



## Ortsgruppe Essen



## Mobilität- Werk- Stadt e.V



Essen, den 18.04.2021

**An  
den Verkehrsausschuss der Stadt Essen**

**den Ausschuss für öffentliche Ordnung, Personal, Organisation  
und Gleichstellung der Stadt Essen**

**An die Fraktionen  
des Stadtrates der Stadt Essen**

**Parken auf Gehwegen: Nr. 0355 aus 2021 des Ausschusses für Anregungen  
und Beschwerden**

Passus in der Vorlage des Ordnungsamtes an den Beschwerdeausschuss.

*„Danach wird das Gehwegparken in Gebieten mit hohem Parkdruck toleriert, wenn ausreichend breite Gehwegflächen für die zu Fuß gehenden Menschen verbleiben. Als konkrete Maßzahl ist den Einsatzkräften in diesem Zusammenhang 1,20 Meter an die Hand gegeben.“*

# Stellungnahme

## **1. Einschränkung der Mobilität von Zufußgehenden durch Nichthandeln:**

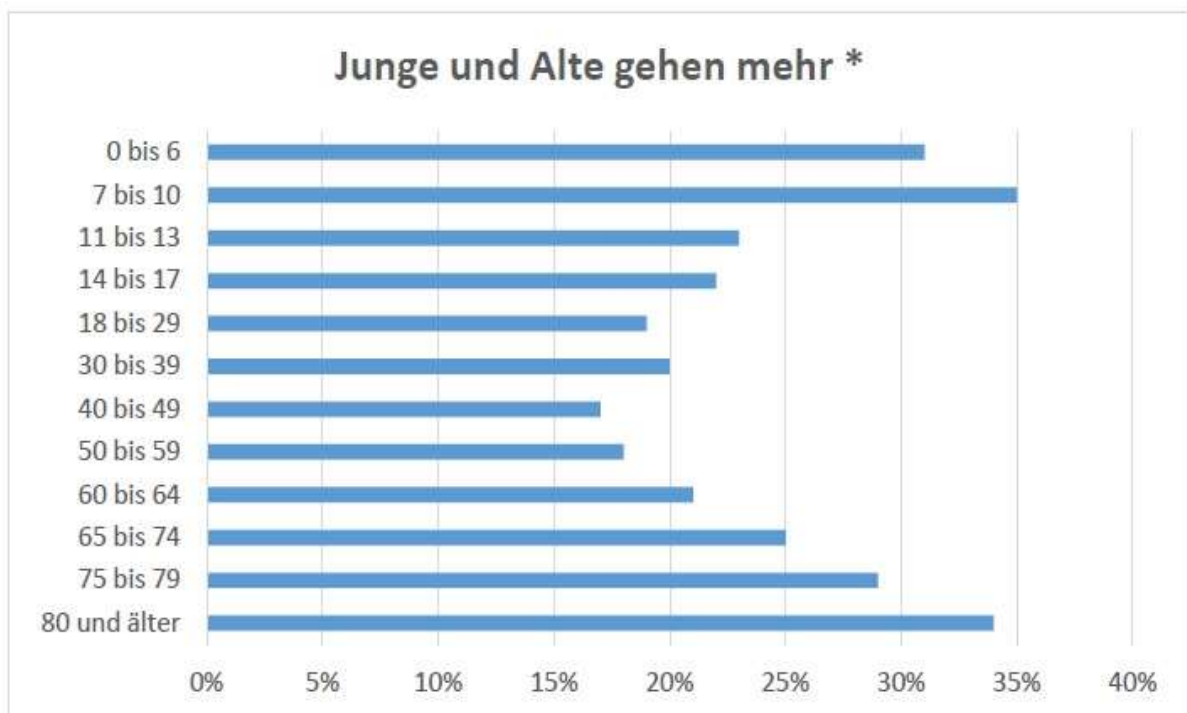
„Mobilität heißt Beweglichkeit, das Vermögen eines Lebewesens, sich fortzubewegen und unterschiedliche Haltungen einzunehmen“. (Wikipedia) Das gilt für alle Verkehrsarten, für jedermann.

