



# Umgang mit angeordnetem Gehwegparken im Fußwegenetz Vorlage 613/345/25

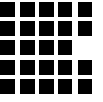


**Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept**

Stadt  
Erlangen

Bild: Stadt Erlangen

Amt für Stadtplanung und Mobilität



## Warum müssen wir uns mit dem Thema Gehwegparken befassen?

1. Rechtliche Verpflichtungen

2. Verkehrssicherheit

3. Barrierefreiheit

4. Attraktivität des

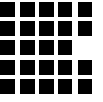
Fußverkehrs

...

- Rechtliche + gesetzliche Verpflichtungen: u.a. StVO, VwV-StVO, StVG, BGG, UN-BRK, UN-KRK...
- Richtlinien + Empfehlungen: RASt, EAR, EFA, H BVA...
- Stadt Erlangen: Beschlüsse und Maßnahmen: VEP, MzK, Mahnkarten



# Hintergrund: Schulwegsicherheit als Schwerpunkt im Fußverkehrskonzept



## Integration der Hauptschulwege in die Netzkonzeption

(Basis: Schulwegpläne)

- Grundschul Kinder als vulnerabelste Gruppe  
→ mangelnde Gefahrenabschätzung
- Parkende Fahrzeuge behindern Sicht
- Radfahrende Kinder  $\leq 10$  Jahren inkl. Begleitpersonen auf Gehweg

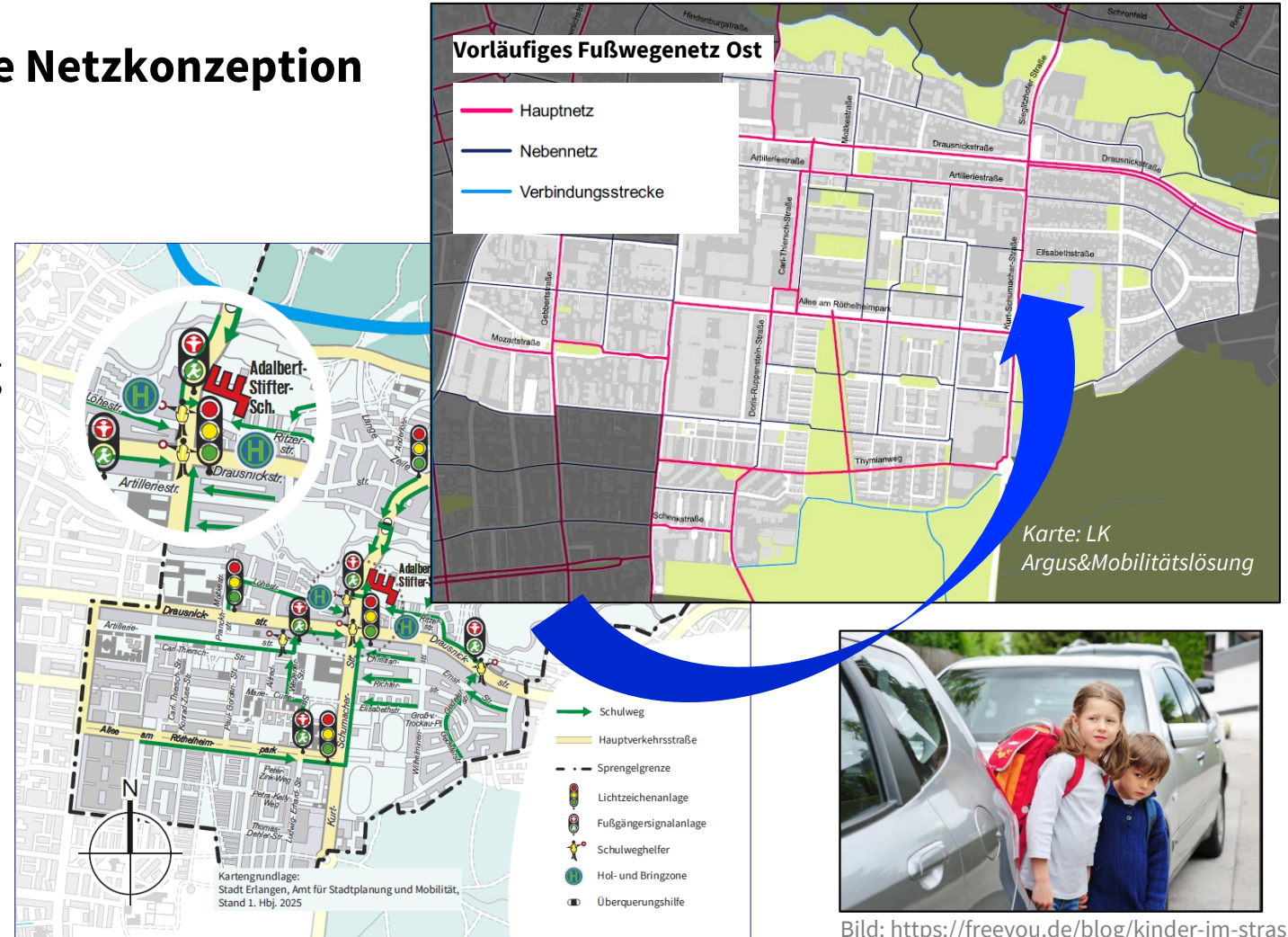
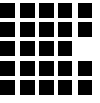


