Anregung

1. Auf der Oberstraße 1-17 wird durch Parkmarkierungen auf einer Seite für Ordnung beim Parken nach Straßenverkehrs-Ordnung gesorgt.

Begrün(d)ung

Wie so oft in Quartieren mit „hohem Parkdruck“ haben wir das Problem, daß Sanktionen des Ordnungsamtes des verkehrswidrigen Gehwegparkens entweder nicht im gewünschten Maße stattfinden (können), oder gar nicht stattfinden. Daher ist nach Ansicht des Petenten arrogant, stets auf die – praktisch nicht vorhandenen – Kontrollen zu verweisen, wenn das Ordnungsamt selbst angibt, nicht überall gleichzeitig kontrollieren zu können und „um des Parkdrucks Willen“ in bestimmten Bezirken auf Kontrollen quasi verzichtet (vgl. VO/0511/20[1]).

Das Verwaltungsgericht Bremen findet in diesen Fällen deutliche Worte: „Die Straßenverkehrsbehörde [ist] sachlich zuständig, durch die Anordnung von Parkflächenmarkierungen oder Zeichen 315 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO („Parken auf Gehwegen“) das Parken auf Gehwegen zu erlauben und Ordnungswidrigkeiten wegen Verstößen gegen das Verbot des Gehwegparkens zu verfolgen (§ 49 Abs. 1 Nr. 12 StVO). Angesichts dessen wäre es geradezu systemwidrig, wenn die Straßenverkehrsbehörde nicht auch für die Durchsetzung der Verhaltenspflichten aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO im Wege behördlicher Anordnung zuständig wäre (vgl. BVerwG, Urt. v. 20.10.2015 – 3 C 15.14 –, juris Rn. 19, 22). Liegt mithin ein Verstoß gegen die Parkvorschriften aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO vor, ist die Straßenverkehrsbehörde mangels eigenständiger Eingriffsgrundlage in der Straßenverkehrs-Ordnung oder dem ihr zugrundeliegenden Straßenverkehrsgesetz sachlich zuständig, auf die landesrechtliche allgemeine gefahrenabwehrrechtliche Generalklausel gestützte, notwendige Maßnahmen zu ergreifen. Es ist nicht ersichtlich, dass es bei einem Verstoß gegen § 12 Abs. 4 und 4a StVO bei der Ahndung als Ordnungswidrigkeit (vgl. § 49 Abs. 1 Nr. 12 StVO) bleiben soll, die in § 12 Abs. 4 und 4a StVO verkörperten Pflichten also nicht auch im Wege einer Beseitigungs- oder Handlungsanordnung durchsetzbar sein sollen (vgl. BVerwG, Urt. v. 20.10.2015 – 3 C 15.14 –, juris Rn. 15).“



Abb. 1: *Pollerreihe mit rund 50 Sperrpfosten.*

Da die Sanktionen des Ordnungsamtes das verkehrsrechtswidrige Parken auf dem Gehweg offenkundig nicht verhindern können, ist das Straßenverkehrsamt im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr

1 Zitat aus VO0511/20: „Wenn das Ordnungsamt hinsichtlich des Gehwegparkens konsequent einschreiten sollte, würden ca. 1/3 aller zurzeit genutzten Parkplätze wegfallen.“

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.

verpflichtet, wirksame straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen, die das Gehwegparken unterbinden – im Notfall eben Poller. Bei Bayer an der Friedrich-Ebert-Straße stehen davon rund 50 Stück, **Abb. 1**.

Der parkfähige Abschnitt im Bereich der Oberstraße 1-17, an dem Fahrzeuge auf der Fahrbahn parken sollen und dürfen, ist rund 100 Meter lang, vgl. **Abb. 2**.



Abb. 2: *Luftbild 2022 von der Oberstraße 1-17. Entfernung: 104 Meter. Quelle: geoportal.wuppertal.de*

Nach den Verkehrsdaten des Geoportals Wuppertal weist die Oberstraße in diesem Abschnitt ein Verkehrsbelastung (durchschnittlicher Tagesverkehr DTVw) von unter 1.000 Fahrzeugen in 24 Stunden auf (entsprechend maximal 41,$\overline{6}$ pro Stunde).

