

Dietmar Rudolph

Parken an und auf Querungsstellen



Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Seit 1985 vertritt FUSS e. V. die Interessen der Fußgängerinnen und Fußgänger in Deutschland. Bei allen Fragen zum Fußverkehr sind wir Ansprechpartner für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Wir erarbeiten Stellungnahmen und schlagen Änderungen für Gesetze und Richtlinien vor. Weil Gehen als wichtigster Baustein nachhaltiger Mobilität nicht isoliert betrachtet werden kann, arbeiten wir dabei mit Verbänden zusammen, die sich mit Rad-, Bus- und Bahnverkehr befassen.

- Als **Fachverband** beraten und vernetzen wir Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik.
- Als **Lobby** setzen wir uns für Fußgänger-Belange ein, etwa in der Straßenverkehrs-Ordnung, in Planungsrichtlinien und im Bußgeldkatalog.
- Als **Bürgerinitiative** arbeiten wir dezentral in unseren Ortsgruppen an besseren Bedingungen für das Gehen.
- Als Teil der **Zivilgesellschaft** informieren wir Medien, veranstalten Vor-Ort-Aktionen und publizieren selbst.

Impressum

- Titel:** Parken an und auf Querungsstellen
Herausgeber: Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
Stand: 20. Februar 2025 – dritte, überarbeitete Auflage
Neuerungen: Die Inhalte dieser Broschüre waren in der ersten und zweiten Auflage Teil der Dokumentation „Parken auf Gehwegen – Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf“. Aufgrund des erweiterten Umfangs jener Dokumentation wurde das dortige Kapitel „Parken an und auf Querungsstellen“ in die vorliegende separate Dokumentation verschoben und erweitert.
- Autor:** Dietmar Rudolph [stvu.info] – autoren@stvu.info
Mitarbeit: Roland Stimpel
Kontakt: FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstr. 20
D-13357 Berlin
<https://www.fuss-ev.de/>
Telefon 030/4927473
E-Mail gehwegparken@fuss-ev.de
- Sprache:** Begriffe wie „Fußgänger“ und „Falschparker“ kommen in fast jedem Satz dieses Texts vor. Der besseren Lesbarkeit wegen werden diese Begriffe generisch benutzt und sind selbstverständlich ungeschlechtlich.
- Zitate:** Ebenfalls aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurden in zitierten Gerichtsurteilen weiterführende Verweise weggelassen, ebenso einzelne Nebensätze, die im aktuellen Zusammenhang nicht relevant waren. Für die jeweils exakte Formulierung schlagen Sie bitte in der angegebenen Quelle nach.
- Danksagung:** Die Autoren bedanken sich bei allen, die durch Korrekturlesen, Recherche, Bildmaterial und Vorschläge am Entstehen dieser Veröffentlichung Anteil hatten, insbesondere, aber nicht nur, bei:
U. Bauer, S. Lieb, J. Götsche, A. Klein-Hitpaß, M. Lachenmann, C. Rudolph, S. Rudolph, A. Schwab, B. Seckinger, B. Sluka, P. Struben, C. Walbröhl
- Bildquellen:** alle Bilder: D./S./C. Rudolph

Dieses Dokument darf in elektronischer Form beliebig kopiert und weitergereicht werden, solange der Text einschließlich dieses Impressums unverändert bleibt. Wir sind an einer möglichst weiten Verbreitung interessiert. Die jeweils aktuellste Version des Originals finden Sie auf den Webseiten stvu.info und fuss-ev.de

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren. Für Ergänzungen, Korrekturen oder hilfreiche Kommentare sind wir dankbar.

© 2025 FUSS e.V. All rights reserved.

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort.....	4
Gehwege und Fahrbahnen.....	5
Unfallsschwerpunkt Querung	5
Eine der vornehmsten Aufgaben	5
Gefährdung des Fußverkehrs	6
Querungen und Sichtbarkeit	6
Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge	6
Querungen und Barrierefreiheit	7
Versperrte Querungsstellen	7
Gesicherte Querungen	8
Konflikte ums Parken	8
Rechtlicher Hintergrund	9
Gestern – heute – morgen	10
Parken an Kreuzungen und Einmündungen.....	11
Unfallsschwerpunkt Abbiegen	11
Parken im Sichtfeld	11
Erweiterte Parkverbote	13
T-Kreuzungen	14
Parken an Fußgängerüberwegen.....	15
Vorrang an Zebrastreifen	15
Sichtbeziehungen an Zebrastreifen	15
Fußgängerquerungen ohne Zebrastreifen	16
Fußgängerfurten an Ampeln	16
Parken an Bordsteinabsenkungen.....	18
Blindenleitsysteme an Absenkungen	19
Abgesenkte Bordsteine	19
Absenkungen vorstrecken	19
Teilaufpflasterungen	20
Parken auf und vor Verbindungswegen.....	21
Parken in Durchgängen	21
Bußgelder und Punkte	21
Parken vor Durchgängen	22
Parken in verkehrsberuhigten Bereichen	23
Zusammenspiel von Ordnungsbehörden und Bürgern.....	24
Anregung für Kontrollen	24
Beseitigung von Gefahren	24
Polizeiliche Aufgabe	25
Ordnungskräfte sensibilisieren	25
Stichwortverzeichnis.....	26

Geleitwort

Wer durch die Stadt oder durchs Dorf geht, muss etwa alle zwei Minuten eine Fahrbahn überqueren – auf dem Hin- und Rückweg zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Schule, oft mehr als zwanzigmal am Tag. Das sind die objektiv gefährlichsten und auch subjektiv stressigsten und bedrohlichsten Teile jedes Wegs zu Fuß. Die Geschwindigkeit von Fahrzeugen und ihre Entfernung müssen eingeschätzt, bei dichtem Fahrverkehr müssen ausreichende Lücken erspäht werden – auf die man oft minutenlang warten muss. Jede Fehleinschätzung bedroht die eigene Gesundheit oder gar das Leben.

Gefahr, Stress, Angst und Wartezeit werden noch vergrößert, wenn der Weg über die Fahrbahn oder die Sicht auf Fahrzeuge versperrt ist. Das ist oft schon der Fall, wenn nah an der Querungsstelle legal geparkt wird. Noch weit schlimmer ist es, wenn direkt an vorgesehenen Querungsstellen illegal geparkt wird – an Kreuzungen und Einmündungen, an Zebrastreifen, Ampeln, abgesenkten Bordsteinen und Mittelinseln. Hier behindert das Fahrzeug nicht nur die Sicht, sondern versperrt oft den Weg – häufig den einzig möglichen.

Für die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs ist es eine zwingende Voraussetzung, dass das Parken an Querungsstellen unterbunden und um sie herum eingeschränkt wird. Fließender Fußverkehr genießt rechtliche Priorität vor dem Wunsch, ein Fahrzeug am gleichen Ort ruhen zu lassen. Diese Broschüre behandelt die Probleme, Bedürfnisse, die rechtliche Lage, den Handlungsbedarf und den Handlungsspielraum besonders von Ordnungs- und Polizeibehörden. Wir wünschen allen eine glückliche und energische Hand, die den Menschen in Stadt und Dorf zu sicherer und flüssiger Mobilität zu Fuß verhelfen.

Roland Stimpel, Bundesvorstand FUSS e.V.



Gehwege und Fahrbahnen

Gehwege und Fahrbahnen bilden gemeinsam mit Trennstreifen, befestigten Seitenstreifen (Stand-, Park- und Mehrzweckstreifen), Bankette, Bushaltestellenbuchten, Radwegen und Aufenthaltsflächen zusammen eine Straße.¹

Ein Gehweg ist der Teil einer Straße, der für Fußgänger bestimmt ist. Er ist von der Fahrbahn getrennt, die für die Fahrzeuge bestimmt ist. Die Straßenverkehrs-Ordnung sagt dazu: „Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen.“²

Während jedoch die Fahrbahnen in unseren Straßen ein durchgehendes Verkehrsnetz bilden, sind Gehwege engräumig abgeschlossen. Wer mit seinem Fahrzeug einer Fahrbahn folgt, erreicht leicht die nächste Stadtausfahrt. Wer zu Fuß einem Gehweg folgt, kommt stattdessen nur einmal um den Block.

Obwohl Gehwege als Schutzzone und exklusiver Verkehrsraum dienen, insbesondere für Kinder, Senioren, Personen mit Mobilitätseinschränkungen und andere besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, muss jeder Fußgänger diesen Schutzraum ständig verlassen, um eine Fahrbahn zu queren.

Unfallschwerpunkt Querung

Fahrzeuge sind schneller und härter als Fußgänger. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass das Aufeinandertreffen unverträglicher Verkehrsströme an Querungsstellen besonders unfallträchtig ist. Laut der amtlichen Unfallstatistik passiert fast die Hälfte der polizeilich erfassten Fußgängerunfälle mit Personenschaden beim Queren von Fahrbahnen. Weitere 20% sind als „Abbiegeunfälle“ erfasst, passieren also, wenn Fahrzeuge abbiegen und dabei Fußgänger verletzen, die der Geradeausrichtung folgen. Diese Häufung zeigt, dass das Kreuzen von Fußgänger- und Fahrzeugströmen kritisch ist.

