



**Dr. Thomas Böhle**  
Berufsmäßiger Stadtrat

I.  
Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL  
Rathaus

18.06.2019

**Gehwege sind keine Parkplätze 1 – Systematische Erfassung des illegalen Gehsteigparkens und Darstellung von Lösungsalternativen**

Antrag Nr. 14-20 / A 04081 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 15.05.2018, eingegangen am 16.05.2018  
Az. D-HA II/V1 1401-43-0072

**Gehwege sind keine Parkplätze 3 – Die kommunale Parkraumüberwachung wird stadtweit aktiv**

Antrag Nr. 14-20 / A 04083 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 15.05.2018, eingegangen am 16.05.2018  
Az. D-HA II/V1 1401-43-0072

**Gehwege sind keine Parkplätze 4 – Höhere Bußgelder für das Falschparken**

Antrag Nr. 14-20 / A 04084 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 15.05.2018, eingegangen am 16.05.2018  
Az. D-HA II/V1 1401-43-0072

**Gehwege sind keine Parkplätze 5 – Bauliche Maßnahmen zum Schutz von Geh- und Aufenthaltsbereichen**

Antrag Nr. 14-20 / A 04085 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 15.05.2018, eingegangen am 16.05.2018  
Az. D-HA II/V1 1401-43-0072

## **Gehwege sind keine Parkplätze 6 – Bei Anruf Platz**

Antrag Nr. 14-20 / A 04086 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 15.05.2018, eingegangen am 16.05.2018  
Az. D-HA II/V1 1401-43-0077

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Anträge Nr. 1, und 3 - 6 haben zusammenfassend das Ziel, gegen das außerhalb von Parkraummanagementgebieten zunehmende, systematische und illegale Gehwegparken vorzugehen. Dazu werden in den genannten Anträgen verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir, Ihre Anträge in einem Brief zu beantworten. Zu den 5 Anträgen hat der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München nachfolgende Stellungnahme abgegeben:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

der FAK Mobilität im Behindertenbeirat der LHM, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, begrüßt es sehr, dass sich obiges Antragskonvolut mit dem regelwidrigen Parken von Kfz auf Gehwegen befasst und durch das beantragte Maßnahmenpaket eine Reduzierung desselben beabsichtigt.

Regelwidriges Parken von Kfz auf Gehwegen ist für jeden Fußgänger mit Gefahren verbunden. Er ist gezwungen, wegen des zugeparkten Gehweges entweder auf einem verbleibenden Reststreifen des Gehweges auszuweichen oder stattdessen Fahrradweg oder Fahrbahn zu nutzen. In ersterem Fall riskiert er damit leicht Kollisionen mit anderen Fußgängern auf den noch nutzbaren Restgehweg, in letzterem einen Zusammenstoß mit dem fließenden Fahrrad- oder Autoverkehr. Diese Gefahren werden bei mobilitätsbeeinträchtigten Personen nochmals erheblich potenziert. Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer können bei zugeparkten Gehwegen auf dem verbleibenden Reststreifen nicht mehr passieren. Für gehbehinderte Personen ist ein Ausweichen auf die Fahrbahn – ganz abgesehen von der Gefahr einer Kollision mit dem fließenden Verkehr – wegen bestehender Randsteine oder Unebenheiten mit erheblicher Sturzgefahr verbunden.

Blinde und Sehbehinderte verlieren bei zugeparkten Bodenindikatoren die Orientierung; dies gilt auch wenn Randsteine und Hauswände, die zur Orientierung dienen sollen, durch parkende Kfz verstellt sind. Aus den zahlreichen Erfahrungen der Betroffenen, die sich regelmäßig auch in der Beratung des Behindertenbeauftragten darüber beklagen, wissen wir, dass auch Fahrräder, Motorräder und Motorroller Hindernisse auf Gehwegen darstellen. Parkende Kfz und andere Fortbewegungsmittel haben daher auf Gehwegen nichts zu suchen, die nach Sinn und Zweck ja der Fortbewegung von Fußgängern dienen und nicht der Entschärfung von Parkproblemen. Die in den einzelnen Anträgen enthaltenen Maßnahmen erscheinen geeignet, die derzeitige Situation zu entschärfen, weshalb der FAK Mobilität deren Umsetzung befürwortet.“

Zusammenfassend schließt sich der Behindertenbeirat dem Inhalt der fünf Anträge an und sieht sie als geeignet, die Problematik für Behinderte durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge zu reduzieren. Darüber hinaus sieht er die Problematik auch bei abgestellten Motorrädern, Motorrollern und Fahrrädern.

