

Dezernat III  
Stadträtin **Brigitte Lindscheid**

Postfach 11 10 61  
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



Frau Stadtverordnete  
Martina Hübscher-Paul  
Robert-Schneider-Straße 72  
64289 Darmstadt

Stadträtin  
**Brigitte Lindscheid**

Neues Rathaus am Luisenplatz  
Luisenplatz 5a  
64283 Darmstadt  
Telefon: 06151 13-2307  
Telefax: 06151 13-2329  
E-Mail: dezernatIII@darmstadt.de  
Internet: www.darmstadt.de

Unser Zeichen:  
III-66/2S-Bro-Si  
Telefon 06151 13-2156

Datum:  
11.07.2013

### **Ihre Kleine Anfrage vom 30. April 2013 Rad- und Fußverkehr in Darmstadt**

Sehr geehrte Frau Stadtverordnete Hübscher-Paul,

ihre Kleine Anfrage vom 30.04.2013 beantworte ich wie folgt:

#### **Frage 1:**

Seit Inkrafttreten der sogenannten Radfahrernovelle der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur StVO am 01. September 1997 bestehen Sicherheits- und Qualitätskriterien bezüglich der durch Straßenverkehrsbehörden angeordneten Benutzungspflicht von Radwegen. Bis zum 03. Oktober 1998 sollten danach bestehende Benutzungspflichten anhand der Sicherheits- und Qualitätskriterien überprüft werden. Fand eine entsprechende Überprüfung statt? Wenn nein, warum nicht und bis wann wird diese nachgeholt?

#### **Antwort:**

Nach Inkrafttreten der sogenannten Radfahrernovelle der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift im Jahr 1997 fand eine flächenhafte Überprüfung der Benutzungspflicht im Stadtgebiet der Stadt Darmstadt statt.



**Frage 2:**

Ist dem Magistrat bekannt, dass die Benutzung zahlreicher Radwege erhebliche Gefahren mit sich bringt, angesichts der Tatsache, dass sich rechterseits StVO-konform stehender Verkehr befindet (z. B. Karlstraße Richtung Innenstadt zwischen Klappacher Straße und Heinrichstraße) oder StVO-widrig im absoluten Halteverbot Fahrzeuge parken (z. B. auf dem Straßenbegrenzungsgrün im Haardtring zwischen Rheinstraße und Berliner Allee)?

**Antwort:**

Bei den von Ihnen genannte „Radweg“, Karlstraße Richtung Innenstadt handelt es sich lediglich um einen Seitenstreifen und somit nicht um einen Radweg.

Wie Sie jedoch richtig aufführen ist das Parken rechts neben Radverkehrsanlagen mit Einhaltung von Sicherheitsräumen durchaus erlaubt und somit rechts- und StVO-konform.

Statt dem oben genannten Straßenabschnitt im Haardtring zwischen Rheinstraße und Berliner Allee ist vermutlich die Berliner Allee zwischen Rheinstraße und Haardtring gemeint.

Diese Meldung werden wir zur Kontrolle weiter an die Kommunalpolizei zu leiten.

Sollten Ihnen weitere Bereiche bekannt sein, in denen falsch bzw. rechtswidrig geparkt wird, sind wir gerne bereit auch diese an die Kommunalpolizei weiter zu leiten.

Darüber hinaus finden Sie auf der Seite der Stadt Darmstadt unter dem Link:

[www.darmstadt.de/fileadmin/civserv/6411000/forms/32-233\\_Anzeige\\_einer\\_Verkehrsordnungswidrigkeit\\_neu.pdf](http://www.darmstadt.de/fileadmin/civserv/6411000/forms/32-233_Anzeige_einer_Verkehrsordnungswidrigkeit_neu.pdf)

ein Formular, mit dem Sie selbst eine Verkehrsordnungswidrigkeit gegenüber dem Bürger- und Ordnungsamt ausfüllen können.

**Frage 3:**

Ist dem Magistrat bekannt, dass zahlreiche Radwege an Kreuzungen in Fahrradfurten münden, die geradewegs auf Gehsteige führen, welche nicht für den Radverkehr freigegeben sind (z. B. Neckarstraße Ecke Hügelstraße nach Norden)?