Bild: <https://freeyou.de/blog/kinder-im-strassenverkehr/>

# Hintergrund



## Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) 2030 - Beschluss 2018

- Differenzierte Netzbildung Fußverkehr für Tennenlohe und Innenstadt
- **Standards für Haupt- und Nebennetz, u.a. zu Gehwegparken**
- Mängelanalyse
- Maßnahmen
- ...

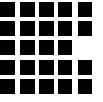


## Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept (FVK) 2024-2026

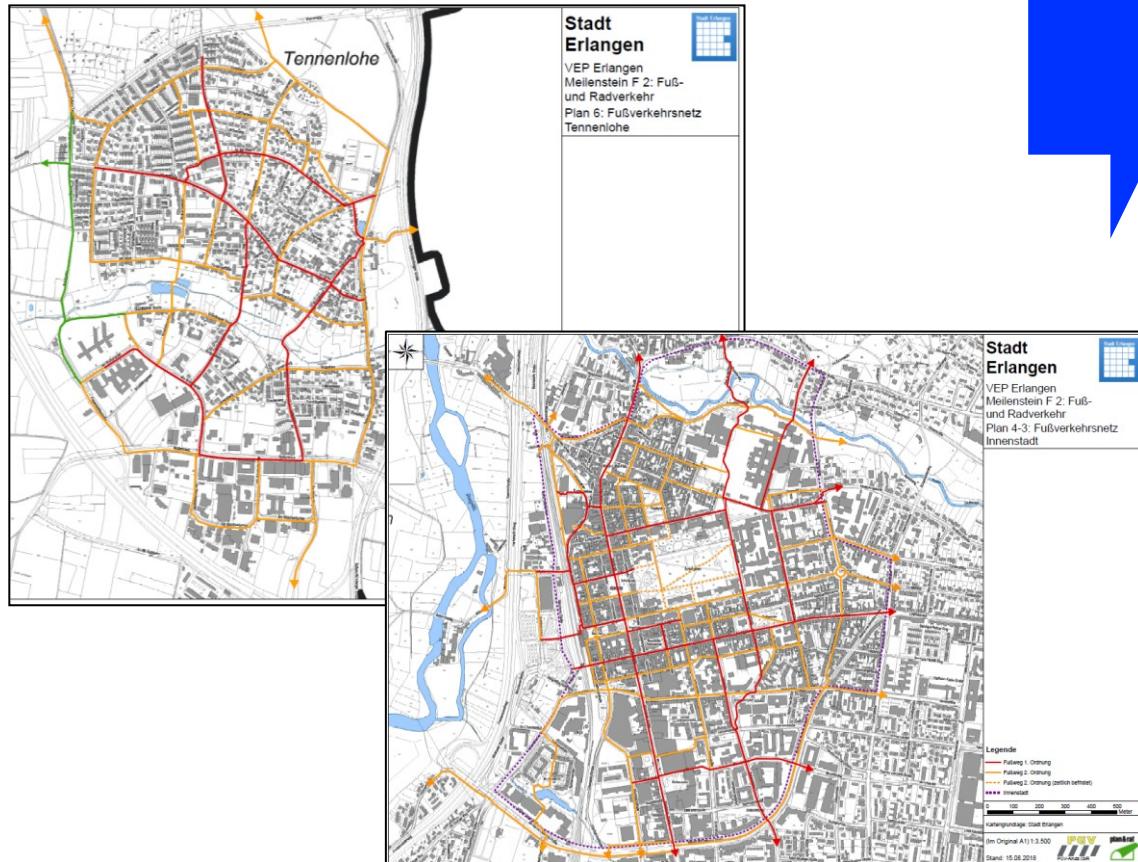
- Erstmalig gesamtstädtisches, differenziertes Netz
- Anwendung der VEP 2030 Standards auf die Gesamtstadt, u.a. zu Gehwegparken
- Evaluationskonzept
- Umfassende Beteiligung
- ...



