

Bezeichnung des Ausschusses

B a u a u s s c h u s s

Tag der Sitzung  
18. Oktober 2005

Beginn der Sitzung  
16.30 Uhr

Ende der Sitzung  
17:58 Uhr

Ort der Sitzung  
Historisches Rathaus, Zimmer 4

Anwesend

Ratsherr Doege  
Ratsherr Scheidler  
Ratsherr Lübbert  
Ratsherr Busch  
Ratsherr Rieder  
Ratsherrin Frau Künzl-Jauß (in Vertretung für Ratsherrn Lohse)  
Ratsherr Studt  
Herr Schmoll  
Herr Schwark

es fehlten

Ratsherr Lohse

Ferner anwesend

Selbstverwaltung:

Ratsherr R. Lutz  
Ratsherr Jauß

Verwaltung:

Bürgermeister Blaschke  
Herr Buurman  
Herr Schmidt  
Herr Tank  
Herr Roeder (bis TOP 3)

weitere:

Herr Plewnia, Projekt GmbH  
Herr Schade, Fa. MediaMarkt  
Herr Kunert  
Herr Dijkstra, Seniorenrat  
Herr Ehrich, Presse  
7 Bürger (davon 6 nur bis TOP 3)

Protokollführer

Frau Voigt

Unterschrift des Vorsitzenden bzw. Vertreters

gez. Berndt Doege

Unterschrift des Protokollführers

gez. Dörte Voigt

Ratsherr Doege als Vorsitzender begrüßte die Anwesenden zu einer weiteren Sitzung des Bauausschusses.

In öffentlicher Sitzung wurde beschlossen, die Tagesordnungspunkte 1 bis 4 und 6 a (Informationen und Anfragen – Öffentlicher Teil) öffentlich und die Tagesordnungspunkte 5, 6 b (Informationen und Anfragen – Nichtöffentlicher Teil) und 7 nichtöffentlich zu behandeln.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

## **TOP 1 Einwohnerfragestunde**

Die Vorsitzende des Jugendparlaments brachte zu TOP 3 mehrere Fragen vor, die von der Verwaltung und der Selbstverwaltung beantwortet wurden.

1. Gibt es Statistiken über Unfälle in der Fußgängerzone?  
Statistiken über Unfälle in der Fußgängerzone liegen nicht vor. Es handelt sich hier um subjektive Erfahrungswerte.
2. Könnte ein Fahrverbot nur für Schüler erlassen werden, damit die anderen Radfahrer nicht mit bestraft werden?  
Ein Fahrverbot nur für Schüler, um nicht alle Radfahrer zu bestrafen, wird von der Verwaltung als nicht praktikabel angesehen. Die Differenzierung ist schwierig. Die Schulen sind vorab angeschrieben worden, um auf das Problem hinzuweisen.
3. Wie soll die Umsetzung funktionieren? Muss man jetzt immer eine Uhr dabei haben, um die Zeiten einzuhalten?  
Die Umsetzung der Verbotszeiten bedeutet nicht, dass man immer eine Uhr dabei haben muss. In Kurgebieten gibt es auch Zeitbeschränkungen, die funktionieren. Rats herr Studt verwies zudem auf die Kirchturmuhr.
4. Wie kann kontrolliert werden?  
Die Kontrolle wäre Aufgabe der Polizei, da die Überwachung des fließenden Verkehrs in deren Aufgabenbereich fällt.
5. Bevor ein Verbot erlassen wird, sollte die Einhaltung der bestehenden Regelungen kontrolliert werden.  
Eine vorherige verschärfte Kontrolle der Einhaltung der bisherigen Regelung würde wenig Erfolg bringen. Bürgermeister Blaschke selbst ist bisher keine Raserei aufgefallen. Fakt ist jedoch, dass es in der Bekstraße wegen der fehlenden Straßenbreite, am La Couronne-Platz wegen der Buden und in der unteren Feldschmiede wegen der Ständer und der Möblierung ziemlich eng und damit konfliktrichtig ist. Die obere Feldschmiede und die Breite Straße bereiten wegen der größeren Ausbaubreite weniger Probleme.

Sie bedankte sich abschließend für die Aufmerksamkeit.

Weitere Wortmeldungen lagen nicht vor.

## **TOP 6 a Informationen und Anfragen – Öffentlicher Teil**

### **Stadteingangstore**

Bürgermeister Blaschke berichtete über die geplante Beschilderung der Stadteingänge, mit der sich die Agenda 21 beschäftigt hat. Die Schilder sollen größer gestaltet werden. Auch Preußisch Holland soll Erwähnung finden.

## Famila-Markt

Ratsherr Scheidler fragte nach, ob die Fa. Famila in die geänderte Planung (siehe TOP 4) eingebunden ist. Dieses bestätigte Bürgermeister Blaschke.

<b>STADT ITZEHOE</b> Der Bürgermeister	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Sitzungsvorlage</b>	Seite	Sitzungstermin	TOP
		Hauptausschuss		18.10.2005	2
	<input checked="" type="checkbox"/>	Fachausschuss		Aktenzeichen	
	<input checked="" type="checkbox"/>	vertraulich		32.01-32.88.01	
	<input checked="" type="checkbox"/>	nicht vertraulich			
		<b>Entscheidungsvorlage</b>			
Amt/Abteilung <b>Ordnungsamt</b>					
Gremium					
<b>Bauausschuss</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	endgültige Beschlussfassung		
		<input checked="" type="checkbox"/>	Beschlussempfehlung an Ratsversammlung		
		<input type="checkbox"/>	Anhörung / Information		
Anlagen <b>Überwachungskonzept</b>					
Betreff <b>Verbesserung der Überwachung des Ruhenden Verkehrs</b>					
1. Beschluss-/Entscheidungsvorschlag					
Der Bauausschuss nimmt das Konzept für die Verbesserung der Überwachung des ruhenden Verkehrs zustimmend zur Kenntnis.					
2. Beschluss/Entscheidung/Empfehlung (abweichend oder ergänzend vom o.g. Vorschlag)					
3.		Verweisung Bürgermeister/in an ausschuss			Unterschrift Bürgermeister/in
4.		Verweisung an andere Ausschüsse			
<b>Beratungsergebnis</b>				Sitzung am	TOP
<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich		<input type="checkbox"/> nichtöffentlich		<b>18.10.2005</b>	<b>2</b>
		Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen	
<input checked="" type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mit Stimmenmehrheit		Beglaubigt
				gez. Dörte Voigt	
<input checked="" type="checkbox"/>	lt. Beschlussvorschlag		<input type="checkbox"/>	abweichender / ergänzender Be- in das Berichtswesen aufzunehmen	
<b>Der Bürgermeister</b>					
<input type="checkbox"/>		stimmt dem Entscheidungs- vorschlag zu		<input type="checkbox"/>	
		trifft folgende abweichende/ergänzende Entscheidung (siehe 2.)		Datum, Unterschrift	

<b>Erläuterungen</b>	Seite	TOP 2
<p>Die Ahndung von Rechtsbrüchen im ruhenden Verkehr übernimmt neben der Polizei auch die Ordnungsbehörde. Aufgrund einer Landesverordnung ist die Stadt Itzehoe seit 01.07.1991 für die Überwachung des ruhenden Verkehrs zuständig. Zu Beginn dieser Phase wurde die Aufgabe von 4 Teilzeitkräften wahrgenommen mit einer Stundenzahl von je 19,25.</p> <p>1995 sind aufgrund steigender Fallzahlen zwei weitere Halbtagskräfte eingestellt worden, wobei ab 1997 zwei Halbtags- in eine Ganztagsstelle umgewandelt und eine weitere Ganztagsstelle geschaffen wurde.</p> <p>Ab August 2000 entfiel eine Ganztagsstelle aufgrund des krankheitsbedingten Ausscheidens einer Mitarbeiterin. Eine Nachbesetzung ist nicht erfolgt. Nach dem Ausscheiden einer weiteren Mitarbeiterin im Februar 2004 aus Altersgründen und der Umsetzung einer weiteren Überwacherin in die Telefonzentrale werden zur Zeit zwei Halbtags- und eine Vollzeitstelle besetzt.</p> <p>Nach dem derzeit gültigen Stellenplan könnten eine Voll- oder zwei Teilzeitkräfte eingestellt werden, was mit durchschnittlichen Personalkosten von 33.000 €/Jahr verbunden wäre.</p> <p>Die Umsetzung des als Anlage beigefügten Konzeptentwurfs in die Praxis soll dazu dienen, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu verbessern sowie Grundlagen für Erfolgskontrolle, Planung und Steuerung der Überwachung des ruhenden Verkehrs zu schaffen.</p> <p>Aus einsatztaktischen Gründen ist die Stellungnahme der Polizei im Konzept nicht enthalten.</p> <p>Die jetzige Anzahl der Mitarbeiterinnen ist für die Verwirklichung des Konzeptes jedoch nicht ausreichend. Eine Wiederbesetzung soll nach Inkraftsetzen des Konzeptes durch den Bürgermeister vorgenommen werden.</p>		
<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		Fortsetzung Ergänzungsblatt Nr.
	ja (bitte erläutern)	nein
<b>Mitwirkung anderer Ämter?</b>	ja (bitte Ergebnis darstellen)	nein
Amt Amt Amt	Gegenzeichnung Amtsleiter o.V.i.A.	
<b>Freigabe der Vorlage für die Internetpräsentation durch den Bgm o.V. Amtsleiter</b>	X ja	nein
Itzehoe, Datum  <b>29.09.2005</b>	Unterschrift Bürgermeister/Amtsleiter  gez. Rüdiger Blaschke	

**KONZEPT**

**FÜR DIE VERBESSERUNG DER**

**ÜBERWACHUNG**

**DES RUHENDEN VERKEHRS**

**(ÜBERWACHUNGSKONZEPT)**

Stadt Itzehoe  
Der Bürgermeister  
als Ordnungsbehörde  
- Entwurf - Stand 02/II/2005

Konzept für die Verbesserung  
der Überwachung  
des ruhenden Verkehrs  
- Entwurf - Stand 02/1/2005

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung	3
2. Zweck des Überwachungskonzepts	6
3. Beteiligte	7
4. Tätigkeit der Verkehrsüberwacherinnen	9
5. Schichtplan	12
6. Kontrolle in den Abend- und Nachstunden	13
7. Lagebild	15
8. Umsetzen/Abschleppen	17
9. Ruhender Verkehr und Einzelhandel	
9.1. Verkehrsüberwachung contra Einzelhandel	18
9.2. Gebührenfreies Parken	20
9.3. „Brötchentaste“	21
10. Erfolgskontrolle	23
11. Anlagen	
11.1. Zusammenfassung der Vorschläge	24
11.2. Schichtplan (Muster)	26
11.3. Stellungnahme der Polizei	28
11.4. StGB NRW-Pressemitteilung 16/2003	34
11.5. Fragebogen „ Freiwillige Feuerwehr“	35
11.6. Ablaufplan	40

## 1. Einleitung

Für die Ahndung von Rechtsbrüchen im fließenden Verkehr ist ausschließlich die Polizei, im ruhenden Verkehr sind Polizei und Ordnungsbehörden zuständig. Das polizeiliche Einschreiten hängt allerdings davon ab, ob andere vordringlichere Aufgaben wahrzunehmen sind. Aufgrund einer Landesverordnung ist die Stadt Itzehoe seit dem 01.07.1991 für die Überwachung des ruhenden Verkehrs zuständig. Die im öffentlichen Verkehrsraum (Abbildung 1, Seite 5) ermittelten Halt- und Parkverstöße werden seit dem 01.01.1992 von den städtischen Verkehrsüberwacherinnen geahndet. Diese Kräfte repräsentieren die Verwaltung in der Öffentlichkeit und leisten einen nicht unbedeutenden Beitrag zur Imagebildung der Stadt Itzehoe. Vor diesem Hintergrund widmet sich das Kapitel 4 ausführlich der Tätigkeit der Verkehrsüberwacherinnen.

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Verkehrsraum dient

- der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs,
- der Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Straßen,
- der ordnenden Verteilung von Parkplätzen und
- dem Schutz privater Rechte.

Die Stadt Itzehoe leistet mit der Überwachung des ruhenden Verkehrs einen Beitrag zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit sowie zur Verbesserung der Sicherheitslage und stärkt auf diese Weise das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung. Sie erbringt eine Dienstleistung, die täglich von vielen Menschen bewusst und unbewusst in Anspruch genommen wird.

Durch die Festsetzung von Verwarnungs-/ Bußgeldern und die dadurch entstehende Erhöhung des Überwachungsdrucks soll erreicht werden, dass sich die Verkehrsteilnehmer gesetzeskonformer verhalten. Die aus der Festsetzung von Verwarnungs- und Bußgeldern erzielten Einnahmen sind nicht die Hauptsache. Sie sind willkommenes Beiwerk, da sich mit ihnen der durch die Überwachung entstehende Aufwand ganz oder teilweise finanzieren lässt. Die Festsetzung von Verwarn- und Bußgeldern ist ein erlaubtes Mittel der Einnahmebeschaffung und keine "Abzockerei".

Grundlage für die Überwachung ist ein seit 1998 geltender Schichtplan. Aufgrund der personellen Veränderungen, die sich seitdem ergeben haben (Tabelle 1, Seite 4), muss dieser geändert werden. Die Erfahrungen vergangener Jahre haben zudem gezeigt, dass die Kontrollen noch anlassorientierter erfolgen und die Verkehrsüberwacherinnen noch planvoller als bisher eingesetzt werden könnten. Unter diesen Prämissen ist das vorliegende Konzept entstanden. Als Datenbasis dienten dabei u. a. die ca. 96.000 Verfahren, in denen von 1996 bis 2003 den Falschparkern eine schriftliche Verwarnung/ Anhörung übersandt wurde, und ca. 21.500 Verfahren, in denen seinerzeit der Erlass eines Bußgeldbescheides erfolgte (Tabelle 2, Seite 4). Der Studie „Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften (2001)“ des Instituts für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e. V. Heilbronn wurden zudem Anregungen und Ansätze für die Erstellung des Konzepts entnommen.

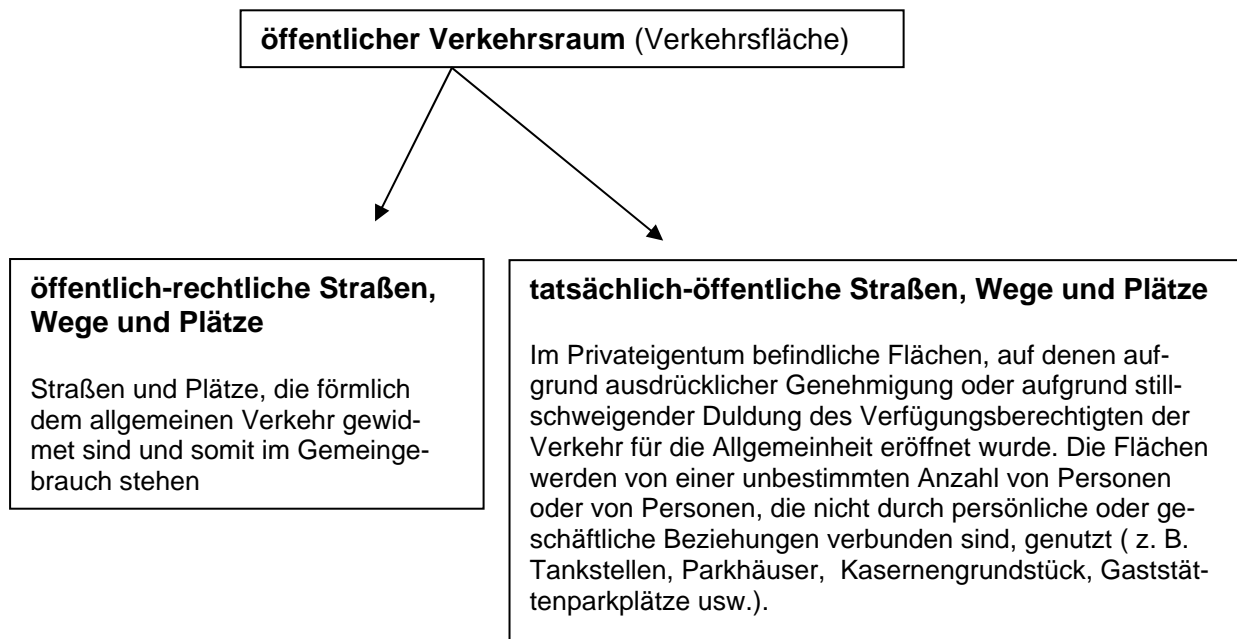
Das vorliegende Konzept beinhaltet die Entwicklung unterschiedlicher Lösungsansätze zur Beseitigung zahlreicher Problempunkte. Es handelt sich keinesfalls um eine abschließende Darstellung. Zusätzliche notwendige Maßnahmen werden sich voraussichtlich erst im weiteren Verlauf der Bearbeitung des Konzepts detailliert beschreiben lassen. Die Vorgehensweise für die Erarbeitung und Umsetzung des Konzepts ist der Anlage 11.6. zu entnehmen.

