

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0836/2022
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 10.06.2022	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 30.08.2022			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	06.09.2022	Ö
Stadtrat	Entscheidung	21.09.2022	Ö

Betreff: Sichere Gehwege für Alle hier: Ordnung der Straßenräume zugunsten der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 11.08.2022 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete
Mainz, 31. August 2022 gez. Ebling Michael Ebling Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** und der **Stadtrat** nehmen den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis. Der **Stadtrat** beschließt, die Ordnung des Gehwegparkens gemäß der dargestellten Vorgehensweise umzusetzen.

Sachverhalt

1. Sachverhalt

Die Landeshauptstadt Mainz bietet immer mehr Menschen Platz für Wohnen, Arbeiten, Bildung und zur Freizeitgestaltung. Nicht zuletzt aufgrund ihrer Standortattraktivität und der nachhaltigen Stärkung dieser Qualitäten hat sich die Stadt Mainz Handlungsaufträge im Sinne des Klimaschutzes und der nachhaltigen Mobilitätsgestaltung gegeben. Dies soll vor allem auch die Lebensqualität der Bürger:innen und Besucher:innen sichern. Mit Zunahme der Einwohner:innen, steigt auch die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel von Jung und Alt: Menschen legen ihre Wege individuell zu Fuß, mit dem Fahrrad, Rollstuhl, Rollator, E-Tretroller, Kinderwagen, Kfz sowie mit Bus und Bahn und in jeweils verschiedenen Geschwindigkeiten zurück. Die Multimodalität in der Fortbewegung führt mit Blick auf den Pkw in den letzten Jahren zu einer Verkehrsentwicklung, aus der vor allem in Wohnstraßen mit hohem Parkdruck die gelebte Praxis des Gehwegparkens resultiert. Angesichts der Zunahme der Multimodalität und einer Verschiebung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund forciert dies jedoch zunehmend Probleme im Zusammenhang mit einer gleichberechtigten Flächennutzung der verschiedenen Verkehrsträger sowie der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Durch das umfangreiche Parken auf Gehwegen sind diese nur eingeschränkt und zum Teil gar nicht vom Fußverkehr nutzbar. Da Gehwege in vielen Fällen auch als Schulwege fungieren, ist der verfügbare Platz dort auch für Kinder relevant. Erst recht, da Kinder bis zum 8. Lebensjahr Gehwege auch zum Rad fahren nutzen müssen. Entsprechend definiert auch die Straßenverkehrsordnung (StVO), dass die Nutzung der Gehwege den Fußgänger:innen vorbehalten ist. Für diese ist jedoch auf zugeparkten Gehwegen oft kein Durchkommen mehr. Besonders leidtragend sind Menschen mit großen Einkaufstaschen, Kinderwagen oder Rollator sowie Menschen, die einfach nur nebeneinander spazieren gehen wollen. Da so auch die Straße vor dem Queren schlecht oder gar nicht überblickt werden kann, ist es zusätzlich gefährlich für Kinder und Erwachsene. Auch die Müllabfuhr und Rettungsdienste bleiben bei ihren Einsätzen immer wieder stecken. Die geparkten Fahrzeuge verengen vor allem in Einmündungen und Kurvenbereichen die Fahrbahn so stark, dass die Straße im Notfall nicht befahren werden kann. Gehwegparken gefährdet somit die Sicherheit, Barrierefreiheit und Fußwege- und Aufenthaltsqualität. Nicht zuletzt aus diesen Gründen ist das Gehwegparken in der StVO grundsätzlich verboten. Zwar waren viele Kommunen in der Vergangenheit eher kulant bei Ahndung illegalen Gehwegparkens, mittlerweile ist diese Situation im Sinne Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit allerdings nicht mehr hinnehmbar. Entsprechend beschäftigen sich nunmehr deutschlandweit zunehmend Kommunen mit Lösungen für diese Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum, denn im Interesse der schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen besteht zunehmend Handlungsbedarf. Darüber hinaus stehen in vielen Fällen oft Hinterhöfe und private Garagen leer oder werden zweckentfremdet genutzt. Auch wenn der Wunsch nach kostenlosen Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum nachvollziehbar ist, kann dieser nicht auf Kosten Fußgänger:innen geltend gemacht werden. In diesem Zusammenhang stellte nicht zuletzt das jüngste Urteil in Bremen den Vorrang des Fußverkehrs auf Gehwegen heraus. Dort klagten Anwohner:innen ihr Recht auf freie Gehwege ein, welches vom Verwaltungsgericht als rechtens eingestuft wurde. Obwohl sich das Urteil nur auf drei Straßen in drei Bremer Stadtteilen bezieht, sehen das Gericht sowie Kläger:innen und Beklagte darin eine Grundsatzentscheidung (VG Bremen, Urteil vom 22.02.2022 - 5 K 1968/19). Darüber hinaus verfolgten schon zuvor weitere Kommunen Konzepte, die das Gehwegparken in Koordinierung mit den Belangen der Fußverkehrssicherheit und Barrierefreiheit ausweisen (zum Beispiel Mannheim, Ulm, Karlsruhe, Frankfurt oder Köln).

