

Anregung

Der Verkehrsausschuß nimmt die Stellungnahme des Petenten zu o.g. Drucksachen der Verwaltung zur Kenntnis. Einer Abstimmung darüber bedarf es nicht.

Begrün(d)ung

In VO/0368/22 soll eine Anregung zur Erarbeitung eines **Verkehrskonzeptes für den ruhenden Verkehr** abgelehnt werden.

In VO/0376/22 und VO/0321/22 sollen die Hinweise auf **rechtswidriges erlaubtes Gehwegparken** (mit Parkmarkerierung und/oder Zeichen 315) am Hofkamp sowie der Uellendahler Straße abgelehnt werden. In beiden Fällen beträgt die Restbreite durch vorgelegte Lichtbilder nachweislich zwei Gehwegplatten (2x40 cm), also weniger als einen Meter.

Es ist kennzeichnend sowohl für die Prioritäten als auch den Stellenwert der schwächeren Verkehrsteilnehmer in dieser Stadt, daß die in der VO/0368/22 genannte Drucksache →VO/1609/21 zwar für die Fahrbahn – betreffend KFZ – eine konkrete Mindestrestbreite von 3,05 Meter nennt, für die Gehwegbreite jedoch abstrakt die „historische Bebauung“ als „Begründung“ vorschreibt, hier nicht tätig werden zu müssen – Zitat, Seite 2:

Die Notmaßnahmen sehen die Wiederherstellung elementarer verkehrlicher Rahmenbedingungen vor. Auf Grundlage des vollständigen Straßenquerschnittes muss eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3,05 m gewährleistet und ein Mindestmaß für Gehwege durchgesetzt werden. **Die Festlegung eines konkreten Mindestmaßes für Gehwege** zur Nutzung von Gehhilfen, Rollstühlen und Kinderwagen **ist abhängig von historisch gewachsenen Straßen- und Gebäudestrukturen**. Ein Sollwert kann somit in den meisten gründerzeitlich geprägten und Nachkriegsquartieren leider nicht realisiert werden.

Typisch ist auch der Satz:

Notmaßnahmen (Gefahrensituationen) werden entsprechend der Vorlage bearbeitet, Verstöße der Verkehrsteilnehmer*innen durch die Ordnungsbehörden geahndet.

Mitnichten berücksichtigt die Straßenverkehrs-Ordnung die „**historisch gewachsenen Straßen- und Gebäudestrukturen**“ bei der Frage, ob die Straßenverkehrsbehörde Gehwegparken anordnen darf oder nicht. Dies ist mit Verlaub absoluter Humbug.

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Gehwegparken ist die Straßenverkehrs-Ordnung und die weitergehende Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) als technisches Regelwerk, die mittels Einführungserlaß des Landesverkehrsministerium Teil der Straßenverkehrs-Ordnung ist und daher bei Planungen von innerstädtischen Verkehrsflächen beachtet werden muß.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung schreibt zur Anordnung von Gehwegparken (im Hinblick auf Fußverkehr):

Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, **wenn genügend Platz** für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern **auch im Begegnungsverkehr bleibt**, ...

(Randnr. 2 Verwaltungsvorschrift-Straßenverkehrs-Ordnung zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen).

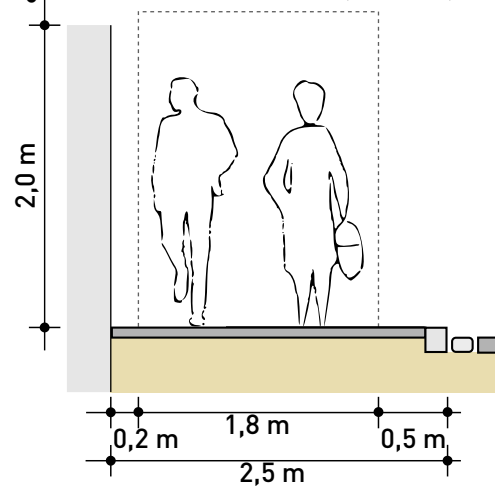
Die RAST 06 gibt wiederum in Abschnitt 6.1.6 *Anlagen für den Fußgängerverkehr* konkrete Maße sowie einzuhaltende (Mindest-) Abstände vor, vgl. Abbildung *Regelmaß eines Seitenraums*.

Sinngemäßer Inhalt der RAST (Anfang):

Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können. Dies bedingt neben der zum Gehen benötigten Breite (0,8 m pro Person) einen Begegnungsabstand (0,2 m, Verkehrsraum). Summe: 1,8 m.

- Zur Fahrbahn (0,5 m) und zur Hauswand (0,2 m) sind die jeweils genannten Abstände einzuhalten.
- Daraus ergibt sich eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m.
- Für die Anlage eines Parkstreifens auf dem Gehweg ist eine Breite von 2,0 m vorzusehen (obwohl bei den heutigen Schlitten eher 2,2 m angebracht wäre).

