

Parken auf Gehwegen

Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf

Zweite, erweiterte Auflage



Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Seit 1985 vertritt FUSS e. V. die Interessen der Fußgängerinnen und Fußgänger in Deutschland. Bei allen Fragen zum Fußverkehr sind wir Ansprechpartner für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Wir erarbeiten Stellungnahmen und schlagen Änderungen für Gesetze und Richtlinien vor. Weil Gehen als wichtigster Baustein nachhaltiger Mobilität nicht isoliert betrachtet werden kann, arbeiten wir dabei mit Verbänden zusammen, die sich mit Rad-, Bus- und Bahnverkehr befassen.

- Als **Fachverband** beraten und vernetzen wir Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik.
- Als **Lobby** setzen wir uns für Fußgänger-Belange ein, etwa in der Straßenverkehrsordnung, in Planungsrichtlinien und im Bußgeldkatalog.
- Als **Bürgerinitiative** arbeiten wir dezentral in unseren Ortsgruppen an besseren Bedingungen für das Gehen.
- Als Teil der **Zivilgesellschaft** informieren wir Medien, veranstalten Vor-Ort-Aktionen und publizieren selbst.

Impressum

- Titel:** Parken auf Gehwegen: Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf
Herausgeber: Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
Stand: 15. Juni 2022 – zweite, erweiterte Auflage
Autor: Dietmar Rudolph
Mitarbeit: Roland Stimpel, Peter Struben
Kontakt: FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstr. 20
D-13357 Berlin
<https://www.fuss-ev.de/>
Telefon 030/4927473
E-Mail gehwegparken@fuss-ev.de
- Danksagung:** Die Autoren bedanken sich bei allen, die durch Korrekturlesen, Recherche, Bildmaterial und Vorschläge am Entstehen dieser Veröffentlichung Anteil hatten, insbesondere, aber nicht nur, bei:
U. Bauer, S. Lieb, J. Götsche, A. Klein-Hitpaß, M. Lachenmann, C. Rudolph, S. Rudolph, A. Schwab, B. Seckinger, B. Sluka, C. Walbröhl
- Bildquellen:** Bild 6: Jürgen Götsche
Bild 9: Abbildungen von Verkehrszeichen sind gemeinfrei. Digitalisierung: wikipedia.org
Bild 39: Stadt Ulm
Bild 40: Stadt Niederkassel
Bilder 5, 20, 21 und 34: Bernhard Seckinger
alle anderen Bilder: Dietmar Rudolph

Dieses Dokument darf in elektronischer Form beliebig kopiert und weitergereicht werden, solange der Text einschließlich dieses Impressums unverändert bleibt. Die jeweils aktuellste Version des Originals befindet sich auf:

<https://www.fuss-ev.de/images/Downloads/gehwegparken.pdf>

Wir sind an einer möglichst weiten Verbreitung interessiert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren. Für Ergänzungen, Korrekturen oder hilfreiche Kommentare sind wir dankbar.

© 2022 FUSS e.V. All rights reserved.

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort.....	4
Über diese Broschüre.....	5
Gehwege.....	6
Sinn und Nutzen von Gehwegen	6
Konflikte ums Gehwegparken	7
Rechtlicher Hintergrund	8
Gestern – heute – morgen	9
Befahren von Gehwegen	10
Beparken von Gehwegen	11
Parken auf Gehwegen.....	13
Legales Parken auf einem Gehweg	13
Illegales Parken auf einem Gehweg	18
Behinderung durch Gehwegparken	19
Vorsätzliches illegales Parken	21
Verantwortung des Halters	22
Motorräder und Fahrräder	23
Machen aber doch alle	23
Grauzonen	24
Parken an und auf Querungsstellen.....	27
Parken an Kreuzungen und Einmündungen	27
Parken an Fußgängerüberwegen	29
Parken an Absenkungen	30
Zusammenspiel von Ordnungsbehörden und Bürgern.....	32
Anregung für Kontrollen	32
Beseitigung von Gefahren	32
Anzeigen zu Ordnungswidrigkeiten	33
Nichteingreifen von Behörden	34
Parken rechtskonform und fußgängerverträglich organisieren.....	37
Sensibilisieren	37
Analysieren und Prioritäten festlegen	39
Parkdruck	40
Parkkonzepte	41
Geschickte Straßengestaltung	42
Verstöße konsequent verfolgen	44
Legales Gehwegparken.....	47
Mindestbreite des Rest-Gehwegs	47
Kein Bestandsschutz	49
Kennzeichnung mit Zeichen 315	49
Zusätzliche Markierung der Parkfläche	50
Bauliche Voraussetzungen	50
Bordsteinhöhen	51
Gehwegparken im Bestand anordnen	51
Einflussnahme Betroffener	51
Personenbezogene Behindertenparkplätze anordnen	52
Fortschritte.....	55
Stichwortverzeichnis.....	56
Parken auf Gehwegen – Sanktionen.....	59

Geleitwort

Gehwege sind zum Gehen da. Das regelt die Straßenverkehrsordnung; dafür werden die Gehwege auch gebraucht. Zu Fuß sind fast alle Menschen mehr oder minder oft unterwegs – auch sehr junge und sehr alte, Menschen mit Verletzungen und Behinderungen und solche, die wenig von Verkehrsregeln wissen. Sie alle benötigen den Gehweg als Schutz- und Bewegungsraum. Dafür setzt sich FUSS e.V. ein.

Nach den Straßengesetzen aller Bundesländer sind die Straßen zum Verkehr bestimmt. Damit haben auch die gehenden Verkehrsteilnehmer Anspruch auf ihre sichere und flüssige Benutzung. Auch das Halten und Parken von Fahrzeugen zählt zwar zum Gemeingebrauch, es gewähren aber weder die Straßengesetze noch irgendwelche anderen Vorschriften einen Anspruch darauf, ein Kraftfahrzeug in direkter Nähe eines gewünschten Orts abzustellen. Es kann Autofahrern zugemutet werden, ihr Fahrzeug in größerer Entfernung zum Ziel zu parken und den Rest zu Fuß zurück zu legen. Es gibt keine öffentliche Verpflichtung, im Straßenraum für alle einen Parkplatz bereit zu halten, die an einem Ort gern parken würden - wohl aber eine Verpflichtung, die Sicherheit und Flüssigkeit des Fußverkehrs zu gewährleisten.

Diese Broschüre will Kommunen und ihre Bürger darin unterstützen, die komplizierte Materie rechtlich korrekt und sachlich effizient zu behandeln. Denn häufig sind die Probleme nicht in schlechten Vorschriften begründet, sondern in fragwürdiger oder unterlassener Anwendung. Das betrifft zum einen das legalisierte Gehwegparken, zu dem wir in dieser Schrift zahlreiche Hinweise zu den oft nicht beachteten Erfordernissen und Hinderungsgründen geben.

Es betrifft noch mehr das illegale Parken, dessen Ahndung zu den rechtsstaatlichen Aufgaben kommunaler Ordnungsbehörden gehört. Manche von ihnen aber unterlassen es nicht nur in Einzelfällen, sondern praktizieren ein pauschales Ermessen und setzen damit faktisch in diesem Punkt die Straßenverkehrsordnung in bestimmten Stadtgebieten oder Straßen außer Kraft. Sie stellen eine lokale behördliche Entscheidung über bundesweit geltende Rechtsnormen. Doch Bürger haben einen Anspruch auf Schutz vor Blockade ihrer Wege.

Diese Schrift setzt darauf, dass Kommunen sich als Hüter der Gesetze sehen und sich dem Anspruch aller auf ungehinderte Teilnahme am Straßenverkehr verpflichtet fühlen. Wir zeigen darin die Anforderungen an die Anordnung von Gehwegparken und die Restriktionen, die solchen Anordnungen entgegenstehen. Wir geben auch Hinweise, wie das Parken so organisiert werden kann, dass Autobenutzer es auf legale Weise tun können, statt in von anderen benötigte Straßenteile vorzudringen.

Roland Stimpel, Bundesvorstand FUSS e.V.



Über diese Broschüre

Das Parken auf Gehwegen sorgt immer wieder für teils unschöne Diskussionen zwischen Behörden, Politikern und Bürgern. Vielfach sind diese Diskussionen geprägt durch unterschiedliche Vorstellungen darüber, was erlaubt ist und was nicht.

Diese Broschüre beschreibt die Regelungen, Richtlinien, Probleme und Lösungen beim legalen und illegalen Parken auf und an Gehwegen. Sie soll über die rechtlichen Gegebenheiten seit der StVO-Novelle 2020 aufklären und so für die sachliche Grundlage sorgen, auf der Diskussionen geführt werden können.

Der Text richtet sich an Sachbearbeiter/innen und Entscheider/innen in Behörden genauso wie an Kommunalpolitiker/innen, Vereine, Bürgerinitiativen und nicht organisierte, interessierte Bürger/innen, also an alle, die das Parken in geordnete Bahnen bringen wollen. Es wurde versucht, juristische und verwaltungstechnische Sachverhalte möglichst allgemeinverständlich auszudrücken.



Bild 1: Gehwegparker belegen Straßenraum, der für Fußgänger vorgesehen ist.

Wir beginnen diese Broschüre mit einer Darstellung der Trennung von Fahrbahn und Gehweg sowie mit der Schutzfunktion, welche der Gesetzgeber dem Gehweg zuweist.

Anschließend befassen wir uns mit den unterschiedlichen Formen des Gehwegparkens: zulässigen und unzulässigen. Außerdem behandeln wir, wann und wie illegales Gehwegparken geahndet werden kann, soll und muss.

Die Wege von Fußgängern enden nicht an der Bordsteinkante. Fußgängerwege setzen sich über Einmündungen und Fahrbahnquerungen fort. Im dritten Teil der Broschüre betrachten wir deshalb den Zusammenhang von Fußgängerwegen und dem Parken auf der Fahrbahn.

Verstöße gegen das Parkverbot auf Gehwegen müssen von Ordnungs- und Polizeibehörden geahndet werden, auch wenn diese Einsicht noch nicht bei allen Behörden angekommen ist. Da Ordnungskräfte nicht überall gleichzeitig sein können, erklären wir im vierten Teil Wege, über die jeder Bürger Gefahrenstellen oder Schwerpunkte melden kann.

Gehwegparken schränkt in vielen Städten die Sicherheit und den Raum zum Gehen oft stark ein. Es gibt aber Methoden, diesem Problem Herr zu werden, von denen im fünften Kapitel die wichtigsten Möglichkeiten vorgestellt werden. Dazu gehört die strukturierte Erfassung von Problemstellen, die Sensibilisierung von Behörden und Bürgern, die konsequente Ahndung von Verstößen sowie das Finden und Propagieren von Alternativen.

Von Fußgängerverbänden abgelehnt, aber derzeit in der Straßenverkehrsordnung zugelassen, ist das angeordnete, legale Gehwegparken. Der abschließende Teil unserer Broschüre behandelt deshalb die strengen Rahmenbedingungen, unter denen das Parken auf Gehwegen erlaubt werden kann und was beim Legalisieren des Gehwegparkens beachtet werden muss.

Die einzelnen Kapitel richten sich jeweils vornehmlich an einzelne Lesergruppen: Regeln für die Erlaubnis legalisierten Gehwegparkens sind für Fachleute der Straßenverkehrsbehörden wichtig, die Verhinderung zugeparkter Gehwege betrifft Politiker und Entscheider der Stadtverwaltungen, zu verhängende Bußgelder interessieren Autofahrer und Ordnungsbehörden. Wer den kompletten Text liest, wird deshalb feststellen, dass manche besonders wichtigen Aspekte mehrfach aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet werden.

Wir hoffen, mit dieser Zusammenstellung eine Basis zu liefern, auf der das illegale Parken auf Gehwegen weitestgehend verhindert werden kann und das legale Parken auf Gehwegen nur dort erlaubt wird, wo es rechtskonform und für den Fußverkehr verträglich gestaltet werden kann. Über Rückmeldungen und einen Erfahrungsaustausch würden wir uns freuen.

Gehwege

Gehwege sind – genau wie die Fahrbahn, die Trennstreifen, die befestigten Seitenstreifen (Stand-, Park- und Mehrzweckstreifen), die Bankette, Bushaltestellenbuchten und Radwege – Bestandteile einer Straße.¹

Das OLG Hamm definiert: „Bei einem ‚Gehweg‘ handelt es sich um einen Weg, der für Fußgänger eingerichtet und bestimmt ist, von der Fahrbahn räumlich getrennt und als Gehweg – durch Pflasterung, Plattenbelag oder auf sonstige Weise – äußerlich erkennbar ist. Die Grenze zur Fahrbahn bildet grundsätzlich [d.h. im Normalfall]² die Bordsteinkante.“³

Ein Gehweg ist also der Teil einer Straße, der für Fußgänger bestimmt ist. Er ist von der Fahrbahn getrennt, die für die Fahrzeuge bestimmt ist. Die Straßenverkehrsordnung sagt dazu: „Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen.“⁴

Fahrzeuge müssen die
Fahrbahnen benutzen.

StVO

Sinn und Nutzen von Gehwegen

Gehwege werden dort angelegt, wo es sinnvoll ist, Fahrverkehr und Fußverkehr zu trennen.

Dies ist immer dann der Fall, wenn Fahrverkehr Fußgänger gefährden oder behindern könnte. Gehwege dienen als Schutzzone und exklusiver Verkehrsraum, insbesondere für Kinder, Senioren, Personen mit Mobilitätseinschränkungen und andere besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer.

Diese Schutzfunktion ist rechtlich unumstritten: „Der Fußgängerverkehr hat ein grundsätzlich berechtigtes Interesse, auf Gehwegen vom mo-

torisierten Verkehr verschont zu bleiben; das Verbot des Gehwegparkens bezweckt allein den Schutz der Benutzer des Gehwegs.“⁵

Die Ausgestaltung von Gehwegen sollte sich nach dieser Schutz- und Verkehrsfunktion und der jeweiligen Bedeutung des Fußverkehrs vor Ort richten. Nicht nur in dicht bebauten Gebieten, sondern auch in der Nähe von Schulen oder in Geschäftsbereichen, hat Fußverkehr oft eine höhere Bedeutung als der Fahrverkehr.

Zudem ist jeder Auto- und Radfahrer auch Fußgänger, und sei es nur auf dem Weg zum Fahrzeug. Hier möchte er genauso geschützt werden wie der reine Nur-Fußgänger.



Bild 2: Gehwege werden angelegt, damit Fußgänger nicht auf der gefährlichen Fahrbahn laufen.

Bei der Neuplanung sollten Gehwege derart dimensioniert werden, dass sie dieser Schutzfunktion und der zu erwartenden Fußverkehrsdichte gerecht werden. Die notwendigen Breiten werden dabei durch einschlägige Richtlinien empfohlen.

Die Richtlinien berücksichtigen hierzu neben der Anzahl von Fußgängern (Überholverkehr, Begegnungsverkehr) auch die „Breite“ von Fußgängern. Ein Erwachsener mit zwei Kindern, eins im Kinderwagen, eins an der Hand, braucht mehr Platz als eine Einzelperson. Gleich-

¹ Genaue Definitionen finden sich in den Straßen- und Wegesetzen der Länder.

² Verdeutlichung durch die Autoren

³ OLG Hamm, 08.02.1994 – 3 Ss OWi 1215/93, mit Verweis auf BGH VRS 4, 388; OLG Düsseldorf VM 1992, 70/71

⁴ § 25 Abs. 1, § 2 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO)

⁵ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

ches gilt für den Rollatorfahrer mit Begleitperson, die als Sturzsicherung neben und nicht hinter ihm gehen muss. Wem das zu exotisch ist, der stelle sich einfach zwei große Einkaufstaschen vor.

Viel Platz auf dem Gehweg brauchen auch Kinder im Grundschulalter, die mit Fahrrädern, Trerollern, Rollschuhen und anderen „Fahrzeugen“ lernen, sich im Verkehr zu bewegen. Bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen Kinder mit ihren Fahrrädern auf dem Gehweg fahren und dürfen nicht auf die Fahrbahn ausweichen.⁶

Zur Schutzfunktion gehört auch, dass zwischen dem eigentlichen Gehbereich und einer angrenzenden Fahrbahn ein Sicherheitsraum (50 cm, bei sehr wenig befahrenen Straßen 30 cm) vorgesehen ist. Dieser verhindert, dass direkt am Fahrbahnrand schnell vorbei fahrende Fahrzeuge Fußgänger verletzen können, die auf dem Gehweg unterwegs sind.

Im Kapitel „Legales Gehwegparken“ werden wir genauer auf die geforderten Gehwegbreiten eingehen.

Konflikte ums Gehwegparken

Diskussionen über das Parken auf Gehwegen entzünden sich meist an Situationen, in denen die Verkehrs- und Schutzfunktion von Gehwegen legal oder illegal aufgehoben oder eingeschränkt wird.



Bild 3: Parkende Fahrzeuge dringen in den Schutzraum der Fußgänger ein.

Auf der Suche nach einem Parkplatz halten sich viele Autofahrer nicht an die Verkehrsregeln. Weil sie nicht dazu bereit sind, einen legalen

Parkplatz zu suchen, der möglicherweise etwas weiter von ihrem Ziel entfernt ist, wird jener Straßenraum, der ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist, zum Parken missbraucht.

Autos sind überwiegend keine Fahrzeuge, sondern Stehzeuge. Im Schnitt parken PKW 95% der Zeit, ungefähr also 23 Stunden am Tag.⁷

Für diese Parkzeiten wird von Autofahrern öffentlicher Platz eingefordert. Viele Autofahrer glauben sogar, sie hätten einen Anspruch darauf.

Es gibt keinen Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum, erst recht nicht auf solchen in größtmöglicher Nähe.⁸ Auch aus dem Straßenanliegergebrauch⁹ „erwächst den Anwohnern einer Straße kein Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten unmittelbar bei ihren Grundstücken oder in angemessener Nähe eingerichtet werden.“¹⁰

Es gibt keinen Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum.

VG Köln

Der straßenrechtliche Gemeingebrauch lässt zwar das PKW-Parken auf bestimmten Straßenflächen zu, nämlich dort, wo es straßenverkehrsrechtlich erlaubt und nicht untersagt ist. Aber auch daraus kann niemand einen Rechtsanspruch ableiten. Noch nicht einmal in Bereichen mit Anwohnerparken gibt es einen garantierten Parkplatz. Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis ist nämlich kein Parkticket, sondern lediglich eine Verwaltungsgebühr für dessen Ausstellung.

⁶ § 2 Abs. 5 StVO

⁷ Martin Randelhoff: „Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken“, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/>, mit Verweis auf „Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland 2008“ und andere europäische Statistiken

⁸ OVG Niedersachsen, 17.02.2012 - 7 ME 185/11

⁹ z.B. § 14a Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal_nrw.cgi?xid=167317,17



Bild 4: Ohne Rücksicht – Hauptsache Parkplatz gefunden.

Die öffentliche Hand braucht nicht für Parkflächen zu sorgen. Aber es gibt in Kommunen und Bundesländern Stellplatzsatzungen, die den Bauherren von Wohnraum und Gewerbe vorschreiben, dass und wie viel Parkraum bei Neu- und Ausbauten sowie Nutzungsänderungen auf privaten Flächen, also außerhalb des öffentlichen Straßenraums, geschaffen werden muss.

Hier gilt das Verursacherprinzip: Wer KFZ-Verkehr erzeugt, muss ihn grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück unterbringen. Die Gemeinde muss nur für eigene bauliche Anlagen Parkmöglichkeiten bereitstellen.

**Wer KFZ-Verkehr erzeugt,
muss ihn grundsätzlich auf
dem eigenen Grundstück
unterbringen.**

Wollen in einem Gebiet mehr Menschen ihr Auto abstellen, als privater und öffentlicher Raum dafür vorhanden ist, entsteht „Parkdruck“: Parkraum ist knapp.

Zudem besteht bei jedem Autofahrer der subjektive Wunsch, möglichst nah an Wohnung oder Arbeitsplatz zu parken, am besten auch noch kostenlos.



Bild 5: Kein Durchkommen mehr möglich

Kommen nun eine für den vorhandenen Parkraum zu große Zahl von Autos, die Bequemlichkeit des Autofahrers, Angst vor Belästigung anderer Autofahrer oder vor Beschädigungen des eigenen Autos sowie mangelndes Verständnis für Sinn und Bedeutung des Gehwegs zusammen, wird oft die Abgrenzung der Fahrbahn überschritten und das Fahrzeug ganz oder teilweise auf dem Gehweg geparkt.

Fahrzeuge reichen so (legal oder illegal) in den Schutzraum hinein, der für Fußgänger vorgesehen wurde. Fußgänger werden belästigt, behindert oder gar gefährdet.

Rechtlicher Hintergrund

Das Parken auf Gehwegen kann zulässig oder unzulässig sein. Die Regelungen hierzu sind bundeseinheitlich.

Die Straßenverkehrsordnung¹¹ (StVO) ist eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erlassene und vom Bundesrat gebilligte Rechtsverordnung für die Teilnahme am Straßenverkehr. Sie gilt für jeden, der im öffentlichen Straßenraum unterwegs ist: Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger usw. „Straße“ bezeichnet dabei nicht nur die Fahrbahn, sondern den gesamten öffentlichen Verkehrsraum zwischen den Grundstücken.

Die technische und administrative Umsetzung der StVO durch die Straßenverkehrsbehörden wird in der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“¹² (VwV-StVO)

¹⁰ VG Köln, 13.05.2011 - 18 K 1172/11

¹¹ http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

¹² http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

geregelt. Sie enthält unter anderem die Vorschriften, wo und wie legales Gehwegparken erlaubt werden darf.

Bei Verstößen gegen die Regelungen der StVO handelt es sich laut Straßenverkehrsgesetz¹³ (StVG) um Verkehrsordnungswidrigkeiten, die nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten¹⁴ (OWiG) verfolgt werden und mit einer Geldbuße belegt sind. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten kann nach § 56 OWiG eine Verwarnung ausgesprochen werden. Akzeptiert der Verkehrsteilnehmer eine Verwarnung, erspart er sich und der Behörde das aufwändige Bußgeldverfahren. Verwarnungen sind üblicherweise mit einem Verwarnungsgeld zwischen € 5 und € 55 belegt, können aber auch durch eine einfache Ermahnung ausgedrückt werden.

Für Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung gibt es Bußgeldregelsätze. Sie bestimmen die Höhe der Geldbuße „im Regelfall“, also im Normalfall, und stehen in der „Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr“¹⁵ (Bußgeldkatalog-Verordnung, BKatV). Um Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr statistisch einheitlich zu erfassen, ist jedem Bußgeldtatbestand eine sechsstellige Tatbestandsnummer zugeordnet. Dieser „Bundeseinheitliche Tatbestandskatalog“¹⁶ (BT-KAT-OWI) wird vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) herausgegeben, im Verkehrsblatt als amtliches Druckwerk veröffentlicht und ist in der jeweils geltenden Fassung verbindlich.

Auf den folgenden Seiten gibt es Tabellen für die häufigsten Verkehrsverstöße in Zusammenhang mit dem Gehwegparken. In diesen ist neben der Nummer im Bußgeldkatalog und den Regelbußgeldsätzen soweit vorhanden jeweils auch die Tatbestandsnummer (BT-KAT-OWI, 13. Auflage) angegeben. Auch die angegebenen Bezeichnungen der Tatbestände sind weitgehend dem Tatbestandskatalog oder dem Bußgeldkatalog entnommen.

Gestern – heute – morgen

Rechtliche Regelungen sind einer fortlaufenden Entwicklung unterworfen. Ältere Straßenverkehrsordnungen enthielten andere Regelungen, zukünftige können wieder abweichende Regelungen enthalten.

Dieser Broschüre liegt die Fassung der Straßenverkehrsordnung zugrunde, die am 28. April 2020 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wurde und damit in Kraft trat. In diese Änderung flossen erhebliche Verbesserungen zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern vor Falschparkern ein, da „in Zeiten immer knapper werdender Verkehrsflächen dem Problem des unzulässigen Haltens oder Falschparkens auf den für den Fuß- oder Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen effektiv begegnet werden muss.“¹⁷

Aufgrund eines Formfehlers in der zugehörigen neuen BKatV (im Zusammenhang mit Fahrverboten bei Geschwindigkeitsüberschreitungen) trat im April 2020 zwar die StVO-Novelle selbst in Kraft, der passende Bußgeldkatalog hingegen wurde nach Intervention des Bundesverkehrsministeriums wenige Wochen später ungültig. Auch wenn dieser Formfehler ausschließlich die strittigen Fahrverbote betraf, wurden mit der kompletten BKatV auch die verschärften Bußgelder für das Gehwegparken vorläufig ausgesetzt.