Jahr	Außendienst	Innendienst
1992 -1994	4 ( 19,25 Std.)	1 ( 38,5 Std.)
1995,1996	6 ( 19,25 Std.)	1 ( 39,5 Std.)
1997-1999	4 ( 19,25 Std.)	1 ( 38,5 Std.)
	2 ( 38,5 Std.)	1 ( 39,5 Std.)
01/2000- 07/2000	4 ( 19,25 Std.)	1 ( 38,5 Std.)
	2 ( 38,5 Std.)	1 ( 39,5 Std.)
08/2000- 12/2000	4 ( 19,25 Std.)	1 ( 38,5 Std.)
	1 ( 38,5 Std.)	1 ( 39,5 Std.)
01/2001- 04/2001	4 ( 19,25 Std.)	1 ( 38,5 Std.)
	1 ( 38,5 Std.)	1 ( 39,5 Std.)
05/2001-02/2004	4 ( 19,25 Std.)	1 ( 38,5 Std.)
	1 ( 38,5 Std.)	1 ( 30,0 Std.)
ab 03/2004	3 ( 19,25 Std.)	1 ( 38,5 Std.)
	1 ( 38,5 Std.)	1 ( 30,0 Std.)

Jahr	Anzahl der durch die Stadt ltzehoe ermittelten bzw. hier angezeigten Halt- und Parkverstöße	Anzahl der von der Polizei für das Bußgeldverfahren übermittelten Da- tensätze	Anzahl der schrift- lichen Verwarnun- gen/ Anhörungen	Anzahl der Bußgeldbe- scheide
1992	21.445	unbekannt	unbekannt	708
1993	16.729	unbekannt	unbekannt	2.145
1994	30.000	unbekannt	unbekannt	2.312
1995	unbekannt	unbekannt	unbekannt	unbekannt
1996	29.141	320	8.933	2.130
1997	26.525	401	8.609	120
1998	25.524	579	13.438	2.022
1999	28.605	412	14.271	4.355
2000	28.510	490	12.730	2.963
2001	30.812	494	14.539	3.207
2002	27.687	439	13.482	3.671
2003	24.239	421	10.073	3.069
2004	23.180	333	9.634	2.631

## Abbildung 1

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Für die Beurteilung der Frage, ob auf einer Fläche öffentlicher Verkehr stattfindet und sie somit den verkehrsrechtlichen Vorschriften unterliegt, sind die eigentumsrechtlichen Verhältnisse nicht von Bedeutung. Unabhängig von den eigentumsrechtlichen Verhältnissen gelten die verkehrsrechtlichen Vorschriften somit für alle Flächen, bei denen es sich um öffentlichen Verkehrsraum (Verkehrsfläche) handelt.



## 2. Zweck des Überwachungskonzepts

Die Entwicklung und Fortschreibung des Überwachungskonzepts sowie dessen Umsetzung in die Praxis dient dazu, dass bei der Ermittlung von Halt- und Parkverstößen

a.) bestimmte operative, taktische und strategische Ziele bezüglich der

- Auftragserfüllung,
- Akzeptanz,
- Mitarbeiterzufriedenheit,
- Wirtschaftlichkeit und
- der gesellschaftlichen Verantwortung erreicht werden,

**Effizienz**  
(Zweckmäßigkeit)

b.) nachhaltig ein günstigeres Verhältnis zwischen dem Nutzen und den Kosten entsteht (Optimalprinzip),

**Effektivität**  
(Wirtschaftlichkeit)

- c.) und dass zukünftig die Grundlagen für ein
- strategisches Controlling( Machen wir die richtigen Dinge ?)
  - und ein operationelles Controlling (Machen wir die Dinge richtig?) zur besseren
  - Planung/Steuerung der Maßnahmen vorhanden sind.

**Erfolgskontrolle  
Planung  
Steuerung**

Das Überwachungskonzept und dessen Umsetzung in die Praxis sollen dazu beitragen, die **Aufgabe flexibler, effizienter und effektiver zu erledigen.**

Effektives Handeln ist politisch wichtiger als effizientes Handeln. Denn: Die falschen Dinge richtig tun ist immer Geldverschwendung !

Zudem soll es zur **Verbesserung der Erfolgskontrolle, Planung und der Steuerung** dienen.

Die **Voraussetzung** für den Erfolg dieses Konzepts ist die **Festlegung von operativen, taktischen und strategischen Zielen** in Hinblick auf die unter a.) genannten Zielfelder entsprechend dem Zweck der Gesetze und der aktuellen Rechtsprechung (Rechtmäßigkeit) sowie eine **politische vertretbare Entscheidung, welcher dauerhafte Nutzen** durch die Aufgabenerledigung für das Gemeinwohl **anzustreben ist.**

### 3. Beteiligte

In der Vergangenheit waren die Diskussionen und Maßnahmen zum Thema „Ruhender Verkehr“ im wesentlichen geprägt

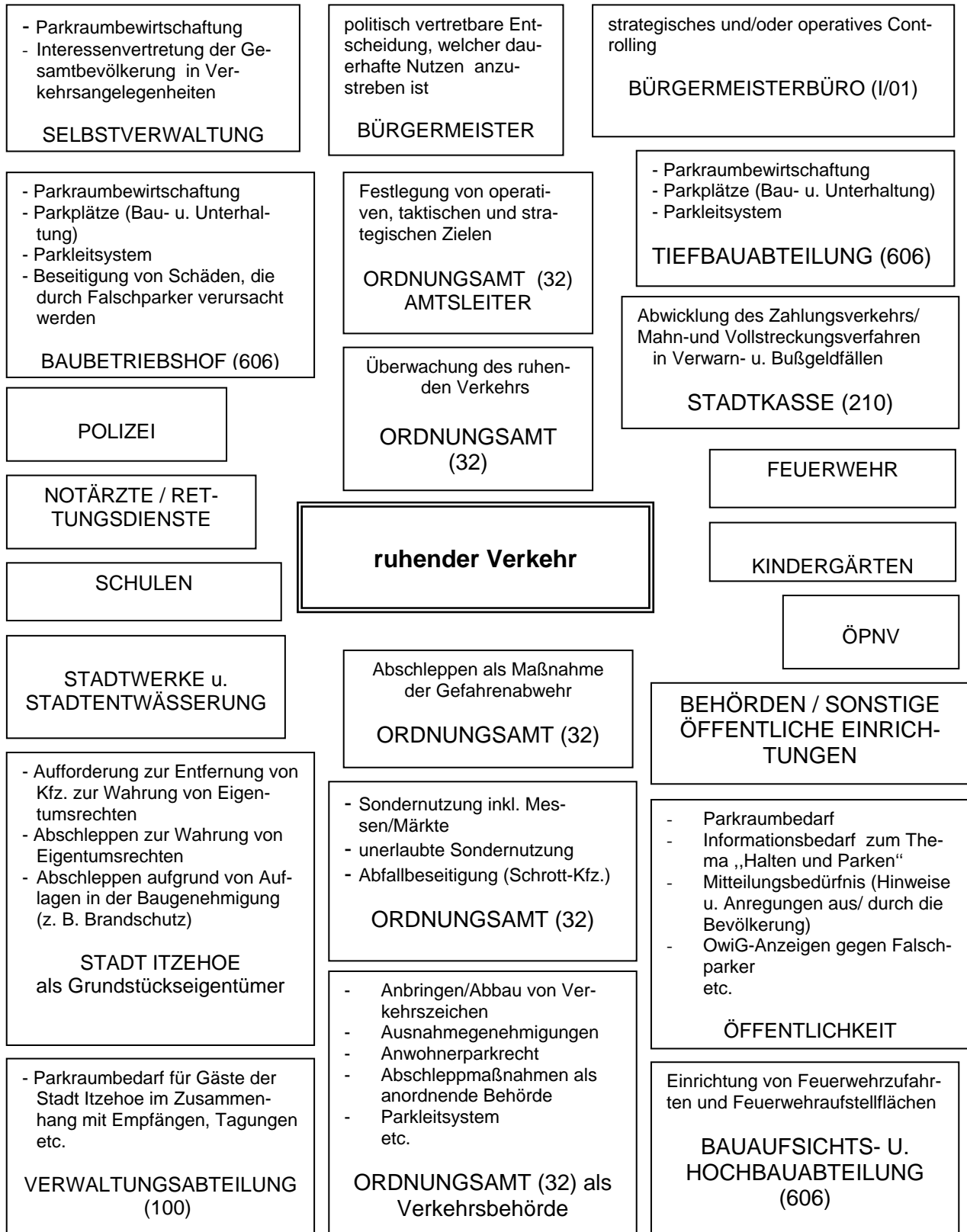
- von der Priorisierung der Bedürfnisse/Interessen des Einzelhandels sowie
- durch kleinräumliche und zeitlich differenzierte Lösungsansätze.

Die Priorisierung der Interessen und Bedürfnisse einer Gruppe sollte nicht weiter fortgesetzt werden. Allein die Einzelhändler und deren Kunden als wichtigste Gruppe einzuschätzen, ist bei den hier bekannten vielfältigen Interessenkonflikten nicht ausreichend. Es haben weitaus mehr Gruppen und Einzelpersonen (Abbildung 2, Seite 8) Bedürfnisse im sowie Interesse am ruhenden Verkehrs. Ungeachtet dessen wird das Thema „Ruhender Verkehr und Einzelhandel“ noch einer gesonderten Betrachtung unterzogen, da es in diesem Zusammenhang seit einiger Zeit auch gesetzgeberische Bestrebungen (Stichwort „Brötchentaste“) gibt.

Kleinräumliche Beschränkungen und zeitliche Differenzierungen bei den Regelungen sollten ebenfalls abgelehnt werden. Solche Lösungsansätze entsprechen nicht der Tatsache, dass die Stadt Itzehoe von der Bevölkerung überwiegend als ein geschlossenes Gebiet wahrgenommen wird. Erfahrungsgemäß kann dem Bedürfnis „Jeder hat seinen Parkplatz ohne Einschränkungen direkt vor seiner Tür/vor dem Geschäft seiner Wahl“ ohnehin nicht entsprochen werden. Kleinräumlichkeit und zeitliche Differenzierung zeugen eher von einem Glauben an die Planbarkeit des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer als von einer praktikablen Herangehensweise. Die mit kleinräumlichen und zeitlich differenzierten Lösungsansätzen einhergehende Zerstückelung erhöht in der Regel nur den Suchverkehr und steigert gleichzeitig den Unmut (z. B. freien Parkplatz gesehen, doch leider für die eine andere Gruppe von Verkehrsteilnehmern bestimmt).

Die Probleme im ruhenden Verkehr, zu denen u. a. auch Halt- und Parkverstöße zählen, haben vielfältige Ursachen. Dementsprechend erfordert ihre Bewältigung oft ein konzertiertes Handeln unterschiedlicher Beteiligter. Die Umsetzung dieses Konzepts und dessen Fortschreibung ist nur dann sinnvoll, wenn sich viele Beteiligte dauerhaft dafür engagieren und sich an entsprechenden Maßnahmen beteiligen, einschließlich der Bereitstellung personeller Kapazitäten und finanzieller Mittel. Ansonsten steht der erforderliche Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum erzielbaren Erfolg.

Abbildung 2



#### 4. Tätigkeit der Verkehrsüberwacherinnen

Die Verkehrsüberwacherinnen erfüllen mit ihrer Tätigkeit eine ordnungsbehördliche Funktion in einem Rechtsbereich, in dem es massenhaft zu Regelübertretungen kommt. Das berufliche Umfeld ist negativ eingestellt und nicht ohne Vorurteile. Die Kommunikation ist aufgrund dessen häufig konfliktbelastet. Es herrscht im Außendienst oft eine gespannte Arbeitsatmosphäre mit Widerständen, Beschwerden und aggressivem Verhalten.

Der ruhende Verkehr wird ganzjährig kontrolliert und die Überwachung nur bei extremen Wetterlagen eingestellt. Die Verkehrsüberwacherinnen sind daher auch bei Regen, bei Minustemperaturen und in der Dunkelheit zu Fuß im Einsatz. Sie sind dem Verkehrslärm in vollem Umfang ausgesetzt.

Die Verkehrsüberwacherinnen tragen während der Arbeit Dienstkleidung. Die Bevölkerung kann sie daher sofort als Amtspersonen erkennen. Aufgrund dieser Tatsache müssen die Verkehrsüberwacherinnen jederzeit und überall gesprächsbereit sein.

Neben dem Unmut der mit einer Verwarnung "bedachten" Falschparker besteht in weiten Teilen der Bevölkerung Unklarheit über die Definition des Haltens/Parkens (Abbildung 3, Seite 11), den Ablauf der Verwarn- und Bußgeldverfahren sowie ein grundsätzliches Interesse am gesamten Verkehrsgeschehen. Für die Bevölkerung sind die Verkehrsüberwacherinnen oft der erste und teilweise auch einzige Kontakt für diesbezügliche Fragen, Anregungen und Beschwerden.

Außer der Überwachung des ruhenden Verkehrs und der Ahndung der Halt- und Parkverstöße bilden daher folgende Tätigkeiten den Schwerpunkt der Arbeit der Verkehrsüberwacherinnen:

- a) Gespräche mit den Falschparkern vor Ort,
- b) Entgegennahme von bar gezahlten Verwarnungsgeldern,
- c) Feststellungen hinsichtlich der Verkehrszeichen/Markierungen für den ruhenden Verkehr und der Funktionsfähigkeit der Parkscheinautomaten,
- d) Weitergabe der Informationen zu c) an die Innendienstmitarbeiter, die Verkehrsbehörde und/oder den städt. Bauhof,
- e) Entgegennahme von Anregungen und Hinweisen aus der Bevölkerung zum gesamten Verkehrsgeschehen (ruhender und fließender Verkehr) sowie Weiterleitung an die zuständigen Stellen,
- f) Beantwortung von Fragen der Bevölkerung zum gesamten Verkehrsgeschehen bzw. Benennung der/des Sachbearbeiterin/Sachbearbeiters, die/der die Fragen beantworten kann,
- g) Anfertigen von Stellungnahmen und Skizzen zu Gegenäußerungen, Stellungnahmen und Einsprüchen der Betroffenen im Verwarnungs-/Bußgeldverfahren sowie
- h) Teilnahme am Hauptverfahren.

Aber was ist eigentlich die Aufgabe der Verkehrsüberwacherinnen im großen Gesamtbild des Verkehrsgeschehens ?

Verkehrsüberwacherin – das ist eine Profession, von der viele Menschen betroffen sind. Dies schließt etliche Berufszweige mit ein:

- diejenigen, die Parkraumbedarf haben (Einzelhandel, Handwerker, Paketdienste etc),
- diejenigen, die ein Interesse daran haben, dass nicht ordnungswidrig gehalten und geparkt wird (Feuerwehr, Rettungsdienste, ÖPNV etc. ),

- diejenigen, deren Aufgabe die Planung, Herstellung und Beschilderung des öffentlichen Verkehrsraums ist (Verkehrsbehörden, Stadtplaner, Architekten etc. ),

- die Entwickler und Hersteller von Geräten zur Bewirtschaftung des Parkraums (Parkuhren/Parkscheinautomaten),
  - die Entwickler und Hersteller von Mobilien-Daten-Erfassungsgeräten (MDE-Geräte) und der Rechtsfolgeverfahren,
  - diejenigen, die im Zusammenhang mit Halt- und Parkverstößen das Verfahrensrecht in die Praxis umsetzen (Staatsanwaltschaften, Gerichte, Anwälte),
- und viele, viele mehr.