Entsprechend hatte auch die Mainzer Verkehrsverwaltung bereits 2017 und 2019 über die Problematiken durch Gehwegparken berichtet, das in vielen Bereichen des Mainzer Stadtgebiets, insbesondere in hochverdichteten zentralen Lagen der Innenstadt und den Stadtteilzentren, zunehmend kritisch zu betrachten ist.

Die Straßenverkehrsordnung erlaubt das Gehwegparken grundsätzlich nur dort, wo es mittels Beschilderung (Zeichen 315 StVO) und/oder Markierung gekennzeichnet ist. Darüber hinaus wurde zwischenzeitlich auch die StVO unter anderem mit der Begründung novelliert „in Zeiten immer knapper werdender Verkehrsflächen [müsse] dem Problem des unzulässigen Haltens oder Falschparkens auf den für Fuß- oder Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen effektiv begegnet werden“. Daraus resultierte ebenso die Anhebung der Strafen für illegales Gehwegparken. Somit hat sich der Druck hinsichtlich einer zügigen, flächendeckenden und eindeutigen Regelung im Hinblick auf die in der StVO geforderte Kennzeichnung von Gehwegparken weiter verstärkt.

2. Lösung

Wenngleich Kommunen keine Rechtsgrundlage haben, Gehwegparken pauschal zu erlauben, kann es mittels Markierung oder Verkehrszeichen 315 legalisiert werden. Dem sind durch die Verwaltungsvorschrift zur StVO jedoch enge Grenzen gesetzt, indem diese vorsieht, Parken auf Gehwegen nur zuzulassen, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgänger:innen, ggf. mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer:innen im Begegnungsverkehr bleibt. Aus diesem Grund sieht die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) Regelbreiten von mindestens 2,50m vor, die in den meisten Fällen des Gehwegparkens nicht realisierbar sind. In der Praxis kann Verkehrsinfrastruktur auch bei Unterschreitung von Regelmaßen funktionieren. Es kommt dann jedoch zu Einschränkungen von Leistungsfähigkeit, Komfort oder Sicherheit. Bei hohem Parkdruck erscheint eine gewisse Einschränkung der Fußwegequalität vertretbar, solange sie nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit oder Barrierefreiheit geht. Dabei lässt sich ein realistisches Mindestmaß der verbleibenden Restgehwegbreiten mit Blick auf Sicherheit und Barrierefreiheit in Orientierung an Rollstuhlmaßen und damit zusammenhängenden Bewegungsräumen ableiten. Die RAST 06 sieht für Mindestbreiten mit Rollstuhlnutzung 1,10m vor, dem ein Mindestschutzraum von 0,20m zu Häuserwänden zugeschlagen wird. Unter Berücksichtigung der Belange für Menschen mit Sehbehinderung sind zusätzlich 0,20m Mindestbreite vorzusehen, um ihnen den Mindestraum zur Bewegung mit dem Langstock oder Blindenhund zur Verfügung zu stellen. Aus diesen Kriterien, die im Sinne der Barrierefreiheit mindestens vorzuhalten sind, ergibt sich ein Gesamtmaß von 1,50m. Dabei handelt es sich nicht um ein Wunschmaß, sondern das absolute Mindestmaß welches keinesfalls unterschritten werden darf und ausschließlich für Bestandsstraßen gilt. Entsprechend ist unter Beachtung der Verkehrssicherheit und Bewegungsqualitäten der Mobilitätsraum auf dieses Maß hin zu prüfen und anzupassen. Da dieses Mindestmaß keine Begegnung von mobilitätseingeschränkten Personen mit entgegenkommenden Personen zulässt, ist spätestens nach einer Länge von 18 m ein Bereich vorzusehen, in dem ein Ausweichen möglich wird. Daraus folgt eine Neuordnung des Parkraumes, die in Wohnquartieren mit hohem Parkdruck unter bestimmten Voraussetzungen die Legalisierung des Gehwegparkens mit sich bringt. Dabei ist neben der verbleibenden Mindestgehwegbreite von 1,50m ebenfalls eine moderate Fahrbahnbreite von mindestens 5,50m zu berücksichtigen, die nicht nur das ungehinderte Passieren von Pkw ermöglicht, sondern insbesondere auch für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge. Somit käme Gehwegparken nur in Straßenzügen mit Gehwegbreiten von 2,00 m und mehr und gleichzeitig Fahrbahnbreiten von weniger als 7,50 m infrage. Ab dem Maß von 7,50 m können wiederum Parkstreifen beidseits komplett auf der Fahrbahn untergebracht werden. Dabei kann es aufgrund vielfältig unterschiedlicher Kombinationen von Gehweg- und Fahrbahnbreiten naturgemäß nicht „die eine“ einheitliche Lösung geben. Hinzu kommen örtliche Besonderheiten wie z.B. Einbauten im Gehweg (Schalt- und Stromverteilerkästen, Laternenmaste etc.). Darüber hinaus versucht die Verwaltung, bislang genutzten und straßenverkehrsbehördlich vertretbaren Parkraum zu erhalten.

