

# A1 Verkehrsteilnehmer schützen – GRÜNE Lösungen für ein faires Miteinander

Gremium: AG Stadtentwicklung und Mobilität  
Beschlussdatum: 16.03.2017  
Tagesordnungspunkt: #6 Antrag A1 Verkehrsteilnehmer schützen

## 1. Ausgangslage

Leipzigs Einwohnerzahl wächst, und mit ihr auch die Anzahl privater PKW im Stadtgebiet. Diese Fahrzeuge verursachen nicht nur mehr fließenden, sondern vor allem mehr ruhenden Verkehr. Statistisch gesehen steht jedes private KFZ ca. 23 h pro Tag auf Parkplätzen und wird nur für ca. 1 h genutzt (VCD zum Thema Carsharing, <https://www.vcd.org/themen/auto-umwelt/carsharing/>). Dem gegenüber steht eine Stadt mit gleichbleibend großer Fläche, in der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer und deren Platzbedarfe wohlüberlegt abgewogen werden müssen. Sowohl für den fließenden (motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) als auch den ruhenden Verkehr (vor allem motorisierter Individualverkehr, aber auch Radverkehr) müssen die zugeteilten Flächen mit Bedacht bemessen werden.

### a) Radfahrstreifen

In den letzten Jahren hat sich das Verhältnis, unter anderem auch auf Initiative von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, zu Gunsten von getrennten Radfahrstreifen, vor allem an stark befahrenen Ausfallstraßen, entwickelt. Die Separierung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hat das Potential, die Sicherheit für RadfahrerInnen nachhaltig zu verbessern. Da der Straßenraum naturgemäß in bebauten Gebieten begrenzt ist, wurde der dafür benötigte Platz meist zu Lasten des MIV umgewidmet. Dies führte zur Verringerung und Kanalisierung von Fahrspuren und zum Wegfall von Parkflächen am Straßenrand. Diese Radfahrstreifen sind für RadfahrerInnen benutzungspflichtig und dürfen nicht verstellt werden (Anlage 2 zu §41 StVO, Abschnitt 5).

### b) Gehwege

Laut StVO, §25 (1) müssen FußgängerInnen Gehwege benutzen. Um diese Benutzungspflicht auch zu gewährleisten, ergibt sich für Gehwege eine Mindestbreite von 2,50 m, bestehend aus 1,80 m Breite für die Begegnung von zwei sich entgegenkommenden FußgängerInnen und je 0,20 m zur Hauswand sowie 0,50 m Seitenabstand zur Fahrbahn (RASt, 6.1.6.1). Außerdem sind Kreuzungen und Fußgängerüberwege barrierefrei durch abgesenkte Bordsteinkanten und Blindenleitsysteme zu gestalten. Diese Maßnahmen ermöglichen eine sichere und bequeme Benutzung der Gehwege durch alle Menschen. In Leipzig sollen möglichst alle Gehwege mit diesen Eigenschaften bei Neubau oder Sanierung versehen werden. Die genannte Mindestbreite darf außerdem nicht verstellt werden.

### c) Öffentlicher Parkraum

In Leipzig gibt es aktuell drei verschiedene Arten für PKW-Nutzer, einen öffentlichen Parkplatz zu nutzen: 1) ohne Einschränkung der Parkzeit, 2) mit Einschränkung der Parkzeit durch die Nutzung einer Parkscheibe, und 3) mit Einschränkung der Parkzeit durch kostenpflichtige Parkscheine. Parkplätze ohne Einschränkung der Parkzeit (1) finden sich häufig, wenngleich nicht ausschließlich, in Wohngebieten, Parkplätze mit Parkscheibennutzung (2) an

42 Ausfallstraßen und in stark frequentierten Gebieten und kostenpflichtige  
43 Parkplätze (3) in der Innenstadt.

## 44 2. Probleme

45 Wer sich mit offenen Augen durch die Stadt bewegt, wird beständig Park- und  
46 Halteverstöße wahrnehmen.

### 47 a) Parken auf Radfahrstreifen

48 Durch die Benutzungspflicht besteht auf Radfahrstreifen absolutes Park- und  
49 Halteverbot (Anlage 2 zu §41 StVO, Abschnitt 5). Jedes dort abgestellte Fahrzeug  
50 stellt also eine Ordnungswidrigkeit dar. Dieses Vergehen ist kein  
51 Bagatelldelikt, sondern gefährdet RadfahrerInnen und schränkt sie in ihrem Recht  
52 auf die Benutzung des Radwegs ein. Dies zwingt RadfahrerInnen zu oftmals  
53 gefährlichen Manövern in den fließenden Autoverkehr, um das haltende  
54 Kraftfahrzeug zu umfahren. Solche Ausweichbewegungen stellen ein erhebliches  
55 Unfallpotential zwischen Auto- und Radverkehr dar und bremsen außerdem den  
56 motorisierten Verkehr.

