



I.

Bezirksausschuss des 11. Stadtbezirkes
Milbertshofen-Am Hart
Herr Fredy Hummel-Haslauer
BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a
80993 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

26.09.2019

Parkraumsituation im 11. Stadtbezirk

Antrag Nr. 14-20 / B 06640 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 11 Milbertshofen-Am Hart vom 31.07.2019

Sehr geehrter Herr Hummel-Haslauer,

mit dem im Betreff genannten Antrag fordert der Bezirksausschusses die Einberufung eines runden Tisches mit Vertretern verschiedener Referate und der Polizei, um einen Gesamtplan für das Stadtviertel zu entwerfen, an welchen Straßen mit zwei Rädern auf dem Bürgersteig geparkt werden darf.

Zunächst möchten wir anmerken, dass der Bezirksausschusses 11 bei Antragstellung von – aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde – falschen Voraussetzungen ausgegangen wird:

Das Kreisverwaltungsreferat ist sich der problematischen Parksituation im 11. Stadtbezirk durchaus bewusst und leitet daher bereits jetzt dem Bezirksausschuss nur solche Vorgänge bzgl. der beabsichtigten Errichtung von Haltverbote zur Anhörung zu, bei denen wir aus gesetzlichen Gründen (z.B. Weyprechtstraße) bzw. wegen der Fußgängersicherheit oder aus brandschutztechnischen Gründen oder wegen der ebenso notwendigen Durchfahrt der Müllabfuhr einen zwingenden Bedarf und keine andere Lösungsmöglichkeit sehen.

Die Straßenverkehrsbehörde wird dabei i.d.R. – außer es werden im Rahmen des Außendienstes eklatante Missstände festgestellt – nicht von sich aus tätig: Sie muss aber auf Anträge und Beschwerden reagieren, wobei diese Anregungen teils auch von der Polizei kommen können.

Alle Fälle werden vor Ort überprüft, die Polizei wird dazu eingeschaltet und die Interessen aller Beteiligten werden sorgfältig abgewogen. Dass dabei manchmal die Einschätzung der Polizei etwas anders ausfallen kann als die letztendliche Entscheidung des Kreisverwaltungsreferates

kann bei allen Verkehrsfragen auftreten.

Für die Sicherheit der Fußgänger gilt derzeit eine verbleibende Durchgangsbreite auf dem Gehweg von 1,60 m als Richtschnur. Bei nicht ausreichender Durchfahrtsbreite auf der Fahrbahn wird die Müllabfuhr bzw. die Branddirektion eingeschaltet, wobei den Feststellungen der Branddirektion im Hinblick auf die öffentliche Sicherheit ein sehr hoher Rang eingeräumt wird.

Derzeit liegen dem Kreisverwaltungsreferat verschiedene Stadtratsanträge zum Thema Gehwegparken vor, die zusammenfassend stadtweit ein systematisches Vorgehen gegen das Parken auf Gehwegen zum Inhalt haben. Auch von Seiten der Behindertenverbände wird dies massiv gefordert.

Geschätzt handelt es sich um Hunderte von Straßen in Wohngebieten, wo ein Parken unter teilweiser Mitbenutzung des Gehweges stattfindet. Anzunehmen ist, dass dieses Parkverhalten immer dort erfolgt, wo die Bewohner das Gefühl haben, dass ein vollständiges Parken der Fahrzeuge auf der Fahrbahn den Fahrverkehr behindert, mit Beschädigungen am eigenen Fahrzeug zu rechnen ist und in zumutbarer Nähe keine anderen Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Auch die große Beliebtheit der sog. SUV führt dazu, dass der Parkdruck im öffentlichen Verkehrsraum weiter zunimmt, da diese Fahrzeuge auf Grund ihrer Größe nicht mehr in den privaten Garagen ausreichend Platz finden und damit auf öffentlichem Verkehrsgrund beim Parken mehr Fläche beansprucht wird.

Dieses Parkverhalten entspricht dabei meist dem Wunsch der direkten Bewohner, ihre Fahrzeuge in ihren Wohnstraßen so zu parken, dass der Fahrverkehr durch das Parken nur sehr eingeschränkt behindert wird, die eigenen Fahrzeuge nicht zu Schaden kommen und für den Fußgänger noch eine aus ihrer subjektiven Sicht ausreichende Gehwegfläche zur Verfügung steht.

Wird nun entsprechend der Stadtratsanträge systematisch gegen dieses von den Bewohnern tolerierte Parkverhalten vorgegangen, ist davon auszugehen, dass meist kein Verständnis für diese Maßnahmen besteht. Dieses Unverständnis zeigt sich bereits bei der Aufstellung von Haltverboten für den Abfallwirtschaftsbetrieb und der Feuerwehr. Trifft das Kreisverwaltungsreferat eine solche Regelung, kommt es trotz der für jedermann erkennbaren und nachvollziehbaren Gründe sofort zu erheblichen Beschwerden der Bewohner.

Bisherige und bewährte Praxis des Kreisverwaltungsreferates ist es daher, zusätzliche Haltverbote nur dort aufzustellen, wo es konkrete Hinweise auf Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit oder des Bewegungsraumes für andere Verkehrsteilnehmer oder Verkehrsarten gibt. Dazu zählen im wesentlichen Hinweise der Branddirektion, des Abfallwirtschaftsbetriebes, der MVG, der Behindertenverbände oder einzelner Behinderter, der Bezirksausschüsse, der Schulen, Elternbeiräte und Bürger. Jeder Einzelfall wird vor Ort geprüft und nach Lösungsmöglichkeiten gesucht.

