CDU-Ortsverband Speyer-West
Pestalozzistraße 5, 67346 Speyer

Noah Claus
Vorsitzender
Ortsverband Speyer-West

Telefon: +49 6232 25820
Handy: +49 157 83038973
E-Mail: noah.h.claus@icloud.com
Homepage: www.cdu-speyer.de

Stadtverwaltung Speyer
z.Hd. Beigeordneten Irmgard Münch-Weinmann
Maximilianstraße 100
67346 Speyer

Speyer, 04. August 2023

Parksituation und Vorgehen der Stadtverwaltung gegen „aufgesetztes Gehwegparken“ im Robert-Koch-Weg, Virchowweg, Felkeweg und Röntgenweg

Sehr geehrte Frau Beigeordnete Münch-Weinmann,

wir wenden uns in der im Betreff genannten Angelegenheit an Sie. Seitens der Stadtverwaltung wird seit dem Frühjahr 2023 in den vier genannten Straßen gegen das sogenannte „aufgesetzte Gehwegparken“ vorgegangen. Dies geschah zunächst mittels Informationszetteln, in welchen auf die gesetzlichen Grundlagen und die Rechtswidrigkeit des Gehwegparkens hingewiesen wurde. Zeitlich kurz darauf erfolgte der Erlass von Bußgeldern gegen die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, die weiterhin gegen das Verbot verstießen. Aufgrund der für die Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Wohnbereich ohnehin schon angespannten Parksituation, und mit dem Ziel, mögliche Alternativen zu einem vollständigen Parkverbot zu erarbeiten, fand am 16. Juni 2023 ein Ortstermin zu der Parksituation in den genannten Straßen statt. Dieser blieb leider ohne ein für alle Seiten befriedigendes Ergebnis.

Mit Erstaunen haben wir darüber hinaus festgestellt, dass sich das Vorgehen der Stadtverwaltung auf diese vier Straßenzüge begrenzt. Hierbei sei auf die identisch existierende Problematik im direkt angrenzenden Pulvermühlweg, oder aber auch im innerstädtischen Bereich hingewiesen. Da sich vorliegend der Eindruck verstärkt, dass die Stadtverwaltung hier punktuell und ohne ein zugrundeliegendes Gesamtkonzept vorgeht, möchten wir im Rahmen einer Einordnung dieses Problems erneut dringend darauf hinwirken – auch unter Berücksichtigung der generellen Parkproblematik in Speyer - alternative Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln.

Im Ausgangspunkt unstreitig ist, dass das sogenannte „aufgesetzten Gehwegparken“ gem. §§ 49 Abs. 1 Nr. 12 StVO i.V.m. § 12 Abs. 4 StVO gegen die Straßenverkehrsordnung verstößt. Danach ist das Parken auf dem Gehweg untersagt soweit es nicht durch das Verkehrszeichen Nummer 315 ausdrückliche erlaubt wird oder eine andere Ausnahmeregelung zum Tragen kommt.

Beim Gehwegparken handelt es sich um ein stadtübergreifendes und insbesondere in innerstädtischen Lagen weit verbreitetes und über Jahrzehnte weitgehend geduldetes Handeln. Dass die Stadtverwaltung dieses Problem nicht stadtweit gleichzeitig beseitigen kann, liegt auf der Hand. Hinsichtlich der grundsätzlichen Verpflichtung hierzu sei auf eine recht aktuelle Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Bremen (OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2022 – 1 LC 64/22) hingewiesen. Das Oberverwaltungsgericht bestätigte im Wesentlichen ein erstinstanzliches Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen (VG Bremen, Urteil vom 11.11.2021, 5 K 1968/19), welches den Klägern einen Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten gegen eine in bestimmten Straßen bestehende Praxis des aufgesetzten Gehwegparkens zuerkannte. Das Gericht betonte in der Entscheidung unter anderem auch die Wichtigkeit eines dem Vorgehen zugrundeliegenden Konzepts. Im Einzelnen führte es hierzu aus, dass es als sachgerecht erscheint, wenn die Behörde innerhalb eines Konzepts für ein stadtweites Vorgehen zunächst den Problemdruck in den am stärksten betroffenen Quartieren ermittelt. Dem Gesichtspunkt der Verfolgung eines allgemeinen und planvollen Vorgehens über die Zeit würde dabei umso mehr an Bedeutung verlieren, wie es nicht zu einer Umsetzung oder zu längeren Verzögerung kommt.

Für die Grundlage eines Konzeptes und die der zugrundeliegenden Bearbeitungsschritte (Bestandsaufnahme der betroffenen Straßen, Vorgehensweise und Reihenfolge, Lösungsmöglichkeiten etc.) sei beispielsweise auf die Informationsvorlage der Stadt Mannheim zum „Projekt Straßenrandparken – Neuordnung Gehwegparken“ vom 23. Dezember 2022 verwiesen.

Über die Erforderlichkeit eines solchen Gesamtkonzepts hinaus weisen wir darauf hin, dass dem Fehlen, insbesondere beim willkürlichen Herausgreifen von bestimmten Straßenzügen, auch innerhalb der Rechtmäßigkeit einer aufgrund des straßenverkehrsrechtlichen Verstoßes durchgeführten Abschleppmaßnahme rechtliche Relevanz zukommt. Ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG in seiner Bedeutung als Willkürverbot liegt vor, wenn eine Behörde bei ihrem Vorgehen einzelne Bürger gegenüber anderen ohne rechtfertigenden Grund gezielt benachteiligt. Auch wenn ordnungswidrige Zustände von der Verwaltung jedenfalls im Anwendungsbereich von Ermessenstatbeständen nicht flächendeckend und lückenlos angegangen werden müssen (BVerwG, Beschluss vom 22.04.1995 – 4 B 55/95), ist eine Grenze für die Anwendung des Grundsatzes „keine Gleichheit im Unrecht“ dort erreicht, wo willkürlich Personen herausgegriffen und durch hoheitliche Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben angehalten werden (vgl. BVerfG, Beschluss vom 09.10.2000 – 1 BvR 1627/95). Bei Parkverstößen darf die Behörde deshalb nach den konkreten Umständen zunächst anlassbezogen vorgehen und sich auf die Regelung von Einzelfällen beschränken, wenn sachliche Gründe vorliegen (VG Köln, Urteil vom 19.03.2015 – 20 K 5513/13).

In Anwendung dieser rechtlichen Grundsätze fordern wir daher seitens der Stadtverwaltung die Vorlage eines solchen Konzepts, welches dem derzeitigen Vorgehen zugrunde liegt. Aus einem solchen Konzept müsste sich demnach auch ergeben, welche sachlichen Gründe für die Priorisierung des Vorgehens in den im Betreff genannten Straßenzügen bestehen und in welcher Reihenfolge gegen die bei einer Bestandsaufnahme festgestellten Zustände vorgegangen werden soll. Das bloße Vorliegen eines sachlichen Grundes für die hier in Rede stehende Vorgehensweise reicht hingegen nicht aus. Im Falle des Fehlens eines solchen Konzepts gehen wir davon aus, dass es sich um das willkürliche Herausgreifen und demnach eine unplanmäßige Vorgehensweise handelt, welches diesem gesamtstädtischen Problem sowie den Interessen der unmittelbar betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern nicht gerecht wird.