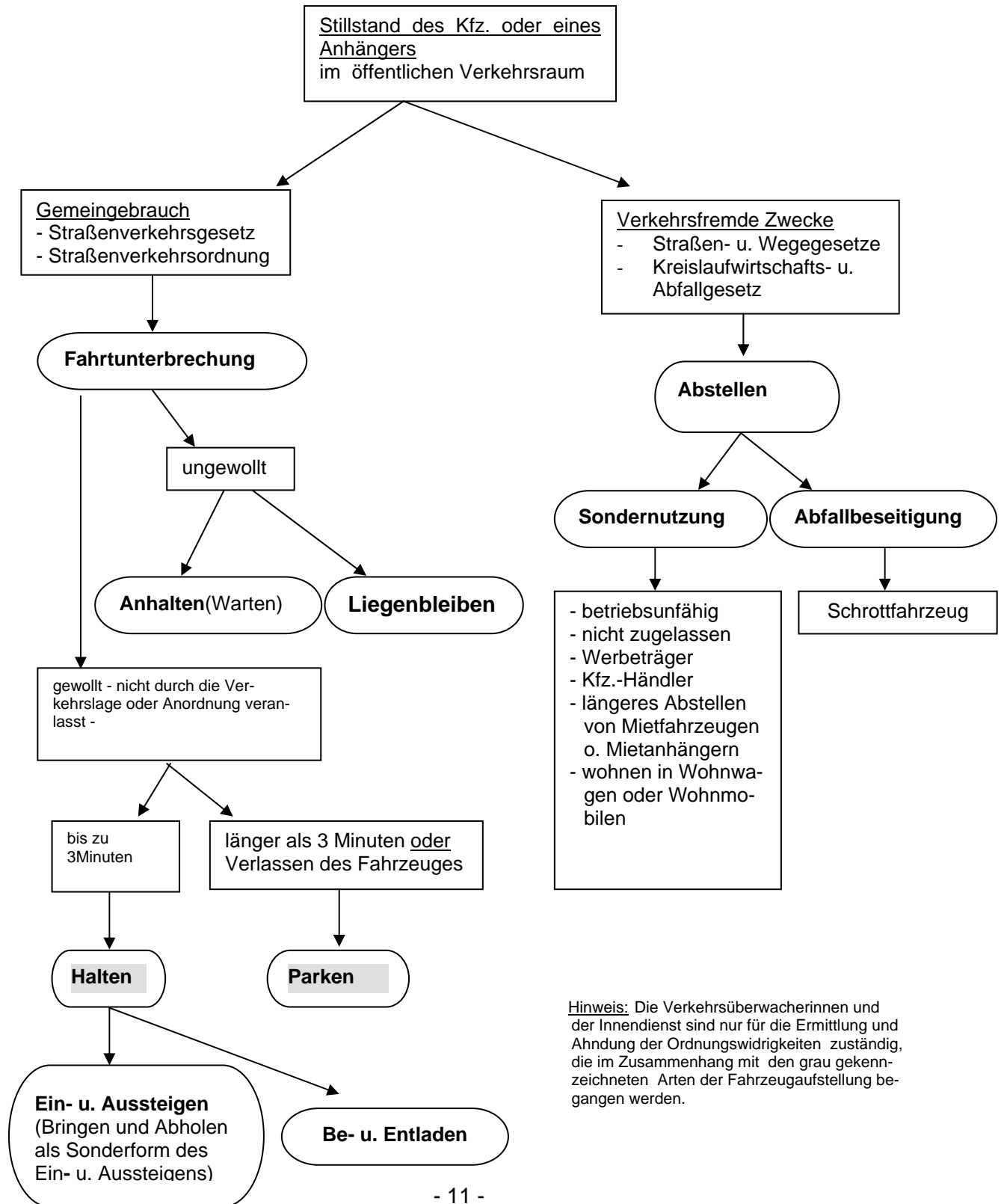
Sicherheit, ein hoher Fahrzeugumschlag - damit jeder eine faire Chance auf einen Parkplatz bekommt - und die Stärkung der Lebens-/Aufenthaltsqualität sind die primären Zwecke der Überwachung des ruhenden Verkehrs. Jeder von den Verkehrsüberwacherinnen festgestellte und geahndete Verstoß kann einer dieser Basiskategorien zugeordnet werden. Nur anhand dieses großen Bildes lässt sich der eigentliche Nutzen und Wert der Tätigkeit der Verkehrsüberwacherinnen richtig beurteilen. Neben zahlreichen anderen Faktoren prägen sie durch ihr Auftreten und ihr Verhalten zudem nachhaltig das Image der Stadt Itzehoe.

*Vorschlag A: Es ist sicher klüger, das Erscheinungsbild einer Stadt und ihrer Verwaltung aktiv zu organisieren, als seine Entwicklung dem Zufall zu überlassen. Aus diesem Grund sollten die Beteiligten (Kapitel 3) und die Stadt Itzehoe zukünftig die Verkehrsüberwacherinnen durch*

- *zeitnahe Informationen über alle verkehrsrelevanten Planungen und Ereignisse,*
- *eine verbesserte Bereitstellung von Haushaltsmitteln für Aus- und Fortbildung sowie*
- *durch eine Optimierung des interkommunalen Informations- und Erfahrungsaustausches zum Thema „Überwachung des ruhenden Verkehrs“*

*bei ihrer Tätigkeit unterstützen.*

Abbildung 3



**Hinweis:** Die Verkehrsüberwacherinnen und der Innendienst sind nur für die Ermittlung und Ahndung der Ordnungswidrigkeiten zuständig, die im Zusammenhang mit den grau gekennzeichneten Arten der Fahrzeugaufstellung begangen werden.

## 5. Schichtplan

Der jetzige Schichtplan ist seit dem 28.12.1998 gültig. Die Stadt Itzehoe beschäftigte seinerzeit 6 Verkehrsüberwacherinnen (4 Halbtagskräfte und 2 Vollzeitkräfte). Seit dem 01.März 2004 stehen der Stadt Itzehoe nur noch 4 Verkehrsüberwacherinnen (3 Halbtagskräfte und 1 Vollzeitkraft) zur Verfügung. Bei dem Plan handelt es sich um ein diskontinuierliches System mit sonntäglichem Stillstand und kurzzyklischer Vorwärtsrotation.

Die ursprüngliche Personalstärke in Verbindung mit der Schichtarbeit und den Doppelstreifen diente unter anderem auch der Integration von Reserven. Die verringerte Personalstärke führt in Verbindung mit dem Schichtplan bei Krankheit, Urlaub, Schulungen usw. immer wieder zu einem substantiellen Absinken der Überwachungsichte. Der ruhende Verkehr kann aufgrund dessen heute nicht mehr so optimal kontrolliert werden, wie dies in der Vergangenheit der Fall war.

*Vorschlag B: Es sollte geprüft werden, ob zur Integration von Reserven in das Schichtsystem die Nachbesetzung der seit dem 01.03.2004 vakanten Stelle einer Überwachungskraft erforderlich ist.*

Natürlich hängen die Anforderungen an ein zukünftiges Schichtsystems auch davon ab, in welchem Umfang insgesamt eine Nachbesetzung der vakanten Stellen der Überwachungs-kräfte erfolgt und welche Ziele durch die Überwachung des ruhenden Verkehrs erreicht werden sollen. Da keine entsprechenden Erkenntnisse vorhanden sind, ist eine Analyse der Anforderungen zur Zeit nicht möglich. Dieses Konzept enthält daher auch keinen Entwurf für ein zukünftiges Schichtsystem oder entsprechende Gestaltungsempfehlungen.

Bis zur Gestaltung des zukünftigen Schichtsystems und dessen Einführung müssen allerdings Maßnahmen ergriffen werden, um das substantielle Absinken der Überwachungsichte zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde zusammen mit den Verkehrsüberwacherinnen ein Schichtplan entwickelt, der dazu geeignet ist, das substantielle Absinken der Überwachungsichte in geringem Umfang zu reduzieren. Es handelt sich hierbei um ein diskontinuierliches System mit sonntäglichem Stillstand und kurzzyklischer Vorwärts- und Rückwärtsrotation. Aufgrund der Nachteile, die dieses System für die Beschäftigten beinhaltet, sollte es nur eine begrenzte Zeit angewandt werden.

*Vorschlag C: Der Schichtplan sollte aufgrund der personellen Veränderungen, die sich seit 1998 ergeben haben (Tabelle 1, Seite 4), entsprechend der Anlage 11.2. kurzfristig aktualisiert werden.*

Immer mehr Ordnungsämter halten aufgrund

- der ständig steigenden Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge,
- der damit einhergehenden Verknappung des Parkraums,
- des durch die Neufassung der Ladenschlusszeiten bzw. des durch die Flexibilisierung der Arbeitszeit veränderten Verkehrsaufkommens,
- der nachlassenden Verkehrsdisziplin und
- aufgrund von Vorfällen bei Feuerwehreinsätzen

eine Überwachung des ruhenden Verkehrs in den Abend- und Nachtstunden für geboten und führen diese auch durch. Die Kontrollen erstrecken sich überwiegend auf Gebiete, in denen aufgrund einer Häufung von Schank- und Speisewirtschaften bei gleichzeitiger Wohnbebauung ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in den Abend- und Nachtstunden zu verzeichnen ist. Betroffen sind aber auch reine Wohngebiete, in denen Falschparker die Einsätze der Feuerwehr/Rettungskräfte erschweren oder behindern könnten.

Die letzte Umfrage der Stadt Itzehoe zu diesem Thema erfolgte im Jahr 2001. Befragt wurden die Städte Ahrensburg, Eckernförde, Elmshorn, Heide, Husum, Pinneberg, Rendsburg, Schleswig und Wedel zu ihren Einsatzerfahrungen. Die Umfrageergebnisse können bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt Itzehoe verfügt ebenfalls über eigene Einsatzerfahrungen. Diese stammen aus der Zeit vom 01.08.1997 bis 27.12.1998. Der ruhende Verkehr wurde seinerzeit in der Innenstadt regelmäßig am Donnerstag und Freitag bis 19.00 Uhr überwacht. Gleichzeitig waren die Verkehrsüberwacherinnen am Samstag bis 13.30 Uhr (jetzt 12.30 Uhr) im Außendienst. Seit dem 28.12.1998 enden die Kontrollen wieder um 17.30 Uhr (Montag bis Freitag).

In eine Entscheidung, die Überwachung des ruhenden Verkehrs auf die Abend- und Nachtstunden auszudehnen, sollten nach den bisherigen Erkenntnissen und Erfahrungen eingehende Überlegungen zu folgenden Punkten mit einfließen:

- a.) Beachtung städtebaulicher Gegebenheiten, Berücksichtigung von Veränderungen des Verkehrsaufkommens während der unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten, d.h.:
- "Ventile" schaffen, indem Flächen, die zur Zeit keiner anderweitigen Nutzung unterliegen, zu Parkraum umgewandelt werden, sofern ein Rückbau jederzeit möglich ist;
  - "Ventile" schaffen, indem die Verkehrsbehörde die Beschilderung so ändert, dass an Stellen, an denen bedingt durch das Verkehrsaufkommen tagsüber aus Sicherheitsgründen ein Halten oder Parken nicht gestattet werden kann, dies in den Abend-/Nachtstunden zugelassen wird.
- b.) Eine Akzeptanz der Überwachung des ruhenden Verkehrs in den Abend- und Nachtstunden ist nur zu erwarten, wenn der Überwachungsdruck in einem jedermann erklärbaaren Verhältnis zur Bedeutung der Delikte für die öffentliche Sicherheit steht, d. h.:
- keine Formaldelikte in den Abend- und Nachtstunden ahnden;
  - gegebenenfalls ordnungswidrig parkende Kfz. im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr umsetzen oder abschleppen.
- c.) Die Überwachung in den Abend-/Nachtstunden bindet eventuell Personal, dass tagsüber, wenn der Parkdruck in den verkehrsintensiven Zeiten am größten ist, nicht zur Verfügung steht. Es muss daher geprüft werden, ob der Einsatz der Verkehrsüberwacherinnen nach 17.30 Uhr zwingend geboten ist.
- d.) Information der Polizei (rechtzeitig und umfassend) um Überschneidungen zu vermeiden.

- e.) ggf. Einbindung der Polizei in Sicherungsmaßnahmen (z. B. Schulung der städtischen Kräfte in Eigensicherung und Selbstverteidigung, unverzügliches Erscheinen und Eingreifen bei Konfliktsituationen).
- f.) Gewinnung von Kräften, die über die für die Aufgabe erforderliche Motivation verfügen.
- g.) Ausstattung der Überwachungskräfte mit Mobiltelefonen.
- h.) Anpassung der Dienstkleidung und persönlichen Ausstattung (Anbringung von reflektierenden Streifen, Taschenlampen usw.).

Es wäre sinnvoll, wenn vor einer Entscheidung in dieser Sache zunächst durch die Auswertung der von der Polizei und der Freiwilligen Feuerwehr abgegebenen Stellungnahmen (siehe Anlagen 11.3. und 11.5.) geklärt wird, ob und in welchem Umfang Kontrollen nach 17.30 Uhr überhaupt erforderlich sind. Bis dahin sollte der Schichtplan nicht dahingehend geändert werden, dass sich auch nach 17.30 Uhr noch Verkehrsüberwacherinnen im Außendienst befinden.

*Vorschlag D: Die Überwachung in den Abend- und Nachtstunden sollte nur bei Bedarf und möglichst in Zusammenarbeit mit der Polizei erfolgen.*

## **7. Lagebild**

Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs erfolgt zur Zeit entweder nach dem "Gießkannen-Prinzip" oder ähnelt immer mehr der mobilen offenen schwerpunktmäßigen Verkehrsüberwa-

chung. Der Nachteil der letztgenannten Kontrollform ist die zeitliche und räumlich begrenzte Wirkung. Aus der Studie „Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften (2001)“ des Instituts für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e. V. Heilbronn geht hervor, dass eine hohe Überwachungsichte und/oder eine deutliche Präsenz der für die Kontrollen eingesetzten Kräfte keine Garantie dafür sind, dass die Verkehrsteilnehmer die Bestimmungen der StVO befolgen.

Zitat: „Die von den Autofahrern wahrgenommene Kontrollhäufigkeit korrespondiert zwar mit den objektiven Überwachungsintensitäten, jedoch geht hier eine hohe wahrgenommene Kontrollhäufigkeit damit einher, dass den Autofahrern die Kontrollstellen bekannt sind, was sich wiederum stark negativ auf die Befolgung der entsprechenden Verkehrsnormen auswirkt.“

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs wird zukünftig sicherlich nur dann einen höheren Befolgungsgrad der Verkehrsregeln bewirken, wenn die Kontrollstellen und Kontrollzeiten so oft wie möglich geändert werden. Dies bedarf einer Änderung der Aufgaben und Strukturen sowie einer entsprechenden Motivationsarbeit innerhalb der Verwaltung. Der Ausgangspunkt hierfür ist eine sorgfältige Lagefeststellung (Lagebild). Sie bildet das Fundament aller operativen, taktischen und strategischen Entscheidungen. Die Lagefeststellung und eine funktionierende Zielvorgabe sind wesentliche Bestandteile für das „Überleben“ des Projekts „Verbesserung der Überwachung des ruhenden Verkehrs“.

*Vorschlag E: Die Kontrollen nach dem „Gießkannen-Prinzip“ sollten endgültig der Vergangenheit angehören und die mobile offene schwerpunktmäßige Verkehrsüberwachung nur in Ausnahmefällen praktiziert werden. Stattdessen sollte der Einsatz der Verkehrsüberwachenden aufgrund eines Lagebildes und mit einer eindeutigen Zielvorgabe erfolgen.*

Die Lagefeststellung besteht aus Information und Kontrolle. Sie ist zielgerichtet und auf die Führungskräfte bezogen. Diese müssen fortwährend

- das Lagebild überprüfen,
- das Lagebild vervollständigen
- sowie die Lageentwicklung verfolgen.

Das Sammeln von Informationen ist die erste Phase des Führungsvorgangs. Sie umfasst

- das Sammeln und Aufbereiten aller erreichbaren Informationen über die Sicherheitslage,
- die Beurteilung der Dringlichkeit einer Abwehr bzw. Beseitigung von Gefahren (Störungen) und
- die Beurteilung von Möglichkeiten zur Abwehr bzw. Beseitigung von Gefahren (Störungen).

Das Lagebild bestimmt sich somit aus folgenden Faktoren:

- Ort,
- Zeit,
- Gefahrenlage,
- Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheitslage.