Das ungeschickte oder unzulässige Parken an oder gar auf solchen Querungsstellen stellt ein massives Sicherheitsproblem dar. So protokolliert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, dass im Land täglich 4,8 Unfälle „im ruhenden Verkehr“, also im Zusammenhang mit parkenden Fahrzeugen geschehen und bei jedem zweiten Unfall Personen verletzt wurden.³

Eine der vornehmsten Aufgaben

Gerade weil die Querung von Fahrbahnen für Fußgänger höchst gefährlich ist, macht der Gesetzgeber eine wichtige Ansage:

„Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei.“ (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung – VwV-StVO, zu § 25 StVO)

„Vornehm“ bedeutet hier nicht, dass diese Aufgabe nur ausgesucht höflich zu erledigen ist. Die „vornehmste“ oder „vornehmlich zu bearbeitende“ Aufgabe ist äußerst wichtig, äußerst bedeutend, äußerst dringend und muss als erstes vorgenommen werden.

**Die Sicherung des
Fußgängers beim
Überqueren der Fahrbahn ist
eine der vornehmsten
Aufgaben der
Straßenverkehrsbehörden
und der Polizei.**

VwV-StVO

Diese Verwaltungsvorschrift adressiert zwei Arten von Behörden: Die Straßenverkehrsbehörden sind diejenigen, die Querungen planen und

¹ Genaue Definitionen finden sich in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder.

² § 25 Abs. 1, § 2 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

³ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Ruhender Verkehr“, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhender-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>

bauen; die Polizeibehörden sind diejenigen, die Gefahren an Querungsstellen abwenden müssen.

Die verschiedenen Möglichkeiten, sichere Querungsanlagen mit ihren individuellen Vor- und Nachteilen zu planen, hat der Fachverband Fußverkehr 2023 ausführlich im „Querbuch: Wie Fußgängerinnen und Fußgänger am besten über die Straße kommen“⁴ beschrieben, dessen Studium wir allen zuständigen Stellen nahe legen. Die vorliegende Broschüre befasst sich mit dem zweiten Problemkreis, der Gefahrenabwehr an Querungsstellen.

Gerade das Parken an und auf Querungsstellen ist ein großes Problem. Nicht zuletzt der Verkehrsgerichtstag 2025 fordert deshalb alle zuständigen Stellen auf, das Parken an Querungsstellen und in Sichtfeldern zu unterbinden.⁵

Zu den zuständigen Stellen gehört auch und gerade die Polizei. Ein gängiges Missverständnis lautet, für ruhenden Verkehr sei die Polizei nicht zuständig. Richtig ist stattdessen, dass auch geparkte Fahrzeuge eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen können. Dann ist es Aufgabe der Polizei, schnellstmöglich diese Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu beseitigen.

Gefährdung des Fußverkehrs

Fußverkehr ist auf die Sicherheit von Querungsstellen angewiesen. Besonders hohe Anforderungen daran haben Schulkinder und Senioren, geh- und sehbehinderte Personen sowie Menschen, die Gepäck oder Lasten tragen oder schieben. Die Straßenverkehrs-Ordnung spricht Parkverbote an Querungsstellen aus, um sichere Übergänge zu garantieren.

Werden Querungsstellen zugeparkt, so wird ein mobiler Erwachsener eventuell nur behindert und zu einem Umweg gezwungen. Für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer jedoch ergeben sich konkrete Gefahren: Kinder werden verleitet, die Straße an unsicheren Stellen zu queren, Rollstuhlfahrer werden an Bordsteinkanten zu gefährlichen Manövern gezwungen, Sehbehinderte können sichere Wege nicht mehr finden.

Das Parken an und auf Querungsstellen stellt daher eine konkrete Gefährdung des Fußverkehrs dar.

Querungen und Sichtbarkeit

Wo Fußgänger eine Fahrbahn queren wollen, müssen sie den Verkehr beobachten können. Umgekehrt muss auch der Auto- oder Zweiradfahrer frühzeitig erkennen können, ob und wo ein Fußgänger die Fahrbahn kreuzen will.

Die gegenseitige Sichtbarkeit ist deshalb zum sicheren Queren einer Fahrbahn besonders wichtig. Verkehrsplaner sprechen in diesem Zusammenhang von „Sichtachsen“, „Sichtflächen“ und „Sichtdreiecken“. Das sind die Flächen auf Fahrbahn und Gehweg, die Fahrzeugführer und Fußgänger problemlos überblicken können. Je schneller sich Auto, Fahrräder oder auch Fußgänger bewegen, desto größer müssen diese Sichtdreiecke sein.

Zu kritischen Verkehrssituationen kann es kommen, wenn sich in den Sichtfeldern undurchsichtige Hindernisse wie Litfaßsäulen, Schilder oder zu hoch gewachsene Sträucher befinden. Diese dürfen aus Verkehrssicherheitsgründen hier nicht vorkommen.

Ein weiteres Element, welches die nötigen Sichtdreiecke verkleinert, sind parkende Fahrzeuge. Nach Angaben der Unfallforschung der Versicherer hängen 25% der Fußgängerunfälle innerorts mit dem Parken zusammen.⁶

**25% der Fußgängerunfälle
hängen mit parkenden
Fahrzeugen zusammen.**

Unfallforschung der Versicherer

Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge

Werden Fahrzeuge in der Nähe von Querungsstellen geparkt, so stören sie die Sichtbeziehungen, verkleinern die Sichtdreiecke und vergrößern die Unfallgefahr.

⁴ erhältlich unter fuss-ev.de, Suchwort „Querbuch“

⁵ <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/63.%20VGT/AK%20VI%20Fu%C3%9Fg%C3%A4nger%20im%20Stra%C3%9Fenverkehr%20%E2%80%93%20Opfer%20oder%20T%C3%A4ter.pdf>

⁶ Schüller et al.: „Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer“, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, 2020



Bild 1: Zugeparkte Sichtlinien sind ein großes Sicherheitsrisiko.

Das Parken in und an Querungsstellen ist deshalb verboten. Die Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung in den Ordnungsämtern sollten Verstöße gegen diese Parkverbote streng ahnden. Der oben zitierten Verwaltungsvorschrift entsprechend ist aber darüber hinaus gerade auch die Polizei gefordert, Gefahren durch verstellte Sichtachsen abzuwehren.

Querungen und Barrierefreiheit

An Querungen müssen Fußgänger nicht nur freie Sicht auf den kreuzenden Verkehr haben, sie müssen auch schnell und einfach vom Gehweg auf die Fahrbahn und auf den nächsten Gehweg gelangen. Im Fußverkehr sind nicht nur fitte und gesunde Menschen unterwegs. Ein erheblicher Teil der Fußgänger ist motorisch eingeschränkt.



Bild 2: Abgesenkte Bordsteine erleichtern die Straßenquerung.

Gemeint sind damit nicht nur die Rollstuhlfahrer, die einem in diesem Zusammenhang als erstes einfallen. Auch wer einen Rollator, eine Sackkarre oder einen Kinderwagen schiebt, eine Einkaufskarre oder einen Rollkoffer zieht, ist motorisch eingeschränkt, ebenso jeder, der mit Stock oder Gehstütze unterwegs ist.

Um diesen Personen die Fahrbahnquerung zu erleichtern oder überhaupt zu ermöglichen, werden Bordsteine abgesenkt oder andere ebenerdige Querungsstellen gebaut.

Blinde und sehbehinderte Personen brauchen zusätzlich besondere Hilfen, um eigenständig Fußwege zu gehen und dabei auch Fahrbahnen queren zu können. Zu diesem Zweck werden an Querungsstellen nicht nur die Bordsteine abgesenkt, sondern spezielle Noppen- oder Rippenplatten verbaut, welche taktil warnen und die korrekte Querungsrichtung vorgeben.

Versperzte Querungsstellen

Parken Fahrzeuge auf oder vor Blindenleitlinien, können Personen hier die Straße nicht queren, wenn sie auf solche Hilfen angewiesen sind.

Wird vor oder auf abgesenkten Bordsteinen geparkt, kommen Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagenfahrer an dieser Stelle nicht vom Gehweg auf die Fahrbahn. Vor allem aber kommen diese Personen hier nicht schnell genug oder sogar überhaupt nicht von der Fahrbahn zurück auf den Gehweg.



Bild 3: Bei versperzten Bordsteinabsenkungen können Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagenfahrer die Fahrbahn nicht verlassen.

Aufgrund dieser Gefährdung ist das Parken vor abgesenkten Bordsteinen verboten. Auch hier sind wieder sowohl die Mitarbeiter der Ver-

kehrüberwachung in den Ordnungsämtern als auch die Polizei gefordert, Fußgängern eine sichere Fahrbahnquerung zu ermöglichen.

Gesicherte Querungen

Um das Queren von Fahrbahnen besonders sicher zu machen, sieht die Straßenverkehrs-Ordnung mehrere Möglichkeiten vor.

Die einfachste Hilfestellung ist der Zebrastreifen, offiziell als „Fußgängerüberweg“ bezeichnet. Diese Markierung auf der Fahrbahn gibt dem Fußverkehr absoluten Vorrang gegenüber dem Fahrverkehr.



Bild 4: Das Parken an und auf Zebrastreifen ist verboten.

Die gleiche Funktion hat, allerdings bei erheblich höherem Erstellungsaufwand, die mit Ampel versehene Fußgängerfurt. Auch hier hat der Fußverkehr absoluten Vorrang, wenn die Ampeln entsprechendes Licht zeigen.

Eine dritte Methode, die leider noch viel zu wenig angewandt wird, ist der durchgehende Bau von Gehwegen, so dass sich zwangsweise Gehwegüberfahrten ergeben. Hier kreuzt nicht der Fußverkehr eine Fahrbahn, sondern der Fahrverkehr einen Gehweg. Dadurch erhält der Fußverkehr auch hier Vorrang.

