

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1286/2017
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 11.09.2017	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 19.09.2017

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	26.09.2017	Ö
Stadtrat	Kenntnisnahme	27.09.2017	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	21.11.2017	Ö

## Betreff:

Zukünftige Verfahrensweise bei der Ordnung von Gehwegparken in Bestandssituationen

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 13.09.2017

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete

Mainz, 20.09.2017

gez. Ebling

Michael Ebling  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** und der **Stadtrat** nehmen den Sachstandsbericht der Verwaltung und die künftigen Regelungen von Gehwegparken in Bestandssituationen 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 teilweise oder vollständige Gehwegparken zugelassen und dies mittels Markierung und/oder Beschilderung (StVO-Zeichen 314 „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 1,10 bis 1,20 m (Personen mit Rollstuhl) 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 teilweise 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 Bestandssituationen 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.

Das Thema wurde bereits im Frühjahr im Verkehrsausschuss diskutiert und der Vorschlag der Verwaltung positiv bewertet. Aufgrund von verschiedenen Hinweisen hat sich die Verwaltung den zur Erprobung empfohlenen Verfahrensvorschlag leicht modifiziert.

## 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 strebt die Straßenverkehrsbehörde an, in den denjenigen Bereichen, wo das Parken aufgrund der oben erwähnten Maximalhöhe des Bordsteins nicht geregelt wurde, künftig mittels einer Markierung zu ordnen (auf eine Beschilderung kann im Regelfall verzichtet werden).

Auch die bislang vorausgesetzte Restgehwegbreite hat die Abteilung hinterfragt. Das Maß von 1,75 m entspricht näherungsweise den Vorgaben für Verkehrsräume bei sich begegnenden Fußgängern nach den einschlägigen Richtlinien für Neuanlagen (Breite 1,80 m; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RASSt 06). Allerdings kann dieser Wert in Bestandsituationen mit oftmals sehr begrenzten Straßenraumbreiten in der Regel nicht ohne einen drastischen Eingriff in den ruhenden Verkehr erreicht werden.

Die RASSt 06 gibt für Mobilitätsbehinderte einen Breitenbedarf von bis zu 1,30 m an (blinde Person mit Begleitperson). Der Band 3 zur DIN 18040-3 zum Thema Barrierefreies Bauen fordert, dass Engstellen, d.h. Bereiche schmaler als 1,80 m nicht länger als 18 m sein dürfen.

Um in Bestandssituationen einen angemessenen Ausgleich der Interessen erzielen zu können, hält es die Verkehrsverwaltung in Straßenabschnitten mit moderatem Fußgängerverkehrsaufkommen für vertretbar, eine Restgehwegbreite von 1,30 m anzusetzen und jeweils spätestens nach 18 m Engstelle eine Ausweichmöglichkeit zu schaffen. Dies lässt sich gerade in älteren Bauungsstrukturen recht problemlos bewerkstelligen, da an Hof- und Garagenzufahrten das Parken ohnehin unterbrochen werden muss. Somit verbleibt an nur wenigen Stellen der Bedarf, eine Parkreihe > 18 m Länge mit einer Ausweichstelle zu versehen. Die Verwaltung hat für solche Stellen ein Mindestmaß von 3,00 m Länge festgelegt. Weitere relevante Planungsparameter sind folgende:

- Fahrstreifenbreite im Einrichtungsverkehr: mindestens 3,25 m (ermöglicht Begegnungsverkehr PKW – Fahrrad in Engstellen und ist auch für den Winterdienst ausreichend dimensioniert)
- Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall PKW – LKW: mindestens 5,00 m (bei verminderter Geschwindigkeit)
- Parkstreifenbreite: 2,00 m

Der zur Verfügung stehende Verkehrsraum für einseitiges Parken beträgt insofern:

$$2 \times 1,30 \text{ m} + 3,25 \text{ m} + 2,00 \text{ m} = 7,85 \text{ m}$$

für beidseitiges Parken entsprechend 2,00 m mehr, d.h. 9,85 m.

Um die Mindestgehwegbreite sicherzustellen, soll nur auf dem Gehweg eine Markierung aufgebracht werden. Für Fahrzeuge, die eine geringfügig größere Breite als 2,00 m aufweisen, entfällt somit einseitig eine Parkbegrenzungslinie, sodass auch diese Fahrzeuge noch regelungskonform geparkt werden können.

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

In kurzen und gut einsehbaren Straßenabschnitten kann auf Ausweichstellen für den motorisierten Verkehr 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 weitreichend 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 wenigen Fällen an den oben beschriebenen Ausweichstellen für den motorisierten Verkehr sowie für Fußgänger bzw. mobilitätseingeschränkte Personen. Dies wird nach Abschätzung der Verwaltung im betrachteten Gebiet auf eine Größenordnung von rund 10% begrenzt. Letztlich begünstigt diese moderate Einschränkung neben einer verbesserten Abwicklung des Fußgängerverkehrs und mobilitätseingeschränkter Personen auch die Verkehrsabläufe im Kfz-Verkehr.

Die vorstehende Regelung soll nach erfolgter Erprobung nur in Bestandssituationen mit vergleichbaren Rahmenbedingungen angewendet werden. Bei der Neuplanung von Straßen wird auch zukünftig selbstverständlich darauf geachtet, dass die nach den Richtlinien geforderten Gehwegbreiten ohne Engstellen gewährleistet werden.

### **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