Die Verwaltung schreibt in VO/0862/21:

> Die Oberstraße ist ca. 6,20m breit und ist beidseitig mit Gehwegen ausgestattet. Dort findet ein Zweirichtungsverkehr statt, bei dem eine Mindestbreite von 4,50m eingehalten werden muss. Die Idee der alternierenden Parkordnung würde aus planerischer Sicht ein dauerhafter Entzug von Parkplätzen gemäß Anlage 02 - Lageplan W-532/3 bedeuten.

Erstens läßt sich die Behauptung, die Restbreite einer Anwohnerstraße müsse unbedingt 4,5 Meter breit sein, mangels Rechtsgrundlage nicht nachvollziehen. Einmal geben die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen* (kurz *RASt 06*) bei unter 400 Kfz pro Stunde (wie hier vorliegend) je nach Straßenbreite (quer von Haus zu Haus) Fahrbahnbreiten insgesamt zwischen 4,0 bis 6,0 Meter vor (dort Bild 26) und, sofern mindestens 3,0 m Restbreite bleiben, darf selbstverständlich auf der Fahrbahn geparkt werden. Dies gilt unabhängig davon, ob eine Straße als Einbahn ausgewiesen ist oder nicht.

Im Rahmen dessen können auch Parkmarkierungen als Engstellen bis zu 50 Meter Länge und 3,5 Meter bis hinunter zu 3,0 Meter Breite eingerichtet werden, auf der Oberstraße sinnvollerweise zwei wechselseitig angeordnete mit einer Ausweichfläche dazwischen ohne Parkstände (Kapitel 6.1.1.9 f.). Lt. VO/0862/21 besteht bei Einrichtung eines Parkstreifens im konkreten Abschnitt der Oberstraße immer noch eine Breite von 4,20 Meter und erfüllt damit die Voraussetzung der RASt. Die angegebene Fahrbahnbreite von ca. 6,20 m ist korrekt.

Dann kann man in Berlin dutzende, wenn nicht hunderte von Anwohnerstraßen sehen, die sowohl in beiden Richtungen befahren, als auch teilweise mit Zeichen 314 🅿 Parken beparkt werden dürfen, vgl.

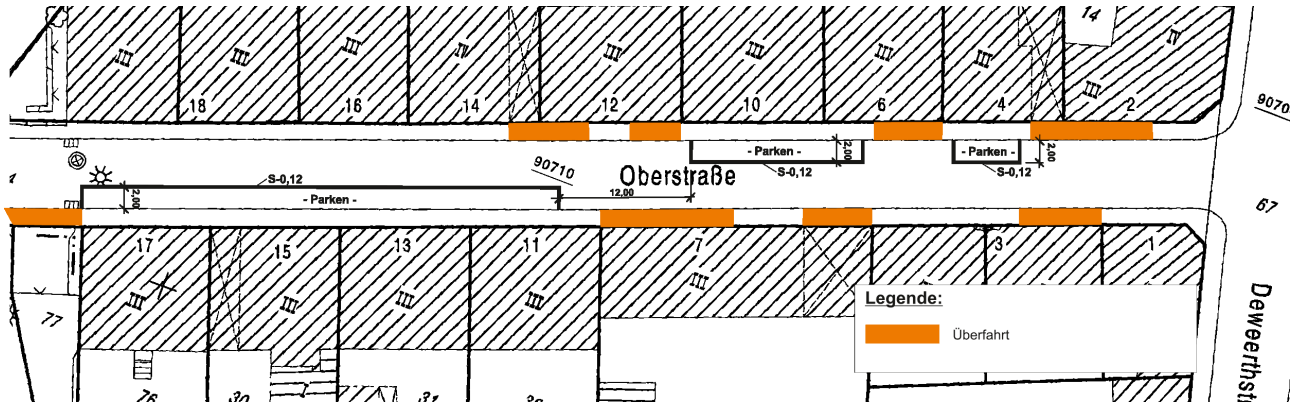
© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.

Abb. 3 bis 12. Nichts anderes gilt übrigens mit der Deweerthstraße, vgl. **Abb. 13**. Da muß sogar noch der Radfahrer auf den Gehweg ausweichen, damit der wartepflichtige Gehwegverkehr dennoch durchstochern kann.

