

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/345/2025/1

Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	14.04.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	14.04.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, 13-3, Polizei, Alle Orts- und Stadtteilbeiräte zur Info

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Bestandserfassung der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich	613/118/2017	16.05.2017 UVPA / UVPB	MzK	Zur Kenntnis genommen
Aufparken Innenstadt – Aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen	613/245/2019	14.05.2019 UVPA / UVPB	Beschluss	Einstimmig angenommen / mehrheitlich angenommen
Aufhebung der Aufparkregelung in der Oberen Karlstraße	613/001/2020	23.06.2020 UVPA / UVPB	Beschluss	Jeweils einstimmig angenommen
Mahnkarten gegen Falschparker: Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Rücksichtnahme beim Parken auf Geh- und Radwegen – Verteilung zweite Auflage	613/177/2022	26.07.2022 UVPA / UVPB	MzK	Zur Kenntnis genommen
Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken	613/345/2025	03.02.2026 UVPA / UVPB	Einbringung	Zur Kenntnis genommen

I. Antrag

Der Ausschuss beschließt das im Rahmen von zwei verwaltungsinternen Workshops erarbeitete und auf dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP 2030) basierenden einheitlichen Vorgehen zum Gehwegparken im Fußwegenetz:

1. Einrichtung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe (Mobilitätsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Inklusionsbeauftragte(r), Polizei).
2. Systematische Überprüfung aller Straßenabschnitte mit angeordnetem Gehwegparken im Stadtgebiet, beginnend mit dem definierten Fußwegenetz.

3. Anwendung der vorliegenden Arbeitshilfe (Netzüberlagerung, Randnutzungen, Netzhierarchie, etc.) siehe Anlage 1a (exemplarische Kurzfassung) bzw. 1b (Langfassung).
4. Aufhebung von angeordnetem Gehwegparken im definierten Fußwegenetz gemäß den Vorgaben des VEP 2030 (siehe Anlage 2, 3). Detailprüfung der betroffenen Straßen(-abschnitte) (siehe Anlage 4 und 5), wie Stellplätze erhalten bleiben können.
5. Die notwendigen Finanzmittel sind derzeit nicht vorhanden und müssen für die jeweils geplante Maßnahme ermittelt und in die Finanzplanung des Amtes 66 eingepflegt bzw. angemeldet werden. Dies kann, ebenso wie die personelle Auslastung, je nach Größe der Einzelmaßnahmen, maßgeblich Einfluss auf die zeitliche Realisierung haben.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept werden die Grundlagen geschaffen, damit die Erlanger*innen ihre täglichen Wege sicher und komfortabel zu Fuß zurücklegen können.

Dazu ist ein durchgängiges, engmaschiges Netz erforderlich, das alle wichtigen Ziele miteinander verbindet. Auf Basis zentraler Quellen und Ziele des Fußverkehrs – wie Wohngebiete, Versorgungseinrichtungen, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie ÖPNV-Haltestellen – wurde ein hierarchisches Netz für den Alltagsfußverkehr entwickelt (siehe Vorlage 613/374/2026).

Die Bedingungen im definierten Fußwegenetz wurden durch Begehungen, Analysen und Beteiligungsformate erhoben und bewertet (www.erlangen.de/zu-fuss). Defizite im Längsverkehr betreffen u.a. die Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreite durch parkende Kraftfahrzeuge.

Zur Behebung der festgestellten Defizite werden Maßnahmen erarbeitet, um das Netz schrittweise barrierefrei und alltagstauglich auszubauen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Rechtlicher Rahmen

Das Parken auf Gehwegen ist laut Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich nicht vorgesehen, es sei denn, es ist durch ein entsprechendes Verkehrszeichen erlaubt.

Der rechtliche Rahmen gibt folgendes vor: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“ (VwV-StVO, Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen, Nr. I.)

