

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Gadderbaum	20.08.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	20.08.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Schildesche	20.08.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst	20.08.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	20.08.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	27.08.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Brackwede	27.08.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Dornberg	27.08.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Jöllenbeck	27.08.2015	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	25.08.2015	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	08.09.2015	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verkehrsregelungen zu Parksituationen in „engen Straßen,,

Betroffene Produktgruppe

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Mitte, Sitzung vom 28.08.2014, TOP 6
Stadtentwicklungsausschuss, Sitzung vom 20.01.2015, TOP 3.1

Sachverhalt:

Die Bezirksvertretungen und der Stadtentwicklungsausschuss nehmen die Verfahrensschritte zur

Prüfung von „engen Straßen“ zur Kenntnis.

1. Problemstellung

Im Bielefelder Stadtgebiet, besonders im Innenstadtbereich, gibt es einige Straßen, in denen hoher Parkdruck herrscht. Dadurch werden Flächen zum Parken genutzt, die nach den Erfordernissen der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich nicht dafür geeignet sind. Teilweise werden erforderliche Mindestdurchfahrbreiten nicht eingehalten oder Gehwege zugeparkt. Bei Einmündungen der Straßen wird häufig nicht beachtet, dass für größere Fahrzeuge ausreichende Schleppkurven freigehalten werden müssen. Eine zuverlässige Zufahrtsmöglichkeit für Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge ist in diesen Straßen häufig nicht mehr gegeben.

Gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 der Straßenverkehrsordnung ist das Halten an engen Straßenstellen unzulässig. Nach den dazugehörigen Verwaltungsvorschriften ist eine Straßenstelle eng, wenn durch haltende Fahrzeuge die Durchfahrt eines Fahrzeugs größtmöglicher Breite (2,55 m) zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von mindestens 0,25 m je Seite unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs nicht mehr gewährleistet ist. Durch haltende oder parkende Fahrzeuge ist somit **immer** eine Mindestdurchfahrbreite von 3,05 Metern zu gewährleisten.

Bereits an dieser Stelle weist die Verwaltung darauf hin, dass sie keinen Ermessensspielraum hat, **ob** sie tätig wird, wenn in einzelnen Straßen oder Wohnquartieren die Erreichbarkeit aller Grundstücke für Lösch- und Rettungseinsätze aufgrund der unzureichenden Durchfahrbreiten nicht gewährleistet ist. Die Verwaltung ist dann zur Gefahrenabwehr verpflichtet, in diesen Bereichen das Parken so neu zu ordnen, dass die sichere Erreichbarkeit gewährleistet ist und die erforderlichen Parkregelungen ggf. auch durch entsprechende Überwachungsmaßnahmen durchzusetzen. Handlungs-/Gestaltungsspielräume bestehen für die Anordnung der erforderlichen „neuen“ Verkehrsregelungen nur soweit, die erforderlichen Maßnahmen im jeweiligen Einzelfall so auszuwählen, dass möglichst viele Parkplätze erhalten bleiben. Abhängig von der jeweiligen örtlichen Situation wird dies jedoch häufig dazu führen, dass in einzelnen Straßen oder Bereichen deutlich weniger Parkplätze genutzt werden können, als dies derzeit der Fall ist.

Die Verwaltung verweist aber auch darauf, dass in allen Bereichen, in denen die erforderliche Durchfahrbreite nicht erreicht werden kann, aufgrund der entsprechenden Vorgaben der StVO bereits heute (und ohne zusätzliche Beschilderungs- oder Markierungsmaßnahmen) ein gesetzliches Haltverbot gilt. Die jeweils anzuordnenden Maßnahmen stellen deshalb häufig gar keine neuen Verbote dar sondern verdeutlichen die bereits bestehenden Regelungen und ordnen das zulässige Parken so optimal wie überhaupt noch möglich.

