Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Frank Schilling +49 202 563 6714 +49 202 563 4725 frank.schilling@stadt.wuppertal.de
	Datum:	11.10.2023
	Drucks.-Nr.:	**VO/1040/23** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
25.10.2023	**BV Elberfeld**	**Entscheidung**

Parkplatzsituation Schusterstraße

Grund der Vorlage

Prüfauftrag der Bezirksvertretung Elberfeld gemäß Beschluss vom 16.08.2023 (VO/0718/23)

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung beschließt die Einrichtung von PKW-Parken im Bereich Schusterstraße gegenüber Hausnr. 32 bis 44 (Südseite) gemäß der im Rahmen der Beschlussvorlage dargestellten Planvariante 2

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Die Verwaltung wurde gemäß Beschluss der Bezirksvertretung Elberfeld vom 16.08.2023 (VO/0718/23) gebeten, die bei einem gemeinsamen Ortstermin am 23.05.2023 in der Schusterstraße vorgeschlagenen Maßnahmen der Anwohnenden, die Entfernung des Gehweges auf der Bolzplatzseite (südliche Straßenseite) und das Einführen von Schrägparken auf der Häuserwandseite (nördliche Straßenseite) zu prüfen. Hierbei sollte darauf eingegangen werden, wie viele Parkplätze so zusätzlich gewonnen werden könnten, mit welchen Kosten gerechnet werden müsse und ob eine Umsetzung von Anwohnerparken in der Schusterstraße möglich sei.

Derzeit wird in der Schusterstraße auf der nördlichen Fahrbahnseite geparkt. Das in der Vergangenheit auf dem südlichen Hochbord illegal praktizierte ungeordnete Parken musste unterbunden werden, weil es hierdurch wiederholt zu Unterschreitungen der Durchfahrtsbreite und damit zur Gefährdung der Rettungswege kam.

Die Fachverwaltung hat die vorgeschlagenen Varianten geprüft und kommt hierbei zu folgendem Ergebnis:

Variante 1 - Schrägparken

Für die Einrichtung von Schrägparken kommt - ohne umfangreiche straßenbauliche Maßnahmen - nur die südliche Straßenseite gegenüber den Hausnr. 32-44 in Frage, da bei einem Schrägparken auf der nördlichen Straßenseite (Häuserwandseite) der fließende Verkehr über das vorhandene Hochbord auf der südlichen Straßenseite fahren müsste.

Durch die Einrichtung von Schrägparken auf der südlichen Straßenseite könnten unter Berücksichtigung der vorhandenen Zufahrten auf der Nordseite insgesamt 13 Stellplätze geschaffen werden.

Zur Andienung der Schrägparkplätze dürfte in diesem Bereich auf der Nordseite (Häuserwandseite) künftig nicht mehr längs geparkt werden, wodurch ca. 10 Stellplätze entfallen müssten.

Im Ergebnis könnten insoweit bei dieser Variante lediglich 3 zusätzliche Stellplätze angeboten werden.

Hierzu wird auf den beigefügten Lageplan (Anlage 01) verwiesen.

Variante 2 - Längsparken

Durch die Einrichtung von geordnetem Längsparken auf der südlichen Straßenseite gegenüber Hausnr. 32-44 könnten auf einer Länge von ca. 56 m etwa 11 Parkplätze geschaffen werden.

Das im Bestand praktizierte Parken auf der nördlichen Fahrbahnseite könnte beibehalten werden.

Hierzu wird auf den beigefügten Lageplan (Anlage 02) verwiesen.

Ergebnis

In beiden Varianten wäre die Freigabe des südlichen Hochbordes Voraussetzung um überhaupt zusätzlichen Parkraum zu generieren. Auf der nördlichen Straßenseite befindet sich ein durchgängig nutzbarer Gehweg. Bei der Schusterstraße handelt es sich um eine ruhige Sackgasse ohne Durchgangsverkehr und mit geringem Verkehrsaufkommen (sowohl Fußgänger- als auch Fahrzeugverkehr). Aufgrund der engen Wohnbebauung des Quartiers und der wenigen privaten Stellplätze herrscht jedoch auch in diesem Bereich ein hoher Parkdruck. Sowohl aus Sicht der Verkehrslenkung als auch der Polizei und des Straßenbaulastträgers bestünden insofern keine grundsätzlichen Bedenken zur Legalisierung des Parkens auf dem südlichen Hochbord.

