

Antrag

des Abg. Rüdiger Ernst u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Neuordnung des Gehwegparkens und Vorgaben zur Mindestgehwegbreite durch den Falschparker-Erlass

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. warum der Falschparker-Erlass, auch wenn er bloß eine (interne) Verwaltungsvorschrift ist, angesichts seiner Relevanz nicht vollständig (d. h. einschließlich seines Regelungstextes) online einsehbar ist;
2. wie im Falschparker-Erlass der Abschnitt zum Gehwegparken im Wortlaut geregelt ist;
3. ob sie Kenntnis hat, welche Vorgaben hinsichtlich einer verbleibenden Mindestgehwegbreite beim Gehwegparken in den anderen Bundesländern aufgrund welcher Vorschriften gelten (Darstellung als Tabelle mit Land, Vorschrift und vorgegebener Mindestgehwegbreite);
4. inwiefern sie im Falschparker-Erlass die unterschiedlichen Vorgaben der anderen Länder berücksichtigt hat bzw. aus welchen Gründen nicht;
5. ob sie Kenntnis hat, wie viele Städte und Gemeinden im Land die aufgrund des Falschparker-Erlasses erforderliche Neuordnung des Gehwegparkens bereits vollständig abgeschlossen haben, wie viele sich noch in der Umsetzung befinden und wie viele bislang nicht mit der Umsetzung begonnen haben;
6. inwieweit seit Inkrafttreten des Falschparker-Erlasses Ausnahmen (Abweichungen) von der grundsätzlich vorgesehenen Mindestgehwegbreite von 1,50 m zugelassen wurden (jeweils unter Angabe der betroffenen Kommune, der zugelassenen Mindestgehwegbreite sowie der wesentlichen Gründe hierfür);

7. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, in welchem Umfang durch den Falschparker-Erlass in den Kommunen öffentlicher Parkraum entfallen ist (unter Angabe der Anzahl bzw. des prozentualen Anteils wegfallender Stellplätze);
8. welche Auswirkungen des Falschparker-Erlasses auf Anwohner ohne eigene (private) Stellplätze sowie auf Handwerksbetriebe, Pflege- und Sozialdienste, Liefer- und Paketdienste, Besucher und sonstige auf ortsnahe Park- oder Haltemöglichkeiten angewiesene Personengruppen der Landesregierung bekannt sind;
9. welche Möglichkeiten die Kommunen unter der Ägide des Falschparker-Erlasses nach Auffassung der Landesregierung haben, beim Gehwegparken die Belange der Fußgänger – insbesondere von Menschen mit Behinderungen, Rollator oder Kinderwagen – mit den Belangen der Anwohner sowie dem örtlichen Bedarf an Parkraum im Rahmen einer einzelfallbezogenen Entscheidung abzuwägen;
10. welche Probleme bei der Umsetzung des Erlasses zum Gehwegparken von den Kommunen der Landesregierung bzw. den Regierungspräsidien bislang mitgeteilt wurden;
11. welche Schlussfolgerungen sie aus solchen etwaigen Mitteilungen gezogen hat;
12. ob sie vor dem Hintergrund der Erfahrungen bei der bisherigen Umsetzung des Falschparker-Erlasses bereit ist, die Vorgabe einer Mindestgehwegbreite von 1,50 m zu überprüfen – insbesondere unter der Prämisse, den Kommunen durch geringere Mindestmaße, begründete Ausnahmetatbestände oder zumindest Orientierungsmaßstäbe für die einzelfallbezogene Abwägung einen größeren Handlungsspielraum einzuräumen.

18.8.2026

Ernst, Klauß, Rittweg, Dr. Pepperl, Christian Schäfer AfD

Begründung

Das Parken auf Gehwegen ist nach § 12 Absatz 4a i. V. m. Absatz 4 Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich unzulässig, soweit es nicht ausdrücklich durch Verkehrszeichen oder Markierungen zugelassen wird. Über viele Jahre wurde verbotenes Gehwegparken dennoch in zahlreichen baden-württembergischen Kommunen geduldet. Mit dem Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr (Falschparker-Erlass) vom 11. Mai 2020 hat das Verkehrsministerium die Kommunen angewiesen, diese Praxis zu beenden. Der Erlass gibt eine Mindest(rest)breite für Gehwege von 1,50 m vor, während anscheinend in Hessen 1,20 m und in Rheinland-Pfalz sogar nur 1,00 m ausreichen. In anderem Zusammenhang hat sich auch das Bundesverwaltungsgericht mit der Thematik des Einschreitens der Straßenverkehrsbehörde gegen verbotenes Gehwegparken befasst (BVerwG 6. Juni 2024, 3 C 5.23).