In den vergangenen Monaten hatte das Parkverhalten in einigen engen Straßen Überwachungsaktionen durch den Verkehrsüberwachungsdienst des Ordnungsamtes ausgelöst. Diese sind zum Teil auf Unverständnis bei den Anliegern gestoßen. Durch das Amt für Verkehr erfolgten daraufhin Anfragen beim Feuerwehramt, dem Umweltbetrieb, dem Verkehrsüberwachungsdienst des Ordnungsamtes und bei Mobiel bezüglich weiterer bekannter Straßen, in denen die Mindestdurchfahrbreite aufgrund parkender Fahrzeuge nicht regelmäßig gegeben ist. Mittlerweile liegt eine nicht abschließende Liste mit Straßen vor, die durch diese Dienststellen aber auch von Bürgern als in dieser Hinsicht problematisch gemeldet wurden. Diese Liste ist als Anlage I beigefügt.

2. Anforderungen an freizuhaltende Breiten und grundsätzliches Vorgehen

Alle dort verzeichneten Straßen werden durch die Straßenverkehrsbehörde unter Beteiligung der

Polizei und des Straßenbaulastträgers sowie gegebenenfalls des Verkehrsüberwachungsdienstes und der Feuerwehr einzeln überprüft.

Grundsätzlich soll versucht werden, im Rahmen der gesetzlichen und örtlichen Möglichkeiten eine Vielzahl von Parkplätzen zu erhalten. Möglicherweise kann das Parken auf Gehwegen zugelassen werden, soweit diese dafür baulich geeignet sind. Es wird aber auch Straßen geben, in denen dies aufgrund nicht ausreichender Gehwegbreiten nicht möglich sein wird. Im Einzelfall können bis zu 50 % der bisher zum Parken genutzten Flächen entfallen.

Die Richtlinie zur Ausstattung von Stadtstraßen (RASt 06) sieht bei der Ausstattung von Fußgängerverkehrsanlagen eine Seitenraumbreite von 2,50 m (nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m, Sicherheitsabstand von 0,50 m zur Fahrbahn und einen Hausabstand von 0,20 m) vor. Die 1,80 m stellen bei dieser Grundausstattung den erforderlichen Raum zur Verfügung, auf der zwei Fußgänger sich mit einem „Begegnungsabstand“ in unterschiedliche Richtung bewegen können. Diese Querschnittsgestaltung trägt auch der demographischen Entwicklung Rechnung.

Aus den RAST 06 ergibt sich für mobilitätsbehinderte Menschen (die als Fußgänger mit dem „größten Platzbedarf“ zu erwarten sind) im Maximalfall (blinde Person mit Begleitperson) ein Breitenbedarf von 1,30 m. Dieses Maß ermöglicht allerdings immer noch keinen Begegnungsfall mit einem weiteren Fußgänger. Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr verwies auf der in 2011 stattgefundenen Dienstbesprechung mit den Verkehrsingenieuren der Bezirksregierungen und des Landesbetrieb Straßen ausdrücklich darauf, dass nach den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung gegebenenfalls Platz für Kinderwagen bzw. Rollstuhlfahrer auch im Begegnungsfall verbleiben soll. Aufgabe der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden sei es, im Einzelfall die Bedürfnisse der Gehwegbenutzer festzustellen und entsprechend der örtlichen Situation zu berücksichtigen. Danach ist eine Begegnungssituation unter Beteiligung von mobilitätseingeschränkten Fußgängern, Fußgängern mit Kinderwagen etc. auch dann ausreichend berücksichtigt, wenn für diesen Fall ausreichend Ausweichflächen- und Begegnungsflächen (z. B. bei Grundstückszufahrten, Stellplätzen etc. mit abgesenktem Bord, vor denen ohnehin nicht geparkt werden darf) zur Verfügung stehen. Unter Berücksichtigung eines jeweiligen hohen Parkdrucks, der o. a. Vorgaben und besonderen örtlichen Situationen (z. B. Gehwege vor Schulen, Kindergärten, Alten- und Behinderteneinrichtungen) kann deshalb im Einzelfall eine minimale Gehwegbreite von nur 1,30 m verbleiben.