- 15 -

Die Kontrolle ergibt sich aus dem Vergleich der umgesetzten Maßnahmen mit der Absicht der Führungskräfte.

Die zur Lagefeststellung erforderlichen Informationen sollte sich die Stadt Itzehoe zunächst durch die Auswertung der von der Polizei und der Freiwilligen Feuerwehr abgegebenen Stellungnahmen (siehe Anlagen 11.3. und 11.5.) beschaffen. Außer dem Ordnungsamt ist nur die Polizei zu einer professionellen Beurteilung des Verkehrsgeschehens fähig. Sie ermittelt ebenfalls regelmäßig Halt- und Parkverstöße (Tabelle 3), überwiegend in den Abend- und

Nachtstunden. Zudem müsste ein Informationsaustausch mit der Freiwilligen Feuerwehr erfolgen, da dort ebenfalls detaillierte Einsatzerkenntnisse bestehen. Erst danach könnten und sollten die übrigen Beteiligten (Kapitel 3) gegebenenfalls um Informationen gebeten werden.

*Vorschlag F: Die Lagefeststellung und die Verfolgung der Lageentwicklung erfordert die Zusammenarbeit zahlreicher Beteiligter; allein macht diese Arbeit wenig Sinn! Ein Lagebild sollte daher erst nach einer eingehenden Befragung der Polizei und der Freiwilligen Feuerwehr erstellt werden.*

An die Informationen zur Lagefeststellung müssen folgende Anforderungen gestellt werden:

- in ihnen darf weder übertrieben noch untertrieben werden,
- Tatsachen und Vermutungen sind klar zu trennen und
- bei der Bewertung der Informationen ist die Quelle zu berücksichtigen.

Es ist darauf zu achten, ob die Informationen

- auf eigene Wahrnehmungen,
- auf Aussagen von Dritten oder
- auf Vermutungen zurückzuführen sind.

Außerdem müssen die Informationen zur Lagefeststellung ständig ausgewertet werden. Unklare oder möglicherweise bedeutsame Informationen sind durch Rückfragen zu überprüfen.

Jahr	Anzahl
1996	4.092
1997	5.217
2000	4.717
2001	3.791
2002	3.175
2003	1.150

## 8. Umsetzen/Abschleppen

Die im Rahmen der Überwachung des ruhenden Verkehrs geahndeten Verstöße verletzen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung und sind als Störung oder Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu qualifizieren. Rechtliche Gründe, gegen das verkehrswidrige Ver-

halten auch mit repressiven Maßnahmen in Form von Umsetzen oder Abschleppen vorzugehen, gibt es grundsätzlich nicht. Tatsache ist, dass durch das Ausfertigen einer Verwarnung und der Festsetzung eines Verwarnungsgeldes die Störung oder Gefahr nicht beseitigt wird. Dies lässt sich nur durch die Beseitigung des ordnungswidrig geparkten Fahrzeuges erreichen. Die Stadt Itzehoe wird mit ihren Bemühungen zur Verbesserung der Sicherheitslage und zur Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bürgerinnen und Bürger auf Dauer nicht erfolgreich sein, falls sie weiterhin auf das Umsetzen und Abschleppen verzichtet. Außerdem leidet die Glaubwürdigkeit der Verwaltung darunter, wenn mit Hinweis auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit fortgesetzt die Ahndung der Halt- und Parkverstöße erfolgt, gleichzeitig aber Schritte zur Beseitigung der damit verbundenen Störungen und Gefährdungen unterbleiben.

*Vorschlag G: Neben der Verbesserung der Überwachung des ruhenden Verkehrs sollten gleichzeitig zur Verbesserung der allgemeinen Gefahrenabwehr die personellen und finanziellen Kapazitäten geschaffen werden, die für das Umsetzen/Abschleppen ordnungswidrig geparkter Fahrzeuge benötigt werden. Beim Umsetzen/Abschleppen ist es wichtig, dass räumliche und zeitliche Einsatzschwerpunkte sowie die taktische Vorgehensweise zwischen Polizei und Ordnungsbehörde regelmäßig abgestimmt werden; ebenso der Austausch der Einsatzerkenntnisse und deren Nachbereitung. Zur Verbesserung der Transparenz und Akzeptanz der Maßnahmen ist zudem regelmäßig und anlassbezogen eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.*

## **9. Ruhender Verkehr und Einzelhandel**

### **9.1. Verkehrsüberwachung contra Einzelhandel**

Ein attraktiver, lebendiger Handel verbessert die Entwicklung der Stadt. Eine Zukunft der Stadt ohne Handel ist ebenso undenkbar wie ein Handel ohne die Stadt. Von Städten mit einer guten Lebens- und Aufenthaltsqualität profitiert auch der Handel.

Immer wieder klagen Einzelhändler über Umfeldverschlechterungen und fordern die Durchführung von Maßnahmen zur Standortverbesserung. Der schlechte Geschäftsgang wird dabei unter anderem auf das konsequente Vorgehen gegen Falschparker zurückgeführt. Selbst der Bericht des Rechnungsprüfungsamtes (RPA) über die Aufgabe „Überwachung des ruhenden Verkehrs“ vom 17.06.2003 enthält in diesem Zusammenhang folgende Aussagen:

„Es sollte vor dem Hintergrund der gebotenen Zweckmäßigkeit der Aufgabenerledigung abgewogen werden, ob es der ordnungspolitische Ansatz rechtfertigt, den derzeitigen Verwaltungsaufwand insbesondere bezogen auf das eingesetzte Personal fortzusetzen und dabei Verwarn- und Bußgelder von rund einer viertel Million Euro festzusetzen. Allemaal wird schnell der Vorwurf formuliert, die Stadt würde dadurch im Innenbereich dem Einzelhandel Kaufkraft entziehen.“

„In jedem Fall wird man aus Sicht mancher Bürger wohl das Verhältnis zwischen Stadt und Bürger als gestört ansehen müssen, wenn man einerseits für ein steuerfinanziertes „leeres Parkhaus am Bahnhof“ gezahlt hat und andererseits bei einer aus Sicht des Autofahrers geringfügigen Parkzeitüberschreitung zur Kasse gebeten und bei Nichtzahlung sogar mit Gefängnis gedroht wird. Dieses mögliche gestörte Verhältnis ist unabhängig vom rechtlichen Standpunkt dem Ansehen der Stadt Itzehoe als Einkaufsstadt und Dienstleistungszentrum abträglich und kann aufgrund der großen Mobilität der Bürger dauerhaft zu Umsatzeinbußen in der Innenstadt führen, zumal bei den Einkaufszentren an der Peripherie keine Parkgebühren erhoben werden.“

Entgegen den Aussagen des RPA ist jedoch selten das konsequente Vorgehen gegen Falschparker (auch nicht unter den im Bericht genannten Rahmenbedingungen) die wahre Ursache für einen Rückgang der Besucher- und damit Kundenzahlen. In anderen Städten steht weniger Parkraum zur Verfügung und die Kfz. der Falschparker werden regelmäßig abgeschleppt. Trotzdem suchen Besucher und Kunden diese Städte immer wieder auf. Sowohl die Einzelhändler als auch Dritte berücksichtigen bei ihren Betrachtungen nicht, dass die Umsätze in einem Geschäft von folgenden Faktoren abhängen:

Umsatz = Angebot + Information + Erreichbarkeit.

Zum Angebot gehören das Sortiment, dessen Präsentation und die Preise. Die Kundenfreundlichkeit und der Service sind ebenfalls für eine Kaufentscheidung von Bedeutung. Zur Information zählt nicht nur das Mitteilen der Preise und der Serviceleistungen, sondern auch die Vermarktung des öffentlichen Raumes und der Stadt Itzehoe als Einkaufsort. Die Information beinhaltet auch die Vermarktung der Tatsache, dass es im gesamten Stadtgebiet ausreichend Parkraum gibt, und dass den Besuchern kostenlose Parkplätze (Malzmüllerwiesen) ohne zeitliche Beschränkungen einige Gehminuten vom Stadtzentrum entfernt zur Verfügung stehen. Nur der letzte Faktor der oben genannten Formel, die Erreichbarkeit, betrifft das Halten/Parken und somit die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Und dies nur eingeschränkt, da die Geschäfte auch zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad erreichbar sind.

- 18 -

Zwar spielt der Autofahrer als Kunde in Itzehoe eine wichtige Rolle, doch sollte man die beiden ersten Faktoren der Formel nicht vergessen. Durch das Verbreiten einer negativen Stimmung, wie andauerndes Klagen über schlechte Erreichbarkeiten oder die konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs, werden die beiden anderen Faktoren der Formel (Angebot, Information) extrem benachteiligt. Jeder der drei Faktoren kann Werte zwischen 0 und 1 annehmen. Sie sind gleichwertig, wobei der Bericht des RPA die Annahme zulässt, dass der Wert der Erreichbarkeit bei etwa 1 liegt. Es bestehen somit schon seit langer Zeit günstige Voraussetzungen, um durch positive Informationen und ein gutes Angebot die notwendigen umsatzsteigernden Maßnahmen zu ergreifen. Dies setzt allerdings Aktivitäten von Seiten der Geschäftswelt voraus und nicht seitens der Stadt Itzehoe bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs.

Falschparker ärgern sich oft darüber, dass sie von den Verkehrsüberwacherinnen "erwischt" werden und ihr Fehlverhalten geahndet wird. Die Falschparker und diejenigen, die deren Verärgerung als eine angemessene Reaktion empfinden, sollten bedenken,

- a) dass andere Autofahrer, Radfahrer oder Fußgänger das ordnungswidrige Verhalten oft missbilligen oder sich über das falsch geparkte Fahrzeug mindestens genauso ärgern, wie der Falschparker über sein "Knöllchen",
- b) dass ausschließlich das Handeln/Unterlassen der Falschparker die Auslöser für die Tätigkeit der Stadt Itzehoe sind und dem Gemeinwesen Kosten verursachen,
- c) und dass die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten eine Möglichkeit darstellt, die Verkehrsteilnehmer an ihre Pflichten zu erinnern und die Einhaltung öffentlich-rechtlicher Bestimmungen durchzusetzen.

Die Verwarn- und Bußgelder werden gegen Verkehrsteilnehmer festgesetzt, die sich nicht gesetzeskonform verhalten, von denen die öffentliche Sicherheit beeinträchtigt wird und deren Verhalten viele Besucher und Kunden stört. Die eigentliche Bedeutung der Überwachung des ruhenden Verkehrs lässt sich daran erkennen, dass das Ordnungsamt jedes Jahr von zahlreichen Einzelpersonen, Gewerbetreibenden, Schulen, Behörden etc. um einen Einsatz der Verkehrsüberwacherinnen gebeten wird. Im Gegensatz dazu gibt es bis heute keinen Beleg dafür, dass ersparte Verwarn- und Bußgelder in Itzehoe mit einem nennenswerten Effekt für den Einzelhandel ausgegeben würden.

Die Zweckmäßigkeit, d. h. die Wirkung der durch die Stadt Itzehoe erbrachten Leistung, ist am gesetzlichen Auftrag zu messen. Der gesetzliche Auftrag besteht darin, die öffentliche Sicherheit aufrecht zu erhalten und nicht die Kaufkraft einzelner Verkehrsteilnehmer bzw. den Umsatz des Einzelhandels positiv zu beeinflussen. Überlegungen in Bezug auf einen möglichen Verlust an Kaufkraft oder Umsatzeinbußen, wie sie der Bericht des RPA enthält, sind sachfremd und liegen außerhalb des pflichtgemäßen Ermessens. Sie führen zu ermesensfehlerhaften Entscheidungen, zur Rechtswidrigkeit und Nichtigkeit der ordnungsbehördlichen Maßnahmen.

Die Verringerung der Sicherheit/Leichtigkeit des Verkehrs und der Leistungsfähigkeit der Strassen sowie die Beeinträchtigung privater Rechte durch die Einschränkung oder den Wegfall der Kontrollen führt sicher nicht zu einer guten Lebens- und Aufenthaltsqualität, auf die der Handel angewiesen ist und von der er profitiert. Die konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs und die Ahndung der ermittelten Verstöße im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens steht nicht im Widerspruch zu den Bedürfnissen/Interessen der Geschäftswelt.

*Vorschlag H: Vor dem Hintergrund der Zweckmäßigkeit der Aufgabenerledigung sollte die Personalstärke im Innen- und Außendienst nicht verringert und geprüft werden, ob die Nachbesetzung der vakanten Stelle einer Überwachungskraft erforderlich ist.*

- 19 -

## 9.2. Gebührenfreies Parken

Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 13 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sind Parkscheinautomaten vor allem dort aufzustellen, wo der Parkraum besonders kostbar ist. Gemäß der in der VwV-StVO enthaltenen Formulierung ist die Aufstellung von Parkscheinautomaten und die Erhebung einer Gebühr somit auch in den Bereichen zulässig, in denen ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen. Diese Regelung ist darauf zurückzuführen, dass die Schaffung von Parkmöglichkeiten in den Innenstädten eine bessere Leistung darstellt, die über die üblichen Leistungen eines Gemeinwesens für seine Benutzer hinausgeht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Aufrechterhaltung des Individualverkehrs eine Vielzahl von baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen erfordert, die so erhebliche Aufwendungen mit sich bringen, dass diese auch durch zweckgebundene Einnah-

men aus den Kraftverkehrsabgaben nicht zu decken sind. Es ist daher sachgerecht, dass die Verkehrsteilnehmer, die diese besondere Leistung in Anspruch nehmen wollen, von den Kommunen auf den innenstadtnahen Parkplätzen durch einen kurzfristigen Umschlag und die Erhebung einer Gebühr auch angemessen an diesen Kosten beteiligt werden. Die Aufstellung von Parkscheinautomaten durch die Stadt Itzehoe war und ist rechtmäßig.

Als umsatzfördernde Maßnahme für den Einzelhandel kann auf den kurzfristigen Umschlag und die Gebührenerhebung verzichtet werden. In der Regel ist der Mangel an innenstadtnahen und kostenlosen Parkplätzen ohne zeitliche Beschränkung jedoch nicht der Grund für das Fernbleiben von Besuchern und Kunden. Aufgrund der Ausführungen zum Thema „Verkehrsüberwachung contra Einzelhandel“ wird daher bezweifelt, dass Einnahmeverluste bei den Parkgebühren sich durch Mehreinnahmen bei der Gewerbesteuer ausgleichen lassen. Im Rahmen der Verkehrsplanung und Verkehrssystemgestaltung wurde immer wieder festgestellt,

- a) dass aus einer Gebührenbefreiung für bestimmte Zeiträume oder für einige Parkplätze eine immer stärkere Nachfrage nach der Einrichtung weiterer gebührenfreier Parkplätze oder der Abschaffung von Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit resultiert,
- b) dass Einwohner, Besucher und Kunden, die zwischen der Benutzung des eigenen Kfz. und öffentlichen Verkehrsmitteln wählen können, sich fast immer für das Kfz. entscheiden, wenn ihnen in der Nähe seines Zielortes ein gebührenfreier Parkplatz ohne zeitliche Beschränkungen zur Verfügung gestellt wird,
- c) dass kommunale Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehrs nicht dessen Attraktivität steigern, wenn gleichzeitig das Angebot an gebührenfreien Parkplätzen erweitert oder auf Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit verzichtet wird,
- d) und dass eine Stufung der Parkraumbewirtschaftung
  - zu einer ungleichmäßigen Auslastung der Parkplätze führt,
  - die häufig eine Erhöhung des Parksuchverkehrs zur Folge hat.

Zukunftsfähige Mobilität basiert auf einer ausgewogenen Verteilung zwischen den Verkehrsarten - Gehen, Fahrradfahren, Auto und öffentlicher Verkehr – bei der jede Verkehrsart ihren Platz hat, je nach ihren Leistungskriterien und den Umständen, unter denen sie genutzt wird. Das gebührenfreie Parken oder die Abschaffung von Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit fördern ausschließlich die Nutzung des Autos mit den hinlänglich bekannten nachteiligen Folgen für die Qualität des öffentlichen Raums. Es besteht die Möglichkeit, dass sich solche Maßnahmen langfristig nachteilig auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität einer Stadt auswirken und infolgedessen zu Umfeldverschlechterungen für den Einzelhandel führen. Es ist daher erforderlich, dass die Kommune den Erfolg dieser Maßnahmen ständig kontrolliert. Hierbei ist sie auf die Unterstützung und Mitarbeit des Einzelhandels angewiesen.