Erkennt der Magistrat hierin einen Regelungsbedarf? Wenn ja, wie und bis wann kann mit der Regelung gerechnet werden? Wenn nein, mit Blick auf die StVO und ihre Verwaltungsverordnung, warum nicht?

**Antwort:**

Der Radweg der Neckarstraße Ecke Hügelstraße nach Norden ist ein „Radweg ohne Benutzungspflicht“ (alt: „anderer Radweg“) wie er in der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und Satz 4 StVO, I. 1., 2. beschrieben wird.

Zitat VwV-StVO:

„Radwege ohne Benutzungspflicht sind für den Radverkehr vorgesehene Verkehrsflächen ohne Zeichen 237, 240 oder 241. Dabei ist zu beachten, dass

1. der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückzufahrten durch Markierungen sicher geführt wird und
2. ausreichend Vorsorge getragen ist, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird.“

**Frage 4:**

Sind dem Magistrat die zahlreichen rot unterlegten Gehsteigteile bekannt, die, in Ermangelung eindeutiger Beschilderung, motorisierten wie unmotorisierten Verkehrsteilnehmern Fahrradwege suggerieren, die sie nicht sind; mit allen versicherungsmäßigen Folgen bei Unfällen von Radverkehr mit Passanten auf Gehwegen einerseits und andererseits einer aggressiv-intoleranten Haltung motorisierter Verkehrsteilnehmer gegenüber Radverkehr, der die vermeintlichen Radwege vermeintlich zu Unrecht nicht benutzt (z. B. Neckarstraße Ecke Hügelstraße nach Norden bis zur Adelongstraße oder auch Moltkestraße zwischen Rüdeshheimer Straße und Bessunger Straße, Dieburger Straße zwischen Alexanderstraße und Rhönring in beiden Richtungen und Haardtring in beiden Richtungen)?

Erkennt der Magistrat hierin einen Regelungsbedarf? Wenn ja, wie und bis wann kann mit der Regelung gerechnet werden? Wenn nein, mit Blick auf die StVO und ihre Verwaltungsverordnung, warum nicht?

**Antwort:**

Auch hier der Hinweis auf den Radweg ohne Benutzungspflicht und dass diese in der Regel baulich eindeutig erkennbar sein sollten oder durch Markierungen und/oder Piktogrammen verdeutlicht werden.

Bei der von Ihnen aufgeführten Dieburger Straße besteht jedoch ein anderer Zusammenhang.

Hier wurde im Zuge des Ausbaus Dieburger Straße im Jahr 1985 ein getrennter Geh- und Radweg erstellt.

Durch die oben genannte flächenhafte Überprüfung der Benutzungspflicht im Zuge der StVO-Novellierung 1997 ist die Benutzungspflicht des Radweges entlang der Dieburger Straße entfallen und durch die Beschilderungsform „Gehweg - Radfahrer frei“ ersetzt. Hierdurch wird dem Radverkehr weiterhin die Möglichkeit geboten, den Gehweg zu befahren. Jedoch stehen hier die Belange des Fußgängers im Vordergrund, wodurch sich der Fahrradfahrer durch Rücksichtnahme und Anpassung der Geschwindigkeit dem Fußgänger unterzuordnen hat.

Die 1985 hergestellte farbliche Trennung zwischen Geh- und Radweg ruft mehrere Konflikte hervor. Sie suggeriert zum einen dem Radfahrer eine Gleichberechtigung gegenüber dem Fußgänger die ihm gemäß StVO auf dem heutigen „Gehweg - Radfahrer frei“ nicht zusteht. Darüber hinaus kennzeichnet sie offenbar dem motorisierten Verkehrsteilnehmer einen vermeintlichen Radweg, der an dieser Stelle nicht vorhanden ist.

Die neuen Pflasterungen des Gehwegs der Dieburger Straße in den Bereichen der Hausnummern 22-32, in den Bereichen der neuen Bushaltestelle und des Alice-Hospitals entspricht den heutigen Anforderungen (keine farbliche Trennung) eines Gehweges der für den Radverkehr frei gegeben ist.

Bei zukünftigen Gehwegsbaumaßnahmen in der Dieburger Straße sind weitere Anpassungen der Pflasterungen vorgesehen.

