

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	GB1 Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Frank Meyer 563-4396 563-4823 geschaeftsbereich-1@stadt.wuppertal.de
	Datum:	11.06.2021
	Drucks.-Nr.:	VO/0856/21/1-A öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
16.06.2021	Hauptausschuss	Entgegennahme o. B.
17.06.2021	Rat der Stadt Wuppertal	Entgegennahme o. B.
Faires Parken in Wuppertal - Antwort der Verwaltung auf die Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 21.05.2021		

Grund der Vorlage

Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 21.05.2021.

Beschlussvorschlag

Die Antwort der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

- 1) *Wie bewertet die Verwaltung den Leitfaden "Faires Parken" der Stadt Karlsruhe?*
<https://www.karlsruhe.de/b3/mobilitaet/motorverkehr/gehwegparken.de>

Der Verwaltung ist der Leitfaden „Faires Parken“ der Stadt Karlsruhe bekannt, ein ähnliches Konzept wird auch für Wuppertal für sinnvoll gehalten. Aufgrund des hohen Personalaufwandes wurde im Rahmen des Projektes „MoMo-Stadt“ entsprechendes Personal beantragt. Da der Förderantrag leider nicht bewilligt wurde hat die Fachverwaltung Personal in Höhe von einer Vollzeitstelle sowie konsumtive Mittel in Höhe von 150.000 € für den Haushalt 2022/23 angemeldet, mit deren Hilfe im Quartier Nordstadt und den anderen dicht besiedelten Wohnquartieren in Wuppertal Konzepte für das Neuordnen des Parkens erstellt werden sollen.

2) *Inwiefern lässt sich die dargestellte Problematik des Gehwegparkens in der Stadt Karlsruhe auf den derzeitigen Ist-Zustand in unserer Stadt übertragen?*

Siehe Antwort zu Frage 1.

3) *Wie bewertet die Verwaltung den Einsatz von Bürgerbeteiligungsverfahren um diese Problematik möglichst einvernehmlich für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu entschärfen und zu lösen?*

Es wird nach fachlicher Einschätzung nicht möglich sein alle entfallenden Stellplätze an anderer Stelle zu ersetzen und zu kompensieren. Insofern scheint es als unrealistisch die Problematik für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einvernehmlich zu lösen. Insbesondere bei nicht auflösbaren Konflikten sollen die Bürger*innen aller Interessengruppen in den Prozess miteinbezogen werden. Durch Bürgerbeteiligung können Konflikte in der Flächenverteilung im öffentlichen Raum moderiert und die Entscheidungen der Verwaltung transparent kommuniziert werden. So können nicht alle Interessen durchgesetzt, aber gute Kompromisse gefunden werden.

4) *Welche Schlussfolgerungen können aus den aktuellen Mobilitätsprojekten der Stadt Wuppertal (z.B. "Liebe braucht Abstand", "Modellstadtteil Nordstadt" und „Mit Vielfalt gemeinsam - bewusst mobil im Quartier Elberfeld Nordstadt“) gezogen werden und bekräftigen diese Schlussfolgerungen den Leitfaden "Faires Parken"?*

Siehe Antwort zu Frage 1.

5) *Laut Aussage vom Wuppertaler Ordnungsamt (Ressort 302.22, Verkehrsüberwachung) vom 22.06.2020 schreitet das Ordnungsamt bei illegalem Gehwegparken erst ab einer vom 22.06.2020 schreitet das Ordnungsamt bei illegalem Gehwegparken erst ab einer Unterschreitung von 1,0 m ein. Diese Praxis wird angeblich abgeleitet von den Vorschriften für Baustelleneinrichtungen (Regelplan B II/1 der RSA 95). Welche Rechtsgrundlage wird vom Wuppertaler Ordnungsamt angewandt, wenn dahingegen keine Baustelle vorhanden ist?*

Nur wenn ein Parkkonzept für eine Straße oder ein Bezirk (z.B. Rott, Nordstadt etc.) erstellt werden muss, schreitet das Ordnungsamt hilfsweise ein, wenn weniger als 1 Meter Gehweg zur Verfügung steht. Das Ordnungsamt wendet die Vorschriften für die Baustelleneinrichtung

nicht an, sondern lehnt sich lediglich an diese Vorschrift – wonach mindestens 1 Meter Gehweg für Fußgänger zur Verfügung stellen sollten – an.

Alle anderen Straßen müssen immer im Einzelfall geprüft werden, ob problemlos auf der Fahrbahn geparkt werden kann oder ob ein Parkkonzept erstellt werden muss. Dabei muss die Topografie einer Straße – z.B. kurviger Verlauf einer Straße/ die Breite einer Fahrbahn – berücksichtigt werden. Außerdem muss geprüft werden, ob evtl. Busse durch parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn behindert werden könnten.

6) *Hält es die Verwaltung für angebracht und sinnvoll, anlog dem Vorgehen in Karlsruhe eine Projektgruppe „Faires Parken“ ins Leben zu rufen? (Dort sollten dann u.E. sowohl Mitarbeiter der Stadtplanung, sowie des Ordnungs- und Verkehrsressorts dabei sein. Ferner sollten auch die Belange der Menschen mit Behinderung Berücksichtigung finden.)*

Da bereits dem Förderantrag „MoMo-Stadt“ eine interdisziplinäre Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und mit verschiedenen Akteuren vor Ort zu Grund lag ist diese Frage zu bejahen.