**In Zeiten immer knapper
werdender Verkehrsflächen
muss dem Problem des
Falschparkens effektiv
begegnet werden.**

Bundesrat

Erst seit der Bundesratssitzung vom 8. Oktober 2021 sind die rechtlichen Unsicherheiten mit dem Bußgeldkatalog ausgeräumt. Die Verordnung wurde am 19. Oktober 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht, und drei Wochen später traten die hier beschriebenen Regelsätze in Kraft.

¹³ <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>

¹⁴ http://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/

¹⁵ https://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2013/

¹⁶ https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/FAER/BT_KAT_OWI/btkat_node.html

¹⁷ Begründung zur StVO-Novelle 2020, Bundesratsdrucksache 591/19, S. 115,

<https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2019/0501-0600/591-19.pdf>

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Broschüre wurde bereits an einer weiteren, fußgängerfreundlichen Überarbeitung der StVO gearbeitet. Die von der Verkehrsministerkonferenz im April 2021 veröffentlichten Vorschläge¹⁸ umfassen auch Aspekte des Parkens, die in dieser Broschüre besprochen werden, beispielsweise Parken als Sichthindernis, eine konkrete Breitenvorgabe des Rest-Gehwegs beim angeordneten Gehwegparken sowie höhere Bußgelder beim Parken an Querungsstellen.

Bitte prüfen Sie in jedem Fall die aktuelle Rechtslage in Ihrem Bundesland und ob zwischenzeitlich eine veränderte Fassung der hier behandelten Verordnungen veröffentlicht wurde.

Die Autoren beschreiben in dieser Broschüre ihre Interpretation der geltenden Regelungen. Es handelt sich um keine Rechtsberatung.

Befahren von Gehwegen

Parkverbote auf Gehwegen sind zunächst eine logische Fortsetzung des Fahrverbots auf Gehwegen. Die Straßenverkehrsordnung schreibt die Schutzfunktion von Gehwegen in einem ganz einfachen Satz fest: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen.“¹⁹ (§ 2 Abs. 1)

Schon deshalb dürfen Fahrzeuge den Gehweg nicht benutzen. Dieses Verbot ist absolut.

Selbst das Überfahren eines Gehwegs, um von einem privaten Grundstück auf eine öffentliche Fahrbahn zu gelangen (oder umgekehrt), ist nicht selbstverständlich. So bedarf schon das Anlegen einer Zufahrt über einen Gehweg einer Genehmigung für diese spezielle Stelle, sei es durch Bauplanungsrecht oder nachträglich als Sondernutzung.²⁰

Das grundsätzliche Fahrverbot auf Gehwegen wird nicht nur durch die Schutzfunktion des Gehwegs, sondern auch technisch begründet: Gehwege sind von ihrer baulichen Konstruktion her gar nicht für die Belastungen ausgelegt, die beim Befahren mit einem Kraftfahrzeug auftreten.

So werden nicht nur Gehwegplatten beschädigt, sondern es können auch unter dem Gehweg verlaufende Versorgungsleitungen in Mitleidenschaft gezogen werden.

Die Genehmigungspflicht stellt sicher, dass eine Einfahrt entsprechend den Gesetzen des jeweiligen Bundeslands und den zugehörigen Gemeindegesetzen baulich darauf ausgelegt wird, das Gewicht eines Fahrzeugs auszuhalten, und dass eine Gefährdung des restlichen Fuß- und Fußverkehrs ausgeschlossen ist.

Selbst für Fahrzeuge zur Gehwegreinigung gilt dieses Befahrverbot, welches nur durch die Ausnahmegenehmigung in § 35 Abs. 6 StVO aufgehoben wird. Dort ist allerdings auch festgeschrieben, dass das Fahrzeug nur bestimmte Belastungen auf den Gehweg ausüben darf, so dass dieser nicht beschädigt werden kann.

Da Gehwege nicht befahren werden dürfen, ist selbstredend auch das Halten auf einem Gehweg verboten. Sogar zum Be- und Entladen bedarf es einer Ausnahmegenehmigung, wenn dazu der Gehweg benutzt werden soll.²¹

Bußgelder in Zusammenhang mit dem Befahren von Gehwegen finden sich im Abschnitt „Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“ des Bußgeldkatalogs. Sie gelten auch für Radfahrer. Für Benutzer von Elektrokraftfahrzeugen (E-Scooter, Segway) gelten unverständlicherweise abweichende Bußgelder.

2	Vorschriftswidrig Gehweg benutzt	102100	€ 55
2.1	... mit Behinderung		€ 70
2.2	... mit Gefährdung		€ 80
2.3	... mit Sachbeschädigung		€ 100
238	Mit einem Elektrokraftfahrzeug eine nicht zulässige Verkehrsfläche befahren	610100	€ 15
238.1	... mit Behinderung	610101	€ 20
238.2	... mit Gefährdung	610102	€ 25
238.3	... mit Sachbeschädigung	610103	€ 30

Tabelle 1: Bußgelder für das Fahren auf Gehwegen

¹⁸ <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf>

¹⁹ Hervorhebung durch die Autoren

²⁰ Der in Landesstraßengesetzen definierte Anliegergebrauch umfasst oft, aber nicht zwangsläufig das Recht auf Anlage einer Zufahrt zu einem privaten Stellplatz; siehe u.a. VG Augsburg, 08.11.2017 – Au 6 K 17.631; VG Gelsenkirchen, 20.05.2008 – 14 K 1550/06; OVG Münster, 16.06.2014 – 11 A 1097/12

²¹ VG Saarlouis, 29.08.2012 – 10 K 1899/11

141	Entgegen Zeichen 239 Gehweg befahren oder dort gehalten		
141.1	... mit einem Kraftfahrzeug über 3,5t zul. Gesamtmasse, ausgenommen PKW und Kraftomnibus	141736	€ 100
	... mit Gefährdung		€ 120
	... mit Sachbeschädigung		€ 145
141.2	... mit einem Kraftfahrzeug mit Anhänger oder einem Kraftomnibus	141158	€ 55
141.3	... mit einem anderen Kraftfahrzeug	141163	€ 50
141.4	... als Radfahrer	141169	€ 25
141.4.1	... mit Behinderung	141170	€ 30
141.4.2	... mit Gefährdung	141171	€ 35
141.4.3	... mit Sachbeschädigung	141172	€ 40
151	Beim Führen eines Fahrzeugs in einem Fußgängerbereich einen Fußgänger gefährdet		
151.2	... bei nicht zugelassenem Fahrzeugverkehr	141609	€ 70

Tabelle 2: Bußgelder für das Fahren auf Gehwegen, die zusätzlich mit blauen Verkehrszeichen versehen sind

Die Formulierung „mit Sachbeschädigung“ in Nummer 2.3 bezieht sich auf einen Unfall, der durch das verbotene Fahren auf dem Gehweg verursacht wurde.

Nicht ganz konsequent ist der Bußgeldkatalog in Bezug auf Gehwege, die zusätzlich mit einem der blauen Verkehrszeichen 239 („Gehweg“), 240 („gemeinsamer Geh- und Radweg“), 241 („getrennter Rad- und Gehweg“) oder 242.1 („Beginn einer Fußgängerzone“) ausgeschildert sind, denn dort nennt die BKatV teilweise abweichende Regelsätze und Bedingungen.

Für diese Vergehen sind die Bußgelder im Abschnitt „Vorschriftzeichen“ des Bußgeldkatalogs aufgeführt. (siehe Tabelle 2)



Bild 6: Die Freigabe von Gehwegen für Fahrzeuge provoziert Konflikte und Unfälle.

Das Befahren eines Gehwegs kann von der Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall erlaubt werden. Ein typisches Beispiel hierfür ist die Ausschilderung mit Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) und dem Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“). Allerdings ist die Freigabe von Gehwegen für Fahrräder oder andere Fahrzeuge eine häufige Quelle von Konflikten und sogar Unfällen.

Beparken von Gehwegen

Da Gehwege nicht befahren werden dürfen und auch das Halten auf einem Gehweg nicht gestattet ist, ergibt sich zwangsläufig, dass das Parken auf Gehwegen verboten ist.

Die Straßenverkehrsordnung bekräftigt dieses Verbot in § 12 Abs. 4: „Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen, zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren.“

Zum Parken ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren.

StVO

Man muss also am Fahrbahnrand parken oder auf einem extra dazu eingerichteten Seitenstreifen. Seiten- und Parkstreifen haben laut OLG Hamm keine bauliche Trennung zur Fahrbahn.²² Gehwege hingegen sind durch eine Bordsteinkante, in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch durch Pflasterlinien²³, von der Fahrbahn oder einem Seiten-/Parkstreifen abgetrennt.²⁴

Jenseits der Bordsteinkante darf in keinem Fall geparkt werden, außer dies wurde explizit erlaubt. Für den Ausnahmefall, dass Parken auf dem Gehweg erlaubt ist, ergänzt § 12 Abs. 4a, dass hierzu der rechte Gehweg zu benutzen ist.

Beide Abschnitte zusammen definieren das Parkverbot auf Gehwegen: „Aus der Zusammenschau von § 12 Abs. 4 StVO einerseits und § 12 Abs. 4a StVO andererseits ergibt sich, dass der Staat dem Bürger grundsätzlich verbietet, den Gehweg bzw. Teile davon zum Parken des Kraftfahrzeuges zu nutzen, und dies nur dort zulässt, wo es gesondert ausgewiesen ist.“²⁵

Aus der Zusammenschau von § 12 Abs. 4 StVO einerseits und § 12 Abs. 4a StVO andererseits ergibt sich, dass der Staat dem Bürger grundsätzlich verbietet, den Gehweg bzw. Teile davon zum Parken des Kraftfahrzeuges zu nutzen, und dies nur dort zulässt, wo es gesondert ausgewiesen ist.

VG Bremen

Das Parkverbot gilt auch für Fahrzeuge, die „nur ein wenig“ auf den Gehweg gefahren sind und teilweise noch auf der Fahrbahn oder dem Seitenstreifen stehen. Dies wird als „Halbbordparken“, „halbhüftiges“, „aufgesetztes“ oder einfach „halbes“ Parken bezeichnet.

Nur in Ausnahmefällen erlaubt die Straßenverkehrsordnung das Parken auf einem Gehweg. Dazu muss es explizit gestattet werden. Zu diesem Zweck gibt es das Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) sowie die so genannte „Parkflächenmarkierung“.

Daher unterscheiden wir im folgenden Kapitel zwischen legalem und illegalem Parken auf Gehwegen.

²² OLG Hamm, 14.03.1979 - 6 Ss OWi 2455/78

²³ § 39 Abs. 5 StVO

²⁴ OLG Hamm, 08.02.1994 - 3 Ss OWi 1215/93

²⁵ VG Bremen, 11.11.2021 - 5 K 1968/19

Parken auf Gehwegen

Wie im vorangegangenen Kapitel erläutert, räumt der Gesetzgeber dem Gehweg eine besondere Schutzfunktion ein. Das Parken eines Fahrzeugs auf einem Gehweg ist verboten, solange es nicht explizit erlaubt ist. Die Straßenverkehrsordnung sieht hierzu ein eigenes Verkehrszeichen vor: Zeichen 315 („Parken auf Gehwegen“).

Das Parken eines Fahrzeugs auf einem Gehweg ist verboten, solange es nicht explizit erlaubt ist.

An den meisten Stellen, an denen man Fahrzeuge auf einem Gehweg parken sieht, sucht man jedoch das Verkehrszeichen 315 vergeblich. Hier wird auf dem Gehweg geparkt, obwohl die Erlaubnis fehlt.

Für die rechtliche Darstellung müssen wir in diesem Kapitel also unterscheiden zwischen dem zulässigen Parken auf einem Gehweg und dem illegalen Parken, auch wenn es Fußgängern egal sein dürfte, warum ihnen ein Teil ihres Verkehrs-, Aufenthalts- und Schutzraums weggenommen wird.



Bild 7: Parken auf Gehwegen ist verboten, außer es wird explizit erlaubt.

Legales Parken auf einem Gehweg

Damit Parken auf einem Gehweg erlaubt ist, muss die Gehwegfläche von der Straßenverkehrsbehörde explizit zu diesem Zweck freigegeben werden. Im Kapitel „Legales Gehwegparken“ werden wir uns mit den strengen Bedingungen beschäftigen, unter denen ein Gehweg zum Parken freigegeben werden kann.

Hat die Straßenverkehrsbehörde die Eignung eines Gehwegabschnitts zum Parken überprüft und für positiv befunden, so kennzeichnet sie diesen Gehwegabschnitt mit dem Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“).

Auf dem Verkehrszeichen ist bildlich wiedergegeben, wo und wie auf dem Gehweg geparkt werden darf. Im Wesentlichen gibt es die Varianten „ganz“ und „halb“. „Ganz“ bedeutet, dass Fahrzeuge mit allen vier Rädern komplett auf dem Gehweg parken müssen und die Fahrbahn frei bleibt; „halb“ besagt, dass zwei Räder auf dem Gehweg und zwei Räder auf der Fahrbahn stehen müssen.



Bild 8: Aufgrund der Variantenvielfalt werden auch falsche Schilder aufgestellt.

Weiterhin wird unterschieden, ob die Fahrzeuge „längs“ oder „quer“ zur Fahrtrichtung parken müssen. Zusätzliche Pfeile im Verkehrszeichen können angeben, ob der Parkbereich an diesem Schild anfängt, aufhört oder fortgesetzt wird. Und dann gibt es noch, insbesondere für die Aufstellung in Einbahnstraßen, von jeder Variante eine rechte und eine linke Version. In-

samt gibt es 32 Varianten des Verkehrszeichens 315. Die angegebene Aufstellung ist einzuhalten, sonst wird ein Bußgeld erhoben.

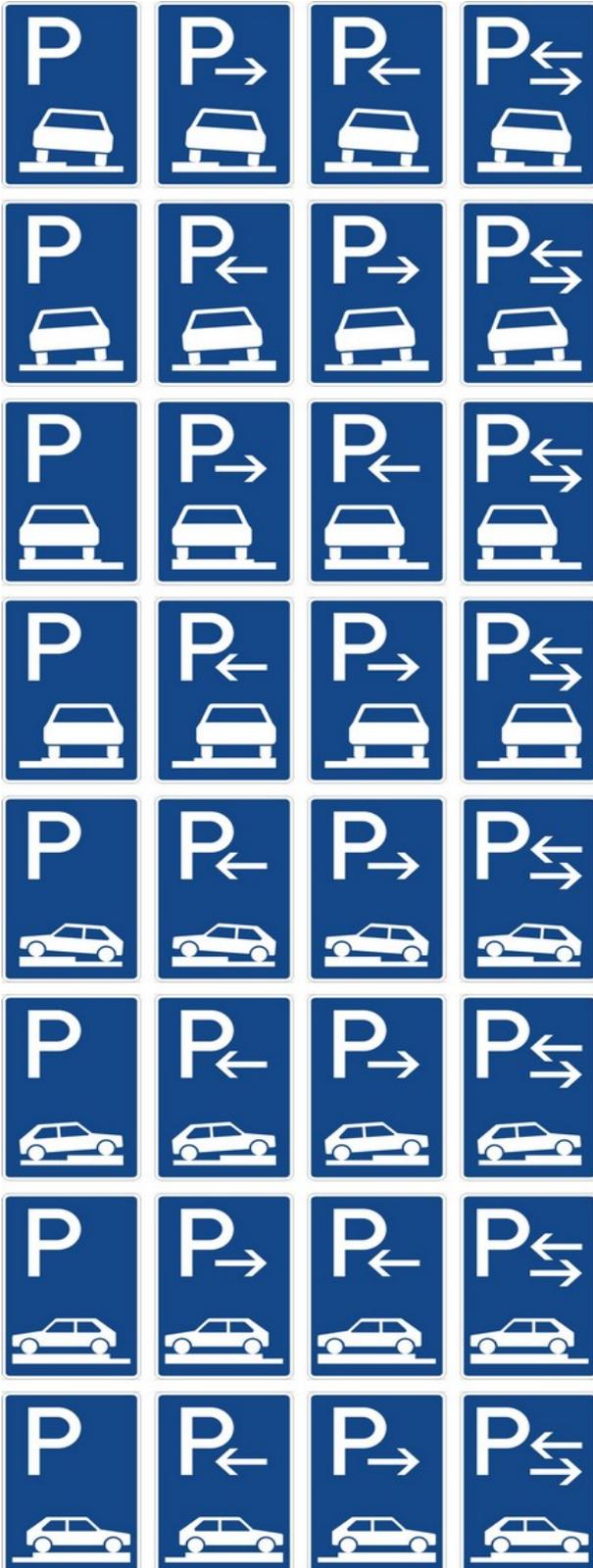


Bild 9: 32 Varianten des Verkehrszeichens 315

Sie parkten auf einem Gehweg entgegen der durch Zeichen 315 vorgeschriebenen Aufstellungsart.	142222	€ 10
... mit Behinderung	142223	€ 15
... länger als 3 Stunden	142224	€ 20
... mit Behinderung	142225	€ 30

Tabelle 3: Bußgelder bei Verstoß gegen die vorgeschriebene Aufstellungsart



Bild 10: Falsche Aufstellungsart und jenseits der Markierung, also auf dem Gehweg geparkt.

Wird das Parken auf einem Gehweg mit Verkehrszeichen 315 erlaubt, kann mit Parkflächenmarkierungen²⁶ jener Gehwegbereich verdeutlicht (und beschränkt) werden, für den die Parkerlaubnis gilt. Als Parkflächenmarkierung sind durchgehende Linien möglich, Markierungsknopfreihen oder eine abgesetzte Pflasterlinie. Es reicht auch aus, lediglich die Ecken der Parkfläche zu markieren.²⁷

Markierungen für Parkflächen bestehen aus weißen Schmallinien (12 cm).²⁸ Als Parkflächenmarkierung genutzte Pflasterlinien müssen „ausreichend breit sein, in der Regel mindestens 10 cm, und einen deutlichen Kontrast“²⁹ aufweisen.

Parkflächenmarkierungen auf Fahrbahnen oder Gehwegen zeigen beispielsweise die Lage eines reservierten Stellplatzes für schwerbehinderte Menschen an. Beim halbhüftigen Parken zeigen

²⁶ StVO Anlage 2 lfd. Nummer 74

²⁷ VwV-StVO zu Anlage 2 lfd. Nummer 74
Parkflächenmarkierungen

²⁸ FGSV: „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS)

²⁹ analog zu VwV-StVO zu §§ 39 bis 43, IV Abs. 8

Parkflächenmarkierungen, wie weit Fahrzeuge auf den Gehweg ragen dürfen oder welcher Bereich der Fahrbahn freigehalten werden muss. Sie können auch Anfang und Ende der Parkerlaubnis kennzeichnen.

Parkflächenmarkierungen auf Gehwegen bestimmen die Grenze zwischen Parkerlaubnis und Parkverbot. Wie schon im vorangegangenen Kapitel ausgeführt, ist das Parkverbot auf Gehwegen aufgrund der Schutzfunktion für schwächere Verkehrsteilnehmer absolut. Deshalb ist auch die Grenze von durch Parkflächenmarkierungen zugelassenen Parkplätzen auf einem Gehweg absolut. Kein Teil eines geparkten Fahrzeugs darf in das Parkverbot hineinragen.³⁰

**Kein Teil eines geparkten
Fahrzeugs darf in das
Parkverbot hineinragen.**

z.B. VGH München

Parkflächenmarkierungen findet man außer auf Gehwegen auch in verkehrsberuhigten Bereichen oder einfach am Fahrbahnrand. Reicht die Breite einer Parkflächenmarkierung auf der Fahrbahn nicht aus, um ein Fahrzeug komplett innerhalb der Markierung zu parken, darf selbstverständlich nicht der angrenzende Gehweg genutzt werden. Stattdessen muss man sich einen legalen Parkplatz suchen, auf den das Auto passt.

Parkflächenmarkierungen dürfen auf Gehwegen ohne begleitendes Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) angebracht werden. Auch in diesem Fall erlauben sie das Parken auf dem Gehweg innerhalb der markierten Fläche. Allerdings ist eine solche Markierung nicht selbsterklärend, weshalb sie laut VwV-StVO lediglich „dort zu erwägen [ist], wo nur wenigen Fahrzeugen das Parken erlaubt werden soll; sonst ist die Anordnung des Zeichens 315 ratsam.“

Wenn das Parken auf einem Gehweg erlaubt wird, darf in dem angegebenen Bereich des Gehwegs geparkt werden. Aber nicht von jedem und nicht überall. Verkehrszeichen 315 oder eine einfache Parkflächenmarkierung sind näm-

lich keine generelle Parkerlaubnis, sondern sprechen gleichzeitig zusätzliche Parkverbote aus.

Eines dieser Verbote betrifft das Gewicht des parkenden Fahrzeugs. Wir hatten im Zusammenhang mit Grundstückszufahrten bereits beschrieben, dass Gehwege baulich nicht dafür ausgelegt sind, schwere Lasten auszuhalten. Aus diesem Grund gibt die Straßenverkehrsordnung ein Maximalgewicht vor für Fahrzeuge, die auf einem freigegebenen Gehweg parken. So soll verhindert werden, dass z.B. ein 40-Tonner auf den Gehweg fährt und alle Gehwegplatten zerstört.



Bild 11: Typische Gehwegschäden durch zu schwere Fahrzeuge

Damit nicht jedes Fahrzeug individuell gewogen werden muss, ergibt sich das Verbot aus dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Diese Größe ist in den Fahrzeugpapieren eingetragen und kann in den Datenbanken des Kraftfahrt-Bundesamts nachgeschlagen werden.³¹

Wenn ausnahmsweise ein Teil eines Gehwegs zum Parken freigegeben wird, so darf dort geparkt werden, wenn das parkende Fahrzeug ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,8 t nicht überschreitet.³² Die Gewichtsgrenze ergibt sich aus der baulichen Struktur üblicher Gehwege: Oberfläche und Unterbau. Sie korrespondiert nicht mit der zulassungsrechtlichen Einstufung eines Fahrzeugs als PKW, auch wenn es die bildliche Darstellung auf dem Verkehrszeichen 315 suggeriert.

³⁰ z.B. VGH München, 21.12.2005 - 11 CS 05.1329; VG Berlin, 20.09.2007 - 11 A 884.06; VG Würzburg, 07.11.2012 - W 6 E 12.884

³¹ https://www.kba.de/DE/Themen/Typgenehmigung/CoC_Daten_Fahrzeugtypdaten/Veroeffentlichungen/SV4.html

³² StVO Anlage 2, Nummer 74 und Anlage 3, Nummer 10



Bild 12: Die Achslast eines LKW lässt Gehwegplatten brechen.

Wenn ausnahmsweise ein Teil eines Gehwegs zum Parken freigegeben wird, so darf das parkende Fahrzeug ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,8 t nicht überschreiten.

StVO

Sie parkten auf einem Gehweg, der durch Zeichen 315 freigegeben war, obwohl Ihr Fahrzeug mehr als 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht hat.	142212	€ 10
... mit Behinderung	142213	€ 15
... länger als 3 Stunden	142214	€ 20
... mit Behinderung	142215	€ 30
Sie parkten auf einem Gehweg, der durch Parkflächenmarkierung freigegeben war, obwohl Ihr Fahrzeug mehr als 2,8 t zulässige Gesamtmasse hat.	141042	€ 15
... mit Behinderung	141043	€ 25
... länger als 1 Stunde	141044	€ 25
... mit Behinderung	141045	€ 35

Tabelle 4: Bußgelder beim Überschreiten des zulässigen Gewichts

Durch die Gewichtsgrenze ausgeschlossen sind natürlich Lastkraftwagen, Omnibusse und größere Lieferwagen. Aber auch Kleinbusse, die als PKW zugelassen sind, oder Wohnmobile überschreiten oft ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,8 t. Der Trend zu immer größeren und immer schwereren Sport-Geländewagen (SUV) sorgt dafür, dass auch halbwegs „normale“ PKW auf freigegebenen Gehwegen nicht mehr parken dürfen. Beispiele zu schwerer PKW aus der Produktion deutscher Unternehmen sind Audi Q7, BMW X6, Mercedes-Benz GLE, Porsche Cayenne und VW Touareg.³³ Aufgrund der schweren Batterien haben SUVs mit Elektroantrieb teilweise schon ein Leergewicht von 2,5 t und liegen im zulässigen Gewicht weit darüber.