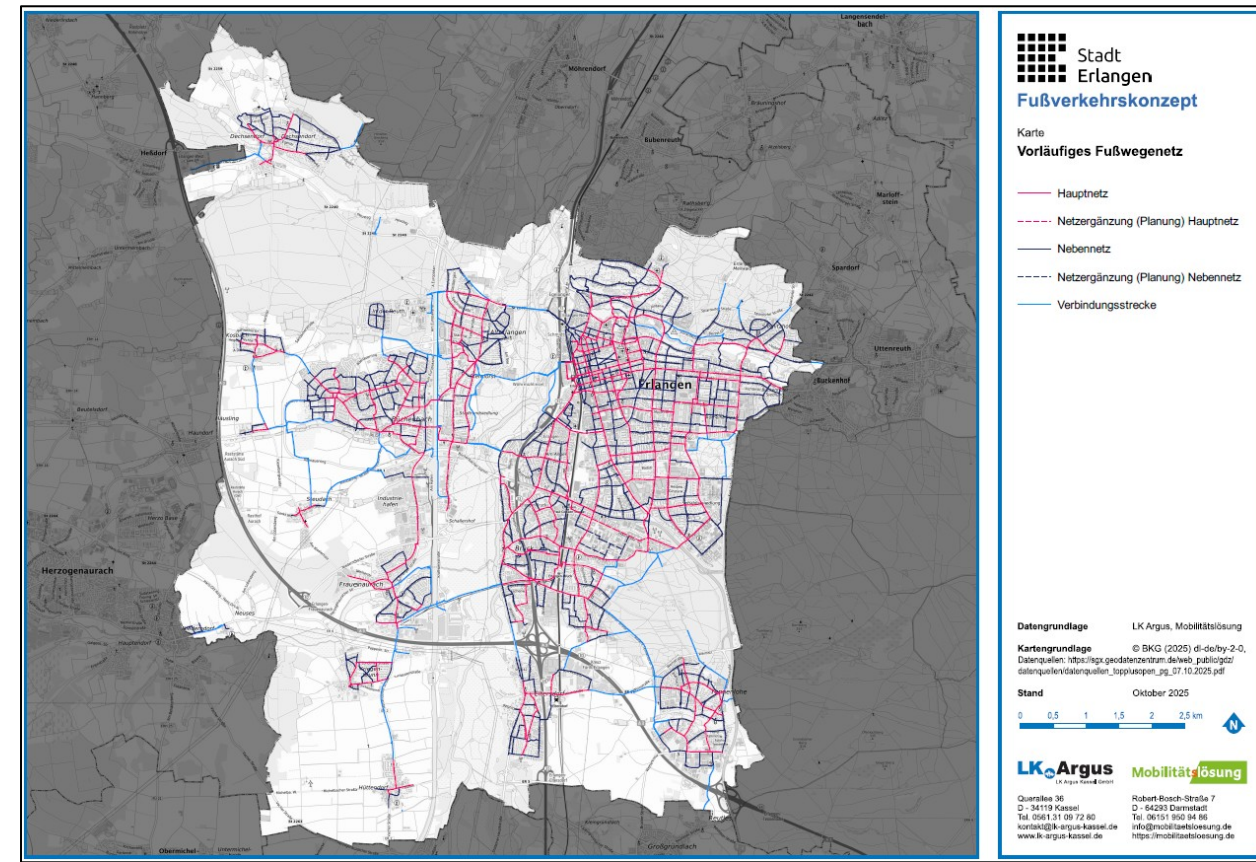
# Hintergrund



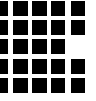
## Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) 2030



## Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept (FVK) 2024-2026 → Beschluss folgt



# Netzbildung und Kategorien



## Hauptnetz

*Fußverkehrskonzept auf Basis VEP 2030*

- durchgängiges Netz für den Alltagsverkehr
- Anbindung wichtiger Ziele (Ortsmitten, Schulzentren, Uni-Standorte, S-Bahn und Arbeitsplatzschwerpunkte)



## Nebennetz

- Anbindung weiterer Ziele wie Grundschulen, soziale Einrichtungen und Freizeitziele



## Verbindungsstrecken

- Außerortsverbindungen an Ortsrändern und zu Freizeitzielen außerorts

