutzungen zeitlich nicht überschneiden. Notwendige Stellplätze oder Fahrradplätze, die zu Wohnnutzungen gehören, dürfen nicht in Mehrfachnachweise einbezogen werden.

Ein derartiger Nachweis notwendiger Stellplätze auf den Stellplatzflächen anderer Nutzungen ist durch Baulast zu sichern, sofern das begünstigte und das belastete Grundstück nicht identisch sind.

Die jeweils erforderliche Zugänglichkeit der Stellplätze oder Fahrradplätze, z.B. in den Abendstunden und/oder am Wochenende, ist zu gewährleisten. Eine entsprechende Auflage ist in den Baugenehmigungsbescheid aufzunehmen.

Im Abminderungsgebiet dürfen für bestimmte Nutzungen nur 25 % der notwendigen Stellplätze tatsächlich hergestellt werden. Von diesen Stellplätzen dürfen maximal 50 % in Doppelnutzung nachgewiesen werden.

Im restlichen Stadtgebiet und für die nicht der Abminderung unterliegenden Nutzungen im Abminderungsgebiet sind 100 % der notwendigen Stellplätze nachzuweisen. Der Anteil an notwendigen Stellplätzen in Doppelnutzung darf hier maximal 50 % betragen.

Bei einer Doppelnutzung dürfen lediglich 50 % von vorhandenen, notwendigen Stellplätzen anderer Nutzungen (außer Wohnnutzungen) angerechnet werden.

Für hauptsächlich abends genutzte Versammlungsstätten nach 4.1 und 4.2 der Anlage 1 können die obigen Regelungen zur Doppelnutzung auch dann Anwendung finden, wenn es außerhalb der Hauptbetriebszeit zu zeitlichen Überschneidungen von Nutzungen kommt. Wenn es zur Hauptbetriebszeit zu zeitlichen Überschneidungen der Nutzung kommt, ist eine Doppelnutzung nicht möglich.

Eine Kombination im Stellplatznachweis von Doppelnutzung und Job- / Kombi-Ticket ist nicht möglich.

### **3.3 Nachweis durch Zahlung von Ausgleichsbeträgen (§ 49 HBauO)**

#### **3.3.1 Ausgleichsbeträge aufgrund einer besonderen Grundstückssituation (§ 49 Abs. 1 HBauO)**

Ist die Herstellung auf dem Grundstück oder auf einem Grundstück in der Nähe nicht oder nur unter unzumutbaren Schwierigkeiten möglich, hat der Bauherr nach § 49 Absatz 1 HBauO seine Stellplatz- und Fahrradplatzpflicht ganz oder teilweise durch Zahlung eines Ausgleichsbetrages an die Freie und Hansestadt Hamburg zu erfüllen.

Die im Vergleich zu ebenerdigen Stellplätzen höheren Herstellungskosten für Tiefgaragenplätze sind in der Regel keine unzumutbaren Schwierigkeiten im Sinne des § 49 Absatz 1 HBauO.

Eine Wahlmöglichkeit zwischen Herstellung und Zahlung von Ausgleichsbeträgen besteht nicht. Die Höhe der Ausgleichsbeträge wird durch das Ausgleichsbetragsgesetz geregelt (vgl. Nr. 5).

#### **3.3.2 Ausgleichsbeträge für notwendige Stellplätze, die nicht hergestellt werden dürfen**

Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze aufgrund von Rechtsvorschriften untersagt (rechtliche Unmöglichkeit), ist von der Bauherrin oder dem Bauherrn kein Ausgleichsbetrag zu erheben. Der Fall der rechtlichen Unmöglichkeit liegt vor, wenn (s. Begründung zum 9. Gesetz zur Änderung der Hamburgischen Bauordnung) :

- die Herstellung von Stellplätzen durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan untersagt wird (§ 12 Abs. 6 BauNVO),
- die Gehwegüberfahrt aufgrund wegerechtlicher Gründe untersagt wird (§ 18 HWG),
- die Herstellung von Stellplätzen in einem Baugebiet aufgrund seiner Eigenart ausgeschlossen werden muss (§ 15 BauNVO),
- von Stellplätzen unzumutbare Belästigungen für Bewohner und Nachbarschaft ausgehen können, und die Herstellung daher untersagt wird (§ 3 HBauO),
- Stellplätze aufgrund des Vorranges von Kinderspiel- und Freizeitflächen nicht errichtet werden dürfen (§ 48 Abs. 3 Satz 4 HBauO), oder
- die Herstellung von Stellplätzen pauschal oder im Einzelfall aufgrund des § 48 Abs. 6 HBauO (Abminderung) untersagt wird.