Bild 13: Auch große SUV wie dieser VW Touareg überschreiten die 2,8 t-Grenze.

Auch große SUV überschreiten die 2,8 t-Grenze.

Auto Club Europa

Obwohl die oben genannten Bußgelder sehr moderat sind, kann das unzulässige Parken mit schweren Fahrzeugen erhebliche finanzielle Folgen nach sich führen. Sollte die Gehwegfläche durch das Fahrzeug zu Schaden gekommen sein, kann der Verursacher für den Ersatz der aufgetretenen Schäden haftbar gemacht werden.

³³ ACE Auto Club Europa e.V.: Luxus-SUVs – Zu dick zum Parken, <http://www.ace.de/grafiken>

Neben eventuellen Beschädigungen durch das Gewicht parkender Fahrzeuge erzeugt das zugelassene Parken von Fahrzeugen auf einem Gehweg ein zweites Problem, mit dem sich die Straßenverkehrsordnung beschäftigt: Unter Gehwegen verlaufen üblicherweise Versorgungsleitungen, z.B. für Trinkwasser oder zur Gasversorgung der angrenzenden Häuser.



Bild 14: Hydranten im Gehweg benötigt die Feuerwehr.

Solche Versorgungsleitungen sind mit Absperrventilen versehen, die sich normalerweise außerhalb der Gebäude unter dem öffentlichen Gehweg befinden. Im Unglücksfall, z.B. bei einem Rohrbruch oder einem Gasleck, müssen Einsatzkräfte in der Lage sein, diese Absperrventile umgehend zu schließen.

Zusätzlich befinden sich unter dem Gehweg öffentliche Zugangsstellen zur kommunalen Wasserversorgung. Im Brandfall kann die Feuerwehr über solche Hydranten schnell Wasser aus dem vorhandenen Leitungssystem entnehmen.

54	Sie parkten auf einem Gehweg, auf dem das Parken erlaubt ist, verbotswidrig über einem Schachtdeckel oder sonstigen Verschluss.	112322	€ 10
54.1	... mit Behinderung	112323	€ 15
54.2	... länger als 3 Stunden	112324	€ 20
54.2.1	... mit Behinderung	112325	€ 30

Tabelle 5: Bußgelder für das Parken über einem Schachtdeckel

Beides geht natürlich nicht, wenn die Zugänge zu den Absperrventilen oder Hydranten durch parkende Fahrzeuge blockiert werden. Aus diesem Grund verbietet § 12 Abs. 3 Nr. 4 StVO, dass über „Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen“ geparkt wird, auch wenn dort das Gehwegparken erlaubt ist.

Auch hier gilt wieder, dass die drohenden Bußgelder gering sind. Sollte jedoch ein Gasleck oder ein Brand nicht oder nur verzögert bekämpft werden können, weil ein Fahrzeug den Zugang zum Leitungssystem versperrte, sind wiederum Schadensersatzforderungen gegen den Verursacher denkbar – oder dass die Einsatzkräfte das falsch geparkte Fahrzeug ohne Rücksicht auf Schäden entfernen.



Bild 15: Im Gehweg liegen Zugänge zu Gas- und Wasserleitungen.

Das Parken auf Gehwegen muss mit dem Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“), bei einzelnen Stellplätzen eventuell nur durch eine Parkflächenmarkierung, explizit erlaubt werden. Ein abgesenkter Bordstein oder eine abweichende Pflasterung am Fahrbahnrand stellen keine Erlaubnis zum Gehwegparken dar. Lediglich in verkehrsberuhigten Bereichen (Verkehrszeichen 325), in denen es statt Fahrbahnen und Gehwegen nur gemischt genutzte Verkehrsflächen gibt, dürfen Belagwechsel Parkflächen kennzeichnen.

Dies jedoch hält viele Autofahrer nicht davon ab, ihr Fahrzeug trotzdem ganz oder teilweise auf den Gehweg zu stellen. Wir kommen damit zum Thema des unzulässigen, illegalen Parkens auf Gehwegen.

Illegales Parken auf einem Gehweg

Überall dort, wo Gehwegparken nicht explizit erlaubt ist, stellt es eine Ordnungswidrigkeit dar. Weil trotzdem immer mehr Fahrzeuge in die Schutzzone der Fußgänger eindringen, wurden durch die StVO-Novelle 2020 die im Bußgeldkatalog genannten Regelsätze für Geldbußen deutlich auf € 55 bis € 100 erhöht.

52a	Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt	112454	€ 55
52a.1	... mit Behinderung	112655	€ 70
52a.2	... länger als 1 Stunde	112656	€ 70
52a.2.1	... mit Behinderung	112657	€ 80
52a.3	... mit Gefährdung		€ 80
52a.4	... mit Sachbeschädigung		€ 100

Tabelle 6: Bußgelder für das Parken auf Gehwegen



Bild 16: Fußgänger können ja einfach auf der Fahrbahn laufen.

Damit nicht genug: Bußgelder ab € 60 haben laut Straßenverkehrsgesetz einen Eintrag im vom Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg geführten Fahreignungsregister (FAER) zur Folge.³⁴ Mit Blick auf diesen Ausschnitt des Bußgeldkatalogs heißt das: Parkt ein Fahrzeugführer länger als eine Stunde auf einem Gehweg, so wird automatisch seine Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs angezweifelt, und es wird ein „Punkt in Flensburg“ eingetragen.

Dieses Sanktionsniveau wurde mit der StVO-Novelle 2020 auf Wunsch der Verkehrsminister der Länder eingeführt. Der Grundtatbestand soll die Verwarnungsgeldobergrenze von € 55 ausschöpfen, qualifizierte Verstöße (Behinderung, Gefährdung, Dauer) sollen zu einem Punkt im FAER führen.³⁵

Parkt ein Fahrzeugführer länger als eine Stunde auf einem Gehweg, so wird ein „Punkt in Flensburg“ eingetragen.

nach StVG



Bild 17: Auf mit blauen Zeichen markierten Gehwegen gelten leicht abweichende Bußgeldregeln.

144	Entgegen Zeichen 239 auf einem Gehweg geparkt	141184	€ 55
144.1	... mit Behinderung	141785	€ 70
144.2	... länger als 3 Stunden	141786	€ 70

Tabelle 7: Bußgelder für das Parken auf Gehwegen, die zusätzlich mit einem blauen Verkehrszeichen markiert sind

Wie schon beim Befahren eines Gehwegs beschrieben, ist der Bußgeldkatalog nicht ganz konsequent und weicht von dieser Tabelle ab, falls der Gehweg mit einem der blauen Verkehrszeichen 239 (Gehweg), 240 (gemeinsamer

³⁴ Rechtsgrundlage ist § 28 StVG, https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_28.html, zusammen Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/

³⁵ Bundesratsdrucksache 591/19, Seite 6, <https://www.bundesrat.de/drs.html?id=591-19>

Geh- und Radweg), 241 (getrennter Rad- und Gehweg) oder 242.1 (Beginn einer Fußgängerzone) ausgeschildert ist.

Beide Teile des Bußgeldkatalogs legen fest, dass für das Parken auf einem Gehweg im Regelfall mindestens ein Bußgeld von € 55 fällig ist. Bei mehr als einer bzw. drei Stunden oder bei Vorliegen einer Behinderung erhöht sich das Regelbußgeld bereits auf € 70 und zieht deshalb auch einen Punkt im Fahreignungsregister nach sich. Gleichzeitig gelten behinderndes oder längeres Parken auf einem Gehweg als rechtlich zulässige Gründe für Abschleppmaßnahmen.³⁶



Bild 18: Fußgängerzonen sind Gehwege. Dort ist Parken verboten – auch für Analphabeten.

Was Autofahrer teilweise noch mehr schmerzt als Bußgeld und Punkte in Flensburg sind teure Schäden am Fahrzeug. Wer illegal auf einem Gehweg parkt, sollte deshalb bedenken, dass Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr mit Rollern und Fahrrädern auf dem Gehweg fahren müssen³⁷ und ihre Kinderfahrzeuge nicht unbedingt perfekt beherrschen.

Im Zusammenhang mit Schadensersatzforderungen für ein dadurch beschädigtes Fahrzeug wurde gerichtlich klargestellt, dass die Risiken eines rechtswidrig abgestellten Fahrzeugs in erster Linie der Parkende zu tragen hat und nicht die übrigen Passanten. Es sei zuzumuten, dass der Autofahrer sein Fahrzeug ordnungsge-

mäß abstellt. Es sei Dritten hingegen nicht zuzumuten, besondere Rücksicht auf das Fahrzeug zu nehmen.³⁸

Die Risiken eines rechtswidrig abgestellten Fahrzeugs hat der Parkende zu tragen.

AG München

Behinderung durch Gehwegparken

Überall, wo das Gehwegparken nicht explizit erlaubt ist, verstoßen Gehwegparker gegen die Parkvorschriften der Straßenverkehrsordnung. Diese Verstöße haben zur Folge, dass die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, wozu auch der Fußgängerverkehr zählt, erheblich behindert werden.³⁹

Wann liegt eine Behinderung vor, so dass der erhöhte Bußgeldsatz und damit auch der Eintrag ins Fahreignungsregister angesetzt werden muss? Der Rechtsprechung folgend, wird dazu berücksichtigt, welche Funktion ein Gehweg eigentlich haben soll, nämlich den sicheren und ungehinderten Fußverkehr.



Bild 19: Eine Behinderung liegt vor, wenn zwei Fußgänger nicht mehr nebeneinander passen.

Das Verwaltungsgericht Köln definiert, „dass eine Funktionsbeeinträchtigung des Fußweges vorliegt, weil auf dem verbleibenden Bereich zwischen Fahrzeug der Klägerin und Mauer ein problemloser Begegnungsverkehr zwischen Fuß-

³⁶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Ruhender Verkehr“, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhender-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>

³⁷ § 2, Abs. 5 StVO

³⁸ AG München, 30.07.2009 - 331 C 5627/09

³⁹ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

gängern und Kinderwagen oder Rollstuhl wohl nur noch eingeschränkt möglich gewesen wäre, in keinem Fall aber ein Begegnungsverkehr etwa zwischen zwei Kinderwagen.“⁴⁰

Das Oberverwaltungsgericht NRW drückt es ähnlich aus: „Um eine Funktionsbeeinträchtigung eines Gehwegs auszuschließen, genügt es nicht, einen schmalen Engpass zu belassen, durch den Rollstuhlfahrer und Personen mit Rollator oder Kinderwagen ‚mit Mühe und Not‘ passieren können. Vielmehr muss auch ein problemloser Begegnungsverkehr unter ihnen und mit Fußgängern möglich bleiben.“⁴¹

**Um eine
Funktionsbeeinträchtigung
eines Gehwegs
auszuschließen, muss ein
problemloser
Begegnungsverkehr unter
Rollstuhlfahrern und mit
Fußgängern möglich
bleiben.**

OVG NRW

Eine Behinderung liegt also vor, wenn der Gehweg durch das falsch parkende Fahrzeug so eingeschränkt wird, dass ein problemloser Begegnungsverkehr von Fußgängern, Rollstuhlfahrern und Kinderwagen nicht mehr möglich ist. Die konkrete Behinderung eines individuellen Fußgängers ist dabei nicht erforderlich. Es reicht aus, dass der Gehweg in seiner Funktion eingeschränkt ist, weil dadurch der Verkehrsfluss behindert wird und weil sich durch das falsch parkende Fahrzeug eine Behinderung ergeben könnte.

Bestimmte Behinderungen können das Abschleppen des Fahrzeugs rechtfertigen, beispielsweise wenn „Fußgänger, insbesondere Passanten mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer, aufgrund eines abgestellten Fahrzeugs den Gehweg nicht nutzen“⁴² können. Das Bundesverwaltungsgericht urteilte schon 1992: „Keinem Zweifel unterliegt andererseits, daß ein Ab-

schleppen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge im Falle der Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmern geboten erscheint.“⁴³

**Ein Abschleppen
verbotswidrig abgestellter
Fahrzeuge im Falle der
Behinderung von anderen
Verkehrsteilnehmern
erscheint ohne Zweifel
geboten.**

BVerwG

Der Innensenator von Bremen konkretisiert die Abschleppvorgabe: „Bei einer Unterschreitung von einer Rest Gehwegbreite von 1,50 m ist davon auszugehen, dass ein Gehweg nicht mehr barrierefrei genutzt werden kann.“⁴⁴

Auch ohne Behinderung darf ein Gehwegparker abgeschleppt werden, „wenn von dem verbotswidrigen Verhalten eine negative Vorbildwirkung für andere Kraftfahrer ausgehen kann.“⁴⁵



Bild 20: Fahrzeuge behindern auch, wenn sie über die vorgesehene Parkfläche hinausragen.

Behinderungen des Fußverkehrs kann es sogar geben, wenn das Fahrzeug gar nicht auf dem Gehweg parkt. Besonders bei quer zur Straße eingerichteten Parkplätzen fahren die Fahrzeuge normalerweise in die Parkbucht, bis die Rei-

⁴³ BVerwG, 14.05.1992 – 3 C 3/90

⁴⁴ Senator für Inneres, Bremen: „Erlass für das Abschleppen und Verahren von Kraftfahrzeugen“, 12.04.2021, <https://www.inneres.bremen.de/sixcms/media.php/13/2021%2B03%2B31%2BAbschlepperlass.28709.pdf>

⁴⁵ BVerwG, 20.12.1989 – 7 B 179.89

⁴⁰ VG Köln, 03.04.2008 - 20 K 4941/07

⁴¹ OVG NRW, 20.12.2012 - 5 A 2802/11

⁴² VG Neustadt (Weinstraße), 30.06.2017 - 5 K 902/16.NW

fen die Bordsteinkante berühren. Damit ragt ein Teil des Fahrzeugs über den Gehweg. Bei Fahrzeugen mit großem Überstand, z.B. Lieferwagen oder Wohnmobilen, kann so ein erheblicher Teil des Gehwegs blockiert und dadurch der Fußverkehr behindert werden.

Im Zusammenhang mit Schadensersatzforderungen für beim „Überhangparken“ beschädigte Fahrzeuge haben Gerichte deutlich gemacht, dass die Bordsteine die eigentliche Parkfläche umschließen und entsprechend ihrer Begrenzungsfunktion nicht zum Überparken geeignet sein müssen.⁴⁶ Auch beim Querparken endet die Parkfläche also an der Bordsteinkante.

Quer geparkte Fahrzeuge, die gleichzeitig den Gehweg versperren, findet man auch oft vor privaten Garagen. Statt in der Garage zu parken, wird der Wagen davor abgestellt. Große Fahrzeuge reichen dann bis über den Gehweg und blockieren diesen. Auch dies ist behinderndes Parken auf dem Gehweg.



Bild 21: Wenn der Platz vor der Garage zum Parken nicht ausreicht, muss man sich ein kürzeres Auto kaufen – oder in der Garage parken.

Vorsätzliches illegales Parken

Liegt eine Behinderung vor oder wird länger als eine Stunde auf einem Gehweg geparkt, so erhöht sich der Bußgeldregelsatz auf € 70. Dann greift zusätzlich § 3 Abs. 4a BkatV.

Danach ist bei Bußgeldern mit einem Regelsatz über € 55 der Betrag zu verdoppeln, wenn „der Tatbestand vorsätzlich verwirklicht“ wurde, der Fahrer also die Regelung kannte und willentlich ignorierte. Parkt jemand mit Vorsatz auf einem

Gehweg, indem er beispielsweise mit Absicht einen nicht abgesenkten Bordstein überfährt, steigt bei einer Parkdauer von mehr als einer Stunde oder bei Behinderung das Regelbußgeld auf € 140. Auch bei Bußgeldern bis € 55 kann nach Ziffer 7.1 BT-KAT-OWI das Bußgeld erhöht werden, wenn „der Tatbestand vorsätzlich verwirklicht“ wurde.



Bild 22: Wo ein Wille ist, ist auch ein ... Parkplatz.

Der Bußgeldbetrag ist zu verdoppeln, wenn der Tatbestand vorsätzlich verwirklicht wurde.

BKatV

Ein besonders offensichtliches Beispiel für Vorsatz sind eingeschaltete Warnblinker. Das soll heißen „Komme gleich wieder“, bedeutet aber schlicht „Ich weiß genau, dass ich das nicht darf, mache es aber trotzdem“. Ein vorsätzlicher Verkehrsverstoß ist aber jeder, bei dem bekannte Regeln bewusst ignoriert werden. Jeder Autofahrer hat in der Fahrschule gelernt, dass er auf einem Gehweg nicht parken darf. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat schon 1995 festgestellt, dass „Parken auf dem Gehweg in der Regel nur vorsätzlich begangen werden kann“.⁴⁷ Vorsatz ist beim Gehwegparken also keine Ausnahme, sondern der Regelfall. Entsprechend sollten Ordnungsbehörden im Regelfall die verdoppelten Bußgelder ansetzen.

⁴⁶ BGH, 24.07.2014 - III ZR 550/13

⁴⁷ OLG Düsseldorf, 04.12.1995 - 2 Ss (OWi) 429/95 - (OWi) 97/95 III

**Parken auf dem Gehweg
kann in der Regel nur
vorsätzlich begangen
werden.**

OLG Düsseldorf

Verantwortung des Halters

Wird im fließenden Verkehr eine Ordnungswidrigkeit begangen, z.B. zu schnell gefahren, telefoniert oder verboten überholt, so ist der Fahrer des Fahrzeugs mit der entsprechenden Geldbuße zu belegen, denn er hat den Verkehrsverstoß begangen.

Im ruhenden Verkehr hat das Fahrzeug keinen Fahrer. Nachträglich herauszufinden, wer das Fahrzeug dort abgestellt hat, ist langwierig und aufwändig. Das Straßenverkehrsgesetz bestimmt deshalb:

„Kann in einem Bußgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstoßes der Führer des Kraftfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern, so werden dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten die Kosten des Verfahrens auferlegt; er hat dann auch seine Auslagen zu tragen.“ (§ 25a StVG)



Bild 23: Der Aufkleber fragt: Fahrstil okay? Fahrstil vielleicht, Parkstil definitiv nicht. Allerdings ist die Fahrerermittlung bei Firmenwagen einfach, wenn es Fahrtenbücher gibt.

Der Halter muss also die in diesem Zusammenhang anfallenden Kosten tragen, wenn der Fahrer nicht festgestellt werden kann. Weil diese

Kosten aber mit € 20 plus Auslagen (nach § 107 OWiG) unterhalb der eigentlichen Geldbuße liegen, könnten Fahrzeughalter versucht sein, auf diesem Weg die eigentliche Geldbuße für den Parkverstoß oder die damit einhergehende Eintragung im Fahreignungsregister zu umgehen.

Bei Falschparkern auf Privatgelände, z.B. Supermarktparkplätzen, ist die Rechtsprechung schon weiter. Hier gilt für den Halter: „Um seine Fahreigenschaft wirksam zu bestreiten, muss er vortragen, wer als Nutzer des Fahrzeugs im fraglichen Zeitpunkt in Betracht kommt.“⁴⁸

Dass sich ein Halter beim verbotenen Gehwegparken ständig auf Nichtwissen beruft, verhindert § 31a der Straßenverkehrszulassungsordnung⁴⁹ (StVZO):

„Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann gegenüber einem Fahrzeughalter für ein oder mehrere auf ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuchs anordnen, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war.“

Wer sich als Halter also darauf beruft, den Fahrer nicht nennen zu können, muss damit rechnen, zukünftig ein Fahrtenbuch führen zu müssen. Die Pflicht, ein Fahrtenbuch zu führen, ergibt sich aus der Tatsache, dass der Verkehrsverstoß zu einem Eintrag im Fahreignungsregister führen würde, selbst wenn es sich nur um einen Punkt handelt.⁵⁰

**Die zuständige Behörde
kann die Führung eines
Fahrtenbuchs anordnen,
wenn die Feststellung eines
Fahrzeugführers nach einer
Zuwiderhandlung gegen
Verkehrsvorschriften nicht
möglich war.**

StVZO

⁴⁸ BGH, 18.12.2019 – XII ZR 13/19

⁴⁹ https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/

⁵⁰ OVG NRW, 29.04.1999 - 8 A 699/97

Dass die Auflage, ein Fahrtenbuch zu führen, angemessen ist, beantworten die zuständigen Gerichte eindeutig. So muss der nicht gesühnte Verkehrsverstoß keine konkrete Gefährdung verursacht haben.⁵¹ Maßgeblich sei „die zukünftige Gefahrenabwehr unaufklärbarer Verkehrsverstöße“⁵².



Bild 24: Auch Motorräder dürfen nicht auf dem Gehweg parken.



Bild 25: Dasselbe gilt für Anhänger, selbst wenn wie hier eine Laterne als Diebstahlschutz gebraucht wird.

Motorräder und Fahrräder

Das Parkverbot auf Gehwegen gilt absolut und für alle Arten von Fahrzeugen. Dies schließt Motorräder und Anhänger ohne Zugfahrzeug genauso ein wie alle Fahrzeuge, die ein Versicherungskennzeichen tragen müssen.

Bei Fahrrädern herrscht in der Rechtsprechung die Meinung vor, dass ihr Abstellen genauso wie das Abstellen von Mülltonnen zum Gemeinge-

brauch einer Straße gehöre, solange der Fußverkehr nicht behindert wird.⁵³ Für E-Scooter gelten die gleichen Parkvorschriften wie für Fahrräder.⁵⁴

Ausnahmegenehmigungen für Ärzte, Handwerker oder Schwerbehinderte wie der europaweite blaue Parkausweis erlauben unter anderem das kostenfreie Parken an Stellen, an denen sonst Parkgebühren anfallen oder Parkhöchstdauerbeschränkungen gelten würden. Auch wenn viele Inhaber es meinen, enthalten solche Genehmigungen üblicherweise jedoch keine Ausnahme vom Parkverbot auf Gehwegen.

Machen aber doch alle

Viele Leser werden sich wundern, dass gegen illegales Gehwegparken in vielen Gemeinden so wenig eingeschritten wurde. Dann darf sich das doch nicht plötzlich ändern.

Es gibt bei Verkehrsordnungswidrigkeiten allerdings kein Gewohnheitsrecht. Auch wenn das Gehwegparken bisher in vielen Gemeinden kaum oder gar nicht geahndet wurde, ergibt sich daraus keine Erlaubnis, die Straßenverkehrsordnung zu ignorieren.

Personen, die verkehrswidrig aufgesetzt parken, können sich nicht auf ein „Gewohnheitsrecht“ des aufgesetzten Gehwegparkens berufen.⁵⁵ Duldeten Polizei oder Ordnungsbehörden das Parken auf einem Gehweg für einige Zeit, so wurde es dadurch nicht rechtmäßig.⁵⁶

Personen, die verkehrswidrig aufgesetzt parken, können sich nicht auf ein „Gewohnheitsrecht“ berufen.

VG Bremen

Das VG Köln stellt klar: „Auch ein jahrelanges Nichteinschreiten gegen straßenverkehrsrechtliche Verstöße begründet keinen Rechtsanspruch darauf, dass dagegen weiterhin nicht einge-

⁵¹ BVerwG, 17.05.1995 - 11 C 12/94

⁵² VGH Baden-Württemberg, 18.06.1991 - 10 S 938/91

⁵³ z.B. OVG Niedersachsen, 12.03.2009 - 11 LA 172/08; Hamburgisches OVG, 19.06.2009 - 2 Bs 82/09

⁵⁴ § 11 Abs. 5 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)

⁵⁵ VG Bremen, 11.11.2021 - 5 K 1968/19

⁵⁶ OLG Düsseldorf, 10.02.1972 - 1 Ss OWi 1/72

schritten wird. Daraus erwächst nämlich kein Vertrauensschutz, der unter Ermessens- bzw. Opportunitätsgrundsätzen zu beachten wäre, weil ein Vertrauen darauf angesichts des sich aus § 12 Abs. 4 Satz 1 und Abs. 4a StVO ergebenden Verbots, auf Gehwegen zu parken, rechtlich nicht schutzwürdig ist.⁵⁷

Grauzonen

Das Parken auf Gehwegen ist durch die Straßenverkehrsordnung überall dort untersagt, wo es nicht explizit erlaubt ist. Jeder Falschparker auf einem Gehweg müsste deshalb mit einem Bußgeld belegt werden.

