Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Haushalt, Finanzen, Rechnungsprüfung, Feuerwehr und öffentliche Ordnung
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 1691/2025
Anzahl der Anlagen 5 (online)
Zu TOP

Einrichtung weiterer Bewohner*innenparkzonen im Stadtteil Mitte in den Quartieren „Lange Laube“ und „Odeonviertel“

Antrag,

1. der Einführung von Bewohner*innenparkzonen im Stadtbezirk Mitte, im Stadtteil Mitte, in den Quartieren „Lange Laube“ und „Odeonviertel“, wie in den Anlagen dargestellt, mit Gesamtkosten i.H.v. ca. 14.700,- € für zusätzliche Parkscheinautomaten, Beschilderung und Markierungen sowie jährlichen Betriebskosten von ca. 3.520,- € zuzustimmen.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 (1) mit § 10 Abs. 2.3 der Hauptsatzung

- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 (2) NKomVG

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Die Einführung von Bewohner*innenparkzonen und die damit verfolgten Ziele wirken sich in gleichwertiger Weise auf die Belange von Männern und Frauen bzw. auf alle gesellschaftlichen Gruppen aus.

Ergebnis der Klimawirkungsprüfung
Das Ergebnis der Klimawirkungsprüfung wird als positiv bewertet.
Die Maßnahme setzt Anreize für eine klimafreundliche Mobilität und wirkt sich dadurch positiv auf das Klima aus.

Kostentabelle
Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit
Investitionsmaßnahme I.54602.901 Sonstige Maßnahmen

Einzahlungen		Auszahlungen	
		Erwerb von bewegl. Sachvermögen	14.700,00
		Saldo Investitionstätigkeit	**-14.700,00**

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54602 Parkeinrichtungen

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
Öffentlichrechtl. Entgelte	15.350,00	Sach- und Dienstleistungen	3.520,00
		Abschreibungen	1.131,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	221,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	**10.478,00**

Abschreibungen
Kosten der Maßnahme / Nutzungsdauer (bei Parkscheinautomaten: 13 Jahre)

Zinsen
Kalkulatorischer Zinssatz in Höhe von 3 % auf die durchschnittlich (zu 50 %) gebundene Investitionssumme (Saldo Investitionstätigkeit).

Hinweis:
Der weitaus überwiegende Teil der Stellplätze in den Quartieren „Lange Laube“ und „Odeonviertel“ wird derzeit bereits mit einer Parkscheinregelung bewirtschaftet. Dafür sind im Quartier Lange Laube 13 Parkscheinautomaten und im Odeonviertel 12 Parkscheinautomaten vorhanden. Mit der politisch beschlossenen Aufwertung der Fahrradstraße „Lange Laube“ entfallen in diesem Straßenzug zukünftig die bisherigen bewirtschafteten Kurzzeitstellplätze. Die dort aufgestellten vier Parkscheinautomaten sind überflüssig und sollen an anderer Stelle in den beiden Quartieren weiterverwendet werden. Die derzeitigen Erträge aus den Parkscheingebühren (öffentlich-rechtliche Entgelte) liegen für das Quartier „Lange Laube“ bei etwa 260.000,- €/Jahr und für das Quartier „Odeonviertel“ bei etwa 200.000,- €/Jahr. Darin sind Entgelte durch Handyparken nicht berücksichtigt, da dazu keine Angaben vorliegen. Da hier schon heute die Mehrheit der vorhandenen Stellplätze bewirtschaftet wird (es entfallen einige Stellplätze in der Langen Laube, andere kommen in den anderen Bereichen hinzu), geht die Verwaltung nur von in etwa gleichen oder geringen Mehreinnahmen aus, die nicht abschätzbar sind und deshalb nicht benannt werden können.

Parken nur mit Bewohner*innenparkausweis (Trennprinzip) findet in diesen Quartieren zukünftig fast ausschließlich in den Straßenabschnitten statt, die derzeit nicht bewirtschaftet sind (Bergmannstraße, Hausmannstraße, Westabschnitt der Otto-Brenner-Straße (Südseite) und mittlerer Abschnitt der Brüderstraße (Südseite)), so dass dort von Mehreinnahmen durch die Bewohnerparkgebühren auszugehen ist.

Hinweis:

Eine Steigerung der Erträge aus der Verkehrsüberwachung (öffentlich-rechtliche Entgelte), wird nicht erwartet, da in beiden Quartieren bereits eine Parkraumbewirtschaftung mit Parkschein eingerichtet ist, die auch überwacht wird.