Bei zukünftigen Parkregelungen sind daneben vor allem die Belange der Feuerwehr zu berücksichtigen. Gebäude ab drei Geschossen bzw. Dachgeschossausbau (Gebäude mittlerer Höhe) können nicht mehr mit tragbaren Leitern erreicht werden. Zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges ist in vielen Fällen zwingend eine Kraftfahrdrehleiter erforderlich, die entsprechende Aufstellflächen (5 Meter x 11 Meter) benötigt. Aus Sicht der Feuerwehr sind darüber hinaus ca. alle 50 Meter Aufstell- und Bewegungsflächen von mindestens 4,50 x 12 Meter erforderlich und entsprechend freizuhalten, um ein Aussteigen aus den Fahrzeugen sowie eine Geräteentnahme zu gewährleisten. Weiterhin ist zu beachten, dass sich bei Fahrbahnbreiten von 3 - 3,20 Metern größere Schleppkurven ergeben. Auf einer Länge von 11 Metern aus jeder Richtung müssen in den Straßeneinmündungen Übergangsbereiche von mindestens 5 Metern Breite vorhanden sein (s. Anlage II)

Bei der Erarbeitung der möglichen Lösungen sind folgende Grunddaten anzuwenden:

- | | |
|---|--------|
| – pauschale PKW-Breite (incl. Spiegel) | 2,00 m |
| – minimale Gehwegbreite im Einzelfall | 1,30 m |
| – Minimale Durchfahrbreite der Fahrbahn | 3,05 m |

- Mindestmaß der Verkehrsfläche bei beidseitigem Gehwegparken: 9,65 m
- Maximale Höhe von Hochborden für Gehwegparken 0,12 m
- Aufstellflächen für die Kraftfahrdrehleiter der Feuerwehr im Bereich von Gebäuden mittlerer Höhe 5,00 m x 11,00 m
- Aufstell- und Bewegungsflächen für Löschfahrzeuge ca. alle 50 m: min. 4,50 m x 12 m
- Übergangsbereiche für Schleppkurven: 11 m (Länge) x 5 m (Breite)

3. Geprüfte Straßen

Bei einer Sonderverkehrsschau am 18.02.2015 wurden unter Beteiligung der Polizei, des Feuerwehramtes, des Verkehrsüberwachungsdienstes, Mobiel, des Straßenbaulastträgers und der Straßenverkehrsbehörde bereits sechs als problematisch gemeldete Straßen in den Bezirken Mitte und Gadderbaum begutachtet und Vereinbarungen für die zukünftige Verkehrssituation getroffen:

Drosselstraße:

Örtliche Situation: Fahrbahn (incl. Parken): 4,50 m, Gehweg: 1,90 m, Bordhöhe: 11 cm, gegenüberliegend Schrammbord: 30-40 cm, aktuell verbleibende Durchfahrbreite bei einseitigem Parken auf der Fahrbahn: 2,50 m

Ergebnis: Die bestehenden Zick-Zack-Markierungen vor den Ausfahrten bleiben bestehen. Um zukünftig die Durchfahrbreite von 3,05 Metern zu gewährleisten und trotzdem das einseitige Parken zu erhalten soll Gehwegparken auf der Gehwegseite vor der (Berufs-)Schule angeordnet werden, soweit nach Abstimmung mit dem Team Straßenbau beim Amt für Verkehr der Gehweg dafür geeignet ist. Bei Planung der Markierungen sind Feuerwehraufstellflächen neu zu berücksichtigen (die Schule hat eigene Feuerwehrezufahrten). Weiterhin ist die Schleppkurve bei Einmündung der Straße zu beachten.



Voraussichtliche Aufteilung nachher: westlicher Gehweg: 1,35 m – Parken (teilweise auf dem Gehweg): 2 m – Durchfahrbreite auf der Fahrbahn: 3,05 m – Schrammbord (östlich): 0,30 – 0,40 m

Lemgoer Straße:

Örtliche Situation: Straßenbreite: 6,90 – 7,05 m, Gehweg je 2 m, Bord: unterschiedlich, beidseitiges Parken auf der Fahrbahn, verbleibende Durchfahrbreite 2,90 – 3,05 m

Ergebnis: nur die eine Seite des Gehweges in Fahrtrichtung Teutoburger Straße ist vom Bord her zum Gehwegparken geeignet und soll dafür auch genutzt werden. Der andere Bord ist zu hoch und die Rinne davor zu uneben. Bei zwei gegenüber parkenden Fahrzeugen ist eine Durchfahrbreite von 3,05 Metern nicht immer gewährleistet. Die Sicherheitsaspekte bzgl. des Rettungsweges sind vorrangig. Daher ist Gehwegparken anzustreben. Dabei sind die Feuerwehraufstellflächen zu beachten sowie das Team Straßenbau beim Amt für Verkehr zu beteiligen.