Gerade für diesen Fall raten wir dringend dazu an, eine Alternativlösung zu erarbeiten, welche die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner nicht willkürlich schlechter stellt. In diesem Kontext soll auch nicht unerwähnt bleiben, dass der den Bußgeldbescheiden beigefügte Hinweis auf Parkmöglichkeiten im innerstädtischen Bereich angesichts der räumlichen Distanz nicht zur Akzeptanz des Vorgehens beiträgt.

Abschließend soll und kann angesichts der dargestellten rechtlichen Ausgangslage nicht kritisiert werden, dass gegen das Problem des aufgesetzten Gehwegparkens vorgegangen wird. Dass die Stadtverwaltung jedoch eine jahrzehntelange Duldung ausübt und nun – sollte diesem Vorgehen kein allgemeines, gesamtstädtisches Konzept zugrunde liegen – willkürlich auf einen kleinen Ausschnitt beschränkt handelt, stößt auf Unverständnis.

Mit freundlichen Grüßen

Noah Claus	**Thomas Frankenbach**
Vorsitzender	Schriftführer

STADT MANNHEIM²
Der Oberbürgermeister

Dezernat IV
Az.

23.12.2022

INFORMATIONSVORLAGE ZUM VERSAND
V698/2022

Betreff

Projekt Straßenrandparken - Neuordnung Gehwegparken

	Öffentlichkeitsstatus
Vorlage nur zum Versand an die Mitglieder des Gemeinderates	öffentlich

Stadtbezirksbezug:
00 stadtweit

Finanzielle Auswirkungen:

1)	**Einmalige Kosten/ Erträge**		
	Gesamtkosten der Maßnahme		€
	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.)	./.	€
	Kosten zu Lasten der Stadt		€
2)	**Laufende Kosten / Erträge**		
	Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Fertigstellung der Baumaßnahme, Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. Durchführung der Maßnahme (einschl. Finanzierungskosten)		€
	zu erwartende Erträge	./.	€
	jährliche Belastung		€

Dr. Kurz Eisenhauer

Kurzfassung des Sachverhalts

Bislang wurde ungeordnetes Gehwegparken in Mannheim toleriert, auch wenn es die Straßenverkehrsordnung grundsätzlich verbietet. Die Stadt Mannheim ist, wie andere Städte in Baden-Württemberg auch, von der Obersten Verkehrsbehörde (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) angewiesen, diese Duldungspraxis aufzugeben.

Der Erlass der Obersten Verkehrsbehörde spricht von einer Behinderung der Verkehrsteilnehmenden im Seitenraum durch den ruhenden Verkehr. Diese liegt insbesondere dann vor, wenn die Mindestbreite für Gehwege von 1,50 m (einschließlich Sicherheitsraum) unterschritten wird (Siehe Anlage 1).

Daher ist der gesamte Straßenraum in Mannheim sukzessive in den kommenden Jahren zu überprüfen. Hierfür wurde gemeinsam von den Fachbereichen Sicherheit und Ordnung, Geoinformation und Stadtplanung und dem Eigenbetrieb Stadtraumservice eine entsprechende Projektvereinbarung erstellt, deren Zielsetzung es ist, das Straßenrandparken unter diesen veränderten Bedingungen neu zu regeln. Durch Beschilderung und/oder Markierung sollen die Bereiche ausgewiesen werden, in denen das Parken künftig zulässig ist. Zusätzlich ist darauf zu achten, dass eine einwandfreie Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr oder Entsorgungsfahrzeuge der Abfallwirtschaft gewährleistet wird. Für die Überprüfung des gesamten Straßenrandparkens wurde deshalb eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe gebildet, die ihre Tätigkeit zu Beginn des Jahres 2022 aufgenommen hat.

Gliederung des Sachverhalts und Übersicht der Anlagen

Sachverhalt 5
Anlass 6
Zuständigkeiten und Projektvereinbarung 7
Vorgehensweise und Reihenfolge 8
Lösungsmöglichkeiten 14
Anforderungen an eine Straße 16
Herausforderungen 17
Beispiel Schwetzingerstadt/Oststadt 20
Zeitplanung 21

Anlagen

Anlage 1 – Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr 24
Anlage 2 – Leitfaden Faires Parken 41

Sachverhalt

Bislang wurde Gehwegparken in Mannheim in bestimmten Grenzen toleriert, auch wenn es die Straßenverkehrsordnung grundsätzlich verbietet. Die Stadt Mannheim ist von der Obersten Verkehrsbehörde (Ministerium für Verkehr BaWü) über das Regierungspräsidium Karlsruhe in einem Erlass angewiesen, diese Duldungspraxis aufzugeben.

Deshalb wurde hierzu eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe gebildet. Diese hat ihre Tätigkeit zu Beginn des Jahres 2022 aufgenommen.
Um eine transparente Planung gewährleisten zu können, werden die für die Neuplanung notwendigen Ortsbegehungen immer gemeinsam von der Projektgruppe geführt.

Vor Ort werden anhand zu berücksichtigter Kriterien die Lage der Parkstände im öffentlichen Raum geprüft, vormarkiert, mit Hilfe von Fotos dokumentiert und mündlich eine verkehrsbehördliche Anordnung ausgesprochen. Die Informationen werden im Nachgang im Innendienst verschriftlicht und zusammengefasst. Bevor die Maßnahmen der ausführenden Arbeitsgruppe aus dem Eigenbetrieb Stadtraumservice übergeben werden, werden die Ergebnisse dem örtlichen Bezirksbeirat in einer öffentlichen Sitzung vorgestellt. Nach Prüfung der Rückmeldungen wird anhand einer schriftlichen verkehrsbehördliche Anordnung das Planungsvorhaben mit Hilfe von Fahrbahnmarkierung und Beschilderung ausgeführt.

Die Erhaltung von Parkraum durch Umwandlung bisher rechtswidrig genutzter Gehwegflächen in zulässige Parkstände ist aufgrund der bestehenden Bebauung und der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur im ganzen Stadtgebiet schwierig, wird jedoch, wo auch immer möglich, berücksichtigt. Vielmehr ist durch den legalisierten Parkraum im öffentlichen Raum mit weniger Fahrzeugen entlang der Straßen zukünftig zu rechnen. Bereits bei den durchgeführten Ortsbegehungen ist das Projektteam mit interessierten Bürgerinnen und Bürger auf Nachfragen in Kontakt getreten, schilderte den Sachverhalt und die Herausforderung vor der die Stadtverwaltung steht. Dabei wurden positive wie auch negative Reaktionen zu gleichem Maße aus der Bevölkerung aufgenommen.

Anlass

Bislang wurde Gehwegparken in Mannheim in bestimmten Grenzen toleriert, auch wenn es die Straßenverkehrsordnung grundsätzlich verbietet. Die Stadt Mannheim ist von der Obersten Verkehrsbehörde (Ministerium für Verkehr BaWü) über das Regierungspräsidium Karlsruhe in einem Erlass angewiesen, diese Duldungspraxis aufzugeben.