Eine Steigerung der Erträge aus der Ausstellung von Bewohner*innenparkausweisen (öffentlich-rechtliche Entgelte), hier angegeben mit ca. 15.350,- € / Jahr, können zum gegenwärtigen Zeitpunkt lediglich grob anhand der bisherigen Einnahmen in den bestehenden Bewohner*innenparkzonen Hannovers (bei derzeit 30,70 € p. a. pro Bewohner*innenparkausweis) abgeschätzt werden. Bei Verankerung der bereits beschlossenen zukünftigen Bewohner*innenparkgebühren von 96,- € p. a. (DS H-0321/2025) in der Parkgebührenordnung werden diese voraussichtlich auf ca. 48.000,- € jährlich steigen.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Die Verwaltung wurde durch den Rat der Landeshauptstadt Hannover beauftragt, das Bewohner*innenparken im Stadtgebiet deutlich auszuweiten (DS 3158/2018 "Saubere Luft für Hannover" und DS H-0160/2019 zum Haushaltsplan 2019/2020).

Im Innenstadtbereich Hannovers bestehen bereits vier Bewohner*innenparkzonen. Diese wurden Anfang der 1990 er Jahre eingerichtet. Obwohl eine städtebauliche Weiterentwicklung in den Wohnquartieren erfolgte, wurden die ursprünglichen Zoneneinrichtungen mit den verkehrsrechtlichen Regelungen der Parkraumnutzung weitestgehend beibehalten und nicht auf weitere Gebiete ausgeweitet. Dies soll jetzt sukzessiv geschehen (s. Anlage 1).

Seit Juni 2023 sind in einem Teilbereich der Südstadt die Bewohner*innenparkzonen GA, GB, GC eingerichtet. Drei weitere Bewohner*innenparkzonen F, G und H in der Calenberger Neustadt wurden im März 2025 in Betrieb genommen (s. Anlage 1). Von den innerhalb des Cityringes darüber hinaus untersuchten Bereichen zur Einrichtung von Bewohner*innenparkzonen (Lange Laube, Odeonviertel und Gerichtsviertel) ruht das Gerichtsviertel aufgrund der abzuwartenden Entwicklungen im Projekt „Nördliches Bahnhofsviertel“.
In weiteren großen Bereichen (s. Anlage 1, Untersuchungsgebiete 1 und 2) der innenstadtnahen Quartiere wurden entsprechend dem Ratsauftrag Untersuchungen in Auftrag gegeben, ob auch hier Bewohner*innenparkzonen eingerichtet werden können.

In den innerstädtischen und stadtkernnahen Wohn- und Mischgebieten der Landeshauptstadt Hannover konkurrieren Einwohnende, im Gebiet Beschäftigte, in der Innenstadt Beschäftigte, Kundinnen/Kunden, Besuchende, Dienstleistende und Lieferdienste um den knappen Parkraum. In einigen Bereichen kommen noch Nutzungsansprüche durch Eventverkehre dazu.

Maßnahmen des Parkraummanagements lenken die Nachfrage nach Stellplätzen, reduzieren den Parksuchverkehr, erhöhen die Verkehrssicherheit und sorgen für weniger Lärm und bessere Luft. Sie sind ein Beitrag zur Verkehrswende, möglichst begleitet von Maßnahmen, die das Zufußgehen, Fahrradfahren und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver gestalten. Ein Instrument des Parkraummanagements ist das Einführen von Bewohner*innenparken, welches durch Verdrängung des Fremdverkehrs aus den stadtkernnahen Wohn- und Mischgebieten insgesamt eine positive verkehrspolitische Wirkung auch auf den zuführenden Hauptverkehrsstraßen

erzielen kann. Gleichzeitig wird von der Region Hannover sukzessive die Erschließung mit dem ÖPNV durch Taktverdichtung oder Linienverlegungen sowie durch Ausbau des P+R verbessert und durch die Stadt das Angebot im Radverkehr z. B. durch die Einrichtung von Velorouten, Verbesserungen der Fahrradstraßen optimiert, so dass attraktive Angebote als Alternative zum Fahren mit dem Auto in die Stadt geschaffen werden. Durch das Bewohner*innenparken wird aber auch die Situation für die in diesen Bereichen Wohnenden verbessert und ist eine Maßnahme zur Stärkung des Wohnens in der Innenstadt.