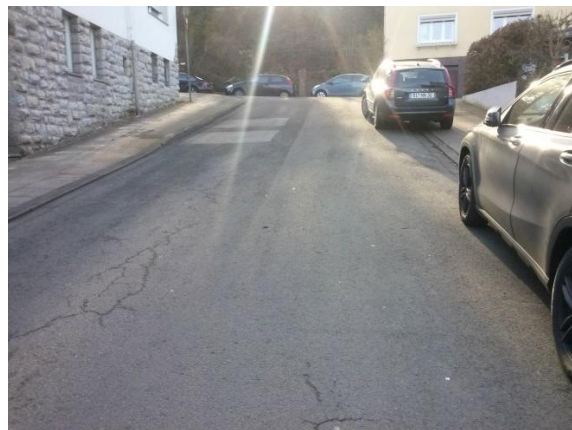


Voraussichtliche Aufteilung nachher: südlicher Gehweg: 2 m – Parken auf der Fahrbahn: 2 m – Durchfahrbreite auf der Fahrbahn: 3,20 – 3,35 m - Parken (teilweise auf dem Gehweg): 2 m – nördlicher Gehweg: 1,70 m

Loebellstraße:

Örtliche Situation: Straßenbreite: 5,40 m, Gehweg: je 1,75 m, Bord: ganz flach (in Fahrtrichtung bergauf). Das Parken auf dem Gehweg ist derzeit auf der einen Straßenseite (bergauf) erlaubt. Die Straßenseite (bergab) ist zurzeit mit eingeschränktem Haltverbot beschildert, wurde jedoch zum Zeitpunkt des Ortstermins ebenfalls teilweise zum Parken auf dem Gehweg genutzt. Verbleibende Durchfahrbreite: 2,70 – 3,20 m, verbleibende Gehwegbreite (bergab): 1,25 – 0,75 m

Ergebnis: Um dieses beidseitige Parken zu verhindern wird zukünftig das Gehwegparken auf der Seite bergauf entfallen (die Markierung ist bereits kaum noch zu erkennen) und auf der anderen Seite (bergab) wird ein absolutes Haltverbot aufgestellt werden. Der Verkehrsüberwachungsdienst wird zunächst Höflichkeitsverwarnungen ausstellen um auf die geänderte Situation hinzuweisen.





Voraussichtliche Aufteilung nachher: süd-östlicher Gehweg: 1,75 m - Durchfahrbreite auf der Fahrbahn: 3,40 m – Parken auf der Fahrbahn: 2 m – nord-westlicher Gehweg: 1,75 m

Eggeweg: In der Straße ist das Parken durch viel Haltverbotsbeschilderung und Parkbuchmarkierungen geregelt. Die Straße wurde durch Mobiel aufgrund verschiedener Engstellen gemeldet. Bei der Ortsbesichtigung wurde jedoch festgestellt, dass die Parkregelung grundsätzlich übersichtlich ist und die Straße ausreichende Breiten zum Befahren, auch durch Rettungsfahrzeuge und Busse, aufweist. Das korrekte Parken ist durch den Verkehrsüberwachungsdienst zu überwachen.

Rolandstraße (zwischen Siegfriedstraße und Melanchthonstraße):

Örtliche Situation: Straßenbreite: 5,15 m, Gehwegbreiten: je 1,90 – 2,00 m, Bord: beidseitig flach, Gehwegparken ist derzeit durch unterschiedliche Pflasterung und Markierung erlaubt – zwischen den parkenden PKW wurde teilweise ein Abstand von 2,70 m gemessen – die verbleibenden Restgehwegbreiten sind nur ganz knapp 1,30 m. Die relativ vielen Fußgänger in diesem Gebiet nutzen daher häufig die Straße. Bei herausgestellten Mülltonnen verbleibt quasi keine Möglichkeit auf dem Gehweg zu passieren.