Regelbreite eines Seitenraums, RAST 06, Bild 70



Sinngemäßer Inhalt der RAST (Ende).

Daraus ist zu schließen, daß unter einer Gehwegbreite von 4,5 m die in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung genannten Voraussetzungen für die Anordnung von Gehwegparken („Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz ... auch im Begegnungsverkehr“) nicht vorliegen. Für die Anordnung von „halbhüftigem“ oder aufgesetztem Parken, das heißt eine Hälfte (1,0 m) des Wagens steht auf der Fahrbahn, die andere Hälfte auf dem Gehweg, beträgt die Mindestgehwegbreite entsprechend 3,5 m.

Diese Regeln gelten auch für bereits angeordnetes Gehwegparken. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung legt in § 45, Randnummer 57 fest, daß mindestens alle zwei Jahre eine Prüfung (Verkehrsschau) stattfinden muß, bei Straßen erheblicher Verkehrsbedeutung und an Unfallschwerpunkten mindestens alljährlich. Bei dieser Verkehrsschau wird vor allem die Straßenausstattung im Hinblick auf die (weitere) Notwendigkeit, Begreifbarkeit und Rechtskonformität hin untersucht und gegebenenfalls hergestellt.

„Historische Bebauung“, die Personalsituation der Straßenverkehrsbehörde o.ä. sind keine Tatbestandsmerkmale, die eine Anordnung von Gehwegparken positiv oder negativ beeinflussen würden. Sie sind in der Straßenverkehrs-Ordnung und nachfolgenden Regelungen (VwV, RAST) nicht aufgeführt und damit völlig unerheblich. Vielmehr ist grundsätzlich und unabhängig von der Bebauung Gehwegparken ausschließlich aufgrund der in der Verwaltungsvorschrift benannten Merkmale ausschlaggebend, vor allem die verfügbare Restbreite.

Die Verwaltung hat die RAST 06 selbst als Rechtsgrundlage in VO/0050/22 genannt und damit verhindert, daß vorgeschlagene Absperrpfosten den Gehweg auf ca. 1,5 m verschmälern. Hier wäre ja nur die Verkehrssicherheit erhöht worden, um vor der Kohlstraße 94 das offenbar häufiger auftretende Befahren des lediglich aufgemalten Gehwegs zu verhindern.

Dieselbe Verwaltung meint dann aber in VO/0321/22, eine durchschnittliche Gehwegbreite von „2,85 bis 3,00m“ ergäbe ein Restgehwegbreite von „unter 1,40m“ und findet dies „nicht optimal aber

tolerabel“. Wenn man von 2,85 m (3,0 m) 2,0 m für den Parkstreifen abzieht, verbleiben nach Adam Riese 0,85 bis 1,00 m – also sind 1,40 m leicht untertrieben. Ein solches Vorgehen mit zweierlei Maß ist schlicht unlauter.

Durchsetzung der Straßenverkehrs-Ordnung ist Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde

Zum Zitat:

Notmaßnahmen (Gefahrensituationen) werden entsprechend der Vorlage bearbeitet, Verstöße der Verkehrsteilnehmer*innen durch die Ordnungsbehörden geahndet.

Wenn Leute ihre Fahrzeuge ordnungswidrig auf dem Gehweg parken, ist es nicht ausschließlich eine Sache der Ordnungsbehörde, also des Ordnungsamtes. Wenn Maßnahmen des Ordnungsamtes aus welchen Gründen auch immer mittelfristig nichts am rechtswidrigen Zustand ändern, ist die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr im Rahmen der Straßenverkehrs-Ordnung verpflichtet, wirksame straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen, und wenn das im Notfall Poller sind, vgl. → [Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen vom 11. November 2021, – 5 K 1968/19 –](#).

Hingegen ist es auch in diesem Fall bei hiesiger Straßenverkehrsbehörde üblich, mit den Schultern zu zucken und auf das Ordnungsamt zu verweisen. Und das wiederum verweist auf unbesetzte Stellen und „man kann ja nicht überall gleichzeitig kontrollieren“. Und so sind immer mehr Verwaltungsmitarbeiter in Meetings und Sitzungen damit beschäftigt, in Zirkelverweisen der steigenden Anzahl Anfragen und Beschwerden Herr zu werden.

Analog dazu: Wachtmeister Alois Dimpfelmoser muß den Dorfbewohnern leider mitteilen, daß er den Räuber Hotzenplotz zwar für seine Taten verurteilen kann, wenn er ihn auf frischer Tat ertappt. Leider kann er ihn mangels Gefängnis aber nicht einsperren, weshalb sich die Bewohner auf weitere Diebstähle einstellen müßten. Er, Dimpfelmoser, sei ja nicht für den Bau der Gefängnisse zuständig *schulterzuck*.

Diese Zirkelverweise kommen praktisch einem Totalversagen gleich.