

Regelungen zur Duldung von Gehwegparken

DUH-Abfrage in 104 Städten nach Bundesland

Systematik:

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat alle deutschen Großstädte sowie die fünf größten Städte jedes Bundeslandes nach ihren Plänen zum Parkraummanagement befragt und veröffentlicht die Ergebnisse nach und nach. **In dieser Untersuchung werden die Regelungen zur Duldung von rechtswidrigem Parken auf Gehwegen dargestellt.** Konkret wurden folgende Fragen gestellt:

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen **geahndet**?
2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen **eine zu beseitigende Behinderung** angenommen?
3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Zusammenfassung und Einordnung der Ergebnisse

Zahlreiche der 104 befragten Städte dulden die systematische Behinderung und Gefährdung von Fußgängerinnen und Fußgängern durch illegales Parken auf Gehwegen. Nur 26 der 104 von der DUH abgefragten Städte bestätigen, dass sie Falschparken auf Gehwegen konsequent mit einem Bußgeld ahnden. **Die systematische Duldung und die systematische Nicht-Ahndung von Falschparkenden auf Gehwegen sind nach Rechtsauffassung der DUH jedoch rechtswidrig.** Falschparkende auf Gehwegen verdecken die Sicht und zwingen Menschen zum Ausweichen auf die Straße. Dadurch entstehen lebensgefährliche Situationen.

Laut offiziellen Regelwerken muss ein Gehweg **mindestens 2,20 Meter** breit sein, darunter ist ein unbehinderter Begegnungsverkehr nicht möglich. **Diese Vorgabe ignorieren die meisten Städte jedoch.** Menschen mit Rollstuhl oder Kleinkinder auf dem Rad sind dann gezwungen, auf die Straße auszuweichen. Manche Städte schleppen die Falschparkenden sogar erst dann ab, wenn Restgehwegbreiten von 1 Meter, 90 oder gar 80 Zentimetern unterschritten werden. Selbst bei der Anordnung von legalem Gehwegparken halten viele Städte die vorgegebene Mindestgehwegbreite von 2,20 Meter nicht ein.

Forderung der Deutschen Umwelthilfe:

Die Deutsche Umwelthilfe fordert eine systematische und konsequente Ahndung von Gehwegparken. Dem Kfz-Verkehr wird ein großer Teil des öffentlichen Raums zugesprochen. Zusätzlich nehmen Autos erheblichen Raum in Anspruch, der anderen Verkehrsträgern wie dem Fahrrad- und Fußverkehr

zugeordnet ist. Der erste Schritt einer notwendigen Neuverteilung des öffentlichen Raums liegt in der konsequenten Durchsetzung der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen.

Gehwege sind für den Fußverkehr da. Eine Duldung von illegalem Gehwegparken sollte unter keinen Umständen vorgenommen werden. In Fällen, in denen der Fußverkehr durch illegal abgestellte Kfz gefährdet oder behindert wird, müssen diese Kfz konsequent abgeschleppt werden. Eine Behinderung liegt bereits dann vor, wenn der Gehweg in seiner Funktion eingeschränkt ist. Eine Ahndung des Gehwegparkens reicht nicht aus, eine Beseitigung der Behinderung muss unverzüglich veranlasst werden. Wenn Gehwegparken durch Behörden angeordnet wird, muss sichergestellt werden, dass eine ausreichende Restgehwegbreite verbleibt und weiterhin unbehinderter Begegnungsverkehr stattfinden kann – auch mit Rollstuhl und Kinderwagen.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Der Gesetzgeber räumt dem Gehweg eine besondere Schutzfunktion ein. **Das Parken eines Fahrzeugs auf einem Gehweg ist grundsätzlich verboten**, solange es nicht explizit durch ein entsprechendes Verkehrszeichen erlaubt ist. Bei Verstößen gegen die Regelung handelt es sich laut Straßenverkehrsgesetz (StVG) um Verkehrsordnungswidrigkeiten, die nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) verfolgt werden und mit einem Bußgeld belegt sind. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten kann nach § 56 OWiG eine Verwarnung ausgesprochen werden. **Eine systematische Duldung von Ordnungswidrigkeiten ist nach Rechtsauffassung der DUH rechtswidrig.**

Bedingung für das Abschleppen falsch geparkter Kfz auf Gehwegen ist eine Gefährdung oder Behinderung für den Fußverkehr. Laut aktueller Rechtsprechung liegt eine Behinderung vor, wenn ein unbehinderter Begegnungsverkehr zweier Fußgänger, auch solcher mit Kinderwagen, nicht mehr möglich ist. Dann wird nicht nur ein erhöhtes Bußgeld fällig, sondern es darf auch abgeschleppt werden.

Gleiches gilt laut Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) für die Anordnung von legalem Gehwegparken: *„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 Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74, Abs II.)

