



<b>STELLUNGNAHME zum Antrag</b>	Vorlage Nr.:	<b>2019/1157</b>
AfD-Gemeinderatsfraktion	Verantwortlich:	<b>Dez. 6</b>
<b>„Faires Parken“: Parkflächen optimieren</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Gemeinderat</b>	<b>10.12.2019</b>	<b>32</b>	<b>x</b>	

### Kurzfassung

Die Markierungen zum Projekt „Faires Parken in Karlsruhe“ wurden auf gesetzlicher Grundlage vorgenommen, Verlängerungen der Markierungen sind in der Regel nicht möglich.

Die Legalisierung des Gehwegparkens und die damit verbundene Einschränkung für zu Fuß Gehende kann nur dann gerechtfertigt werden, wenn eine verkehrsrechtliche Notwendigkeit vorliegt. In einigen Straßen in Karlsruhe ist eine Legalisierung aufgrund der ausreichenden Fahrbahnbreite deshalb nicht umgesetzt worden. Im Rahmen der Nacharbeiten zum Projekt „Faires Parken in Karlsruhe“ werden diese Straßen beobachtet und gegebenenfalls angepasst, was zum Teil bereits erfolgt ist.

Die Stadtverwaltung bittet, den Antrag als erledigt zu betrachten.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeinsparungen)	
Ja <input type="checkbox"/> Nein X				
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu				
IQ-relevant	X	Nein		Ja
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	X	Nein		Ja
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	X	Nein		Ja
				Korridor-thema: durchgeführt am abgestimmt mit

(Zu 1.:

Gemäß § 12 Absatz 3 Nummer 1 der Straßenverkehrsordnung ist das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je fünf Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten unzulässig. Diese Regelung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstands wird in der hierzu erlassenen Verwaltungsvorschrift weiter konkretisiert. Wo an einer Kreuzung oder einer Einmündung die fünf Meterzone ausreichende Sicht in die andere Straße nicht schafft oder das Abbiegen erschwert, ist die Parkverbotsstrecke angemessen zu verlängern.

Wie wurde dies im stadtweiten Projekt „Faires Parken in Karlsruhe“ konkretisiert - alle markierten Straßen wurden im Hinblick auf diese Regelungen umfangreich vor Ort geprüft. Zielsetzung war eine optimale Nutzung des Parkraums unter Berücksichtigung der notwendigen Bedürfnisse für den fließenden Verkehr, bei beengten Verhältnissen mit besonderem Augenmerk für die Befahrbarkeit durch Feuerwehr und Müllabfuhr. Dies gilt sowohl für Kreuzungen und Einmündungen, als auch in Kurvenbereichen.

Die notwendigen Abstände variieren je nach Randbedingungen zwischen 5 und 15 Metern, in einem Einzelfall war ein Abstand von 25 Metern unabdinglich.

Die Ausweisung von Stellflächen im Bereich von Grundstückszufahrten ist gemäß § 12 Absatz 3 Nummer 3 der Straßenverkehrsordnung nicht möglich. Bei vorgegebenen Parkmarkierungen neben Ein-/Ausfahrten wurde darauf geachtet, dass diese in einem angemessenen Abstand angebracht werden, um eine Zu- und Abfahrt der privaten Grundstücke zu gewährleisten. Diese Maßnahme stellt sicher, dass private Stellflächen auch tatsächlich genutzt werden können, um somit auch den öffentlichen Parkraum zu entlasten. Der notwendige Abstand steht hierbei immer im Zusammenhang mit der verbleibenden Fahrbahnbreite. Je schmaler die Fahrbahn auf der Straße umso größer der notwendige Abstand zu den Grundstückszufahrten.

Zu 2.:

Die Legalisierung des Gehwegparkens und die damit verbundene Einschränkung für zu Fuß Gehende kann nur dann gerechtfertigt werden, wenn eine verkehrsrechtliche Notwendigkeit vorliegt beziehungsweise damit der Erhalt von Stellplätzen sichergestellt werden kann. In einigen Straßen in Karlsruhe ist eine Legalisierung aufgrund der ausreichenden Fahrbahnbreite deshalb nicht umgesetzt worden. Die zwingende Möglichkeit des Begegnungsverkehrs sieht die Gesetzgebung nicht vor und ist verkehrsplanerisch gesehen nicht immer zielführend. Durch diese Maßnahme kann zum Beispiel ein verkehrsberuhigender Effekt erzielt werden. In solchen Fällen ist die, gemäß § 1 der Straßenverkehrsordnung geforderte, ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu beachten.

Im Rahmen der Nacharbeiten zum Projekt „Faires Parken in Karlsruhe“ werden diese Straßen beobachtet und gegebenenfalls angepasst, was zum Teil bereits erfolgt ist.

Die Stadtverwaltung bittet, den Antrag als erledigt zu betrachten.