Bei jeder gesicherten Querung ist es natürlich kontraproduktiv, wenn parkende Fahrzeuge den Nutzen der Sicherung einschränken oder verhindern. Deshalb enthält die Straßenverkehrs-Ordnung Parkverbote an und auf gesicherten Querungen, manche explizit, manche nur implizit.

Konflikte ums Parken

Diskussionen über das Parken als Gefährdung entzündeten sich meist an Situationen, in denen die Sicherheit der Fußgänger durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt wird, weil diese Sichtflächen versperren oder das Queren für behinderte Menschen erschweren.

Auf der Suche nach einem Parkplatz halten sich viele Autofahrer nicht an die Verkehrsregeln. Sie sind nicht dazu bereit, einen legalen Parkplatz zu suchen, der möglicherweise etwas weiter von ihrem Ziel entfernt ist. Deshalb werden auch solche Stellen zum Parken missbraucht, an denen aus Sicherheitsgründen das Abstellen von Fahrzeugen verboten ist.

Autos sind überwiegend keine *Fahrzeuge*, sondern *Stehzeuge*. Im Schnitt parken PKW 95% der Zeit, ungefähr also 23 Stunden am Tag.⁷

Für diese Parkzeiten wird von Autofahrern öffentlicher Platz eingefordert. Viele Autofahrer glauben sogar, sie hätten einen Anspruch darauf.



Bild 5: Hier stand noch kein Auto, also war da Platz zum Parken. Absenkung und Leitlinien zugesperrt? Egal.

Es gibt keinen Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum, erst recht nicht auf solchen in größtmöglicher Nähe.⁸ Auch aus dem Straßenanliegergebrauch⁹ „erwächst den Anwohnern einer

⁷ Martin Randelhoff: „Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken“, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/>, mit Verweis auf „Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland 2008“ und andere europäische Statistiken

⁸ OVG Niedersachsen, 17.02.2012 - 7 ME 185/11

⁹ z.B. § 14a Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal_nrw.cgi?xid=167317,17

Straße kein Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten unmittelbar bei ihren Grundstücken oder in angemessener Nähe eingerichtet werden.“¹⁰

Es gibt keinen Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum.

OVG Niedersachsen

Der straßenrechtliche Gemeingebrauch lässt zwar das PKW-Parken auf bestimmten Straßenflächen zu, nämlich dort, wo es straßenverkehrsrechtlich erlaubt und nicht untersagt ist. Aber auch daraus kann niemand einen Rechtsanspruch ableiten. Noch nicht einmal in Bereichen mit Anwohnerparken gibt es einen garantierten Parkplatz. Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis ist nämlich kein Parkticket, sondern lediglich eine Verwaltungsgebühr für dessen Ausstellung.

Die öffentliche Hand braucht für Parkflächen nicht zu sorgen. Aber es gibt in Kommunen und Bundesländern Stellplatzsatzungen, die den Bauherren von Wohnraum und Gewerbe vorschreiben, dass und wie viel Parkraum bei Neu- und Ausbauten sowie Nutzungsänderungen geschaffen werden muss, und zwar auf privaten Flächen, also außerhalb des öffentlichen Straßenraums.

Hier gilt das Verursacherprinzip: Wer KFZ-Verkehr erzeugt, muss ihn grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück unterbringen. Die Gemeinde muss nur für eigene bauliche Anlagen Parkmöglichkeiten bereitstellen.

Wer KFZ-Verkehr erzeugt, muss ihn grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück unterbringen.

Wollen in einem Gebiet mehr Menschen ihr Auto abstellen, als privater und öffentlicher Raum dafür vorhanden ist, entsteht „Parkdruck“: Parkraum ist knapp.

Selbst bei solcher Überfüllung besteht bei vielen Autofahrern der illusionäre Wunsch, möglichst nah an Wohnung oder Arbeitsplatz zu parken, am besten auch noch kostenlos.

Rechtlicher Hintergrund

Das Parken an und auf Querungsstellen ist weitgehend verboten. Die Regelungen hierzu sind bundeseinheitlich.

Die Straßenverkehrs-Ordnung¹¹ (StVO) ist eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erlassene und vom Bundesrat gebilligte Rechtsverordnung für die Teilnahme am Straßenverkehr. Sie gilt für jeden, der im öffentlichen Straßenraum unterwegs ist: Autofahrer, Zweiradfahrer, Fußgänger usw. „Straße“ bezeichnet dabei nicht nur die Fahrbahn, sondern den gesamten öffentlichen Verkehrsraum zwischen den Grundstücken, also auch den Gehweg.

Die technische und administrative Umsetzung der StVO durch die Straßenverkehrsbehörden wird in der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“¹² (VwV-StVO) geregelt. Sie enthält unter anderem die oben genannte Vorgabe, die Sicherung der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn als eine der wichtigsten Aufgaben zu betrachten.

Bei Verstößen gegen die Regelungen der StVO handelt es sich laut Straßenverkehrsgesetz¹³ (StVG) um Verkehrsordnungswidrigkeiten, die nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten¹⁴ (OWiG) verfolgt werden und mit einer Geldbuße belegt sind. Nur bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten kann nach § 56 OWiG eine Verwarnung ausgesprochen werden. Akzeptiert der Verkehrsteilnehmer eine Verwarnung, erspart er sich und der Behörde das aufwändige Bußgeldverfahren. Verwarnungen sind üblicherweise mit einem Verwarnungsgeld zwischen € 5 und € 55 belegt, können aber auch durch eine einfache Ermahnung ausgedrückt werden.

Für Verstöße gegen die Straßenverkehrs-Ordnung gibt es Bußgeldregelsätze. Sie bestimmen die Höhe der Geldbuße „im Regelfall“, also im Normalfall, und stehen in der „Verordnung über

¹¹ http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

¹² http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvvbund_26012001_S3236420014.htm

¹³ <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>

¹⁴ http://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/

¹⁰ VG Köln, 13.05.2011 - 18 K 1172/11

die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr¹⁵ (Bußgeldkatalog-Verordnung, BKatV).

Um Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr statistisch einheitlich zu erfassen, ist jedem Bußgeldtatbestand eine sechsstellige Tatbestandsnummer zugeordnet. Dieser „Bundeseinheitliche Tatbestandskatalog“¹⁶ (BT-KAT-OWI) wird vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) herausgegeben, im Verkehrsblatt als amtliches Druckwerk veröffentlicht und ist in der jeweils geltenden Fassung verbindlich.

Auf den folgenden Seiten stehen Tabellen für die häufigsten Verkehrsverstöße in Zusammenhang mit dem Parken an und auf Querungsstellen. In diesen ist neben der Nummer im Bußgeldkatalog und den Regelbußgeldsätzen soweit vorhanden jeweils auch die Tatbestandsnummer (BT-KAT-OWI, 13. Auflage) angegeben. Auch die angegebenen Bezeichnungen der Tatbestände sind weitgehend dem Tatbestandskatalog oder dem Bußgeldkatalog entnommen.

Gestern – heute – morgen

Rechtliche Regelungen sind einer fortlaufenden Entwicklung unterworfen. Ältere Straßenverkehrs-Ordnungen enthielten andere Regelungen, zukünftige können wieder abweichende Regelungen enthalten.

Dieser Broschüre liegt die bei der Drucklegung gültige Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung nach der Novellierung 2024 zugrunde. Es gibt jedoch Initiativen für eine fußgängerfreundliche Überarbeitung der StVO. Die von der Verkehrsministerkonferenz im April 2021 veröffentlichten Vorschläge¹⁷ umfassen auch Aspekte des Parkens, die in dieser Broschüre besprochen werden, beispielsweise Parken als Sichthindernis sowie höhere Bußgelder beim Parken an Querungsstellen.

Bitte prüfen Sie in jedem Fall die aktuelle Rechtslage und ob zwischenzeitlich eine veränderte Fassung der hier behandelten Verordnungen veröffentlicht wurde.

Die Autoren beschreiben in dieser Broschüre die geltenden Regelungen und ihre adäquate Anwendung aus Sicht des Fußverkehrs. Es handelt sich um keine Rechtsberatung.

¹⁵ https://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2013/

¹⁶ https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/FAER/BT_KAT_OWI/btkat_node.html

¹⁷ <https://www.verkehrsmministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf>

Parken an Kreuzungen und Einmündungen

Die Wege von Fußgängern enden nicht an der Bordsteinkante. Fußgängerwege setzen sich über Einmündungen und Kreuzungen fort. Der Fußgänger muss die Fahrbahn queren und seinen Weg auf dem nächsten Gehweg fortsetzen.

Unfälle im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen lassen sich in den meisten Fällen darauf zurückführen, dass Fahrzeugführer und Fußgänger einander schlecht sehen konnten. Dieses Kapitel stellt deshalb die Probleme und rechtlichen Regelungen dar, wenn Fahrzeuge im Verlauf eines Fußgängerwegs oder auf Sichtflächen parken.

Unfallsschwerpunkt Abbiegen

Beim Abbiegen ist auf zu Fuß Gehende besonders Rücksicht zu nehmen.

StVO

Abbiegende Fahrzeuge stellen eine besondere Gefahr für Fußgänger dar. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber festgelegt, dass Fußgänger immer absoluten Vorrang vor abbiegenden Fahrzeugen haben. In § 9 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung steht, dass „auf zu Fuß Gehende besondere Rücksicht zu nehmen [ist]; wenn nötig, ist zu warten.“ Fußgänger sind also beim Abbiegen immer durchzulassen.