2.1 Mögliche Varianten des Gehwegparkens

Die Neuordnung des Verkehrsraumes stellt planerische Herausforderungen dar, die mit entsprechendem Zeitaufwand einhergehen, da jeder betroffene Straßenzug auf die nachfolgend dargestellten Varianten hin geprüft werden muss.

Perspektivisch ist unter den genannten Gesichtspunkten auch das Parken zwischen Bäumen und auf Grünstreifen zu prüfen. Grundsätzlich ist angeordnetes Gehwegparken durch Beschilderung oder Markierung nur in einer Reihe zulässig. Entsprechend entfällt das Parken in zweiter und dritter Reihe, wie es beispielsweise derzeit am Fichteplatz oder in der Mombacher Straße praktiziert wird. Insbesondere weil diese Bereiche i.d.R. nur durch paralleles Befahren des Gehwegs erreicht werden können, kann diese Praxis aus Verkehrssicherheitsgründen künftig nicht mehr toleriert werden

a) Fahrbahn ist breit genug, es kann einfach in den Markierungen geparkt werden

Am einfachsten lässt sich dem Gehwegparken in Straßenzügen entgegenwirken, in denen moderater Parkdruck herrscht und ohne erkennbare Notwendigkeit auf dem Gehweg geparkt wird (sei es aus falsch verstandener Rücksichtnahme gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr oder aus Sorge um Beschädigungen am eigenen Fahrzeug). Hier beabsichtigt die Verwaltung mit verstärkten und breiten Informationsaktionen darauf hinzuweisen, dass Gehwegparken außerhalb gekennzeichneten Flächen eine Ordnungswidrigkeit darstellt und entsprechend künftig komplett auf der Fahrbahn geparkt werden soll. Diese Verfahrensweise eignet sich für alle Straßen mit 5,50 m Fahrbahnbreite oder mehr.

