

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0515/2017
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 22.03.2017	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 28.03.2017

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	06.04.2017	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	09.05.2017	Ö
Stadtrat	Kenntnisnahme	17.05.2017	Ö

Betreff:

Zukünftige Verfahrensweise bei der Einrichtung von Gehwegparken

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 22.03.2017

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz, 28.03.2017

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss und der Stadtrat nehmen den Sachstandsbericht der Verwaltung und die künftigen Regelungen von Gehwegparken bei geeigneten Rahmenbedingungen zur Kenntnis. Der Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim nimmt zur Kenntnis, dass diese Regelung im Karree Breite Straße – Jahnstraße – Friedensstraße – Kurt-Schumacher-Straße als Pilotprojekt erprobt werden soll.

1. Sachverhalt

In vielen Bereichen des Mainzer Stadtgebiets herrscht ein spürbarer Parkdruck im öffentlichen Verkehrsraum. Bei ausreichenden Fahrbahnbreiten kann oftmals das Parken am Fahrbahnrand einseitig oder sogar zweiseitig zugelassen werden. Bei begrenzten Fahrbahnbreiten, jedoch ausreichend dimensionierten Gehwegen hat die Straßenverkehrsbehörde in der Vergangenheit auch das einhüftige oder vollständige Gehwegparken zugelassen und dies mittels Markierung und/oder Beschilderung (StVO-Zeichen 214 „P“) gekennzeichnet. Nach einer stadtinternen Festlegung aus den frühen 1990er Jahren wurde hier eine verbleibende Restgehwegbreite von 1,75 m gefordert. Außerdem erging die Maßgabe, dass die Bordsteinhöhe nicht größer als 7 cm betragen sollte, damit etwaige Regressansprüche bei Beschädigungen infolge des Auffahrens auf hohe Bordsteine ausgeschlossen werden. Aufgrund dieser Vorgabe hat die Straßenverkehrsbehörde in vielen Bereichen auf die Ausweisung (und damit Ordnung) von Gehwegparkbereichen verzichtet, da Hochbordsteine vielfach auf ein Maß von 10 cm, gelegentlich auch darüber, eingebaut werden.

Abseits dieser aktiven Ausweisung von Parkbereichen hat das Verkehrsüberwachungsamt Gehwegparken dort geduldet, wo eine Restgehwegbreite von 1,20 m (Rollstuhlbreite) verblieb und andere sicherheitsrelevante Aspekte nicht entgegenstanden.

In jüngerer Zeit haben sich jedoch verschiedene Probleme bei dieser pragmatischen Handhabung ergeben. Zum einen war und ist zu beobachten, dass einhüftig auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge tendenziell weiter als vertretbar im Gehwegbereich abgestellt werden und dabei das o.g. Mindestmaß unterschritten wird. Außerdem stellt die derzeitige Duldung im Hinblick auf die in der StVO geforderte Kennzeichnung von Gehwegparken eine Grauzone dar. Schlussendlich ist es den Verkehrsüberwachungskräften nicht flächendeckend möglich, die Unterschreitung der Mindestgehwegbreite zu kontrollieren und entsprechend zu ahnden.

In der im Jahr 2016 sehr intensiv geführten Diskussion um Schulwegsicherheit war die Fußgängersicherheit an vielen Stellen ein Thema. Nicht zuletzt deshalb haben die Abteilung Verkehrsweisen des Stadtplanungsamtes und das Verkehrsüberwachungsamt Kontakt mit dem Rechtsamt aufgenommen, um einen Weg zu finden, das Gehwegparken in Bezug auf Fußgängersicherheit zu verbessern und gleichzeitig der Nachfrage nach Parkraum bestmöglich Rechnung zu tragen. Als Muster für die Untersuchungen diente der Bereich zwischen Breite Straße und Friedensstraße in Gonsenheim, wo im Rahmen der Schulwegsicherheitsuntersuchung Hinweise auf verbesserungsbedürftige örtliche Verhältnisse eingingen.

2. Lösung

Zunächst hatte das Rechtsamt ermittelt, ob sich aus der Rechtsprechung heraus zwingende Gründe für die Beachtung des 7 cm-Kriteriums der Bordsteinhöhe ergeben. Die Recherche zeigte, dass keine diesbezüglichen Gerichtsurteile vorliegen. Auch eine Nachfrage beim Haftpflichtversicherer GVV-Kommunalversicherung ergab, dass in der Vergangenheit keine Regressansprüche durch Fahrzeugbeschädigungen infolge zu hoher Bordsteine zu regulieren waren. Von der zuständigen Stelle wurden keine Bedenken geäußert, dass Gehwegparken auch bei der weit verbreiteten Bordsteinhöhe von 10 cm ausgewiesen wird.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Straßenverkehrsbehörde, an den bislang geduldeten und damit unzureichend definierten Bereichen das Parken mittels Markierung zu ordnen (auf eine Beschilderung kann im Regelfall verzichtet werden).

