

Leserbrief zum Artikel: „Ärger über steigenden Parkdruck an der Melchersstraße“  
von Von Björn Meyer

Der Kompromiss heißt Fair Parken

Im Artikel „Ärger über steigenden Parkdruck an der Melchersstraße“ vom 14.09. kommen Stimmen zu Wort, die Beschwerden darüber äußern, dass durch die neue Schaffung von Parkplätzen an der Melchersstraße zukünftig weniger Parkplätze zur Verfügung stehen.

Sind Sie nun auch verwirrt? Wie können denn weniger Parkplätze zur Verfügung stehen, wenn an einer Straße neue Parkplätze geschaffen werden?

Im Artikel heißt es dazu: „Es werden auf der Straße – nach Schätzung der Verwaltung – rund 30 Parkplätze wegfallen.“ Und weiter: „in einer aktuellen Pressemitteilung ist derweil nichts von den wegfallenden Parkplätzen zu lesen.“

Die Auflösung ist ganz einfach: die 30 wegfallenden „Parkplätze“ sind keine Parkplätze, sondern einfach nur Orte, an denen Menschen ihre PKW abgestellt haben. Um genauer zu sein, es sind Gehwege, auf denen laut StVO das Parken verboten ist und mit mindestens 55€ Bußgeld bestraft werden müsste, solange es nicht explizit durch ein Schild erlaubt wurde. Diese Erlaubnis ist jedoch an Voraussetzungen geknüpft. Durch Fair Parken werden diese Schilder jetzt auf der Melchersstraße aufgestellt. Dass dabei weniger Gehweg für das Auto zur Verfügung steht, als bislang unrechtmäßig genutzt wurde, zeigt nur eines: Die Mindestanforderungen für einen sicheren Gehweg waren in der Melchersstraße nicht mehr gegeben.

Aber wie kommt es, dass so viele aufgeklärte Bürger\*innen scheinbar keine Ahnung vom deutschen Recht haben, wenn es ums Parken geht? Die Antwort heißt Parkdruck. Die Zahl Autos wuchs in den letzten Jahren immer weiter, die Vorstellung, dass es ein Recht auf einen kostenlosen Parkplatz vor der Haustür gibt, wurde immer verbreiteter. Seit Jahrzehnten traut sich die Stadtverwaltung nicht, diesen Irrtum aufzulösen und geltendes Recht durchzusetzen.

Woher dann jetzt der Mut, es endlich zu machen?

1. Die rechtliche Lage wurde geklärt. Das Verwaltungsgericht Bremen stellte fest, dass Bürger:innen ein Recht auf einen funktionsfähigen Gehweg haben und von der Stadt erzwingen können, dass gegen illegales Parken konsequent vorgegangen wird. Münster sähe sich einer Klagewelle gegenüber, wenn es jetzt nicht handeln würde.

2. Der überdurchschnittliche Wert des Fahrradverkehrs im Modalsplit überdeckte lange den miserablen Anteil an Fußverkehr. Entfernungen von 1-2 km werden in Münster zu 17% mit dem Auto zurückgelegt und nur zu 16% zu Fuß, das ist alarmierend. Im Gesamtverkehr hat der Fußverkehr gerade einmal einen Anteil von 11,5%. Zum Vergleich, die nächstkleinere Stadt Mannheim hat einen Fußverkehrsanteil von 34%, die nächstgrößere, Bonn einen von 29%. Münster hat viel zu tun für den Fußverkehr. Erster Schritt muss sein, den Verkehrsraum für Fußgänger wieder frei und attraktiv zu machen.

Aber wofür braucht man Gehwege? Da kommt man ja wohl noch durch!

Die Standardbreite eines barrierefreien deutschen Gehweges soll 2,5 m betragen (RASt 06). Ein Rollstuhl benötigt 1,10 m Breite um bequem gefahren zu werden. Auf Gehwegen muss Begegnungsverkehr möglich sein und es sollte ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn gegeben sein. Darüber hinaus haben Gehwege noch weitere Aufgaben: Gehwege müssen breit genug sein, dass Kinder unter 8 Jahren gemeinsam mit einer Aufsichtsperson auf ihnen fahrradfahren, temporäre Verkehrsschilder aufgestellt werden, Roller und Fahrräder auf ihnen geparkt werden können, sowie mit Inlineskates und Skateboards auf ihnen gefahren werden kann, Menschen nebeneinander spazieren können und dass alles ohne eine entgegenkommende Person im Rollstuhl zu behindern.

Ganz allgemein muss man aber zusammenfassen, dass Gehwege Verkehrsräume sind, die dem Fussverkehr gehören. Wenn Autobesitzer einen Teil dieses Raumes haben wollen, müssen sie begründen, warum sie diesen Teil nötiger brauchen, nicht andersherum - dieser Kompromiss nennt sich FairParken.

Martin Grewer

Münster, 15.09.2022