- 20 -

Gemäß der VwV-StVO zu § 13 StVO ist die Stadt Itzehoe verpflichtet Bereiche mit Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit wirksam zu kontrollieren. Über die Art und den Umfang der Kontrollen enthält die VwV-StVO keine Angaben. Die regelmäßig Kontrolle der bewirtschafteten Parkplätze verursachte in den Jahren 1999-2004 mehr als ¼ des Aufwandes im Außendienst (Tabelle 4, Seite 22) und folglich auch einen entsprechenden Anteil an den Sach- u. Personalkosten im Innendienst sowie bei der kassenmäßigen Abwicklung der Verfahren. Zusammen mit der täglichen Kontrolle der Parkplätze mit Parkscheibenregelung ist für den gleichen Zeitraum sogar mehr als 2/3 des Aufwandes (Tabelle 4, Seite 22) entstanden. Bei den dort bisher ermittelten Ordnungswidrigkeiten handelte es sich immer um Formverstöße. Diese beeinträchtigen i. d. R. die Verkehrssicherheit nicht.

**Vorschlag I:** Es sollte entschieden werden, dass die täglichen Kontrollen der Parkplätze mit Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit (Parkschein, Parkscheibe) zukünftig entfallen, und dass diese Bereiche nur noch bei Bedarf kontrolliert werden. Die freiwerdenden Kapazitäten sind hauptsächlich für die Ermittlung und Ahndung von qualitativen Verstößen im gesamten Stadtgebiet und zur Verbesserung der Sicherheitslage zu nutzen.

### 9.3. „Brötchentaste“

Die Einführung der „Brötchentaste“ ist durch die Änderung des § 6a Absatz 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) möglich geworden. Es handelt sich hierbei um eine Taste an einem Parkscheinautomaten, die das kostenlose Parken für einen kurzen Zeitraum - maximal 30 Minuten - ermöglicht (*um mal eben Brötchen zu holen*). Der freiwillige Verzicht der Kommunen auf Parkgebühren in dieser Form soll die Attraktivität der Innenstädte erhöhen und zu Umfeldverbesserungen für den Einzelhandel führen. Bereits im März 2003 wies der Städte- und Gemeindebund NRW in seiner Pressemitteilung 16/2003, die diesem Konzept als Anlage 11.4. beigefügt ist, darauf hin, dass die Einführung einer „Brötchentaste“ nicht nur positive Wirkungen hat. Der Städteverband Schl.-Holst. befasste sich ebenfalls mit Rundschreiben Nr. 108/2003 vom 19.12.2003 mit dieser Angelegenheit. Er begrüßte die Neuregelung, wies aber zugleich auch auf die Probleme hin, die sich durch die Einführung der „Brötchentaste“ ergeben können. Das Rundschreiben enthält hierzu folgende Aussagen:

- „ ... durchgeführte Begleituntersuchung zur Akzeptanz und Wirksamkeit des kostenlosen Parkens hat ergeben, dass die sog. Brötchentaste zwar bei den Wirtschaftsunternehmen als positiv belebend eingeschätzt wird, bei den Parkenden selbst allerdings nur auf wenig Akzeptanz stößt und die Bereitschaft der Fahrzeugführer zum Erwerb des Parkscheins sinkt, verbunden mit erheblichen Einnahmeausfällen für die Gemeinden.“
- „ Die mit der Neuregelung möglicherweise verbundenen nachteiligen Effekte können durch ..., verbunden mit einer ggf. erforderlich werdenden Verstärkung der Parkraumüberwachung vermieden werden, ... .“

Eine eigene Internetrecherche zu diesem Thema ergab, dass zahlreiche Kommunen im Zusammenhang mit der „Brötchentaste“ die konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs für erforderlich halten, um einen Missbrauch des kostenlosen Parkens zu verhindern. Die Einführung der „Brötchentaste“ bindet die Ordnungsämter an die Kontrolle der Parkscheinautomaten und hat eine verstärkte Ermittlung und Ahndung von Formalverstößen zur Folge. Die hierfür benötigten Kapazitäten stehen für die Ermittlung von qualifizierten Verstößen und zur Verbesserung der Sicherheitslage nicht mehr zur Verfügung.

**Vorschlag J:** Die Stadt Itzehoe sollte die Einführung der „Brötchentaste“ nicht unterstützen, da die damit verbundene Verringerung der Ermittlung von qualitativen Verstößen die Sicherheitslage verschlechtert .

1	Jahr	1999	2000	2001	2002	2003	2004
2	ermittelte und geahndete Verstöße insgesamt	28.605	28.510	30.812	27.687	24.239	23.180
3	Anzahl der auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen ermittelten und geahndeten Verstöße	8.190	7.142	8.537	7.914	6.080	5.173

4	Anteil der Fälle in Spalte 3 an der Gesamtfallzahl in Spalte 2 - Parkschein -	28,6 %	25,1%	27,7%	28,5%	25,1 %	22,3 %
5	Anzahl der auf den mit einer Parkscheibenregelung versehenen Parkplätzen ermittelten und geahndeten Verstöße	10.254	11.690	14.314	8.565	10.590	11.104
6	Anzahl der Fälle in den Spalten 3 und 5 insgesamt	18.444	18.832	22.581	19.122	16.670	16.277
7	Anteil der Fälle in Spalte 6 an der Gesamtfallzahl in Spalte 2 -Parkschein u. Parkscheibe -	64,5%	66,1%	73,3%	69,0%	68,8 %	70,2 %

a.) Parkplätze mit Parkscheinautomat

Die laufende Kontrolle der bewirtschafteten Parkplätze verursachte in den Jahren 1999-2004 regelmäßig mehr als ¼ des Aufwandes im Außendienst ( 26,2 % durchschnittlich pro Jahr) und folglich auch einen entsprechenden Anteil der Sach- u. Personalkosten im Innendienst sowie bei der kassenmäßigen Abwicklung der Verfahren.

b.) Parkplätze mit Parkscheinautomat und Parkplätze mit Parkscheibenregelung

Die laufende Kontrolle der bewirtschafteten Parkplätze verursachte zusammen mit der laufenden Kontrolle der Parkplätze mit Parkscheibenregelung in den Jahren 1999 – 2004 regelmäßig mehr als 2/3 des Aufwandes im Außendienst (68,7% durchschnittlich pro Jahr) und einen entsprechenden Anteil der Sach- u. Personalkosten im Innendienst sowie bei der kassenmäßigen Abwicklung der Verfahren.

## 10. Erfolgskontrolle

In den vergangenen Jahren war die Ahndung von Halt- und Parkverstößen immer wieder Gegenstand kritischer Betrachtungen. Die Betrachtungen erfolgten überwiegend aus sachfremden Erwägungen, unter Verwendung von ungenauen, unvollständigen oder widersprüchlichen Angaben. Häufig wurden sie unabhängig von der bestehenden Gesetzes- und Rechtslage vorgenommen. Sie führten deshalb nicht zu einer Verbesserung

- a) der Arbeitsabläufe im Ordnungsamt,
- b) der Motivation/Arbeitszufriedenheit der im Außen-/Innendienst eingesetzten Kräfte,
- c) der Sicherheitslage,
- d) der Lebens- und Aufenthaltsqualität der Stadt Itzehoe und
- e) der Einnahmesituation bei den Verwarn- und Bußgeldern.

Oft verschlechterten sie direkt oder indirekt die Lage in jedem der unter a) bis e) genannten Punkte.

**Vorschlag K:** *Betrachtungen zur Aufgabe „Überwachung des ruhenden Verkehrs“, die aus sachfremden Erwägungen und/oder unter Verwendung von ungenauen, unvollständigen sowie widersprüchlichen Angaben erfolgen, sind schädlich. Dies gilt auch für Überlegungen, die unabhängig von der bestehenden Gesetzes- und Rechtslage vorgenommen werden. Vor dem Hintergrund, dass die Aufgabenerledigung der nachhaltigen Verbesserung der Sicherheitslage sowie der Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung dient, sollten solche Betrachtungen unterbleiben bzw. von den Entscheidungsträgern abgelehnt werden.*

Die Stadt Itzehoe muss natürlich wissen, ob sie die gewünschten Ergebnisse in den Zielfeldern

- Auftragserfüllung,
- Mitarbeiterzufriedenheit,
- Akzeptanz,
- gesellschaftliche Verantwortung und
- Wirtschaftlichkeit

erreicht. Um dies festzustellen, aber auch um Fehlentwicklung rechtzeitig zu erkennen, ist es wichtig, dass zukünftig neben einer funktionierenden Zielvorgabe eine unabhängige, durchgängige und ehrliche Erfolgskontrolle vorgenommen wird. Bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs handelt es sich um eine Aufgabe, die auch „politisch vertretbare“ Entscheidungen erfordert, welcher dauerhafte Nutzen durch die Aufgabenerledigung für das Gemeinwohl anzustreben ist. Es wäre daher sinnvoll, die Erfolgskontrolle dem Bürgermeisterbüro zu übertragen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Beitrag zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit keinen Marktpreis hat, mit dem der Nutzen bewertet werden könnte. Der Nutzen lässt sich daher nur schwer messen.

**Vorschlag L:** *Dem Bürgermeisterbüro sollte das strategische und taktische Controlling für die Aufgabe „Überwachung des ruhenden Verkehrs“ übertragen werden, damit es Vorschläge für die Optimierung der Arbeitsergebnisse entwickelt und diese den Führungskräften Entscheidungsträgern präsentiert.*

## **Anlage 11.1. Zusammenfassung der Vorschläge**

- Vorschlag A: Unterstützung der Verkehrsüberwacherinnen durch
- zeitnahe Informationen zu allen verkehrsrelevanten Planungen und Ereignissen,
  - eine verbesserte Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Aus- und Fortbildung und

- durch eine Optimierung des interkommunalen Informations- und Erfahrungsaustausches zum Thema „Überwachung des ruhenden Verkehrs“ zur aktiven Organisation der Imagebildung der Stadt Itzehoe und ihrer Verwaltung

Seite 10

Vorschlag B: Erfordernis der Nachbesetzung der seit dem 01.03.2004 vakanten Stelle einer Überwachungskraft zur Integration von Reserven in das Schichtsystem prüfen

Seite 12

Vorschlag C: Kurzfristige Aktualisierung des Schichtplans gemäß Anlage 11.2.

Seite 12

Vorschlag D: Überwachung nach 17.30 Uhr möglichst in Zusammenarbeit mit der Polizei und bei Bedarf

Seite 14

Vorschlag E: Einsatz der Verkehrsüberwacherinnen aufgrund eines Lagebildes und mit eindeutiger Zielvorgabe, keine Kontrollen mehr nach dem „Gießkannen-Prinzip“, mobile offene schwerpunktmäßige Verkehrsüberwachung nur in Ausnahmefällen

Seite 15

Vorschlag F: Lagebild erst nach einer Befragung der Polizei und Feuerwehr zur Sicherheits-/Gefahrenlage erstellen

Seite 16

Vorschlag G: Verbesserung der allgemeinen Gefahrenabwehr durch Schaffung personeller und finanzieller Kapazitäten für das Umsetzen/Abschleppen von Falschparkern, regelmäßige Abstimmung mit der Polizei über diesbezügliche Einsatzschwerpunkte und taktische Vorgehensweisen sowie Austausch/Nachbereitung der Einsatzerkenntnisse, anlassbezogene und begleitende Öffentlichkeitsarbeit der repressiven Maßnahmen

Seite 17

Vorschlag H: keine Verringerung der Personalstärke im Innen- und Außendienst und Prüfung, ob die Nachbesetzung der vakanten Stelle einer Überwachungskraft zur Gewährleistung der Aufgabenerledigung erforderlich ist

Seite 19

Vorschlag I: Kontrolle der Parkplätze mit Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit (Parkschein, Parkscheibe) nur bei Bedarf, freiwerdende Kapazitäten hauptsächlich für die Ermittlung und Ahndung von qualifizierten Verstößen im gesamten Stadtgebiet und zur Verbesserung der Sicherheitslage nutzen

Seite 21

- 24 -

Vorschlag J: Ablehnung der „Brötchentaste“

Seite 21

Vorschlag K: Vermeidung oder Zurückweisung von Betrachtungen zur Aufgabe „Überwachung des ruhenden Verkehrs“, die aus sachfremden Erwägung, unter Verwendung ungenauer, unvollständiger bzw. widersprüchlicher Angaben und unabhängig von der bestehenden Gesetzes- und Rechtslage vorgenommen werden

Seite 23

Vorschlag L: Strategisches und taktisches Controlling für die Aufgabe „Überwachung des ruhenden Verkehrs“ durch das Bürgermeisterbüro

Konzept für die Verbesserung  
 der Überwachung  
 des ruhenden Verkehrs  
 - Entwurf- Stand 02/1/2005

**Anlage 11. 2. Schichtplan (Muster)**

1. Woche

Montag, Dienstag

S	VÜ	8 9	9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	Std. pro S/VÜ
1	32/33	I I	A A	A A	A I							4,0

2	31		I	I A	A A	A A	A I	O				4,5
3	36				I	I A	A A	A A	I			4,0
4	31							I	A A	A A	A I	3,5

### Mittwoch - Freitag

S	VÜ	8 9	9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	Std. pro S/VÜ
1	32/33	I I	A A	A A	A I							4,0
2	31			I I	A A	A A	A I	O				4,0
3	36				I	I A	A A	A A	I			4,0
4	31							I	A A	A A	A I	3,5

## 2. Woche

### Montag, Dienstag

S	VÜ	8 9	9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	Std. pro S/VÜ
1	31	I I	A A	A A	A I	O						4,0
2	32/36			I I	A A	A A	A I					4,0
3	31					I	A A	A A	A A	I		4,0
4	33							I I	A A	A A	A I	4,0

### Mittwoch – Freitag

S	VÜ	8 9	9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	Std. pro S/VÜ
1	31	I I	A A	A A	A I	O						4,0
2	32/36			I I	A A	A A	A I					4,0
3	31					I	A A	A A	A I			3,5
4	33							I I	A A	A A	A I	4,0

## 3. Woche

### Montag, Dienstag

S	VÜ	8 9	9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	Std. pro S/VÜ
1	31	I I	A A	A A	A I	O						4,0
2	32/33			I I	A A	A A	A I					4,0
3	31					I	A A	A A	A A	I		4,0
4	36							I A	A A	A A	A I	4,0

### Mittwoch – Freitag

S	VÜ	8 9	9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	Std. pro S/VÜ
1	31	I I	A A	A A	A I	O						4,0
2	32/33			I I	A A	A A	A I					4,0
3	31					I	A A	A A	A I			3,5
4	36							I A	A A	A A	A I	4,0

- 26 -

## 4. Woche

### Montag, Dienstag

S	VÜ	8 9	9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	Std. pro S/VÜ
1	33/36	I I	A A	A A	A I							4,0
2	31		I	A A	A A	A A	A I	O				4,5
3	32				I	A A	A A	A A	I			4,0
4	31							I	A A	A A	A I	3,5

### Mittwoch - Freitag

S	VÜ	8 9	9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	Std. pro S/VÜ
1	33/36	I I	A A	A A	A I							4,0

2	31			I I	A A	A A	A I	O				4,0
3	32				I	A A	A A	A A	I			4,0
4	31							I	A A	A A	A I	3,5

Ab der 5. Woche wiederholt sich die Schichteinteilung.

Der Samstag ist auch weiterhin im dreiwöchigen Wechsel von jeder Verkehrsüberwacherin zu belegen.

#### Samstag

S	8 9	9 10	10 11	11 12	12 13	13 14	14 15	15 16	16 17	17 18	Std. pro S/VÜ
1		I I	A A	A A	A I						4,0

Aus der nachfolgenden Aufstellung ist zu entnehmen, wie viele Mehrstunden innerhalb eines Zeitraums von vier Wochen in der Annahme entstehen, dass die Verkehrsüberwacherin 31 in der 1. Woche am Samstag Dienst hat, und dass die Kolleginnen im wöchentlichen Wechsel folgen. Die Verkehrsüberwacherinnen verfügen frei über die erworbenen Zeitguthaben.