Auch die bislang vorausgesetzte Restgehwegbreite hat die Abteilung hinterfragt und festgestellt, dass das Maß von 1,75 m seinerzeit ohne erkennbare fachliche Begründung vermutlich recht großzügig gewählt wurde. Angesichts der gerade in gewachsenen örtlichen Strukturen oftmals sehr begrenzten Gehwegbreiten hält es die Verkehrsverwaltung für vertretbar, eine Restgehwegbreite von 1,25 m anzusetzen. Fachlich lässt sich dieser Wert aus dem lichten Maß des Bewegungsraums eines Fußgängers herleiten, der in den einschlägigen Richtlinien mit 0,60 m angesetzt ist. Das gewählte Mindestmaß ermöglicht also das paarweise Gehen nebeneinander oder den Begegnungsfall zweier Fußgänger.

Weitere relevante Planungsparameter sind folgende:

- Fahrstreifenbreite im Einrichtungsverkehr: 3,50 m (ermöglicht Begegnungsverkehr PKW – Fahrrad auch in Engstellen und ist auch für den Winterdienst ausreichend dimensioniert)
- Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall PKW – LKW: 4,75 m
- Parkstreifenbreite: 2,00 m

Der zur Verfügung stehende Verkehrsraum für einseitiges einhüftiges Parken beträgt insofern:

$$2 \times 1,25 \text{ m} + 3,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m} = 8,00 \text{ m}$$

für beidseitiges Parken entsprechend 2,00 m mehr, d.h. 10,00 m.

In der Anlage 1 sind Musterquerschnitte zur Veranschaulichung der Planungsüberlegungen beigefügt.

In kurzen und gut einsehbaren Straßenabschnitten kann auf Ausweichstellen verzichtet werden. Sofern solche Bereiche sinnvoll oder notwendig sind, bieten sich Grundstückszufahrten an, deren Parkverbotsbereiche erforderlichenfalls bedarfsgerecht verlängert werden.

Das Einzeichnen von Markierungen ermöglicht es insbesondere auch, das Parken an Einmündungsbereichen und Kreuzungseckausrundungen so zu steuern, dass die Straßenüberquerung erleichtert und eine gegenseitige Wahrnehmung und Sichtbeziehung zwischen dem Kraftverkehr und den Fußgängerinnen und Fußgängern verbessert wird. Dies stellt allgemein und speziell für die Schulwegsicherheit einen erheblichen Gewinn dar.

Als Pilotprojekt für die künftige Gestaltung des Gehwegparkens ist der eingangs beschriebene Bereich im Karree Breite Straße -Jahnstraße - Friedensstraße - Kurt-Schumacher-Straße ausgewählt. In der Anlage 2 ist exemplarisch ein Bereich mit den vorgesehenen Markierungen dargestellt. Hierbei wird erkennbar, dass sich die ausgewiesenen Markierungen weitestmöglich auf die derzeit regelkonform nutzbaren Parkbereiche erstrecken. Durch das Einzeichnen von Sperrflächen werden vorrangig diejenigen Bereiche freigehalten, die durch die geltenden Vorschriften ohnehin untersagt sind (z.B. im 5m-Bereich an Einmündungen ab Schnittpunkt der Fahrbahnkanten kreuzender Straßen). Potenziell nutzbarer Parkraum entfällt nur in Ausnahmefällen an den oben beschriebenen Ausweichstellen, wobei dies nach Abschätzung der Verwaltung im betrachteten Gebiet auf eine Größenordnung unter 5% begrenzt ist. Letztlich dient diese marginale Einschränkung aber auch der Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehrsabläufe im Kfz-Verkehr.

3. Alternative

Verzicht auf eine aktive Kennzeichnung der Parkbereiche mit dem Effekt, dass durch Parken an ungeeigneten Stellen weiterhin vermeidbare Gefährdungen von Fußgängern entstehen.

4. Ausgaben/Finanzierung **a) einmalige Ausgaben**

Die notwendigen Markierungsarbeiten können aus laufenden Mitteln des Sachgebiets Straßenverkehrsbehörde sowie ggf. ergänzend aus Mitteln zur Verbesserung der Schulwegsicherheit, die für den Haushalt 2017/18 angemeldet wurden, bestritten werden.

5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

keine