### **Zu den Anträgen im Einzelnen:**

#### **Gehwege sind keine Parkplätze 1 – Systematische Erfassung des illegalen Gehsteigparkens und Darstellung von Lösungsalternativen**

Der Antrag beinhaltet die Forderung nach einer Erfassung des Gehsteigparkens im Stadtgebiet verbunden mit einer kartographischen Darstellung, die Entwicklung eines stadtbezirksweiten Prioritätenkonzeptes, in dessen Rahmen in erster Priorität wichtige Verbindungen für den Fußverkehr und Schulwege von illegalen Gehsteigparkern befreit werden, die Suche nach Alternativen durch zusätzliche Schrägparker in neu eingerichteten Einbahnstraßen und eine Abstimmung des Konzeptes mit den betroffenen Bezirksausschüssen.

Im Kreisverwaltungsreferat gibt es keine planerischen Unterlagen, die im Stadtgebiet das nicht zugelassene Parken unter Mitbenutzung der Gehwege darstellen. Grundsätzlich kann man davon ausgehen, dass ein Parken unter Mitbenutzung des Gehweges überwiegend außerhalb der Hauptverkehrsstraßen und außerhalb von Parklizenzengebieten erfolgt. In Parklizenzengebieten wurden in der Regel durch bauliche Änderungen die Gehbahnen zum Parken dann freigegeben, wenn ausreichend Platz für Fußgänger vorhanden war.

Geschätzt handelt es sich um hunderte von Straßen in Wohngebieten, wo ein Parken unter teilweiser Mitbenutzung des Gehweges stattfindet. Anzunehmen ist, dass dieses Parkverhalten immer dort erfolgt, wo die Bewohner das Gefühl haben, dass ein vollständiges Parken der Fahrzeuge auf der Fahrbahn den Fahrverkehr behindert, mit Beschädigungen am eigenen Fahrzeug zu rechnen ist und in zumutbarer Nähe keine anderen Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Auch die große Beliebtheit der sog. SUV's führt dazu, dass der Parkdruck im öffentlichen Verkehrsraum weiter zunimmt, da diese Fahrzeuge auf Grund ihrer Größe nicht mehr in den privaten Garagen ausreichend Platz finden und damit auf öffentlichem Verkehrsgrund beim Parken mehr Fläche beansprucht wird.

Dieses Parkverhalten entspricht dabei meist dem Wunsch der direkten Bewohner ihre Fahrzeuge in ihren Straßen so zu parken, dass der Fahrverkehr durch das Parken nur sehr eingeschränkt behindert wird, die eigenen Fahrzeuge nicht zu Schaden kommen und für den Fußgänger noch eine aus ihrer Sicht ausreichende Gehwegfläche zur Verfügung steht.

Wird nun entsprechend dem Stadtratsantrag systematisch gegen dieses von den Bewohnern tolerierte Parkverhalten vorgegangen, ist davon auszugehen, dass kein Verständnis für diese Maßnahmen besteht. Dieses Unverständnis zeigt sich bereits bei der Aufstellung von Haltverboten für den Abfallwirtschaftsbetrieb und der Feuerwehr, deren Grund für jeden erkennbar ist. Trifft das Kreisverwaltungsreferat eine solche Regelung kommt es trotz der für jedermann erkennbaren und nachvollziehbaren Gründe sofort zu erheblichen Beschwerden der Bewohner.

Das Parken auf einem Gehweg ist nach § 12 Abs. 4 Straßenverkehrs-Ordnung grundsätzlich nicht zulässig und stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Werden Kraftfahrzeuge auf Gehwegen verbotswidrig abgestellt, wird dies von Seiten des Polizeipräsidiums München grundsätzlich nicht geduldet und entsprechend geahndet. Nach einer vom Bayer. Staatsministerium des Innern verbindlichen Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung kann bei Verkehrsflächen mit starkem Parkaufkommen und knapp bemessenem Parkraum ausnahmesweise geduldet werden, dass Fahrzeuge mit den rechten Rädern auf dem Gehweg stehen, wenn das im Interesse des reibungslosen Verkehrsablaufs auf der Fahrbahn (z.B. in engen Straßen) liegt und der Fußgängerverkehr nicht wesentlich behindert wird.

