



Maßnahmen zur Vermeidung des Parkens auf Gehwegen (Antrag und Anfrage BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

<i>Organisationseinheit:</i> Ordnungsamt	<i>Datum</i> 29.04.2022
<i>Bearbeitung:</i> Kevin Winkler	

Beratungsfolge

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zuständigkeit</i>
11.05.2022	Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität	Vorberatung
09.05.2022	Magistrat der Stadt Bürstadt	Anhörung

Sachverhalt

In der politischen Diskussion ist das Gehwegparken ein Dauerthema. Die „scheinbare Notwendigkeit“ des Gehwegparkens (häufig in Form des Halbbordparkens) ist auf diverse Ursachen zurückzuführen. Zum einen existieren Straßen, in denen das ordnungsgemäße Parken nicht möglich ist und demnach nach der StVO nicht geparkt werden dürfte (z.B. Kanalstraße, St.-Michael-Str.). Zum anderen besitzt die Bevölkerung in einzelnen, bestimmten Straßen (nicht global in Bürstadt) zu viele Fahrzeuge im Vergleich zum öffentlichen Parkraumangebot. Hier kommt verschärfend hinzu, dass zu wenige private Stellflächen vorhanden sind oder nicht zweckentsprechend genutzt werden (Stichwort zweckentfremdete Garagen). Ein Vorteil von Maßnahme zur Durchsetzung des ordnungsgemäßen Parkens ist, dass es zu einer Verknappung des öffentlichen Parkraums kommt, wodurch das Schaffen oder Wiederherstellen von privaten Stellplätzen zwingend notwendig wird. Das Problem tritt vorwiegend in älteren Stadtbereichen auf (teilweise kein Stellplatznachweis Baujahr bedingt notwendig, Ablösung über die Stellplatzsatzung, mangelnde Kontrolle bei Wohnraumerweiterung / Nutzungsänderung in der Vergangenheit). Um alle Fahrzeuge parken zu können, haben die Menschen mit dem Gehwegparken begonnen. Hierdurch konnte die Fahrbahnmitte zum Fahren freibleiben und es konnte trotzdem beidseitig, gegenüber geparkt werden. In Seitenstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen ohne häufigen Begegnungsverkehr ist dies praktisch (nicht rechtlich!) umsetzbar. Bei ordnungsgemäßigem Parken und der regelmäßigen Fahrbahnbreite von 5m – 5,50m in den Bürstädter Straßen könnte nicht beidseitig, gegenüber geparkt werden. Dies würde Engstellen hervorbringen. Aber auch bei ordnungsgemäßig, versetztem Parken sind Schwierigkeiten erkennbar. Konkret ist in Straßenzügen ohne Gehwegparken festgestellt worden, dass zwar alternierend, vollständig auf der Fahrbahn geparkt wird, der Zwischenraum zwischen den versetzt, geparkten Fahrzeugen aber häufig zu gering bemessen wird (z.B. Am Bildstock Abschnitt zwischen Vinzenzstraße und Am Entenpfad, Boxheimerhofstraße Abschnitt zwischen Nibelungen- und Siegfriedstraße). Dies hat zur Folge, dass größere Fahrzeuge – insbesondere die Feuerwehr – Schwierigkeiten beim Durchfahren haben. Ein zwingendes Einschreiten der Verkehrsbehörde könnte die Folge sein.

Auch innerhalb der Gesellschaft herrscht Streit über die praktische Ausgestaltung. So wird beispielsweise die Ansicht zugunsten des Fahrzeugverkehrs vertreten, dass es zu viele Fahrzeuge, im Gegenzug aber zu wenige öffentliche und private Stellplätze gebe und ohne

das Halbbordparken nicht genügend Parkraum zur Verfügung stehen würde. Zu Fuß gehende Personen könnten die Fahrbahn benutzen. Eine etwas fußgängerfreundliche Ansicht vertritt den Standpunkt, dass in den Bürstädter Seitenstraßen (überwiegende Tempo 30-Zonen mit geringem Verkehrsaufkommen) die Benutzung der Fahrbahn zum Gehen zugemutet werden kann und lediglich auf den Hauptverkehrsstraßen, Durchgangsstraßen, ausgewiesene Vorfahrtsstraßen und auf ausgewiesenen Schulwegen, dass Halbbordparken unterbunden werden sollte. Hierbei spielt auch die Breite des Gehweges eine Rolle. So kommen Beispielsweise wenige Beschwerden über das Halbbordparken auf der O.-Schremser-Straße, obwohl dies eine ausgewiesene Vorfahrtsstraße / Schulweg ist. Ohne dies empirisch Belegen zu können, dürfte diese Ansicht innerhalb der Bevölkerung weitverbreitet sein. Dafür spricht, dass die meisten Bürgerinnen und Bürger in Seitenstraßen wohnen und demnach die Vorteile des Halbbordparkens nutzen möchten (möglichst viele öffentliche Stellplätze in der Nähe der eigenen Wohnung). Eine dritte Ansicht sieht das Gehwegparken / Halbbordparken allgemein kritisch und ist strikt dagegen. Neben diesen drei weitverbreiteten Ansichten existieren sicherlich noch Unterformen / Abwandlungen. So sind mit dem Rad fahrende Personen, Personen mit Rollatoren und Kinderwagen in der Diskussion noch nicht explizit angesprochen. Zudem bewerten die Menschen das Thema unterschiedlich in Anhängigkeit der konkreten Örtlichkeit.

