

Antrag

**der Abgeordneten Klaus-Peter Hesse, Christoph Ahlhaus, Hans-Detlef Roock,
Karl-Heinz Warnholz, Elke Thomas, André Trepoll, Bruno Claußen, (CDU)
und Fraktion**

zu Drucksache
18/3462

Betr.: Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs in Hamburg

Die ständige Überwachung des Verkehrs durch die Polizei ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Senatspolitik für mehr Sicherheit auf Hamburgs Straßen. Insbesondere Geschwindigkeitskontrollen dienen primär der Prävention und werden daher in mehr als 80 % der Fälle an Unfallschwerpunkten bzw. Unfallhäufungsstrecken sowie im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Seniorenwohnanlagen zum Schutze schwächerer Verkehrsteilnehmer durchgeführt.

Der Senat hat durch umfangreiche Maßnahmen zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit in Hamburg beigetragen. Hierzu gehört auch ein konsequentes Vorgehen gegen Falschparker, die den Verkehr behindern sowie die Suche nach intelligenten verkehrlichen Lösungen im Bereich größerer Baustellen.

Die Akzeptanz der Bevölkerung für eine repressive und konsequente Überwachung des Verkehrs steigt mit der Plausibilität und der Verhältnismäßigkeit der getroffenen Maßnahmen.

Leider hat sich gezeigt, dass die in diesem Zusammenhang bundeseinheitlich vorgeschriebenen Bußgelder zu niedrig sind, um Verkehrsteilnehmer davon abzuhalten, die Parkzeit teilweise erheblich zu überschreiten oder die fälligen Parkgebühren schlicht nicht zu entrichten. Teilweise sind die Bußgelder im Ergebnis geringer als entsprechende Parkgebühren und zeitigen daher keine ausreichende abschreckende Wirkung.

Allein die Intensivierung der Überwachung erscheint daher nicht als geeignetes Mittel, um die Zahlungsmoral der Parker zu erhöhen und Behinderungen durch Parken in 2. und 3. Reihe, Feuerwehrezufahrten, auf Radwegen, in Bushaltestellen bzw. bei Halteverbot zu reduzieren.

Unter den gegebenen Umständen ist daher zumindest vorerst daran festzuhalten, dass erhebliche Parkzeitüberschreitung auch dazu führen kann, dass das betreffende Fahrzeug abgeschleppt wird. Rechtlich ist dies nicht zu beanstanden. Übermäßig lang geparkte Fahrzeuge stellen nach gefestigter Rechtsprechung eine Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dar, weil durch die lang andauernde Blockierung von Kurzzeitparkflächen deren verkehrsregelnde Funktion beeinträchtigt wird. Jene liegt darin, knappen Parkraum möglichst vielen Kraftfahrern zur Verfügung zu stellen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 6. Juli 1983). Mittelbar animiert die Blockade von Kurzzeitparkplätzen nämlich zum Parken in zweiter Reihe und anderen direkt den Verkehr behindernden Parkverstößen.

Ungeachtet der rechtlichen Legitimität der Verbringung auf den Verwehrplatz in derartigen Fällen, ist nicht zu übersehen, dass es sich hierbei um eine ungleich härtere Maßnahme als die Belegung mit (geringen) Verwarngeldern handelt. Dennoch muss auch in Zukunft gewährleistet sein, dass Nutzer von bewirtschafteten Parkflächen nicht bewusst Bußgelder einkalkulieren und Parkflächen den ganzen Tag blockieren.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. sich auf Bundesebene für die Erhöhung der für Parkverstöße vorgesehenen Bußgelder einzusetzen.
2. zu prüfen, ob darauf hingewirkt werden sollte, dass Fahrzeuge, die auf bewirtschafteten Parkplätzen abgestellt werden, frühestens nach einer Überschreitung der zulässigen Parkdauer um zwei Stunden auf den zentralen Verwehrplatz verbracht werden.
3. zu prüfen, wie bei der Beseitigung von Fahrzeugen, die im Bereich temporärer Halte-/Parkverbote stehen, die Interessen der Fahrzeughalter/-führer, welche möglicherweise keine Kenntnis von dem Verbot haben, besser berücksichtigt werden können.
4. den Service auf dem Verwehrplatz zu verbessern, indem u. a. auch Kreditkarten als Zahlungsmittel akzeptiert werden.
5. zu prüfen, in wieweit in den Hauptverkehrszeiten an stark frequentierten Baustellen der Verkehr auch mit personeller Unterstützung durch die Polizei flüssiger gestaltet werden kann.
6. an seiner Praxis festzuhalten, Geschwindigkeitskontrollen zu mehr als 80 % an festgestellten Unfallschwerpunkten bzw. Unfallhäufungsstrecken sowie im Umfeld von Schulen, Kindergärten, Seniorenwohnanlagen und ähnlichen Einrichtungen durchzuführen.