Bisherige und bewährte Praxis des Kreisverwaltungsreferates ist es, zusätzliche Haltverbote nur dort aufzustellen, wo es konkrete Hinweise auf Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit oder des Bewegungsraumes für andere Verkehrsteilnehmer oder Verkehrsarten gibt. Dazu zählen im wesentlichen Hinweise der Branddirektion, des Abfallwirtschaftsbetriebes, der MVG, der Behindertenverbände oder einzelner Behinderter, der Bezirksausschüsse, der Schulen, Elternbeiräte und Bürger. In jedem Einzelfall wird vor Ort geprüft, Lösungen erarbeitet und in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen und der Polizei umgesetzt.

Beim Kreisverwaltungsreferat gibt es seit Jahren auch unter Berücksichtigung des starken Wachstums der Stadt nur wenige Beschwerden von Fußgängern darüber, dass ihre Wege durch teilweise auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge eingeschränkt sind. Dies liegt überwiegend darin, dass die Mehrheit dieser Fußgänger selbst in diesen Straßen wohnt, keine Alternative zum Parkverhalten sieht und ebenfalls ihre Fahrzeuge so parken. Es entspricht dem Selbstverständnis der Bewohner, in der Straße wo sie wohnen auch zu parken. Die Zahl der Beschwerden über zugeparkte Grundstückseinfahrten bzw. ein nicht mögliches Ausfahren aus Grundstücken wegen zu nah geparkter Fahrzeuge ist deutlich höher.

Regelt man das Parkverhalten systematisch und nicht einzelfallbezogen durch straßenverkehrsrechtliche Beschilderung (Haltverbot) verlagert sich in vielen Fällen die Situation von einer Straße in die nächste Straße, da die Fahrzeuganzahl konstant bleibt und mit Blick in die Zukunft gerichtet durch die hohe Nachverdichtung noch zunehmen wird.

Die Einrichtung neuer Einbahnstraßenregelungen mit dem Ziel mehr Parkplätze auf öffentlichen Verkehrsgrund zu schaffen, führt in erster Konsequenz zu geänderten Verkehrsführungen in Wohngebieten. Damit verbunden ist eine Verkehrsverlagerung und ggf. eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in bisher ruhigen Wohnstraßen. Es bedarf in jedem Einzelfall einer gründlichen Untersuchung hinsichtlich der Verkehrsverlagerungen und der Möglichkeit, ob in Einbahnstraßen überhaupt mehr Stellplätze, beispielsweise durch Schrägparken, geschaffen werden können. Eine Schräg- oder Senkrechtparkregelung führt wiederum beim Ausparken zu kritischen Verkehrssituationen gegenüber dem Radverkehr, da erst relativ spät auf die Straße eingesehen werden kann.

Im Zuge der verschiedensten Anträge des Stadtrates zum Thema Verkehrswende im Stadtgebiet wird die Stadtverwaltung beispielsweise auch die Initiative der Stadt Karlsruhe zum Thema „Fair parken“ prüfen, ob zumindest Teile davon auch in München anwendbar sind. Über das Ergebnis wird bis Ende des Jahres 2019 im Rahmen eines Stadtratsbeschlusses berichtet und ein Entscheidungsvorschlag unterbreitet. Das Kreisverwaltungsreferat wird deshalb den Antrag „Gehwege sind keine Parkplätze 1 aufgreifen und in der genannten

Beschlussvorlage behandeln.

### **Gehwege sind keine Parkplätze 3 – Die kommunale Parkraumüberwachung wird stadtweit aktiv**

Der Antrag beinhaltet die Ausdehnung des Aufgabenbereichs der kommunalen Parkraumüberwachung auf das gesamte Stadtgebiet, die Aufstockung des Personalbestandes, den Einsatz von Fahrrädern bei der Überwachung und die Prüfung, ob der kommunale Außendienst (KAD) im Dienste der Parkraumüberwachung tätig werden kann.