1. Woche				2. Woche				3. Woche				4. Woche			
VÜ	Soll	Ist	+/-	VÜ	Soll	Ist	+/-	VÜ	Soll	Ist	+/-	VÜ	Soll	Ist	+/-
31	38,50	42,50	4,00	31	38,50	38,50	0	31	38,50	38,50	0	31	38,50	38,50	0
32	19,25	20,00	0,75	32	19,25	24,00	4,75	32	19,25	20,00	0,75	32	19,25	20,00	0,75
33	19,25	20,00	0,75	33	19,25	20,00	0,75	33	19,25	24,00	4,75	33	19,25	20,00	0,75
36	19,25	20,00	0,75	36	19,25	20,00	0,75	36	19,25	20,00	0,75	36	19,25	24,00	4,75
insgesamt			6,25	insgesamt			6,25	insgesamt			6,25	insgesamt			6,25

Abkürzungen:

- S = Schicht
- VÜ = Verkehrsüberwacherinnen
- 31/32 = Kürzel der Verkehrsüberwacherinnen
- I = Innendienst
- A = Außendienst
- O = Mittagspause
- Std. = Arbeitszeit

## Fehlseiten

- 33 -

Konzept für die Verbesserung  
der Überwachung  
des ruhenden Verkehrs  
- Entwurf - Stand 02/1/2005

**Anlage 11.4. StGB NRW-Pressemitteilung 16/2003**

**„Brötchentaste“ nutzt Bürgern**

**Leichterer Einkauf durch kostenfreies Kurzparken - Kommunen in NRW fordern flexible Parkraum-Bewirtschaftung**

Viele Städte und Gemeinden möchten ihren Bürgern an Parkuhren und Parkschein-Automaten die Möglichkeit einräumen, die erste Viertel- oder halbe Stunde kostenfrei zu parken - etwa um etwas abzuholen oder in Läden kleine Besorgungen zu machen. „Mit dieser ‚Brötchentaste‘ versuchen Kommunen, die Innenstadt attraktiver zu machen“, erklärte heute der Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes NRW, Dr. Bernd Jürgen Schneider, in Düsseldorf. Bislang werden die Kommunen durch eine Vorschrift im Straßenverkehrsgesetz (StVG) daran gehindert. Darin ist verpflichtend festgelegt, dass Kommunen an Parküberwachungs-Einrichtungen von Anfang an Gebühren erheben müssen.

Unbestritten hat die Einführung einer Brötchentaste nicht nur positive Wirkungen. Nach bisherigen Erfahrungen ist mit Umsatzeinbrüchen von bis zu 50 Prozent bei den Parkgebühren zu rechnen. Darüber hinaus kommt es vor, dass sich Parkplatz Suchende oder Besucher der Innenstadt durch „Parkplatz-Hopping“ quasi von Brötchentaste zu Brötchentaste hangeln und so die Parkregelung durch wiederholtes Ziehen eines Kurzzeit-Gratistickets unterlaufen. Dies kann zu erheblichem Parksuchverkehr und Kurzstreckenverkehr führen, welcher verkehrspolitisch unerwünscht ist.

„Die Abwägung zwischen Vor- und Nachteilen einer solchen Freistellung von Parkgebühren muss den Kommunen selbst überlassen bleiben“, so Schneider. Eine „Zwangsbeglückung“ durch den Bund lehnten die Städte und Gemeinden ab. Ebenso wie vor einigen Jahren die Verwendung der Parkgebühren aus verfassungsrechtlichen Gründen den Kommunen überlassen wurde, müsse auch hier die Entscheidungsbefugnis der Städte und Gemeinden abgesichert werden. Der Städte- und Gemeindebund NRW fordert deshalb gemeinsam mit Städtetag und Landkreistag NRW die Landesregierung auf, eine im Bundesrat vorgebrachte Gesetzesinitiative zu unterstützen. Diese zielt auf baldige Beseitigung des § 6a Abs. 6 im Straßenverkehrsgesetz ab.

Bezüglich der Verbesserung der Überwachung des ruhenden Verkehrs wurden mehrere Gespräche mit dem Wehrführer, Herrn Happe, und dem stellvertretenden Wehrführer, Herrn Netzow, geführt. Es erfolgten im vergangenen Jahr auch zwei Erkundungsfahrten (tagsüber und nach 18.00 Uhr). Die Fragen zu den Themen

1. Ziele,
2. Strategie/Taktik
3. Aufgabenverteilung/Zusammenarbeit
4. Vorbereitung und Erfolgskontrolle und
5. Sonstiges

beantwortete die Freiwillige Feuerwehr wie folgt::

#### 1.) Ziele

- 1.1) Ist es erforderlich, dass die Maßnahmen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs zukünftig mit der Freiwilligen Feuerwehr (FFW) abgestimmt werden, und dass eine bessere Zusammenarbeit anzustreben ist?

**Ja!**

- 1.2) Gab oder gibt es bei der FFW Überlegungen, die Einsatzfähigkeit durch eine ständige Information des Ordnungsamtes über Falschparker und durch eine Zusammenarbeit mit den Verkehrsüberwacherinnen zu verbessern? Wenn ja, in welcher Form?

**Ja! Mit Schreiben vom 19.12.1999 wurden dem damaligen Leiter des Fachbereichs 2, Herrn Kruse, entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt. Zudem erhielt das Ordnungsamt, Herr Struve, am 05.04.2004 per E-Mail den Hinweis, dass am 04.04.2004 (verkaufsoffener Sonntag) die Zufahrt in die Feldschmiede für Kfz. der Feuerwehr versperrt war. Die E-Mail enthielt zudem die Bitte, zukünftig bei Veranstaltungen, die in der Fußgängerzone stattfinden, vorab gemeinsam eine Testfahrt mit einem Rettungsgerät der Feuerwehr zu unternehmen.**

**Es wird ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch ( mindestens 1 x pro Jahr) für erforderlich gehalten.**

- 1.3) Steht die FFW einer Überwachung des ruhenden Verkehrs durch die Stadt Itzehoe in den Abend- u. Nachtstunden positiv gegenüber ? Warum hält sie eine (zusätzliche) Überwachung des ruhenden Verkehrs durch die Verkehrsüberwacherinnen in den Abend- u. Nachtstunden für geboten?

**Ja! Das Ausmaß eines Schadensereignisses ist in den Abend- und Nachtstunden meistens größer als am Tag. In den Wohnquartieren erhöht sich ab 17.30 Uhr zudem die Anzahl der parkenden Kfz. Somit besteht dort nach 17.30 Uhr ein erhöhter Präventionsbedarf.**

#### 2. Strategie/Taktik

- 2.1) Wo sollte

- a. in der Innenstadt

**Salzstr. - siehe Schreiben vom 19.12.1999**

**Sandberg - absolutes Haltverbot Einmündung Sandberg/Hinterm Klosterhof**

**Holstein-Center- Feuerwehrezufahrten und Feuerwehraufstellflächen, insbesondere im Bereich der Einspeisung auf dem Parkplatz der Staatsanwaltschaft, der Brandmeldeanlage (Parkplatz Brunnenstraße –Schild „Parken nur in den gekennzeichneten Flächen“ fehlt) und dem Parkdeck Brunnenstraße**

- 35 -

**Gartenstraße**

**Gr. Paaschburg - eingeschränktes Haltverbot zwischen Berliner Platz und Ritterstr.**

**Hindenburgstraße - damit die jederzeitige Erreichbarkeit der Feuerwache (auch für Feuerwehr-Kfz., die vom Einsatz zurückkehren) gewährleistet ist**

- b. in Sude

**z. Zt. keine schwerpunktmäßigen Kontrollen erforderlich**

- c. in Edendorf

**z. Zt. keine schwerpunktmäßigen Kontrollen erforderlich**

- d. in Tegelhörn  
**Feuerwehruzufahrt HdJ + Jugendherberge, hauptsächlich abends  
Wendehammer Haidkoppel**
- e. im Wellenkamp  
**z. Zt. keine schwerpunktmäßigen Kontrollen erforderlich**
- f. sonstige Bereiche  
**Wohnpark Klosterforst – Feuerwehraufstellfläche vor dem Edeka-Markt**  
möglichst eine ständig spürbare Überwachung durch schwerpunktmäßige Kontrollen angestrebt werden?
- 2.2) Wo sollte bei besonderen Lagen (z. B. Veranstaltungen) oder Umständen (z. B. gutes Wetter) möglichst eine ständig spürbare Überwachung durch schwerpunktmäßige Kontrollen angestrebt werden?  
**Ein- und Ausfahrten der Fußgängerzone, wenn dort Veranstaltungen stattfinden (siehe auch Antwort zu Frage 1.2). Am Schwimmbad, wenn der Besucherandrang sehr hoch ist.**
- 2.3) Gibt es bei der FFW eine Einsatzrichtlinie, die vorgibt, innerhalb welcher Zeit das erste Fahrzeug am Einsatzort sein soll? Könnte diese Einsatzrichtlinie zusammen mit einem Überwachungskonzept des Ordnungsamtes als Argumentationshilfe gegenüber der Bevölkerung genutzt werden, um den Überwachungsdruck in einem jedermann erklärbaren Verhältnis zur Bedeutung der Tatbestände für die öffentliche Sicherheit zu erläutern?  
**Es gibt keine Einsatzrichtlinie. Das Brandschutzgesetz schreibt jedoch vor, dass 10 Minuten nach der Alarmierung wirksame Maßnahmen zu treffen sind. Unter Berücksichtigung dieser gesetzlichen Vorgabe verbleibt nach Abzug der Rüstzeit eine Fahrzeit von ca. 6 Minuten, um an jeden Einsatzort innerhalb des Stadtgebietes zu gelangen.**
- 2.4) Welche städtebaulichen Gegebenheiten und welche Veränderungen des Verkehrsaufkommens während der unterschiedlichen Tages- u. Nachtzeiten sollten aus Sicht der FFW bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs als Beitrag zur Erhöhung des Durchschnittstempos bei Alarmfahrten beachtet werden?  
**Die verkehrsberuhigten Inseln in der Oberen Dorfstr. (Schule) behindern die zügige Durchfahrt im Einsatzfall.**
- 2.5) Wo könnten aus Sicht der FFW „Ventile“ geschaffen werden, indem man Flächen, die zur Zeit keiner anderweitigen Nutzung unterliegen zu Parkplätzen umwandelt (sofern ein Rückbau jederzeit möglich ist, der bauliche Aufwand sich in Grenzen hält und die Nutzung der Freiflächen keine negativen Folgen für den Brandschutz hat)?  
**keine Angaben**
- 2.6) Wo könnten aus Sicht der FFW „Ventile“ geschaffen werden, indem die Verkehrsbehörde die Beschilderung so ändert, dass an Stellen, an denen tagsüber aus Sicherheits- oder anderen Gründen ein Halten oder Parken nicht gestattet werden kann, dies in den Abend- u. Nachtstunden eventuell zugelassen wird?  
**wird im Laufe des Jahres beobachtet bzw. geprüft**
- 2.7) Welche Erfahrungen hat die FFW mit Falschparkern und anderen Hindernissen?
- Gibt es Daten/ Einsatzerfahrungen die belegen, dass sich das Durchschnittstempo bei Alarmfahrten in den vergangenen Jahren wegen ordnungswidrig haltender und parkender Kfz. deutlich verringert hat? Wenn ja, um welche Daten/Einsatzerfahrungen handelt es sich? **Nein!**
  - Wie viele Kfz. hielten oder parkten wo im Durchschnitt ordnungswidrig?  
**keine Angaben vorhanden**
- 36 -
- Wurden Maßnahmen ergriffen, um die ordnungswidrig haltenden und parkenden Kfz. zu entfernen? Wenn ja, um welche Maßnahmen handelte es sich?  
**Ja! Information der Polizei, Halter wurde von der Polizei ermittelt und angerufen bzw. Fahrzeug wurde abgeschleppt.**
  - Wurde versucht, den Aufenthaltsort der Fahrerinnen/Fahrer zu ermitteln? Wenn ja bei welcher Einsatzart?  
**Bei Straßenbaumaßnahmen auch vorbeugend, bevor es zum Einsatzfall kommt.**

- e. Gibt es Objekte im Stadtgebiet, die aufgrund ihrer Brandlast und/oder der Anzahl der sich darin befindlichen Personen für die FFW besonders gut erreichbar sein müssen?
- **Gebäude am Holzkamp, da diese aufgrund der übrigen Bebauung teilweise nur aus einer Richtung angefahren werden können bzw. erreichbar sind und für die Personenrettung der Einsatz der Drehleiter grundsätzlich erforderlich ist (siehe auch Schreiben vom 19.12.1999) – Maßnahmen zur Verbesserung der Situation wurden bereits mit Herrn Tank erörtert**
  - **Holstein-Center und Hochhäuser Brunnenstraße**
  - **Alten- u. Pflegeheime/ betreute Wohnanlagen f. Senioren o. Behinderte**
  - **Schulen – es sollte auch darauf geachtet werden, dass Flächen, die lt. Brandschutzplan freizuhalten sind, nicht von den Schulen selbst als Abstellfläche für Fahrräder/Motorroller oder anderweitig genutzt werden**
- f. Welche Erkenntnisse über Komplikationen bzw. Schwierigkeiten durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (Fahrbahnschwellen, Poller, Straßenbegleitgrün) gibt es?
- a.) **Am Vogelsand**
- b.) **Am Forellenbach**  
**Die unter a.) und b.) genannten Straßen können aufgrund der geringen Breite und bei einer vollständigen Belegung der Parkplätze nur sehr langsam befahren werden. Ausreichende Wendemöglichkeiten für Fahrzeuge der FFW sind an den Stellen, bei denen es sich um eine Sackgassen handelt, nicht vorhanden. In der Fahrbahnmitte befindliche Baumscheiben und andere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Findlinge, Poller) behindern zusätzlich die Zufahrt erheblich und führen bei Einsätzen zu nicht hinnehmbaren zeitlichen Verzögerungen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Personenrettung im gesamten Bereich des B-Plan 99/99.1 nur unter Einsatz der Drehleiter möglich ist und deshalb mehr Platz zum Rangieren, Wenden und Aufstellen benötigt wird, als dies woanders der Fall ist. Vor diesem Hintergrund sollte hier ein Rückbau der verkehrsberuhigenden Maßnahmen (insbesondere die Entfernung der Baumscheiben) in Erwägung gezogen werden, um vermeidbare Personenschäden zu verhindern.**
- c.) **Neue Straße – eine Verbesserung der Situation könnte durch die Entfernung eines Pflanzkübels erreicht werden**
- g. Wo stehen im Stadtgebiet Hydranten, die von Falschparkern blockiert werden können und auch blockiert werden?  
**Eine Übersicht über alle Hydranten, insbesondere der Unterflurhydranten, ist nicht vorhanden. Die Standorte der Unterflurhydranten sind jedoch durch eine entsprechende Beschilderung gekennzeichnet. Die Verkehrsüberwacherinnen können somit gegebenenfalls den Standort dieser Hydranten selbst ermitteln. Im Einzelfall müsste dann in Abstimmung mit der FFW und der Verkehrsbehörde entschieden werden, ob im Bereich des Hydranten ein Halt- oder Parkverbot gelten soll.**
- h. Wo werden Fahrten durch Baumkronen behindert?  
**Liliencronstr.**
- i. Wo muss an Kreuzungen und Einmündungen mehr als der 5-Meter-Bereich freigehalten werden, damit ein Feuerwehrfahrzeug mit einem größeren Wenderadius problemlos ein- und ausfahren kann?  
**Salzstraße – siehe Schreiben vom 19.12.1999**

2.8) Wo wird in engen/unübersichtlichen Straßen und in scharfen Kurven geparkt?