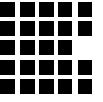


## Grundnetz

- keine Änderungen  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

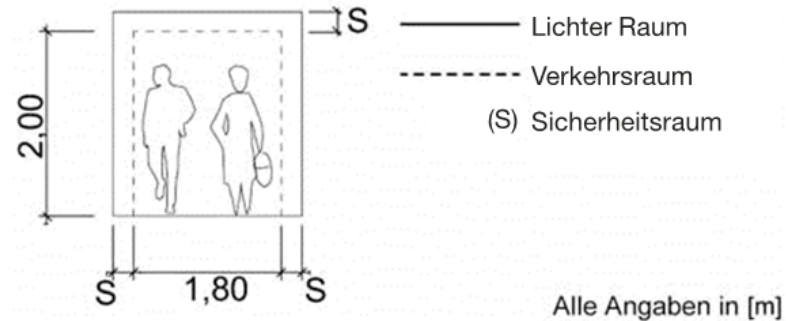
Bilder: LK Argus & Mobilitätslösung

# Gehwegparken – Rechtlicher Rahmen



**VwV zur StVO:** Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind.

**Gehweg** = Gehfläche 1,80 m plus  
Abstands-/Aufenthaltsflächen und Sicherheitsräume =  
Regelbreite Gehweg = 2,50 m



Quelle: RAS06



Zeichen 315 StVO



www.rheinpfalz.de

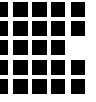


Adobe Stock



www.foerderprogramme.org

# Zugelassenes Gehwegparken im Netz



Theaterplatz



Fürther Straße



Spardorfer Straße



Östliche Stadtmauer Str.