Das Parken auf Gehwegflächen ist entsprechend der StVO unzulässig, wurde jedoch in vielen Kommunen geduldet. Lediglich auf mit Beschilderungen ausgewiesenen oder mit Markierungen kenntlich gemachten Bereichen ist ein Parken von Kraftfahrzeugen erlaubt.

Der Erlass regelt die Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (Stand Mai 2020). Danach ist Gehwegparken nur dort zulässig, wo es durch Anordnung erlaubt wird. Die Anordnung darf grundsätzlich nur getroffen werden, wenn die vom Land Baden-Württemberg vorgegebene Mindestgehwegbreite von 1,50 m zukünftig gewährleistet wird.

Zur Herstellung der Rechtssicherheit und -klarheit soll unter Berücksichtigung aller Belange von Verkehrsteilnehmenden, Anwohnenden etc. ein Umsetzungskonzept für das Stadtgebiet Mannheim entwickelt werden. Die Stadt Mannheim hat keine Möglichkeit, dem Erlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg nicht zu folgen.

Zuständigkeiten und Projektvereinbarung

Für die Aufgabe wurde gemeinsam mit den zwei zuständigen Fachbereichen Sicherheit und Ordnung, Geoinformation und Stadtplanung und dem Eigenbetrieb Stadtraumservice eine entsprechende Projektvereinbarung getroffen, deren Zielsetzung es ist, das Straßenrandparken unter diesen veränderten Bedingungen möglichst schnell neu zu regeln.

Für die Überprüfung des ungeordneten Straßenrandparkens wurde daraufhin eine innerstädtische Arbeitsgruppe gebildet, die am 19. Januar 2022 ihre Arbeit aufgenommen hat. Um eine schnelle Bearbeitung des Sachverhaltes in den kommenden Jahren bewältigen zu können, wurde sich im Projekt auf eine Vorgehensweise nach dem Vorbild Karlsruhe (Anlage 2) geeinigt.

Anstelle klassischer Planung und verwaltungsinterner Abstimmung werden Straßenzüge bei Ortsbegehungen direkt am betroffenen Ort begutachtet und der ruhende Verkehr anhand der vorliegenden Infrastruktur neugeordnet. Die innerstädtische Arbeitsgruppe wird durch ständige Projektmitglieder aus der Verkehrsbehörde, der Verkehrsplanung und dem Eigenbetrieb Stadtraumservice (Verkehrsausstattung) vertreten.

Projektziel

Die Voraussetzungen für rechtskonformes Parken am Straßenrand sind gegeben. Die Regelungen sind für alle Verkehrsteilnehmenden transparent. Verstöße können geahndet werden. Es besteht eine angemessene für den Fußverkehr nutzbare Gehwegbreite sowie eine ausreichende Fahrbahnbreite für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge. Parkraum bleibt erhalten, wo es rechtskonform möglich ist. Ebenso sind die Belange des Radverkehrs bei der Neuverteilung der Verkehrsflächen berücksichtigt. Das Projekt unterstützt die Rechtmäßigkeit des Verwaltungshandelns. Es stärkt das Leitbild Mannheim 2030 („Mannheim ist eine klimagerechte – perspektivisch klimaneutrale – und resiliente Stadt, die Vorbild für umweltbewusstes Leben und Handeln ist.“).

Vorgehensweise und Reihenfolge

Die geplante Vorgehensweise sieht vor, dass die Stadt Mannheim sukzessive von innen nach außen (Kernstadt, äußere Stadteile) betrachtet wird.

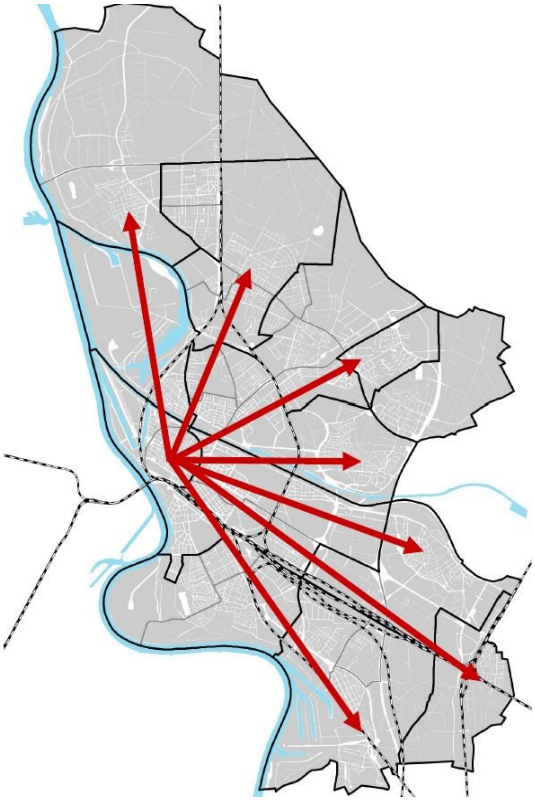

Abbildung 1: Vorgehensweise von innen nach außen

Bereits in der Vergangenheit wurden Maßnahmen in den Quadraten geplant und umgesetzt die eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs zum Ziel hatten (vergl. Vorlagen V472/2020 und V401/2016 (Modellbereiche)). Aktuell wird die Umsetzung in den Quadraten mit einer flächenhaften Deckensanierung (DSK) verbunden. Diese Neuordnung wurde in der östlichen Oberstadt (L-M-Quadrate) bis Ende 2022 bereits flächenhaft ausgeführt.

Abbildung 2: Deckensanierung DSK

In Teilbereichen der Neckarstadt-West und Neckarstadt-Ost wird die Neuordnung des Straßenrandparkens im Rahmen der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung geplant und umgesetzt

Abbildung 3: Vorher-Nachher Mannheimer Quadrate Q3/R3 (Innenstadt)

Abbildung 4: Vorher-Nachher Mannheimer Quadrate Q2/Q3 (Innenstadt)

Das Projektteam Straßenrandparken knüpft an die im Status quo laufenden Projekte an und berücksichtigt in seiner Arbeit alle weiteren Stadtteile.

Bestandsaufnahme

Zu Beginn wurde eine erste Bestandsaufnahme der bis heute geduldeten Praxis des Gehwegparkens, das ohne Fahrbahnmarkierung oder Beschilderung stattfand, anhand Luftbildaufnahmen und Straßenbefahrungsaufnahmen der ganzen Mannheimer Stadtgemarkung durchgeführt. Zusätzlich wurden bestehende Verkehrszeichenpläne hinzugezogen, um so die vorab relevanten Untersuchungsbereiche definieren zu können. Selbstverständlich weist diese Vorgehensweise der ersten Bestandsaufnahme Lücken im Straßennetz auf, allerdings ermöglicht sie eine schnelle und breite Übersicht des gesamten Straßennetzes in Mannheim. Nur so kann der notwendige Aufwand schnell abgeschätzt und mit den Arbeiten begonnen werden.