Die bisherige Beschluss- und Vertragslage sieht vor, dass in den bestehenden Parklizenzgebieten die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) ihren Dienst versieht, in den übrigen Gebieten das Polizeipräsidium München.

Mit Beschluss des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom Dezember 2017 werden weitere Parklizenzgebiete und Bewirtschaftungsgebiete eingeführt. Hinsichtlich der zukünftigen Überwachung aller neuen Parkraummanagementgebiete wurde zwischen dem Polizeipräsidium München und dem Kreisverwaltungsreferat die Übereinkunft erzielt, dass die notwendige Kontrolle der Bereiche von der städtischen Verkehrsüberwachung übernommen wird. Damit wird die Polizei entlastet.

Der Personalbedarf wurde aufgrund bewährter Berechnungsmethoden, die sich durch die langjährige Praxiserfahrung verfestigt hat, ermittelt. Das benötigte Personal muss sorgfältig ausgewählt werden, da es sich bei der Parkraumüberwachung um eine besonders bürgernahe und damit sensible Aufgabe handelt. Auf Grund der Anzahl der neuen Gebiete wird dies einige Zeit in Anspruch nehmen.

Außerhalb des momentanen Zuständigkeitsbereiches darf und kann die KVÜ nicht tätig werden. Zudem ist die bloße Verlagerung vorhandener Kapazitäten nicht sinnvoll, da sie zu einem Rückgang der Kontrolldichte in den bestehenden Bereichen führt, der nicht vertretbar ist. Die dadurch entstehende unzureichende Überwachung der Parkvorschriften führt erfahrungsgemäß zu einer Erhöhung der Parkverstöße. Damit würde die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, die stets mit einer konsequenten Überwachung der angeordneten Maßnahmen verbunden ist, ad absurdum geführt.

Das Kreisverwaltungsreferat hat bereits in einem Pilotversuch fünf Elektrofahrräder beschafft. Zudem wurde mit Start zum 02.05.2019 bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung eine Fahrradstaffel eingerichtet. Damit sind fünf Streifenkräfte auf Pedelecs im Einsatz, die regelmäßig und systematisch Fahrradrouten kontrollieren und so besser Blockierer von Radwegen und Radschutzstreifen ahnden können. Insbesondere im Hinblick auf den Kontakt mit Radlerinnen und Radlern bei entsprechenden Verstößen verspricht sich das Kreisverwaltungsreferat von der neu eingerichteten Fahrradstaffel eine verbesserte Kommunikation. Ebenso wird eine noch bessere Akzeptanz der zu treffenden Maßnahmen, ein Mehr an Bürgernähe und eine größere Effizienz erwartet.

Der Einsatz des kommunalen Außendienstes (KAD) zur Unterstützung der Parkraumüberwachung ist nicht möglich. Derzeit umfasst der KAD 60 Streifenkräfte und sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Innendienst (Dienstplan, Disposition, Organisation und

Verwaltung), die ein festgelegtes Einsatzgebiet bedienen. Es handelt sich hier um den Bereich rund um den Hauptbahnhof vom Alten Botanischen Garten bis zum Nußbaumpark und beinhaltet die Paul-Heyse-Unterführung, den Bahnhofplatz, den Karlsplatz und das südliche Bahnhofsviertel.

Der KAD ahndet ausdrücklich keine Verkehrs- oder Parkverstöße in seinem Einsatzgebiet.

Konkrete Aufgaben der Streifenteams des KAD ist die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten in Bereichen wie Belästigung der Allgemeinheit (z.B. wildes Urinieren, Pöbeln), Lärm, bestimmte Formen des Bettelns, Verstöße gegen die Alkoholverbotsverordnung oder Verschmutzung. Die Dienstkräfte sollen zudem Präsenz zeigen, Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger sein, präventiv wirken und das Sicherheitsgefühl stärken. Die Streifenkräfte sind dabei mit den sozialen Einrichtungen im Viertel vernetzt und arbeiten mit den Streetwork-Angeboten verschiedener Institutionen zusammen, damit die Balance zwischen dem Aufrechterhalten von Ordnung und großstädtischer Liberalität gewahrt wird.

Im Rahmen der Vernetzung und Zusammenarbeit ist es nicht ausgeschlossen, dass der KAD festgestellte verkehrsgefährdende Parkverstöße weiterleitet, die dann von Polizei und KVÜ verfolgt werden.