### 57 b) Parken auf Gehwegen

58 Auch auf Gehwegen trifft man immer wieder auf widerrechtlich abgestellte  
59 Kraftfahrzeuge. Gerade an Kreuzungen, die von FußgängerInnen für  
60 Straßenquerungen genutzt werden, müssen aus Sicherheitsgründen freie  
61 Beweglichkeit und Sicht für die Querung der Straße sichergestellt sein. Auch ist  
62 die Mindestdurchgangsbreite sicherzustellen. Ebenso sind Gehwege nicht geeignet,  
63 dem Gewicht von parkenden Kraftfahrzeugen dauerhaft standzuhalten. Schnellerer  
64 Verschleiß und daraus resultierende zunehmende Unebenheiten führen zu  
65 Komfortverlusten für FußgängerInnen und zwingen die Stadt zu kostenintensiven  
66 Sanierungen.

### 67 c) Parken an Baumscheiben und Gehwegnasen

68 An neu gestalteten Straßen, vor allem in Wohngebieten, finden sich mittlerweile  
69 Straßenbäume, die den Parkstreifen unterbrechen. Diese Unterbrechung des  
70 Parkstreifens führt häufig zum regelwidrigen Parken an den Baumscheiben auf der  
71 Fahrbahn. Dieses Verhalten verengt die Straßenbreite und es entstehen lokale  
72 Engstellen, die oft im Zickzack angeordnet sind. Dadurch wird die Durchfahrt für  
73 zweispurige Fahrzeuge erschwert; vor allem Rettungsfahrzeuge, Lieferfahrzeuge  
74 und Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs können diese Engstellen oft nur  
75 langsam oder gar nicht passieren.

### 76 d) Halten von Wirtschaftsverkehr auf Radfahrstreifen und Gehwegen

77 Wie jede Stadt ist auch Leipzig auf Wirtschaftsverkehre aller Arten angewiesen.  
78 Aktuell kommt es im gesamten Stadtgebiet, häufig jedoch an lokalen  
79 Schwerpunkten, zu Park- und Halteverstößen auf Geh- und Radwegen durch  
80 MitarbeiterInnen u.a. im Liefer- und Taxigewerbe. Wie auch das Parken stellt das  
81 kurzzeitige Halten auf diesen Wegen kein Bagatelldelikt dar; die Gefährdung des  
82 fließenden Rad- und Fußverkehrs besteht ebenso wie beim Parken (vgl. 2a und b).

## 83 3. GRÜNE Lösungen

### 84 a) Parkraumbewirtschaftung

85 BÜNDNIS 90/Die Grünen setzen sich für die konsequente Ausarbeitung und Umsetzung  
86 eines stadtweiten Parkraumbewirtschaftungssystems ein. Dieses System soll drei  
87 Hauptzwecke erfüllen: durch die Erhebung von Parkgebühren soll 1) die Nutzung  
88 eines privaten PKW unattraktiver werden; die Nutzung von Carsharing, ÖPNV,  
89 Fahrrad und die Fortbewegung zu Fuß soll damit gefördert werden, 2) die Nutzung  
90 privater Parkhäuser günstiger und damit attraktiver werden; dadurch wird  
91 öffentlicher Raum, der bisher als Parkfläche diente, für andere Nutzungen frei,  
92 und 3) für die Stadt Leipzig sollen zusätzliche Einnahmen generiert werden. Aus  
93 diesen Gründen fordern wir die Verwaltung der Stadt Leipzig zur Ausarbeitung und  
94 Umsetzung eines stadtweiten Parkraumbewirtschaftungssystems auf.