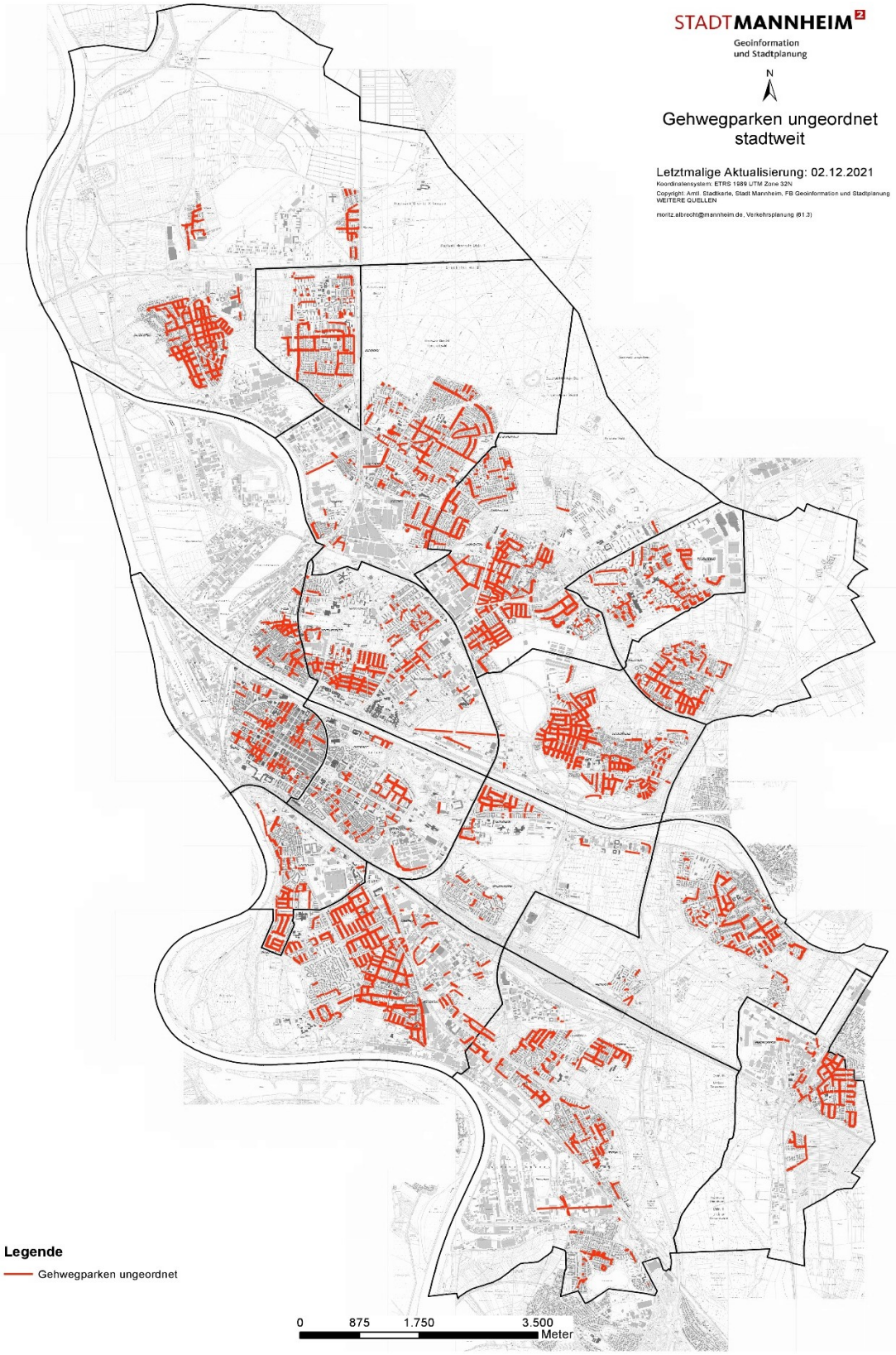

Abbildung 5: Bestandsaufnahme stadtweites ungeordnetes Gehwegparken

Information

Bevor die Arbeiten in einem Stadtbezirk durch das Projektteam aufgenommen werden, wird eine Pressemitteilung und Ankündigung auf der städtischen Homepage veröffentlicht, um die Bürger*innen vorab über Planungsarbeiten in ihrer Wohngegend zu informieren. Vor den Markierungsarbeiten wird die Öffentlichkeit ebenfalls informiert.

Die Bürgerinnen und Bürger können über die Behördennummer 115 der Stadtverwaltung Mannheim bereits erste Fragen zum Projekt Straßenrandparken stellen. Hierzu erhielt die Abteilung des Fachbereichs Bürgerdienste ein FAQ Formblatt mit ersten zusammengefassten Informationen zum Projekt,

Um den Dialog zwischen den Bürgerinnen und Bürger der Stadt Mannheim und der Stadtverwaltung zu verbessern und zu stärken, ist die Internetseite https://www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/verwaltung/aemter-fachbereiche-eigenbetriebe/geoinformation-und-stadtplanung/verkehrsplanung/parken-am-strassenrand-neu-ordnen auf der Website der Stadt Mannheim zum Thema Straßenrandparken eingerichtet worden. Hier bekommen die Bürger*innen Informationen zum aktuellen Projektstand sowie Antworten auf erste Fragen.

Abbildung 6: Homepage Stadt Mannheim

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit mit dem Projektteam über das eingerichtete E- Mailpostfach strassenrandparken@mannheim.de oder per Post Kontakt aufzunehmen:

Stadt Mannheim
Straßenrandparken
Glücksteinallee 11
D-68163 Mannheim

Ortsbegehung

Im nächsten Schritt werden Begehungen in dem jeweiligen Stadtbezirk (von insgesamt 700 Straßenkilometern) durchgeführt. Vor Ort wird ein Aufmaß der Straße erstellt und anhand der zur Verfügung stehenden Ressourcen eine Farbmarkierung im Seitenraum aufgebracht, die die neue Parkregelung vorgeben soll. Anschließend werden Fotos zu Dokumentationszwecken gemacht und eine mündliche verkehrsbehördliche Anordnung vor Ort erstellt und aufgenommen.

Abbildung 7: Ortsbegehung

Nachbearbeitung

Im Innendienst werden die vor Ort aufgenommenen Daten bearbeitet, indem diese in eine Übersichtskarte im Geoinformationssystem eingepflegt, eine Fotodokumentation erstellt sowie ein Protokoll verfasst werden. Zur Veranschaulichung der schriftlichen Anordnung durch die Verkehrsbehörde, kann eine Fotodokumentation angefügt werden.