## **4. Abweichungen vom Regelnachweis für Stellplätze und Fahrradplätze**

### **4.1 Bemessung von Sonderfällen**

#### **4.1.1 Ermittlung des Stellplatzbedarfes**

Für Nutzungen, die in der Spalte B der Anlage 1 nicht erfasst sind, ist der Stellplatzbedarf nach den besonderen Verhältnissen im Einzelfall unter sinngemäßer Berücksichtigung der Bemessungswerte für Verkehrsquellen mit vergleichbarem Stellplatzbedarf zu ermitteln. Die sinnvolle Interpolation zwischen zwei vergleichbaren Nutzungsarten ist zulässig.

#### **4.1.2 Ermittlung des Fahrradplatzbedarfes**

Sofern Tatsachen vorliegen, aufgrund derer der Bedarf an notwendigen Fahrradplätzen weitaus geringer ist als der nach Anlage 1 rechnerisch ermittelte Bedarf, ist eine Feststellung im Einzelfall durch die Genehmigungsdienststelle vorzunehmen.

#### **4.1.3 Ermittlung des Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfes aufgrund der Beschäftigtenzahlen**

Ergibt sich bei einer Ermittlung nach Anlage 1 (z.B. Flächenschlüssel) ein Stellplatzbedarf, der in einem offensichtlichen Missverhältnis zu der Zahl der Beschäftigten steht, so ist die Stellplatzanforderung auf die Zahl der Beschäftigten abzustellen. Dies gilt jedoch nur für Nutzungen nach Anlage 1 Nr. 9 (Gewerbliche Anlagen).

Von einem offensichtlichen Missverhältnis ist auszugehen, wenn das Ergebnis nach dem Beschäftigtenschlüssel um mehr als 25 % vom Ergebnis nach dem Flächenschlüssel abweicht. Besucherstellplätze werden von dieser Regelung nicht berührt, diese sind weiterhin auf der Grundlage des Flächenschlüssels nachzuweisen. Es ist dann für je 3 Beschäftigte 1 Stellplatz nachzuweisen.

Fahrradplätze sind im entsprechenden Anteil zu verringern.

## **4.2 Befristete Genehmigung**

Bei Erteilung einer befristeten Baugenehmigung oder einer befristeten Nutzungsgenehmigung ist eine von der Anlage 1 abweichende geringere Bemessung der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze gerechtfertigt, wenn die Befristung äußerstenfalls 5 Jahre beträgt. Die Anzahl ist im Einzelfall auf die ohne erheblichen Aufwand auf dem eigenen oder einem in der Nähe gelegenen Grundstück herstellbaren Stellplätze und Fahrradplätze festzusetzen.

Der Bescheid über die befristete Genehmigung ist mit dem Hinweis zu versehen, dass die nach Anlage 1 notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze im Falle einer längerfristigen Nutzung oder eines längerfristigen Bestehens der baulichen Anlage nachzuweisen sind.

## **4.3 Stundung der Stellplatzpflicht und Fahrradplatzpflicht**

### **4.3.1 Zeitlich nachfolgende Einrichtung einer Stellplatz- oder Fahrradplatzanlage**

Sind notwendige Stellplätze und Fahrradplätze auf dem Baugrundstück nicht herstellbar und sollen deshalb in einer geplanten Stellplatzanlage eines anderen Bauträgers nachgewiesen werden, deren Herstellung erst später erfolgen kann, so ist die Herstellung oder der Nachweis der im Baugenehmigungsbescheid festgesetzten Zahl notwendiger Stellplätze oder Fahrradplätze bis zur Errichtung der geplanten Anlage zu stunden, längstens bis zu 5 Jahren.