Um gerade die von Ihnen beschriebenen Konflikte zu entschärfen und um die Gleichberechtigung des Radverkehrs gegenüber dem MIV (motorisierter Individualverkehr) auf der Fahrbahn zu verdeutlichen, werden wir entlang der Dieburger Straße (zw. Spessartring und Heinheimer Straße) Fahrradsymbole auf der Fahrbahn markieren.

Im Haardtring handelt es sich jedoch derzeit um einen benutzungspflichtigen und eindeutig mit Schildern gekennzeichneten Radweg. Lediglich Ein- und Ausfahrten zwischen Berliner Allee und Holzhofallee (Ostseite) wurden rot eingefärbt.

**Frage 5:**

Sind dem Magistrat die zahlreichen Straßen bekannt, in denen trotz Ermangelung einschlägiger Beschilderung Gehwegparken so total praktiziert wird, das etwa mit einem Kinderwagen kein Durchkommen möglich ist, von einem Wechsel der Straßenseite ganz zu schweigen (z. B. Landwehrstraße zwischen Frankfurter Straße und Liebigstraße)?

Ist dem Magistrat bekannt, das es sich hierbei mitunter um Straßen handelt, die insbesondere von schulpflichtigen Kindern stark frequentiert werden, diese dann auf die Fahrbahn ausweichen, dadurch einer erhöhten und vermeidbaren Gefährdung ausgesetzt sind und den fahrenden Verkehr vollends zum Erliegen bringen (z. B. Landwehrstraße zwischen Frankfurter Straße und Liebigstraße)?

Erkennt der Magistrat hierin einen Regelungsbedarf? Wenn ja, wie und bis wann kann mit der Regelung gerechnet werden? Wenn nein, mit Blick auf die StVO und ihre Verwaltungsverordnung, warum nicht?

**Antwort:**

Zunächst ein paar Erläuterungen zur rechtlichen Grundlage des „Gehwegparkens“.

§ 12 der Straßenverkehrsordnung (StVO) erläutert, wo geparkt werden darf bzw. wo es bereits auf Grund gesetzlicher Vorschriften verboten ist. Das Verbot des Parkens auf Gehwegen lässt sich nicht direkt aus dem Gesetzestext ablesen. § 12 Absatz 4 StVO bestimmt, dass zum Parken der rechte Seitenstreifen und wenn nicht vorhanden, der rechte Fahrbahnrand zu benutzen ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass das Parken auf dem Gehweg nicht gestattet ist.

§ 12 Absatz 4a StVO in Verbindung mit §12 Absatz 3 Nr. 4 StVO führt bereits aus, dass es hiervon Ausnahmen geben muss, da diese Regelungen erläutern, was bei erlaubten Gehwegparken zu beachten ist.

Insbesondere § 12 Absatz 3 Nr. 4 StVO liefert Hinweise darauf, unter welchen Umständen das Parken auf dem Gehweg gestattet ist. Es wird hier erläutert, dass eine Ausnahme von dem Gebot des Parkens am rechten Fahrbahnrand bzw. dem Seitenstreifen durch die Zeichen 315 StVO (Parken auf dem Gehweg) bzw. durch so genannte Parkstandsmarkierungen (Anlage 2 laufende Nummer 74 StVO) erfolgen kann. Das Zeichen 315 StVO in all seinen Ausführungen bestimmt auch die genaue Aufstellart im Rahmen des Gehwegparkens (mit 2 Rädern, mit 4 Rädern, nur mit einer Achse, quer zur Fahrtrichtung etc.).

Generell lässt sich sagen, dass das Gehwegparken nur dort erlaubt ist, wo es durch die beiden Zeichen bzw. Markierungen nach der StVO (angeordnet nach §45 StVO durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde) angezeigt wird.