Im Grundgesetz ist die Mobilität als Grundrecht zwar nicht ausdrücklich benannt, lässt sich aber als Grundrecht aus unterschiedlichen Artikeln ableiten. Das Recht auf Bewegung ist Teil der Menschenwürde, Art.1 GG, im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen sich zu bewegen, ergibt sich aus Art. 2 GG, der „Freien Entfaltung der Persönlichkeit“ und Art. 11 GG „Freizügigkeit“ regelt das Selbstbestimmungsrecht des Aufenthalts.

Das Deutsche **Institut für Menschenrechte** formuliert:

„Das ungehinderte Erreichen der Wohnung, des Arbeitsplatzes, von Schulen, Arztpraxen und aller anderen Orten des gesellschaftlichen Lebens ist also grundlegend dafür, dass Menschen mit Behinderungen ihre Menschenrechte gleichberechtigt wahrnehmen können.... Mobilitätslösungen können erst dann als solche erachtet werden, wenn sie der Vielfalt von Menschen mit Behinderungen und den verschiedenen Beeinträchtigungsformen Rechnung tragen“.

### **Gehwegnutzer:**



Kinder, insbesondere im Grundschulalter sind darauf angewiesen gefahrenfrei Gehwege benutzen zu können: zur Schule, zum Spielplatz, zu Freunden usw. Diese Ziele befinden sich im Nahraum und sind gut zu Fuß zu erreichen. Erst das zu Fuß gehen befähigt Kinder im öffentlichen Verkehrsraum sicher zu agieren, Elterntaxis hindern Kinder daran!

Ältere Menschen ab 60 Jahren bilden die zweite überaus häufige Gruppe der Zufußgehenden. Diese Altersgruppe nimmt in Essen stetig zu. Mit zunehmendem Alter treten Beeinträchtigungen in dieser Zielgruppe auf: schlechteres Hören, Sehen, eingeschränkte Reaktionsfähigkeit, was häufig zusätzlich zur eigenen Verunsicherung führt. Wenn die Gehfähigkeit leidet, erfolgt der Griff zum Rollator oder zum Rollstuhl.



Durch die Baustelle bedingt kann der Gehweg auf der linken Seite nicht benutzt werden. Zwei Anforderungsampeln sollen den Zufußgehenden auf die andere Seite und zurückleiten. Der einzige noch zur Verfügung stehende Gehweg ist durch einen PKW samt Anhänger auf der gesamten Länge zugestellt! Die Rollstuhlfahrerin mit Begleitung muss auf die Fahrbahn ausweichen!

Kinderwagen oder auch das Nutzen von Sport- und Spielgeräten durch Kinder auf Gehwegen benötigen ebenfalls entsprechenden Bewegungsraum.

Menschen, die von Geburt an oder durch einschneidende persönliche Ereignisse darauf angewiesen sind, einen barrierefreien Verkehrsraum zu nutzen, sind auf freie Gehwege angewiesen, insbesondere RollstuhlfahrerInnen und HilfsmittelbenutzerInnen (z.B. Blindenstock).

**ZUFUSSGEHENDE UND IHNEN GLEICHGESTELLTE BENÖTIGEN EINEN SCHONRAUM OHNE FAHRZEUGVERKEHR!!!**

Letztendlich nutzt jeder den Gehweg, zumindest um vom Auto, Bus oder Fahrrad zum Ziel zu gelangen.

FußgängerInnen gehen nebeneinander, um sich zu unterhalten mit dem gleichen Recht mit dem AutofahrerInnen nebeneinandersitzen und auch Fahrradfahrer sich das wünschen, nebeneinander herfahren zu können. Und FußgängerInnen und RollstuhlfahrerInnen kommen sich auch entgegen und brauchen somit Platz für Begegnungsverkehr wie jede andere Verkehrsart. Erst recht jetzt zu Coronazeiten, um ausweichen zu können.

## **FUSSGÄNGER\*INNEN, INSBESONDERE ROLLSTUHLFAHRER\*INNEN; HILFSMITTELNUTZER\*INNEN BRAUCHEN PLATZ!!!**

### **2. Gibt es eine Definition „Gehweg“?:**

Eine juristische Legaldefinition findet sich in keiner der hier einschlägigen Gesetze. Gehwege werden in NRW aber durch Widmung und Ausgestaltung definiert.