Zur Untersuchung der Einrichtung möglicher Bewohner*innenparkzonen wurde ein externer Dienstleister beauftragt. Dieser hat im „Stadtbezirk Mitte“ Teilgebiete in den Stadtteilen Calenberger Neustadt und Mitte untersucht. Zu diesen Untersuchungsbereichen gehören auch die Quartiere „Lange Laube“ und „Odeonviertel“. Auf der Grundlage einer differenzierten Bestandserfassung mit Nutzungskartierung wurden bei mehreren Erhebungsrundgängen Auslastungserhebungen durchgeführt.

Da die Datenerhebung bereits vor einiger Zeit erfolgt ist, wurde in diesen Quartieren Anfang 2025 nochmals örtlich eine Überprüfung der Straßen auf markante Veränderungen der Stellplatzsituation, z. B. die Auswirkungen der Überprüfungen bestehender Fahrradstraßen sowie von Verkehrsplanungen, durchgeführt und in der Konzepterarbeitung/-darstellung berücksichtigt.

Im Rahmen der Aktualisierung der Daten wurde auch die Rechtmäßigkeit des Gehwegparkens überprüft. Beim derzeit durch Beschilderung zulässigen Gehwegparken in der Stiftstraße (Halbhochparken) ist eine Mindestgehwegbreite von > 1,50 m nicht mehr vorhanden. Dies wurde im vorliegenden Konzept entsprechend berücksichtigt, so dass regelkonform in der Stiftstraße nur noch einseitig Parken am Fahrbahnrand auf der Westseite vorgesehen ist.

2. Rechtliche Grundlagen Ausgangslage

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) § 6 Abs. 1, Nr. 14 bildet die Ermächtigungsgrundlage für das Bewohnendenparken, die Zuständigkeit für das Bewohnendenparken ist in der Straßenverkehrsordnung (StVO) § 45 Abs. 1 b, Nr. 2 a geregelt, die Details zur Anordnung in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV) zur Straßenverkehrsordnung (StVO) unter der römischen Nummer XI.

Nach § 45 VwV StVO 29 XI, in der Fassung vom 29.01.2025, *können Bewohnerparkvorrechte „aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs angeordnet werden in städtischen Quartieren, in denen ein erheblicher Parkraummangel besteht oder droht. Ein erheblicher Parkraummangel besteht, wenn die vorhandenen Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Straßen in einem Gebiet im Durchschnitt zu mehr als 80 Prozent ausgelastet sind. Dabei kann nach Wochentagen und Tageszeiten differenziert werden. Ein erheblicher Parkraummangel droht, wenn aufgrund konkretisierter städtebaulichverkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, dass diese Schwelle in den nächsten Jahren überschritten werden wird (z. B. aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbarer Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten).“*

„Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 5) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches soll 1.000 m nicht übersteigen; in Ausnahmefällen darf sie bis zu 1.500 m betragen. Die Einrichtung mehrerer Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) ist

zulässig" (§ 45 VwV StVO 31 XI).

*„Innerhalb eines Bereiches mit Bewohner*innenparkvorrechten dürfen werktags von 09:00 bis 18:00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohnenden reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentangaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstausdehnung wiederum die Einhaltung der Prozentvorgaben ergibt“* (§ 45 VwV StVO 32 XI). Eine Quotierung innerhalb eines Bereiches mit Bewohner*innenparkvorrechten ist bei einer Bewirtschaftung nach dem Mischprinzip (allg. Nutzung) entbehrlich.

„Für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung empfiehlt sich die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomaten). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig unter besonderer Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen mit Liefer- und Publikumsverkehr sowie des Publikumsverkehrs von freiberuflich Tätigen in dem Bereich verteilt sein“ (§ 45 VwV StVO 33 XI).

*„Bewohner*innenparkvorrechte können in Bereichen mit angeordneter Parkraumbewirtschaftung auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomaten zu bedienen, angeordnet werden“* (§ 45 VwV StVO 34 XI).

Auch mit den neuen Regelungen und Möglichkeiten zum Bewohner*innenparken, die sich durch die Novellierung der StVO 2024 ergeben haben, sind die vorgenannten Randbedingungen zu berücksichtigen.