Da diese Beschilderung beziehungsweise Markierung nur in den seltensten Fällen im Stadtgebiet (gerade in den reinen Wohngebieten) vorhanden ist, könnte rein rechtlich jeder PKW, der mit 2 Rädern auf dem Gehweg abgestellt ist, notiert und der Fahrer mit einem Verwarnungsgeld belegt werden. Dies ist aber aus kommunalpolizeilicher Sicht problematisch. Es gibt Bereiche im Stadtgebiet, an denen teilweise seit Jahren mit zwei Rädern oder in Ausnahmefällen auch mit dem ganzen Fahrzeug auf dem Gehweg geparkt wird. Da vielfach die örtlichen Gegebenheiten keine Alternative zulassen (hoher Parkdruck, beidseitiges Parken durch geringe Straßenbreite bei korrekter Parkweise nicht möglich), sind die Bediensteten der Kommunalpolizei gehalten, die Verstöße im Rahmen des Opportunitätsprinzips nicht zu ahnden, solange keine Behinderungen vorliegen. Soweit Fußgänger oder z.B. Rollstuhlfahrer nicht behindert werden, d.h. ein ausreichend breiter Gehweg trotz des abgestellten Fahrzeuges verbleibt, erscheint es vertretbar, das Parken zu tolerieren. Anderenfalls würde die enge Auslegung der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung zu massivem Parkraumverlust führen.

Leider kommt es immer wieder vor, dass Fahrzeugführer ihr Fahrzeug behindernd auf dem Gehweg abstellen. Dies wird durch die Kommunalpolizei im Rahmen des allgemeinen Streifendienstes kontrolliert. Im Jahr 2012 wurden insgesamt 9132 kostenpflichtige Verwarnungen wegen Parkens auf dem Gehweg veranlasst.

Der angesprochene Bereich Landwehrstraße zwischen Liebigstraße und Frankfurter Straße ist aus kommunalpolizeilicher Sicht eher unauffällig. In der Tat wird hier beidseitig mit 2 Rädern auf dem Gehweg geparkt. Die Gehwege dienen zahlreichen Schülern der Justus-Liebig-Schule, der Eleonorenschule (beide ab Klasse 5) und der Goetheschule (Grundschule) als Verbindung zwischen dem Willy-Brandt-Platz und ihrer Schule. Zu den Stoßzeiten laufen zeitweise Schüler auf der Straße, was aus kommunalpolizeilicher Sicht aber nicht (nur) an der (meist ausreichenden) verbleibenden Gehwegbreite liegt, sondern eher an dem Bedürfnis der Schüler zu mehreren Personen nebeneinander zu laufen und langsamere Fußgänger überholen zu können. Problematische Verkehrssituationen sind der Kommunalpolizei nicht bekannt. Autofahrer sind hier durch die enge Fahrbahn ohnehin sehr langsam unterwegs bzw. versuchen den Bereich zu meiden.

Die Pläne des Magistrats zur Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Raum im Stadtkern sollen einen Beitrag zur Lösung des Problems entwickeln. Der Magistrat hat hierzu einen Parkbeirat einberufen, der gemeinsam mit Verwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort Lösungen entwickelt, die sowohl das Abstellen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum klar regeln als auch dem Bedürfnis der Fußgängerinnen und Fußgänger auch sicheren und ausreichen dimensionierten Gehwegen Rechnung trägt.

**Frage 6:**

Wie beurteilt der Magistrat illegal zugeparkte Gehsteige mit Blick auf Feuerwehr und Rettungsdienst? Erkennt der Magistrat hierin einen Regelungsbedarf? Wenn ja, wie und bis wann kann mit der Regelung gerechnet werden?

**Antwort:**

Ein Einfluss der Duldung des Gehwegparkens ohne entsprechende Beschilderung im Hinblick auf die Einsätze von Feuerwehr und Rettungsdienste lässt sich nicht erkennen. Das Gegenteil ist eher der Fall. Würde konsequent gegen das Parken auf dem Gehweg vorgegangen werden, so würde vermutlich auf Grund des Parkdrucks auch an zu engen Stellen beidseitig auf der Fahrbahn geparkt werden. Hierdurch würde dann insbesondere die Feuerwehr mit ihren überbreiten und langen Fahrzeuge behindert werden.

**Frage 7:**

Ist dem Magistrat bekannt, dass StVO-widriges Gehwegparken auch, der klammen städtischen Kassenlage geschuldet, Einkünfte für die Stadt generieren kann und diese Einkommensquelle bisher weitgehend übergangen wurde? Wie verträgt sich dieses Versäumnis mit der Haushaltslage?