Nun gibt es aber Situationen, in denen Polizei oder Ordnungsbehörde „Gnade vor Recht“ ergehen lassen dürfen, beispielsweise wenn kurzzeitig (weniger als eine Stunde), nicht-behindernd (Fußgänger-Begegnungsverkehr problemlos) und nur fahrlässig auf dem Gehweg geparkt wird.

Für diesen Zweck regelt § 56 OWiG, dass „geringfügige Ordnungswidrigkeiten“ nicht zwangsläufig in ein Bußgeldverfahren münden müssen. Stattdessen kann der Verursacher auch nur mit einem Verwarnungsgeld zwischen € 5 und € 55 oder sogar ganz ohne Zahlung lediglich verwarnet werden.

Wann eine Ordnungswidrigkeit als geringfügig eingestuft werden kann, ist nicht eindeutig festgelegt. Man kann aber davon ausgehen, dass Verkehrsverstöße, für die kein Verwarnungsgeld mehr ausgesprochen werden kann (über € 55), in jedem Fall aber solche, die zu einem Eintrag im Fahreignungsregister führen, nicht mehr als geringfügig gelten.⁵⁸ Die „Richtlinie für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten“⁵⁹ des Bayerischen Innenministeriums setzt die Grenze niedriger, nämlich bei einem Ahndungssatz von € 40 laut Tatbestandskatalog. Dann würde schon das einfache, fahrlässige, nicht-behindernde, kurze Parken auf einem Gehweg nicht mehr unter die Geringfügigkeitsgrenze fallen.

Bis zur Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2020 war das illegale Parken auf Gehwegen mit € 15 oder € 20 deutlich preis-

wert. Verschiedene Ordnungsbehörden stufen deshalb Verstöße gegen das Gehwegparken grundsätzlich als geringfügig ein, so dass eine Verwarnung ausreichte. Auch berief man sich auf das Opportunitätsprinzip nach § 47 OWiG, welches es dem Ermessen der Behörde und des Behördenmitarbeiters überlässt, ob eine Ordnungswidrigkeit überhaupt verfolgt werden soll. Sowohl ein Polizist vor Ort, ein Mitarbeiter einer Ordnungsbehörde oder die Behörde als Ganzes hat im Einzelfall das Recht, Ermessensentscheidungen zu treffen. Stehen an einer Stelle drei Fahrzeuge illegal auf dem Gehweg und ein Fahrzeug illegal im Kreuzungsbereich, so unterliegt es dem Ermessen des Verantwortlichen zu entscheiden, welcher Verkehrsverstoß aktuell am wichtigsten ist und welches Fahrzeug beispielsweise abgeschleppt wird.

Eine solche Ermessensentscheidung kann auch dazu führen, dass einzelne Verkehrsverstöße ungesühnt bleiben. Allerdings muss dieses Ermessen nach OWiG „pflichtgemäß“ sein. „Das ist das Auto vom Bürgermeister“ oder „Wo sollen die denn sonst parken“ reichen als Begründung für ein Nichtahnden nicht aus, schon gar nicht dafür, bestimmte Formen des Falschparkens in einzelnen Straßen oder Gebieten gar nicht zu ahnden.

Die Kommunalverwaltung Köln drückt dies so aus: „Diese Ermessensausübung erfolgt nach sachlichen sowie objektiven Kriterien und mein Außendienst ist angewiesen, bei den Kontrollen vor Ort für im vorgenannten Sinne passierbare Gehwege zu sorgen.“⁶⁰

Das Verkehrsministerium von Baden-Württemberg beschreibt die Rechtslage noch eindeutiger: „Indem der Gesetzgeber einen Bußgeldtatbestand setzt, missbilligt er das beschriebene Verhalten und verlangt als normative Regel grundsätzlich die Ahndung. Auch im Ordnungswidrigkeitenrecht gilt trotz des Opportunitätsprinzips der Grundsatz, dass gesetzwidrige Taten im Regelfall zu verfolgen sind. Daher bedarf auch nicht das Eingreifen des Amtsträgers einer Begründung, sondern die Nicht-Ahndung braucht als Ausnahme eines zusätzlichen Kriteri-

⁵⁷ VG Köln, 13.05.2011 - 18 K 1172/11

⁵⁸ BayObLG München, 06.05.2019 – 201 ObOWi 276/19

⁵⁹ Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, 12.10.2007 - Az. IC4-3603-339-Po (AllMBl. S. 529)

⁶⁰ <https://fragdenstaat.de/anfrage/regeln-fur-den-verkehrsdienst-im-ordnungsamt/>

ums, welches zu dokumentieren ist (Karlsruher Kommentar, 5. Aufl., OWiG-Mitsch, Einleitung Rn. 155, 156).⁶¹

**Trotz des
Opportunitätsprinzips gilt
der Grundsatz, dass
gesetzwidrige Taten im
Regelfall zu verfolgen sind.**

VM BW

Mit der Verschärfung der Bußgelder im Jahr 2021 machte der Gesetzgeber deutlich, dass er trotz Opportunitätsprinzips die Ahndung eines Verstoßes gegen das Verbot des Gehwegparkens verlangt. Wird im Regelfall eine Eintragung im Fahreignungsregister vorgenommen, was beim Überschreiten einer Stunde der Fall ist, so muss die Behörde begründen, warum sie einen solchen Verstoß in diesem Ausnahmefall nicht ahndet.

Insbesondere die früher üblichen Anweisungen, beim Gehwegparken beide Augen zuzudrücken oder eine Restgehwegbreite von 1 m, 1,20 m oder 1,60 m grundsätzlich als ausreichend zu bewerten, sind spätestens seit 2021 durch das Opportunitätsprinzip nicht mehr gedeckt. Im Gegenteil: „Kommunale Dienstanweisungen, die das Gehwegparken grundsätzlich dulden, sofern bestimmte Restgehwegbreiten verbleiben, sind rechtswidrig.“⁶²

Das Verkehrsministerium von Baden-Württemberg wies bereits am 11.5.2020 in einem Erlass seine Gemeinden an, Falschparken nicht mehr generell zu tolerieren: „Pauschale Vorgaben, bestimmte Ordnungswidrigkeiten (zum Beispiel das Gehwegparken, das auch für Motorräder untersagt ist) nicht zu verfolgen, oder Verkehrsdelikte in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßenabschnitte[n] nicht zu ahnden, haben einen Ermessensausfall und damit die

Rechtswidrigkeit der Entscheidung zur Folge und stehen mit den Pflichten der Verfolgungsbehörden nicht im Einklang.“⁶³

Nach diesem Erlass sind zwar weiterhin Ermessensentscheidungen erlaubt, auch beim Gehwegparken. Man darf sich aber nicht auf das Opportunitätsprinzip berufen, um das verbotene Parken durch Nichtahndung faktisch zu erlauben und durch die Erklärung, hier oder dort nicht zu verfolgen, Autofahrer zu illegalem Verhalten geradezu zu ermuntern.

Insbesondere ist die Ausübung des Ermessens fehlerhaft, „wenn die Behörde eine Abwägung im Einzelfall gar nicht trifft und in Bereichen außerhalb der Innenstadt rechtswidrige Zustände stillschweigend duldet.“⁶⁴

**Die Ausübung des
Ermessens ist fehlerhaft,
wenn die Behörde
rechtswidrige Zustände
stillschweigend duldet.**

Petitionsausschuss BW

Das Ermessen darf nicht von sachfremden Erwägungen, z.B. „Gesichtspunkte parteipolitischer, persönlicher oder außerdienstlicher Art“, bestimmt werden.⁶⁵ Das Einknicken von Kommunen vor dem sogenannten Parkdruck ist eine solche „sachfremde Erwägung“. Pflichtwidrig ist die Ermessensausübung insbesondere dann, wenn sie in anderen Gesetzen verbürgte Rechte verletzt.⁶⁶ Das ist hier der Fall – ganz besonders bei den Rechten behinderter Menschen, die in der UN-Behindertenrechtskonvention, dem Grundgesetz und den Behindertengleichstellungsgesetzen der Länder fixiert sind. Sie brauchen bestimmte Mindestbreiten, z.B. mindestens 1,50 m, um einen Rollstuhl wenden zu können.

⁶¹ Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, 11.05.2020 – Az. 4-38.51.1-00/1527

⁶² Höltig, „Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken“, NZV 2022, 220

⁶³ Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, 11.05.2020 – Az. 4-38.51.1-00/1527

⁶⁴ Landtag von Baden-Württemberg, Drucksache 16/5059, Bericht des Petitionsausschusses zu Petition 16/878 betr. Parken auf Geh- und Radwegen, https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/5000/16_5059_D.pdf

⁶⁵ BGH, 03.12.1998 – 1 StR 240/98

Wer Restgehwegbreiten von 1,20 m oder 1,30 m duldet, verletzt ohne jede Ausnahme den Teilhabeanspruch behinderter Menschen.

Auch das Bayerische Oberlandesgericht München legt dem Opportunitätsprinzip klare Grenzen auf und stellt fest, „dass es etwa eine Gleichheit im Unrecht und ein hieraus abgeleiteter Anspruch auf Nichtverfolgung und damit Nichtahndung auch im Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht nicht geben kann“.⁶⁷

Da das Parken auf Gehwegen nicht mehr als geringfügiger Verkehrsverstoß gelten kann, sind die Ordnungsbehörden verpflichtet, diesen Verstößen nachzugehen.

Das Dulden eines parkenden Fahrzeugs auf dem Gehweg sollte auf Einzelfälle beschränkt sein, da bei jedem nicht geahndeten Vergehen mit Nachahmern gerechnet werden muss.

⁶⁶ Hölftig, „Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken“, NZV 2022, 220

⁶⁷ BayObLG München, 06.05.2019 – 201 ObOWi 276/19

Parken an und auf Querungsstellen

Gehwege an Straßen enden an jeder Einmündung oder knicken ab. Die Wege von Fußgängern enden hier jedoch nicht. Der Fußgänger muss die Fahrbahn queren und seinen Weg auf dem nächsten Gehweg fortsetzen.

Auch wenn unsere Broschüre das Parken auf Gehwegen zum Thema hat, ist das ungeschickte oder sogar unzulässige Parken an und auf solchen Querungsstellen in direktem Zusammenhang zu sehen. So protokolliert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, dass im Land täglich 4,8 Unfälle „im ruhenden Verkehr“, also im Zusammenhang mit parkenden Fahrzeugen geschehen und bei jedem zweiten Unfall Personen verletzt wurden.⁶⁸ Solche Unfälle lassen sich in den meisten Fällen darauf zurückführen, dass Fahrzeugführer und Fußgänger einander schlecht sehen konnten. Dieses Kapitel stellt deshalb kurz die Probleme und rechtlichen Regelungen dar, wenn Fahrzeuge zwar auf der Fahrbahn, aber im Verlauf eines Fußgängerwegs parken.

Hierbei geht es zum einen um die Sichtbeziehungen von Fußgängern auf Fahrzeuge und aus Fahrzeugen auf Fußgänger sowie zum anderen um Erleichterungen für mobilitätseingeschränkte Personen beim Überqueren einer Fahrbahn.⁶⁹

Parken an Kreuzungen und Einmündungen

Verläuft ein Gehweg entlang einer Straße, so müssen Fußgänger an jeder Einmündung oder Kreuzung eine Fahrbahn queren, um ihren Weg auf der anderen Seite fortzusetzen.

Abbiegende Fahrzeuge stellen eine besondere Gefahr für Fußgänger dar. § 9 Abs. 3 StVO legt deshalb fest, dass „auf zu Fuß Gehende be-

sondere Rücksicht zu nehmen [ist]; wenn nötig, ist zu warten.“ Fußgänger sind also beim Abbiegen immer durchzulassen.

Fahrzeuge über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht, also alles ab Lieferwagen aufwärts, dürfen beim Rechtsabbiegen nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn mit querendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

**Beim Abbiegen ist auf zu Fuß
Gehende besonders
Rücksicht zu nehmen.**

StVO

41	Beim Abbiegen auf zu Fuß Gehende keine besondere Rücksicht genommen und diese dadurch gefährdet.	109624	€ 140 + Fahrverbot
45	Beim Rechtsabbiegen nicht mit Schrittgeschwindigkeit gefahren	109660	€ 70
	... mit Gefährdung	109661	€ 85

Tabelle 8: Bußgelder beim Abbiegen

Damit ein Autofahrer entsprechend Rücksicht auf einen Fußgänger nehmen kann, muss er ihn vor allen Dingen sehen. Besonders an Einmündungen und Kreuzungen ist es deshalb wichtig, dass die nötigen Sichtachsen frei von parkenden Fahrzeugen sind.

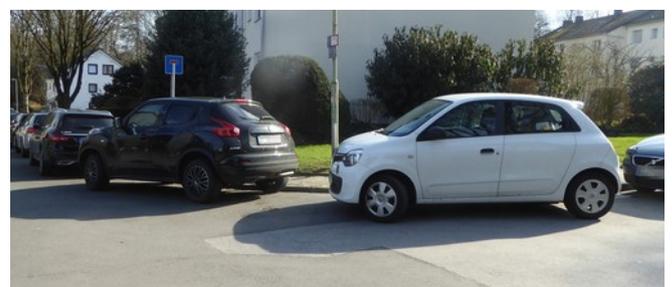


Bild 26: Parken im 5m-Bereich blockiert Fußgängerwege und Sichtachsen

Aus diesem Grund ist nach § 12 Abs. 3 StVO vor und hinter jeder Einmündungen ein Sichtfeld von fünf Metern freizuhalten. Zum Zeitpunkt der

⁶⁸ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Ruhender Verkehr“, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhender-verkehr-hinweis-papier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>

⁶⁹ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), § 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr, Abs. 5

Erstellung dieser Broschüre wurde von der Verkehrsministerkonferenz vorgeschlagen, dieses freizuhaltende Sichtfeld auf 10 oder 20 Meter zu erweitern.

54	Sie parkten weniger als 5 Meter vor/hinter der Kreuzung/Einmündung.	112262 112272	€ 10
54.1	... mit Behinderung	112263 112273	€ 15
54.2	... länger als 3 Stunden	112264 112274	€ 20
54.2.1	... mit Behinderung	112265 112275	€ 30

Tabelle 9: Bußgelder für das Parken im Kreuzungsbereich

Die im Bußgeldkatalog genannten Regelsätze sind sehr moderat, berücksichtigt man die von einem im Kreuzungsbereich geparkten Fahrzeug ausgehende Gefahr für Fußgänger, die schließlich sogar das Abschleppen des Fahrzeugs rechtfertigt.⁷⁰ Die Verbesserungsvorschläge der Länderverkehrsminister betreffen daher auch eine Erhöhung dieser Bußgelder.



Bild 27: Hinter einem kompakten PKW kann eine ganze Kindergartengruppe verborgen sein.

Fahrzeuge dürfen ab einer Entfernung von 5 Metern von der Kreuzung oder Einmündung parken. Die Ausrundung der Kurve zählt bereits zu diesen 5 Metern. Dies ist unabhängig von der Größe des Fahrzeugs. Hohe Fahrzeuge müssen nach StVO zwar so geparkt werden, dass sie keine wichtigen Verkehrszeichen verdecken. Einen an die Kreuzung herantretenden Fußgänger jedoch dürfen sie verdecken. Dabei

wird nicht berücksichtigt, dass schon moderne PKW meist deutlich höher sind als ein vorbeilaufender Grundschüler.

Der kritische Sichtbereich an einer Einmündung kann von der Straßenverkehrsbehörde gesichert werden, indem Einbauten vorgenommen, Sperrflächen (Verkehrszeichen 298) markiert oder Grenzmarkierungen (Verkehrszeichen 299) ergänzt werden. Grenzmarkierungen erweitern ein vorhandenes Parkverbot, beispielsweise im Kreuzungsbereich.

Gerade bei Sperrflächen/Grenzmarkierungen an Einmündungen, die zur Verbesserung der Sichtbeziehungen angelegt wurden, sollten Aufsichtsbehörden Parkverstöße konsequent ahnden.

156	Sie benutzten die Sperrfläche (Zeichen 298) zum Parken.	141245	€ 25
-----	---	--------	------

Tabelle 10: Bußgeld für das Parken auf einer Sperrfläche



Bild 28: Grenzmarkierungen erweitern das Parkverbot.



Bild 29: Dieser Autofahrer hat verstanden, dass man auf einer Sperrfläche nicht parken darf ...

In verkehrsberuhigten Bereichen (Verkehrszeichen 325.1) sind alle Wege Fußgängerwege. Deshalb dürfen Fahrzeuge in solchen Bereichen ausschließlich dort parken, wo Flächen explizit dafür markiert sind.

⁷⁰ VG Köln, 21.01.2016 – 20 K 6275/14

159	Sie parkten in einem verkehrsberuhigten Bereich außerhalb der zum Parken gekennzeichneten Flächen.	142103	€ 10
159.1.1	... mit Behinderung	142104	€ 15
159.2	... länger als 3 Stunden	142106	€ 20
159.2.1	... mit Behinderung	142107	€ 30

Tabelle 11: Bußgelder für das Parken in verkehrsberuhigten Bereichen



Bild 30: Parken außerhalb gekennzeichneten Flächen in einem verkehrsberuhigten Bereich – mit Vorsatz

Parken an Fußgängerüberwegen

Die gleiche Problematik der Sichtbeziehungen gibt es an Zebrastreifen. Fußgängerüberwege dienen dazu, Fußgänger gefahrlos und schnell von einem Gehweg zum gegenüberliegenden Gehweg zu führen.

Wie beim Abbiegen hat der Fußgänger absoluten Vorrang. Fahrzeuge müssen schon bremsen und anhalten, wenn sich ein Fußgänger dem Zebrastreifen nur nähert.

Auch an Fußgängerüberwegen ist es deshalb wichtig, dass Auto- und Radfahrer einen Fußgänger frühzeitig sehen. Entsprechende Sichtachsen müssen deshalb freigehalten werden.

113	Sie fahren nicht mit mäßiger Geschwindigkeit an den Fußgängerüberweg heran, obwohl ein Bevorrechtigter diesen erkennbar benutzen wollte.	126600	€ 80
	... mit Gefährdung	126601	€ 100
	Sie ermöglichten einem Bevorrechtigten nicht das Überqueren der Fahrbahn, obwohl dieser den Fußgängerüberweg erkennbar benutzen wollte.	126606	€ 80
	... mit Gefährdung	126607	€ 100

Tabelle 12: Bußgelder an Fußgängerüberwegen

Das zugehörige Parkverbot an (und auf) Zebrastreifen ist in der Straßenverkehrsordnung versteckt in Anlage 2, Abschnitt 9 „Markierungen“ untergebracht: „Wer ein Fahrzeug führt, darf auf Fußgängerüberwegen sowie bis zu 5 m davor nicht halten.“⁷¹

52	Sie parkten in einem Abstand von weniger als 5 Metern vor einem Fußgängerüberweg.	141302	€ 25
52.1	... mit Behinderung	141303	€ 40
52.2	... länger als 1 Stunde	141304	€ 40
52.2.1	... mit Behinderung	141305	€ 50

Tabelle 13: Bußgelder für das Parken an Fußgängerüberwegen

Wie schon beim Parken an Einmündungen sind die Bußgelder sehr gering. Auch ist fraglich, ob der verlangte Abstand von fünf Metern für die nötige Sicht auf einen Fußgänger ausreichend ist. Ein fünf Meter vor einem Zebrastreifen geparkter Lieferwagen verdeckt eine wartende Schülergruppe so, dass ein ankommender Autofahrer erst zehn Meter vor dem Überweg sehen kann, dass Personen den Überweg nutzen wollen. Trotzdem parkt das Fahrzeug regelkonform. Wie sich deshalb lediglich fünf Meter für das Parkverbot ergeben, ist wenig einsichtig. Die Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüber-

⁷¹ StVO, Anlage 2, Abschnitt 9, lfd. Nr. 66

wegen (R-FGÜ) verlangen nämlich eine „Sichtweite von und auf Warteflächen“ von 50 bzw. 30 Metern, je nach zulässiger KFZ-Geschwindigkeit.⁷²

**Vor einem
Fußgängerüberweg ist eine
Sichtweite auf Warteflächen
von 30 m / 50 m
nachzuweisen.**

R-FGÜ

Bei beampelten Fußgängerüberwegen gibt es ein Verdeckungsverbot, jedoch kein Parkverbot. Allerdings sind vor vielen Ampeln durchgezogene Linien (Verkehrszeichen 295) als Fahrstreifenbegrenzung angebracht. Dann gilt, dass nicht geparkt werden darf, falls „kein Fahrstreifen von mindestens 3 m mehr verbleibt“⁷³.



Bild 31: Durchgezogene Linien als Fahrbahntrenner erzeugen ein Parkverbot vor einer Ampel, da andere Fahrzeuge sie nicht überfahren dürfen.

Parken an Absenkungen

Um Personen die Querung von Fahrbahnen zu erleichtern, für die eine normale Bordsteinkante ein großes Hindernis darstellt, werden im Rahmen der Barrierefreiheit Bordsteine abgesenkt. Dazu sind die Behörden aufgrund der Behindertengleichstellungsgesetze (BGG) von Bund und Ländern verpflichtet.



Bild 32: Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagenfahrer brauchen Bordsteinabsenkungen.

Bordsteinabsenkungen findet man an Einmündungen, Kreuzungen, Zebrastreifen und anderen Querungshilfen. Es gibt sie aber auch dort, wo eigenständige Wege auf eine Straße stoßen, z.B. aus einem Park, Spielplatz oder Friedhof. Sie sollen es Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen ermöglichen, an dieser Stelle auf direktem Weg ihr Ziel zu erreichen, auch von der anderen Straßenseite aus.

Aus diesem Grund verbietet die Straßenverkehrsordnung das Parken vor Bordsteinabsenkungen.⁷⁴

**Das Parken vor
Bordsteinabsenkungen ist
verboten.**

StVO

54	Sie parkten vor einer Bordsteinabsenkung.	112372	€ 10
54.1	... mit Behinderung	112373	€ 15
54.2	... länger als 3 Stunden	112374	€ 20
54.2.1	... mit Behinderung	112375	€ 30

Tabelle 14: Bußgelder für das Parken an Bordsteinabsenkungen

⁷² FGSV: „Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001), Tabelle 1

⁷³ StVO, Anlage 2, Abschnitt 9, lfd. Nr. 68

⁷⁴ § 12 Abs. 3 Nr. 5 StVO



Bild 33: Versperre Bordsteinabsenkungen zwingen zu weiten Umwegen.

Wie beim Parken an Einmündungen und Kreuzungen sind die genannten Bußgelder wieder sehr moderat. Wer jedoch eine Bordsteinabsenkung so zuparkt, dass Rollstuhlfahrer sie nicht mehr nutzen können, riskiert auch ohne konkrete Behinderung das Abschleppen seines Fahrzeugs.⁷⁵

Kritisch ist auch das Zuparken von taktilen Bodenleitsystemen für sehbehinderte Personen (Blindenleitlinien). Hier wird nicht nur behindert, sondern gefährdet.



Bild 34: Wer Blindenleitlinien zuparkt, behindert nicht nur, sondern gefährdet jeden, der auf solchen Hilfen angewiesen ist.

**Wer Blindenleitlinien
zuparkt, gefährdet jeden,
der auf solchen Hilfen
angewiesen ist.**

Das Parkverbot gilt unabhängig vom Zweck der Bordsteinabsenkung, also auch vor Grundstückszufahrten. Insbesondere, wenn die Absenkung auch dazu dient, mobilitätseingeschränkten Personen das Queren der Fahrbahn zu ermöglichen, darf selbst der Grundstückseigentümer nicht vor seiner eigenen Ausfahrt auf der Fahrbahn parken.

Uneinigkeit besteht darüber, ob ein über mehr als 10 m Länge durchgehend abgesenkter Bordstein noch als Bordsteinabsenkung im Sinne von § 12 Abs. 3 StVO zu verstehen ist.⁷⁶

Um das Parken vor Bordsteinabsenkungen effektiv zu verhindern und gleichzeitig die Sicht auf und für querende Fußgänger zu verbessern, eignen sich besonders „Gehwegvorstreckungen“. Hier wird der Bordstein im Bereich der Querung als „Nase“ bis an die Fahrgasse herangebaut. Bei Fahrbahnen, an deren rechtem Rand geparkt werden kann, wird der Gehweg also um eine komplette Fahrzeugbreite in Richtung Fahrgasse herausgezogen.



