



HESSISCHER LANDTAG

02. 05. 2024

Kleine Anfrage

**Katy Walther (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und
Martina Feldmayer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 28.02.2024**

Abschleppen verkehrswidrig abgestellter Fahrzeuge von Flächen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragestellerinnen:

Seit Jahresbeginn 2020 dürfen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) mit eigenen Abschleppfahrzeugen ausrücken oder Abschleppdienste beauftragen, um die Busspuren von Falschparkern freizubekommen. Die BVG ist berechtigt, ohne Hinzuziehung der Polizei- oder Ordnungsbehörde, verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge von Flächen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) „umzusetzen“. Grundlage für die Fahrzeugumsetzung ist § 23 des Berliner Mobilitätsgesetzes. Auch in Hessen werden Busse und Straßenbahnen immer wieder von falsch abgestellten Fahrzeugen blockiert und so die Betriebsabläufe gestört. Verspätungen und Unzufriedenheit der Fahrgäste sind die Folge.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Verkehrsrechtswidrig auf Bussonderfahrstreifen oder Bushaltebuchten abgestellte Fahrzeuge stellen eine Verletzung der objektiven Rechtsordnung und damit der öffentlichen Sicherheit dar. Daher handelt es sich beim Abschleppen oder Umsetzen derart abgestellter Fahrzeuge um Maßnahmen der Gefahrenabwehr, die grundsätzlich im Wege der unmittelbaren Ausführung nach § 8 Abs. 1 des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG) durchgeführt werden, wenn kein zur Behebung der Störung bereiter Verantwortlicher am haltenden Fahrzeug erreichbar ist. Nach § 1 Abs. 1 Satz 1, § 2 HSOG sind die Gefahrenabwehrbehörden (Verwaltungsbehörden, Ordnungsbehörden) und die Polizeibehörden für die Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung sachlich zuständig. Dies gilt insoweit auch für das Abschleppen bzw. Umsetzen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge im Wege der unmittelbaren Ausführung. Hierbei handelt es sich um hoheitliche Eingriffsverwaltung durch staatliche Stellen.

Im Land Berlin wurde gemäß § 23 Abs. 1 des Berliner Mobilitätsgesetzes der BVG die Aufgabe der Verkehrsüberwachung – unbeschadet der Aufgaben und Befugnisse von Polizei und Ordnungsbehörden – übertragen. Nach § 23 Abs. 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes ist der BVG zur Wahrnehmung der Verkehrsüberwachung gesetzlich die Befugnis eingeräumt worden, Fahrzeuge zur Räumung von Bussonderfahrstreifen, Haltestellenbereichen sowie Wendeanlagen im Bereich von Endhaltestellen umzusetzen. Das Land Berlin hat insoweit ordnungsrechtliche Hoheitsbefugnisse einer Anstalt des öffentlichen Rechts zugewiesen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Hessischen Minister des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz wie folgt:

Frage 1 Welche Informationen hat die Landesregierung über Verspätungen aufgrund blockierter Bus- oder Bahns Spuren?

Frage 2 Welcher volkswirtschaftliche Schaden entsteht pro Jahr in Hessen durch diese Vorgänge?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Landesregierung liegen hierzu keine Daten oder statistischen Erhebungen vor. Die kommunalen Aufgabenträger (Landkreise sowie die kreisfreien Städte und die Sonderstatusstädte nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung) sind für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen zuständig. Sie nehmen diese Aufgabe als Selbst-

verwaltungsaufgabe über die drei Verkehrsverbünde RMV, NVV und VRN sowie die lokalen Nahverkehrsgesellschaften wahr (Aufgabenträgerorganisationen).

Frage 3 Trifft es zu, dass die hessischen Verkehrsbetriebe und Verkehrsunternehmen derzeit nicht selbst (ohne Polizei oder Ordnungsbehörde) abschleppen lassen können?

Dies ist zutreffend.

Frage 4 Wenn ja: Welche Gesetzesänderungen wären nötig, um diesen Umstand analog der Berliner Verkehrsbetriebe zu ändern?

Frage 5 Wenn nein: Wo ist geregelt, dass die Verkehrsbetriebe es derzeit schon können?