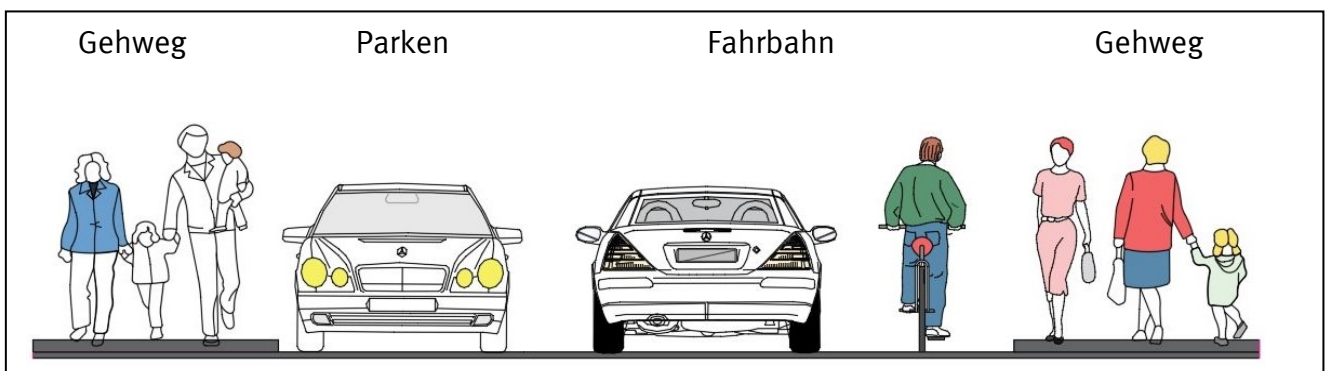


Abb. 1: Der vorhandene Straßenraum erlaubt das Parken auf der Fahrbahn

b) Regelbetrachtung in Straßen ohne ausreichend breiten Gehweg

Stehen die eingangs genannten Breiten nicht zur Verfügung und ist somit beidseitiges Parken nicht möglich, können die Parkstände neu angeordnet werden. Daraus ergeben sich auch positive Effekte im Hinblick auf Verkehrsberuhigung. Dies erfolgt unter Berücksichtigung von Grundstückszufahrten und freizuhaltenden Hydranten in Form von einseitig oder alternierend angeordneten Parkständen.

In Straßen mit Beidrichtungsverkehr bietet sich vor allem in Wohnbereichen alternierendes Parken an, da es i.d.R. geschwindigkeitsdämpfend wirkt (Vermeidung der „Durchschusswirkung“, Abbremsen bei Gegenverkehr) und auch der oft zu beobachtenden Praxis entgegenwirkt, dass bei niedrigen Bordsteinhöhen auf den Gehweg ausgewichen wird. Das Versatzmaß der alternierenden Parkstände soll mindestens 12 m betragen, um Begegnungen zu erleichtern und die Befahrbarkeit für LKW und Rettungs- sowie Entsorgungsfahrzeuge zu gewährleisten.

c) Gehweg ist breit genug, sodass zur Hälfte auf dem Gehweg und zur Hälfte auf der Fahrbahn geparkt werden kann (einhüftiges Parken)

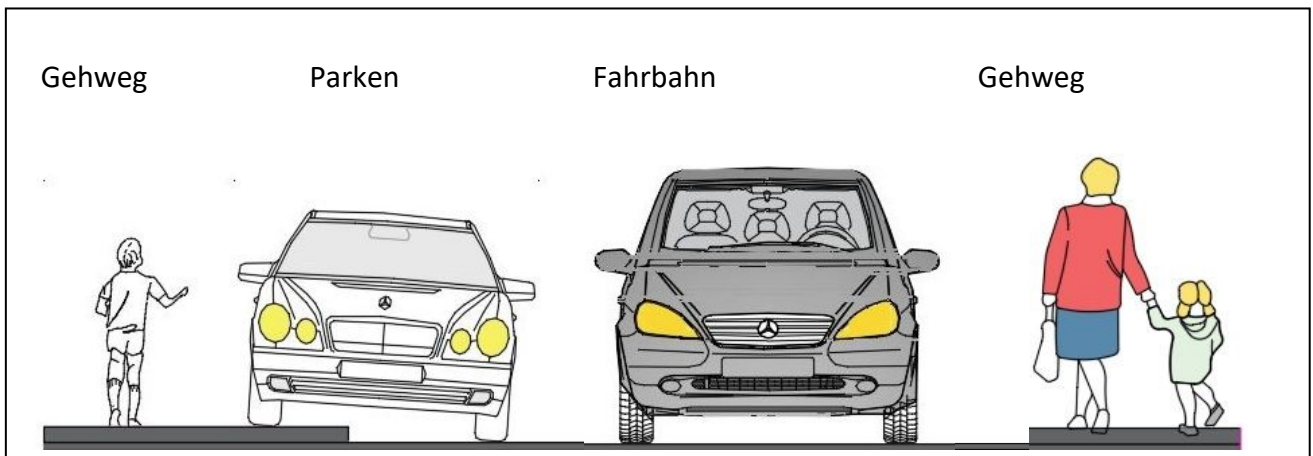


Abb. 2: Einseitiges einhüftiges Parken

In Straßenabschnitten in denen die Fahrbahn nicht breit genug ist, um ein Parken auf der Fahrbahn und einer damit verbleibenden ausreichenden Restfahrbahn von mindestens 3,50 m zu ermöglichen, in denen der Gehweg jedoch eine Breite $>1,50$ m aufweist, besteht die Möglichkeit hier einhüftiges Parken auszuweisen. Dies kann entweder nur auf einer Seite (Abb. 2) oder auch alternierend auf beiden Seiten (Abb.3) erfolgen um gleichzeitig die Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung zu unterstützen.