Die Neuordnung des Gehwegparkens ist grundsätzlich zu begrüßen. Gleichzeitig kann jedoch die Umsetzung vor allem in dicht bebauten Bereichen zu einem erheblichen Verlust vorhandener Parkmöglichkeiten führen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die im Erlass geregelte Mindest(rest)breite für Gehwege von 1,50 m den unterschiedlichen örtlichen Verhältnissen ausreichend Rechnung trägt. Die Abwägungsfrage betrifft das Dilemma von Verkehrssicherheit und Parkdruck. Dies wurde in der Drucksache 17/3772 unter Ziffer 8 angerissen. Insoweit soll nun geprüft werden, ob die bestehenden Vorgaben landesweit adäquat sind oder den Kommunen künftig – pauschal oder einzelfallbezogen – größere Spielräume für örtlich angepasste Lösungen eingeräumt werden können.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. September 2026 Nr. VM4-0141.5-42/8/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. warum der Falschparker-Erlass, auch wenn er bloß eine (interne) Verwaltungsvorschrift ist, angesichts seiner Relevanz nicht vollständig (d. h. einschließlich seines Regelungstextes) online einsehbar ist;*
- 2. wie im Falschparker-Erlass der Abschnitt zum Gehwegparken im Wortlaut geregelt ist;*

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

Der Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr vom 11. Mai 2020 ist online abrufbar; siehe auch www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Regelwerke/2020_Erlass_zu_Ueberwachung_Sanktionierung_von_Ordnungswidrigkeiten_im_ruhenden_Verkehr.pdf.

Die einschlägigen Passagen zum Gehwegparken finden sich insbesondere auf den Seiten 4, 8 bis 10 sowie 13 und 14 des Erlasses. Zur Vermeidung von Missverständnissen durch Einzelzitate ohne Gesamtkontext wird auf eine auszugsweise Wiedergabe des Regelungstextes verzichtet.

- 3. ob sie Kenntnis hat, welche Vorgaben hinsichtlich einer verbleibenden Mindestgehwegbreite beim Gehwegparken in den anderen Bundesländern aufgrund welcher Vorschriften gelten (Darstellung als Tabelle mit Land, Vorschrift und vorgegebener Mindestgehwegbreite);*
- 4. inwiefern sie im Falschparker-Erlass die unterschiedlichen Vorgaben der anderen Länder berücksichtigt hat bzw. aus welchen Gründen nicht;*

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorgaben zu Mindestgehwegbreiten beim Gehwegparken ergeben sich aus dem bundesweiten Rechtsrahmen von StVO und VwV-StVO, dem Stand der Technik, der Rechtsprechung sowie gegebenenfalls entsprechenden Ländererlassen.

Bei dem Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr handelt es sich um einen baden-württembergischen Landeserlass. Dieser konkretisiert den zum Zeitpunkt seines Erlasses geltenden bundesrechtlichen Rahmen auf Basis der Rechtsprechung und des Standes der Technik.

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz hat entsprechend dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 14./15. Oktober 2020 einen Bericht mit konkreten Vorschlägen zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs erarbeitet. Darin fordern die Länder vom Bund eine Konkretisierung und Weiterentwicklung der Regelungen zum Parken auf Gehwegen in StVO und VwV-StVO gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung.

Daten zu Vorgaben und Verwaltungspraxis der anderen Länder werden vom Ministerium für Verkehr nicht erhoben.

5. *ob sie Kenntnis hat, wie viele Städte und Gemeinden im Land die aufgrund des Falschparker-Erlasses erforderliche Neuordnung des Gehwegparkens bereits vollständig abgeschlossen haben, wie viele sich noch in der Umsetzung befinden und wie viele bislang nicht mit der Umsetzung begonnen haben;*

Entsprechende landesweite Daten werden vom Ministerium für Verkehr nicht erhoben.

Der Erlass enthält keine Verpflichtung der Städte und Gemeinden, eine „Neuordnung des Gehwegparkens“ in einem bestimmten Verfahren durchzuführen. Die Entscheidung über eine Ahndung von verbotswidrigem Gehwegparken ist unter Berücksichtigung der Umstände des jeweiligen Einzelfalls zu treffen.