Zweitens hilft es nichts, die Herstellung von Recht und Ordnung beim Parken mit straßenverkehrsrechtlichen Mitteln nicht als „Entfall von ca. 14 Parkplätzen“ (lt. VO/0862/21) bezeichnen, die legal nie existieren. Im übrigen ist auch bei der Duldung des illegalen Gehwegparkens nicht die lt. Verwaltung „vorgeschriebene“ Restbreite von 4,50 m nicht gegeben: Nachmessungen des Petenten haben zwischen Bulli auf der einen und Pkw auf der anderen Seite 3,55 m ergeben – ohne Außenspiegel.

Parkstreifen sollen im übrigen die Geschwindigkeit verringern, indem bei Gegenverkehr gewartet werden muß. Dies erhöht die Sicherheit im Verkehr. Zwei befahrbare Fahrspuren auf 4,50 m Breite konterkarieren dies.

Wie dargelegt, ist die Straßenverkehrsbehörde durch den andauernden illegalen Zustand des Gehwegparkens zu wirksamen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichtet. Die Kosten dafür – ein bißchen Farbe für die Parkmarkierungen sowie für beide Seiten jeweils ein Haltverbot Anfang/Ende (Zeichen 283 StVO ⛔). Die Planungen dafür hat die Verwaltung bereits mit Anlage 2 zu VO/0862/21 vorgelegt (s. unten).



Konkret dienen die Flächen vor den Garagen in Höhe Hausnummer 12 sowie gegenüber idealerweise als Ausweichfläche für die wechselseitig anzuordnenden Parkmarkierungen westlich und östlich davon. Fotos vom Ort vgl. **Abb. 14**.



Abb. 3: *Zweirichtungsfahrbahn mit beidseitiger Beparkung (mbP) und einer verbleibenden Spur für den fließenden Verkehr in Berlin #1*

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.



Abb. 4: *Zweirichtungsfahrbahn mbP und einer Spur für den fließenden Verkehr, Berlin #2*



Abb. 5: *Zweirichtungsfahrbahn mbP und einer Spur für den fließenden Verkehr, Berlin #3*



Abb. 6: *Zweirichtungsfahrbahn mbP und einer Spur für den fließenden Verkehr, Berlin #4*

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.

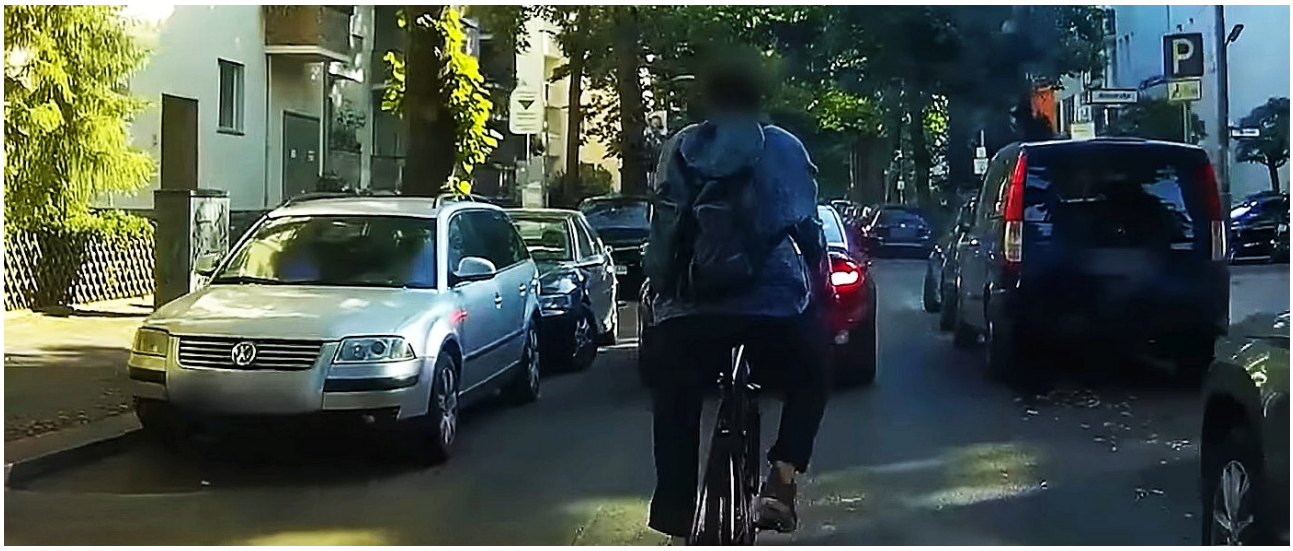


Abb. 7: *Zweirichtungsfahrbahn mbP und einer Spur für den fließenden Verkehr, Berlin #5*



Abb. 8: *Zweirichtungsfahrbahn mbP und einer Spur für den fließenden Verkehr, Berlin #6*

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.