Bild 35: Gehwegvorstreckungen verhindern, dass vor und auf Querungsstellen geparkt wird.

In Wohnstraßen findet man zur Verkehrsberuhigung häufig auch so genannte Teilaufpflasterungen, bei denen für einige Meter die Fahrbahn auf das Niveau der Gehwege erhöht wird. Auch wenn diese Aufpflasterungen ebenfalls die Fahrbahnquerung für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtern, greift hier das Parkverbot aus § 12 Abs. 3 Nr. 5 leider nicht.

⁷⁵ VG Schwerin, 15.05.1998 – 1 A 1393/96

⁷⁶ z.B. VG Regensburg, 16.05.2017 - RN 5 K 16.790; KG Berlin, 22.06.2015 - 3 Ws (B) 291/15 - 122 Ss 88/15; OLG Köln, 05.11.1996 - Ss 515/96

Zusammenspiel von Ordnungsbehörden und Bürgern

Für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sind die lokalen Ordnungsbehörden (Ordnungsämter, Kommunalpolizei) zuständig. Aber auch die Polizeibehörden sind für die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständig, insbesondere wenn die Sicherheit und der Ablauf des (Fußgänger-)Verkehrs betroffen sind. Die Polizei hat „Ordnungswidrigkeiten zu erforschen“ und entsprechende Akten der Verwaltungsbehörde zu übersenden (§ 53 Abs. 1 OWiG).

Auch dem betroffenen Fußgänger stehen Möglichkeiten zur Verfügung, die Ordnungsbehörde über Problemstellen zu informieren oder im Rahmen einer Verkehrsgefährdung ein Eingreifen von Polizei oder Ordnungsamt zu fordern.

Anregung für Kontrollen



Bild 36: Wo Gehwege regelmäßig beparkt werden, sollte eine Beschwerde bei der Ordnungsbehörde helfen.

Durch ihre Ortskenntnis sind die Mitarbeiter der Ordnungsbehörden üblicherweise in der Lage, Straßen und Bereiche zu identifizieren, in denen oft gegen Parkverbote verstoßen wird. Dort sollte dann verstärkt kontrolliert und geahndet werden.

Personalmangel und Prioritätensetzung, manchmal sogar ein rechtlich fragliches „Verständnis“ für Falschparker, verhindern jedoch, dass Ordnungsbehörden ganze Städte flächendeckend überwachen. Jeder Bürger hat deshalb das

Recht, sich „mit Bitten oder Beschwerden an die zuständigen Stellen zu wenden“ (Grundgesetz Art. 17).

Mit einer Bitte an die Ordnungsbehörde können dem Amt Straßenzüge mitgeteilt werden, in denen nicht genug gegen Gehwegparker unternommen wird. Viele Verwaltungen bieten zu diesem Zweck inzwischen „Mängelmelder“ im Internet an, mit denen solche Bitten schnell den zuständigen Behörden mitgeteilt werden können. Behörden sind gehalten, auf Meldungen zu antworten und bei Bedarf die bemängelten Vorgänge anzupassen.

Beseitigung von Gefahren

Tritt ein akuter Fall ein, bei dem Verkehrssicherheit oder Verkehrsablauf beeinträchtigt sind, ist es nicht nur das Recht, sondern eventuell sogar die moralische Pflicht eines Bürgers, die zuständige Behörde umgehend zu informieren, damit diese die Verkehrsgefährdung oder Behinderung schnellstmöglich beseitigen kann.



Bild 37: Gefährdungen der Verkehrssicherheit wie durch diesen auf Rad- und Gehweg parkenden Bus müssen umgehend beseitigt werden.

Dazu kann man sich telefonisch bei der Ordnungsbehörde oder bei der Polizei (110) melden und den genauen Standort des gefährdenden Fahrzeugs, möglichst mit amtlichem Kennzeichen, Typ und Farbe, sowie die Art der Gefährdung oder Behinderung durchgeben. Die Behörde ist verpflichtet, der Meldung nachzugehen

und die Verkehrssicherheit wieder herzustellen. Dazu reicht meist nicht aus, einen Strafzettel zu schreiben, sondern die Gefahr muss beseitigt werden. Zu diesem Zweck kann die Behörde den Halter ausfindig machen und zum Wegfahren auffordern, oder sie kann das Fahrzeug von Amts wegen umsetzen oder entfernen lassen.

Ordnungsbehörde und Polizei sind verpflichtet, die Verkehrssicherheit herzustellen.

Anzeigen zu Ordnungswidrigkeiten

Ist bei einer schweren Verkehrsordnungswidrigkeit ein sofortiges Umsetzen eines Fahrzeugs nicht erforderlich, weil beispielsweise zwar länger als eine Stunde, aber nicht hindernd auf einem Gehweg geparkt wird, sollte durch die Ordnungsbehörde eine Ordnungswidrigkeitsanzeige geschrieben und später weiterverfolgt werden.

Anzeigen zu Ordnungswidrigkeiten können auch von Bürgern bei der Ordnungsbehörde schriftlich, mündlich oder telefonisch eingereicht werden. Die Bußgeldstelle prüft den Sachverhalt und leitet die nötigen Schritte ein. Die zuständige Berliner Behörde schreibt, dass „mehr als 50 Prozent der aufgrund von privaten Anzeigen eingeleiteten Verfahren durch sofortige Zahlung angebotener Verwarnungsgelder abgeschlossen“⁷⁷ wurden.

Anzeigen zu Ordnungswidrigkeiten können von Bürgern bei der Ordnungsbehörde schriftlich, mündlich oder telefonisch eingereicht werden.

Dabei darf im Prinzip jede Ordnungswidrigkeit angezeigt werden. Es bleibt jedem selbst überlassen, ob er nur einzelne besonders gefährdende oder hindernde Gehwegparker anzeigt oder beispielsweise alle in einem Straßenzug. Man kann darüber diskutieren, ob es im Sinne der Fußgänger effektiver ist, einzelne schlimme Verstöße anzuzeigen oder eine Flut von Anzeigen, beispielsweise mit Hilfe von Apps auf Mobiltelefonen, an die zuständigen Behörden zu schicken.

Wo massiv gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen wird, hat eine Aufforderung an die Behörde, eine Straße verstärkt zu kontrollieren, den Vorteil, dass die Behörde zu einer Reaktion gezwungen ist und gegebenenfalls eine Fachaufsichtsbeschwerde folgen kann.



Bild 38: Ist ein Durchkommen weder für Rollstuhlfahrer noch für Fußgänger möglich, ist der Abschleppwagen fällig.

Wer als Privatperson einen Parkverstoß meldet, muss eine Reihe von Angaben machen, damit die Behörde der Anzeige nachgehen kann. Hierzu gehören Art, Kennzeichen und Typ des Fahrzeugs, Datum mit Uhrzeit (von/bis), Ort, Straße und Hausnummer sowie die Art des Parkverstoßes und ob eine Behinderung vorlag.

Damit die Ordnungswidrigkeit in einem eventuellen Bußgeldverfahren vor Gericht nachgewiesen werden kann, ist zusätzlich ein Beweis in Form eines aussagekräftigen Fotos oder einer Zeugenaussage nötig. Apps für Mobiltelefone sowie Online-Formulare von Behörden sorgen für vollständige Angaben und erleichtern so den Bußgeldstellen die Arbeit.

⁷⁷ <https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/bussgeldstelle/anzeigenerstattung/>

Üblicherweise sollen Bitten und Beschwerden von Bürgern mit Name und Absender versehen sein, um der Behörde die Möglichkeit von Nachfragen oder Rückmeldungen zu geben. Insbesondere bei Anzeigen muss ein Zeuge vor Gericht befragt werden können. Bußgeldbehörden gehen jedoch auch anonymen Anzeigen nach, „wenn der geschilderte Sachverhalt es erfordert“.⁷⁸ Das ist jedoch bei Parkverstößen selten der Fall.

Wer als Privatperson Ordnungswidrigkeiten nicht anonym anzeigt, muss damit rechnen, dass sein Name im Bußgeldverfahren als Zeuge genannt wird. Dies geschieht beispielsweise im Zuge der Akteneinsicht, aber auch im Bußgeldbescheid oder sogar schon im Rahmen der Anhörung. Der (Daten-)Schutz des Anzeigenden wird dabei unterschiedlich gesehen. Das nordrhein-westfälische Innenministerium beispielsweise meint, dass außer in Sonderfällen der Name des Anzeigenden schon im Anhörungsbogen genannt werden soll.⁷⁹ Der hessische Datenschutzbeauftragte ist dagegen der Auffassung, dass „die Nennung des Namens bereits im Anhörungsbogen rechtlich nicht geboten ist, daher ist in Ermangelung eines zugrundeliegenden Erfordernisses darauf zu verzichten“.⁸⁰

Umgekehrt ist es bei einer anonymen Anzeige verständlich, wenn die Ordnungsbehörde mangels einer belastbaren Zeugenaussage von einer nicht belegbaren Tat ausgeht und die Anzeige nicht weiter verfolgt. Beweisfotos, aus denen Ort, Zeit und Fahrzeug eindeutig hervorgehen, sollten für eine Verfolgung eigentlich ausreichen.

Datenschutzrechtlich wird weiterhin diskutiert, inwieweit es überhaupt zulässig ist, dass Privatpersonen Fahrzeuge und Fahrer fotografieren, um eine Ordnungswidrigkeit zu dokumentieren. Der Schutz personenbezogener Daten wie Foto oder Kennzeichen gilt auch für einen Falschparker. Die Datenschutzgrundverordnung erlaubt

aber die Verarbeitung personenbezogener Daten, wenn die Daten zur Wahrung berechtigter Interessen des Anzeigenden, eines Dritten oder zur Wahrnehmung einer Aufgabe nötig sind, die im öffentlichen Interesse liegt.⁸¹

Es ist juristisch aber umstritten, ob ein solches berechtigtes Interesse vorliegt oder ob es Verkehrsteilnehmern untersagt ist, Falschparker zu melden. Insofern muss derzeit jedem Fotografen von Ordnungswidrigkeiten das Risiko bewusst sein, dass die Anzeige dazu führen kann, dass die Datenschutzaufsichtsbehörde gegen Fotografen vorgeht. Es empfiehlt sich daher, nur dann Fotos anzufertigen, wenn man ein berechtigtes eigenes Interesse nachweisen kann, also man persönlich behindert wurde – auf die persönliche Betroffenheit sollte dann auch in der Anzeige hingewiesen werden. Zudem sollten keine Fotos von Menschen angefertigt werden, sondern nur von den Kraftfahrzeugen und den Verstößen.

Ob nicht-anonyme oder anonyme Anzeigen einzelner Parkverstöße zielführend sind, muss jeder selbst entscheiden. Natürlich können so die drei besonders dreisten Falschparker in das Visier der Ordnungsbehörden gelangen, die in einer sonst ordentlichen Gegend immer die Kreuzung und den Zebrastreifen zuparken. Im Interesse der Fußgänger ist jedoch vor allem, dass dauerhafte Missachtungen der Straßenverkehrsordnung geahndet und unterbunden werden. Um das zu erreichen, sollte das Augenmerk der Ordnungsbehörden vor allem auf solche Gebiete gelenkt werden, in denen sich das illegale Gehwegparken eingebürgert hat. Dort muss dann von Amts wegen verstärkt kontrolliert werden.

Nichteingreifen von Behörden

Reagiert eine Ordnungsbehörde nicht auf Kontrollbitten, so kann man sie nicht zwingen, sondern muss sie überzeugen. Jedes Ordnungsamt hat eine Vielzahl von Aufgaben zu erledigen, und es sind immer mehr Aufgaben als Personal. Gerade im Bereich der Verkehrsüberwachung ist es unmöglich, sämtliche Ordnungswidrigkeiten

⁷⁸ z.B. Serviceportal Baden-Württemberg, <https://www.service-bw.de/leistung/-/sbw/Anzeige+einer+Ordnungswidrigkeit-1803-leistung-0>

⁷⁹ „Verfolgung von Verkehrsverstößen durch die Polizei“, RdErl. d. Ministeriums für Inneres und Kommunales - 43.8 - 57.04.16 - v. 2.11.2010 – Abschnitt 3.1.1: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=5320130816141251173

⁸⁰ Der Hessische Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit, Schreiben vom 19.7.2018, zitiert in David Grünewald: „Methoden der Gehweg-Befreiung“,

https://wegerecht.org/wp-content/uploads/2020/07/2020-07-02_weGerecht_Methoden_der_Gehweg-Befreiung.pdf

⁸¹ § 6, Abs. 1 e) und f) Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R0679>

zu verfolgen. Sonst müsste in jeder Straße ein Radarwagen stehen und an jeder roten Fußgängerampel ein Aufpasser.

Aus diesem Grund muss ein Ordnungsamt auch in der Verkehrsüberwachung seine Ressourcen sinnvoll einteilen. So kommt es, dass in der Innenstadt ein Auto abgeschleppt wird, das beispielsweise einen Behindertenparkplatz blockiert, während gleichzeitig in einer Wohnstraße am Stadtrand ungehindert auf dem Gehweg geparkt wird. Schließlich kann der Außendienst nicht überall zugleich sein.

Um die Ordnungsbehörde zu überzeugen, muss der Außendienst zunächst einmal wissen, dass und wo es überhaupt ein Problem mit zugeparkten Gehwegen gibt. Damit eine Stelle in der Prioritätenliste nach oben rutscht, ist es wichtig, die besondere Bedeutung des blockierten Gehwegs darzustellen. In der Nähe von Schulen, Altenheimen oder Haltestellen wird ein Ordnungsamt gründlicher hinsehen als in einer Sackgasse am Stadtrand.

Im Idealfall sollte eine solche priorisierte Meldung an die Verkehrsüberwachung ausreichen, so dass Außendienstmitarbeiter in den betroffenen Straßen illegal abgestellte Fahrzeuge feststellen und verwarnen. Und das nicht nur einmal, sondern mehrfach, damit die betroffenen Gehwege auch frei bleiben.

Sollte sich an der Situation nichts ändern, kann die Meldung wiederholt werden, am besten mit Fotos und Hinweisen auf Gefahrensituationen. Privatanzeigen einzelner Parkverstöße sorgen im Normalfall nicht dafür, dass die entsprechenden Straßen in die regelmäßige Verkehrsüberwachung aufgenommen werden, da diese weitgehend automatisiert direkt durch Bußgeldstellen abgewickelt werden.

Ist auch nach längerer Zeit keine Verbesserung der Verkehrsbehinderung eingetreten, spricht dies dafür, dass die Ordnungsbehörde die illegale Gehwegnutzung nicht beenden kann oder will. Weil dies nicht im Interesse der betroffenen Fußgänger ist, kann man sich dann an mehrere Stellen wenden.

Erste Ansprechstelle ist zunächst die dienstliche Hierarchie innerhalb der Verwaltung, also die Amtsleitung, die Dezernatsleitung oder die Verwaltungsspitze (Bürgermeister/Landrat). Spätestens jetzt empfiehlt es sich, Unterstützung an Bord zu holen. Hilfe findet man beispielsweise in der Verwaltung selbst: Senioren-, Bürger-

oder Fußverkehrsbeauftragte. Weitere Ansprechpartner sind politische Gremien wie Verkehrsausschuss oder Stadtteilparlament sowie politische Parteien. Schließlich findet man Unterstützung auch bei Vereinen und Organisationen wie Behindertenverbänden oder dem FUSS e.V.

Gemeinsam mit den Unterstützern schildert man sachlich die bemängelte Verkehrssituation sowie die bisherigen Anfragen und drängt auf Abhilfe. Es sollte dann erwartet werden, dass von der Verwaltungshierarchie nach Rücksprache mit der Fachabteilung dem Bürger entweder eine verstärkte Kontrolle zugesagt wird oder die Gründe für die Nicht-Bearbeitung erklärt werden.

Typische Gründe, die in diesem Zusammenhang genannt werden, sind Duldung und Personalmangel. In vielen Ordnungsbehörden gibt es immer noch interne Anweisungen, illegales Gehwegparken zu dulden, solange eine bestimmte Gehwegbreite erhalten bleibt. Dass dies nicht mehr rechtens ist, wurde in dieser Broschüre ausführlich beschrieben. Schließlich wurden die Bußgelder für das Parken auf Gehwegen vor allem deswegen erhöht, um diesem Dulden ein Ende zu bereiten.

Personal- oder Ressourcenmangel sind ebenfalls gern vorgebrachte Argumente. Begrenzte Kapazitäten müssen geplant eingesetzt werden. Welche Verkehrsüberwachung Priorität haben muss, sollte sich aus der Verkehrssicherheit und aus der Schwere der Verstöße ergeben. Der Bußgeldkatalog führt auf, welche Verstöße schwer/teuer sind und welche nicht so gravierend. Es ist daher wenig einsichtig und könnte sogar einen Verstoß gegen das grundgesetzliche Willkürverbot darstellen, wenn die begrenzten Ressourcen ausschließlich dazu eingesetzt werden, abgelauene Parkscheine (20€) oder Parken ohne Anwohnerberechtigung (25€) zu ahnden, nicht aber das behindernde Parken auf einem Gehweg (70€ plus Punkt in Flensburg).

Hilft auch der Weg über die dienstliche Hierarchie nicht, um die dauerhafte Fehlnutzung von Gehwegen zu vermindern, ist der nächste Ansprechpartner die jeweilige Aufsichtsbehörde. Je nach Bundesland ist dies eine Stelle beim zuständigen Ministerium oder in einer Bezirksregierung. Es steht jedem Bürger frei, bei dieser Stelle formlos eine Fachaufsichtsbeschwerde einzureichen. Damit diese Erfolg hat, sollte die betroffene Verkehrssituation genauso wie die

Reaktionen der Verwaltung korrekt und kompakt dokumentiert werden. Die Aufsichtsbehörde kann den Vorgang dann fachlich und juristisch beurteilen und die Fachabteilung entsprechend anweisen.

Hilft all dies nicht, steht immer noch der Weg über ein Gerichtsverfahren offen. Allerdings ist bisher kein Verfahren bekannt, mit dem eine Ordnungsbehörde gezwungen worden wäre, für benutzbare Gehwege zu sorgen. Aufsehen erregend war deshalb das noch nicht rechtskräftige Urteil des Bremer Verwaltungsgerichts im November 2021. Dieses Urteil stellte fest, dass betroffene Bürger (hier Anwohner, die den Gehweg zwangsweise nutzen müssen) faktisch rechtsschutzlos wären, wenn ein Ordnungsamt (aus welchen Gründen auch immer) nicht gegen das illegale Gehwegparken einschreitet.

Die Kläger meinten, und das Verwaltungsgericht gab ihnen Recht, dass für das Erlauben und Verboten des Parkens auf Gehwegen die jeweilige Straßenverkehrsbehörde fachlich zuständig sei. Deshalb könne zwar nicht das Ordnungsamt, wohl aber das Straßenverkehrsamt gezwungen werden. Wenn wie im Streitfall das Parken auf dem Gehweg verboten sei (und auch nicht erlaubt werden könne), müsse das Straßenverkehrsamt selbst Maßnahmen ergreifen, um seine Anordnung auch durchzusetzen. „Die Weigerung der Straßenverkehrsbehörde, in den von den Klägern bewohnten Straßen Maßnahmen gegen das aufgesetzte Gehwegparken zu ergreifen, ist rechtswidrig und verletzt die Kläger in ihren Rechten.“⁸² Die Behörde sei zwar frei in der Wahl ihrer Maßnahmen, diese müssten jedoch wirksam sein.

**Die Weigerung der
Straßenverkehrsbehörde, in
den von den Klägern
bewohnten Straßen
Maßnahmen gegen das
aufgesetzte Gehwegparken
zu ergreifen, ist rechtswidrig
und verletzt die Kläger in
ihren Rechten.**

VG Bremen

Zu den vom Gericht beispielhaft genannten Maßnahmen gehöre es auch, das Ordnungsamt um Amtshilfe zu bitten und die illegal parkenden Fahrzeuge abschleppen zu lassen. Jede Maßnahme sei zulässig, die dafür sorgt, dass die betroffenen Gehwege nicht mehr dauerhaft durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt würden.

⁸² VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

Parken rechtskonform und fußgängerverträglich organisieren

Das Parkverbot auf Gehwegen ist seit 1937 Bestandteil der Straßenverkehrsordnung. Verstöße wurden jedoch immer als geringfügige Ordnungswidrigkeit betrachtet und selten geahndet. Dies führte dazu, dass sich vielerorts das Gehwegparken eingebürgert hat.

Das Umweltbundesamt stellt fest: „Oft scheint es so, als hätten die Behörden die Verfolgung mehr oder weniger aufgegeben, so dass in ganzen Stadtteilen die letzten an sich frei nutzbaren Flächen von falsch parkenden Autos zugestellt sind und es auf den engen verbliebenen Gehwegflächen nicht mehr möglich ist, nebeneinander zu laufen, problemlos aneinander vorbei zu kommen oder Kinder auf den Gehwegen gefahrlos Rad fahren zu lassen.“⁸³

Seit der StVO-Novelle 2020, die sich besonders dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer verschrieben hat, hat sich die rechtliche Situation massiv verändert. Das Parken auf Gehwegen ist nun ein schwerer Verkehrsverstoß, der schon ab einer Dauer von einer Stunde mit einem Eintrag ins Fahreignungsregister und einem Bußgeld von mindestens € 70 (beim Regelfall Vorsatz: € 140) bestraft wird.

Verwaltung und Politik sind gefordert, der geänderten Rechtslage Rechnung zu tragen und das illegale Gehwegparken zu vermindern.

Verwaltung und Politik sind nun gefordert, der geänderten Rechtslage Rechnung zu tragen und das illegale Gehwegparken zu vermindern. In diesem Kapitel werden einige unverbindliche

Empfehlungen vorgestellt, wie das Parken so organisiert werden kann, dass Fußgängern der ihnen zugewiesene Verkehrsraum wieder ungehindert zur Verfügung steht.

Sensibilisieren

Diese Broschüre hat den Zweck, Politik, Verwaltung und Bürger mit der Problematik des Gehwegparkens und den veränderten rechtlichen Konsequenzen vertraut zu machen. Diese Sensibilisierung ist auch eine Hauptaufgabe von Politik und Verwaltung beim Ziel, Parken rechtskonform zu machen und fußgängerfreundlich zu organisieren.

Entscheidungsgremien in der Politik und Entscheidungsträger in der Verwaltung müssen wieder lernen, dass Parken auf Gehwegen kein Kavaliersdelikt ist, sondern die Durchgängigkeit und Sicherheit des Fußverkehrs massiv beeinträchtigt. Fußgängerverkehr als Teil des Straßenverkehrs wird durch das aufgesetzte Gehwegparken regelmäßig erheblich behindert.⁸⁴

Die Steuerung des Parkverhaltens in den Kommunen ist Teil der kommunalen Selbstverwaltung. Aber auch die Aufsichtsbehörden (Bezirksregierungen, Regierungspräsidien) sind in eigener Zuständigkeit verpflichtet, das rechtskonforme Verhalten der Kommunen zu überprüfen, insbesondere nach Beanstandungen.⁸⁵

Für die Rückgabe der Gehwege an den Fußverkehr ist es hilfreich, wenn die Stadtpolitik den Kampf gegen Gehwegparker selbst auf die Agenda setzt. Heidelberg hat beispielsweise 2019 ein 30-Punkte-Aktionsprogramm für Klimaschutz beschlossen, welches als Punkt 20 im Handlungsfeld Mobilität festlegt: „Gehwegparken wird stadtweit verhindert, damit die Menschen sicher auf dem Gehweg unterwegs sein können. Falschhandeln wird konsequent geahndet.“

⁸³ Umweltbundesamt: „Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität“, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-11-20_texte_94-2019_rechtsinmobil_1-teilbericht-recht-innovation.pdf

⁸⁴ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

⁸⁵ Landtag von Baden-Württemberg, Drucksache 16/4099, https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/4000/16_4099_D.pdf

det.⁸⁶ Derart umrissene Ziele vereinfachen dann die Einführung entsprechender Maßnahmen.⁸⁷

Bei allen Maßnahmen ist es sinnvoll, die Öffentlichkeit einzubinden, über die Rechtslage aufzuklären und alle Beteiligten für den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren. Dies kann über die lokale Presse genauso passieren wie über Bürgerbeteiligungen und „Runde Tische“.