6. *inwieweit seit Inkrafttreten des Falschparker-Erlasses Ausnahmen (Abweichungen) von der grundsätzlich vorgesehenen Mindestgehwegbreite von 1,50 m zugelassen wurden (jeweils unter Angabe der betroffenen Kommune, der zugelassenen Mindestgehwegbreite sowie der wesentlichen Gründe hierfür);*

Es müssen keine Ausnahmen beantragt werden. Entsprechende landesweite Daten werden daher vom Ministerium für Verkehr nicht erhoben. Insbesondere wird nicht erfasst, ob und in welchem Umfang die zuständigen Behörden von der im Erlass vorgesehenen Möglichkeit einer Abweichung Gebrauch gemacht haben.

Der Erlass benennt grundsätzlich eine Mindestrestbreite für Gehwege von 1,50 Metern einschließlich Sicherheitsraum. Zugleich lässt er hiervon in begründeten Ausnahmefällen Abweichungen zu. Danach kann an kurzen Abschnitten nach sorgfältiger Prüfung von dem Mindestmaß abgewichen werden, wenn dies aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist und die Verkehrssicherheit gewahrt bleibt.

7. *ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, in welchem Umfang durch den Falschparker-Erlass in den Kommunen öffentlicher Parkraum entfallen ist (unter Angabe der Anzahl bzw. des prozentualen Anteils wegfallender Stellplätze);*

Entsprechende landesweite Daten werden vom Ministerium für Verkehr nicht erhoben.

Der Erlass betrifft die Überwachung und Ahndung von ordnungswidrigem, mithin bereits nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften unzulässigem Parken.

Parken auf Gehwegen ist demnach grundsätzlich unzulässig. Die Ahndung des Falschparkens führt nicht zu einem Entfall von „Parkflächen“.

8. *welche Auswirkungen des Falschparker-Erlasses auf Anwohner ohne eigene (private) Stellplätze sowie auf Handwerksbetriebe, Pflege- und Sozialdienste, Liefer- und Paketdienste, Besucher und sonstige auf ortsnahe Park- oder Haltemöglichkeiten angewiesene Personengruppen der Landesregierung bekannt sind ;*

Der Landesregierung ist bekannt, dass die Kommunen bei der Ordnung des ruhenden Verkehrs die unterschiedlichen örtlichen Nutzungsbedürfnisse im Rahmen ihrer Parkraum- und Verkehrskonzepte berücksichtigen. Dabei können insbesondere rechtlich zulässige Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum ausgewiesen und die Belange verschiedener Nutzergruppen berücksichtigt werden.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) stellt hierfür unterschiedliche Instrumente zur Verfügung. Dazu gehören insbesondere Bewohnerparkregelungen für Gebiete mit erheblichem Parkraumangel sowie, bei Vorliegen der jeweiligen Voraussetzungen, Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Antragsteller, beispielsweise für Handwerksbetriebe sowie Pflege- und Sozialdienste. Für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr können zudem Ladebereiche und sonstige geeignete Möglichkeiten zum Be- und Entladen eingerichtet werden.

Der Falschparker-Erlass steht solchen örtlich angepassten und rechtlich zulässigen Lösungen nicht entgegen.

9. welche Möglichkeiten die Kommunen unter der Ägide des Falschparker-Erlasses nach Auffassung der Landesregierung haben, beim Gehwegparken die Belange der Fußgänger – insbesondere von Menschen mit Behinderungen, Rollator oder Kinderwagen – mit den Belangen der Anwohner sowie dem örtlichen Bedarf an Parkraum im Rahmen einer einzelfallbezogenen Entscheidung abzuwägen ;

Die Kommunen können den unterschiedlichen örtlichen Belangen im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben Rechnung tragen.

Gemäß VwV StVO zu Verkehrszeichen 315 gilt, dass das Parken auf Gehwegen nur zugelassen werden darf, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.

Bei den Parkregelungen der Kommunen sind die konkreten örtlichen Verhältnisse im Rahmen einer Gesamtwürdigung zu berücksichtigen. Die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der örtliche Parkraumbedarf können damit in die örtliche Betrachtung einbezogen werden; sie rechtfertigen jedoch keine pauschale Duldung verbotswidrigen Gehwegparkens. Dies hat ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Jahr 2024 zur Ahndung des Gehwegparkens noch einmal hervorgehoben.