3. Beschreibung der möglichen Bewohner*innenparkzone

Bei den Untersuchungen wurden hohe Parkraumauslastungen bei einem erheblichen Anteil von Fremdparkenden festgestellt, womit wesentliche Voraussetzungen für die Einführung von Bewohner*innenparkzonen erfüllt sind. Aufgrund der schon etwas länger zurückliegenden Datenerhebung wurde im Februar 2025 eine Überprüfung der Straßen in Bezug auf zwischenzeitlich eingetretene bauliche Veränderungen durchgeführt. Insgesamt wurde nur eine geringe Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Bereich in den geplanten Zonen E und K in den vergangenen Jahren aufgegeben und anderen Nutzungen zugeordnet. Eine Ausnahme bildet hier der Straßenzug „Lange Laube“ (DS 15-1887/2023 E1) durch die mit der Fahrradstraße einhergehenden Regelungen. Die Planungen zum „Stadtquartier Goseriede“ bzw. „Urban Q“ erfordern zwar keine Veränderungen in Bezug auf das erarbeitete Parkraum-bewirtschaftungskonzept im angrenzenden öffentlichen Verkehrsraum, jedoch hat die Verwaltung die vom externen Dienstleister vorgelegten Konzepte etwas aktualisiert, um den aktuellen Planungen und Entwicklungen Rechnung zu tragen. Der beiliegende Erläuterungsbericht (s. Anlage 5) basiert auf den der Untersuchung zugrunde liegenden Erhebungsdaten.

Der Ratsauftrag DS H-0160/2019 zum Haushaltsplan 2019/2020 sieht eine Neuordnung des Parkraummanagements mit bewirtschafteten Bewohner*innenparkzonen vor. Die Verwaltung schlägt vor, dass, wie auch in allen anderen Bewohner*innenparkzonen, die entgeltliche Bewirtschaftung ausschließlich gebührenpflichtig mit Parkscheinautomaten erfolgen soll.

Die Anordnung der unterschiedlichen Parkordnungssysteme (Mischprinzip / Trennprinzip

/ Parkscheinregelung) wurde unter Berücksichtigung:

- der Struktur in Bezug auf die Verteilung der Einwohnenden,
- der Anzahl und Verteilung der Kfz-Halter*innen in den Straßenabschnitten,
- der Parkraumnachfrage durch Bewohnende, die anhand der Verteilung, der erfassten und anonymisiert abgeglichenen Kennzeichen der Bewohnenden im Nachtzeitraum ermittelt wurden,
- der ermittelten Bereiche mit ausgeprägten Nutzungskonflikten,
- des zur Verfügung stehenden Parkraums und
- der Festsetzungen nach § 45 VwV StVO 31, 32 X: Die zur Verfügung stehenden Parkflächen von Bewohner*innenparkzonen müssen tagsüber zu 50 % und nachts zu 25 % für den Gemeingebrauch nutzbar sein, die maximale Ausdehnung einer Bewohner*innenparkzone darf 1.000 m nicht überschreiten, in Ausnahmefällen darf sie nach der Novellierung der StVO mit der dazugehörigen VwV bis 1.500 m betragen, vorgenommen.

Bei der Anwendung der verschiedenen Parkordnungssysteme (Mischprinzip / Trennprinzip / Parkscheinregelung) wurde darauf geachtet, dass sich diese an den jeweiligen Nutzungen in den einzelnen Bereichen orientiert. Dies gilt insbesondere für die Bereiche mit deutlich überwiegender Wohnnutzung (wie in der Hausmannstraße, der Bergmannstraße und der Brüderstraße, teilweise auch an der Otto-Brenner-Straße). Hier soll das Trennprinzip zur An-wendung kommen, so dass hier Fremdparker ausgeschlossen sind. Damit soll verhindert werden, dass insbesondere durch Beschäftigte und Kunden der Dienstleistungsbetriebe und Einzelhandelseinrichtungen in den angrenzenden Bereichen mit der Hoffnung in diese Straßen eingefahren wird, man könne ja dort doch noch einen freien Stellplatz finden.

Für Carsharing werden Sonderregelungen getroffen, sodass diese Fahrzeuge weiterhin auch in Bewohner*innenparkzonen zur Verfügung stehen. Auch die Sonderregelungen für Elektro-fahrzeuge gelten ebenfalls in den Bewohner*innenparkzonen.

In den Zonen mit Parkscheinregelung und in den Zonen des Mischprinzips wird analog zu den Regelungen in der Calenberger Neustadt sowie den anderen Bewohner*innenparkzonen abweichend vom Haushaltsbegleitantrag DS H-0320/2025, die Parkscheinpflicht von Montag bis Samstag auf 9 Uhr bis 20 Uhr ausgeweitet (DS 15-0957/2024). Auf diese Weise soll gewährleistet werden, dass auch Bewohner*innen, die erst nach 18:00 Uhr einen Stellplatz suchen, hier eine Chance haben und nicht ab 18:00 Uhr in diesen Bereichen ein reger Parksuchverkehr von Innenstadtbesucher*innen auf der Suche nach einem freien, kostenlosen Stellplatz einsetzt.