Manche Kommunen haben gute Erfahrungen damit gemacht, Autofahrer zunächst mit Flugblättern zu sensibilisieren und zu ermahnen, bevor in Straßenzügen, in denen sich das illegale Gehwegparken eingebürgert hat, mit Bußgeldverfahren durchgegriffen wird.⁸⁸



Bild 39: Vorwarnung vor konsequenter Ahndung (Stadt Ulm)

Eine ähnliche Erziehungsmaßnahme ist die Null-Euro-Knolle, wie sie beispielsweise die Stadt Niederkassel verteilt, wenn sich Autofahrer nicht genau an die Straßenverkehrsordnung halten und zum Beispiel über eine markierte

Parkfläche hinausragen. So macht die Verkehrsüberwachung deutlich, dass auch kleine Vergehen bemerkt werden.⁸⁹

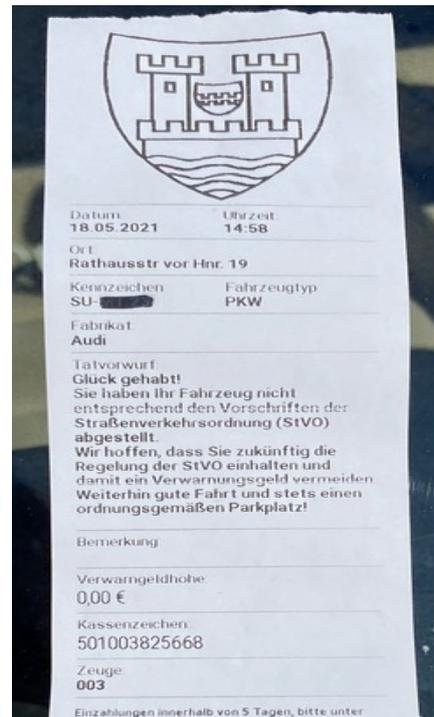


Bild 40: Null-Euro-Knolle für geringfügige Parkvergehen (Stadt Niederkassel)

Neu sensibilisiert werden müssen auch die für die Verkehrsaufsicht zuständigen Mitarbeiter auf der Straße, sei es in Ordnungsbehörden oder bei der Polizei. Hierzu eignen sich Dienst- und Geschäftsanweisungen wie solche der Stadt Köln: „Parken auf Gehwegen – und auf Platzflächen – ist, unabhängig davon, ob es behindert oder nicht, ein mit massiven Mitteln zu unterbindendes Übel. Seine Überwachung ist daher mit hoher Priorität zu betreiben.“⁹⁰

**Parken auf Gehwegen ist,
unabhängig davon, ob es
behindert oder nicht, ein mit
massiven Mitteln zu
unterbindendes Übel.**

Stadt Köln

⁸⁶ https://www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/documents_E788383139/heidelberg/Objektdatenbank/31/PDF/Energie%20und%20Klimaschutz/31_pdf_Infoblatt%20Klimaschutzaktionsplan_2020.pdf
⁸⁷ https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/30_07_2020+fuer+mehr+verkehrssicherheit+und+klimaschutz.html
⁸⁸ <https://www.ulm.de/-/media/ulm/vgv/vp/downloads/gehwegparken/flyer-gehwegparken.pdf>

⁸⁹ <https://www.niederkassel.de/magazin/artikel.php?artikel=4207&type=2&menuid=73&topmenu=36>
⁹⁰ zitiert durch Ministerium des Innern NRW, Landtags-Drucksache LT-Drs. 17/13811, <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-13811.pdf>

Ein abgelaufener Parkschein ist lediglich ein geringfügiger Verkehrsverstoß, Parken auf dem Gehweg ist jedoch seit der StVO-Novelle ein schwerer Verkehrsverstoß, der in den meisten Fällen zu einem Eintrag im Fahreignungsregister führt.

Hier wird nicht einfach „falsch geparkt“, sondern massiv in den von der Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Schutzraum für Kinder, Senioren und alle anderen Fußgänger eingedrungen. Durch das grundsätzliche Verbot des Gehwegparkens soll eine ungehinderte und jederzeitige Nutzung des Gehweges sichergestellt werden. Zugleich dient das grundsätzliche Verbot des Gehwegparkens auch dem Schutz der Gehwegnutzer vor Beeinträchtigungen ihrer körperlichen Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG).⁹¹

Wo es um die Verkehrssicherheit geht, ist auch die Polizei gefordert, selbst wenn es um „ruhenden Verkehr“ geht. Werden Rollstuhlfahrer oder Kinder gefährdet, weil z.B. ein parkendes Fahrzeug den Gehweg entlang einer stark befahrenen Straße blockiert, muss die Polizei eingreifen. Es könnte im Extremfall sogar ein gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr⁹² sein, zu dem auch der Fußverkehr gehört, und wäre damit ein Officialdelikt.

Und selbst in allen anderen hier geschilderten Fällen ist es eine der wesentlichen Aufgaben der Polizei, „die zuständigen Behörden, insbesondere die Ordnungsbehörden, unverzüglich von allen Vorgängen zu unterrichten, die deren Eingreifen erfordern.“ (§ 1 Polizeigesetz NRW)⁹³ Dort steht auch, dass „die Polizei in eigener Zuständigkeit tätig zu werden [hat], soweit ein Handeln der anderen Behörden nicht oder nicht rechtzeitig möglich erscheint.“

Wo es um die Verkehrssicherheit geht, ist auch die Polizei gefordert, selbst wenn es um „ruhenden Verkehr“ geht.

Mitarbeiter von Polizei, Ordnungs- und Straßenverkehrsbehörden sollten geschult werden, Situationen aus Sicht von Fußgängern und Rollstuhlfahrern zu betrachten und zu beurteilen. Dazu gehört es auch, einmal in die Hocke zu gehen und eine Verkehrssituation aus der Blickhöhe eines Grundschülers zu erfahren.

Analysieren und Prioritäten festlegen

Um Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorbereiten zu können, wird es wahrscheinlich überall erforderlich sein, zunächst einmal den Sachstand zu erfassen.

Vielleicht gibt es in einer Gemeinde gar keine Gehwegparker. Oder es gibt nur einzelne, die aber im Rahmen der normalen Verkehrsaufsicht festgestellt, verwarnet oder bestraft werden können.

In den meisten Städten und größeren Gemeinden aber gibt es Straßenzüge oder ganze Stadtteile, in denen sich das illegale Parken auf Gehwegen eingebürgert hat. Welche das sind, dürfte in Verwaltung und Politik bekannt sein, nicht aber wie groß das Problem jeweils ist.

Als Vorbereitung für Entscheidungen zum Gehwegparken sollte deshalb zunächst eine Erfassung des Sachstands erfolgen.⁹⁴ Eine solche Begehung oder Befahrung ist mit Personal- und Zeitaufwand verbunden. Dass hierfür Mittel fehlen, kann nicht als Argument dienen. Im Zweifelsfall ließen sich die nötigen Mittel sehr einfach generieren, indem im Zuge der Erfassung für alle Falschparker Bußgelder (€ 140 für vorsätzlich länger als eine Stunde) angeordnet würden.

⁹¹ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

⁹² Nach StGB, § 315b zählt u.a. das Bereiten von Hindernissen als gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr. Ein Hindernis kann auch ein Fahrzeug sein: BGH, 01.09.1967 – 4 StR 340/67, allerdings voraussetzend, dass eine Schädigung Dritter beabsichtigt ist. „Nur“ fehlerhafte Verkehrsteilnahme reicht dem BGH nicht aus.

⁹³ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=3120071121100036031

⁹⁴ Beispiel Stadt Ulm: <https://fragdenstaat.de/files/foi/378816/kopievonstraenverzeichnissgehwegparken-1.pdf?download>

Weitere Quellen für eine Sachstandserfassung sind Statistiken über bereits früher eingeleitete Bußgeldverfahren sowie Beschwerden/Anzeigen durch Anwohner oder Ordnungsbehörden.

Sobald der Umfang der Problematik dokumentiert ist, können Politik und Verwaltung entscheiden, in welchen Straßen Handlungsbedarf vorliegt. Priorität sollten Gehwege mit sehr vielen Falschparkern, mit sehr viel Fußverkehr oder mit besonders schützenswerten Nutzern, beispielsweise an Schulen, Spielplätzen, Altenheimen, sozialen Einrichtungen haben.

Parkdruck

Ein gern als Begründung für das Falschparken herangezogener Begriff ist der „Parkdruck“. Darunter wird verstanden, dass Autofahrer in einem Bereich mehr Fahrzeuge parken wollen, als es legale Parkplätze gibt.

Da das Parken auf Gehwegen schlicht verboten ist, kann Parkdruck natürlich nicht als Grund erhalten, vorsätzlich eine schwere Ordnungswidrigkeit zu begehen. Aber auch objektiv ist der Druck, einen Parkplatz zu finden, oft gar nicht so groß, sondern eher der Bequemlichkeit der Autofahrer zuzuschreiben.

Parkdruck kann nicht als Grund erhalten, vorsätzlich eine schwere Ordnungswidrigkeit zu begehen.



Bild 41: Viel deutlicher kann man es nicht machen, dass genügend freie Parkplätze vorhanden sind. Wer trotzdem auf dem Gehweg parkt, ist einfach nur ignorant.

Städte verteidigen illegales Gehwegparken oft damit, dass bei konsequenter Ahndung in vielen Straßen nur einseitiges Parken möglich wäre und 50% der Stellplätze wegfallen würden. Natürlich kann das aber nicht als Argument dienen, die Bequemlichkeit von Autofahrern über die Straßenverkehrsordnung zu stellen.



Bild 42: Viele Fahrbahnen sind breit genug, so dass korrekt auf ihnen geparkt werden könnte.

Es gibt kein Anrecht auf einen (möglichst kostenlosen) Parkplatz in der Nähe zum Ziel. Auf öffentlichen Straßen darf nur geparkt werden, wenn dafür auch Platz vorhanden ist. Ansonsten ist das Vorhalten von Parkplätzen für Bewohner oder Kunden Aufgabe der Eigentümer und Gewerbetreibenden. Diese rechtliche Grundlage ist vielen Autofahrern unbekannt und sollte von Politik und Verwaltung deutlich kommuniziert werden.

Um Parkdruck objektiv beurteilen zu können, müssen Parkraumangebot und Parkraumbedarf bilanziert werden.⁹⁵ Über Statistiken kann die Verwaltung feststellen, wie groß der Wunsch nach Parkplätzen ist: Zahlen über die auf Anwohner gemeldeten Fahrzeuge lassen sich abfragen, zusätzliche Dienstwagen schätzen, die Fahrzeuge von Beschäftigten und Kunden zählen.

Dem gegenüber steht der Bestand an legalen Parkmöglichkeiten: Garagen und private Stellplätze, Parkstreifen, Parkplätze und Parkhäuser. Stichworte in diesem Zusammenhang sind auch die Fehlnutzung von Garagen und Stellplätzen sowie von Stellplatzsatzungen zwar verlangte, aber nicht realisierte Parkplätze. Wurde von der Gemeinde mit den Eigentümern ein Ablösungsvertrag geschlossen, hat die Gemeinde damit in der Regel eine Verpflichtung übernommen. In Bayern ist dann Parkraumangebot zu schaffen

⁹⁵ siehe z.B. FGSV: „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR)

oder es sind vorhandene Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten,⁹⁶ in anderen Bundesländern können auch Rad-, ÖPNV- oder Park+Ride-Maßnahmen mit diesen Ablösungsbeträgen gefördert werden.



Bild 43: Wo vorgesehene Parkplätze nicht ausreichen, wird Gehraum okkupiert.

Für den dann noch bestehenden Bedarf muss der am Fahrbahnrand verfügbare Platz ausreichen. Sollte sich ein erhebliches Missverhältnis ergeben, kann es in Einzelfällen sinnvoll sein, in der Umgebung zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen, auch wenn dazu ein rechtlicher Anspruch nicht besteht. Solche zusätzlichen Parkmöglichkeiten, z.B. Quartiersgaragen, müssen weder kostenlos sein noch in der unmittelbaren Nähe des gewünschten Ziels liegen. Öffentliche Verkehrsmittel halten auch nicht direkt vor der Haustür.

**Für den Bedarf muss der am
Fahrbahnrand verfügbare
Platz ausreichen.**

Parkkonzepte

Beim Neubau von Siedlungen ist es üblich, ein zugehöriges Parkkonzept zu entwickeln. Aber auch im Bestand kann es notwendig sein, Parkkonzepte zu erstellen oder zu überarbeiten. Viele Straßen in Deutschland wurden in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts konzipiert, als Autos noch Luxusgegenstände waren und nur in geringer Zahl geparkt wurden.

Anwohner haben ein berechtigtes und schützenswertes Interesse an der Einhaltung der Vorgaben aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO durch den motorisierten Verkehr, da sie als Anwohner in besonderer Weise darauf angewiesen sind, ungehindert die Gehwege passieren zu können.⁹⁷



Bild 44: Viele Wohnstraßen sind nur für die Hälfte der heutigen PKW gebaut.

Parkkonzepte können beispielsweise dazu genutzt werden, Gebietsfremde von kritischen Straßen fernzuhalten: Mögliche Maßnahmen sind Anwohnerparken, (versenkbare) Poller oder Schranken. Parkkonzepte können auch verwendet werden, um Anwohner auf private Stellplätze zu zwingen, z.B. durch Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums.⁹⁸

In Ausnahmefällen, in denen Platz ohne Nachteile für Dritte verfügbar gemacht werden kann, können zusätzliche Parkflächen ausgewiesen oder vorhandene Parkflächen aufgestockt werden. Vielleicht gibt es auch schon private Parkhäuser, in die man Anwohner mit Sonderkonditionen locken kann, oder es lassen sich Quartiersgaragen bauen.

Weiterhin lassen sich legale Parkflächen schaffen, indem der benötigte Platz dem fließenden Autoverkehr weggenommen wird. Eine Möglichkeit ist es, Fahrbahnen schmaler zu machen oder von mehreren Spuren eine als Parkstreifen auszuweisen. In Wohngebieten kann man Einbahnstraßen einrichten, um Begegnungsverkehr zu vermeiden und dadurch eine komplette Spur zum Parken am Fahrbahnrand bereitzustellen.

⁹⁷ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

⁹⁸ gemäß § 6a Abs. 1 StVG – für eine ausführliche Diskussion siehe AGORA Verkehrswende: Rechtsgutachten „Öffentlicher Raum ist mehr wert“, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/OEFFentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf

⁹⁶ Bayerische Bauordnung (BayBO), § 47



Bild 45: Einbahnstraßen vermeiden Begegnungsverkehr und schaffen Platz für parkende Autos

Noch fortschrittlicher sind natürlich alle Maßnahmen, mit denen Stadtplaner und Stadtplanerinnen die eigentliche Ursache, nämlich zu viele private Autos, bekämpfen. Hierzu gehören alle Konzepte, mit denen Autonutzer dazu gebracht werden, alternative Verkehrsmittel wie den ÖPNV, das Fahrrad oder die eigenen Schuhe zu nutzen. Auch Carsharing-Systeme können zu einer Verminderung des Parkplatzbedarfs führen. Ein Carsharing-Stellplatz ersetzt bis zu 20 individuell genutzte Parkplätze und kann so den Parkdruck erheblich reduzieren.

Es empfiehlt sich, Parkkonzepte im Bürgerdialog zu entwickeln. Bewohner und Beschäftigte, Fußgänger und Autofahrer kennen die lokalen Gegebenheiten und habe deshalb meist Ideen, wie sich Probleme vor Ort beheben lassen.

Geschickte Straßengestaltung

Dass Autofahrer auf einem Gehweg parken, ist oft auch Nachahmung. Steht erst einmal ein Fahrzeug halb oder ganz auf dem Gehweg, kommen bald weitere hinzu. Der hinzugekommene Autofahrer denkt aus der Sicht des fließenden Verkehrs. Würde er korrekt am Fahrbahnrand parken, erschiene sein Auto als Hindernis für den übrigen Fahrbahnverkehr.

Dass Autofahrer auf einem Gehweg parken, ist oft auch Nachahmung.

Dieselbe negative Wirkung haben Straßeneinbauten, wenn sie nur wenig in die Fahrbahn hineinragen. Auch hier gibt der Einbau optisch die Führung der Fahrgasse vor. Zu kurze Ein-

bauten verführen also dazu, teilweise auf dem Gehweg zu parken, um die Gasse für die anderen Fahrzeuge nicht einzuschränken.

Diesen psychologischen Effekt kann man bei der Straßengestaltung jedoch auch positiv nutzen, indem Einbauten derart vorgenommen werden, dass sie so weit in die Fahrbahn ragen, wie ein normales Fahrzeug breit ist. Dann wird schon unterbewusst klar, dass die Fahrgasse weiter links verläuft und man mit dem regelkonformen Parken am Bordstein nicht zum Verkehrshindernis wird. Oft reicht es schon, wenn ein einziges Fahrzeug korrekt am Fahrbahnrand parkt oder ein Blumenkübel so auf die „Parkspur“ gestellt wird, dass die Fahrgasse 2 Meter vom Gehweg weg gelenkt wird.

Überall dort, wo gewünscht wird, dass Fahrzeuge am Fahrbahnrand parken, kann man mit geschickter Straßengestaltung das Gehwegparken vermeiden. Einbauten zur Verkehrsberuhigung, aber auch Gehwegvorstreckungen an Zebrastreifen, Ampeln oder sonstigen Querungen sollten immer so tief in die Fahrbahn ragen, dass das legale Parken am Bordstein attraktiver ist als das illegale Parken auf dem Gehweg.



Bild 46: Gehwegvorstreckungen verdeutlichen die Lage der Fahrgasse.



Bild 47: In die Fahrbahn gebaute Baumbeete sorgen für Stadtgrün und korrektes Parken.

Umgekehrt haben Einbauten, die statt auf die Fahrbahn in die Gehwegfläche reichen, beispielsweise Baumbeete, genau die gegenteilige psychologische Wirkung. Hiermit wird unterbewusst signalisiert, dass diese Flächen sowieso nicht für den Gehweg gebraucht werden. Dann, so denkt der Autofahrer, kann man vor oder hinter dem Baumbeet auf dem Gehweg parken. Hier ist die Hemmschwelle deutlich niedriger, den Fußgängern Flächen zu nehmen statt anderen Autofahrern. Dass es verboten ist und Fußgänger den Platz zwischen Baumbeeten brauchen, um z.B. auszuweichen oder die Straße zu überqueren, wird ignoriert.



Bild 48: Wer solche Baumbeete plant, muss sich nicht wundern, wenn Fahrzeuge auf dem Gehweg parken.



Bild 49: ... wer so Laternen platziert, auch nicht.

Ein weiteres Beispiel für eine ungeschickte Straßengestaltung sind irritierende Gehwegpflaster. Um Leitungen oder Gehwegplatten vor Beschädigungen zu schützen, die von verbotenerweise Gehwege befahrenden oder beparkenden Fahrzeugen hervorgerufen werden, benutzen manche Gemeinden ein kleinteiligeres und stabileres Pflaster im Bereich der Bordsteinkante.

**Rechtlich ist eine
abweichende Pflasterung
kein Parkstreifen, denn die
Bordsteinkante begrenzt den
Gehweg.**

Wird dann noch die Bordsteinkante abgesenkt, muss man sich nicht wundern, dass Autofahrer dies zum Parken missbrauchen. Rechtlich ist dies kein Parkstreifen, da ein unterschiedlicher Belag keine Abgrenzung ergibt.⁹⁹ Parkstände sind mit Hochborden gegenüber Gehwegen abzugrenzen.¹⁰⁰ Die Bordsteinkante begrenzt den Gehweg.



Bild 50: Abgesenkte Bordsteine und eine kleinteilige Pflasterung laden zum Falschparken ein.



Bild 51: Gefordert ist eine kontrastierende Linie, welche die Parkfläche begrenzt.

⁹⁹ OLG Köln, 01.04.1997 – Ss 500/96 Z - 44 Z

¹⁰⁰ FGSV, „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) 6.1.5.2

Rechtlich ist es auch keine Parkflächenmarkierung, denn die muss einen deutlichen Kontrast aufweisen. Die optische Wirkung hingegen lässt eine Zweiteilung des Gehwegs entstehen.

Es ist nicht immer optisch attraktiv, kann aber effektiv sein, Gehwege so zu versperren, dass Fahrzeuge darauf gar nicht mehr parken können. Eingebürgert haben sich Reihen von Sperrpfosten am Bordstein.

Verwendet werden auch Blumenkübel, Sitzmöbel, Fahrradständer oder Grünstreifen. Zu beachten ist hierbei allerdings, dass der Gehweg weiterhin uneingeschränkt seine ursprüngliche Funktion erfüllen muss. Es ist schließlich wenig sinnvoll, ein bewegliches Hindernis (Falschparker) durch ein festes Hindernis (Blumenkübel) zu ersetzen.

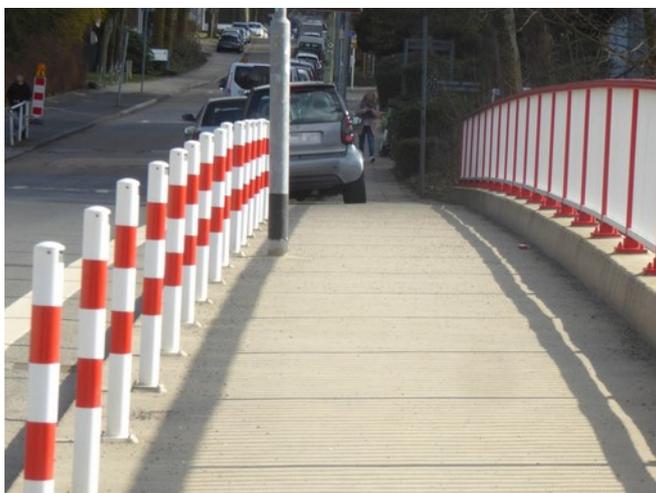


Bild 52: Pfostenreihen helfen, aber enden irgendwann.



Bild 53: Gleichzeitig verengen Pfostenreihen den Gehweg.

Eingerissen ist leider auch die Unsitte, vielerlei KFZ-bezogene Infrastruktur auf den ohnehin schmalen Gehwegen unterzubringen: Schilder, Masten, Parkautomaten, neuerdings mehr und

mehr Ladesäulen. All das suggeriert, dass Gehwege eine erweiterte KFZ-Nutzfläche seien und auch zum Parken missbraucht werden dürften.

Besonders zu beachten ist, dass die in den Richtlinien¹⁰¹ vorgegebenen Normbreiten nicht unterschritten werden.

Verstöße konsequent verfolgen

Intelligente Maßnahmen zur Neu- und Umgestaltung von Straßen sowie Parkkonzepte können dazu beitragen, dass der Hang zum Gehwegparken gebrochen wird. Ihre Realisierung braucht aber Zeit.

Rascher wirkt eine konsequente Überwachung und Ahndung mit ausreichend Personal. Fahrzeugführer, die in den Schutzraum für Fußgänger eindringen, müssen leider erst wieder lernen, sich an das Parkverbot auf Gehwegen zu halten.



Bild 54: Konsequente Ahndung ist nötig, um Wiederholungstaten zu verhindern

Dass Überwachung und Ahndung des Gehwegparkens zwingende Maßnahmen sind, hat der Gesetzgeber unter anderem dadurch deutlich gemacht, dass Verstöße zu einem Eintrag im Fahreignungsregister und damit gegebenenfalls nach § 4 Abs. 5 StVG zum Führerscheinentzug führen. Schon bei drei „Punkten in Flensburg“ wird dem Verkehrssünder der Besuch eines Fahreignungsseminars nahe gelegt.¹⁰²

¹⁰¹ z.B. FGSV: „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA)

¹⁰² § 4a StVG in Verbindung mit § 42 FeV

**Dass Überwachung und
Ahndung des
Gehwegparkens zwingende
Maßnahmen sind, hat der
Gesetzgeber dadurch
deutlich gemacht, dass
Verstöße zu einem Eintrag
im Fahreignungsregister und
damit gegebenenfalls zum
Führerscheinentzug führen.**

Es ist deshalb erforderlich, dass Verstöße gegen das Parkverbot auf Gehwegen durch die Ordnungsbehörden konsequent geahndet werden. Andernfalls untergraben Kommunen ihre eigene Autorität und den Rechtsstaat als Ganzes.