Voraussetzung ist, dass die betreffenden Stellplätze durch Baulast seitens des anderen Bauträgers auf dem Grundstück gesichert werden. Die Bauherrin oder der Bauherr soll für die Übergangszeit verpflichtet werden, Stellplätze und Fahrradplätze durch Anmietung in der Nähe zur Verfügung zu stellen, sofern dies möglich ist.

### **4.3.2 Stundung aufgrund vermutlich geringerer Bedarfe**

Eine Stundung der Pflicht zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen und Fahrradplätzen bei Nicht-Wohnnutzungen ist auf Antrag zulässig, wenn es aufgrund der Eigenart der beantragten Nutzung Anhaltspunkte dafür gibt, dass die nach Anlage 1 ermittelten Stellplatzzahlen und Fahrradplatzzahlen sowie die Ermittlung nach 4.1.3 auf Dauer über dem tatsächlichen Bedarf liegt.

In diesem Fall kann für einen individuell zu bestimmenden Anteil der notwendigen Stellplätze oder Fahrradplätze die Pflicht zur Herstellung bis zu fünf Jahre gestundet werden.

Wird die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Fahrradplätze gestundet, so sind die für eine spätere Herstellung notwendigen Flächen in den Bauvorlagen nachzuweisen.

Durch eine Auflage im Baugenehmigungsbescheid sowie durch Baulast ist sicherzustellen, dass diese Flächen von jeglicher Bebauung oder sonstigen dauerhaften Nutzung freigehalten werden und für eine spätere Herstellung tatsächlich zur Verfügung stehen.

Ist eine derartige Flächensicherung nicht möglich, so ist im Baugenehmigungsbescheid der Hinweis aufzunehmen, dass im Falle eines später tatsächlich erhöhten Bedarfes Ausgleichsbeträge in der dann geltenden Höhe zu entrichten sind, die gemäß § 49 Abs. 4 auf dem Grundstück als öffentliche Last ruhen.

Weist der Bauherr bei Ablauf der Stundung nach, dass die Herstellung der vollen Anzahl von Stellplätzen oder Fahrradplätzen nicht erforderlich ist, ist die Forderung auf die reduzierte Stellplatzzahl oder Fahrradplatzzahl neu und abschließend festzusetzen. Vorbehaltsflächen sind freizugeben.

### **4.3.3 Wohnnutzung**

Eine Stundung der Pflicht zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen oder Fahrradplätzen für Wohnnutzungen ist nicht zulässig. Die Regelungen unter 2.5.4 und 4.3.1. bleiben unberührt.

Werden Wohnungen für die besonderen Nutzergruppen Senioren und Studenten mit in sich abgeschlossenen Wohnungen gebaut, die ohne bauliche Änderungen an Wohnungssuchende auf dem allgemeinen Wohnungsmarkt vermietet werden könnten, so muss in den Bauvorlagen der Stellplatznachweis gemäß Nr. 1.2 der Anlage 1 erfolgen.

In der Baugenehmigung ist der Stellplatzbedarf nach Nr. 1.3 bzw. 1.4, 1.6 o. 1.7 der Anlage 1 festzusetzen mit der Auflage, dass die Differenz an Stellplätzen zwischen den in den Bauvorlagen nach Nr. 1.2 ermittelten Stellplätzen und dem in der Baugenehmigung festgesetzten Bedarf vom Pflichtigen dann nachzuweisen ist, wenn die Wohnungen nicht mehr entsprechend der ursprünglichen besonderen Zweckbestimmung vermietet werden.

Diese Regelung gilt nicht für im 1. Förderweg öffentlich geförderte Altenwohnungen. Bei Altenwohnungen, die als Eigentumswohnungen errichtet werden, gilt diese Regelung erst ab 30 zusammenhängenden Wohneinheiten in Verbindung mit einem entsprechenden Nutzungskonzept (z.B. an die Wohnung gekoppelte Betreuungsverträge, etc.).