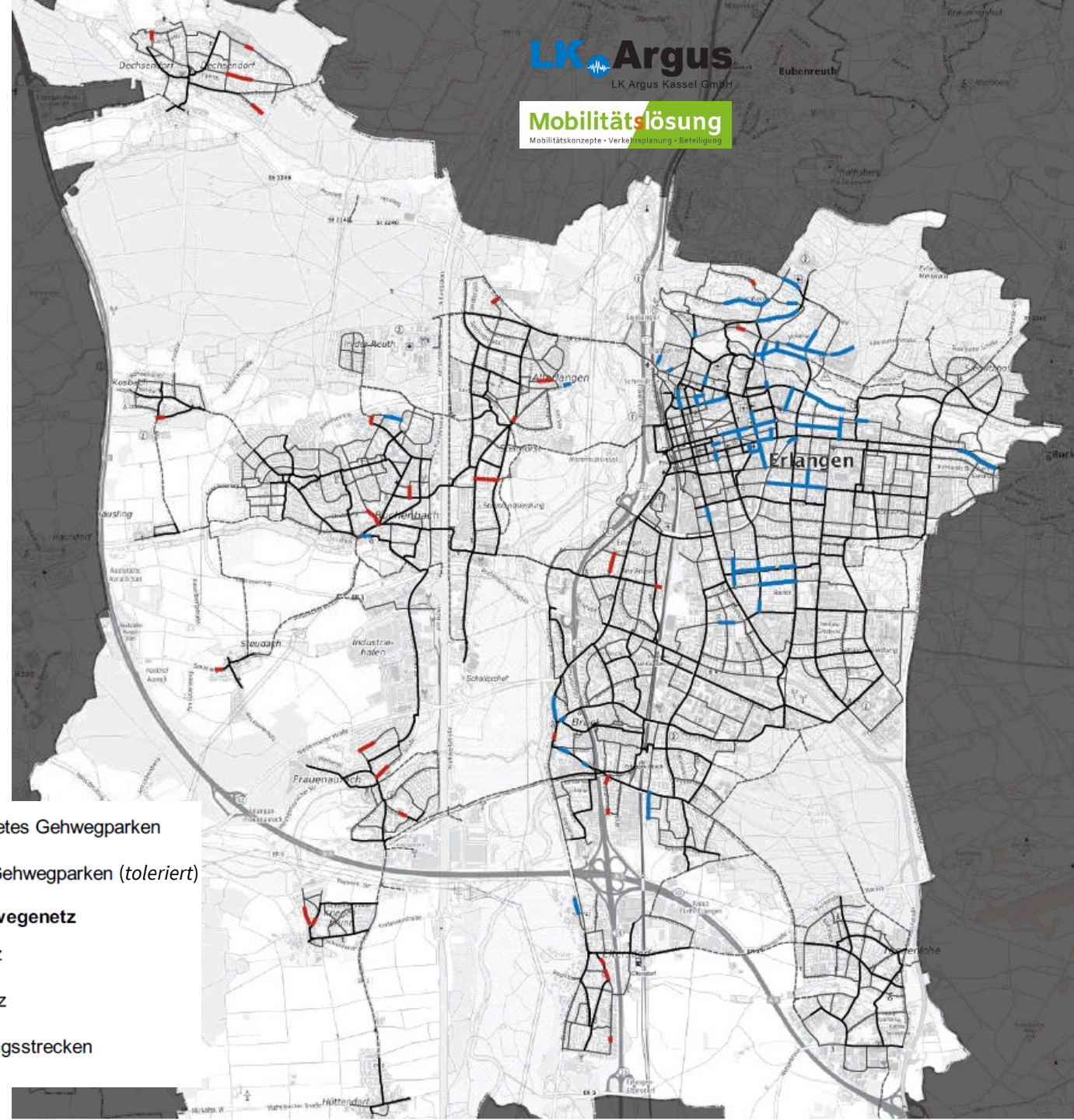
Döderleinstraße



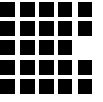
Rathsberger Straße

# Gehwegparken im Fußwegenetz

- 52 Straßen im Fußwegenetz mit angeordnetem Gehwegparken (abschnittsweise)
- **Restgehwegbreiten** bei Straßenabschnitten mit angeordnetem Gehwegparken:
  - 8%  $\geq 2,50\text{m}$
  - 22%  $\geq 1,80$  bis  $< 2,50\text{m}$
  - **70%  $< 1,80\text{m}$**



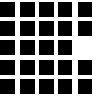
# Qualitätsstandards im Fußwegenetz



Kriterium	Qualitätsstandard	Hauptnetz (VEP 2030)*	Nebennetz (VEP 2030)*	Verbindungs- strecke/-weg (neu: FVK)
<b>Gehwegparken</b>	– Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz)	X		
	– Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) (nutzbare Gehwegbreite < 2,50 m)		X	
* UVPA-Beschluss 13.11.2018				