Gerade für Lokalpolitiker und für Entscheider in der Verwaltung ist die geänderte Rechtslage wichtig: Früher gültige Gründe für eine Duldung wie der Verweis auf Geringfügigkeit des Verstoßes oder auf das Opportunitätsprinzip können seit der StVO-Novelle zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern 2020 nicht mehr vorgebracht werden. Parken auf einem Gehweg ist – zumindest länger als eine Stunde oder bei Behinderung – ein schwerer Verkehrsverstoß, um deren Ahndung die Ordnungsbehörde nicht herumkommt.¹⁰³

Das VG Bremen betont, dass auch bei nichtbehinderndem Gehwegparken geahndet werden muss: „Wird bei ‚nur‘ verkehrsordnungswidrigem Parken auf Gehwegen ohne Verkehrsbeeinträchtigung nicht eingeschritten, stünden die Kläger faktisch rechtsschutzlos.“¹⁰⁴

Auch im Ordnungswidrigkeitenrecht sind gesetzwidrige Taten im Regelfall zu verfolgen. Jede Nicht-Ahndung braucht als Ausnahme eine Begründung, die zu dokumentieren ist.¹⁰⁵ Mit einer kommunalen Dienstanweisung wirksame Rechtsvorschriften zu unterlaufen, ist mit dem Verfassungsprinzip des Gesetzesvorrangs unver-

einbar.¹⁰⁶ Solche Dienstanweisungen widersprechen damit auch dem Willen der verordnungsgebenden Gewalt, die das Gehwegparken ganz bewusst ohne Ausnahmeregelungen für bestimmte Restgehwegbreiten untersagte.¹⁰⁷

Außer einem unberechtigten Aufschrei der Autofahrer spricht zusätzlich wenig dagegen, im Normalfall § 3 Abs. 4a BKatV anzuwenden, also von einem vorsätzlich begangenen Verkehrsverstoß auszugehen. Dass jemand versehentlich, also fahrlässig auf einem Gehweg parkt, weil z.B. eine abgesenkte Bordsteinkante als Parkerlaubnis verstanden wird, kommt vor, ist aber selten. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat schon 1995 festgestellt, dass „Parken auf dem Gehweg in der Regel nur vorsätzlich begangen werden kann“.¹⁰⁸



Bild 55: Es reicht nicht aus, Parkflächen zu markieren, wenn deren Einhaltung nicht kontrolliert wird.

Da in den seltensten Fällen der Verursacher des Parkverstoßes bekannt ist, muss die Behörde Verfahren einführen und einhalten, welche ein ordnungsgemäßes Bußgeldverfahren sicherstellen. Da Verkehrsordnungswidrigkeiten innerhalb von nur 3 Monaten verjähren (§ 26 StVG), ist Eile geboten. Dazu gehört es, innerhalb weniger Tage den Halter des Fahrzeugs zur Angabe des Fahrers aufzufordern.

Kann oder will der Halter den Fahrer nicht benennen, greift zumindest die Kostentragungspflicht nach § 25a StVG. Macht der Halter von seinem Aussageverweigerungsrecht Gebrauch, um den Fahrer, der den Parkverstoß begangen

¹⁰³ BayObLG München, 06.05.2019 – 201 ObOWi 276/19

¹⁰⁴ VG Bremen, 11.11.2021 – 5 K 1968/19

¹⁰⁵ Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, 11.05.2020 – Az. 4-38.51.1-00/1527

¹⁰⁶ Höltig, „Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken“, NZV 2022, 220

¹⁰⁷ BayObLG, 30.01.1975 – 1 Ob OWi 2/75

¹⁰⁸ OLG Düsseldorf, 04.12.1995 - 2 Ss (OWi) 429/95 - (OWi) 97/95 III

hat, nicht benennen zu müssen, so kann ihm gemäß § 31a StVZO das Führen eines Fahrtenbuchs vorgeschrieben werden.¹⁰⁹

Bei mehrfacher Weigerung sollte diese Maßnahme im Regelfall angewendet werden. Dies ist bei Verkehrsverstößen, die zu einem Eintrag im Fahreignungsregister führen würden, zulässig¹¹⁰ und angemessen.¹¹¹ Maßgeblich sei „die zukünftige Gefahrenabwehr unaufklärbarer Verkehrsverstöße“¹¹².

Verkehrsunterricht kann angeordnet werden, wenn dem Verkehrsteilnehmer Vorschriften zum Parken nicht hinreichend geläufig sind.

VGH München

Ein viel zu selten angewandtes Mittel der Straßenverkehrsordnung ist der verpflichtende Besuch eines *Verkehrsunterrichts*. Diesen kann nach § 48 StVO die Ordnungsbehörde jederzeit anordnen, um „die Sicherheit und Ordnung auf den Straßen durch Belehrung solcher, die im Verkehr Fehler begangen haben, zu heben.“¹¹³ Dies gilt beispielsweise, wenn dem Verkehrsteilnehmer Vorschriften zum Parken nicht „hinreichend geläufig“ sind.¹¹⁴ Vorhandenes oder vermeintliches Nichtwissen wird von vielen Verkehrsteilnehmern als Entschuldigung vorgebracht. Verkehrsunterricht ist dazu die geeignete Abhilfe. § 48 StVO kann laut VwV-StVO sogar Fahrzeughaltern auferlegt werden, „welche die Bedeutung und Tragweite der Vorschriften nicht erfasst haben.“

Die Straßenverkehrsordnung und die Bußgeldverordnung gelten unabhängig davon, welchen Teil des Gehwegs ein parkendes Fahrzeug belegt und wie breit der für Fußgänger verbleibende Teil des Gehwegs ist. Der Gehweg als Ganzes ist Schutzzone für Kinder, Senioren und alle anderen schwächeren Verkehrsteilnehmer. Eine

verbleibende Restbreite kann höchstens zur Beurteilung herangezogen werden, ob schon bei kurzem Parken eine Behinderung vorliegt. Wie im Kapitel „Parken auf Gehwegen“ ausführlich behandelt, verstehen Gerichte einen eingeschränkten Begegnungsverkehr als Kriterium für eine Behinderung. Liegt eine Behinderung vor, darf das Fahrzeug umgehend umgesetzt oder abgeschleppt werden.¹¹⁵

Wiederholt sei: Seit der Novelle des Bußgeldkatalogs 2021 ist das Gehwegparken kein geringfügiger Verkehrsverstoß mehr. Eine konsequente Ahndung durch Ordnungsbehörde oder Polizei ist deshalb angebracht, angemessen und erforderlich.

¹⁰⁹ VG Trier, 20.12.2011 – 1 L 1538/11.TR

¹¹⁰ OVG NRW, 29.04.1999 - 8 A 699/97

¹¹¹ BVerwG, 17.05.1995 - 11 C 12/94

¹¹² VGH Baden-Württemberg, 18.06.1991 - 10 S 938/91

¹¹³ VwV-StVO zu § 48

¹¹⁴ VGH München, 29.10.2014 – 11 ZB 14.1026

¹¹⁵ OVG NRW, 20.12.2012 - 5 A 2802/11

Legales Gehwegparken

Im vorangegangenen Kapitel wurden Maßnahmen aufgezeigt, mit denen das illegale Parken auf Gehwegen vermindert oder verhindert werden kann.

Eine Maßnahme wurde dort nicht genannt, weil sie dem Grundprinzip der Trennung von Fahrbahn und Gehweg widerspricht: legalisiertes Gehwegparken. Diese Maßnahme verschlechtert die Funktion des Gehwegs als Bewegungs- und Schutzzone für Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte und alle anderen Fußgänger.

Nach der Straßenverkehrsordnung ist das Parken auf Gehwegen absolut und überall verboten, außer dort, wo es explizit erlaubt ist. Gerade Kommunen mit besonders uneinsichtigen Autofahrern könnten deshalb in Versuchung geraten, illegales Gehwegparken zu legalisieren, indem mit Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) ein Teil des Gehwegs zu einem Parkstreifen umfunktioniert wird.

Fußgängerverbände wie FUSS e.V. fordern deshalb seit langem, diese Regelung aus der Straßenverkehrsordnung zu streichen und alle derzeit zu Parkflächen degenerierten Gehwege wieder uneingeschränkt dem Fußverkehr zur Verfügung zu stellen. Allerdings sind schon heute erhebliche rechtliche und technische Hürden zu überwinden, um Gehwegparken zu legalisieren.

Der Gesetzgeber hat dem Gehweg eine eindeutige Schutzfunktion zugewiesen. Kinder, Senioren und alle anderen Fußgänger sollen sich hier bewegen können, ohne einer Gefährdung durch Fahrzeuge ausgesetzt zu sein. Mit der Anordnung legalen Gehwegparkens wird der Gehweg dieser Schutzfunktion beraubt. Es sind deshalb nicht nur bauliche, sondern vor allem straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen einzuhalten, damit Parken auf einem Gehweg erlaubt werden kann.

In diesem Kapitel geht es deshalb um Bordsteinhöhen, lasttragende Oberflächen und Untergründe, Markierungen und vor allem um Mindestrestbreiten. Es ist offensichtlich, dass ange-

ordnetes Gehwegparken, wie wir es in vielen Städten heute finden, den geltenden Vorgaben oft nicht genügt.

Mit der Anordnung legalen Gehwegparkens wird der Gehweg seiner Schutzfunktion beraubt.

Mindestbreite des Rest-Gehwegs

Wird Fahrzeugen erlaubt, ganz oder halb auf dem Gehweg zu parken, so geht ein Teil des Gehwegs für den Fußverkehr verloren. Fußgängern steht dadurch nur noch eine schmalere Gehfläche zur Verfügung.

In der Straßenverkehrsordnung und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften wird nicht konkret in Zentimetern festgeschrieben, wie breit ein Gehweg sein soll.¹¹⁶ Der Frage, welche Restbreite der Gehweg noch haben muss, wenn Gehwegparken in einem Bereich erwogen wird, kann man sich jedoch auf drei Weisen nähern: über den Begriff der „Behinderung“, über die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung und über die Anwendung technischer Richtlinien. Alle drei Methoden kommen zum selben Ergebnis.

Im Kapitel über illegales Gehwegparken wurde gezeigt, dass die aktuelle Rechtsprechung „Behinderung des Fußverkehrs“ so definiert: Ein ungehinderter Begegnungsverkehr zweier Fußgänger, auch solcher mit Kinderwagen, ist nicht mehr möglich. Dann wird nicht nur ein erhöhtes Bußgeld fällig, sondern es darf auch abgeschleppt werden.

¹¹⁶ Auf Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz vom April 2021 soll dieser Mangel zumindest bei der Restgehwegbreite behoben werden.

Wenn also ein eingeschränkter Begegnungsverkehr bereits eine Behinderung des Fußverkehrs darstellt, muss dieses Kriterium auch berücksichtigt werden, falls legales Gehwegparken erwogen wird.

Fast identisch ist die Aussage zu Mindestbreiten, mit denen die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung festlegt, wann das Zeichen 315 (VwV-StVO „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“) oder eine Parkflächenmarkierung (VwV-StVO „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“) angeordnet werden darf:

„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.“¹¹⁷

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.
VwV-StVO

Wieder wird also vorausgesetzt, dass Fußgänger, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer sich ungehindert begegnen können müssen. Die VwV-StVO ist zwar keine Rechtsnorm, sondern eine innerdienstliche Richtlinie, aus der Bürger keine unmittelbaren Rechte ableiten können. Allerdings ist die Verwaltung zur Wahrung des Gleichheitssatzes nach Art. 3 Abs. 1 GG verpflichtet und bindet sich demgemäß durch die pflichtgemäße Anwendung der Verwaltungsvorschriften selbst, da sie gleichgelagerte Fälle nicht ohne sachlichen Grund anders behandeln darf.¹¹⁸ Nur bei einem atypischen Sachverhalt darf von der VwV-StVO abgewichen werden.¹¹⁹

Unabhängig von dieser speziellen Vorschrift verweist die VwV-StVO im Abschnitt über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen darauf, dass nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik verfahren werden soll. Den Stand der Technik in Bezug auf die Flächenbedarfe des Fußverkehrs stellen die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) sowie die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) dar.¹²⁰

Diese Empfehlungen und Richtlinien sagen ebenfalls: „Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand. Zur Fahrbahn und zur Hauswand sind jeweils Sicherheitsabstände einzuhalten.“¹²¹

Der ungehinderte Begegnungsverkehr zweier Rollstuhl-, Kinderwagen- oder Rollatorfahrer ist also wieder das einzuhaltende Kriterium. Anders als Gerichte und VwV-StVO nennen die EFA konkrete Maße: Für jeden Fußgänger wird eine Breite von 80 cm angesetzt sowie ein Begegnungsabstand von 20 cm.

Die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (HBVA) rechnen für Personen im Rollstuhl mit einem Breitenbedarf von je 90 cm¹²², wodurch sich ein lichter Verkehrsraum, also ohne Laternen oder Verkehrszeichenträger, von mindestens 200 cm für Begegnungsverkehr ergibt. Die RASt setzen für Personen im Rollstuhl sogar einen Breitenbedarf von 110 cm an.¹²³

Daraus ergibt sich für Begegnungsverkehr eine mindestens nutzbare Gehwegbreite von 180 cm laut EFA, 200 cm laut HBVA und 240 cm laut RASt. Zusätzlich zu dieser nutzbaren Gehwegbreite kommen auf beiden Seiten Sicherheitsabstände: auf der Hausseite wird ein Abstand von 20 cm verlangt, auf der Fahrbahnseite ein Abstand von 30 cm bis 50 cm zum fließenden Verkehr. Betrachtet man ein auf dem

¹²⁰ Für eine genaue Besrechnung der in den Richtlinien geforderten Gehwegbreiten siehe FUSS e.V., „Wie breit muss ein Gehweg sein?“
<https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/27-geh-recht.html?download=625:gehwegbreiten>

¹²¹ EFA 2002, 3.2.1 Grundausstattung

¹²² HBVA 2010, 3.3.1 Seitenräume und Gehwege

¹²³ RASt 06, 4.7 Fußgängerverkehr, soziale Ansprüche und Barrierefreiheit, Tabelle 4

¹¹⁷ Hervorhebung durch Autoren

¹¹⁸ OVG NRW, 23.08.2011 – 8 A 2247/10; VG München, 19.05.2017 – M 23 K 16.1536

¹¹⁹ VG Hamburg, 28.01.2002 – 5 VG 4258/2000

Gehweg parkendes Fahrzeug als feststehendes Hindernis, würde auch auf dieser Seite ein Sicherheitsabstand von 20 cm ausreichen. Die RASSt empfehlen zu längs parkenden Autos einen Sicherheitstrennstreifen von 50 cm, um „Personen vor Behinderungen oder Schäden durch unvorsichtig geöffnete Fahrzeugtüren zu bewahren“.¹²⁴

In jedem Fall ergibt sich auf diese Weise nach EFA eine Mindestbreite des Rest-Gehwegs entlang von Hausfassaden von 220 cm (20+180+20 cm). Laut HBVA oder RASSt sind es noch mehr. Außerdem erhöht sich die von den Richtlinien verlangte Mindestbreite bei mehrgeschossiger Bebauung, bei Schaufenstern oder Vitrinen sowie in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen, also überall wo stärkerer Fußverkehr zu erwarten ist.

Unter der Mindestbreite nach EFA für den Rest-Gehweg, welche entlang von Hausfassaden 220 cm oder mehr beträgt, kann Parken auf einem Gehweg nicht erwogen werden.



Bild 56: Es gibt Gehwege, die so breit sind, dass Parken rechtlich erlaubt werden kann. Schön und urban ist es trotzdem nicht.

Diese Mindestbreite nach EFA, die entlang von Hausfassaden 220 cm oder mehr beträgt, ist das absolute Minimum, das für einen benutzbaren Gehweg erforderlich ist. Nur bei deutlich breiteren Gehwegen kann also überhaupt erwogen werden, Parken auf einem Gehweg zuzulassen.

Kein Bestandsschutz

Die seit 2009 in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung festgeschriebene Aussage, dass das Parken auf Gehwegen ausgeschlossen ist, wenn kein unbehinderter Begegnungsverkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern mehr möglich ist, gilt auch für alle bisherigen, älteren Anordnungen.

Für Verkehrszeichen gibt es keinen Bestandsschutz.¹²⁵ Ganz im Gegenteil: Straßenverkehrsbehörden sind verpflichtet, spätestens alle zwei Jahre eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen und dabei „die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen“.¹²⁶ Also auch für einen reibungslosen Ablauf des Fußgängerverkehrs.

Für Verkehrszeichen gibt es keinen Bestandsschutz.

MWEVW Hessen

Spätestens bei einer solchen Verkehrsschau, an der unter anderem die Polizei teilnehmen muss und „ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer“ einzuladen sind, ist daher zu prüfen, ob angeordnetes Gehwegparken noch den aktuellen Verwaltungsvorschriften und der aktuellen Straßenverkehrsordnung entspricht.

Kennzeichnung mit Zeichen 315

Obwohl bereits eine einfache Parkflächenmarkierung die Erlaubnis auslöst, auf dem Gehweg parken zu dürfen, verlangt die VwV-StVO, dass eine solche Markierung lediglich dort vorge-

¹²⁴ RASSt 06, 6.1.5.2 Park- und Ladeflächen auf Streifen und in Buchten

¹²⁵ Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Landtagsdrucksache 20/2428,

<http://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/8/02428.pdf>

¹²⁶ VwV-StVO zu § 45, zu Absatz 3, IV „Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“

nommen wird, „wo nur wenigen Fahrzeugen das Parken erlaubt werden soll; sonst ist die Anordnung des Zeichens 315 ratsam.“¹²⁷

Es sollte also grundsätzlich das Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) aufgestellt werden. Da legales Parken auf einem Gehweg eine absolute Ausnahme darstellt, sollte der Bereich, in dem das Gehwegparken erlaubt ist, deutlich mit einem Anfang und einem Ende markiert werden (z.B. Zeichen 315-56 und 315-57).

Da legales Parken auf einem Gehweg eine absolute Ausnahme darstellt, sollte der Bereich, in dem das Gehwegparken erlaubt ist, deutlich mit einem Anfang und einem Ende markiert werden.

Da eine Kette geparkter Fahrzeuge ein Sichthindernis zwischen querenden Fußgängern und Fahrzeugführern darstellt, ist es aus Gründen der Unfallprävention wichtig, durch regelmäßige und ausreichend große Lücken Querungstellen zu schaffen.

Zusätzliche Markierung der Parkfläche

Damit die Mindestbreite des Rest-Gehwegs nicht unterschritten wird, empfiehlt es sich, bei Anordnung von Zeichen 315 zusätzlich eine Parkflächenmarkierung anzubringen. Das Parken auf dem Gehweg ist verboten, deshalb begrenzt eine Parkflächenmarkierung eindeutig, auf welchem Teil des Gehwegs geparkt werden darf. So wird dem Autofahrer klar angezeigt, bis zu welcher Begrenzung er ausnahmsweise den Gehweg benutzen darf. Kein Teil des Fahrzeugs darf über die Markierungslinie hinausragen.¹²⁸

Die Begrenzungslinie zum Rest-Gehweg ist wichtiger als eine eventuelle Begrenzungslinie zur Fahrbahn, da Fahrzeuge auf Parkstreifen zur Fahrbahn hin überstehen dürfen, zum Gehweg jedoch nicht.



Bild 57: Parkflächenmarkierungen zeigen, welcher Teil des Gehwegs beparkt werden darf. Dieser Wagen parkt also verbotenerweise auf dem Gehweg.

Bauliche Voraussetzungen

Bevor Gehwegparken ausnahmsweise angeordnet werden darf, ist sicherzustellen, dass der Gehweg für die Last von Fahrzeugen geeignet ist.

Dazu verlangen die Verwaltungsvorschriften, dass „die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“ Zu prüfen ist unter anderem die Dicke des Unterbaus unter dem Gehweg, die Stärke der verwendeten Pflasterung sowie die Tiefe und Struktur unter dem Gehweg verlaufender Leitungen (Frisch- und Abwasser, Gas, Strom, Telekommunikation, ...).

Auch die Belastungsklasse von Schachtabdeckungen muss berücksichtigt werden. Unzureichende Schachtdeckel müssen gegebenenfalls ausgetauscht werden, damit sie überfahren werden können. Obwohl das Parken über „Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen“ nach § 12 Abs. 3 Nr. 4 StVO verboten ist, kann es nötig sein, kritische Zugänge zum Leitungsnetz gegen Überparken baulich zu schützen.

¹²⁷ VwV-StVO zu Anlage 2, lfd. Nr. 74 Parkflächenmarkierungen

¹²⁸ vgl. z.B. VG Berlin, 20.09.2007 - 11 A 884.06

Bordsteinhöhen

Als letzte Voraussetzung für die Zulässigkeit von Gehwegparken nennt die VwV-StVO, dass „die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind“. Im gesamten Bereich, in dem Fahrzeuge auf dem Gehweg parken sollen, müssen deshalb gegebenenfalls die Bordsteine ausgetauscht werden.

Das Absenken von Bordsteinen hat unter Umständen zusätzliche Konsequenzen, die bei der Anordnung des Gehwegparkens berücksichtigt werden müssen: Die Oberkante der Bordsteine bildet im Normalfall die Rückstauenebene bei Starkregenereignissen. Wird der Bordstein abgesenkt, so kann dies zur Folge haben, dass bei Starkregen anliegende Gebäude oder Grundstücke überschwemmt werden.

Ein völliger Verzicht auf Bordsteine, ein so genannter Niederbord-Gehweg, sollte auch aus verkehrsrechtlicher Sicht vermieden werden, da ohne Bordstein eine eindeutige Trennung von Fahrbahn und Gehweg nicht mehr gegeben ist. Die Trennung der Fahrbahn von den Seitenräumen muss deutlich erkennbar sein.¹²⁹

Gehwegparken im Bestand anordnen

Soll auf einer vorhandenen Straße nachträglich mit Zeichen 315 oder einer Parkflächenmarkierung eine Parkerlaubnis auf dem Gehweg erteilt werden, so muss geprüft und dokumentiert werden, dass die von der VwV-StVO genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Dies betrifft die verbleibende Restbreite des Gehwegs (nach EFA nie weniger als 220 cm), die bauliche Eignung von Unterbau, Oberfläche und Leitungsnetz sowie die Gestaltung der Bordsteine.

Im Bestand dürften diese Forderungen nur selten erfüllbar sein. Bei Neu- und Umbau einer Straße mit ausreichend breiten Gehwegen kann man gleich einen eindeutigen und vom Gehweg getrennten Parkstreifen anlegen.

Werden Gehwege im Bestand so umgebaut, dass entsprechend der oben aufgeführten Voraussetzungen legales Gehwegparken angeordnet werden soll, so kann es erforderlich sein, eine formale Bürgerbeteiligung mit einer Anliegerversammlung durchzuführen.

Dies ergibt sich beispielsweise in Nordrhein-Westfalen aus § 8a Kommunalabgabengesetz¹³⁰ für den Fall, dass für den Straßenumbau von den Anliegern Straßenbaubeiträge gefordert werden.

Aber auch wenn es keine Pflicht zur Bürgerbeteiligung gibt, kann es für die Straßenbaubehörde sinnvoll sein, Anwohner frühzeitig in die Planungen einzubeziehen und dabei Wünsche und Anregungen der Bürger einfließen zu lassen. Hierbei sollten nicht nur Anlieger einbezogen werden, sondern auch Interessenvertreter von Geh- und Sehbehinderten, Senioren und Kindern.

Einflussnahme Betroffener

Beschließt eine Straßenverkehrsbehörde, auf einem Gehweg das Parken von Kraftfahrzeugen zuzulassen, so muss sie damit rechnen, dass die Einhaltung aller technischen und straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben durch Gerichte überprüft wird.

Anerkannte Behindertenverbände haben nach § 15 Behindertengleichstellungsgesetz ein Verbandsklagerecht gegen Verwaltungsakte, die gegen das Benachteiligungsverbot oder das Gebot der Herstellung von Barrierefreiheit verstoßen. Aber auch jedem Bürger stehen die Rechtsmittel des Widerspruchs gegen die „straßenverkehrsrechtliche Anordnung“ oder der Anfechtungsklage gegen die Anordnung eines Verkehrszeichens zur Verfügung. Allerdings sind Widerspruch und Klage in der Regel nur innerhalb eines Jahres nach Aufstellung bzw. Kenntnisnahme des Verkehrszeichens möglich¹³¹, und es besteht beim Widerspruchs- und Klageweg immer ein Kostenrisiko.

