

Ein Recht für Fußgänger:innen

Ordnungsamt in Dortmund geht strikter gegen Falschparker auf Gehwegen vor. Ein Urteil aus Bremen gibt die Richtung vor

Ein Urteil zum Gehwegparken in Bremen hat Folgen auch in Dortmund. Plötzlich werden Falschparker belangt – und sie wehren sich. Teils mit Erfolg, leider.

Die StVO ist einigermaßen eindeutig: „Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen [...] zu benutzen“, heißt es in §12 Abs. 4, es folgen ein paar Sätze mit Klarstellungen. Und in Abs. 4a steht: „Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg, zu benutzen.“ Für Juristen ist damit klar: Das Parken auf dem Gehweg ist verboten – es sei denn, es ist ausdrücklich durch Beschilderung erlaubt.

Millionenfacher Regelverstoß

Wahrscheinlich wird gegen keine Regel in Deutschland so oft verstoßen wie gegen das Verbot des Gehwegparkens. In eigentlich allen größeren Kommunen in diesem Land stellen sich täglich hunderttausend-, eher millionenfach Autofahrer:innen ungeniert auf die Gehwege. Mal ganz, mal halb, („aufgesetzt“), mal längs, mal schräg. Auch wenn das nicht erlaubt ist. Oder sie stellen ihr Fahrzeug anders ab, als es erlaubt ist, schräg statt längs zum Beispiel, weil so mehr Autos parken können. Und fühlen sich dabei im Recht: „Das haben wir immer so gemacht!“ „Das stört doch keinen!“ und: „Wo sollen die Autos denn sonst hin?“ Lange sind sie damit durchgekommen, Städte und deren Ordnungsämter haben weggeschaut, das Falschparken geduldet.

Aber so einfach geht das nicht mehr.

In Bremen gibt es zum Gehwegparken ein bemerkenswertes Urteil eines Oberverwaltungsgerichts (OVG). Keines, das die Autos von jetzt auf gleich vom Gehweg verbannt. Aber eines, das den Kommunen klar bedeutet, dass die Zeit



Am falschen Platz: Autos auf dem Gehweg.

Foto: Uta Linnert

des Wegschauens vorbei ist. Zu dem Urteil ist es gekommen, weil Anwohner:innen und zu Fuß Gehende nicht länger hinnehmen wollten, dass Gehwege, öffentliche Flächen mithin, missbraucht werden als Aufstellfläche für privates Eigentum. Und zwar allzu oft so, dass andere in ihrer Freiheit beschränkt werden.

Bei weniger als 1,5 Meter muss die Kommune handeln

Denn der Satz „Das stört doch keinen“ ist schlicht falsch. Das sagt auch das OVG in Bremen. Zwar seien die Kommunen nicht in der Pflicht, gegen jedes Falschparken unmittelbar vorzugehen, auch weil es sich beim Gehwegparken um eine jahrzehntelang geduldete Praxis handle. Aber das OVG konstituierte ein Recht der Fußgänger:innen. Auf einem Gehweg muss Begegnungsverkehr möglich sein, Personen im Rollstuhl müssten Menschen mit Kinderwagen begegnen können, ohne den Gehweg verlassen zu müssen. Leider passt das im Urteil geforderte Maß von

1,50 Meter dann nicht wirklich zu dieser Forderung, aber wenn vom Gehweg weniger als 1,50 Meter übrigbleiben, MUSS eine Kommune aktiv werden, sagt das OVG. Eine Stadt hat zwar die Freiheit, sich dabei erst mit stärker betroffenen Vierteln zu beschäftigen, aber sie kann nicht mehr nichts tun.

Auch wenn es nicht so eindeutig wie vielleicht erhofft ausgefallen ist – das Urteil hat Signalwirkung. Betroffene wehren sich nicht mehr nur in Bremen. Auch in Dortmund ereilen das Ordnungsamt immer häufiger Beschwerden über Falschparker. Und das Amt reagiert tatsächlich, verteilt plötzlich Knöllchen, wo es jahrelang nicht hingeschaut hat. Übrigens offenbar immer erst, nachdem die Falschparkenden zunächst vorgewarnt wurden.

Ruf nach Legalisierung des Falschparkens

Natürlich wehren sich nun die Falschparkenden – und fordern in der Regel eine Legalisierung ihres ordnungswidrigen Handelns ein. Auch wenn es

keinesfalls zum Parkchaos im Viertel gekommen ist.

Der Masterplan Mobilität setzt hier übrigens für Dortmund klare Maßstäbe: Er fordert in der Teilstrategie zum Fußverkehr grundsätzlich die Maße der „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA): eine Gehgasse auf Bürgersteigen von 1,80 Meter Breite plus Sicherheits-Abstände zu Hauswänden und zur Fahrbahn von zusammen 0,70 Metern. Macht 2,50 Meter, wobei es Sonderregelungen etwa für Verkaufsauslagen gibt. In Bestandsquartieren und bei besonderen Nutzungskonflikten kann davon abgewichen werden, 2,0 Meter werden aber mindestens gefordert; nur in Ausnahmefällen darf punktuell davon abgewichen werden – aber ausdrücklich NICHT, um Platz für den ruhenden Verkehr zu schaffen.

Ob diese Maße am Ende eingehalten werden, muss sich erst zeigen. Tat-

sächlich fehlt selbst ohne ruhenden Verkehr bisweilen der Platz für Gehweg-Mindestbreiten, nicht selten besteht ein Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr um den begrenzten Platz. Meist aber sind parkende Autos der größte Feind des Fußverkehrs, zumal, wenn schamlos falsch geparkt wird, in Kreuzungsbereichen etwa. Und oft ließe sich Platz für zu Fuß Gehende schaffen, wenn man ihn dem ruhenden Verkehr nähme. Das indes erfordert Mut. Denn sobald das Ordnungsamt seine Leute schickt, ist die Empörung groß, tun sich Nachbarn zusammen, organisieren digitalen Protest, der es meist auch in die Zeitung schafft, entern Bezirksvertretungen, um ihr Leid zu klagen.

Nicht selten knickt das Ordnungsamt dann ein. In der Moltkestraße im Kaiserstraßenviertel etwa ging das Amt auf die Forderungen der Parkplatz-Freunde ein. Dabei hatte eben dieses Amt zuvor eine Fundamentallösung forciert und das Parken auf dem Gehweg komplett

untersagt (zuvor wurde beidseitig schräg geparkt) – mit der Folge, dass die Autos auf beiden Seiten auf der Straße standen und etwa für Müllfahrzeuge kaum Platz blieb. Bei einem Ortstermin wurde verkündet, dass demnächst wieder auf dem Gehweg geparkt werden dürfe, auf beiden Seiten, einmal längs, einmal schräg. Zu befürchten ist, dass dabei künftig oft die im Masterplan zum Fußverkehr geforderten Mindestmaße für Fußgänger:innen unterschritten werden.

Politik macht keine gute Figur

Bei dem Hin und Her hat die Politik übrigens häufig keine gute Figur gemacht: Sie hat sich – aus schlechter Tradition, aus Angst vor Gegenwind? – oft einfach weggeduckt. Oder sich gleich, ohne Rücksicht auf den Fußverkehr, auf die Seite der Autofahrer:innen geschlagen und dann stark gemacht für mehr Parkplätze.