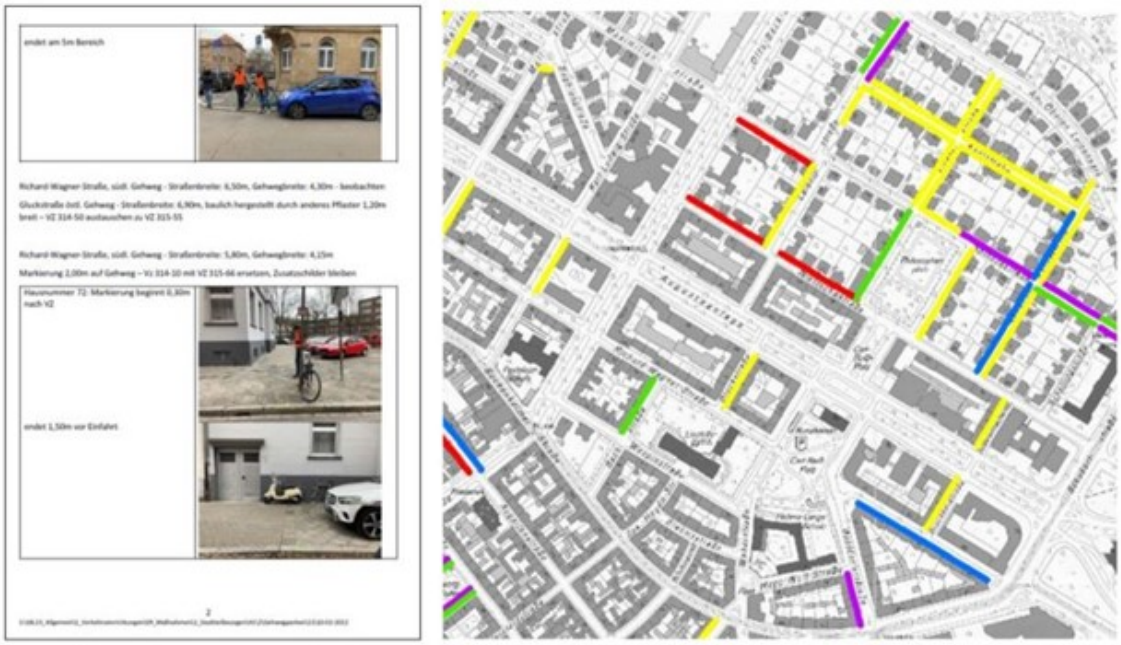

Abbildung 8. Fotodokumentation und Übersichtskarten in GIS

Feinabstimmung und Übergabe

Die Ergebnisse der Planungsphase werden anschließend auf der nächstmöglichen öffentlichen Bezirksbeiratssitzung den Mitgliedern und der Bürgerschaft vorgestellt. In der Sitzung besteht nochmals die Möglichkeit, Anliegen oder Fragen an das Projektteam zu richten. Sollten sich daraufhin Änderungen ergeben, so werden die Planungen angepasst. Erst dann gelten die Planungsarbeiten im Stadtteil als beendet und die Ergebnisse in Form der Fotodokumentation und Anordnungen werden dem Ausführungsteam des Eigenbetriebes Stadtraumservice (76.5) zur weiteren Verwendung übergeben. Im Vorfeld der Markierungsarbeiten werden die Anwohnerinnen und Anwohner per Posteinwurf oder Plakat o.ä. über die anstehenden Maßnahmen informiert. Im Kalenderjahr 2022 wurden hierfür neue Arbeitsstellen im Betrieb geschaffen.

Lösungsmöglichkeiten

Dem Projektteam stehen unterschiedliche Lösungsansätze zur Verfügung, um den ruhenden Verkehr neu zu ordnen. In der Regel besteht aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit in der bestehenden Infrastruktur wenig bis keine Entscheidungsmöglichkeit zwischen den einzelnen Parkstandanordnungen. Vom Parken auf der Fahrbahn bis zu keinen Parkständen im öffentlichen Raum sind folgende Anordnungen möglich und werden in der folgenden Abbildung dargestellt:

Abbildung 9: Lösungsmöglichkeiten Parkstandsanordung

Folgende Querschnitte veranschaulichen die Auswirkungen, wenn die Mindestbreiten auf der Fahrbahn und Gehweg eingehalten werden sollen.

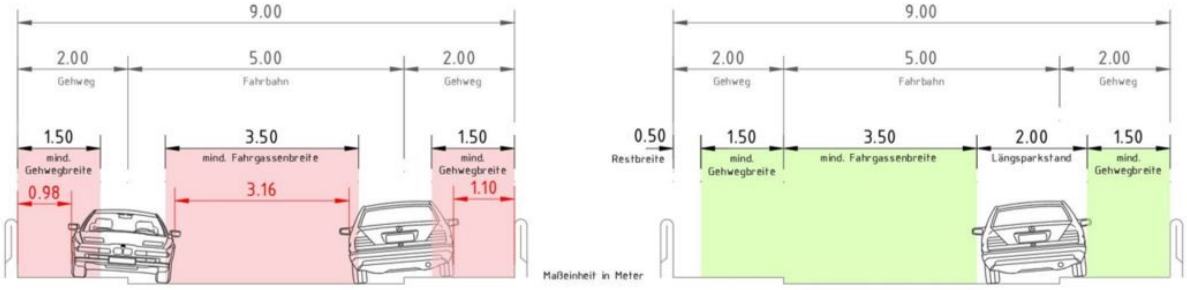

Abbildung 10: Querschnitt IST- und SOLL-Zustand

Damit zukünftig beidseitig Parkstände angeordnet werden können, muss die Gesamtquerschnittsbreite der Straße mindestens 10,50 m betragen. Eine Garantie hierfür besteht dennoch nicht. Es ist darauf hinzuweisen, dass allein die Breite nicht das beidseitige Parken gewährleisten kann. Die Gebietsart, das Verkehrsaufkommen, Verkehrszusammensetzung, Nutzungsansprüche, Straßenbegleitgrün etc. sind weitere Faktoren, die zusätzlich die notwendige Gesamtquerschnittsbreite für eine verkehrsbehördliche Anordnung zu beidseitigen Parkständen entlang der Straße definieren. Der Hinweis soll nur verdeutlichen, dass Straßenquerschnitte unter 10,50 m Breite keine Parkstände auf beiden Straßenseiten ermöglichen.

Rückmeldungen aus der Bürgerschaft

Während der Ortsbegehungen und Gesprächen mit vereinzelten Bürger*innen über deren Ortskenntnis und Erfahrungen sind negative wie positive Rückmeldungen erkennbar. In dem vergangenen Jahr 2022 gab es gleichverteilt in unterschiedlichen Stadteilen ein ausgeglichenes Meinungsbild der Bürgerschaft zum Projekt Straßenrandparken. Positive Effekte aber auch kritische Auswirkungen auf die Infrastruktur und Gestaltung privater Flächen finden bereits statt.

Abbildung 11: optimale Ausnutzung der privaten Stellplätze

Abbildung 12: private Stellplatze auf dem Grundstück

Abbildung 13: Anhänger für einen Stellplatz praktisch abgestellt

Anforderungen an eine Straße

Der öffentliche Raum steht allen Menschen zur Verfügung und soll Verkehrsteilnehmer*innen jeden Geschlechtes, Alters sowie Mobilitätseinschränkung zu gleicher Maßen die Teilnahme am Verkehr gewährleisten.