Dies entspricht:

Gehweg = Gehfläche 1,80 m plus Abstands-/Aufenthaltsflächen und Sicherheitsräume >> Regelbreite

Gehweg = 2,50 m

Kommunen tragen die Verantwortung, sicherzustellen, dass Gehwege ihrer eigentlichen Nutzung – dem sicheren Zufußgehen – dienen.

Einheitliche, stadtweite Regeln zur Freihaltung von Gehwegen in Erlangen sind sinnvoll, weil sie den Umweltverbund stärken, die Attraktivität des Fußverkehrs erhöhen, die Sicherheit vor allem für Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen verbessern, Barrierefreiheit und gleichberechtigte Teilhabe sichern sowie eine effiziente Verwaltung mit transparenten Vorgaben ermöglichen.

Nicht selten führen Änderungen in der Parkplatzsituation aufgrund notwendiger Reduzierungen des Stellplatzangebotes zu Beschwerden seitens der Bürgerschaft. Das Parken von Fahrzeugen auf Gehwegen verringert jedoch die verbleibende Gehwegbreite und verursacht Schäden an der Infrastruktur, da Gehwege für diese Nutzung konstruktiv nicht ausgelegt sind. Hinzu kommen erhöhte Anforderungen für Rettungsgassen, die das Verlagern von parkenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn häufig ausschließen. Hierfür müsste stattdessen sogar in engen Straßenzügen das Gehwegparken zugelassen oder Parkplätze aufgehoben werden.

Standards für den Fußverkehr wurden in Erlangen mit dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 beschlossen. Diese schließen das Gehwegparken im Hauptnetz grundsätzlich aus, im Nebennetz ist es zulässig, sofern die verbleibende Gehwegbreite mindestens 2,50m beträgt (siehe Anlage 3).

Ist-Zustand und Handlungsbedarf

Die Überprüfung des definierten Fußwegenetzes durch die Gutachterbüros ergab folgende Situation: 52 Straßenabschnitte innerhalb dieses Netzes weisen angeordnetes Gehwegparken auf (siehe Anlage 4 und 5). Davon haben 92 % eine verbleibende Gehwegbreite von unter 2,50 m; 70 % sind sogar schmaler als 1,80 m.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Exemplarisch wurden anhand der Arbeitshilfe Lösungen für die Stinzingstraße, den Theaterplatz die Zepelinstraße sowie die Spardorfer Straße erarbeitet. In diesen Fällen mussten nur wenige Parkplätze entfallen, tlw. konnten andere Lösungen gefunden werden.

Hervorzuheben ist, dass es in Erlangen über die 52 genannten Straßenzüge des Fußwegenetzes hinaus weitere Bereiche mit Gehwegparken gibt. Die entwickelten Entscheidungshilfen können auch für Lösungen mit unzureichender Durchfahrtsbreite angewendet werden.

Fakt ist, dass viele Straßen in Erlangen zu schmal sind, sodass Einzelfalllösungen erforderlich bleiben. Die Arbeitshilfe des Gutachterteams sowie die enge Zusammenarbeit der Fachstellen wurden hierfür als wirkungsvoll bewertet.

Innerhalb der Verwaltung wurden klare Kriterien für den Umgang mit Gehwegparken festgelegt. Es konnte Einigkeit über folgendes Vorgehen erzielt werden:

- **Grundsatz:** Kein Gehwegparken auf Hauptschulwegen. Diese werden seitengenau definiert, können auch beidseitig vorliegen. Zur Identifikation dienen Verkehrsbeobachtungen und Befragungen in den Schulen. Das Schulwegenetz muss hierfür auch auf Anpassungsbedarf überprüft werden.
- **Gehwegbreiten:** Gehwege des Fußwegenetzes sollen entsprechend der FGSV-Richtlinien (RASt, EFA, ...), d.h. der anerkannten Regeln der Technik, je nach Randnutzung mindestens 2,50 m breit sein. Bei Randnutzungen wie Gastronomie, Haltestellen, etc. gelten entsprechende Breitenzuschläge. In Straßen mit geringer Nutzung (reine Wohnwege) außerhalb des Fußwegenetzes sind mindestens 1,80 m erforderlich.
- **Analyse und Lösungsfindung:** Durch die Überlagerung von Schulwegenetz, ÖPNV- und Radverkehrsnetz sowie Randnutzungen können tragfähige Lösungen entwickelt werden.