Ergebnis: Das beidseitige Gehwegparken kann dort nicht weiterhin zugelassen werden. Es sollen einseitige Haltverbote angeordnet werden, eventuell im Wechsel bei den jeweiligen Straßeneinmündungen. Auf der jeweils anderen Straßenseite ist ein Parken auf dem Gehweg nicht mehr zulässig. Bei einseitigen Haltverboten müssen keine zusätzlichen Feuerwehraufstellflächen berücksichtigt werden. Bei Auswahl der jeweiligen Seite für Haltverbote soll berücksichtigt werden, dass so viele Parkplätze wie möglich erhalten bleiben. Ein entsprechender Beschilderungsplan ist dieser Vorlage als Anlage III beigelegt.



Voraussichtliche Aufteilung nachher: süd-westlicher Gehweg: 1,90 – 2,00 m – Parken auf der Fahrbahn (wechselnde Seiten): 2 m - Durchfahrbreite auf der Fahrbahn: 3,15 m – nord-östlicher Gehweg: 1,90 – 2,00 m

Ellerstraße:

Örtliche Situation: Fahrbahnbreite: 2,90 - 3,05 m, Rinne: 2 x 0,27 m, bauliche Parkstände je Seite: 1,90 m – bisher wurden keine bzw. nicht ausreichende Aufstellflächen für Rettungsfahrzeuge berücksichtigt. Die Ellerstraße ist jedoch beidseitig mit ca. 3-stöckigen Gebäuden bebaut. Im Notfall muss jedes Gebäude mit einer Drehleiter erreicht werden können.

Ergebnis: Es müssen entsprechende Aufstell- und Bewegungsflächen (ca. alle 50 m Flächen von 4,50 m bzw. 5,50 m (bei Gebäuden mittlerer Höhe) x 12 m) geschaffen werden. Darüber hinaus sind gegebenenfalls Aufstellflächen für die Kraftdrehleiter vorzusehen. In den Abbiegebereichen ist auf ausreichend große Schlepkkurven zu achten.



4. Weiteres Vorgehen

Mit dieser Vorlage wird das grundsätzliche Vorgehen und die Anwendung an Beispielstraßen vorgestellt.

Sicherheitsbelange im Straßenverkehr und von Anwohnern haben grundsätzlichen Vorrang. Wenn keine ausreichenden Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen, können Sicherheitserfordernisse dagegen nicht zurückstehen. Verdrängte Fahrzeuge müssen notfalls in entfernter gelegenen Straßen abgestellt werden. Die Anlegung von zusätzlichen Parkflächen ist generell nicht als Aufgabe der Stadt Bielefeld anzusehen. Aufgrund der derzeitigen Haushaltssituation wäre dies als freiwillige Aufgabe auch nicht leistbar. Sofern Wohnungsbaugesellschaften vorhanden sind, soll die Möglichkeit genutzt werden, diese auf die Schaffung von zusätzlichem Parkraum anzusprechen.

Die Überprüfung der „engen Straßen“ wird in allen Stadtbezirken durchgeführt werden. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Bezirksvertretungen anschließend in Form von Mitteilungen bekannt gegeben.

Die Verwaltung wird zusätzlich zur Information der politischen Gremien auch durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit auf die geschilderte Problematik und die zwingende Erfordernis verkehrsregelnder Maßnahmen hinweisen. Insbesondere werden die hauptsächlich betroffenen Dienststellen (Feuerwehramt, Ordnungsamt und Amt für Verkehr) die Presse zu einem Ortstermin einladen und noch einmal verdeutlichen, welche Probleme für Lösch- und Rettungseinsätze in den Straßen bestehen, in denen die erforderlichen Durchfahrbreiten und Bewegungsflächen nicht zur Verfügung stehen.

Auch über die weiteren überprüften Bereiche und die jeweils im Einzelfall erforderlichen Maßnahmen wird das Amt für Verkehr die Öffentlichkeit durch Pressemitteilungen informieren.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
Moss	