Anders als Gerichte und VwV-StVO werden in den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die als Stand der Wissenschaft und Technik anerkannt sind, konkrete Maße genannt. Für zwei Personen im Begegnungsverkehr inklusive Sicherheitsabständen zu Hauswänden und Autos ist eine **Mindestbreite des Rest-Gehwegs von 2,20 Meter** notwendig. Die Regelbreite hingegen sollte mindestens 2,50 Meter betragen. Die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ der FGSV nehmen für Personen im Rollstuhl eine nochmals höhere Mindestbreite für Gehwege an. **Das bedeutet, dass eine Behinderung vorliegt, wenn der Gehweg durch eine Restbreite von weniger als 2,20 Meter in seiner Funktion eingeschränkt ist.** Eine konkrete Behinderung eines individuellen Fußgängers muss nicht nachgewiesen werden.

Ein aktuelles Gerichtsurteil aus Bremen (Az. 1 LC 64/22) bestätigt die Rechtsauffassung der DUH: Das Oberverwaltungsgericht Bremen hat festgestellt, dass die Funktion eines Gehwegs nicht erst dann beeinträchtigt ist, wenn man nur mit Mühe an parkenden Fahrzeugen vorbeikommt. Es genüge nicht, wenn nur ein schmaler Engpass verbleibt, den Rollstuhlfahrer:innen oder Personen mit Kinderwagen „mit

Mühe und Not“ passieren können. Vielmehr muss auch ein Begegnungsverkehr unter ihnen und mit Fußgänger:innen möglich bleiben.

Wenn eine Behinderung durch Falschparkende vorliegt, reicht es nach Rechtsauffassung der DUH nicht aus ein Bußgeld zu verhängen, die Behinderung muss konsequent beseitigt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits 1992 geurteilt, dass Falschparkende abgeschleppt werden müssen, wenn eine Behinderung vorliegt: *„Keinem Zweifel unterliegt andererseits, dass ein Abschleppen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge im Falle der Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmern geboten erscheint.“* (BVerwG, 14.05.1992 – 3 C 3/90)

Baden-Württemberg

Baden-Württemberg ist das einzige Bundesland, das in einem „*Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr*“ aus Mai 2020 den Kommunen gegenüber bestätigt hat, dass die pauschale Duldung von illegalem Gehwegparken rechtswidrig ist. Damit nimmt das Bundesland eine Vorreiterrolle ein.

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

In **Heidelberg** und **Stuttgart** erfolge keine konsequente Ahndung von Gehwegparken, sondern ob geahndet wird oder nicht, ist den Ordnungskräften im Rahmen einer Einzelfallentscheidung überlassen. In **Mannheim** werde sogar an manchen Stellen der Stadt das Falschparken auf Gehwegen geduldet. Das solle aber nach Angaben der Stadt, aufgrund des oben genannten Erlasses zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, aufgegeben werden. In **Freiburg** werde „das Falschparken auf Geh- und Radwegen auf der Grundlage einer Dienstanweisung beanstandet“. Diese Dienstanweisung sieht eine Ahndung erst bei einer Restbreite „merklich unter 1,50 Meter“ vor. Während bei einer Rest-Gehwegbreite von 1,50 Meter der Falschparkende im Regelfall abgeschleppt werden müsste um die Behinderung zu beseitigen, erhält er in Freiburg nicht mal ein Bußgeld.

Von den acht baden-württembergischen Großstädten sichern nur **Heilbronn**, **Karlsruhe** und **Reutlingen** eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

Die Stadt **Ulm** verweist lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen verweigert damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. **Pforzheim** hat die Anfrage der DUH gar nicht beantwortet.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

In **Karlsruhe** werde eine zu beseitigende Behinderung durch Falschparkende erst dann angenommen, wenn eine Restgehwegbreite von 1,20 Meter unterschritten wird. Auch in **Ulm** würden Falschparkende geduldet, solange 1,50 Meter Restgehwegbreite verbleiben. In beiden Städten ist damit kein unbehinderter Begegnungsverkehr auf dem Gehweg möglich. Eine pauschale Duldung von Falschparkenden auf Gehwegen ist nach Rechtsauffassung der DUH rechtswidrig, wenn nicht mindestens 2,20 Meter Gehweg verbleiben.

Positiv sticht die Antwort der Stadt **Reutlingen** hervor. Es heißt auf Geh- und Radwegen parkende Fahrzeuge würden immer dann abgeschleppt, wenn die durch Regelwerke vorgegebenen Mindestbreiten nicht eingehalten werden.