#### **4.4 Ausnahmen und Befreiungen**

##### **4.4.1 Ausnahme ( § 66 Absatz 2 HBauO)**

Nach § 66 Absatz 2 HBauO kann von § 48 HBauO auf einen mit einer Begründung versehenen Antrag hin eine Ausnahme zugelassen werden.

Diese Ausnahmemöglichkeit besteht nach § 66 Absatz 2 Nr. 1 HBauO bei Kulturdenkmälern im Sinne des § 2 Absatz 1 Nr. 1 bis 3 des Denkmalschutzgesetzes, d.h. bei Denkmälern und Ensembles, die unter Denkmalschutz gestellt und in die Denkmalliste eingetragen wurden.

Die Ausnahme kann jedoch nur dann erteilt werden, wenn die tatsächliche Herstellung von Stellplätzen oder Fahrradplätzen möglich ist und den Bestand, das Erscheinungsbild oder die weitere Nutzung des Kulturdenkmals gefährden würde.

Die für Wohnungen geltende Ausnahme nach § 66 Absatz 2 Nr. 2 HBauO ist nicht anzuwenden, soweit die tatsächliche Herstellung von Stellplätzen und Fahrradplätzen möglich ist. Von den Ausgleichsbeträgen bei Unmöglichkeit der Herstellung von Stellplätzen beim Dachgeschossausbau/ -aufbau, ohne dass Vollgeschosse entstehen, stellt der § 49 Absatz 1 Satz 2 HBauO unter bestimmten Randbedingungen frei (siehe Nr. 5.2).

##### **4.4.2 Befreiungen (§ 67 HBauO)**

Eine Befreiung von der Stellplatzpflicht und Fahrradplatzpflicht aufgrund von § 67 HBauO ist ausgeschlossen, da § 49 HBauO für den Fall der Unmöglichkeit oder der Unzumutbarkeit der tatsächlichen Herstellung die Rechtsfolge der Ausgleichszahlungspflicht festlegt.

## **5. Ausgleichsbeträge**

## **5.1 Höhe der Ausgleichsbeträge**

Die Höhe der Ausgleichsbeträge für Stellplätze und Fahrradplätze ist im Ausgleichsbetragsgesetz festgelegt.

Für die jeweils ersten drei durch Ausgleichsbeträge nachzuweisenden Stellplätze werden bei Änderung der Nutzung 0 Euro erhoben.

Die Unterteilung einer zusammenhängenden Gesamtmaßnahme in Einzelanträge zum alleinigen Zweck der Mehrfachinanspruchnahme dieser Regelung schafft keinen erneuten Anspruch auf diese Privilegierung.

Der verminderte Ausgleichsbetrag nach § 1 Abs. 2 Ausgleichsbetragsgesetz greift, wenn notwendige Stellplätze, die auf dem Baugrundstück ebenerdig und ohne Überdachung zulässig und herstellbar wären, allein aus Gründen, die auf Verhältnissen außerhalb des Baugrundstücks beruhen, nicht genehmigt werden. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn eine eingeschränkte Erschließung die Herstellung von notwendigen Stellplätzen verhindert. § 1 Abs. 2 des Ausgleichsbetragsgesetzes ist somit als Härtefallregelung zu verstehen.

Die Frage der zeitlichen Anwendung regelt sich nach den jeweils im Gesetz festgelegten Überleitungsvorschriften. Bei Wegfall der Stundung oder Verlängerung von Vorbescheiden und Baugenehmigungen sowie einer abschließenden Festsetzung der Anzahl der durch Ausgleichsbeträge nachzuweisenden Stellplätze ist die dann geltende Höhe der Ausgleichsbeträge zugrunde zu legen (erneute Prüfung der Sach- und Rechtslage).

## **5.2 Verzicht auf Ausgleichsbeträge beim Dachgeschossausbau/-aufbau**

Bei der nachträglichen Schaffung von Wohnraum - insbesondere beim Ausbau und Aufbau von Dachgeschossen - wird nach § 49 Absatz 1 Satz 2 auf die Zahlung eines Ausgleichsbetrages verzichtet, wenn

1. die Herstellung auf dem Grundstück oder auf einem Grundstück in der Nähe nicht oder nur unter unzumutbaren Schwierigkeiten möglich ist,
2. die Fertigstellung des Gebäudes mindestens 5 Jahre zurückliegt und
3. keine Vollgeschosse entstehen.