#### **Gehwege sind keine Parkplätze 4 – Höhere Bußgelder für das Falschparken**

Im Antrag wird gefordert, dass sich der Herr Oberbürgermeister über den Deutschen Städtetag beim Bund dafür einsetzt, dass für Falschparken deutlich höhere Bußgelder verhängt werden.

Beim Deutschen Städtetag läuft bereits eine entsprechende Initiative unterstützt von vielen Städten, auch von München. Diese Initiative hat zum Inhalt, dass sich der Deutsche Städtetag beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für eine Erhöhung der Verwarnungsgelder im ruhenden Verkehr um mindestens 50% durch entsprechende Anpassung des Bußgeldkatalogs einsetzt.

#### **Gehwege sind keine Parkplätze 5 – Bauliche Maßnahmen zum Schutz von Geh- und Aufenthaltsbereichen**

Entsprechend dem Antrag soll die Stadtverwaltung prüfen, ob durch die Positionierung verschiedener Verkehrseinrichtungen, Mobiliar- oder Gestaltungselemente das Beparken von Gehweg- und Aufenthaltsbereichen unterbunden werden kann. Diese Prüfung fällt in den Zuständigkeitsbereich des Baureferates als Straßenbaulastträger. Das Baureferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

„Bei der Einrichtung von Stadtmobiliar im öffentlichen Raum sind diverse technische, rechtliche und gestalterische Aspekte zu berücksichtigen, damit diese Einrichtungen in der Folge nicht in anderen Bereichen nachteilige Auswirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit oder Stadtgestaltung erzeugen.

In erster Linie sollen die Geh- und Aufenthaltsbereiche den fußläufigen Verkehrsteilnehmern

sowie Personen mit Kinderwägen, Rollstühlen, teilweise Radfahrern etc. möglichst uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Sollen Mobiliarelemente wie Abfallbehälter, Bänke, Pflanztröge, Parkscheinautomaten etc. in diesen Bereichen positioniert werden, sind neben der eigentlichen baulichen Breite des Einrichtungsgegenstandes noch der Mindestabstand zur Fahrbahn (Schrammbord 0,3 - 0,5 Meter) und auf den Gehbahnflächen die entsprechenden Durchgangsbreiten von minimal 1,60 Meter gemäß Sondernutzungsrichtlinien (je nach Örtlichkeit und Frequentierung auch mehr) zusätzlich einzuhalten, damit den Anforderungen der Barrierefreiheit, der Betriebssicherheit hinsichtlich der Straßenreinigung und Wintersicherung im Vollanschlussgebiet, sowie dem ursprünglichsten Zweck zur Sicherstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entsprochen wird. An vielen Stellen sind fest eingebaute Einrichtungen auch aufgrund vorhandener Schachteinbauten und Verlegesparten technisch nicht realisierbar. Die Situierung von Bänken zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen ist nur in Einzelfällen möglich, da für ein Sitzen und Aufenthalt im öffentlichen Raum grundsätzlich eher fahrbahnabgewandte Stellen geeignet sind.

Bepflanzungen auf Gehwegbereichen in Form von Pflanztrögen werden vom Baureferat grundsätzlich zur Gestaltung von öffentlichen Plätzen oder Fußgängerzonen eingesetzt; in Einzelfällen auch zur Leitung und Regulierung von Lieferverkehr (insbesondere im Innenstadtbereich). Pflanzgefäße oder Grünstreifen auf Gehbahnen sind in der Regel aufgrund mangelnder Breite der Gehbahnen bzw. Verlegesparten nicht möglich. Eine Anhäufung von Pollern sollte aus stadtgestalterischen Gründen grundsätzlich vermieden werden. Nur in Ausnahmefällen sollten Poller eingesetzt werden, um eine optische Barrierewirkung zu vermeiden.