Der § 6 StrWG NRW (Straßen- und Wegegesetz) sagt dazu:

Absatz 1: Widmung ist die Allgemeinverfügung, durch die Straßen, Wege und Plätze die Eigenschaft einer öffentlichen Straße erhalten. Sie ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekanntzumachen und wird frühestens im Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung wirksam.

Absatz 3: In der Widmung sind die Straßengruppe, zu der die Straße gehört (Einstufung), und Beschränkungen der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise sowie etwaige sonstige Besonderheiten festzulegen (Widmungsinhalt).

Die Ausgestaltung der Gehwege selbst ergibt sich aus den Planungsrichtlinien.

**Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln (FGSV) hat Richtlinien** für Planer entwickelt, aus denen die notwendigen Breiten für Gehwege hervorgehen. Eine dieser Richtlinien ist die **RASt 06** (Richtlinie für Anlagen im städtischen Straßenbau aus dem Jahre 2006), die heutzutage die Kommunen in der Planung leitet. Diese Richtlinie ist mehr als nur eine Empfehlung, sondern "state of the art", so sollte es sein. Sie geht von einer Gehwegbreite von **2,50 m** aus, damit sich zwei Fußgänger auf dem Gehweg begegnen können. Eine ältere Richtlinie aus 2002 (EFA - Empfehlung für Fußverkehrsanlagen) bemisst diese Größe auf mind. 2,10 m. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ist die **H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) einschlägig und die bemisst die Gehwegbreite sogar auf 2,70 m.**

### 3. Regelungen für FußgängerInnen

§ 25 StVO besagt:

„Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat“.

Zufußgehende sind auf den Gehweg angewiesen. Durch parkende Autos werden sie immer wieder genötigt auf die Fahrbahn auszuweichen und gegen diese Rechtsvorschrift zu verstoßen. Das bezieht sich auch auf den Begegnungsverkehr von FußgängerInnen, erst Recht bei RollstuhlfahrerInnen und HilfsmittelnutzerInnen. Man muss schon allein wegen der Coronabestimmungen Abstand halten, eine Mindestbreite von 2,10m (2,50m) ist daher nicht diskutabel, nicht weiter einschränkbar, um Fußverkehr sicher abwickeln zu können, insbesondere wenn ein Gehweg in dieser Breite zur Verfügung steht.

### 4. Regelungen zum Parkverkehr:

Die StVO regelt im § 2, dass Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen müssen. Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen oder Parkstreifen gem. § 12 StVO vorgesehen. Parken auf dem Gehweg ist nur legal, wenn es **durch das Verkehrszeichen 315 der StVO ausdrücklich erlaubt wird**.

Auf Gehwegen darf demzufolge weder gehalten, geparkt oder gefahren werden.



### 5. Sanktionen gegen Falschparker

Zwei Verordnungen mit Gesetzescharakter schreiben in diesem Zusammenhang vor, das und in welchem Rahmen Parkverstöße zu sanktionieren sind, zunächst die Straßenverkehrsordnung (StVO) und in der Konkretisierung der Tatbestände die Bußgeldkatalogverordnung (BKatV).

Die BKatV differenziert zwischen Parken mit und ohne Behinderung und sieht hierfür unterschiedliche Verwarngelder vor. **Parken unter Einengung des Gehweges auf eine verbleibende Restbreite von unter 1,20 m stellt eine Behinderung dar.** RollstuhlfahrerInnen benötigen diese Breite als Mindestbreite, um noch passieren zu können.

**Hätte der Gesetzgeber lediglich das behindernde Parken sanktionieren wollen, so hätte er keinen Passus für das nicht behindernde Parken eingefügt. Der Gesetzgeber regelt damit ausdrücklich, dass das Parken auch ohne Behinderung auf Gehwegen grundsätzlich zu sanktionieren ist.**

Bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten gilt das **Opportunitätsprinzip**. Es lässt zwar eine individuelle Beurteilung und ein Absehen von der Verhängung eines Verwarnungsgeldes zu, alternativ auch die mündliche Verwarnung, **aber keinesfalls eine Grundsatzabkehr von den Bestimmungen der StVO und der BKatV**, so wie das Ordnungsamt der Stadt Essen sein Vorgehen hier beschreibt.

