



Antwort zur Anfrage Nr. 0749/2026 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend **Verkehrssicherheit statt Symboldebatten: Unfallrisiken durch Falschparken differenziert bewerten (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die einleitenden Ausführungen der Anfrage enthalten Bewertungen und Schlussfolgerungen, die von der Verwaltung in dieser Form nicht geteilt werden. Wir bitten um Verständnis, dass wir diese daher nicht übernehmen können.

Die Verkehrsüberwachung handelt nicht im Rahmen öffentlichkeitswirksamer Einzelmaßnahmen, sondern nimmt ihre gesetzlich übertragenen Aufgaben auf Grundlage der StVO sowie des bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs als Auftragsangelegenheit wahr.

1. Unfallgeschehen beim Parken entgegen der Fahrtrichtung

Wie viele Verkehrsunfälle in Mainz sind in den vergangenen drei Jahren nach Kenntnis der Verwaltung auf das Parken entgegen der Fahrtrichtung beziehungsweise auf der linken Fahrbahnseite zurückzuführen gewesen?

- Bitte jeweils aufschlüsseln nach Jahr.
- Bitte nach Möglichkeit differenzieren nach Unfallart, Schweregrad und beteiligten Verkehrsteilnehmern, insbesondere Kraftfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern.

2. Verhältnis zu anderen Falschparkverstößen

Wie viele Verkehrsunfälle in Mainz sind im selben Zeitraum nach Kenntnis der Verwaltung auf andere Formen des Falschparkens zurückzuführen gewesen, insbesondere

- Gehwegparken,
- Parken im absoluten oder eingeschränkten Haltverbot,
- Parken in zweiter Reihe,
- Parken im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich,
- Parken auf Radwegen oder in deren unmittelbarem Sichtbereich?

3. Vergleich der Gefährdungslage

Wie bewertet die Verwaltung das Unfall- und Gefährdungspotenzial des Parkens entgegen der Fahrtrichtung im Verhältnis zu den übrigen genannten Falschparkverstößen?

- Auf welche konkreten Daten, Erhebungen oder Erkenntnisse stützt sich diese Bewertung?

Zu 1., 2. und 3.:

Die aufgeworfenen Fragestellungen betreffen keine Angelegenheiten der Gemeinde und ihrer Verwaltung im Sinne des § 33 GemO.

Der Verwaltung liegen keine eigenen Unfallzahlen oder Unfallstatistiken zu Verkehrsunfällen vor. Die Erfassung, statistische Auswertung und Bewertung von Verkehrsunfällen ist originäre Aufgabe der Polizei, wo entsprechende Daten geführt und ausgewertet werden.

Vor diesem Hintergrund kann die Verwaltung keine Angaben zur Anzahl von Verkehrsunfällen sowie zu deren Differenzierung nach Art, Schweregrad oder beteiligten Verkehrsteilnehmern machen.

Auch eine vergleichende Bewertung des Unfall- oder Gefährdungspotenzials einzelner Verkehrsverstöße gehört nicht zum Aufgabenbereich der kommunalen Verkehrsüberwachung. Die grundsätzliche Bewertung erfolgt durch den Bundesgesetzgeber im Rahmen der StVO sowie des bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs.

4. Datengrundlage der Pressemitteilung

Auf welcher konkreten Datengrundlage beruht die Aussage der Verwaltung, dass mit dem Parken entgegen der Fahrtrichtung „überproportionale Gefahren“ einhergehen?

- *Liegen hierzu belastbare Unfallauswertungen, interne Erhebungen oder statistische Vergleichsdaten vor?*

Die genannte Pressemitteilung basiert nicht auf eigenständigen Unfallauswertungen der Verwaltung.

Die Verkehrsüberwachung ist gesetzlich verpflichtet, festgestellte Verstöße gegen die StVO im ruhenden Verkehr zu verfolgen. Eine darüber hinausgehende eigene Datengrundlage in Form von Unfallstatistiken ist hierfür weder erforderlich noch vorhanden.