- Das Fußwegenetz (Haupt- und Nebennetz) verbindet wichtige Ziele im Stadtgebiet
- Ziel ist es, dieses Netz von Gehwegparken freizuhalten
- Kein Gehwegparken auf Hauptschulwegen
- Regelwidriges Gehwegparken ist eine Kontrollaufgabe

# Ergebnisse der internen Workshops und weiteres Vorgehen



- Verstetigung ämterübergreifende Arbeitsgruppe  
→ Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Mobilitätsplanung, Inklusionsbeauftragte/r, Tiefbauamt
- Einzelfallprüfung der Straßenabschnitte mit angeordnetem Gehwegparken mittels Arbeitshilfe
- Aufhebung/Verlagerung von angeordnetem Gehwegparken im definierten Fußwegenetz
- Erarbeiten von Low-Budget-Lösungen

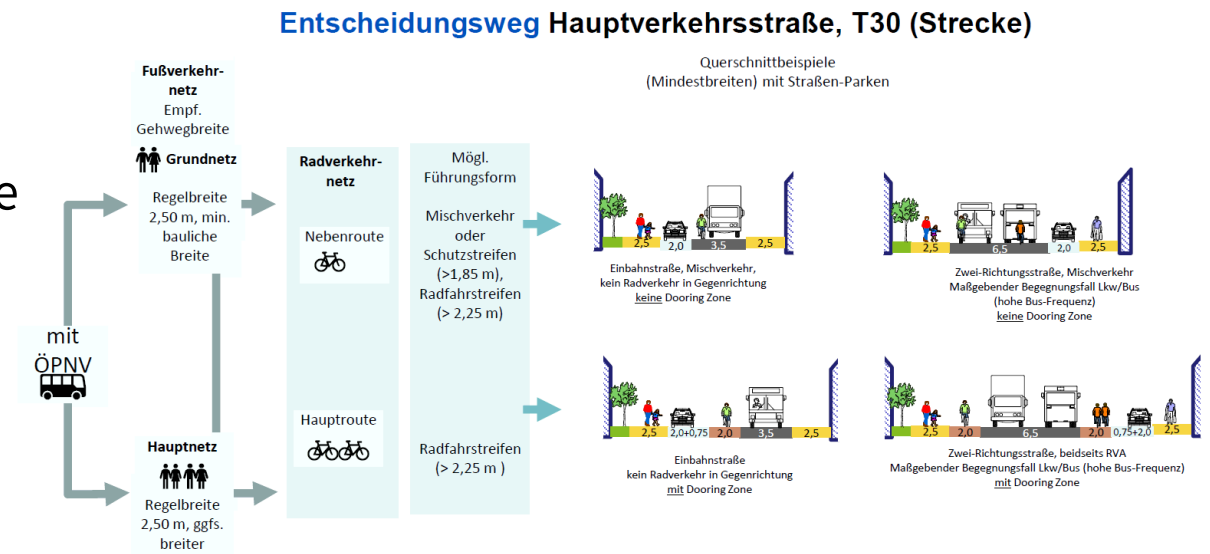
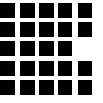


Abb.: Auszug Arbeitshilfe Gehwegparken

## > Schrittweise Umsetzung in den kommenden Jahren

# Anwendung der Standards: Einzelfallprüfung



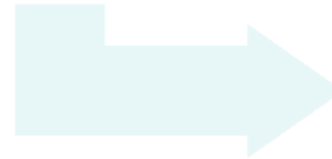
## 1. Schritt:

Welche Bedeutung hat die Straße?  
(Folien 8, 9)



## 2. Schritt:

- Welcher Begegnungsfall ist maßgebend? Wie viel Platz benötigt der fließende Verkehr (Kfz, Lkw/Bus, Fahrrad) (Folie 10)
- Wie breit müssen die Parkstände sein? (Folie 11)