Im Zuge der verschiedensten Anträge des Stadtrates zum Thema Verkehrswende im Stadtgebiet wird das Kreisverwaltungsreferat beispielsweise auch die Initiative der Stadt Karlsruhe zum Thema „Fair parken“ prüfen, ob zumindest Teile davon auch in München umsetzbar sind. Allerdings gilt in Karlsruhe im Sinne der Barrierefreiheit für Rollstühle ein Mindestmaß von 1,60 m freie Gehbahnbreite. Über das Ergebnis wird bis Ende diesen Jahres im Rahmen eines Stadtratsbeschlusses berichtet und ein Entscheidungsvorschlag

unterbreitet.

Das Kreisverwaltungsreferat ist stets bestrebt, möglichst wenig in bestehende und offenbar funktionierende Strukturen einzugreifen. Wenn sich aber der Status quo – aus welchen Gründen auch immer – ändert oder Beschwerden bekannt werden, muss das Kreisverwaltungsreferat tätig werden. Dabei wird grundsätzlich versucht, Eingriffe so gering wie möglich zu halten bzw., falls sich Haltverbote nicht vermeiden lassen, deren Umfang möglichst auf ein vertretbares Maß zu beschränken.

Selbstverständlich wird in solchen Fällen standardmäßig die Möglichkeit geprüft, das Parken mit 2 Rädern auf dem Gehweg durch eine entsprechende Beschilderung und Markierung zuzulassen.

Dafür müssen jedoch eine Reihe von Voraussetzungen vorliegen:

- Für Fußgänger muss zwischen Parkmarkierung und Grundstücksgrenze eine lichte Breite von 1,60 m verbleiben, die auch nicht durch Stromkästen, Laternenmasten etc. eingeschränkt sein sollte.
- Für die parkenden Autos ist eine Mindestbreite von 2 m zugrundezulegen, hinzu kommt die Breite der notwendigen Markierung.
- Zwischen den parkenden Autos muss eine ausreichende Durchfahrtsbreite auch für größere Fahrzeuge verbleiben (Müllabfuhr!), wobei geradlinig mindestens 3 m, besser 3,50 m (um Probleme bei schlampiger Parkweise auszuschließen) gegeben sein müssen.
- Die Randsteinhöhe muss so sein, dass ein Befahren ohne Gefährdung der Reifen möglich ist, da die Landeshauptstadt München mit Festlegung einer derartigen Regelung ggf. auch für Schäden haftet. In der Regel dürfen die Randsteinhöhen höchstens 8 -10 cm betragen, um dies zu gewährleisten.
- Der Gehwegbelag muss von der Belastbarkeit her für das Befahren geeignet sein.
- Im Gehweg dürfen keine Sparten verlegt sein, die durch das Befahren beschädigt werden könnten.
- Die Beurteilung, ob die drei letztgenannten Punkte gegeben sind, erfolgt ausschließlich durch das Baureferat – Tiefbau – Straßenunterhaltsbezirk. Dessen Aussage zur Gesamtsituation ist daher für die Umsetzbarkeit einer solchen Maßnahme ausschlaggebend.

Da die Problematik das gesamte Stadtgebiet betrifft, bitten wir um Verständnis, dass – von fehlenden Personalkapazitäten nicht nur bei der Landeshauptstadt München, sondern erfahrungsgemäß auch bei der Polizei einmal ganz abgesehen – hier keine bevorzugte Behandlung des 11. Stadtbezirkes denkbar ist.

Auch sehen wir die vorgeschlagene Vorgehensweise insofern als problematisch an, als bei einer umfassenden Prüfung unter den geltenden Rechtsvorgaben nach unserer Erfahrung schlagartig mit dem Wegfall eines großen Teils der bisher geduldeten Fahrzeuge zu rechnen wäre. Nur in wenigen Fällen kann nämlich das Gehwegparken nach den o.g. Fällen problemlos legalisiert werden, da entweder die notwendigen Breiten nicht zur Verfügung stehen oder das Gehwegparken nur mit teils massiven Umbauten realisiert werden könnte, für die aber i.d.R. beim Baureferat keine Mittel zur Verfügung stehen.

Gerade für den 11. Stadtbezirk sehen wir zudem – wie auch schon im Rahmen eines

Gespräch beim Kreisverwaltungsreferenten dargelegt – beim Parkdruck einen sehr engen Zusammenhang mit der sehr hohen Zahl von motorisierten Arbeitnehmern der großen Gewerbebetriebe, insbesondere BMW. Bei der vorgeschlagenen pauschalen Bereinigung der Parksituation fiel dieser wesentliche Faktor völlig unter den Tisch, da nur die Zahl der Parkplätze – vermutlich ganz erheblich – reduziert würde, ohne dass dabei nach Art des Parkens unterschieden würde. Da sich die Zahl der Arbeitnehmer kaum reduzieren wird (eher im Gegenteil), würde diese Vorgehensweise das Problem für die Anwohner potenzieren. Eine wirklich befriedigende Lösung für Anwohner könnte daher – zumindest für Teile des Stadtbezirkes 11 – bspw. im Rahmen der Einführung einer bedarfsgerechten Parklizenzierung gefunden werden, bei nicht zuletzt auch eher Mittel für evtl. notwendige Umbauten im Zusammenhang mit Gehwegparken bereit gestellt werden können.

Wir bitten um Verständnis, dass wir aus den dargelegten Gründen den Vorschlag des Bezirksausschusses 11 auf Einberufung eines runden Tisches derzeit nicht aufgreifen werden.

Mit freundlichen Grüßen