Das grundsätzliche Nichtsanktionieren von Parkverstößen ohne Behinderung in Quartieren mit sogenannten besonderen Parkdruck hat nichts mehr mit Ermessen zu tun, sondern stellt eine **Kompetenzüberschreitung exekutiver Organe** dar (die Vorgaben des Gesetzgebers werden durch Eigendefinition ausgehebelt, was überhaupt zu sanktionieren ist, definiert jetzt das Ordnungsamt). Darüber hinaus führt eine derartige Auslegung des Ermessens zur Ungleichbehandlung. Das Ordnungsamt als Vollzugsorgan ist gebunden an die rechtlichen Vorgaben. Eine Selbstdefinition „was noch schützenswerter Gehweg ist und was nicht mehr“, „was überhaupt noch Anwendung findet gem. BKatV“, stellt aus unserer Sicht einen **Verstoß gegen das Rechtsstaatsprinzip der Gewaltenteilung** dar. Aufgabe der Exekutive ist der Vollzug und nicht die Definition.

In Rüttenscheid darf ich dann hüftseitig auf dem Gehweg parken, aber nicht in Borbeck?

Die OrdnungsamtsmitarbeiterInnen gehen dann an falsch geparkten Autos (1,20 m Gehweg bleiben) vorbei, ohne zu sanktionieren, auch wenn 5 m weiter ein freier Parkplatz ist?

Falschparker fühlen sich in Ihrem Fehlverhalten bestärkt, weil es sogar unter den Augen der Vollzugsorgane nicht sanktioniert wird.

Ordnungsamt und Polizei können zwar nicht überall und alles kontrollieren und müssen deshalb Prioritäten setzen. Aber welche?

An einer Parkuhr, die abgelaufen ist ein Knöllchen ans Auto anzubringen, das zwar ordnungsgemäß abgeparkt ist, aber die Zeit überzogen hat oder an einer Stelle, an der es grundsätzlich nicht erlaubt ist zu parken und Störungen im Fußverkehr verursacht, eine Sanktionierung vorzunehmen?

Auch Restgehwegbreiten über 1,20 m stellen Einschränkungen für Zufußgehende dar (s. Ausführungen oben zum Begegnungsverkehr).



Auch der Fußverkehr hat ein Recht auf Sicherheit und Leichtigkeit (Flüssigkeit) des Verkehrs.

**Gerade in den Ballungsräumen, die vom Ordnungsamt hier angeführt werden, ist auch der Anteil des Fußverkehrs deutlich erhöht und die Notwendigkeit breiter Gehwege gegeben, die sogar über die Mindestmaße hinausgehen. Die Einschränkung durch falsch parkende Fahrzeuge ist nicht hinnehmbar.**

Nicht jedes Falschparken ist auf fehlenden Parkraum zurückzuführen. Vielfach wird aus Bequemlichkeit falsch geparkt: um näher an der Wohnung zu sein, um besser aussteigen zu können, weil man Angst um den Außenspiegel hat..., diese egoistischen Züge des illegalen Parkens sollten nicht durch Wegschauen und damit Lernen am Erfolg auch noch gefördert werden. Wenn 20 m weiter ein Parkplatz frei ist, gibt es nur wenige Notwendigkeiten direkt illegal vor der Tür auf dem Gehweg zu parken, auch wenn mehr als 1,20 m Platz für Zufußgehende verbleiben.



Die PKW auf der gegenüberliegenden Seite parken entgegengesetzt zur Fahrtrichtung allesamt hüftseitig auf dem Gehweg obwohl gegenüberliegend freie Parkplätze sind!

Über Jahrzehnte ist es in den Städten versäumt worden, den stetig zunehmenden Parkverkehr zu organisieren. Die ständige Zunahme an Fahrzeugzulassungen und die größere Dimensionierung der Fahrzeuge selbst hat in einigen Stadtteilen dazu geführt, dass Kraftfahrzeuge nicht mehr in der unmittelbaren Nähe der Wohnung abgestellt werden können.