## 3. Schritt:

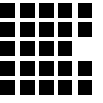
Lösung finden (Folien 12,13):

- Tempo 30-Zone (Folien 14-16)
- Hauptverkehrsstraße Tempo 30 (Folien 17-19)
- Hauptverkehrsstraße Tempo 50 (Folien 20-22)

Abb.: Auszug Arbeitshilfe Gehwegparken

**Ermittelt werden die Flächenbedarfe des Kfz-, Rad- und ÖPNV-Verkehrs  
>> Kompromisslösungen in engen Straßen**

# Bsp. Einzelfallprüfung Zeppelinstraße

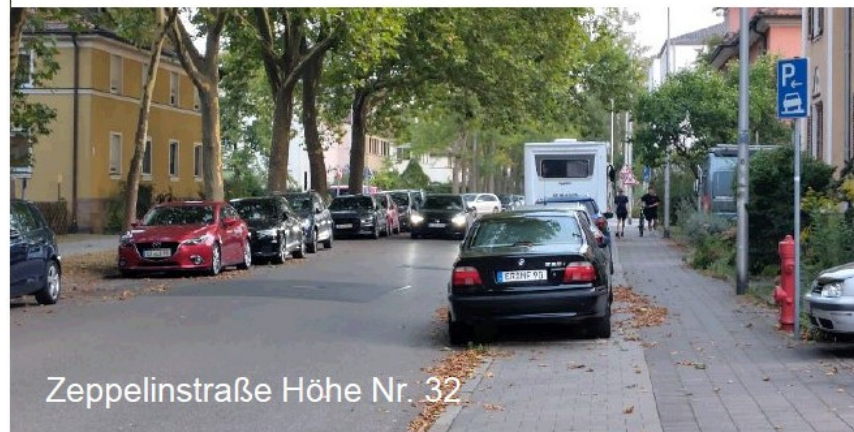
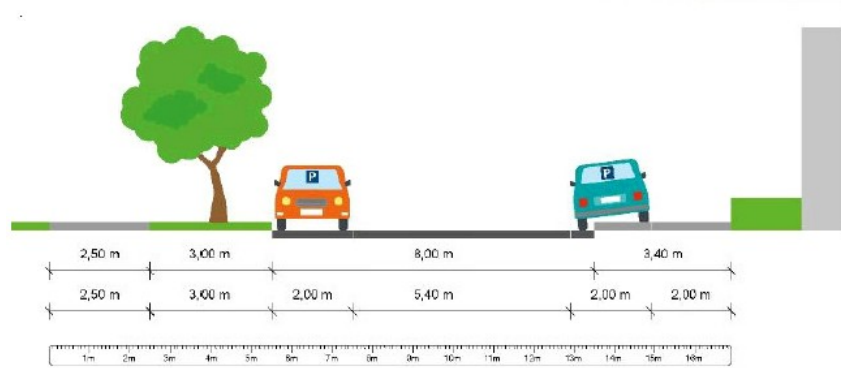


## Ist-Situation

Kategorie: Erschließungsstraße

T30-Zone

- Kein ausgewiesener Schulweg
- Radverkehr: Hauptroute
- DTV 1.700
- Ziele: Parkplatz, Sport- und Freizeiteinrichtungen
- Fahrbahnbreite 7,00 m



## Ergebnis

- Einrichtung Einbahnstraße inkl. Dooringzonen (0,75m) aufgrund künftiger RSV
- Maß Fahrbahn: 3,90m
- Ausweichstellen für Kfz
- Gehwegparken bleibt tlw.
- Markierung des Aufparkbereichs
- Gehweg: Restbreite 2m



# Ende

## Impressum

### Stadt Erlangen

Amt für Stadtplanung und  
Mobilität

Abteilung Mobilitätsplanung

03.02.2026

**Abteilungsleitung:** Herr Dr.  
Korda

**Sachgebiet:** 613-1 Strategische  
Planung

**Projektleitung:** Francesca Fall