Dieser absolute Vorrang der Fußgänger gilt bei jedem Abbiegen, auch an ampelgesteuerten Kreuzungen.¹⁸ Er gilt gegenüber jedem abbiegenden Fahrzeug, insbesondere müssen auch Radfahrer die Fußgänger uneingeschränkt durchlassen. Der absolute Vorrang gilt schließlich unabhängig davon, ob das Fahrzeug nach links oder rechts abbiegt. Beim Rechtsabbiegen kommt aber noch eine weitere Regel hinzu.

¹⁸ Aus Gründen der Verkehrssicherheit empfehlen sich deshalb konfliktfreie Signalphasen. Siehe dazu die Nationale Fußverkehrsstrategie und die Dokumentation „Konfliktfreie Ampelschaltungen“ unter fuss-ev.de

Fahrzeuge über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht, also alles ab Lieferwagen aufwärts, dürfen beim Rechtsabbiegen nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn mit querendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

41	Beim Abbiegen auf zu Fuß Gehende keine besondere Rücksicht genommen und diese dadurch gefährdet.	109624	€ 140 + Fahrverbot
45	Beim Rechtsabbiegen nicht mit Schrittgeschwindigkeit gefahren	109660	€ 70
	... mit Gefährdung	109661	€ 85

Tabelle 1: Bußgelder beim Abbiegen



Bild 6: Überflüssiges Schild, denn beim Abbiegen muss immer auf Fußgänger aufgepasst werden.

Parken im Sichtfeld

Nicht nur beim Abbiegen muss „auf zu Fuß Gehende besondere Rücksicht“ genommen werden. Generell verlangt § 3 Abs. 2a StVO: „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

Damit Auto- und Zweiradfahrer entsprechend Rücksicht auf einen Fußgänger nehmen können, müssen sie ihn vor allen Dingen sehen. Beson-

ders an Einmündungen und Kreuzungen ist es deshalb wichtig, dass die nötigen Sichtachsen frei von parkenden Fahrzeugen sind.

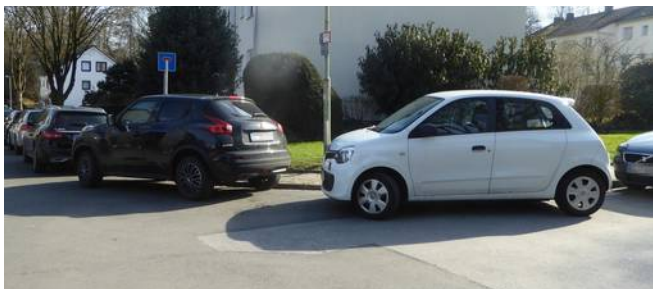


Bild 7: Parken im 5m-Bereich blockiert Fußgängerwege und Sichtachsen

Aus diesem Grund ist nach § 12 Abs. 3 StVO vor und hinter jeder Einmündung ein Sichtfeld von fünf Metern freizuhalten. Befindet sich rechts neben der Fahrbahn ein Radweg, sind auf Grund der höheren Annäherungsgeschwindigkeit von Radfahrern sogar acht Meter freizuhalten. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Broschüre wurde von der Verkehrsministerkonferenz vorgeschlagen, dieses freizuhaltende Sichtfeld auf 10 oder 20 Meter zu erweitern.¹⁹

54	Sie parkten weniger als 5 Meter vor/hinter der Kreuzung/Einmündung.	112262 112272	€ 10
54.1	... mit Behinderung	112263 112273	€ 15
54.2	... länger als 3 Stunden	112264 112274	€ 20
54.2.1	... mit Behinderung	112265 112275	€ 30

Tabelle 2: Bußgelder für das Parken im Kreuzungsbereich

Die im Bußgeldkatalog genannten Regelsätze sind sehr moderat, berücksichtigt man die Gefahr, die von einem im Kreuzungsbereich geparkten Fahrzeug ausgeht. Schließlich rechtfertigt diese Gefahr sogar das Abschleppen des Fahrzeugs.

Das Oberverwaltungsgericht NRW führt aus: „Vorschriftswidriges Parken im Einmündungs- und Kreuzungsbereich erschwert die Übersicht in diesem Bereich, verkürzt die Reaktionszeiten der Verkehrsteilnehmer bei einbiegendem oder

sich kreuzendem Verkehr und erhöht damit die Gefahr von Unfällen. Das Parkverbot im Einmündungs- und Kreuzungsbereich dient ferner dem Schutz von Fußgängern, die gemäß § 25 Abs. 3 Satz 1 StVO gehalten sind, die Fahrbahn vorrangig an Kreuzungen und Einmündungen zu überqueren. Fußgänger, die die Fahrbahn überschreiten, können vom fahrenden Verkehr infolge eines verbotswidrig abgestellten Fahrzeugs nur verspätet wahrgenommen werden; zugleich wird die Sicht der die Straßenseite wechselnden Fußgänger auf fahrende Fahrzeuge behindert. Dies gilt im besonderen Maße für Kinder, die die Straße überqueren wollen. Die mit der Vorschrift des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO bezweckte Funktion, Gefahren und Behinderungen durch parkende Fahrzeuge im Einmündungs- und Kreuzungsverkehr zu vermeiden, wird regelmäßig durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge beeinträchtigt, sodass deren zwangsweises Entfernen grundsätzlich gerechtfertigt ist.“²⁰

Die Verbesserungsvorschläge der Länderverkehrsminister betreffen daher auch eine Erhöhung dieser Bußgelder.



Bild 8: Lläuft hinter diesem Lieferwagen gerade ein Fußgänger über die Straße?

Die zusätzliche Bedingung („Qualifikation“) „mit Behinderung“ ist beim Parken im Kreuzungsbereich grundsätzlich gegeben, da auch ein Sichthindernis eine Behinderung in diesem Sinne darstellt. Bewirkt vorschriftswidriges Parken zu dicht an der Kreuzung Unübersichtlichkeit, so kommt bei einem Unfall eine Mithaftung durch den Falschparker in Betracht.²¹

¹⁹ <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrs politik-6-3.pdf>

²⁰ OVG NRW, 09.06.2000 – 5 A 5135/99

²¹ Hentschel/König: Straßenverkehrsrecht, § 12 StVO, Rn. 45

Fahrzeuge dürfen ab einer Entfernung von 5 Metern von der Kreuzung oder Einmündung parken. Die Ausrundung der Kurve zählt bereits zu diesen 5 Metern. Dies ist unabhängig von der Größe des Fahrzeugs.



Bild 9: Hinter einem kompakten PKW kann eine ganze Kindergartengruppe verborgen sein.

Im Kreuzungsbereich abgestellte Fahrzeuge behindern insbesondere die Sicht auf und von Verkehrsteilnehmern mit niedriger Augenhöhe, also Rollstuhlfahrern und Kindern, welche beide zu den besonders geschützten Personen zählen.

Hohe Fahrzeuge müssen nach StVO zwar so geparkt werden, dass sie keine wichtigen Verkehrszeichen verdecken. Einen an die Kreuzung herantretenden Fußgänger jedoch dürfen sie verdecken. Dabei wird nicht berücksichtigt, dass schon moderne PKW meist deutlich höher sind als ein die Fahrbahn querender Grundschüler.

Erweiterte Parkverbote

Der kritische Sichtbereich an einer Einmündung kann von der Straßenverkehrsbehörde gesichert werden, indem Einbauten vorgenommen, Sperrflächen (Verkehrszeichen 298) markiert oder Grenzmarkierungen (Verkehrszeichen 299) ergänzt werden. Grenzmarkierungen erweitern ein vorhandenes Parkverbot, beispielsweise im Kreuzungsbereich.

Gerade bei Sperrflächen/Grenzmarkierungen an Einmündungen, die zur Verbesserung der Sichtbeziehungen angelegt wurden, sollten Aufsichtsbehörden Parkverstöße konsequent ahnden.

156	Sie benutzen die Sperrfläche (Zeichen 298) zum Parken.	141245 € 25
-----	--	-------------

Tabelle 3: Bußgeld für das Parken auf einer Sperrfläche



Bild 10: Grenzmarkierungen erweitern das Parkverbot.



Bild 11: Dieser Autofahrer hat verstanden, dass man auf einer Sperrfläche nicht parken darf. Auf dem Gehweg zu parken ist allerdings noch viel teurer.

Da gerade das Parkverbot an Kreuzungen oft ignoriert wird, gehen Straßenbaubehörden dazu über, Straßenecken mit Einbauten zu versehen, die das Parken verhindern. Dies können Pfostenreihen sein. Bei ausreichendem Platz, z.B. bei vorgezogenen Gehwegbereichen, bieten sich Parkflächen für Fahrräder oder E-Scooter an. So haben die abgesperrten Flächen einen zusätzlichen Nutzen für die Stadtgestaltung.



Bild 12: Mit einer mobilen Palette wird temporär ein sonst sichtbehindernder Parkplatz für niedrigere Verkehrsmittel reserviert.

Erfahrungen zeigen auch, dass seltener illegal direkt an Ecken geparkt wird, wenn die Parkplätze daneben für Zweiräder vorgesehen sind. Wo stattdessen Autos stehen, verführt dies dagegen zur Haltung: „Einer mehr passt auch noch.“ Mit Hilfe von mobilen Straßenmöbeln kann die Wirkung solcher Einbauten vorab getestet werden.

