

Anfrage Nr. 0057/2010/FZ
Anfrage von: Stadträtin Deckwart-Boller
Anfragedatum: 15.11.2010

Beschlusslauf

Letzte Aktualisierung: 08. Dezember 2010

Betreff:

Parkende PKW auf Gehwegen

Schriftliche Frage:

Heidelberg ist der Lebensort und -mittelpunkt für 146.000 Einwohner. Der für Menschen verfügbare öffentliche Raum besteht zu großem Teil aus Straßen. Wer zu Fuß unterwegs ist, oder als Kind unter 9 Jahren (aktuell trifft dies auf 10.000 Kinder zu) mit dem Rad, der ist auf die Fußwege angewiesen.

Nun sind die wenigsten der 54.000 in Heidelberg gemeldeten PKW auf privaten Parkplätzen abgestellt, sondern nutzen den öffentlichen Raum.

Dabei werden an vielen Straßen Fußwege entweder illegal beparkt oder sind Fußwege von Amts wegen zum Beparken freigegeben - auch letzteres lässt teilweise nur einen Meter Rest-Fußweg übrig.

Dieses engt den Bewegungs- und Lebensraum derjenigen ein, die gerade nicht per PKW unterwegs sind, mit entsprechend erheblich negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität: Fußgänger können sich nicht ohne Warten passieren, Paare oder Eltern mit Kind nicht nebeneinander gehen, Kinder nicht gefahrlos spielen oder Radfahren. Diesen Zustand gilt es also zu verändern.

Daher die folgenden Fragen:

- 1) Auf welchen Gesamtlängen sind Fußwege von Amts wegen in den verschiedenen Stadtteilen zum Parken freigegeben?
- 2) Welche weiteren Straßen/-abschnitte sind Schwerpunkte des dauerhaft illegalen Parkens auf Fußwegen?
- 3) Welche Maßnahmen schlägt das Amt für Verkehrsmanagement vor, um das illegale Parken auf Fußwegen nachhaltig zurückzudrängen?
- 4) Welche Maßnahmen sind von Seiten des Amts für Verkehrsmanagement geplant oder werden vorgeschlagen, um die Freigabe von Fußwegen zum Parken möglichst auf Null zu reduzieren und welcher Zeitrahmen ist hierfür notwendig?

Antwort:

Gehwegparken – Rechtlicher Hintergrund

Laut StVO ist zum Parken der rechte Fahrbahnrand zu verwenden (§ 12 StVO), das Parken auf Gehwegen ist verboten, es sei denn, es wird durch Beschilderung oder durch Markierung einer entsprechenden Linie ausdrücklich erlaubt.

Tatsächlich stellt sich die Situation in vielen Städten, so auch in Heidelberg, ganz anders da. Wegen der großen Nachfrage nach kostenlosen Parkplätzen im öffentlichen Raum wird das Parken auf Gehwegen in den oft engen Straßen weitgehend geduldet. Die Kraftfahrer haben sich über die Jahre daran gewöhnt und gehen subjektiv davon aus, dass dies so in Ordnung ist.

Mit Blick auf die selbständige Mobilität von Kindern stellt das Gehwegparken vielerorts ein großes Problem dar. Die verbleibende Gehwegbreite ist oft viel zu gering, um etwa mit Kind oder gar 2 Kindern an der Hand, mit Kinderwagen oder gar mit dem Fahrrad (Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen) gut durchzukommen. Ähnliche Probleme haben ältere Menschen, die mit Rollatoren unterwegs sind.

Um einen Gehweg auch für fahrradfahrende Kinder beziehungsweise mit Kinderwagen und gegebenenfalls zweitem Kind an der Hand nutzen zu können, ist laut Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung eine Breite von mindestens 2,50 m erforderlich (barrierefreie Gehwege). In den engen Stadtteilzentren wäre das Erreichen einer Restbreite von 1,50 m schon ein deutlicher Fortschritt. Bei einer Breite unter 1 m ist der Gehweg kaum noch nutzbar. Gleichzeitig sollte immer eine Fahrbahnbreite von 3 m verbleiben.

Ein konsequentes Vorgehen gegen Gehwegparken ist nur zu dem Preis möglich, das in der Praxis als Parkraum wahrgenommene und genutzte Flächen in erheblichem Umfang „verloren“ gehen.