Rechtlich ist das Thema klar geregelt. Gemäß § 12 Abs. 4, 4a StVO ist das Parken nur auf dem rechten Seitenstreifen, bzw. bei fehlendem Seitenstreifen, am rechten Fahrbahnrand oder dort wo Gehwegparken durch verkehrsrechtliche Anordnung (Zeichen 315, Parkflächenmarkierung [Nr. 74 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO]) zugelassen ist, erlaubt. Somit ist jede Form des Gehwegparkens (Halbbordparken, voll flächiges Gehwegparken) ohne verkehrsrechtliche Anordnung unzulässig und bußgeldbewehrt.

In der Sache liegt eine Differenz zwischen der Theorie und der Praxis vor. Fraglich bleibt, wie mit dem Problem umgegangen werden soll. Eine Möglichkeit wäre die strikte Durchsetzung der StVO. In diesem Szenario würde die Ordnungspolizei alle falschparkenden Fahrzeuge mit 55,00 Euro (bei fahrlässigem Handeln ohne Behinderung) verwarnen und bei Wiederholungsfällen ggf. Fahrzeuge abschleppen oder von vorsätzlichem Handeln mit doppeltem Verwarngeld (Bußgeldbereich mit Verwaltungsgebühren) ausgehen. Die Straßenverkehrsbehörde könnte zudem bei Feststellen einer verkehrlichen Problemlage im Rahmen der Ermessensausübung die erforderlichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen i.d.R. Anordnung von Verkehrszeichen erlassen. Hierbei ist nach dem Willen des Gesetzgebers eine Anhörung der Bürgerinnen und Bürger nicht erforderlich. Alle Verkehrszeichen stellen Allgemeinverfügungen nach § 35 S. 2 HVwVfG dar und gelten mit der Aufstellung als bekanntgegeben. Die Vorteile des Verfahrens sind eine schnelle Umsetzung von Maßnahmen (keine Bürgerbeteiligung im Vorfeld), kurzfristig hohe Mehreinnahmen aus den Erträgen von Bußgeldern und weitestgehend autofreie Gehwege in vergleichsweise kurzer Zeit. Nachteilig ist, dass ein zu rigoroses Vorgehen nach Jahrzehnten der Duldung zu mangelnder Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung führen dürfte. Es ist mit einer Vielzahl von Beschwerden zu rechnen, welche hohen Verwaltungsaufwand verursachen würden. Vermutlich wird der Widerstand teilweise sogar so groß sein, dass die Bürgerbeteiligung im Nachgang dennoch erfolgen müsste.

In Abgrenzung zu dem radikalen Ansatz steht die derzeitige Handhabung der Straßenverkehrsbehörde. Der Ansatz trägt dem Wunsch aller im Parlament vertretenen Parteien und Teilen der Bevölkerung nach mehr Bürgerbeteiligung in diesem Bereich Rechnung. Regelmäßig wurden und werden bestimmte Straßenabschnitte hinsichtlich bestehender Verkehrsprobleme untersucht und Lösungsmöglichkeiten erörtert. Kleinere Problemlagen werden dabei unmittelbar von Seiten der Verwaltung mittels Kontrolle, Hinweiszetteln oder Anordnung von Verkehrszeichen gelöst. Bei Themen, die ganze Straßenzüge oder Viertel betreffen (i.d.R. ist Gehwegparken hierunter zu subsumieren), erfolgte im Vorfeld eine Beratung in der Mobilitätskommission. Eine ausgiebige Bürgerbeteiligung wurde in der Vergangenheit von der Mobilitätskommission favorisiert. Viele verkehrliche Probleme werden schlicht durch Nichteinhaltung der StVO provoziert. Besondere Verkehrsregeln, in Form von verkehrsrechtlichen Anordnungen, sind zur Lösung

des Problems häufig nicht notwendig, bzw. schaffen sogar andere Problemstellungen. Daher bietet es sich im Rahmen der Bürgerbeteiligung an, den Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit zur selbstständigen Problemlösung durch Verhaltensveränderung zu geben. Demnach hat sich als gangbarer, zielorientierter Weg folgende Vorgehensweise erwiesen:

1. Verkehrliche Problemlage – z.B. Gehwegparken – feststellen,
2. verwaltungsinterne Erörterung / Entwicklung möglicher Lösungskonzepte,
3. Information mit Schilderung des Problems und möglicher Konsequenzen bei Fortbestand des Problems + Bitte an die beteiligten Bürgerinnen und Bürger das Verhalten zu ändern und die Lösung selbst zu gestalten (mildestes Mittel),
4. Beratung in der Mobilitätskommission (bestenfalls mit Beschluss eines Lösungskonzeptes),
5. Evaluierung, ob mildestes Mittel zum Erfolg geführt hat (im schlechtesten Fall müssen verkehrliche Maßnahmen im Rahmen des ausgearbeiteten Lösungskonzeptes erlassen werden),
6. Hinweis über die Anordnung der verkehrsrechtlichen Maßnahme, ggf. Anliegerversammlung oder Ortstermin mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern,
7. Umsetzung der Maßnahme
8. Evaluierung, ob das Hauptproblem gelöst werden konnte bzw. welche neuen Probleme entstanden sind

Das Verfahren ist sehr ressourcenintensiv. Bürgerbeteiligung ist sehr zeitaufwendig. Demnach dauert der ganze Prozess i.d.R. eins bis zwei Jahre bis es letztlich zur Umsetzung der Maßnahme kommt (Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit: Magnusstraße, Steinlachstraße, Friedrichstraße, Sofienstraße). Die Bürgerinnen und Bürger haben zahlreiche, teilweise gegenläufige, Interessen. Dies erschwert den Abstimmungsprozess. Viel Erklärungs- und Überzeugungsarbeit in Form von Telefonaten und Ortsterminen ist notwendig. Der Vorteil ist die sehr hohe Akzeptanz gegenüber der letztendlichen Maßnahme. Alle Personen wurden beteiligt und konnten Ihre Anliegen vorbringen. Die Anliegen werden im Abstimmungsprozess mit dem übergeordneten Ziel soweit wie möglich berücksichtigt.

Soweit zum Status quo und dem Verfahren. Der aktuelle Antrag zielt nun darauf ab, dass umgehend Maßnahmen zur Vermeidung des Gehwegparkens durch die Ortspolizeibehörde unternommen werden. Welche Maßnahmen ergriffen werden sollen, bleibt der Antrag schuldig. Richtigerweise verortet der Antrag die Zuständigkeit bei der Straßenverkehrsbehörde und nicht bei der Stadtverordnetenversammlung oder einem Ausschuss. Der Antrag wird mit einem evtl. Klagebefugnis der Bürgerinnen und Bürger auf Durchsetzung des Verbots des Gehwegparkens begründet. Hierzu wird auf eine Entscheidung des VG Bremen vom 11.11.2021 (5 K 1968/19) verwiesen. Ohne näher auf die Entscheidung einzugehen, ist anzumerken, dass die Möglichkeit der Klage für das Begehren bzw. gegen das Ablehnen eines Verwaltungsaktes auf Grundlage der StVO bei entsprechendem Rechtsschutzbedürfnis eine übliche Form des Rechtsschutzes ist. Sprachlich (inhaltlich [„Fortschritt seit 2019 kaum erkennbar“] und anhand des Beschlussvorschlags [„...aufgefordert umgehend Maßnahmen...einzuleiten.“]) lässt sich erkennen, dass die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen schnelle Maßnahme zur Beseitigung des Gehwegparkens ergreifen möchte. Dies spricht für den radikalen Ansatz des Gesetzgebers, der Bürgerbeteiligung bei Verfahren der StVO nicht vorsieht. Die Verwaltung begrüßt die Kehrtwende in diesem Bereich grundsätzlich. Zugleich ist aber vor mangelnder Akzeptanz der Maßnahmen bei zu radikalem Vorgehen zu warnen. Evtl. könnte der derzeitige Ansatz um einige Elemente der Bürgerbeteiligung reduziert werden.

Kevin Winkler
(Ordnungsamt)
Anlage/n

2	M. GRÜNE. 2022-03-03 Parken auf Gehwegen
3	P. GRÜNE. 22.03.2022 Anfrage_Parken auf Gehwegen