T-Kreuzungen

Der absolute Vorrang der Fußgänger gilt lediglich gegenüber einbiegenden Fahrzeugen. Wer aus einer Straße ausbiegt, hat dagegen Vorrang vor kreuzenden Fußgängern, selbst wenn die Straße mit einem Stoppschild oder „Vorfahrt achten“ endet. Auch diese Verkehrsregelung wird in den Vorschlägen der Verkehrsministerkonferenz zum Fußverkehr bemängelt und zur Verbesserung empfohlen.²²

Die aktuellen Regelungen zum Parkverbot an Kreuzungen und Einmündungen verbieten es derzeit nicht, auf einer T-Kreuzung gegenüber der Einmündung zu parken. Dies kann dazu führen, dass beim Linksabbiegen aus der einmündenden Straße der bevorrechtigte Fußgängerverkehr durch im Kreuzungsbereich erlaubt parkende Fahrzeuge verdeckt wird. In solchen Situationen ist also besonders vorsichtig abzubiegen.

²² <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf>

Parken an Fußgängerüberwegen

An Kreuzungen und Einmündungen hat querender Fußverkehr absoluten Vorrang gegenüber abbiegenden Fahrzeugen. Auf gerader Strecke hingegen hat der Auto- und Radverkehr auf der Fahrbahn Vorrang. Fußgänger dürfen die Fahrbahn nur zügig, auf kurzem Weg und quer zur Fahrrichtung überschreiten.²³

Um Fußgängern auch auf gerader Strecke oder vor ausbiegenden Fahrzeugen Vorrang zu geben, gibt es den Zebrastreifen. Offiziell wird er „Fußgängerüberweg“ genannt.²⁴ Auch in seinem Umfeld ist freie Sicht wichtig, die nicht durch geparkte Fahrzeuge behindert wird.

Vorrang an Zebrastreifen



Bild 13: Zebrastreifen über Fahrbahn und Radweg

Wie beim Abbiegen hat der Fußgänger absoluten Vorrang. Fahrzeuge müssen schon bremsen und anhalten, wenn sich ein Fußgänger dem Zebrastreifen nur nähert. Auch weitere Verkehrsregeln wie das Überholverbot an Zebrastreifen dienen explizit dem Schutz des Fußverkehrs.

Fehlverhalten an Fußgängerüberwegen wird nicht nur mit hohen Bußgeldern, sondern auch mit Punkten in Flensburg gehandelt²⁵ – auch

wenn sichtbehinderndes Parken zu diesem Fehlverhalten beiträgt. Rücksichtsloses Verhalten an einem Zebrastreifen ist sogar eine Straftat.²⁶

113	Sie fahren nicht mit mäßiger Geschwindigkeit an den Fußgängerüberweg heran, obwohl ein Bevorrechtigter diesen erkennbar benutzen wollte.	126600	€ 80
	... mit Gefährdung	126601	€ 100
	Sie ermöglichten einem Bevorrechtigten nicht das Überqueren der Fahrbahn, obwohl dieser den Fußgängerüberweg erkennbar benutzen wollte.	126606	€ 80
	... mit Gefährdung	126607	€ 100

Tabelle 4: Bußgelder an Fußgängerüberwegen

Das Verkehrszeichen „Fußgängerüberweg“ (Zeichen 293) ist übrigens die Markierung auf der Straße. Sie kann durch das blaue Hinweiszeichen (Zeichen 350) ergänzt werden, ist aber auch ohne solches gültig.

Sichtbeziehungen an Zebrastreifen

Auch an Fußgängerüberwegen ist es wichtig, dass Auto- und Radfahrer einen Fußgänger frühzeitig sehen. Entsprechende Sichtachsen müssen deshalb freigehalten werden.

Das zugehörige Parkverbot an (und auf) Zebrastreifen ist in der Straßenverkehrs-Ordnung versteckt in Anlage 2, Abschnitt 9 „Markierungen“ untergebracht: „Wer ein Fahrzeug führt, darf auf Fußgängerüberwegen sowie bis zu 5 m davor nicht halten.“²⁷

²³ § 25 Abs. 3 StVO

²⁴ § 26 StVO

²⁵ Rechtsgrundlage ist § 28 StVG, https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_28.html, zusammen Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/

²⁶ § 315c StGB

²⁷ StVO, Anlage 2, Abschnitt 9, lfd. Nr. 66

52	Sie parkten in einem Abstand von weniger als 5 Metern vor einem Fußgängerüberweg.	141302	€ 25
52.1	... mit Behinderung	141303	€ 40
52.2	... länger als 1 Stunde	141304	€ 40
52.2.1	... mit Behinderung	141305	€ 50

Tabella 5: Bußgelder für das Parken an Fußgängerüberwegen

Das Halte- und damit Parkverbot im 5m-Bereich vor einem Zebrastreifen umfasst auch einen eventuell davor liegenden Seiten- oder Parkstreifen, da es die Sicht auf nahende Fußgänger sicherstellen soll.²⁸ Straßenbaubehörden sollten deshalb in diesem Bereich keine Parkstreifen vorsehen.



Bild 14: Zu einem Zebrastreifen gehört auch der Gehweg oder wie hier der Seitenraum davor und dahinter.

Wie schon beim Parken an Einmündungen sind die Bußgelder sehr gering. Auch ist fraglich, ob der verlangte Abstand von fünf Metern für die nötige Sicht auf einen Fußgänger ausreichend ist. Ein fünf Meter vor einem Zebrastreifen geparkter Lieferwagen verdeckt eine wartende Schülergruppe so, dass ein ankommender Autofahrer erst zehn Meter vor dem Überweg sehen kann, dass Personen den Überweg nutzen wollen. Trotzdem parkt das Fahrzeug regelkonform. Wie sich deshalb lediglich fünf Meter für das Parkverbot ergeben, ist wenig einsichtig. Die Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) verlangen nämlich eine „Sicht-

weite von und auf Warteflächen“ von 50 bzw. 30 Metern, je nach zulässiger KFZ-Geschwindigkeit.²⁹ Das ist physikalisch nachvollziehbar: Der rechnerische Anhalteweg eines Fahrzeugs mit 50 m/h ist 40 Meter lang, mit 30 km/h sind es 18 Meter. Selbst bei einer Notbremsung sind es 28 bzw. 14 Meter, dann aber mit dem Risiko eines Auffahrunfalls.

Fußgängerquerungen ohne Zebrastreifen



Bild 15: Vor diesem Übergang mit Mittelinsel kann nicht geparkt werden, ohne verbotenerweise Gehweg oder Sperrfläche zu nutzen.

Andere Querungsstellen, insbesondere Wege über Mittelinseln ohne Zebrastreifen, sind keine „Fußgängerüberwege“ im Sinne der StVO. Hier gilt weder der absolute Fußgängervorrang noch ein entsprechendes Parkverbot – es sei denn, es ist per Verkehrszeichen, durch abgesenkten Bordstein (siehe unten) oder eine Bodenmarkierung gegeben.

An Mittelinseln ergibt sich ein Parkverbot oft bereits durch die Fahrbahnbreite. Hier kann nicht geparkt werden, ohne einen Teil des Gehwegs zu benutzen, was bekanntermaßen verboten und teuer ist.³⁰

Fußgängerfurten an Ampeln

Bei beampelten Fußgängerüberwegen gibt es ein Verdeckungsverbot. Bis zu 10m vor einer Ampel darf nicht gehalten oder geparkt werden, wenn dadurch die Ampel verdeckt würde. Ein

²⁸ Hentschel/König: Straßenverkehrsrecht, § 12 StVO, Rn. 35

²⁹ FGSV: „Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001), Tabelle 1

³⁰ siehe dazu die zugehörige Broschüre „Parken auf Gehwegen – Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf“, fuss-ev.de

Parkverbot hingegen ergibt sich nur aus der allgemeinen Forderung, Andere nicht zu gefährden oder zu behindern.



Bild 16: Parken auf einer Fußgängerfurt

1.2	Sie behinderten durch das Parken auf einer Fußgängerfurt der Lichtzeichanlage Andere.	101048	€ 20
-----	---	--------	------

Tabelle 6: Bußgelder für das Parken auf einem beampelten Fußgängerüberweg

Wenn die Fußgängerfurt mit abgesenkten Bordsteinen versehen ist, um Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagenfahrern die Auffahrt auf den Gehweg zu ermöglichen, greift zusätzlich das Parkverbot vor Bordsteinabsenkungen, auf das wir im folgenden Kapitel genauer eingehen. Hier ist regelmäßig ein Abschleppen des falsch geparkten Fahrzeugs verhältnismäßig und angemessen³¹, also geboten.

Zusätzlich sind vor vielen Ampeln durchgezogene Linien (Verkehrszeichen 295) als Fahrstreifenbegrenzung angebracht. Dann gilt, dass nicht geparkt werden darf, falls „kein Fahrstreifen von mindestens 3 m mehr verbleibt“³².



Bild 17: Durchgezogene Linien als Fahrbahntrenner erzeugen ein Parkverbot vor einer Ampel, da andere Fahrzeuge sie nicht überfahren dürfen.