Frage 6 Falls ja: Plant die Landesregierung die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, dass Verkehrsunternehmen selbst abschleppen oder ein Abschleppunternehmen beauftragen können, um die Verkehrswege freizubekommen?

Frage 7 Falls ja: Bis wann ist eine entsprechende Gesetzesänderung geplant?

Frage 8 Falls keine Gesetzesänderung geplant ist und die Verkehrsunternehmen selbst nicht abschleppen dürfen: Welche Möglichkeiten haben die Verkehrsunternehmen und Städte und Gemeinden derzeit schon, um gegen zugeparkte Fahrwege vorzugehen?

Die Fragen 4 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da es sich beim Abschleppen bzw. Umsetzen verkehrsrechtswidrig abgestellter Fahrzeuge um Verwaltungsvollzug handelt, müssten die jeweiligen Verkehrsbetriebe mit hoheitlichen Befugnissen per Gesetz beliehen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Zahl der Verkehrsbetriebe bzw. Verkehrsunternehmen Schwankungen unterworfen ist und jeder Verkehrsbetrieb bzw. jedes Verkehrsunternehmen in Hessen durch entsprechende gesetzliche Benennung beliehen werden müsste. Eine derartige gesetzliche Regelung ist durch die Landesregierung nicht beabsichtigt. Die Übertragung von den in Rede stehenden Hoheitsbefugnissen auf die rund 180 Verkehrsbetriebe bzw. Verkehrsunternehmen in Hessen ist nicht vorgesehen, sondern soll weiterhin von den derzeit zuständigen staatlichen Stellen wahrgenommen werden. Es besteht keine zwingende Veranlassung, die Befugnis zum Abschleppen bzw. Umsetzen von Fahrzeugen, die verbotswidrig auf den dem öffentlichen Personennahverkehr „zugewiesenen“ Verkehrsflächen abgestellt werden, auf die Verkehrsbetriebe und Verkehrsunternehmen in Hessen zu übertragen. Diese haben die Möglichkeit, direkt die Ordnungsbehörden bzw. die Polizei einzuschalten, um das betreffende Fahrzeug abschleppen oder umsetzen zu lassen. Anders als private Dritte sind Ordnungsbehörden und Polizei entsprechend geschult, um derartige Vollzugsmaßnahmen sachgerecht und rechtmäßig durchzuführen.

Frage 9 Sind die im Bußgeldkatalog 2024 hinterlegten Bußgelder für die oben angeführten Vergehen nach Meinung der Landesregierung ausreichend hoch angesetzt, um den volkswirtschaftlichen Schaden auszugleichen?

Frage 10 Wenn nein: Plant die Landesregierung einen Vorstoß beim Bundesverkehrsministerium, um die Höhe der Bußgelder in Relation zum volkswirtschaftlichen Schaden zu erhöhen?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die Erste Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13.10.2021, welche am 09.11.2021 in Kraft getreten ist, hat der Bund als Ordnungsgeber mit Zustimmung der Länder die Halt- und Parkverstöße in Haltestellenbereichen sowie auf Bussonderfahrstreifen den Zuwiderhandlungen des Haltens und Parkens in „zweiter Reihe“ sowie auf Geh-, Rad- oder Radschnellwegen sowie auf Schutzstreifen für den Radverkehr in ihren Auswirkungen als „ebenbürtig“ eingestuft und aufgrund der Verhältnismäßigkeit ebenfalls auf das Niveau analog zu den erfolgten Erhöhungen für das unerlaubte Halten in „zweiter Reihe“, auf Geh-, Rad- oder Radschnellwegen sowie auf Schutzstreifen für den Radverkehr (55 €, 70 € (mit Behinderung), 80 € (mit Gefährdung), 100 € (mit Sachbeschädigung)) deutlich angehoben. Die bisherigen Regelsätze für Park- und Haltverstöße reichten von 15 € bis 35 € (mit Behinderung). Die geltenden Regelsätze (Geldbußen und Verwarnungsgelder) zur Ahndung von Park- und Haltverstößen werden seitens der Landesregierung als angemessen angesehen. Ungeachtet dessen haben Geldbußen und Verwarnungsgelder nicht den Zweck, einen etwaigen „volkswirtschaftlichen Schaden“ auszugleichen, sondern dienen der Sanktionierung von Regelverstößen bzw. sollen präventiv von weiteren Regelverletzungen abhalten.