Unterschiedliche Ausgangslagen: Interessenskonflikte zwischen Fußgängern und Autofahrern

Es gibt verschiedene Motive für den Kfz-Verkehr, den Gehweg gebotswidrig zu besetzen:

- Hoher Parkdruck im Quartier
- Keine privaten Stellflächen vorhanden oder diese werden aus Bequemlichkeit nicht genutzt
- Schutz des eigenen Fahrzeugs vor dem fließenden Kfz-Verkehr
- Subjektive Einschätzung, dass die verbleibende Fahrgasse bei (beidseitigem) Parken ohne Nutzung des Gehweges zu schmal sei
- Tatsächlich zu schmaler Querschnitt, um einseitiges beziehungsweise beidseitiges Parken am Fahrbahnrand zu ermöglichen
- Unachtsamkeit, Gedankenlosigkeit, Gewohnheit

Je nach Motivlage erscheinen unterschiedliche Reaktionen von Seiten der Verkehrsbehörde als angebracht.

Weitere Differenzierungen ergeben sich aus:

- der Bedeutung der jeweiligen Straßen für den Fußverkehr (insbesondere für Kinder),
- der Verkehrsdichte,
- der Geschwindigkeitsbeschränkung,
- der Frage Ein- oder Zweirichtungsverkehr
- der Freigabe / nicht Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Daraus ergibt sich eine ganze Reihe von bestehenden Situationen, von denen nachfolgend einige aufgeführt werden:

- Die Straße ist eigentlich breit genug für beidseitiges Parken auf der Fahrbahn, dennoch wird auf dem Gehweg geparkt.
- Das legale Parken ist ohne Gehwegnutzung auf (nur) einer Seite möglich und die sich daraus ergebende Anzahl von Parkplätzen ist ausreichend.
- Der Parkdruck ist sehr hoch und das beidseitige Parken nur durch die Nutzung von mindestens einer Gehwegseite möglich.
- Der Parkdruck ist sehr hoch und das beidseitige Parken nur durch die Nutzung beider Gehwege möglich.

Insgesamt wird deutlich, dass sich die jeweilige Situation nur durch genaue Betrachtung der Einzelfälle beurteilen lässt. Das gilt sowohl für die Beurteilung akzeptabler Sanktionen als auch wenn es darum geht, geeignete Lösungsmöglichkeiten zu finden. Konfliktfreie Lösungen gibt es jedoch in der Regel nicht.

Handlungsoptionen: Weiteres Vorgehen mit Kirchheim als Pilotprojekt (mittlerweile erweitert durch ein weiteres Projekt beim Quartier am Turm)

Die beschränkten und immer mit Konflikten verbundenen Handlungsoptionen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Grundsätzliche Unterbindung / Ahndung des Gehwegparkens ohne Rücksicht auf den „Parkdruck“ im entsprechenden Gebiet.
- Unterbindung / Ahndung des ordnungswidrigen Parkens auf dem Gehweg, wenn die verbleibende Fahrbahnbreite ausreicht beziehungsweise der Wegfall von Parkplätzen aufgrund der örtlichen Stellplatznachfrage und / oder bei besserer Nutzung vorhandener privater Stellflächen zumutbar ist.
- Durch entsprechende Markierungen das einseitige oder beidseitige Parken auf den Gehwegen so ordnen, dass eine ausreichende Breite für den MIV und den Fußgängerverkehr verbleibt.
- In Ausnahmefällen kann eventuell auch der Fußverkehr auf eine Straßenseite konzentriert werden; etwa wenn auf der anderen Seite wenig Anlieger sind und die Straßenquerung unproblematisch ist beziehungsweise durch Querungshilfen erleichtert werden kann.

Im Rahmen der laufenden Arbeitsgruppe zur Umsetzung der Verkehrsuntersuchung Kirchheim (AG besteht aus Mitgliedern des Bezirksbeirats) wollen wir für einige Straßen im Ortskern des Stadtteils gemeinsam nach Lösungen auf Basis dieser Varianten suchen. Schon jetzt ist deutlich, dass dies sehr schwierig sein wird; über das Ergebnis werden wir im Bezirksbeirat berichten.

Das Amt für Verkehrsmanagement vertritt die Auffassung, dass eine Ordnung des ruhenden Verkehrs, gegebenenfalls auch mit einer Legalisierung des Gehwegparkens durch Markierung der dafür zur Verfügung stehenden Flächen besser ist als eine ungeordnete Situation, in der die Gehwege oft stärker beparkt werden als der verbleibende Fahrbahnquerschnitt dies erfordert beziehungsweise der verbleibende Gehwegquerschnitt es zulässt. Allerdings setzt diese Maßnahme ausreichende Querschnitte voraus. In engen Straßen wird die Durchsetzung des Verbots auf Gehwegen zu parken in der Regel dazu führen, dass bis zu 50% der als Parkraum wahrgenommene und genutzte Flächen verloren gehen.

Was die Verwaltung nicht leisten kann, ist die gewünschte Auskunft zu geben, auf welche Länge heute schon das Gehwegparken zugelassen ist (Ziffer 1 der Anfrage). Dies wäre nur mit einem sehr hohen Arbeitsaufwand zu leisten.

Sitzung des Gemeinderates vom 02.12.2010

Ergebnis: behandelt