

Betreff:

**Gehweg am Wilhelmitorwall**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.11.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Anhörung)  
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

24.11.2020  
02.12.2020

Status

Ö  
Ö

**Beschluss:**

„Die Gehwegbreite auf dem Wilhelmitorwall wird durch eine durchgängige Markierung 2,10 m breit abgesetzt. Dies entspricht der ehemaligen, abgängigen Markierungslinie. Die Markierung der Schrägparkstände wird beidseitig auf die Fahrbahn verlängert (Variante A).“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 a der Hauptsatzung, da der Wilhelmitorwall für den Radverkehr überbezirkliche Bedeutung hat.

Anlass

In 2019 war die Parkmarkierung im Wilhelmitorwall abweichend von der vorherigen Markierung erneuert worden. Nach kritischen Hinweisen, hat die Verwaltung die Markierung und den Straßenquerschnitt überprüft. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Fahrbahnbreite für die Feuerwehr von 5,50 m, ist es nicht möglich die Gehwege zu verbreitern und dabei weder Parkmöglichkeiten noch die Funktion der Fahrradstraße zu beeinträchtigen. Wie mit DS 19-11532-01 zugesagt, wird vor einer Veränderung der Stadtbezirksrat eingebunden. Folgende Varianten sind abzuwägen:

Variante A - Gehwegbreite 2,10 m / beidseitig Schrägparken

Die Gehwegbreiten werden durch eine durchgängige Markierung 2,10 m breit abgesetzt. Dies entspricht der ehemaligen, abgängigen Markierungslinie. Die Markierung der Parkstände wird auf die Fahrbahn verlängert und im Regelfaß von 5,30 m markiert. Für die Fahrbahn verbleibt eine ausreichende Restbreite.

Dies entspricht nicht den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), welche in diesem Fall eine Gehwegbreite von mind. 2,30 m vorsieht, dann wäre allerdings die erforderliche Fahrbahnbreite von 5,50 m für die Feuerwehr nicht mehr gegeben oder das Schrägparken nicht mehr möglich.

#### Variante B - bauliche Gehwegbreite 2,70 m / Schräg- und Längsparkplätze

Die Gehwegbreiten werden durch eine durchgängige Markierung entsprechend der vorhandenen baulichen Trennung (Materialwechsel) abgesetzt. Einseitig werden die Schrägparkstände auf die Fahrbahn verlängert und im Regelmaß von 5,30 m markiert. Um die Fahrbahnbreite von 5,50 m zu gewährleisten, erhält die gegenüberliegende Seite Längsparkstände. Dies bedeutet einen Verlust von ca. 35 % der Parkplätze.

#### Variante C - bauliche Gehwegbreite 2,70 m / beidseitig Längsparkplätze

Grundsätzlich sollen Schrägparkstände in Fahrradstraßen nicht vorgesehen werden, da beim Ausparken die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden begrenzt sind, somit ist mit Hinblick auf die Fahrradstraße auch die folgende Variante mit in die Überlegung einzubeziehen:

Die Gehwegbreiten werden durch eine durchgängige Markierung entsprechend der baulichen Trennung abgesetzt. Die Parkstände werden beidseitig als Längsparkstände ausgewiesen. Dies entspricht einer zukunftsorientierten Mobilität, die dem nachhaltigen Fuß- und Radverkehr mehr Platz im Stadtraum einräumt. Zudem werden die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen umgesetzt. Dies bedeutet jedoch einen Verlust von ca. 60 % der Parkplätze.

#### Fazit

Verkehrsplanerisch ist Variante C die richtige Lösung. Diese würde aber zu erheblichen Problemen mit dem ruhenden Verkehr in dieser Straße und im Umfeld führen. Die Verwaltung schlägt daher vor, jetzt mit geringstem Aufwand Variante A umzusetzen, die einen vertretbaren Kompromiss darstellt. Perspektivisch, insbesondere bei größeren Umbauten und Sanierungen, sollte aber die Realisierung der Variante C erneut geprüft werden.

Die Umsetzung ist im 2. Quartal 2021 vorgesehen.

Leuer

#### **Anlage/n:**

keine