54	Sie parkten, obwohl zwischen Ihrem Fahrzeug und der Fahrstreifenbegrenzung ein Abstand von weniger als 3 Metern verblieb	141412	€ 10
54.1	... mit Behinderung	141413	€ 15
54.2	... länger als 3 Stunden	141414	€ 20
54.2.1	... mit Behinderung	141415	€ 30

Tabelle 7: Bußgelder für das Parken neben einer durchgezogenen Linie

³¹ VG Düsseldorf, 21.02.2013 – 14 K 5583/12

³² StVO, Anlage 2, Abschnitt 9, lfd. Nr. 68

Parken an Bordsteinabsenkungen

Um Personen die Querung von Fahrbahnen zu erleichtern, für die eine normale Bordsteinkante ein großes Hindernis darstellt, werden im Rahmen der Barrierefreiheit Bordsteine abgesenkt. Dazu sind die Behörden aufgrund der Behindertengleichstellungsgesetze (BGG) von Bund und Ländern verpflichtet.³³

Bordsteinabsenkungen findet man an Einmündungen, Kreuzungen, Zebrastreifen, Fußgängerfurten und anderen Querungshilfen. Es gibt sie aber auch dort, wo eigenständige Wege auf eine Straße stoßen, z.B. aus einem Park, Spielplatz oder Friedhof. Sie sollen es Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen ermöglichen, an dieser Stelle auf direktem Weg ihr Ziel zu erreichen, auch von der anderen Straßenseite aus.

Aus diesem Grund verbietet die Straßenverkehrs-Ordnung das Parken vor Bordsteinabsenkungen.³⁴

Das Parken vor Bordsteinabsenkungen ist verboten.

StVO

54	Sie parkten vor einer Bordsteinabsenkung.	112372	€ 10
54.1	... mit Behinderung	112373	€ 15
54.2	... länger als 3 Stunden	112374	€ 20
54.2.1	... mit Behinderung	112375	€ 30

Tabelle 8: Bußgelder für das Parken an Bordsteinabsenkungen



Bild 18: Versperre Bordsteinabsenkungen zwingen zu weiten Umwegen.

Wie beim Parken an Einmündungen und Kreuzungen sind die genannten Bußgelder wieder sehr moderat. Wer jedoch eine Bordsteinabsenkung so zuparkt, dass Rollstuhlfahrer sie nicht mehr nutzen können, riskiert auch ohne konkrete Behinderung das Abschleppen seines Fahrzeugs.³⁵

Auch wenn die Straßenverkehrs-Ordnung explizit nur das Parken VOR einer Bordsteinabsenkung verbietet, ist auch das Parken AUF einer Bordsteinabsenkung verboten, denn dann parkt man auf dem Gehweg, was noch teurer ist.



Bild 19: Das Parken vor Bordsteinabsenkungen ist verboten, das Parken auf der Absenkung natürlich erst recht..

³³ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), § 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr, Abs. 5

³⁴ § 12 Abs. 3 Nr. 5 StVO

³⁵ z.B. VG Schwerin, 15.05.1998 – 1 A 1393/96; VG Aachen, 23.02.2007 – 6 K 78/07

Blindenleitsysteme an Absenkungen

Besonders verkehrsgefährdend ist das Zuparken von taktilen Bodenleitsystemen für sehbehinderte Personen (Blindenleitlinien), wenn sie zu einer Bordsteinabsenkung führen. Hier wird nicht nur behindert, sondern gefährdet.



Bild 20: Wer Blindenleitlinien zuparkt, behindert nicht nur, sondern gefährdet jeden, der auf solchen Hilfen angewiesen ist.

**Wer Blindenleitlinien
zuparkt, gefährdet jeden,
der auf solchen Hilfen
angewiesen ist.**

Abgesenkte Bordsteine

Das Parkverbot gilt unabhängig vom Zweck der Bordsteinabsenkung, also auch vor Grundstückszufahrten. Nicht zuletzt weil Absenkungen auch dazu dienen, mobilitätseingeschränkten Personen das Queren der Fahrbahn zu ermöglichen, darf selbst der Grundstückseigentümer nicht vor seiner eigenen Ausfahrt auf der Fahrbahn parken.

Uneinigkeit bestand lange darüber, ob ein über mehr als 10 m Länge durchgehend abgesenkter Bordstein noch als Bordsteinabsenkung im Sinne von § 12 Abs. 3 StVO zu verstehen ist. Die neuere Rechtsprechung geht davon aus, dass das Parkverbot vor Bordsteinabsenkungen

nicht nur auf solche einer bestimmten (kurzen) Länge begrenzt ist,³⁶ sondern bei jeder Länge gilt.

Die Bordsteinabsenkung muss nicht zwangsläufig dem Überqueren der Fahrbahn dienen. Das Parkverbot gilt auch, wenn es auf der anderen Straßenseite keine zugehörige Absenkung gibt. Sie soll schließlich dazu dienen, dass beispielsweise ein Rollstuhl- oder Kinderwagenfahrer problemlos auf die oder von der Fahrbahn kommt – und sei es auf dem Weg zu seinem Auto. Unter anderem aus diesem Grund gilt das Parkverbot vor Bordsteinabsenkungen auch dort, wo die Bordsteinabsenkung zunächst auf einen Park- oder Seitenstreifen führt.³⁷

Absenkungen vorstrecken

Um das Parken vor Bordsteinabsenkungen effektiv zu verhindern und gleichzeitig die Sicht auf und für querende Fußgänger zu verbessern, eignen sich besonders „Gehwegvorstreckungen“. Hier wird der Bordstein im Bereich der Querung als „Nase“ bis an die Fahrgasse herangebaut. Bei Fahrbahnen, an deren rechtem Rand geparkt werden kann, wird der Gehweg also um eine komplette Fahrzeugbreite in Richtung Fahrgasse herausgezogen.



Bild 21: Gehwegvorstreckungen verhindern, dass vor und auf Querungsstellen geparkt wird.

Wenn die Gehwegnase der einzige noch freie Platz am Straßenrand ist, kommt es leider auch vor, dass sogar auf der Gehwegvorstreckung geparkt wird. Dies sollte in jedem Fall als „Gefährdung“ des Fußverkehrs gewertet werden.

³⁶ z.B. VG Regensburg, 16.05.2017 - RN 5 K 16.790; KG Berlin, 22.06.2015 - 3 Ws (B) 291/15 - 122 Ss 88/15; anderer Meinung: OLG Köln, 05.11.1996 - Ss 515/96

³⁷ vgl. Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, § 12 StVO, Rn. 44



Bild 22: Ganz dreiste – oder dumme – Autofahrer parken sogar auf Gehwegvorstreckungen.

Teilaufpflasterungen

In Wohnstraßen und Straßen mit viel Fußverkehr findet man zur Verkehrsberuhigung häufig auch sogenannte Teilaufpflasterungen, bei denen für einige Meter die Fahrbahn auf das Niveau der Gehwege erhöht wird. Hier wird also nicht der Gehweg/Bordstein abgesenkt, sondern die Fahrbahn angehoben.

Auch diese Aufpflasterungen erleichtern oder ermöglichen die Fahrbahnquerung für mobilitätseingeschränkte Personen. Da keine Bordsteinabsenkung im Wortsinne vorliegt, könnte man annehmen, § 12 Abs. 3 Nr. 5 StVO würde nicht gelten.

Aus der Gesetzesbegründung, nach der diese Regelung explizit der Querungserleichterung dienen soll, und daraus, dass es vor und hinter der Teilaufpflasterung regulär hohe Bordsteine gibt³⁸, schließen die Autoren, dass auch hier Parkverbot herrscht.



Bild 23: Bei Teilaufpflasterungen wird nicht der Bordstein abgesenkt, sondern die Fahrbahn angehoben.

Teilaufpflasterungen haben den Vorteil, dass sie nicht nur die Bordsteinkante eliminieren, sondern auch den Fahrverkehr bremsen. Aus diesem Grund eignen sich Teilaufpflasterungen besonders in Verbindung mit Zebrastreifen.



Bild 24: Höher gelegter Fußgängerüberweg

³⁸ vgl. KG Berlin, 22.06.2015 - 3 Ws (B) 291/15 - 122 Ss 88/15

Parken auf und vor Verbindungswegen

Fußgänger queren nicht nur Fahrbahnen, sie queren beispielsweise auch Grünstreifen, um von einem Gehweg zu einem anderen zu gelangen oder von einem Gehweg auf einen Parkplatz.

Solche Durchgänge oder Verbindungswege sind Gehwege. Da das Parken auf Gehwegen verboten ist, ist es natürlich auch auf solchen Durchgängen verboten. Behinderungen und Gefährdungen treten außerdem auf, wenn durch parkende Fahrzeuge solche Wegeverbindungen nicht mehr gefahrlos benutzt werden können.

Parken in Durchgängen

Auf der Suche nach einem Platz, auf dem das Auto die Nacht verbringen kann, kommen Autofahrer auf die merkwürdigsten Ideen. Besonders häufig findet man das verbotene Parken ganz oder teilweise auf einem Gehweg. Dieser komplexen Problematik haben wir eine separate Broschüre gewidmet: „Parken auf Gehwegen – Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf“³⁹.

Stichwege zwischen Gehweg und Fahrbahn oder Stichwege zwischen Gehwegen werden gern als Parkplatz missbraucht. Der Autofahrer meint dann, Fußgänger könnten auch einen Umweg laufen.



Bild 25: Immerhin so geparkt, dass der Fahrer beim Aussteigen nicht über die Wiese gehen muss.

Ein solches Verhalten ist nicht nur asozial, sondern auch teuer. Derartige Stichwege sind schließlich eindeutig Gehwege.

Bußgelder und Punkte

Das Parken auf Gehwegen wird mit einem Regelbußgeld von mindestens € 55 bestraft.