**Am Paradies – im Bereich einer Straßenlampe wird das Durchfahren schwierig, wenn auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite ein Kfz. parkt**

**Schäferkoppel  
Sieversstraße**

- 37 -

**Mühlenstraße - a.) die Straßenlaternen befinden sich in Ausbuchtungen; sofern Kfz. auf der gegenüberliegenden Straßenseite nicht direkt am Bordstein parken, ist ein Vorbeifahren nicht mehr möglich**

**- b.) der Standort eines eingeschränkten Haltverbots sollte verändert werden; der Sinn und Zweck dieser Maßnahme wurde bereits mit Herrn Tank erörtert**

3. Aufgabenverteilung/Zusammenarbeit

- 3.1) Wer sollte zukünftig bei der FFW und dem Ordnungsamt regelmäßig ein direkter Ansprechpartner in Sachen „Überwachung des ruhenden Verkehrs“ sein? Diese Person/ Personen sollte/sollten dafür sorgen, dass jede/jeder alle Informationen zeitnah erhält. Anrufe in Einzelfällen von einer einzelnen Person bei einer anderen Person, die beliebig ausgewählt wird, sind nicht sinnvoll, da der Gesprächsinhalt vermutlich niemals alle Betroffenen erreicht.  
**Gerätewarte**
- 3.2) Welche Art der Kommunikation (Mitteilung u. Abstimmung von Maßnahmen, Austausch von Einsatzerfahrungen usw.) mit dem Ordnungsamt in Verkehrsangelegenheiten (inkl. Baumaßnahmen, Beschilderung etc.) hält die FFW zukünftig für erforderlich?  
**Outlook, Telefon, Treffen mind. 1mal jährlich (Wehrführung und Ordnungsamt -Herr Tank-)**
- 3.3) Wie steht die FFW zu gemeinsamen Diensten (nicht nur zu Beginn der Überwachung in den Abend- u. Nachtstunden)?  
**Sporadisch: Ja, Generell: Nein**
- 3.4) Gibt es bezüglich der Falschparker eine Zusammenarbeit zwischen der FFW und der Polizei? Wenn ja, welcher Art?  
**Die Polizei wird in Einzelfällen und in Abhängigkeit von der Lage durch die FFW angefordert.**
- 3.5) Wie werden von der FFW die Erfolgsaussichten für eine verstärkte Überwachung in den Abend- u. Nachtstunden beurteilt, falls die übrigen Stellen (z. B. Bauaufsicht, Grundstücksverwaltung der Stadt Itzehoe, Polizei, Rettungsdienste usw.) und Teile des Ordnungsamtes (Abschleppen von Kfz. von Fahrzeugen als Maßnahme der Gefahrenabwehr, Einwirken auf Konzessionsinhaber im Zusammenhang mit der Durchsetzung von Brandschutz etc.) nicht in ein Überwachungskonzept integriert werden können?  
**Unter solchen Voraussetzungen würden nur mäßige Erfolgsaussichten bestehen. Diese Einschätzung ergibt sich unter anderem aus der Tatsache, dass Angaben zum Brandschutz, dem räumlichen und zeitlichen Umfang der Nutzung von Gebäuden usw. beim Ordnungsamt nicht vorhanden sind. Diese für die Erstellung eines Lagebildes erforderlichen Daten können nur von Dritten zur Verfügung gestellt und aktualisiert werden. Außerdem beseitigt das Ausstellen eines „Knöllchens“ das falsch geparkte Kfz. nicht. Es besteht weiterhin eine Störung/Gefahr, falls das Kfz., das die Belange des Brandschutzes oder generell die Sicherheit beeinträchtigt, nicht abgeschleppt wird.**

#### 4.) Vorbereitung und Erfolgskontrolle

- 4.1) Wurde in der Vergangenheit ein Anstieg des Falschparkens von der FFW beobachtet ? Wenn ja, in welchen Bereichen?  
**Ja! Holzkamp, Hindenburgstr., Fehrsstr.**
- 4.2) Welche Erkenntnisse bestehen bei der FFW über das ordnungswidrige Halten und Parken in den Außen- und Wohnbereichen (Wellenkamp, Sude usw.) während der Abend- und Nachtstunden?  
**keine Auffälligkeiten**
- 4.3) Hat die FFW in der Vergangenheit zusätzliche Maßnahmen durchgeführt, um Falschparker über die Schädlichkeit ihres Handelns zu informieren (Internetseite der Wehr enthält ja bereits Info zu diesem Thema) ? Wenn ja, mit welchem Erfolg?  
**Der Erfolg war nicht messbar.**

- 38 -

#### 5.) Sonstiges

- 5.1) Wie ist die Dienst- und Schutzkleidung der FFW an die Tätigkeit während der Dunkelheit angepasst?  
**Durch Sicherheitsbekleidung mit reflektierenden Streifen und dem Schriftzug „Feuerwehr“. In besonderen Situationen können auch Warnwesten verwendet werden.**

**Hinweis:** Die Verkehrsüberwacherinnen könnten in den Abend- und Nachstunden reflektierende Patches mit dem Aufdruck „Ordnungsam“ an den bereits vorhandenen Mänteln und Jacken anbringen und Hosen mit reflektierender Biese tragen.

5.2) Gibt es bei Einsätzen in den Abend- und Nachstunden Konfliktsituationen ( z. B. verbale Auseinandersetzungen) mit Falschparkern? Treten diese häufiger auf, als dies tagsüber der Fall ist? Wenn ja, um welche Konfliktsituationen handelt es sich hierbei?

**Nein**

5.3) Ist es wahrscheinlich, dass es zu Konfliktsituationen kommt bzw. diese zunehmen werden, wenn die Überwachung und Ahndung der Verstöße in den Abend- u. Nachtstunden durch die Verkehrsüberwacherinnen erfolgt? Wenn ja, aus welchem Grund?

**Nein**

5.4) Wird davon ausgegangen, dass

- a. eine verstärkte Medienberichterstattung (z. B. nach Schwerpunktmaßnahmen an bestimmten Objekten oder in bestimmten Straßen, Fahrten der FFW/Rettungsdienste unter Beteiligung der Polizei und Ordnungsbehörde),
  - b. eine verstärkte Vermittlung von Informationen zur Höhe der Verwarngelder/Bußgelder und des Verfahrensablaufs und
  - c. verstärkte Maßnahmen im Rahmen der städtischen „Verkehrspolitik“ ( u. a. um dem Halt-/Parkverstoß den Status als Kavaliersdelikt zu nehmen)
- zu einer Verbesserung der Regelbefolgung und damit zu einer Erhöhung des Durchschnittstempos bei Alarmfahrten führen wird?

**Ja! Die Einsicht der Verkehrsteilnehmer ist in der Regel vorhanden. Verkehrsregeln werden aber oft aus Bequemlichkeit nicht beachtet.**

5.5) Wie wird die Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber einer geänderten Kontrollpraxis aus Sicht der FFW eingeschätzt?

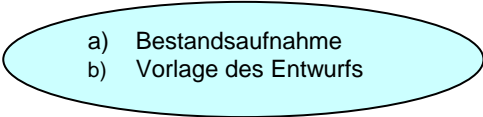
**Die Maßnahmen werden voraussichtlich akzeptiert. Eigentlich will niemand die Rettungskräfte absichtlich behindern.**

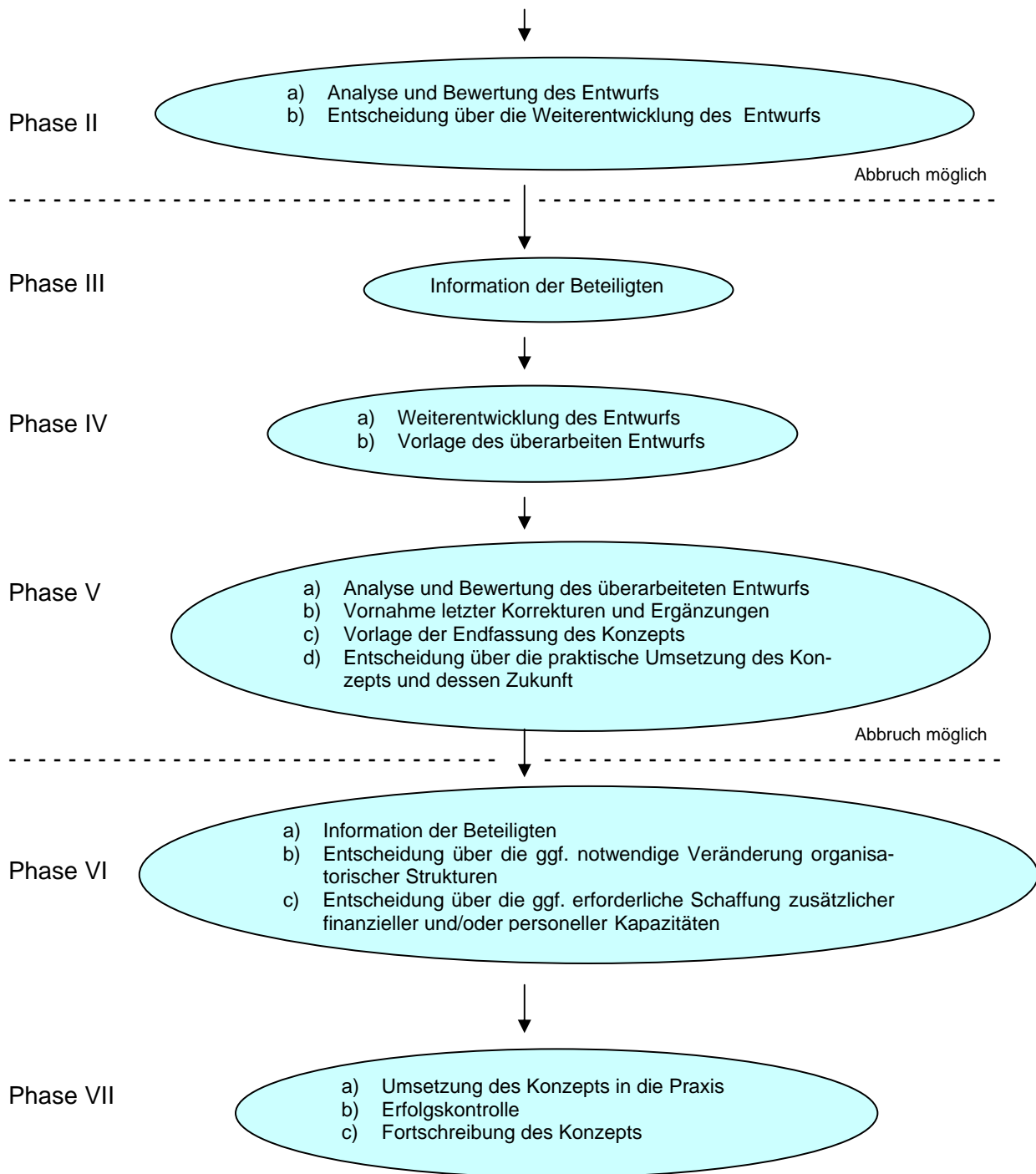
5.6) Welchen Zeitraum (Monate) benötigt man, um Erfahrungen zu sammeln (insbesondere zu den Fragen, welche positiven Veränderungen sich abzeichnen bzw. welche Probleme sich ergeben), falls der Personalrat einer Überwachung in den Abend- und Nachtstunden zunächst nur in Form eines Betriebsversuchs zustimmen würde?

**mindestens 6 Monate**

## Anlage 11.6. Ablaufplan

Phase I

- 
- a) Bestandsaufnahme
  - b) Vorlage des Entwurfs



Nach Abschluss der Phase V liegt ein Konzept vor, das mit allen Beteiligten, die über die erforderlichen Sach- und Fachkenntnisse sowie detaillierte Einsatzerfahrungen verfügen, abgestimmt wurde. In den gesamten Planungsprozess können selbstverständlich auch andere Beteiligte (z. B. Ämter und Abteilungen der Stadtverwaltung, Vertreter der Politik oder der Geschäftswelt) mit einbezogen werden, sofern dies erforderlich ist und zweckmäßig erscheint

Ratsherr Doege wies eingangs darauf hin, dass tlw. auch Garagenbesitzer Anwohnerparkausweise haben.

Er plädierte dafür, dass zukünftig stärkere Kontrollen des ruhenden Verkehrs in den Bereichen Amtsgericht, Staatsanwaltschaft und Prinzeßhof stattfinden sollten.

Bürgermeister Blaschke gab Erläuterungen zu der Vorlage ab, die Ratsherr Scheidler als eine sehr umfassend und das Problem gut schildernd bezeichnete.

Derzeit werden vorwiegend Formalverstöße (Parkzeitüberschreitung, Parkscheibe, Parkschein) im Innenstadtbereich überprüft. Die Kontrollen sollen auf die weiteren Stadtteile und vor allem auf qualifizierte Verstöße (Feuerwehrezufahrt, Halteverbote) ausgedehnt werden. Bewirtschaftete Flächen würden dann stichprobenartig kontrolliert werden, wobei anhand des Einnahmeaufkommens aus den Parkscheinautomaten nachvollzogen werden kann, ob hier eine schlechtere Zahlungsmoral zu Tage tritt, die eine wieder verstärkte Kontrolle zur Folge hätte.

Fragen der Selbstverwaltung wurden von Bürgermeister Blaschke, Herrn Schmidt und Herrn Tank beantwortet.

<b>STADT ITZELHOE</b> Der Bürgermeister	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Sitzungsvorlage</b>	Seite	Sitzungstermin	TOP
		Hauptausschuss		18.10.2005	3
	<input checked="" type="checkbox"/>	Fachausschuss		Aktenzeichen	
	<input checked="" type="checkbox"/>	vertraulich		32.01	
<b>Entscheidungsvorlage</b>					
Amt/Abteilung Ordnungsamt					
Gremium <b>Bauausschuss</b>			endgültige Beschlussfassung		
			Beschlussempfehlung an Ratsversammlung		
		<input checked="" type="checkbox"/>	Anhörung/Information		
Anlagen					
Betreff <b>Radfahren in der Fußgängerzone</b>					
1. Beschluss-/Entscheidungsvorschlag  Der Bauausschuss nimmt Kenntnis.					
2. Beschluss/Entscheidung/Empfehlung (abweichend oder ergänzend vom o.g. Vorschlag)					
3.		Verweisung Bürgermeister/in an	ausschuss	Unterschrift Bürgermeister/in	
4.		Verweisung an andere Ausschüsse			
<b>Beratungsergebnis</b>				Sitzung am	TOP
<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich		<input type="checkbox"/> nichtöffentlich		18.10.2005	3
		Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen	
<input checked="" type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mit Stimmenmehrheit		Beglaubigt
				gez. Dörte Voigt	
<input checked="" type="checkbox"/>	lt. Beschlussvorschlag		<input type="checkbox"/>	abweichender / ergänzender Be- in das Berichtswesen aufzunehmen	
Der Bürgermeister					
<input type="checkbox"/> stimmt dem Entscheidungs- vorschlag zu				<input type="checkbox"/> trifft folgende abweichende/ergänzende Entscheidung (siehe 2.)	
				Datum, Unterschrift	

<b>Erläuterungen</b>	Seite	TOP 3
<p>Die Fußgängerzone in Itzehoe wurde in drei zeitlich zum Teil weit auseinander liegenden Abschnitten gebaut. Die Feldschmiede zwischen Kirchenstraße und Gartenstraße wurde als erster Teil 1973 fertig gestellt. Die Feldschmiede zwischen Gartenstraße und Dithmarscher Platz wurde 1993 fertig gestellt und dem Fußgänger- und Fahrradverkehr gewidmet. Mit der Inbetriebnahme dieses Abschnittes wurde zeitgleich das Radfahren im ersten Abschnitt (zwischen Kirchenstraße und Gartenstraße) zugelassen. Der dritte Abschnitt - Kirchenstraße, Ölmühlengang, Bekstraße und Breite Straße - wurde 1997 fertig gestellt und ebenfalls dem Fußgänger- und Fahrradverkehr unter Ausschluss des Kfz-Verkehrs gewidmet. Zwischenzeitlich wurde 1994 der Rad- und Gehweg zwischen Viktoriastraße und Gartenstraße ausgebaut und per Beschilderung in die Fußgängerzone einbezogen. Ausbau und Widmungen erfolgten einvernehmlich zwischen Selbstverwaltung, Verwaltung, Polizei und Feuerwehr.</p> <p>Nachdem vor ca. 1 ½ Jahren Beschwerden über das Fehlverhalten von Radfahrern auftauchten - überwiegend sollten Schüler der Itzehoer Schulen durch ihre Fahrweise Beinahe-Unfälle provozieren -, beantragte die CDU-Stadtfraktion, das Radfahren in der Fußgängerzone zu verbieten. Die Anordnung eines Fahrverbotes ist seinerzeit nicht getroffen worden, jedoch sollte das Verkehrsverhalten der Radfahrer weiter beobachtet werden. Die Schüler der Itzehoer Schulen sind gebeten worden, ihre Fahrweise den gesetzlichen Vorgaben anzupassen, verbunden mit dem Hinweis, dass bei Nichtbeachtung ein Radfahrverbot in der Fußgängerzone erwogen würde. Da es nach wie vor zu Beschwerden kommt und keine grundlegende Besserung im Fahrverhalten der Radfahrer festzustellen ist, soll nunmehr für den Teil der unteren Feldschmiede (Kirchenstraße bis La-Couronne-Platz) sowie für die Bekstraße für die Zeit von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr ein Radfahrverbot angeordnet werden.</p> <p>Der ADFC hat zwar Bedenken für die vorgesehene Lösung geäußert, trägt die beabsichtigte Einschränkung jedoch mit. Mit einem weitergehenden Verbot wäre er nicht einverstanden. Der Fahrradbeauftragte der Stadt Itzehoe schließt sich dieser Auffassung an.</p> <p>Bedenken gegen ein Radfahrverbot kommen ebenfalls aus der Bevölkerung, insbesondere von gehbehinderten Menschen, die lediglich in der Lage sind, mit einem Fahrrad die Fußgängerzone zu erreichen oder zu durchqueren.</p>		
<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		Fortsetzung Ergänzungsblatt Nr. 1
	ja (bitte erläutern)	nein
<b>Mitwirkung anderer Ämter?</b>	ja (bitte Ergebnis darstellen)	nein
Amt Amt Amt	Gegenzeichnung Amtsleiter o.V.i.A.	
<b>Freigabe der Vorlage für die Internetpräsentation durch den Bgm o.V. Amtsleiter</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	nein
Itzehoe, Datum  <b>10.10.2005</b>	Unterschrift Bürgermeister/Amtsleiter  gez. Rüdiger Blaschke	

Gremium

**Bauausschuss**

TOP

3

Erläuterungen

Beschluss-/Entscheidungsvorschlag

Aussprache

Abweichende(r) Beschluss/Entscheidung

Ergänzende(r) Beschluss/Entscheidung

Auch der Beirat der Stadtmarketing GmbH, dem die beabsichtigte Sperrung in seiner Sitzung am 21.09.05 bekannt gegeben wurde, hat diese kleine Lösung als maßvolle Reaktion der Verwaltung angesehen.