Ohne das Risiko einer Kostenübernahme kann der Bürger auch einen „Antrag auf Neuverbescheidung“¹³² stellen, wenn er mit der Anordnung von Verkehrszeichen (wie 315) nicht einverstanden ist. Dies gilt auch für Anordnungen im Bestand, idealerweise mit einem Vorschlag für eine rechtskonforme und verkehrssichere Al-

¹³⁰ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=1000000000000000448

¹³¹ § 58 Abs. 2 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Die genaue Verjährungsdauer hängt davon ab, was in der Ablehnung des Widerspruchs steht. Es ist strittig, ob die Verjährung bereits mit dem Aufstellen des Verkehrszeichens beginnt.

¹³² Musterbriefe findet man z.B. auf <https://wegerecht.org/gehwege/>

¹²⁹ RASt 06, 6.1.3 Borde und Rinnen

ternativlösung. Die Behörde prüft dann, ob die bisherige Lösung noch den gesetzlichen Bedingungen entspricht und muss sie gegebenenfalls anpassen. Gegen einen ablehnenden Bescheid sind dann Widerspruch oder Anfechtungsklage möglich.

**Der Bürger kann einen
Antrag auf
Neuverbescheidung stellen,
wenn er mit der Anordnung
von Verkehrszeichen nicht
einverstanden ist.**

Um nachvollziehen zu können, ob die Straßenverkehrsbehörde bei der Anordnung von legalem Gehwegparken korrekt vorgegangen ist und beispielsweise die Mindestbreite des Rest-Gehwegs nach EFA berücksichtigt hat, darf ein Bürger Akteneinsicht beantragen. Dies ist zulässig, wenn er eine Anfechtungsklage oder einen Antrag auf Neuverbescheidung vorbereitet.¹³³

Da spätestens bei einer Klage vor dem Verwaltungsgericht sowieso die zur Entscheidung führenden Akten vorgelegt werden müssen, ist es für die Straßenverkehrsbehörde sinnvoll, bei der Anordnung von Verkehrsmaßnahmen wie dem Gehwegparken auf eine saubere und zweifelsfreie Dokumentation zu achten.

Personenbezogene Behindertenparkplätze anordnen

Nach § 45 Abs. 1b Nr. 2 StVO darf die Straßenverkehrsbehörde spezielle Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen kennzeichnen. Dazu gehören auch Parkmöglichkeiten für Einzelpersonen, die dann mit Verkehrszeichen 314 („Parkplatz“) oder 315 („Parken auf Gehwegen“) und dem Zusatzzeichen 1044-11 „Rollstuhlfahrer mit Parkausweis Nr. xxx“ sowie einer Parkflächenmarkierung für genau ein Fahrzeug beschildert werden.

Für die Genehmigung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes muss eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sein. Unter anderem muss nachweislich Parkraumangel vorlie-

gen. Es wird festgestellt, welche Entfernung zwischen Parkplatz und Wohnung überbrückt werden kann, und es darf in dieser zumutbaren Entfernung kein privater Abstellplatz vorhanden oder mit vertretbarem Aufwand errichtbar sein.

Personenbezogene Behindertenparkplätze müssen nach DIN 18040-3 an den individuellen Bedürfnissen der behinderten Person ausgerichtet sein. Dies hat zum Beispiel Einfluss auf die Entfernung zwischen Parkplatz und Wohnung, aber auch auf den Zugang zum Parkplatz.

Bei Fahrzeugen, die selbst gefahren werden, sind auf der Fahrerseite ein Freiraum von 1,5 m Breite und eine höchstens 3 cm hohe Stufe erforderlich, damit die behinderte Person sicher ein- und aussteigen kann. Kann die behinderte Person nur als Beifahrer am Verkehr teilnehmen, ist der entsprechende Freiraum auf der rechten Fahrzeugseite nötig. Bei HeckEinstieg wird ein Freiraum von 2,5 m hinter dem Fahrzeug gefordert.

Diese Randbedingungen und die jeweils nötige Einzelfallentscheidung führen dazu, dass personenbezogene Behindertenparkplätze überproportional oft auf Gehwegen eingerichtet werden. Insbesondere die zu vermeidende Bordsteinhöhe wird gern dadurch gelöst, dass der Ausstieg gleich auf Gehweghöhe erfolgt. So vermeidet man den Aufwand für das Absenken des Bordsteins an dieser Stelle.

**Bei der Anordnung
personenbezogener
Behindertenparkplätze ist zu
beachten, dass die Regelung
dazu dient, vorhandenen
Parkraum zu reservieren und
dem Berechtigten dort ein
Sonderparkrecht
einzuräumen.**

Bei der Anordnung personenbezogener Behindertenparkplätze ist jedoch zu beachten, dass die Regelung dazu dient, vorhandenen Parkraum zu reservieren und dem Berechtigten dort ein Sonderparkrecht einzuräumen. Es ist deshalb in erster Linie davon auszugehen, dass nur

¹³³ § 29 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

dort ein Behindertenparkplatz eingerichtet werden kann, wo auch ein normaler Parkplatz möglich wäre.



Bild 58: Würde dieser Gehbehinderte wie vorgeschrieben parken, nämlich mit allen vier Rädern auf dem Gehweg, wäre dieser komplett blockiert, und er könnte selbst nicht aus dem Auto aussteigen.

Insbesondere in Bereichen, in denen illegales Gehwegparken vorkommt oder sogar die Regel ist, müssen Straßenverkehrsbehörden darauf achten, dass illegales Verhalten nicht durch Anordnung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes legalisiert wird.

Wo angeordnetes Gehwegparken nicht möglich ist, kann auch ein personenbezogener Stellplatz nicht auf dem Gehweg angeordnet werden. Er gehört dann an den Fahrbahnrand. Die einzige korrekte Beschilderung besteht aus Verkehrszeichen 314 („Parkplatz“) und Zusatzzeichen 1044-11 („Rollstuhlfahrer mit Parkausweis Nr. xxx“) sowie aus einer Parkflächenmarkierung für das Fahrzeug auf der Fahrbahn.

Die Einrichtung eines personenbezogenen Rollstuhlfahrerparkplatzes auf einem Gehweg sollte besonders begründet werden, da er gleichzeitig die Nutzbarkeit des Gehwegs für eben diesen Rollstuhlfahrer (und alle anderen) reduziert.

Es gibt nur sehr wenige Situationen, in denen ein Behindertenparkplatz ganz oder halb auf einem Gehweg angelegt werden muss, obwohl für die angrenzenden Parkmöglichkeiten das Gehwegparken untersagt ist. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass zulässiges Gehwegparken auf dem Sonderparkplatz Nachahmer dazu animieren wird, illegal ebenfalls auf dem Gehweg zu parken.



Bild 59: Es ist wenig einsichtig, wenn alle anderen auf der Fahrbahn parken müssen und nur der Gehbehinderte auf dem Gehweg parken darf.

Die Einrichtung eines personenbezogenen Rollstuhlfahrerparkplatzes auf einem Gehweg sollte besonders begründet werden, da er gleichzeitig die Nutzbarkeit des Gehwegs für eben diesen Rollstuhlfahrer (und alle anderen) reduziert.



Bild 60: Hier reicht die Restbreite nicht für einen Rollstuhl, geschweige denn für Begegnungsverkehr.

Wird ein ausnahmsweise auf dem Gehweg eingerichteter Sonderparkplatz nicht mehr benötigt, so ist nicht nur die entsprechende Beschilderung zu entfernen, sondern insbesondere auch die zugehörige Parkflächenmarkierung.

Verbleibt die Parkflächenmarkierung auf dem Gehweg, so führt sie dazu, dass an dieser Stelle jedes andere Fahrzeug bis 2,8 t Gesamtgewicht legal parken darf. Dies dürfte in fast allen Fällen unerwünscht sein.



Bild 61: Wird beim Aufheben der Sonderparkfläche die Parkmarkierung gelassen, ist Gehwegparken an dieser Stelle erlaubt.

Irrtümlich verbleibende Parkflächenmarkierungen sollten bei der nächsten Überprüfung der angeordneten Verkehrszeichen, also der zweijährlichen Verkehrsschau, auffallen.¹³⁴

¹³⁴ VwV-StVO zu §45, zu Absatz 3, IV „Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“, 2a)

Fortschritte

Diese Broschüre soll bewirken, dass illegales Gehwegparken vermindert wird und dass legales Gehwegparken nur noch dort angeordnet wird, wo es den Fußverkehr nicht behindert.

In den obersten Etagen der Politik ist es inzwischen akzeptiert, dass die Fehlnutzung der für den Fußverkehr bestimmten Flächen massiv eingedämmt werden muss. Dies wird unter anderem durch die Erhöhung der Bußgelder klar gestellt.

In Kommunalpolitik, lokalen Verwaltungen und Aufsichtsbehörden ist diese Einsicht noch nicht überall angekommen, aber es werden – mal kleinere, mal größere – Verbesserungen sichtbar.

Erfreut durften wir beispielsweise feststellen, dass die in Bild 60 bemängelte Situation kurze Zeit nach Veröffentlichung der ersten Auflage dieser Broschüre durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde korrigiert wurde. Der im Bild gezeigte personenbezogene Sonderparkplatz war zuvor so auf dem Gehweg markiert, dass auf dem Restgehweg weder Begegnungsverkehr noch sicherer Rollstuhlverkehr möglich war. Jetzt ist der Parkplatz korrekt auf der Fahrbahn markiert.

Wenn auch Sie als Politiker, Sachbearbeiter oder Bürger feststellen, dass in Ihrer Kommune den Regeln widersprechende Parkplätze auf Gehwegen zurückgebaut werden oder dass verstärkt gegen illegales Gehwegparken eingeschritten wird, würden wir gern von Ihnen hören. Sie erreichen die Autoren über die Email-Adresse gehwegparken@fuss-ev.de oder die im Impressum genannten Kontaktdaten.



Bild 62: Geänderte Markierung des Schwerbehindertenparkplatzes aus Bild 60. Nun muss nur noch der Berechtigte lernen, innerhalb der Markierung zu parken.

Stichwortverzeichnis

Abbiegende Fahrzeuge.....	27	Bordsteinkante.....	6, 12, 43
Ablösungsvertrag.....	40	BT-KAT-OWI.....	9
Abschleppen.....	20	Ziffer 7.1.....	21
Absperrventile.....	17	Bürgerbeteiligung.....	51
Akteneinsicht.....	34, 52	Bußgeld.....	
Ampel.....	30	Abbiegen.....	27
Anfechtungsklage.....	51	Bordsteinabsenkung.....	30
Anhänger.....	23	Fahren auf Gehwegen.....	10f.
Anhörungsbogen.....	34	falsche Aufstellungsart.....	14
Anwohnerparken.....	7, 41	Fußgängerüberwege.....	29
Anzeige.....	33	Gewichtsgrenze 2,8 t.....	16
anonyme.....	34	Kreuzungsbereich.....	28
Aufsichtsbehörde.....	35, 37	Parken auf Gehweg.....	18
Aufstellung.....	14	Schachtdeckel.....	17
Ausnahmegenehmigung.....	23	Sperrfläche.....	28
Aussageverweigerungsrecht.....	45	verkehrsberuhigter Bereich.....	29
Außendienst.....	35	Bußgeldkatalog-Verordnung.....	9
Baumbeete.....	43	Bußgeldregelsatz.....	9
Begegnungsabstand.....	48	Bußgeldverfahren.....	9, 33, 45
Begegnungsverkehr.....	19, 47	Carsharing.....	42
Begrenzungslinie.....	50	Datenschutz.....	34
Behindertengleichstellungsgesetz.....	25, 30	Datenschutzgrundverordnung.....	34
§ 15.....	51	Dienstanweisung.....	25, 38, 45
Behindertenparkplatz.....	52	DIN 18040-3.....	52
Behindertenverbände.....	35	Dokumentation.....	52
Behinderung.....	19, 47	DSGVO.....	34
Belagwechsel.....	17	Duldung.....	23, 25, 35
Bequemlichkeit.....	40	E-Scooter.....	23
Bestandsschutz.....	49	EFA.....	48
Beweis.....	33	Einbahnstraßen.....	41
Bewirtschaftung.....	41	Elektrokleinstfahrzeuge.....	10, 23
Bewohnerparkausweis.....	7	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen	
BGG.....	30	48
BKatV.....	9	Ermahnung.....	9
113.....	29	Ermessen.....	24
141.....	11	pflichtgemäß.....	24
144.....	18	Ermessensausfall.....	25
151.....	11	Fachaufsichtsbeschwerde.....	35
156.....	28	Fachverband Fußverkehr Deutschland.....	2
159.....	29	FAER.....	18
2.....	10	Fahrbahn.....	6
238.....	10	queren.....	27
41.....	27	Fahreignungsregister.....	18, 22, 44, 46
45.....	27	Fahreignungsseminar.....	44
52.....	29	Fahrgasse.....	31, 42
52a.....	18	Fahrrad.....	23
54.....	17, 28	Fahrtenbuch.....	22, 46
§ 3 Abs. 4a.....	21, 45	Fehlnutzung von Garagen.....	40
Blindenleitlinien.....	31	FGSV.....	48
Bodenleitsysteme.....	31	Flugblätter.....	38
Bordsteinabsenkung.....	17, 30, 51	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Ver-	
		kehrswesen.....	48
		Führerscheinenzug.....	44

Funktionsbeeinträchtigung.....	19	Motorrad.....	23
FUSS e.V.....	2	Neuverbescheidung.....	51
Fußgängerüberweg.....	29	Nichteingreifen.....	34
Richtlinien.....	29	Nichteinschreiten.....	23
Fußgängerzone.....	19	Nichtwissen.....	46
Fußverkehrsbeauftragte.....	35	Niederbord-Gehweg.....	51
Gebietsfremde.....	41	Null-Euro-Knolle.....	38
Gefahrenabwehr.....	23	Opportunitätsprinzip.....	24
gefährlicher Eingriff.....	39	Ordnungsbehörden.....	32
Gehweg.....	6	Ordnungswidrigkeit.....	
Be- und Entladen.....	10	geringfügige.....	24
Fahrverbot.....	10	Gesetz.....	9
Freigabe.....	11	OWiG.....	9
Halten.....	10	§ 47.....	24
Überfahren.....	10	§ 53 Abs. 1.....	32
Gehwegbreite.....	48	§ 56.....	9, 24
Gehwegnase.....	31	Parkausweis.....	23
Gehwegpflaster.....	43	Parkbucht.....	20
Gehwegreinigung.....	10	Parkdruck.....	8, 25, 40
Gehwegschäden.....	15	Parken.....	
Gehwegvorstreckung.....	31, 42	aufgesetztes.....	12
Gemeingebrauch.....	7, 23	Parkflächenmarkierung.....	14, 44, 49, 54
Gerichtsverfahren.....	36	Parkkonzept.....	41
Geringfügigkeitsgrenze.....	24	Parkraum.....	
Gesamtgewicht.....	15	auf privaten Flächen.....	8
Gesetzesvorrang.....	45	Rechtsanspruch.....	7
Gewichtsgrenze.....	15	Parkraumangebot.....	40
Gewohnheitsrecht.....	23	Parkraumbedarf.....	40
Grenzmarkierung.....	28	Parkzeiten.....	7
Grundstückszufahrt.....	10, 31	Personalmangel.....	32, 35
Grundtatbestand.....	18	Pflaster.....	43
Halbbordparken.....	12	Pflasterlinie.....	12, 14
Halter.....	22, 45	Politik.....	37
HBVA.....	48	Polizei.....	32, 39, 49
Heidelberg.....	37	Poller.....	41, 44
Hierarchie.....	35	Prioritätensetzung.....	32
Hindernis.....	42, 44	Privatgelände.....	22
Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen.....	48	Punkt in Flensburg.....	18
Hydrant.....	17	qualifizierter Verstoß.....	18
Kavaliersdelikt.....	37	Quartiersgarage.....	41
KBA.....	9	Querparken.....	21
KFZ-bezogene Infrastruktur.....	44	R-FGÜ.....	30
Kinder.....		RASt.....	48
Blickhöhe.....	39	Rechte behinderter Menschen.....	25
Fahrräder.....	7	Rechtsanspruch.....	23
verursachte Schäden.....	19	Parkplatz.....	40
Kinderfahrzeuge.....	19	Parkraum.....	7
kommunale Selbstverwaltung.....	37	Regelfall.....	9
Kommunalpolizei.....	32	Restbreite.....	47
Kostentragungspflicht.....	22, 45	Restgehwegbreite.....	25
Krafftahrt-Bundesamt.....	9	Richtlinie.....	
Mängelmelder.....	32	Anlage von Stadtstraßen.....	48
Mindestbreite.....	25	Fußgängerüberweg.....	29

Rollstuhlfahrer.....	31, 52	UN-Behindertenrechtskonvention.....	25
Rückstauenebene.....	51	Unfall.....	11
Sachbeschädigung.....	11	Verbandsklagerecht.....	51
Sachkundige.....	49	Verbesserungen.....	55
Sachstand.....	39	Verdeckungsverbot.....	28, 30
Sanktionsniveau.....	18	Verjährung.....	45
Schachtdeckel.....	17, 50	Verkehrsausschuss.....	35
Schadensersatz.....	16, 19, 21	verkehrsberuhigter Bereich.....	28
Schrittgeschwindigkeit.....	27	Verkehrsgefährdung.....	32
Schutzfunktion.....	6	Verkehrsministerkonferenz.....	10
Schwerbehindertenparkausweis.....	23	Verkehrsschau.....	49, 54
Sensibilisierung.....	37	Verkehrssicherheit.....	32, 39
Sicherheitsabstand.....	48	Verkehrsüberwachung.....	35, 44
Sicherheitsraum.....	7	Verkehrsunterricht.....	46
Sicherheitstrennstreifen.....	49	Verkehrszeichen.....	
Sichtachse.....	27	239.....	11, 18
Sonderparkrecht.....	52	240.....	11, 18
Sperrfläche.....	28	241.....	11, 19
Sperrpfosten.....	44	242.1.....	11, 19
Starkregen.....	51	295.....	30
Stehzeuge.....	7	298.....	28
Stellplatzsatzung.....	8, 40	299.....	28
Straße.....	6, 8	314.....	52f.
Straßenanliegergebrauch.....	7	315.....	13, 50
Straßeneinbauten.....	42	325.1.....	28
Straßengestaltung.....	42	Versicherungskennzeichen.....	23
Straßenverkehrsbehörde.....	36	Versorgungsleitung.....	17, 50
Straßenverkehrsgesetz.....	9	Verständnis.....	32
Straßenverkehrsordnung.....	8	Verursacherprinzip.....	8
Straßenverkehrszulassungsordnung.....	22	Verwaltungshierarchie.....	35
StVG.....	9	Verwaltungsvorschrift.....	8
§ 25a.....	22, 45	Verwarnung.....	9
§ 26.....	45	Verwarnungsgeld.....	9, 24
§ 4 Abs. 5.....	44	Verwarnungsgeldobergrenze.....	18
StVO.....	8	Vorbildwirkung.....	20
§ 12 Abs. 3.....	27	Vorsatz.....	21, 45
§ 12 Abs. 3 Nr. 4.....	17	VwV-StVO.....	8, 48
§ 12 Abs. 3 Nr. 5.....	30	Parkflächenmarkierung.....	15, 48
§ 12 Abs. 4.....	11	Verkehrsunterricht.....	46
§ 12 Abs. 4a.....	12	Zeichen 315.....	48
§ 2, Abs. 5.....	19	Warnblinker.....	21
§ 45 Abs. 1b Nr. 2.....	52	Warteflächen.....	30
§ 48.....	46	Widerspruch.....	51
§ 9 Abs. 3.....	27	Willkürverbot.....	35
StVZO.....	22	Zebrastrifen.....	29
§ 31a.....	22, 46	Zeuge.....	34
SUV.....	16	Zusatzzeichen.....	
Tatbestandskatalog.....	9	1022-10.....	11
Tatbestandsnummer.....	9	1044-11.....	52f.
Teilaufpflasterung.....	31		
Überhangparken.....	21		
Ulm.....	38		
Umweltbundesamt.....	37		

Parken auf Gehwegen – Sanktionen

Mit dem neuen Bußgeldkatalog gelten seit Ende 2021 für das illegale Parken auf Gehwegen folgende neuen Sanktionen.

Bußgeldregelsatz

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, ohne Behinderung, für wenige Minuten	55€
---	-----

Länger als eine Stunde

Bei Bußgeldern ab 60€ wird ein Eintrag im Fahreignungsregister vorgenommen, ein „Punkt in Flensburg“:

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, ohne Behinderung, länger als eine Stunde	70€ 1 Pkt.
---	------------

Mit Behinderung

Eine Behinderung liegt nach allgemeiner Rechtsprechung vor, wenn zwei Kinderwagen, Rollstühle oder Rollatoren nicht mehr aneinander vorbei passen, eine freie Gehwegbreite von 2,20m also unterschritten ist. Eine konkrete Behinderung muss nicht nachgewiesen werden.

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, mit Behinderung, für wenige Minuten	70€ 1 Pkt.
--	------------

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, mit Behinderung, länger als eine Stunde	80€ 1 Pkt.
--	------------

Bei Gefährdung oder Unfall

Werden Verkehrsteilnehmer gefährdet, weil sie z.B. auf die Fahrbahn ausweichen müssen, oder geschieht ein Unfall, erhöhen sich die Bußgelder auf:

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, mit Gefährdung	80€ 1 Pkt.
---	------------

Parken auf Gehwegen, fahrlässig, mit Sachbeschädigung/Unfall	100€ 1 Pkt.
--	-------------

Mit Vorsatz

Kennt der Autofahrer die Verkehrsregeln (Fahrschule) und verstößt absichtlich dagegen, so handelt er vorsätzlich. Bußgelder ab 60€ werden dann verdoppelt, Bußgelder unter 60€ erhöht.

Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, ohne Behinderung, für wenige Minuten	> 55€ 1 Pkt.
--	--------------

Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, ohne Behinderung, länger als eine Stunde	140€ 1 Pkt.
--	-------------

Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, mit Behinderung, für wenige Minuten	140€ 1 Pkt.
---	-------------

Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, mit Behinderung, länger als eine Stunde	160€ 1 Pkt.
---	-------------

Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, mit Gefährdung	160€ 1 Pkt.
--	-------------

Parken auf Gehwegen, mit Vorsatz, mit Sachbeschädigung/Unfall	200€ 1 Pkt.
---	-------------

Mitverantwortung des Halters

Der Halter eines Fahrzeugs ist verpflichtet, den Fahrer zu benennen, der einen Parkverstoß begangen hat. Kann oder will er das nicht, so trägt er die Kosten des Verfahrens. Gleichzeitig droht die Anordnung, ein Fahrtenbuch führen zu müssen.

In aller Kürze

- Ein Gehweg ist ein Verkehrs-, Aufenthalts- und Schutzraum für alle Fußgänger, in dem sie vor den Gefahren des Autoverkehrs sicher sein sollen. Dies gilt insbesondere für Kinder, Senioren und andere schwächere Verkehrsteilnehmer.
- Aus diesem Grund ist das Fahren, Halten und Parken auf Gehwegen überall verboten, wo es nicht ausdrücklich erlaubt ist.
- Da Gehwegparkverbote häufig missachtet werden, hat der Gesetzgeber die diesbezüglichen Regelungen mit der StVO-Novelle 2020 samt zugehörigem Bußgeldkatalog verschärft.
- Illegales Parken auf einem Gehweg ist nun ein schwerer Verkehrsverstoß, der ab einer Parkdauer von einer Stunde mit einem Bußgeld von € 70 bis € 160 sowie einem Eintrag ins Fahreignungsregister bestraft wird.
- Das bisherige häufige Dulden des Gehwegparkens unter Verweis auf einen geringfügigen Verkehrsverstoß oder das Opportunitätsprinzip ist spätestens jetzt nicht mehr rechtskonform.
- Die Anordnung von legalem Gehwegparken sollte grundsätzlich vermieden werden, da schon heute die hohen technischen und verkehrsrechtlichen Hürden nur selten einzuhalten sind.
- Politik und Verwaltung müssen im Interesse der verletzlichsten und in Innenstädten größten Gruppe im Verkehr Maßnahmen ergreifen, um illegales Gehwegparken zu verhindern und legales zu vermeiden.



Bild 63: Nicht so, ...



Bild 64: ... allenfalls so!