

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 22.03.2019

Dezernat: VI - Verkehr

Eingang Amt 01: 25.03.2019, 11.25 Uhr

Bericht des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung

B 99

V - StR Klaus Oesterling

Anhörung Ortsbeiräte 1 bis 16

Betreff

Freie Gehwege in allen Stadtteilen

Vorgang

a) Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	vom	§	
b) Antrag d.	vom	NR	
c) Etat-Antrag d.	vom	E	
d) Anregung des Ortsbeirats	vom	OA	
e) Etat-Anregung des Ortsbeirats	vom	EA	
f) Anregung der KAV	vom	K	
g) Anfrage d. Die FRANKFURTER-Fraktion	vom 19.07.2018	A	375
h) Initiative des Ortsbeirats	vom	OI	
i) Beschluss des Ortsbeirats	vom	§	
j) Bericht des Magistrats	vom	B	

Vertraulich: ☐ ja ☒ nein

Anlage(n):

Begründung der Vertraulichkeit:

- ☐ Der oben bezeichnete Beschluss lautet:
- ☒ Die oben bezeichnete Anfrage lautet: - auszugsweise -
- ☐ Die oben bezeichnete Initiative lautet:

"[...] 1. Ist der Magistrat der Auffassung, dass die Belange der Fußgänger in der gesamten Stadt gewahrt sind?

2. BürgerInnen berichten, dass in ihren Stadtteilen zwar gelegentlich Polizisten per Pedes oder mit dem Auto promenieren, diese jedoch auch grobe Verkehrsverstöße, wie Parken auf dem Zebrastreifen nicht beachten. Stimmt der Magistrat der Auffassung zu, dass es sinnvoll und effizient wäre, wenn die Polizei solche Verkehrsverstöße aufnehmen würde?

3. In vielen Stadtteilen außerhalb der Innenstadt parken AnwohnerInnen ihre Autos trotz eigener Garagen und Stellplätzen auf öffentlichem Raum, bevorzugt auf Gehwegen. Grund ist zum einen die Zweckentfremdung der dafür vorgesehenen Parkflächen als Stauraum oder Spielfläche, zum anderen die Übergröße der zugelegten Fahrzeuge (SUV). Welche Möglichkeiten hat die Stadt, die BürgerInnen zu verpflichten, auf Ihren eigenen Stellplätzen zu parken?

4. Das Ordnungsamt teilt bei Hinweisen von BürgerInnen auf zugeparkte Gehwege mit, "dass wir nicht alle Beschwerden mit der wünschenswerten Intensität bearbeiten können und dass nachhaltige Lösungen mit den Mitteln der Verkehrsüberwachung leider nicht erwirkt werden können." Welche nachhaltigen Lösungen stehen zur Verfügung, damit die Rechte von Fußgängern auch in den nicht-innenstadtnahen Stadtteilen gewahrt bleiben?

5. Da das Ordnungsamt personell nicht in der Lage ist, seiner Aufgabe nachzukommen und die gemeldeten Falschparker zu ahnden, schlägt es BürgerInnen, die sich über zugeparkte Gehwege beschweren, vor, Anzeige zu erstatten und zwar mit "ladungsfähiger Anschrift des Anzeigerstatters". Werden diese Namen mit Adresse an den Falschparker weitergeleitet? Wenn ja, stimmt der Magistrat der Auffassung zu, dass es BürgerInnen nicht zuzumuten ist, sich dem Zorn u.U. dutzender Falschparker auszusetzen?"

☐ **Zwischenbericht:**

☒ **Bericht:**

Zu 1.:

Aufgrund der Tatsache, dass die Stadt Frankfurt am Main zurzeit jährlich um ca. 15.000 Einwohner wächst, nimmt auch die Zahl der Fahrzeuge weiter zu. Die beschriebenen Probleme sind mit straßenverkehrsbehördlichen Mitteln nicht zu unterbinden. Nur eine Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Rad- und Fußverkehrs kann hier eine Lösung sein.

Da die Bürgerinnen und Bürger freiwillig ihr Verkehrsverhalten nicht in ausreichendem Maß ändern werden, sind Strategien zur Verkehrsvermeidung erforderlich. Dies könnte die Bewirtschaftung bzw. Reduzierung von Parkraum sein, eine bedarfsgerechte Angebotsplanung für den Radverkehr und ein Ausbau des ÖPNV. Erste Ansätze dazu werden seitens des Magistrats (auch unter dem Druck eventuell bevorstehender Dieselfahrverbote) bereits unternommen.

Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu §§ 39 bis 43 StVO geht die Sicherheit der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Vor diesem Hintergrund liegt das Hauptaugenmerk der Städtischen Verkehrspolizei auf den Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, also den von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. In einzelnen Bereichen liegt jedoch ein so hoher Parkdruck durch die Anwohnerinnen und Anwohner vor, dass die Interessen der zu Fuß Gehenden nicht mit letzter Konsequenz durchgesetzt werden können.