Schüler der Itzehoer Schulen können somit auch künftig morgens die Fußgängerzone in der gesamten Länge durchqueren und müssen lediglich mittags die zumutbare Einschränkung beachten.

Das Fahrradverbot ist mit Bedacht auf die räumlich engsten Teile der Fußgängerzone beschränkt worden, da die anderen Bereiche, wie z. B. die obere Feldschmiede mit ihrer großen Ausbaubreite, durchaus weitere Verkehrsbeziehungen wie das langsame Radfahren zulassen.

Bei den Überlegungen zur Änderung der derzeitigen Regelung ist auch die enorme Längenausdehnung der Fußgängerzone berücksichtigt worden, die die Radfahrmöglichkeit in der Innenstadt grundsätzlich erforderlich macht.

Überdies ist die Förderung des Fahrradverkehrs in Itzehoe auch überregional anerkannt. Im Jahr 2002 erhielt die Stadt Itzehoe einen Sonderpreis im Rahmen der Auslobung der „Umweltfreundlichen Gemeinden“ in Anerkennung der besonderen Bemühungen zum Thema Radverkehrsförderung.

Formal wird darauf hingewiesen, dass die zeitlich begrenzte Anordnung eines Fahrverbotes in der dem Radfahrverkehr gewidmeten Fußgängerzone dem Bürgermeister als Weisungsangelegenheit nach der Straßenverkehrsordnung vorbehalten ist.

Ein vollständiges Radfahrverbot würde ein Entwidmungsverfahren nach vorheriger Beschlussfassung durch die Selbstverwaltungsgremien voraussetzen.

Fortsetzung  
Ergänzungsblatt Nr.

Bürgermeister Blaschke verwies auf die in der Einwohnerfragestunde beantworteten Fragen und gab weitere Erläuterungen ab. Vor ca. 1 ½ Jahren waren erstmals Hinweise auf ein "Rowdytum" bei Radfahrern in der Fußgängerzone vorgebracht worden. Nach dem weiteren Hinweis, dass überwiegend junge Leute für die Verstöße verantwortlich sein, wurden die Schulen dahingehend angeschrieben, dass es Konsequenzen geben würde, wenn keine Besserung eintritt. Es soll jetzt eine Regelung gefunden werden, um angemessen auf das Fehlverhalten zu reagieren. Es besteht die Hoffnung, dass sich die Situation durch eine Zeitbegrenzung verbessert.

Diese Zeitbegrenzung liegt in der Entscheidungskompetenz der Verwaltung.

Ratsherr Scheidler bemerkte, dass der Ochsenweg tlw. im Bereich der Fußgängerzone verläuft. Hierauf wurde entgegnet, dass es sich nicht um eine komplette Sperrung für Fahrradbenutzer handelt, diese müssten nur ein Stück schieben.

Ratsherr Lutz wies darauf hin, dass die Situation nicht nur von den Radfahrern selbst, sondern auch die die Möblierung (zum einen Pflanzkästen, zum anderen Ständer der Geschäfte) verursacht wird. Zudem ist die Bekstraße ohnehin komplett für alle Fahrzeuge gesperrt, was bestätigt wurde.

Ratsherr Doege verlas einen Beschlussvorschlag der CDU-Fraktion und wollte diesen zur Abstimmung stellen:

**Die Verwaltung wird beauftragt, das Umwidmungsverfahren einzuleiten mit dem Ziel, die Fußgängerzone zwischen 10 und 18 Uhr für Radfahrer zu sperren.**

Bürgermeister Blaschke wies darauf hin, dass für eine zeitliche Begrenzung die Verwaltung zuständig ist. Eine zeitliche Entwidmung wäre rechtswidrig, so dass er einem entsprechenden Beschluss widersprechen müsste. Außerdem müsste ein solcher Beschluss unter einem anderen Tagesordnungspunkt gefasst werden.

Dazu ist für eine Entwidmung folgender formaler Ablauf einzuhalten:

1. Beschluss des Bauausschusses
2. Beschluss der Ratsversammlung über die beabsichtigte Teileinziehung
3. Öffentliche Auslegung der Pläne vier Wochen mit Bekanntmachung.
4. Zwei Wochen Einwendungsfrist für berührte Belange Betroffener
5. Würdigung der Einwendungen im Rahmen der Einziehungsverfügung
6. Öffentliche Bekanntmachung der Einziehungsverfügung (VA)

Nach weiterer Diskussion wurde der o. g. Beschlussvorschlag nicht zur Abstimmung gestellt.

<b>STADT ITZEHOE</b> Der Bürgermeister	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Sitzungsvorlage</b>	Seite	Sitzungstermin		TOP	
	<input type="checkbox"/>	Hauptausschuss		18.10.2005		4	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Fachausschuss		Aktenzeichen			
	<input type="checkbox"/>	vertraulich		II			
<input type="checkbox"/>	nicht vertraulich	<b>Entscheidungsvorlage</b>					
Amt/Abteilung Bauamt							
Gremium <b>Bauausschuss</b>		<input type="checkbox"/>	endgültige Beschlussfassung				
		<input checked="" type="checkbox"/>	Beschlussempfehlung an Ratsversammlung				
		<input type="checkbox"/>	Anhörung/Information				
Anlagen							
Betreff <b>B-Plan Nr. 31, 3. Änderung</b> <b>hier: Änderung bzw. Ergänzung des städtebaulichen Vertrages vom 07.10.04</b>							
1. Beschluss-/Entscheidungsvorschlag  Der Bauausschuss empfiehlt der Ratsversammlung, den in den Erläuterungen vorgeschlagenen Vertragsänderungen bzw. -ergänzungen zuzustimmen und die entsprechende Änderung des städtebaulichen Vertrages vom 07.10.04 zu beschließen.							
2. Beschluss/Entscheidung/Empfehlung (abweichend oder ergänzend vom o.g. Vorschlag)							
3.		Verweisung Bürgermeister/in an	ausschuss	Unterschrift Bürgermeister/in			
4.		Verweisung an andere Ausschüsse					
<b>Beratungsergebnis</b>				<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nichtöffentlich	Sitzung am <b>18.10.2005</b>	
						TOP <b>4</b>	
<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input checked="" type="checkbox"/>	mit Stimmenmehrheit	Ja-Stimmen <b>6</b>	Nein-Stimmen <b>1</b>	Enthaltungen <b>2</b>	
						Beglaubigt	
<input checked="" type="checkbox"/>	lt. Beschlussvorschlag	<input type="checkbox"/>	abweichender / ergänzender Be-	<input type="checkbox"/>	in das Berichtswesen aufzunehmen		
Der Bürgermeister						gez. Dörte Voigt	
<input type="checkbox"/> stimmt dem Entscheidungs-				<input type="checkbox"/> trifft folgende abweichende/ergänzende		Datum, Unterschrift	
vorschlag zu				Entscheidung (siehe 2.)			

Erläuterungen	Seite 2	TOP 4
<p>Mit städtebaulichem Vertrag vom 07.10.2004 wurde zwischen der Stadt Itzehoe und der Projektgesellschaft mbH Hamburg, vertreten durch die Herren Geschäftsführer Kay Plewnia und Jens – Uwe Förster, die weitere städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets „Alsen Ost“ geregelt. Planerische Einzelheiten hierzu enthält die 3. Änderung des B – Plans Nr. 31.</p> <p>In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die bauliche Umsetzung der Errichtung eines neuen Verbrauchermarktes auf eine gewisse wirtschaftliche Zurückhaltung bei hierfür in Frage kommenden Investoren gestoßen ist. Ob eine solche „Zurückhaltung“ von längerer Dauer sein wird, ist ungewiss. Um jedoch die weitere wirtschaftliche Entwicklung auf dem Gewerbegebiet „Alsen Ost“ nicht zu blockieren, erscheint es sinnvoll, den bereits vertraglich (städtebaulich) vorgesehenen Elektrofachmarkt auch an der ursprünglich für den „<u>familia Neubau</u>“ vorgesehenen Stelle zu errichten, da der Elektromarktbetreiber z. Zt. ansiedlungswillig ist.</p> <p>Dies so schnell wie möglich. Diesen Schritt ist das Unternehmen aber nur bereit zu tun, wenn es die Möglichkeit erhält, seinen neuen Betrieb auch in <u>neuen Räumlichkeiten</u> zu präsentieren um dadurch auch den aktuellen Kundenerwartungen bzw. Kundenwünschen gerecht werden zu können. Dies wäre in dem bereits vorhandenen (alten) „<u>familia</u>“ - Gebäude ohnehin nur schwer möglich.</p> <p>Aus den vorstehend genannten Gründen ist es gerechtfertigt, die einschränkenden Vereinbarungen hinsichtlich der Umsiedlung des familia – Marktes in das hierfür vorgesehene SO – Gebiet zu lockern und mindestens eine Alternative zuzulassen. Im vorliegenden Fall die Ansiedlung eines Elektrofachmarktes.</p> <p>Es werden folgende Änderungen des städtebaulichen Vertrages vom 07.10.2004 vorgeschlagen (<b>fett und kursiv gedruckt</b>):</p> <p><b>§ 1, Abs. 2 :</b></p> <p>Der Vorhabenträger beabsichtigt eine Erweiterung bzw. Ergänzung der gewerblichen Nutzung des Ostteils des B – Plans Nr. 31, 2. Änderung mit folgenden Verkaufsflächen:</p>		
<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		Fortsetzung Ergänzungsblatt Nr. 1 <input checked="" type="checkbox"/> ja (bitte erläutern) <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/> nein
<b>Mitwirkung anderer Ämter?</b>		<input type="checkbox"/> ja (bitte Ergebnis darstellen) <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/> nein
Amt Amt Amt	Gegenzeichnung Amtsleiter o.V.i.A.	
<b>Freigabe der Vorlage für die Internetpräsentation durch den Bgm o.V. Amtsleiter</b>	<input checked="" type="checkbox"/> X    ja	<input type="checkbox"/> nein
Itzehoe, Datum  <b>06.10.2005</b>	Unterschrift Amtsleiter  gez. Claus Heideck	

<input checked="" type="checkbox"/> Erläuterungen	<input type="checkbox"/> Beschluß-/Entscheidungsvorschlag
<input type="checkbox"/> Aussprache	<input type="checkbox"/> Abweichende(r) Beschluß/Entscheidung
	<input type="checkbox"/> Ergänzende(r) Beschluß/Entscheidung

- Verbrauchermarkt ca. 5.000 m<sup>2</sup> VK
- Getränkemarkt ca. 500 m<sup>2</sup> VK
- Mall ca. 500 m<sup>2</sup> VK

Für die Umsiedlung „familia“ insgesamt ca. 6.100 m<sup>2</sup> VK.

**Alternativ zu der vorgenannten Umsiedlung des „familia“ Marktes zzgl. der Errichtung, Einrichtung und des Betriebs eines Getränkemarktes und einer Mall ist die Errichtung von Baulichkeiten für die Einrichtung und den Betrieb eines Elektrofachmarktes im SO – Gebiet zulässig.**

## § 2

Spätestens 6 Wochen nach dem Inkrafttreten der 3. Änderung des B – Plans Nr. 31 wird der Vorhabenträger mit der Realisierung der beabsichtigten gewerblichen Erweiterung beginnen. Die ersten geplanten Maßnahmen sind

- der Abbruch des ehemaligen Verladesilos,
- die Erstellung der Erschließungsanlage gem. § 3,
- die Errichtung der Baulichkeiten für den neuen Verbrauchermarkt und Umsiedlung des Verbrauchermarktes „familia **bzw. alternativ die Errichtung der Baulichkeiten für den neuen Elektrofachmarkt** auf der hierfür planungsrechtlich ausgewiesenen Grundstücksfläche.
- die Sanierung des „Grauer Esel“ genannten Gebäudes an der Delftorbrücke.

Soweit die 3. Änderung des B – Plans Nr. 31 Festsetzungen für einen neu zu errichtenden Verbrauchermarkt inclusive Getränkemarkt und Mall **bzw. einen Elektrofachmarkt** enthält, dienen diese Festsetzungen und die dazugehörigen Flächen ausschließlich der Umsiedlung des „familia“ – Marktes **bzw. der Errichtung eines Elektrofachmarktes.**

## § 13 / 3. – (Spiegelstrich)

- .....
- .....
- Bau des neuen Verbrauchermarktes , Umsiedlung „familia“ **bzw. Errichtung, Einrichtung und Betrieb eines neuen Elektrofachmarktes** und Erstellung der Erschließungsanlage bis zum November 2005,
- .....

Um den anwesenden Vertretern der Investoren Gelegenheit zu geben, Erläuterungen abzugeben, wurde die Sitzung von 17:15 Uhr bis 17:30 Uhr unterbrochen. Während dieser Unterbrechung berichtete Herr Plewnia, dass bereits einiges bewegt wurde. Der B-Plan eröffnet die Möglichkeit, einen Elektro-Fachmarkt zu errichten. Der städtebauliche Vertrag sieht bei enger Auslegung jedoch vor, den Famila-Markt im SO-Gebiet neu zu errichten. Hier würden die Investoren jedoch inzwischen gern den Elektro-Fachmarkt neu bauen, so dass gewünscht wird, den städtebaulichen Vertrag entsprechend zu ergänzen.

Herr Schade, Fa. MediaMarkt, betonte, dass eine Basis gefunden wurde, die mit großer Wahrscheinlichkeit tragfähig ist. Die Firma MediaMarkt würde es begrüßen, in den geplanten Neubau einzuziehen zu können statt Nachnutzer des bestehenden Famila-Gebäudes zu werden. Auf Nachfrage erklärte Herr Schade, dass ca. 40 bis 50 neue Arbeitsplätze entstehen sollen.

Am B-Plan soll nichts geändert werden, die dort festgelegten maximalen Verkaufsflächen werden nicht überschritten. Der Famila-Markt soll momentan nicht neu gebaut werden. Die SO-Fläche ist so groß, dass der Platz auch für die weiteren vorgesehenen Märkte ausreicht. Der B-Plan bietet genügend Flexibilität, der städtebauliche Vertrag bisher nicht.

Zum Grauen Esel berichtete Herr Plewnia auf Nachfrage, dass seit 5 Wochen das Gebäudeinnere entkernt wird. Die Bausubstanz soll reaktiviert werden. Es hat bereits gute Gespräche bezüglich einer Büronutzung gegeben. Auch für die ehemalige Kantine werden derzeit Entwürfe erarbeitet.

Nach der Pause wurde das Thema diskutiert. Hierbei wurde betont, dass der B-Plan die veränderte Umsetzung zulässt, lediglich eine Änderung des städtebaulichen Vertrages erforderlich ist, Fristen nicht verändert werden und Interesse an einer Bebauung des Standortes besteht.