Mögliche Maßnahmen sind unter anderem:

- Verlagerung der Parkstände auf die Fahrbahn
 - Einrichtung von Mischflächen
 - Geschwindigkeitsreduktionen
 - Prüfung des maßgeblichen Begegnungsfalls
 - Prüfung der Fahrspurenanzahl
 - Engstellen der Fahrbahn: können in Tempo 30-Zonen rund 50 m betragen, Ausschluss von Engstellen im Hauptnetz
 - Engstellen auf Fußwegen: kommen nur in Straßen außerhalb des Fußverkehrsnetzes in Betracht und sollten eine Länge von maximal 25 m nicht überschreiten. Die verbleibende Gehwegbreite muss mindestens 1,80 m betragen, um Begleitmobilität (z. B. Kinderwagen, Rollatoren) zu gewährleisten.
 - Einbahnstraßenlösungen
 - asymmetrische Querschnitte u. a. m.
- **Parkraummanagement:** Beim Wegfall von Parkplätzen stellt sich das Erfordernis eines flächendeckenden Parkraummanagement. Insbesondere die Fahrzeuge von Anwohnenden könnten beispielsweise in Quartiersgaragen, durch spezielle Angebote in öffentlichen Parkhäusern, oder durch die zeitweise Nutzungsmöglichkeit von Flächen des Einzelhandels verlagert werden. Diese Möglichkeiten sollen entsprechend forciert werden.
- **Kooperation:** Die Zusammenarbeit der Dienststellen (Mobilitätsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei) hat sich als tragfähig erwiesen und soll fortgeführt wird. Als Grundlage dient die Arbeitshilfe (siehe Anlage 1b).
- **Ahndung:** Illegales Gehwegparken ist konsequent zu sanktionieren. Die KVÜ ist hierfür personell bzw. technisch entsprechend auszustatten. Empfehlung: Aufstockung ab sofort um zwei zusätzliche Stellen.

Zielsetzung und weiteres Vorgehen

Ziel ist es, das Gehwegparken schrittweise im Einklang mit Fußgängerfreundlichkeit, Verkehrssicherheit und einem begleitendem Parkraummanagement abzubauen. Zunächst sollen besonders sicherheitsrelevante sowie unkritische Fälle im Fußwegenetz anhand der Arbeitshilfe bearbeitet werden, schwierigere Fälle folgen, sobald sich das Vorgehen bewährt hat. Anschließend wird das Vorgehen auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet.

Vor der Ahndung von Gehwegparken sollen die Anwohnenden entsprechend informiert werden. Eine gute Kommunikation ist insbesondere vor einem möglichen Wegfall von Parkplätzen entscheidend.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1a – Kurzfassung Entscheidungshilfe angeordnetes Gehwegparken T30-Zone

Anlage 1b – Langfassung Entscheidungshilfe angeordnetes Gehwegparken

~~Anlage 2 – Vorläufiges Fußwegenetz~~ – *entfällt, siehe Vorlage 613/374/2026*

Anlage 3 – Auszug VEP 2030, Anlage 3-Qualitätsstandards für Fußwege

Anlage 4 – Gehwegparken im Fußwegenetz

Anlage 5 – Auflistung der vom Gehwegparken betroffenen Straßen im definierten Fußwegenetz

Anlage 6 – Präsentation: Umgang mit dem angeordneten Gehwegparken im Fußwegenetz_03-02-2026 - *NEU*

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang