



Stadt Leverkusen

Bürgerantrag Nr. 2023/2421

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-zi

Dezernat/Fachbereich/AZ

03.11.2023

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Bürgereingaben und Umwelt	09.11.2023	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Änderung der Richtlinie für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen zur Errichtung von E-Ladesäulen im Stadtgebiet der Stadt Leverkusen

- Bürgerantrag vom 27.08.2023
- Stellungnahme der Verwaltung vom 09.10.2023
- ergänzendes Schreiben der Bürgerantragssteller*innen vom 02.11.2021

Stellungnahme zur Stellungnahme der Verwaltung vom 09.10.2023 / Antrag 2023/2421

Sehr geehrte Frau Laurenz,
sehr geehrte Stadtverwaltung,

Ihre Annahme, dass wir die "Realisierung dieser Mindestgehwegbreite im Altbestand" fordern ist falsch und irreführend und steht auch nicht in unserem Antrag. Es ist uns bewusst, dass eine Mindestgehwegbreite von 2,5 m überwiegend durch Baumaßnahmen umsetzbar ist, da sich die Anforderungen an Gehwege in den letzten 50 Jahren geändert haben und Leverkusen als "autogerechte" Stadt gebaut wurde. Sie haben an dieser Stelle unseren Antrag wohl leider falsch verstanden. **Wir fordern vielmehr, dass an den Stellen wo der Altbestand bereits breiter als 1,5 m ist, diese für Fußverkehr so wichtigen Gegebenheiten nicht durch die geplante Infrastruktur für Pkw zunichte gemacht wird** (Beispiel: Breidenbachstraße, Dönhoffstraße u.v.m.).

Wie Sie in Ihrer Stellungnahme vollkommen richtig erkennen, wäre die Folge der Änderung in der Satzung von 1,5 m auf 2,5 m Restbreite Gehweg, dass E-Ladesäulen für Pkw überwiegend auf der bereits bestehenden Infrastruktur für den MIV auf- und ausgebaut werden müssten. Was Sie völlig haltlos behaupten, ist dass der "Parkdruck" dadurch weiter steigt. Wir fragen uns, wie Sie zu dieser Annahme kommen, wenn es doch bereits zahlreiche Studien gibt, die Ihre Behauptung widerlegen. Eine gut durchdachte Parkraumbewirtschaftung reduziert Parkdruck und nicht der Erhalt oder noch schlimmer die Ausweitung von Parkraum. Alleine der Blick in die zahlreichen Tiefgaragen in Wiesdorf zeigt, dass diese überwiegend nicht ausgelastet sind und sich hier eine Menge Potenzial ergibt. In der Innenstadt von Stuttgart beispielsweise sind selbst zu Spitzenzeiten etwa 50% der Stellplätze in Parkhäusern leer.¹ *Wir regen an dieser Stelle eine Untersuchung der Situation in Leverkusen an, damit sich auf der Grundlange von Fakten und nicht von Emotionen ausgetauscht werden kann.* Des Weiteren würde eine gute Parkraumbewirtschaftung auch Zeit bei der Parkplatzsuche sparen, sowie die Lärm- und Abgasbelastungen für Anwohnende reduzieren. Wien konnte durch sein gutes Konzept die Parkplatzprobleme deutlich reduzieren und die Parkraumauslastung von 94 % auf 66 % verringern. Der Suchverkehr ist um 18 % zurückgegangen.²

Sie argumentieren weiter, dass in unseren Ballungszentren der Parkraum für u. a. Besucher:innen knapp sei. Wir hoffen wir interpretieren diese Aussage richtig, indem wir davon ausgehen Sie reden von Kund:innen des Einzelhandels? Auch hier lässt sich Ihr Argument leicht entkräften, da unter anderem eine aktuelle Studie aus Aachen zeigt, dass viele Straßenparkplätze dem Einzelhandel sogar schaden.³ Einzelhandelsflächen sind also wertvoller, wenn die Straße vor dem Laden nicht völlig mit Autos zugestellt ist. Es gibt noch weitere Studien, die belegen, dass Maßnahmen für eine Verkehrsberuhigung gut für den Einzelhandel sind.⁴ Nicht die Anzahl der Parkflächen machen eine Stadt attraktiv, sondern die Qualität des Angebots, sei es Einzelhandel, Bildung, Kunst, Freizeit oder Grünflächen.

Weiter nehmen wir Stellung zu der Nutzung des Gehwegs z. B. mit Kinderwagen und Ihrer Annahme, dass 1,5 m dazu ausreichend sind. Sie vernachlässigen hierbei völlig, dass ca. 40% der Nutzer:innen von Gehwegen diesen nicht alleine nutzen.⁵ Alleine wenn beispielsweise ein Elternteil ein Kind an der

¹ Quelle: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf

² Quelle: <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-parkraumbewirtschaftung-fuer-mobilitaetswende-nutzen>

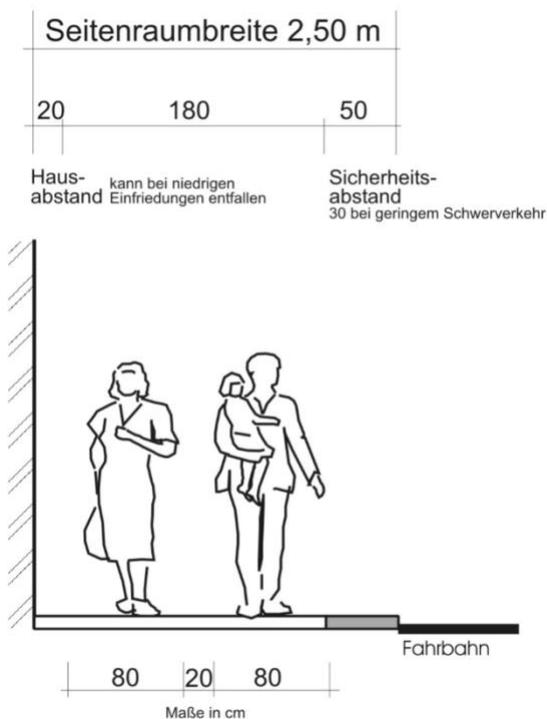
³ Quelle: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692323002053>

⁴ Quelle: <https://difou.de/presse/pressemitteilungen/2023-07-18/verkehrsberuhigungsmassnahmen-sorgen-fuer-entlastung-statt-verkehrskollaps>

⁵ Quelle: <https://www.bussgeldkatalog.org/buergersteig-gehweg/>

Hand hat, reichen die von Ihnen genannten 1,5 m nicht mehr aus. Genauso sieht es aus, wenn eine Person mit körperlicher Einschränkung in der nötigen Begleitung zum Arztbesuch oder Einkauf begleitet wird. **Bei einer Gehwegbreite von 1,5 m ist ein ungehinderter Begegnungsverkehr nicht mehr möglich.** Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist hier sehr klar in Ihrer Formulierung bezüglich Gehwegparken. *“Das Parken auf Gehwegen darf nur dann zugelassen werden, wenn genügend Platz für den ungehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt”* (VwV-StVO Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74, Abs. II). Selbstverständlich ist eine E-Ladesäule kein parkender Pkw. **Nichtsdestotrotz sollte unsere Stadt, die zum Nachteil aller zu Fuß Gehenden die Verwaltungsvorschrift bezüglich Gehwegparken leider nicht umsetzt, zumindest bei der Neuschaffung weiterer Strukturen für den dann elektrifizierten Individualverkehr davon absehen, den Fußverkehr noch weiter in seinen Rechten einzuschränken und zu beschneiden!**

Gemäß EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) und RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006) beträgt die Regelbreite eines Seitenraumes 2,50 m. Diese setzt sich zusammen aus 1,80 m Verkehrsraum für zwei zu Fuß Gehende, 0,50 m Sicherheitsraum zur Fahrbahn und 0,20 m Sicherheitsraum zur angrenzenden Bebauung. Zur Veranschaulichung haben wir ein Bild eingepflegt.



Zu guter Letzt wollen wir noch austühen, dass eine Planung auf dem Gehweg bzw. Ihre Planung insgesamt in keiner Weise barrierefrei ist. Menschen mit einer Behinderung werden bei diesem Konzept nicht mitgedacht. Werden die E-Ladesäulen auf dem Bordstein platziert, wird dieser aktuell nicht abgesenkt und zusätzlich wird die E-Ladesäule mit Pollern umringt, sodass die barrierefreie Nutzung im Prinzip unmöglich ist. Städte wie Paris zeigen, wie das deutlich besser und inklusiver geht, indem sie die Ladesäulen auf der Parkplatzfläche installieren.⁶

Mit freundlichen Grüßen

⁶ Quelle: <https://nullbarriere.de/barrierefreie-ladesaeule.htm>