Was ist dem AutofahrerIn zuzumuten, welche Entfernung ist akzeptabel in der das Auto vom Wohnort entfernt abgestellt wird, wieviel darf der Parkplatz im öffentlichen Raum kosten. Das Parkraum in der Erstellung und im Betrieb die

Kommune Geld kostet, muss thematisiert werden. Eine Erneuerung der Parkplätze für ca. 570.000 € an der Zeche Karl darf doch nicht ohne anschließende Bewirtschaftung stattfinden. Das Parkraum kostet, kann z.B. auch über einen Ausbau des „Anwohnerparkens“ vermittelt werden.

An vielen Stellen im Stadtbild ist zu beobachten, dass hüftseitiges Parken erfolgt, obwohl die Fahrbahn breit genug ist, um die Fahrzeuge ordnungsgemäß am Fahrbahnrand abzustellen, durch Nichtsanktionierung haben sich falsche Verhaltensweisen etabliert, die vollkommen überflüssig Einschränkungen des Fußverkehrs verursachen, oftmals sind die Fahrbahnen breit genug (ansonsten darf dort garnicht geparkt werden).

Die Verwaltung führt sich mittlerweile selbst ad absurdum:

Im Stadtbild sind immer wieder Konstellationen anzutreffen, wo neben dem bestehenden Halteverbot zusätzlich Schilder „Halteverbot“ aufgestellt werden, um Baumaßnahmen durchzuführen. Heißt also: **Jetzt wirklich das Halteverbot beachten?!** Und an diesen Stellen darf dann de facto geparkt werden, bzw. soll nicht sanktioniert werden, wenn man die zusätzlichen Schilder wieder entfernt hat (obwohl ein Halteverbot besteht)?

**Auf dem Gehweg im bestehenden Halteverbot gilt das angeordnete Halteverbot nicht???- Was für eine Rechtsauslegung??? Darf man demnächst auch auf dem Gehweg an der roten Ampel vorbeifahren???**

**Wir erwarten daher, dass grundsätzlich das verbotene Parken auf Gehwegen in Bezug auf alle in der BKatV aufgeführten Tatbestände weiterhin umfänglich und nicht selektiv sanktioniert werden. Ein Abweichen sollte lediglich im eigentlichen Sinne des Opportunitätsprinzips nur im Einzelfall zum Tragen kommen.**

Darüber hinaus halten wir es für dringend erforderlich in Bezug auf das Parken in Wohnquartieren eine Bestandsaufnahme zu machen, Notwendigkeiten und Möglichkeiten festzustellen, um schnellst möglich im Sinne aller VerkehrsteilnehmerInnen Lösungen zu finden und die sich ausbreitende Parkanarchie in dieser Stadt zu beenden.

**Es ist die Stadt selbst, die den FußgängerInnen Gehwege durch Widmung zur Verfügung stellt, dann erwarten wir als Zufußgehende auch, dass die Stadt dafür sorgt, dass wir die uns zur Verfügung gestellten Verkehrsbereiche nutzen können – ohne Fahrverkehr durch Autos oder Fahrräder, ohne Parkverkehr!**

Verweisen möchten wir in diesem Zusammenhang auf die Presseerklärung vom 16.04.2021 zur Verkehrsministerkonferenz und der dazu erstellten Entscheidungsvorlage, insbesondere mit ihren Ausführungen zum Fußverkehr.



Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Packmohr ©  
Wachstr. 8 b, 45355 Essen  
[essen@fuss-ev.de](mailto:essen@fuss-ev.de)  
Tel.: 01776053679  
für FUSS e.V. Essen

Gez.: Maria Lüttringhaus  
für EMMA und Wir

Gez.: Georg Nesselhauf  
für Mobilität-Werk- Stadt e.V

Gez.: Dr. Hans Jörgens  
für den VCD

Gez.: Christiane Gregor  
für Gemeinsam für Stadtwandel  
und P4F

Gez.: Klaus Franzke  
für BUND Essen

Gez.: Björn Ahaus  
für Radentscheid Essen

sowie der  
Ernährungsrat Essen

Essen, den 18.04.2021