Die Einschätzung möglicher Gefährdungslagen im Zusammenhang mit dem Parken entgegen der Fahrtrichtung ergibt sich aus allgemeinen verkehrlichen Erfahrungen, den Regelungen des Ordnungsgebers sowie praktischen Erkenntnissen aus dem Vollzug. Dazu zählen beispielsweise typische Konfliktsituationen beim Ein- und Ausfahren in den Gegenverkehr.

5. Verhältnis von Ahndung und tatsächlicher Gefährdung

Wie stellt die Verwaltung sicher, dass die Schwerpunktsetzung der Verkehrsüberwachung im ruhenden Verkehr an der tatsächlichen Gefährdungslage orientiert ist und nicht an der bloßen leichteren Feststellbarkeit einzelner Verstöße?

Die Verkehrsüberwachung verfolgt festgestellte Verstöße auf Grundlage objektiver Kriterien und der geltenden Rechtslage. Maßgeblich ist dabei der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog.

Der Hinweis im Rahmen von Schulungen auf eine einheitliche Ahndung bestimmter Verstöße dient der Sicherstellung eines gleichmäßigen Verwaltungshandelns. Eine selektive Schwerpunktsetzung im Sinne einer Bevorzugung bestimmter Verstöße ist damit nicht verbunden.

6. Ahndung anderer sicherheitsrelevanter Verstöße

Wie viele Ordnungswidrigkeitenverfahren wurden im Jahr 2025 jeweils wegen

- *Gehwegparkens,*
- *Parkens auf Radwegen,*
- *Parkens im absoluten Haltverbot,*
- *Parkens im eingeschränkten Haltverbot,*
- *Parkens in zweiter Reihe sowie*
- *Parkens im Kreuzungs- und Einmündungsbereich eingeleitet?*

Für das Jahr 2025 ergibt sich folgendes Bild:

Im Bereich des Parkens auf Geh- und Radwegen wurden – unter Zusammenfassung mehrerer einschlägiger Tatbestände – rund 9.000 Verwarnungen ausgesprochen.

Bei Halt- und Parkverstößen im Zusammenhang mit den Verkehrszeichen 283 und 286 wurden – ebenfalls zusammengefasst – rund 31.000 Verwarnungen erteilt.

Eine weitergehende Differenzierung im Sinne der Fragestellung ist auf Grundlage der vorhandenen Datensystematik nicht möglich, da die entsprechenden Verstöße über unterschiedliche Tatbestände erfasst werden.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die dargestellten Zahlen das tatsächliche Verkehrsgeschehen nur eingeschränkt abbilden. So werden beispielsweise bestimmte Fallkonstellationen nicht gesondert ausgewiesen, und einzelne Bereiche – wie etwa Verstöße in Zonenhaltverboten – sind in den genannten Zahlen nicht enthalten.

Auch können in den Zahlen zu Geh- und Radwegen weitere Tatbestände enthalten sein, etwa Verstöße von Radfahrern in Fußgängerzonen.

Vor diesem Hintergrund sollten einzelne Kennzahlen nicht isoliert betrachtet werden.

7. Priorisierung der Verkehrsüberwachung

Nach welchen Kriterien priorisiert die Verkehrsüberwachung der Stadt Mainz die Verfolgung von Verstößen im ruhenden Verkehr?

- *Gibt es hierzu eine interne Gefährdungsmatrix, Schwerpunktdefinition oder Einsatzanweisung?*

Die Priorisierung der Verkehrsüberwachung erfolgt auf Grundlage verschiedener Faktoren; eine starre Gefährdungsmatrix besteht nicht.

Die Einsatzplanung orientiert sich an den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung, einschlägigen gesetzlichen Regelungen sowie den Satzungen der Stadt Mainz. Darüber hinaus wird auf besondere Anlässe wie Großveranstaltungen, verkehrsrechtliche Anordnungen und Bürgerhinweise reagiert.