Das Baureferat muss auch wirtschaftlich mit den zur Verfügung stehenden Mitteln umgehen und die entsprechenden Folgekosten im Betrieb berücksichtigen. Insbesondere im Bereich der Poller und Bänke muss hierbei festgestellt werden, dass Mobiliarelemente in Bereichen mit erhöhtem Anfahrpotential nicht selten in sehr kurzen Abständen (bis zu fast wöchentlich) immer wieder kostenintensiv instand gesetzt und personalintensiv betreut werden müssen. Mit dem Beschluss des Bauausschusses vom 12.03.2002 („Erneuerung von beschädigten und entfernten Straßenpollern“ / „Aufstellung von Pollern in der Dom-Pedro-/Fuetererstraße“) hat sich der Stadtrat zuletzt ausführlich mit der Thematik Straßenpoller befasst. Hier wurde ausführlich dargestellt und vom Stadtrat letztendlich eingrenzend festgelegt, in welchen besonderen Fällen der Einbau von Pollern in München vorgesehen ist.

Letztendlich muss auch festgestellt werden, dass das Beparken der Gehwege durch Kfz-Halterinnen und Halter in vielen Fällen schlicht widerrechtlich erfolgt und auch durch entsprechende Kontrollen und Bußgelder ggf. nachhaltig reguliert werden könnte. Diese Thematik wird explizit in den Parallelanträgen mit den Zusatznummern 3 und 4 thematisiert und sicher auch behandelt.

Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen ist das Baureferat stets bereit, in besonderen Fällen die entsprechenden Möglichkeiten zur Aufstellung von Stadtmobiliar zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen zu prüfen und bei Aussicht auf Erfolg auch umzusetzen, wenn keine anderen Aspekte oder Grundsatzbeschlüsse entgegen stehen. Wie in den letzten Jahren immer wieder praktiziert kann es sich hierbei aber nicht um programmatische sondern vielmehr um individuelle Einzelfallprüfungen an besonders belasteten Orten handeln. Die Entscheidung für oder gegen eine entsprechende Maßnahme wird immer nur als Einzel-

fallprüfung und unter Einbeziehung der jeweils betroffenen städtischen Dienststellen, ggf. unter Hinzuziehung der Polizei und Vertretern des örtlichen Bezirksausschusses erfolgen können.“

### **Gehwege sind keine Parkplätze 6 – Bei Anruf Platz**

Entsprechend dem Antrag soll ähnlich der Aktion „Bei Anruf Licht“ im Rahmen eines Beschwerdemanagements ein Service „Bei Anruf Platz“ eingerichtet werden, der es Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht, dauerhaftes bzw. wiederholtes illegales Parken auf Gehsteigen zur Kenntnis zu bringen. Die Zahl der wenigen Beschwerden wird u.a. damit begründet, dass niemand weiß, wohin man sich wenden kann.

Wie bereits unter Ziffer 1 ausgeführt, gibt es beim Kreisverwaltungsreferat seit Jahren auch unter Berücksichtigung des starken Wachstums der Stadt nur wenige Beschwerden von Fußgängern darüber, dass ihre Wege durch teilweise auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge eingeschränkt sind. Dies liegt überwiegend darin, dass die Mehrheit dieser Fußgänger selbst in diesen Straßen wohnt, keine Alternative zum Parkverhalten sieht und ebenfalls ihre Fahrzeuge so parken.

Das Kreisverwaltungsreferat erhält jährlich mehrere tausend Hinweise über Verkehrsprobleme der unterschiedlichsten Art. Dies zeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger sehr wohl wissen, wohin sie sich bei Verkehrsproblemen wenden können. Zudem existiert im Kreisverwaltungsreferat ein zentrales Beschwerdemanagement, das sich allen Beschwerden annimmt und diese beantwortet. Ein gesondertes Beschwerdemanagement allein für die Mitteilung von dauerhaften bzw. wiederholtem illegalem Parken auf Gehsteigen bedarf zusätzlicher personeller Ressourcen, die aktuell im Kreisverwaltungsreferat nicht vorhanden sind. Aus der Sicht des Kreisverwaltungsreferates macht es Sinn, das Thema „Zentrales Beschwerdemanagement für Verkehrsangelegenheiten“ in die Planungen zum Mobilitätsreferat aufzunehmen.

Ich bitte, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen und gehe davon aus, dass die Stadtratsanträge „Gehwege sind keine Parkplätze 3 – 6 auf Grund der Ausführungen als abgeschlossen betrachtet werden können. Der Stadtratsantrag „Gehwege sind keine Parkplätze 1“ wird wie bereits ausgeführt im Rahmen eines Stadtratsbeschlusses behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Böhle