



schriftliche Antwort zur Anfrage-Nr. VII-F-09862-AW-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Umwelt, Klima, Ordnung und Sport

Betreff:
Falschparkende mit Behinderung des ÖPNV

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

Ratsversammlung

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

13.03.2024

Zuständigkeit

schriftliche
Beantwortung

Sachverhalt

1. Wie oft wurden im vergangenen Jahr insgesamt Fahrzeuge abgeschleppt, die Gleise zaparkten? Wie ist die Entwicklung in den letzten zehn Jahren?

Durch die kommunale Verkehrsüberwachung wurden im Jahr 2023 insgesamt 56 Fahrzeuge im Fahrraum von Schienenfahrzeugen abgeschleppt.

Die Entwicklung der Abschleppzahlen zum verkehrsordnungswidrigem Parken im Gleisbereich ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
29	36	21	29	39	42	40	36	37	56

2. Wie oft wurde der ÖPNV im Jahr 2023 behindert, aber kein Abschleppdienst gerufen? Wie ist die Entwicklung in den letzten zehn Jahren?

Zum Umfang von Behinderungen für den ÖPNV durch parkende Fahrzeuge im Gleisbereich, ohne dass es durch behördliche Abschleppmaßnahmen gekommen ist, kann nur durch die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH eine verlässliche Aussage getroffen werden, soweit dies dort statistisch erfasst wird.

Seitens des Ordnungsamtes können hier nur Aussagen zu den durch die gemeindlichen Vollzugsbediensteten aufgenommenen Ordnungswidrigkeitenanzeigen getroffen werden, welche neben der Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens keine Abschleppmaßnahmen zur Folge hatten. Im Jahr 2023 wurden in diesem Zusammenhang 119 Verkehrsordnungswidrigkeiten ohne Abschleppvorgang registriert. Inwieweit hier beim Parken im Gleisbereich tatsächlich die Durchfahrt der Straßenbahn behindert wurde, ist nicht auswertbar. Außerdem lassen sich durch Halterermittlungen und damit verbundene Kontaktaufnahmen mit den Fahrzeugverantwortlichen derartige Verkehrsbehinderungen gleichfalls beseitigen, in dem – soweit ermittelbar und erreichbar - die Verantwortlichen zunächst behördlicherseits aufgefordert werden, ihr Fahrzeug aus dem Verbotsbereich zu entfernen. Diese Verfahrensweise wird unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalles aus Verhältnismäßigkeitsgründen im Übrigen vielfach angewandt.

Die Entwicklung der durch die Verkehrsüberwachung registrierten Verkehrsordnungswidrigkeiten ergibt sich aus folgender Übersicht:

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fallanzeigen Verkehrsüberw.	123	70	85	148	119	147	221	187	175

3. Welche Straßenabschnitte sind in Leipzig am häufigsten betroffen? Wie oft kommt es auf der Georg-Schwarz-Straße oder in der Demmering- bzw. Odermannstraße vor?

Straße	Fallaufnahmen Parken im Gleisbereich	Abschleppvorgänge Parken im Gleisbereich
Arthur-Hoffmann-Straße	36	13
Pörstener Straße	21	6
Ossietzkystraße	14	6
Kötzschaer Straße	11	2
Odermannstraße	10	4
Michaelisstraße	9	4
Cunnersdorfer Straße	8	3
Emmausstraße	8	1
Menckestraße	8	2
Bitterfelder Straße	5	4
Bornaische Straße	5	2
Nordplatz	5	2
Georg-Schwarz-Straße	4	1
Luckaer Straße	3	0
Rathenaustraße	3	1
Wolfener Straße	3	1
Zschochersche Straße	3	2
Demmeringstraße	2	0
Holzhäuser Straße	2	1
Papiermühlstraße	2	0
Ratzelstraße	2	0
Richard-Lehmann-Straße	2	1
Waldbaurstraße	2	0
Ahlfeldstraße	1	0
Eisenbahnstraße	1	0
Elli-Voigt-Straße	1	0
Eytraer Straße	1	0
Kiewer Straße	1	0
Lindenthaler Straße	1	0
Lützowstraße	1	0

4. Welche Möglichkeiten – auch bauliche Veränderungen – diskutiert die Stadt, damit die Anzahl verringert werden kann? Welche Maßnahmen werden davon zeitnah, aber auch perspektivisch, umgesetzt?

Bei Vorliegen entsprechender Meldungen der LVB werden verkehrsregelnde Maßnahmen wie die Anordnung von Zick-Zack-Linien oder ggfs. Haltverboten geprüft und, wenn möglich, angeordnet und umgesetzt. Aktuelle Beispiele dafür sind die Verlängerung des im 5m-Bereich der Kreuzung (Demmeringstraße/Odermannstraße) geltenden Haltverbots mittels Zeichen 299 auch in den Bereich der Odermannstraße 1. Für die Ossietzkystraße wurde eine Anhörung zur Anordnung eines absoluten Haltverbots ab ca. der Hausnummer 17 durchgeführt.

Baulich kann der Straßenbahnverkehr nur durch einen eigenen Gleiskörper vor Falschparkern geschützt werden, was bekanntlich nicht überall möglich und in Abwägung anderer Belange gewünscht ist. Wenn Straßenbahn und motorisierter Individualverkehr einen Fahrstreifen gemeinsam benutzen, sind bauliche Möglichkeiten zur Unterbindung von Falschparkern quasi ausgeschlossen.

Anlage/n
Keine