52a	Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt	112454	€ 55
52a.1	... mit Behinderung	112655	€ 70
52a.2	... länger als 1 Stunde	112656	€ 70
52a.2.1	... mit Behinderung	112657	€ 80
52a.3	... mit Gefährdung	112658	€ 80
52a.4	... mit Sachbeschädigung	112659	€ 100

Tabelle 9: Bußgelder für das Parken auf Gehwegen

Damit nicht genug: Für falsches Gehwegparken ausgesprochene Bußgelder ab € 60 haben laut Straßenverkehrsgesetz einen Eintrag im vom Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg geführten Fahreignungsregister (FAER) zur Folge.⁴⁰ Mit Blick auf diesen Ausschnitt des Bußgeldkatalogs heißt das: Parkt ein Fahrzeugführer länger als eine Stunde auf einem Gehweg, so wird automatisch seine Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs angezweifelt, und es wird ein „Punkt in Flensburg“ eingetragen.

Dieses Sanktionsniveau wurde mit der StVO-Novelle 2020 auf Wunsch der Verkehrsminister der Länder eingeführt. Der Grundtatbestand soll die Verwarnungsgeldobergrenze von € 55 ausschöpfen, qualifizierte Verstöße (Behinderung, Gefährdung, Dauer) sollen zu einem Punkt im FAER führen.⁴¹

³⁹ Download unter [fuss-ev.de](https://www.fuss-ev.de)

⁴⁰ Rechtsgrundlage ist § 28 StVG, https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_28.html, zusammen Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/

⁴¹ Begründung zur StVO-Novelle 2020, Bundesratsdrucksache 591/19, Seite 6, <https://www.bundesrat.de/drs.html?id=591-19>

Parkt ein Fahrzeugführer länger als eine Stunde auf einem Gehweg, so wird ein „Punkt in Flensburg“ eingetragen.

nach StVG

Warum es nötig ist, dass behinderndes und längeres Gehwegparken zu einem Punkt in Flensburg führt, wird so begründet: „In Zeiten knapper werdender Verkehrsflächen stellt das unberechtigte Halten oder Parken auf dem Fuß- oder Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen eine konkret gefahrerhöhende Handlung dar. Die Verkehrsflächen können ihre Funktion als separierender Schutzraum nicht mehr erfüllen. Den aufgezählten Qualifizierungstatbeständen kommt daher eine unmittelbar verkehrssicherheitsgefährdende Bedeutung zu.“⁴²

Das unberechtigte Parken auf dem Fußverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen stellt eine konkret gefahrerhöhende Handlung dar.

Bundesrat

Parken vor Durchgängen

Nicht immer ist es eindeutig, wo sich ein Gehweg befindet. Endet ein Verbindungsweg auf einem Parkplatz, so fehlt es manchen Autofahrern an der Weitsicht, zu erkennen, dass sich vor dem Auto ein Zugang oder Ausgang befindet, der für Fußgänger notwendig ist.

Hier wird offenkundig § 1 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung ignoriert: „Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“



Bild 26: Hier wird sogar anderen Autofahrern der Zugang versperrt.

Autofahrer sind deshalb gut beraten, spätestens nach dem Einparken einmal rund um das Fahrzeug zu gehen und zu schauen, ob Fußgänger mit Gepäck oder Kinderwagen noch problemlos am Auto vorbei kommen.

Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer behindert wird.

StVO

1.2	Sie behinderten durch das Parken Andere.	101060	€ 20
-----	--	--------	------

Tabelle 10: Bußgelder für das behindernde Parken

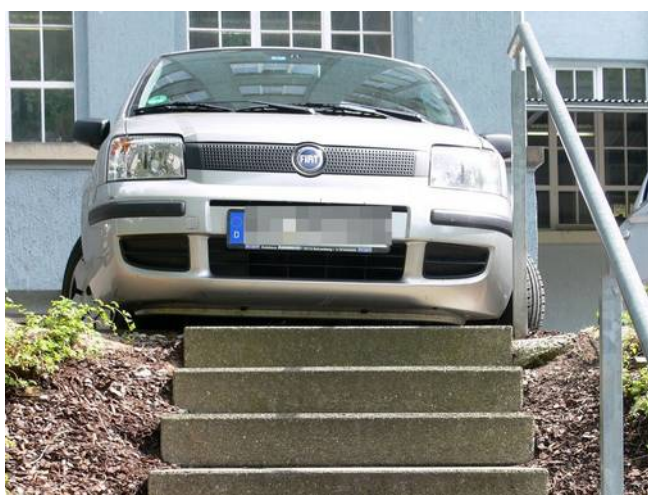


Bild 27: Parken ohne Sinn und Verstand. Niemand kann das Gelände übersehen.

⁴² Bundesratsdrucksache 591/19, Seite 125, <https://www.bundesrat.de/drs.html?id=591-19>

Parken in verkehrsberuhigten Bereichen

In verkehrsberuhigten Bereichen (Verkehrszeichen 325.1) sind alle Wege Fußgängerwege. Deshalb dürfen Fahrzeuge in solchen Bereichen ausschließlich dort parken, wo Flächen explizit dafür markiert sind.

159	Sie parkten in einem verkehrsberuhigten Bereich außerhalb der zum Parken gekennzeichneten Flächen.	142103	€ 10
159.1.1	... mit Behinderung	142104	€ 15
159.2	... länger als 3 Stunden	142106	€ 20
159.2.1	... mit Behinderung	142107	€ 30

Tabelle 11: Bußgelder für das Parken in verkehrsberuhigten Bereichen



Bild 28: Das Zusatzzeichen wiederholt nur die StVO: In einem verkehrsberuhigten Bereich darf nur an explizit markierten Stellen geparkt werden, hier also nicht.

Zusammenspiel von Ordnungsbehörden und Bürgern

Für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sind die lokalen Ordnungsbehörden (Ordnungsämter, Kommunalpolizei) zuständig. Aber auch die den Bundesländern unterstehenden Polizeibehörden sind für die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständig, insbesondere wenn die Sicherheit und der Ablauf des (Fußgänger-)Verkehrs betroffen sind. Die Polizei hat „Ordnungswidrigkeiten zu erforschen“ und entsprechende Akten der Verwaltungsbehörde zu übersenden (§ 53 Abs. 1 OWiG).

Auch dem betroffenen Fußgänger stehen Möglichkeiten zur Verfügung, die Ordnungsbehörde über Problemstellen zu informieren oder im Rahmen einer Verkehrsgefährdung ein Eingreifen von Polizei oder Ordnungsamt zu fordern.

Anregung für Kontrollen

Durch ihre Ortskenntnis sind die Mitarbeiter der Ordnungsbehörden üblicherweise in der Lage, Straßen und Bereiche zu identifizieren, in denen oft gegen Parkverbote verstoßen wird. Dort sollte dann verstärkt kontrolliert und geahndet werden.

Personalmangel und Prioritätensetzung, manchmal sogar ein rechtlich fragliches „Verständnis“ für Falschparker, verhindern jedoch, dass Ordnungsbehörden ganze Städte flächendeckend überwachen. Jeder Bürger hat deshalb das Recht, sich „mit Bitten oder Beschwerden an die zuständigen Stellen zu wenden“ (Grundgesetz Art. 17).

Mit einer Bitte an die Ordnungsbehörde können dem Amt Querungsstellen mitgeteilt werden, in denen nicht genug gegen Falschparker unternommen wird. Viele Verwaltungen bieten zu diesem Zweck inzwischen „Mängelmelder“ im Internet an, mit denen solche Bitten schnell den zuständigen Behörden mitgeteilt werden können. Behörden sind gehalten, auf Meldungen zu antworten und bei Bedarf die bemängelten Vorgänge anzupassen.

Beseitigung von Gefahren

Zugeparkte Sichtachsen oder Querungsstellen sind akute Fälle, in denen Verkehrssicherheit oder Verkehrsablauf beeinträchtigt sind. Hier kann man – und sollte wenn möglich – die zuständige Behörde umgehend informieren, damit diese die Verkehrsgefährdung oder Behinderung schnellstmöglich beseitigen kann.

Dazu kann man sich telefonisch bei der Ordnungsbehörde oder bei der Polizei (110) melden und den genauen Standort des gefährdenden Fahrzeugs, möglichst mit amtlichem Kennzeichen, Typ und Farbe, sowie die Art der Gefährdung oder Behinderung durchgeben. Die Behörde ist verpflichtet, der Meldung nachzugehen und die Verkehrssicherheit wieder herzustellen. Dazu reicht es meist nicht aus, einen Strafzettel zu schreiben, sondern die Gefahr muss beseitigt werden. Zu diesem Zweck kann die Behörde den Halter ausfindig machen und zum Wegfahren auffordern, oder sie kann das Fahrzeug von Amts wegen umsetzen oder entfernen lassen.

**Ordnungsbehörde und
Polizei sind verpflichtet, die
Verkehrssicherheit
herzustellen.**

Oft werden Falschparker lediglich angezeigt, sei es von Ordnungsbehörden oder von Bürgern. Dann gibt es irgendwann einen Brief und ein Bußgeld.

Das Parken in Kreuzungsbereichen und vor abgesenkten Bordsteinen stellt jedoch eine Gefahr dar, die umgehend behoben werden muss. Gerichte stimmen dem zu, indem sie das sofortige Abschleppen derartiger Falschparker nicht nur für zulässig, sondern auch für verhältnismäßig erklären.