Abbildung 14: Beispiel für einen Nutzbaren öffentlichen Raum

Bei der Neuordnung des ruhenden Verkehrs müssen im Detail Aspekte berücksichtigt werden die dazu führen, dass an bestimmten Standorten keine Parkstände im öffentlichen Raum angeordnet werden können. Neben den Mindestgehwegbreiten und Fahrbahnbreiten sind weitere Punkte zu beachten. An beiden Seiten einer Einfahrt wird jeweils ein einheitlicher Abstand von 1,50 m eingehalten bis ein Parkstand beginnen kann. Das Maß resultiert aus den Ergebnissen einer Schleppkurvenprüfung im EDV System. Zentrale Gehwegbereiche die z.B. als Schulwege ausgewiesen sind, werden nach Möglichkeit breiter gestaltet, damit sich Fußgängerinnen und Fußgänger begegnen oder nebeneinander laufen können. Hier werden je nach Lage und Fußgängeraufkommen mindestens 1,80 m Gehwegbreite angenommen. Hydranten im Seitenraum oder auf der Fahrbahn dürfen nicht mit Parkständen überplant werden und müssen mit einem jeweiligen Abstand von mindestens 60 cm permanent freigehalten werden. Sensible Kurvenbereiche werden mit Pfosten gegen parkende Fahrzeuge gesichert. Die dadurch frei gewordenen Räume können anschließend für andere temporäre Nutzungen wie rausgestellte Mülltonen genutzt werden. Bereiche die sich für den MIV nicht eignen, können für Radabstellplätze vorgesehen werden.

Herausforderungen

Im Zuge der Arbeiten im Außen- sowie Innendienst wurden viele Hindernisse ersichtlich die zuerst geklärt werden mussten, bevor die Arbeiten weiterverfolgt werden konnten.

Markierungsarbeiten

Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der gesamten Stadt Mannheim, ist ein hoher Arbeitsaufwand in der Ausführung der Markierungen notwendig. Die hierzu geschaffenen neuen Arbeitsstellen im Eigenbetrieb Stadtraumservice wurden ausgeschrieben und konnten bis Ende des Jahres 2022 besetzt werden. Zusätzlich sind ergänzend neue Fahrzeuge, Maschinen und Equipment beschafft worden. Aufgrund neuer Arbeitssicherheitsregelungen sind zusätzliche Arbeitsmittel notwendig, die Anfang des Jahres 2023 beschafft werden können. Das Team für die Umsetzung der Parkstandsmarkierungen ist seit Anfang 2023 in Einsatz. Erste Straßenzüge in der Oststadt konnten bereits markiert werden.

Abbildung 15: erste Markierungsarbeiten in der Oststadt

Schmale Gehwege und Fahrbahnen

Besonders in dicht besiedelten Stadtteilen oder in alten Stadtteilstrukturen, existieren Straßenquerschnitte mit schmalen Gehwegen, die bereits im Bestand eine Gehwegbreite weit unter den notwendigen 1,50 m besitzen und nur als Schrammborde / Entwässerungseinrichtungen zu betrachten sind. Erschwert wird die Situation durch schmale Fahrbahnen, die auch nach der StVO keine Parkstände auf der Fahrbahn zulassen. Hier hat die Verwaltung die Möglichkeit, wenn die Rahmenbedingungen wie bspw. geringes Verkehrsaufkommen, bauliche Strukturen, Nutzungsansprüche es zulassen, ausnahmsweise „Verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325 StVO)“

anzuordnen. In solchen Bereichen kann das Parken in gekennzeichneten Flächen angeordnet werden und der Fußverkehr kann bei Schrittgeschwindigkeit des MIV ebenfalls die Fahrbahn benutzen. In Verkehrsberuhigten Bereichen muss weiterhin die Aufenthaltsqualität statt Parkstände im Vordergrund stehen.

Abbildung 9: schmale Gehwege im Bestand

Sind die Vorrausetzungen nicht gegeben, ist auch in besonders engen Bereichen mit der Konsequenz zu rechnen, dass zukünftig keine Parkstände mehr ausgewiesen werden können.

Abbildung 10: schmale Fahrbahnen

Bereits im Bestand sind Restfahrbahnbreiten von 3,05 m nach StVO zwar gültig, allerdings für städtische Entsorgungsfahrzeuge sowie Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr in der Regel nicht tragbar und in einem Notfall lebensentscheidend. Aus diesem Grund müssen Fahrbahnen in der Regel mindestens eine Restfahrbahnbreite von 3,50 m gewährleisten.

Grünflächen und Baumschutzmaßnahmen

Bei den Ortsbegehungen wurden Seitenräume angetroffen, bei denen der ruhende Verkehr auf Grünflächen und auf wassergebunden Decken zwischen Bestandsbäumen geduldet wird. Diese Stellen können nicht ohne weiteres vor Ort mit Parkständen überplant werden. Das Projektteam ist deshalb in engem Kontakt mit der zuständigen Abteilung des Eigenbetriebs Stadtraumservices 76.4 Grünflächen und prüft im Nachgang die einzelnen Standorte auf mögliche Parkstände im öffentlichen Raum. Auch die Möglichkeit zusätzlicher neuer Baumstandorte wird durch das Sachgebiet 76.23 Grün- und Freifläche geprüft. Nur so kann das 1000-Bäume-Programm wirklich umgesetzt werden. Hierbei werden soweit wie möglich im Rahmen des Baumschutzkonzeptes Parkstände mit notwendigen Mitteln

angeordnet.

Abbildung 11: Wassergebundene Decke, Baumscheibe

Beispiel Schwetzingerstadt/Oststadt

In der Schwetzingerstadt/Oststadt wurden im Januar 2022 erste Ortsbegehungen durchgeführt und Erfahrungen gesammelt. Wie bereits im o.g. Kapitel beschrieben sind parkende Fahrzeuge komplett auf dem Gehweg, längs und senkrecht zur Fahrbahn, halbseitig auf dem Gehweg, zwischen Bäumen, auf Grünflächen und auf wassergebundener Decke festgestellt worden. Straßenabschnitte mit schmalen sowie großzügigen Gehwegbreiten lagen ebenfalls vor.

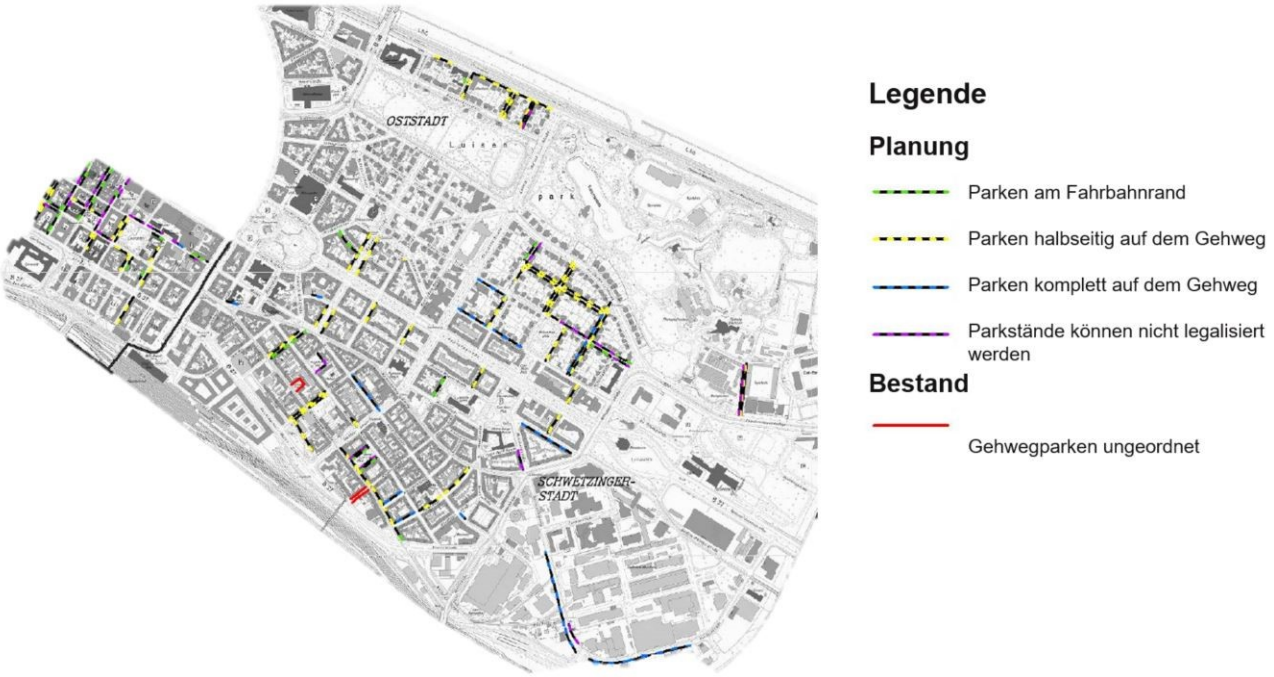

Abbildung 12: Ergebnisse in der Schwetzingerstadt/Oststadt

Nach der Neuordnung kann in ca. 9 Straßenabschnitten (einseitig) kein Parken mehr geduldet werden. Diese sind in der Karte lila/ schwarz dargestellt: Gartenschauweg, Georg-Lechleiter-Platz/ 2 Abschnitte; Leibnitzstraße /1 Abschnitt, Medicusstraße, Spinozastraße (2 Abschnitte, Stolzestraße am Augartenplatz/ 2 Abschnitte). Für weitere Abschnitte (rot) wurde noch keine abschließende Lösung festgelegt. Überschlägig betrachtet, konnten von zuvor 3300 öffentlichen Parkständen im Stadtteil, Flächen für etwa 70-100 Fahrzeuge nicht legalisiert werden. Gründe hierfür sind schmale Fahrbahnen, Gehwege, Einfahrten, Hydranten oder das Baumschutzkonzept, die eine Anordnung neuer Parkstände nicht ermöglichen.

Zeitplanung

Projektstand 2022

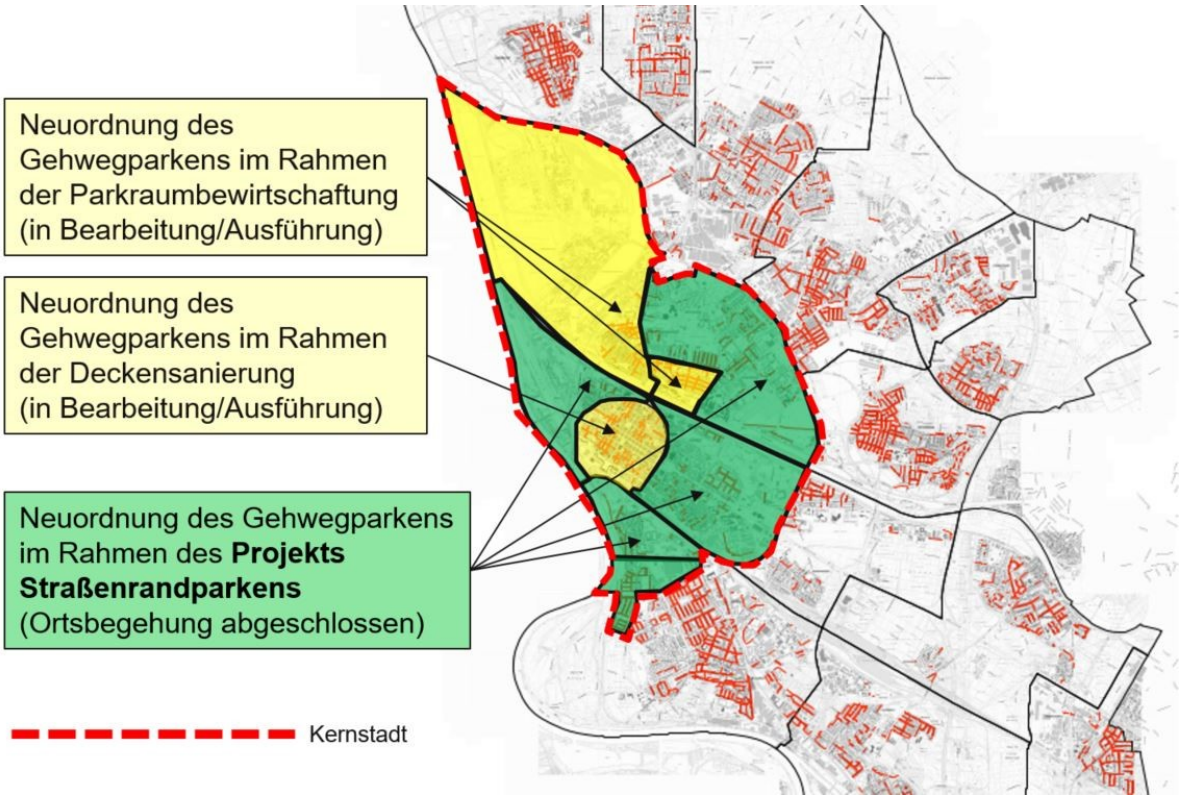

Abbildung 13: Kernstadt Projektstand 2022

Die Gesamtdauer des Projektes ist festgelegt auf eine Dauer von 6 Jahren. Im Rahmen der in der Tabelle aufgeführten ersten Stadtteile sollen Erfahrungen mit der Vorgehensweise gesammelt werden und Erkenntnisse zum Aufwand gewonnen werden. Nach den ersten Ortsterminen wurde etwa ein Aufwand von zehn Ortsterminen pro Stadtteil vorgesehen. Im Kalenderjahr 2022 gab es folgende Erfahrungswerte hinsichtlich des entstandenen zeitlichen Aufwandes je Stadtteil. Die unterschiedlichen Zeitaufwände sind auf parallel angefallene Arbeitstage, Feiertage, Urlaubstage sowie krankheitsbedingte Ausfälle zurückzuführen.

Stadtteile	Anzahl Ortstermine	Zeitstrahl (19.01.-28.11.22)											
Oststadt	7	Jan	Feb										
Schwetzingerstadt	5			Mär	Apr								
Jungbusch	1					Mai							
Lindenhof	11					Mai	Jun	Jul	Aug				
Neckarstadt-Ost *(ausgenommener Bereich südlich der Carl-Benz-Straße und westlich der Friedrich-Ebert-Straße)*	10									Sep	Okt	Nov	Dez
		➔ **Summe = 34 Ortstermine**											

Tabelle 1: Zeitbedarf 2022

Weiteres Vorgehen ab 2023

Anhand der Erfahrungen aus dem Kalenderjahr 2022, kann folgender Zeitplan für das Jahr 2023 vorgesehen werden.

Stadteile	gepl. Anzahl Ortstermine	Zeitplan (09.01-15.12.23)											
Sandhofen	30	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai							
Schönau	10						Jun	Jul	Aug				
Waldhof	20									Sep	Okt	Nov	Dez

Tabelle 2: Zeitplan 2023

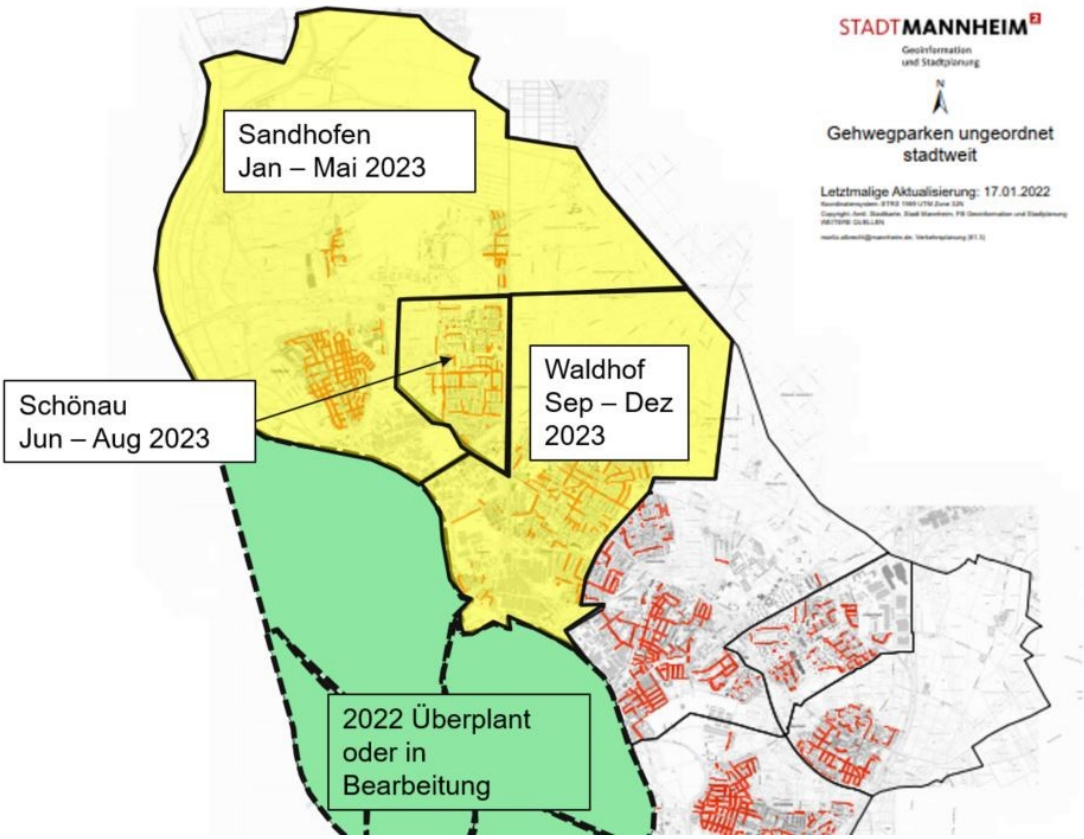

Abbildung 14: Zeitplan 2023

Es wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2023 der nördliche Teil Mannheims nicht komplett bearbeitet werden kann. Vogelstang, Wallstadt und Seckenheim folgen 2024. Auch die Stadtteile Käfertal, Feudenheim, Neuhermsheim und Neuostheim werden erst nach der BUGA etwa 2024/25 berücksichtigt. Ab 2025 werden südlich des Neckars gelegene Stadteile bearbeitet werden können. Das Ziel ist es weiterhin, die Planungsarbeiten bis Ende 2024 abschließen zu können. Nach heutigem Stand gehen wir allerdings davon aus, dass diese bis Q3 2025 andauern werden.

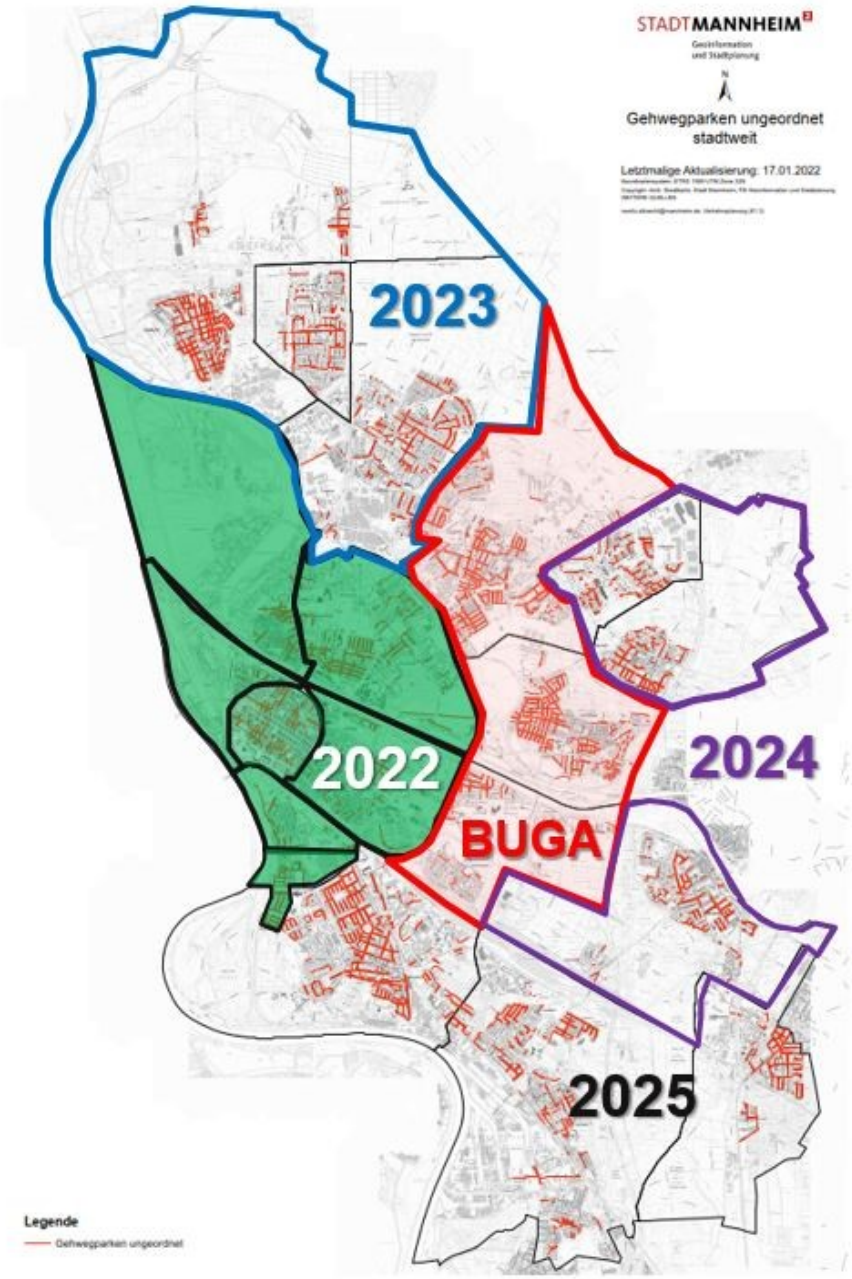

Abbildung 15: Planungsphase 2022 - 2025