Im Variantenvergleich könnten bei Variante 1 (Schrägparken) lediglich 3 und in Variante 2 (geordnetes Längsparken auf der Südseite) insgesamt 11 zusätzliche Parkplätze generiert werden.

Des Weiteren kann bei Variante 2 eine durchgehende Durchfahrtsbreite von 3,25 m sichergestellt werden, während bei Variante 1 lediglich die rechtlich vorgeschriebene Mindestdurchfahrtsbreite von 3,05 m zu Verfügung stünde. Hierdurch und durch die beim Ein- und Ausparken notwendigen Rangiervorgänge wäre bei Variante 1 außerdem zu befürchten, dass es zu Überfahrten des nördlichen Gehweges kommen könnte.

Aus den vorgenannten Gründen kommt aus Sicht der Fachverwaltung nur die Variante 2 zur Umsetzung in Betracht.

Bewohnerparken

Die Einrichtung von Bewohnerparken ist nur möglich, wenn dies von den Bewohnern gewünscht und auch genutzt wird.

Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner eines städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung vor ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden (vgl. Verwaltungsvorschrift - VwV - zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO, Rdnr. 29).

Voraussetzung ist, dass der hohe Parkdruck nicht durch eine hohe Fahrzeugdichte innerhalb des zu betrachtenden Bereiches, sondern maßgeblich durch Fremdparker (bspw. Berufspendler/Besucher) ausgelöst wird.

Bei der Einrichtung einer Bewohnerparkzone handelt es sich um ein arbeits- und zeitaufwendiges Verfahren. Zunächst muss der Bedarf in Form einer Unterschriftenliste nachgewiesen werden.

Hierbei müssen folgende Angaben zu entnehmen sein:

1. Vor- und Nachname
2. Anschrift
3. amtliches Kennzeichen
4. Führerschein ja/nein
5. Unterschrift

Im Anschluss daran würde eine mehrwöchige Kennzeichenerfassung der parkenden Fahrzeuge erfolgen, um festzustellen wie hoch der Fremdparkeranteil tatsächlich ist. Sollte sich herausstellen, dass dieser Anteil weit mehr als 50 % beträgt, würde ein Vorschlag an die Bezirksvertretung gerichtet, die Einrichtung einer solchen Zone zu beschließen. Sollte das Gremium dem Vorschlag folgen, kann eine Bewohnerparkzone eingerichtet werden.

Bewohnerparkausweise werden grundsätzlich in einem Verhältnis von zu 3 zu 1 ausgegeben. Dies bedeutet, dass auf einen vorhandenen Bewohnerstellplatz bis zu drei Bewohnerparkausweise ausgegeben werden. Der Gesetzgeber verbietet die Reservierung von persönlichen Stellplätzen mit Ausnahme von persönlichen Behindertenparkplätzen. Damit stellt die Einrichtung von Bewohnerparken lediglich eine Parkerleichterung dar und löst keinen Anspruch des Einzelnen auf einen freien Stellplatz aus.

Einen Anspruch auf Erteilung eines Bewohnerparkausweises hat nur, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug (vgl. VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO, Rdnr. 35).

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☑ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Durch die Schaffung zusätzlichen Parkraums wird der Parksuchverkehr im Quartier verringert. Andererseits erfolgt hierdurch aber auch keine Förderung klimafreundlicher Mobilität.

Kosten und Finanzierung

Die für die Umsetzung erforderlichen Finanzmittel in Höhe von ca. 900,- € für die Markierung und Beschilderung stehen im Kontierungsobjekt 4.415401.501.001 "Verkehrslenkende Straßenausstattung" bzw. Sachkonto 522 100 "Unterhaltung des Infrastrukturvermögens" zur Verfügung.

Zeitplan

Die Maßnahme kann unmittelbar nach Beschlussfassung angeordnet und je nach Witterungslage umgesetzt werden.

Anlagen

Anlage 01 - Plan Variante 1 (Schrägparken)
Anlage 02 - Plan Variante 2 (Längsparken)