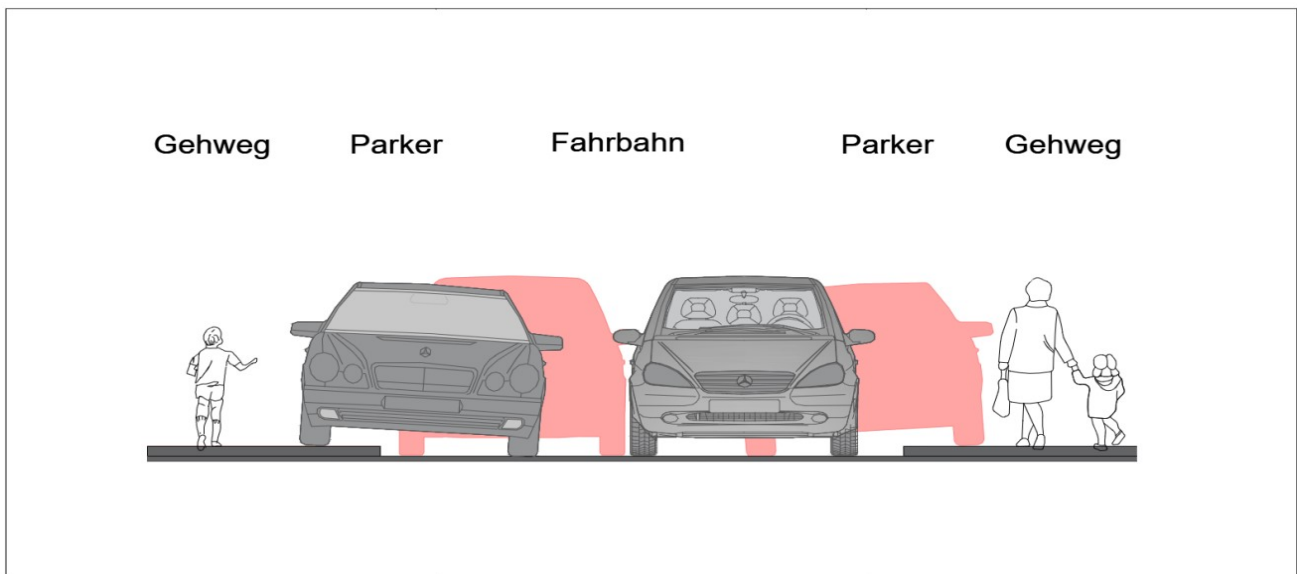


Abb. 3: Alternierendes einhüftiges Parken

d) Die vorhandene Fläche wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, das erlaubt Parken in den gekennzeichneten Flächen

In bestimmten Einzelfällen kann erwogen werden, verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten, z.B. in Fällen in denen die Mindestbreite von 1,50 m im Gehwegbereich nicht vorhanden sind und gleichzeitig eine sehr schwache Verkehrsbelastung vorliegt. Dies bietet die Möglichkeit, Parkraum auf baulich hergestellten Gehwegbereichen beizubehalten und den Fußverkehr gleichberechtigt mit anderen Verkehrsarten auf der Fahrbahn abzuwickeln.



Abb.4 Straßenabschnitte mit Option zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs

3. Alternativen

Ohne die Anpassung der Straßenräume und Untersuchung der Straßenzüge im Hinblick auf Optionen zur Legalisierung des Gehwegparkens kann den gemäß StVO vorgegebenen Belangen der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit nicht Rechnung getragen werden. Das Beispiel Bremen zeigt, dass daraus ein hoher Parkplatzverlust in vielen Wohnstraßen folgt, dem mit dem vorgeschlagenen Vorgehen entgegengewirkt werden kann.

4. Kosten/Finanzierung

Die Kosten für Beschilderungs- und Markierungsarbeiten können aus dem aktuell verfügbarem Unterhaltungsbudget der Abteilung Straßenverkehrsbehörde bestritten werden.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

keine

6. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO₂-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Förderung des Umweltverbunds durch Umplanung bestehender Verkehrsflächen einen wichtigen Baustein einer klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehrsentwicklung dar. Durch eine fußverkehrsfriendly sowie barrierearme und sicherere Gestaltung der Verkehrsräume kann ein Beitrag geleistet werden, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen.

Finanzierung