## **5.3 Stundung von Ausgleichsbeträgen (LHO)**

Eine Stundung von Ausgleichsbeträgen ist nicht zulässig. Die Stundung nach § 59 Landshaushaltsordnung (wirtschaftliche Notlage) bleibt unberührt.

Auf die gesonderte Behandlung in den Fällen des Job-Tickets, des Kultur-Tickets und des autoarmen Wohnens (siehe Nr. 2.5.2 – 2.5.4) wird hingewiesen.

# **6. Verfahren**

## **6.1 Festsetzung der Stellplatzbedarfe und Fahrradplatzbedarfe**

Der mit dem Bauantrag einzureichende Stellplatznachweis und Fahrradplatznachweis ist von der Bauaufsichtsbehörde zu prüfen. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze ist nach den Vorgaben der Anlage 1 getrennt nach den unterschiedlichen Nutzungsarten im Baugenehmigungsbescheid festzusetzen.

Die Ausweisung der Anzahl der Stellplätze, die für Besucherinnen und Besucher und

Menschen mit Behinderungen vorzusehen sind, hat ebenfalls gesondert zu erfolgen.

Das Berechnungsergebnis der notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze ist getrennt nach den unterschiedlichen Nutzungsarten ab 0,5 nach oben aufzurunden, sonst abzurunden.

Die Bereitstellung der notwendigen Stellplätze hat bis zur Fertigstellung der baulichen Anlage zu geschehen.

## **6.2 Festsetzung des Ausgleichsbetrages**

Die Anzahl der durch Ausgleichsbeträge nachzuweisenden Stellplätze und Fahrradplätze und der Gesamtbetrag sind ebenfalls im Baugenehmigungsbescheid festzusetzen. Der Ausgleichsbetrag ist bis zur Fertigstellung des Bauvorhabens zu zahlen.

## **6.3 Verfahren bei Stundung**

- Verfahren für Stundungen aufgrund Job-Ticket, Kombi-Ticket und autoarmes Wohnen wie unter 2.5.1 beschrieben.
- Verfahren für Stundungen für Wohnnutzungen mit reduziertem Stellplatzbedarf wie unter 4.3.3 beschrieben.
- Verfahren für Stundungen aufgrund vermutlich geringerer Bedarfe wie unter 4.3.2 beschrieben.
- Verfahren für Stundungen aufgrund einer zeitlich nachfolgenden Einrichtung einer Stell- oder Fahrradplatzanlage wie unter 4.3.1 beschrieben.

## **6.4 Beteiligung der Fachbehörde**

### **6.4.1 Zustimmung der Fachbehörde**

Sonderfälle nach Nr. 4.1.1, autoarmes Wohnen nach 2.5.4, Genehmigung zusätzlicher Stellplätze im Abminderungsgebiet nach Nr. 3.1.2, eine Untersagung der tatsächlichen Herstellung von Stellplätzen im Einzelfall nach § 48 Abs.6 HBauO, sowie alle Abweichungen von dieser Globalrichtlinie bedürfen der Zustimmung der Fachbehörde.

### **6.4.2 Berichtspflicht gegenüber der Fachbehörde**

Bei Minderung des Stellplatzbedarfs aufgrund des Job-Tickets und des Kultur-Tickets ist die Fachbehörde über die Entscheidung des Bezirkes zu informieren.

## **7. Hinweis auf Zuständigkeiten**

Vom Senat getroffene Zuständigkeitsanordnungen bleiben von dieser Globalrichtlinie unberührt.

## **8. Geltungsdauer**

Diese Globalrichtlinie tritt mit Wirkung vom 01.08.2002 in Kraft und am 01.08.2012 außer Kraft.

Sie gilt für alle Verwaltungsentscheidungen, die ab dem 01.08.2002 getroffen werden.