**Antwort:**

Zu diesem Punkt lässt sich grundsätzlich sagen, dass die Überwachungstätigkeit der Kommunalpolizei in erster Linie der Verkehrssicherheit dient. Das Generieren von Einnahmen für den städtischen Haushalt kann keine Veranlassung sein, von einer vernünftigen, sachorientierten Haltung hinsichtlich des geduldeten Parkens auf dem Gehweg abzurücken. Bei einer konsequenten Ahndung des Gehwegparkens durch die Kommunalpolizei wäre an Stellen, wo eine Tolerierung vertretbar erscheint, mit Forderungen der Bürgerinnen und Bürger zu rechnen, das Gehwegparken dort durch entsprechende Beschilderungsmaßnahmen zuzulassen, was wiederum zu erheblichen Kosten beim Straßenverkehrs- und Tiefbauamt führen würde.

Eine der Aufgaben des bereits erwähnten Parkierungsbeirats wird darin bestehen, gemeinsam mit den Anwohnerinnen und Anwohnern Lösungen zu entwickeln, die die Belange aller Menschen in den Quartieren berücksichtigen. Im ersten wichtigen Schritt soll Parkraum auf Privatgrundstücken, der heute nicht zum Parken genutzt wird, wieder seiner eigentlichen Bestimmung zugeführt werden. Erfahrungen aus anderen Städten belegen, dass der Parkierungsdruck an vielen Stellen auf diese Weise gemindert werden kann und Gehwege wieder für Fußgänger zur Verfügung stehen werden.

**Frage 8:**

Ist dem Magistrat bekannt, dass an zahlreichen und intensiv befahrenen Kreuzungen im Stadtgebiet Lichtzeichenanlagen mit so genannten Bedarfsampeln vorhanden sind? Die Regelung des fahrenden Verkehrs erfolgt an diesen Kreuzungen automatisiert. Beim Betätigen der Bedarfsampel erfolgt jedoch keine Verkürzung der Wartezeit bis zum für den motorisierten Verkehr ohnehin automatisch geregelten Umspringen der Lichtzeichenanlage. Wie wertet der Magistrat den Einsatz solcher „Placebo-Ampeln“?

**Frage 9:**

Ist dem Magistrat bekannt, dass es in Darmstadt Lichtzeichenanlagen gibt, die den motorisierten Verkehr automatisiert regeln, Fußgänger und Radfahrer aber eine sogenannte „Bettelampel“ betätigen müssen um beim Signalwechsel ebenfalls ein Grünsignal zu erhalten? Wie bewertet der Magistrat diese Ungleichberechtigung der Verkehrsteilnehmerinnen vor dem Hintergrund der Gleichrangigkeit und Gleichwertigkeit der Verkehrsteilnehmerinnen nach der StVO?

**Antwort zu 8. + 9.:**

Die Begründung für die Einrichtung von Fußgängerdrückern an Lichtsignalanlagen (Grünanforderung für Fußgänger) lässt sich in der Magistratsvorlage vom 08.03.1995 (V-Nr. 0587) nachlesen. Ich zitiere:

„Die Einrichtung von Fußgängerdrückern erfolgte bei zahlreichen Anlagen, die hauptsächlich im Zuge von Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV umgebaut und modernisiert wurden. Gerade für die ÖPNV-Beschleunigung werden heute flexible Signalprogramme benutzt, bei denen sich möglichst alle Verkehrsteilnehmer bei der Anlage „anmelden“, um ungenutzte Grünzeiten zu vermeiden. Hier sind natürlich die langen Räumzeiten der Fußgänger bei der Querung der Hauptrichtung besonders kritisch, da sie unnötig lange Wartezeiten für andere Verkehrsteilnehmer nach sich ziehen.

Andererseits muss auch gesehen werden, dass die Fußgänger die einzigen Verkehrsteilnehmer sind, die ihre Grünzeit aktiv (durch Benutzung der Drücker) anfordern müssen, und es besteht keine Möglichkeit, die Anforderung schon frühzeitig bei der Annäherung an die Anlage zu machen.

Daher sollen die Fußgänger künftig in der Regel mit dem Kfz-Querverkehr automatisch Grün erhalten; Ausnahmen von dieser Regelung werden (im Sinne des Stadtverordnetenbeschlusses Ziffer 1) auf Anlagen und Zeiten schwachen Fußgängerverkehrs beschränkt“.

Von dieser Begründung abweichend ist in Zukunft vorgesehen, in Schwachlastzeiten mit der Freigabe des Kfz-Querverkehrs eine automatisierte Freigabe für Fußgänger zu schalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Brigitte Lindscheid  
Stadträtin