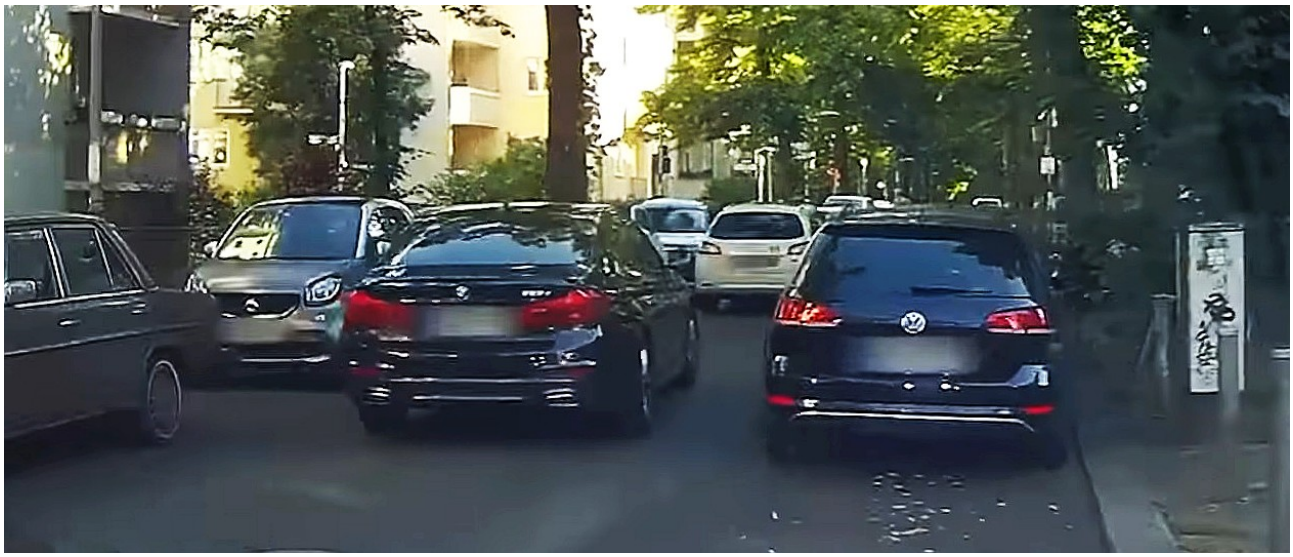


Abb. 9: *Zweirichtungsfahrbahn mbP und einer Spur für den fließenden Verkehr, Berlin #7*



Abb. 10: *Zweirichtungsfahrbahn mbP und einer Spur für den fließenden Verkehr, Berlin #8*



Abb. 11: *Zweirichtungsfahrbahn mbP und einer Spur für den fließenden Verkehr, Berlin #9*

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.



Abb. 12: *Zweirichtungsfahrbahn mbP und einer Spur für den fließenden Verkehr, Berlin #10*



Abb. 13: *Zweirichtungsfahrbahn auf der Deweerthstraße bei einer Fahrbahnbreite um die 6,0 Meter und geordnetes Parken auf einer Seite nach Straßenverkehrs-Ordnung.*

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.



Abb. 14: *Zweirichtungsfahrbahn auf der Oberstraße in Höhe Hausnummer 12 westwärts bei einer Fahrbahnbreite um die 6,2 Meter und Parken nach Lust und Laune. Die Durchfahrtsbreite von 3,0 Meter kann nur durch ordnungswidrige Mitbenutzung des Gehwegs erreicht werden. Auch hier sind zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr völlig illusorisch.*

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form und Farbe veröffentlicht werden.