95 b) Ordnungsamt stärken

96 Wir fordern wesentlich mehr Personal für die Verkehrsraumüberwachung innerhalb  
97 des Leipziger Ordnungsamts. Jede der genannten Verkehrsverstöße ist eine  
98 Ordnungswidrigkeit und kann schon heute geahndet werden. Ohne kontrollierendes  
99 Personal können diese Verstöße jedoch nicht aufgenommen werden. Das Ordnungsamt  
100 muss befähigt werden, rund um die Uhr und auch am Wochenende die Parksituation  
101 innerhalb der Stadt zu kontrollieren und zu sanktionieren.

102 Außerdem fordern wir die Einrichtung von mindestens zwei Fahrradstaffeln für die  
103 Verkehrsraumüberwachung, bestehend aus jeweils zwei MitarbeiterInnen. Dies soll  
104 die Effizienz der Verkehrsraumüberwachung erhöhen und den Blick der  
105 MitarbeiterInnen für Verstöße auf Rad- und Gehwegen schärfen. Zwei Jahre nach  
106 der Einrichtung der Radstaffeln soll deren Erfolg evaluiert und gegebenenfalls  
107 weitere Staffeln eingerichtet werden.

108 c) Parkverstöße konsequent ahnden

109 Parkverstöße werden aktuell in Leipzig selten bis gar nicht sanktioniert. Es  
110 haben sich deutliche räumliche (Südvorstadt, Connewitz, Plagwitz, Schleußig,  
111 Lindenau, etc.) und zeitliche (wochentags zwischen 20 – 8 Uhr, am Wochenende  
112 meist ganztägig) Schwerpunkte herausgebildet. Regelwidrig abgestellte Fahrzeuge,  
113 die die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer einschränken, werden aktuell nicht  
114 abgeschleppt, sondern lediglich per 'Knöllchen' sanktioniert.

115 Wir fordern deshalb die konsequente Durchsetzung der Verkehrsregeln. Fahrzeuge,  
116 die die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer einschränken, müssen abgeschleppt  
117 werden, um die Sicherheit aller wiederherzustellen. Dazu gehören Fahrzeuge auf  
118 Radwegen, in Kreuzungs-bereichen auf der Fahrbahn und an abgesenkten  
119 Bordsteinkanten auf dem Gehweg. Das Abschleppen von Fahrzeugen, die andere  
120 Verkehrsteilnehmer behindern, muss zur Regel werden. Eine rechtliche Grundlage  
121 dafür legt das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster, AZ 5 A 954/10 vom  
122 15.04.2011: Fahrzeuge, die die Breite benutzungspflichtiger Radwege durch  
123 Falschparken einschränken, sind abzuschleppen.

124 Fahrzeuge, die zwar regelwidrig abgestellt wurden, jedoch keine Gefahr für  
125 andere Verkehrsteilnehmer darstellen, müssen unbedingt geahndet werden.

126 Außerdem fordern wir ein Onlineportal inklusive Smartphone-App für die schnelle  
127 und einfache Anzeige von Falschparkern durch die Bevölkerung. Dies soll die  
128 Verkehrssicherheit und das Bewusstsein für Verkehrsverstöße erhöhen. Als Vorbild  
129 hierfür dient die App 'Ordnungsamt-Online' des Ordnungsamtes Berlin.

130 d) Lieferzonen schaffen

131 Wir schlagen vor, in Zonen mit hohem Lieferverkehrsaufkommen zeitlich begrenzte  
132 Lieferzonen einzurichten. Diese Lieferzonen sind in Zeiten mit geringem  
133 Lieferverkehrsaufkommen dem normalen Parkraum zuzuordnen. FahrerInnen von  
134 Lieferfahrzeugen dürfen durch fehlende Stellplätze nicht dazu gezwungen werden,  
135 auf Rad- und Gehwegen oder in zweiter Reihe zu halten. In Zusammenarbeit mit  
136 Gewerbetreibenden sind solche Zonen zu identifizieren und einzurichten. Diese  
137 Zonen befähigen FahrerInnen von Liefer- und Paketdiensten, regelgerecht zu  
138 halten.

139 Ebenso fordern wir die Stadt Leipzig auf, Liefer- und Paketdienste durch  
140 entsprechende wirtschaftliche Anreize oder Fahrverbote zur Nutzung möglichst  
141 kleiner Lieferfahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben zu bewegen. Der Platz  
142 innerhalb der Stadt ist begrenzt; notwendige Belieferungen von Gewerben und  
143 Privatpersonen müssen, soweit möglich, unbedingt mit platzsparenden und  
144 umweltfreundlichen Fahrzeugen erbracht werden.