Im Rahmen der verfügbaren Personalressourcen werden insbesondere sicherheitsrelevante Bereiche priorisiert, etwa Schulwege, Feuerwehrezufahrten, Behindertenparkplätze sowie Geh- und Radwege.

8. Räumliche Schwerpunkte

In welchen Stadtteilen oder Straßenzügen treten nach Erkenntnis der Verwaltung besonders häufig Unfälle oder gefährliche Situationen im Zusammenhang mit dem Parken entgegen der Fahrtrichtung auf?

- *Wie verhält sich dies im Vergleich zu den räumlichen Schwerpunkten anderer Falschparkverstöße, insbesondere des Gehwegparkens?*

Zum Unfallgeschehen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

Das Parken entgegen der Fahrtrichtung ist kein lokal begrenztes Phänomen, sondern tritt im gesamten Stadtgebiet auf. Die Ahndung erfolgt daher flächendeckend.

Im Rahmen der täglichen Einsatzsteuerung erfolgt zusätzlich eine lage- und gefahrenorientierte Priorisierung. Besonders sicherheitsrelevante Verstöße werden dabei vorrangig bearbeitet. Die rechtliche Bewertung der Ordnungswidrigkeiten erfolgt durch den Ordnungsgeber im Rahmen der StVO; der Tatbestandskatalog konkretisiert diese für den Vollzug. Die Verkehrsüberwachung setzt diese Vorgaben entsprechend um.

9. Prävention statt bloßer Sanktion

Welche Maßnahmen ergreift die Verwaltung zusätzlich zur Ahndung, um besonders gefährliche Formen des Falschparkens präventiv zu reduzieren?

- *Welche Rolle spielen dabei Markierungen, Beschilderung, Kontrolldichte, digitale Hinweise oder bauliche Maßnahmen?*

Die Verwaltung ergreift ergänzend zur Ahndung verschiedene präventive Maßnahmen zur Reduzierung besonders gefährlicher Formen des Falschparkens. Hierzu zählen insbesondere klare und eindeutige Beschilderungen sowie geeignete Markierungen.

Diese dienen der Klarstellung und werden insbesondere dort eingesetzt, wo die allgemeinen Vorschriften der StVO für Verkehrsteilnehmenden nicht unmittelbar eindeutig erkennbar sind. So wird beispielsweise durch Markierungen an Kreuzungen und Einmündungen der einzuhaltende Mindestabstand von fünf Metern verdeutlicht.

Darüber hinaus werden bauliche Maßnahmen, insbesondere Poller, eingesetzt, um sicherheitsrelevante Bereiche wie Querungsmöglichkeiten und Rettungswege dauerhaft freizuhalten.

10. Gesamtbewertung

Teilt die Verwaltung die Auffassung, dass eine glaubwürdige und rechtsstaatlich überzeugende Verkehrsüberwachung sich an Transparenz, Verhältnismäßigkeit und objektiver Gefahrenbewertung orientieren muss?

- *Falls ja: Wie wird dies gegenüber der Öffentlichkeit nachvollziehbar dokumentiert?*

Die Verkehrsüberwachung handelt im Rahmen der geltenden gesetzlichen Vorgaben und ist an Recht und Gesetz gebunden. Sie setzt die Regelungen der StVO sowie des bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs um.

Eine rechtsstaatlich einwandfreie Aufgabenwahrnehmung wird durch eine gleichmäßige und flächendeckende Ahndung von Verstößen sowie durch transparente Kommunikation, unter anderem im Rahmen der Pressearbeit, sichergestellt.

Weitergehende Bewertungen im Sinne der Fragestellung sind nicht Gegenstand der Aufgabenwahrnehmung der Verwaltung.

Mainz, 05.05.2026

gez.
Karsten Lange
Beigeordneter