Polizeiliche Aufgabe

Kernaufgabe der Polizei ist es, Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren⁴³. Zu dieser Aufgabe gehört nicht zuletzt die Gefahrenabwehr im öffentlichen Straßenverkehr. Daher gilt es gerade auch für Polizeistreifen, derartige Gefahren für die Sicherheit von Fußgängern zu erkennen und umgehend zu beheben.

Polizistinnen und Polizisten sollten deshalb auf blockierte Querungsstellen achten und sie sollten reagieren, wenn eine zugeparkte Querungsstelle zu gefährlichen Situationen führen kann. Diese Aufgabe kann nicht in der Hoffnung vernachlässigt werden, dass demnächst Kollegen vom Ordnungsamt zufälligerweise vorbeikommen. Jede Gefährdung der Verkehrssicherheit muss beseitigt werden. Natürlich kann bei der Beseitigung der Gefahr auf die Hilfe des Ordnungsamts zurückgegriffen werden. Es reicht aber nicht aus, einfach nur eine Ordnungswidrigkeitsanzeige zu schreiben.

Um die Gefährdung des Fußverkehrs zu beseitigen, muss das Fahrzeug umgesetzt werden, welches die Gefahr verursacht. Zu diesem Zweck kann versucht werden, den Halter zum Wegfahren zu bringen – beispielsweise durch Halterabfrage oder Lautsprecherdurchsage. Gelingt dies nicht, muss die Gefahr mit einem Abschleppwagen beseitigt werden. Grundlage dazu ist das Recht der Polizei, Gegenstände zur Abwehr einer Gefahr für ein bedeutendes Rechtsgut sicherzustellen, hier also zur Abwehr einer Gefahr für Leben oder Gesundheit bestimmter Personenkreise⁴⁴.

**Um die Gefährdung des
Fußverkehrs zu beseitigen,
muss das Fahrzeug
umgesetzt werden, welches
die Gefahr verursacht.**

Ordnungskräfte sensibilisieren

Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung sowie Polizistinnen und Polizisten zu Fuß, auf dem Rad oder im Fahrzeug müssen dafür sensibilisiert sein, Verkehrssituationen aus der Sicht der verletzlichsten Verkehrsteilnehmer zu beurteilen. Wie sieht eine Querungsstelle aus Sicht eines Grundschulkinders aus? Wie kommt man mit einem Rollstuhl an einem Auto vorbei, das auf dem Gehweg steht? Wie findet man als blinder Fußgänger mit Langstock die sichere Stelle, um eine Fahrbahn zu queren?

Um diese Situationen korrekt beurteilen zu können, muss man schon mal in die Hocke gehen, um auf Augenhöhe mit einem Kind zu sein. Oder man muss sich so breit machen wie ein Rollstuhl. Versetzt man sich in die Lage eines mobilitätseingeschränkten Fußgängers, erkennt man leichter, wo Gefährdungen liegen.

In der Verkehrsüberwachung ist es wichtig, die richtigen Prioritäten zu setzen. Der Schutz der Verletzlichsten im Verkehr sollte dabei besonders wichtig sein, da Kinder und Senioren, Blinde und Rollstuhlfahrer nicht ausreichend schnell und nicht unbedingt korrekt auf Verkehrsgefährdungen reagieren können. Da auch von geparkten Fahrzeugen erhebliche Gefahren für diese Fußgänger ausgehen, müssen Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung sowie Polizistinnen und Polizisten den ruhenden Verkehr genau wie den fließenden Verkehr im Blick haben. Verkehrsgefährden auch durch stehende Fahrzeuge müssen erkannt und beseitigt werden. Es sei an die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung erinnert: „Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei.“

⁴³ z.B. §1 Abs. 1 Satz 1 PolG NRW

⁴⁴ z.B. Art. 25 Abs. 1 PAG Bayern

Stichwortverzeichnis

Abbiegende Fahrzeuge.....	11	Gehwegvorstreckung.....	19
Abschleppen.....	12, 17f.	Gemeingebrauch.....	9
Ampel.....	16	Grenzmarkierung.....	13
Anhalteweg.....	16	Grundstückszufahrt.....	19
Anwohnerparken.....	9	Grundtatbestand.....	21
Barrierefreiheit.....	7	KBA.....	10
Behindertengleichstellungsgesetz.....	18	Kommunalpolizei.....	24
Behinderung.....	12	Krafftahrt-Bundesamt.....	10
Bewohnerparkausweis.....	9	Mängelmelder.....	24
BGG.....	18	Mittelinsel.....	16
BKatV.....	10	Notbremsung.....	16
1.2.....	17, 22	Ordnungsbehörden.....	24
113.....	15	Ordnungswidrigkeit.....	
156.....	13	Gesetz.....	9
159.....	23	OWiG.....	9
41.....	11	§ 53 Abs. 1.....	24
45.....	11	§ 56.....	9
52.....	16	Parkdruck.....	9
52a.....	21	Parkraum.....	
54.....	12, 17f.	auf privaten Flächen.....	9
Blindenleitlinien.....	7, 19	Rechtsanspruch.....	8
Bodenleitsysteme.....	19	Parkzeiten.....	8
Bordsteinabsenkung.....	7	Personalmangel.....	24
BT-KAT-OWI.....	10	Polizei.....	6f., 24
Bußgeld.....		Prioritätensetzung.....	24
Abbiegen.....	11	Punkt in Flensburg.....	21
Bordsteinabsenkung.....	18	Punkte in Flensburg.....	15
Fußgängerüberwege.....	15f.	Qualifikation.....	12
Kreuzungsbereich.....	12	Qualifizierte Verstöße.....	21
Parken auf Gehweg.....	21	Querbuch.....	6
Sperrfläche.....	13	R-FGÜ.....	16
verkehrsberuhigter Bereich.....	23	Radfahrer.....	11
Bußgeldkatalog-Verordnung.....	10	Rechtsabbiegen.....	11
Bußgeldregelsatz.....	9	Rechtsanspruch.....	
Bußgeldverfahren.....	9	Parkraum.....	8
Ermahnung.....	9	Regelfall.....	9
Fachverband Fußverkehr Deutschland.....	2	Richtlinie.....	
FAER.....	21	Fußgängerüberweg.....	16
Fahrbahn.....	5	Rollstuhlfahrer.....	18
Fahreignungsregister.....	21	Sanktionsniveau.....	21
Fahrgasse.....	19	Schrittgeschwindigkeit.....	11
FUSS e.V.....	2	Schutzfunktion.....	5
Fußgängerfurt.....	8, 16	Sensibilisierung.....	25
Fußgängerüberweg.....	8, 15	Sichtachse.....	6, 12
Richtlinien.....	16	Sichtbehinderung.....	6
Fußgängerunfälle.....	5	Sichtdreieck.....	6
Gefährdung.....	6	Sichtfläche.....	6
Gefahrenabwehr.....	6	Sichthindernis.....	12
Gehweg.....	5	Sperrfläche.....	13
Gehweg Nase.....	19	Stehzeuge.....	8
Gehwegüberfahrt.....	8	Stellplatzsatzung.....	9
		Stichweg.....	21
		Straftat.....	15

Straße.....	5, 9
Straßenanliegergebrauch.....	8
Straßenverkehrs-Ordnung.....	9
Straßenverkehrsgesetz.....	9
StVG.....	9
StVO.....	9
§ 1 Abs. 2.....	22
§ 12 Abs. 3.....	12
§ 12 Abs. 3 Nr. 5.....	18
§ 25.....	5
§ 3 Abs. 2a.....	11
§ 9 Abs. 3.....	11
T-Kreuzung.....	14
Tatbestandskatalog.....	10
Tatbestandsnummer.....	10
Teilaufpflasterung.....	20
Unfallforschung.....	6
Unfallstatistik.....	5
unverträgliche Verkehrsströme.....	5
Verbindungsweg.....	22
Verdeckungsverbot.....	13, 16
verkehrsberuhigter Bereich.....	23
Verkehrsgefährdung.....	24
Verkehrsministerkonferenz.....	10
Verkehrsnetz.....	5
Verkehrssicherheit.....	24
Verkehrszeichen.....	
293.....	15
295.....	17
298.....	13
299.....	13
325.1.....	23
350.....	15
Verständnis.....	24
Verursacherprinzip.....	9
Verwaltungsvorschrift.....	9
Verwarnung.....	9
Verwarnungsgeld.....	9
Verwarnungsgeldobergrenze.....	21
VwV-StVO.....	5, 9
Warteflächen.....	16
Zebrastrreifen.....	8, 15, 20

In aller Kürze

- Das Queren von Fahrbahnen ist für Fußgänger eine der gefährlichsten Verkehrssituationen.
- Für eine sichere Querung ist es besonders wichtig, dass sich Fußgänger und Auto- oder Radfahrer frühzeitig sehen.
- Aus diesem Grund ist das Parken an und auf Querungsstellen durch verschiedene Verkehrsregeln verboten. Hier drohen nicht nur Bußgelder, sondern auch ein Abschleppen sichtbehindernd geparkter Fahrzeuge.
- Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagenfahrer sowie viele andere Fußgänger sind auf abgesenkte Bordsteine angewiesen, um Fahrbahnen sicher queren und verlassen zu können.
- Deshalb ist nicht nur die Absenkung von Bordsteinen gesetzlich vorgeschrieben, sondern auch das Parken vor Bordsteinabsenkungen teuer – durch Bußgelder oder durch Abschleppmaßnahmen.



Bild 29: Warum bis zu einem erlaubten Parkplatz laufen?



Bild 30: Warum sollte man zu Fuß auf den Parkplatz kommen wollen?