10. welche Probleme bei der Umsetzung des Erlasses zum Gehwegparken von den Kommunen der Landesregierung bzw. den Regierungspräsidien bislang mitgeteilt wurden;

11. welche Schlussfolgerungen sie aus solchen etwaigen Mitteilungen gezogen hat;

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ministerium für Verkehr steht mit den zuständigen Behörden regelmäßig im fachlichen Austausch. Zum Falschparker-Erlass fanden in den Jahren 2023 und 2024 jeweils gesonderte Erfahrungsaustausche mit den zuständigen Behörden statt. Darüber hinaus werden Fragen zur Anwendung des Falschparker-Erlasses regelmäßig in den Dienstbesprechungen mit den Regierungspräsidien aufgegriffen.

Als Herausforderung wird insbesondere die Akzeptanz vor Ort benannt. Dies betrifft vor allem Bereiche, in denen zuvor faktisch geduldetes, rechtlich jedoch unzulässiges Parken nunmehr konsequenter verfolgt wird. Dem stehen Rückmeldungen gegenüber, wonach frei und sicher nutzbare Gehwege insbesondere für Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen sowie Personen mit Kinderwagen und sich selbstständig bewegende Kinder als Verbesserung wahrgenommen werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der überwiegende Teil der an das Ministerium herangetragenen Beschwerden zum ruhenden Verkehr nicht eine zu konsequente Ahndung, sondern umgekehrt die Nichtverfolgung von Falschparken beziehungsweise ein aus Sicht der Beschwerdeführenden unzureichendes Tätigwerden der zuständigen Behörden betrifft.

Die im Rahmen der Erfahrungsaustausche, der Dienstbesprechungen sowie auf sonstigem Wege eingehenden Rückmeldungen werden fortlaufend ausgewertet und in den weiteren fachlichen Austausch einbezogen. Grundlegende Probleme bei der Anwendung des Erlasses sind bislang nicht erkennbar.

12. ob sie vor dem Hintergrund der Erfahrungen bei der bisherigen Umsetzung des Falschparker-Erlasses bereit ist, die Vorgabe einer Mindestgehwegbreite von 1,50 m zu überprüfen – insbesondere unter der Prämisse, den Kommunen durch geringere Mindestmaße, begründete Ausnahmetatbestände oder zumindest Orientierungsmaßstäbe für die einzelfallbezogene Abwägung einen größeren Handlungsspielraum einzuräumen.

Die Entwicklung der Rechtsprechung zum Gehwegparken wird vom Ministerium für Verkehr fortlaufend berücksichtigt.

Einerseits sind gemäß Stand der Technik sowie entsprechend den Forderungen der Länder aus der Ad-hoc-AG Fußverkehr für einen ungehinderten Begegnungsfall bei Gehwegen regelmäßig Breiten von 1,80 m zuzüglich Sicherheitsräumen anzunehmen. Die im Erlass genannten 1,50 m stellen daher bereits einen im Hinblick auf die notwendige Gesamtabwägung angepassten Wert da.

Andererseits bestätigt die Rechtsprechung die Notwendigkeit einer einzelfallbezogenen Betrachtung. Abhängig von den örtlichen Verhältnissen können für eine sichere und barrierefreie Nutzung des Gehwegs abweichende Restgehwegbreiten erforderlich sein.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 6. Juni 2024 klargestellt, dass stets eine Gesamtwürdigung der konkreten Umstände erforderlich ist. Hierbei ist unter anderem die verbleibende Gehwegbreite, die Länge der Verengung, die Dichte des Fußverkehrs, Ausweichmöglichkeiten sowie insbesondere die Belange von Personen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder mit Kindern an der Hand zu berücksichtigen.

Der Falschparker-Erlass trägt diesem Ansatz bereits Rechnung. Er sieht bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen die Möglichkeit vor, die verbleibende Gehwegbreite unter Berücksichtigung der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse einzelfallbezogen zu bestimmen. Voraussetzung ist stets, dass die Verkehrssicherheit gewahrt bleibt und insbesondere die Belange vulnerabler Verkehrsteilnehmender, etwa von Menschen mit Behinderungen, Personen mit Rollator, Personen mit Kinderwagen und sich selbstständig bewegenden Kindern, angemessen berücksichtigt werden.

Razavi

Ministerin für Verkehr