Sofern freie Gehwege in allen Stadtteilen eingefordert werden, müssen die Konsequenzen bedacht werden. Gerade in schmalen Straßen vieler Wohngebiete, wo ein- oder beidseitig der Gehweg (ohne dass dieser dafür freigegeben wäre) zum Parken mitgenutzt wird, würden bei Umsetzung teilweise mehrere hundert Parkstände wegfallen. Die Städtische Verkehrspolizei hat bei Verkehrsordnungswidrigkeiten ein obligatorisches pflichtgemäßes Ermessen auszuüben. Das Interesse der Anwohner an Parkmöglichkeiten kann bei dieser Ermessensabwägung nicht unberücksichtigt bleiben. Sofern jedoch auf dem Gehweg geparkt wird, obgleich ein Parken am Fahrbahnrand möglich wäre, wird konsequent eingeschritten.

Zu 2.:

Für die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist originär die Städtische Verkehrspolizei zuständig. Gleichwohl wird es begrüßt, wenn die Landespolizei, im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten, ebenfalls Verkehrsverstöße zur Anzeige bringt.

Im Jahr 2018 wurden über 49.000 Verwarnungen wegen des Parkens auf einem Gehweg bzw. eines Bereichs für zu Fuß Gehende und über 1.200 Verwarnungen wegen des Parkens vor/auf einem Fußgängerüberweg (Verkehrszeichen 293 StVO) ausgestellt.

Zu 3.:

Nach § 52 Abs. 6 der Hessischen Bauordnung dürfen notwendige Stellplätze und Garagen nicht zweckentfremdet werden. Eine solche Zweckentfremdung ist anzunehmen, wenn die Stellplätze oder Garagen nicht mehr den ihr zgedachten Zweck erfüllen können, zum Beispiel bei einer Nutzung als Abstellraum oder Werkstatt. Sie dürfen aber Dritten zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern überlassen werden, solange sie zum Abstellen der vorhandenen Kraftfahrzeuge und Fahrräder der Personen, die die Anlage ständig benutzen oder sie besuchen, nicht benötigt werden.

Zu 4.:

Eine nachhaltige Lösung verkehrlicher Probleme kann mit repressiven Mitteln nicht erreicht werden. Die Sanktionshöhen mit regelmäßig 10 bis 20 Euro sind zu gering. Wenn aufgrund des Parkdrucks Verwarnungen billigend in Kauf genommen werden, ist die Wirksamkeit der Ahndung sehr begrenzt. Als Ausgleich zur niedrigen Sanktionshöhe bedarf es einer hohen Sanktionswahrscheinlichkeit.

Die Kernaufgabe der Städtischen Verkehrspolizei ist die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Daneben gilt es, Aufgabenfelder wie die Durchführung mobiler Geschwindigkeitskontrollen, Betreuung von Großveranstaltungen und Messen, Verkehrsregelungsmaßnahmen sowie Baustellen- und Gefahrgutkontrollen abzudecken. Die zahlreichen Eingaben um verstärkte Kontrollen des ruhenden Verkehrs (nicht nur seitens der Ortsbeiräte) belegen, dass das vorhandene Personal vollumfänglich ausgelastet ist, bzw. diese Aufgabe bereits gegenwärtig nicht in der selbst für wünschenswert erachteten Intensität bewältigen kann.

Zu 5.:

Gemäß § 46 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG) in Verbindung mit § 200 der Strafprozessordnung (StPO) ist die Verwaltungsbehörde verpflichtet, dem Betroffenen den Vor- und Familiennamen sowie den Wohnort des Zeugen (d. h. im Gegensatz zur Wohnadresse ohne Straße) bekannt zu geben, sobald eine Ahndung im Wege des Bußgeldes erfolgt. Die Anzeige erstattende Frankfurter Person würde insoweit lediglich mit Herr/Frau X. Y., Frankfurt am Main, angegeben. Im Rahmen von zu gewährenden Akteneinsichten oder in Gerichtsverhandlungen würden aus Rechtsgründen ggf. auch weitere Personendaten, wie die ladungsfähige Anschrift, offenkundig. Das Ordnungsamt als grundsätzlich zuständige Bußgeldstelle für Verkehrsordnungs-widrigkeiten im Stadtgebiet ist an diese Rechtsvorgaben gebunden.

Im Internetauftritt der Stadt Frankfurt am Main wird unter dem Stichwort Ordnungswidrigkeiten, Knöllchen, ein Anzeigeformular inklusive Merkblatt zur Anzeigenerstattung bereitgestellt, in dem auch auf die Bekanntgabe hingewiesen wird.

gez.: Feldmann

begl.: Lenz