Unter nachfolgendem Link auf der vor kurzem aktualisierten Internetseite der Stadt Hannover finden Sie zudem zusätzlich noch viele Antworten auf häufig gestellte Fragen zur Thematik „Bewohner*innenparkzonen“:
https://www.hannover.de/Service/Mobil-in-Hannover/Parken/Bewohner*innenparken

Unter Berücksichtigung der rechtlichen Grundlagen wird vorgeschlagen, im o. g. Untersuchungsgebiet die **Bewohner*innenparkzonen E und K** einzurichten. Die Bezeichnung der einzu-richtenden Bewohner*innenparkzonen erfolgt unter Berücksichtigung bereits bestehen-der Bewohner*innenparkzonen im Stadtbezirk Mitte mit einem Buchstaben.

Hinweis:
In den anderen Stadtbezirken sind zwei Buchstaben erforderlich, da zu erwarten ist, dass insgesamt im Stadtgebiet mehr als 26 Parkzonen entstehen werden. Bei der

Bezeichnung steht der erste Buchstabe für den Stadtbezirk (z. B. Stadtbezirk Südstadt/Bult 7 = der 7. Buchstabe im Alphabet ist G), der zweite Buchstabe bezeichnet fortlaufend die einzelnen Zonen im Stadtbezirk.

Mit Vorlage des politischen Beschlusses werden nachfolgend aufgeführte Maßnahmen durch die Verkehrsbehörde in den zukünftigen Bewohner*innenparkzonen E und K angeordnet und, unter Berücksichtigung einer erforderlichen Zeitspanne von 4 bis 5 Monaten für die Umsetzung (Markierung, Beschilderung, Aufstellen der Parkscheinautomaten aber vor allem genügend Vorlauf für die Beantragung der Bewohner*innenparkausweise durch die Berechtigten), voraussichtlich im Frühjahr 2026 in Betrieb genommen (Anlagen 3 und 4):

- Bewohner*innenparkzonen E und K: Beschilderung von Stellplätzen
  - > nach dem Mischprinzip (Parken für Bewohner frei, für Gebietsfremde Parkschein 2,5 Stunden in der Zeit von Mo – Sa 9 bis 20 h),
  - > nach dem Trennprinzip (Parken nur mit Bewohnerparkausweis, Mo – So 0 bis 24 h) und
  - > nach der Parkscheinregelung (Parken für alle max. 2,5 Stunden, Mo – Sa 9 bis 20 h).

Der Erfolg der beschriebenen Maßnahmen zur Einschränkung des Fremdparkens hängt im Wesentlichen von der verkehrsrechtlichen Überwachung der Bewohner*innenparkzonen ab. Eine regelmäßige Kontrolle und ein einheitliches Verfahren bei Verstößen gegen verkehrsbehördliche Anordnungen sind unabdingbar, um die Wirksamkeit der Maßnahme sicher zu stellen.

Dies soll zunächst mit dem vorhandenen Personal durchgeführt werden. Sollte daraus ggf. ein personeller Mehrbedarf resultieren, werden die sich daraus ergebenden zusätzlichen Stellen beantragt.

Über die Aspekte der Verkehrsüberwachung hinaus (Personalkosten für die Verkehrs-überwachung und Einnahme von Bußgeldern) sind bei der Einrichtung neuer Bewohner*innenparkzonen auch die Aufwendungen und Einnahmen für die Bewohner-parkausweise zu berücksichtigen. Die Ausstellung der Parkausweise für Bewohnende wird von den Bürger-ämtern durchgeführt. Parkausweise können direkt im Bürgeramt oder online beantragt werden.

Für die Bewohner*innenparkzonen in den Quartieren „Lange Laube“ und „Odeonviertel“ wird mit Einnahmen für die Parkausweise in Höhe von 15.350,- € pro Jahr gerechnet, dem ein Personalmehrbedarf von 0,06 VZÄ gegenüberstehen würde. Der Mehraufwand soll zunächst mit dem vorhandenen Personal abgedeckt werden. Bei zukünftigen Bewohner*innenparkzonen ist dieser Bedarf jedoch erneut zu prüfen und anzupassen.

Es werden darüber hinaus zurzeit weitere Untersuchungen zur Einführung von Bewohnen-denparken durchgeführt, die dann bei Einrichtung weiterer Zonen zusätzlichen Personalbedarf zur Unterhaltung der Parkscheinautomaten durch den Fachbereich Tiefbau sowie zusätzlichen Personalbedarf in der Überwachung durch den Fachbereich 32 auslösen werden.

66.21
Hannover / 20.08.2025