In **Heilbronn** werde nur dann abgeschleppt, „wenn der reibungslose und ungehinderte Ablauf des jeweiligen Rad- oder Fußgängerverkehres nicht mehr gewährleistet ist“. Wann dies der Fall ist, wird durch die Stadt nicht näher definiert. In **Stuttgart** und **Mannheim** wird ähnlich argumentiert: Es heißt Kraftfahrzeuge würden abgeschleppt, wenn sie eine nicht näher definierte Behinderung oder Gefährdung darstellen. In **Freiburg** würden Falschparkende auf Geh- und Radwegen nach Einzelfallentscheidung

abgeschleppt. Das bedeutet, dass es den Ordnungskräften möglich ist, selbst komplett zugeparkte Gehwege zu dulden. Die Städte **Heidelberg** und **Pforzheim** haben die Frage der Deutschen Umwelthilfe nicht beantwortet.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Auch hier ist die Antwort der Stadt **Karlsruhe** besonders fußgängerfeindlich. Die Stadt gibt an, dass bereits eine Rest Gehwegbreite von 1,60 Meter zur Anordnung von legalem Gehwegparken ausreichend sei. Dies ist nach Rechtsauffassung der DUH rechtswidrig.

Positiv stechen hingegen die Antworten aus **Heilbronn** und **Heidelberg** hervor. In Heilbronn werde legales Gehwegparken nur dann angeordnet, wenn die Rest Gehwegbreite mindestens 2,50 Meter beträgt. Die Stadt Heidelberg habe zwar in der Vergangenheit Gehwegparken bei einer verbleibenden Rest Gehwegbreite von 1,50 Meter angeordnet, aber möchte weitere Legalisierung von Gehwegparken zukünftig vermeiden. Es werde zudem geprüft, ob das Parken auf den bislang freigegebenen Gehwegen wieder aufgehoben werden muss.

Die Städte **Freiburg**, **Mannheim**, **Stuttgart** und **Ulm** verweisen lediglich pauschal auf Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. Stuttgart fügt noch hinzu, dass die Anordnung von Gehwegparken, im Gegensatz zu früheren Jahren, sehr restriktiv gehandhabt und in der Regel darauf verzichtet werde. **Pforzheim** hat die Anfrage der DUH gar nicht beantwortet.

Bayern

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

In Bayern sichert keine einzige Großstadt eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Damit schneiden bayerische Städte besonders fußgängerfeindlich ab. In **Fürth** werde eine Verwarnung erst dann ausgestellt, wenn das parkende Fahrzeug komplett oder zumindest mit zwei Rädern auf einem Geh- oder Radweg steht, dabei kann auch ein weit auf den Gehweg ragendes Heck den Fußverkehr behindern. In Ingolstadt würden Falschparkende auf Geh- und Radwegen erst ab Standzeiten von 4 Minuten geahndet, obwohl in dieser Zeit zahlreiche Personen gezwungen sein können auf die Straße auszuweichen. In **Erlangen** und **München** erfolge ebenfalls keine konsequente Ahndung von Gehwegparken, sondern ob geahndet wird oder nicht, ist den Ordnungskräften im Rahmen einer Einzelfallentscheidung überlassen. Die Städte **Augsburg**, **Nürnberg**, **Regensburg** und **Würzburg** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

Die meisten bayrischen Städte verweisen darauf, dass in Bayern nicht die Ordnungsämter, sondern allein die Landespolizei dazu befugt ist Fahrzeuge abzuschleppen. In **München** wird ausgeführt, dass eine

Behinderung von Rad- und Fußverkehr erst dann angenommen werde, wenn weniger als 1,50 Meter Restbreite verbleiben. Damit ist kein unbehinderter Begegnungsverkehr auf dem Gehweg möglich. Eine pauschale Duldung von Falschparkenden auf Gehwegen ist nach Rechtsauffassung der DUH rechtswidrig, wenn nicht mindestens 2,20 Meter Gehweg verbleiben. Die Städte **Nürnberg und Erlangen** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Besonders fußgängerfeindlich scheint die Praxis in **Fürth** zu sein. Die Stadt listet eine Reihe von Bedingungen auf, die für eine Anordnung von legalem Gehwegparken gegeben sein müssen, wie beispielsweise eine maximale Bordsteinhöhe und der Gehwegbelag. Eine ausreichende Gehwegbreite scheint hingegen kein Faktor in dem Entscheidungsprozess zu sein. Die Stadt **München** gibt als Bedingung zur Anordnung von legalem Gehwegparken an, dass eine Restgehwegbreite von mindestens 1,50 Meter gegeben sein muss. In **Erlangen** sind es 1,80 Meter. Beides ist deutlich weniger als die notwendige Mindestbreite für einen Gehweg von 2,20 Meter. Dies ist nach Auffassung der DUH klar rechtswidrig.

Die Stadt **Ingolstadt** gibt neben einem hohen Parkdruck und einer schmalen Fahrbahn auch eine ausreichende Restgehwegbreite als Bedingung zur Anordnung von legalem Gehwegparken an. Es wird jedoch nicht näher definiert welche Breite als ausreichend angesehen wird. Die Städte **Augsburg, Nürnberg, Regensburg** und **Würzburg** verweisen lediglich pauschal auf Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

Berlin

Berlin gibt in der Antwort auf unsere Anfrage keine konkreten Angaben zu den Bedingungen für Ahndung und Beseitigung von Falschparken auf Geh- und Radwegen und verweist darauf, dass die Zuständigkeiten für die Entscheidungen bei den Ordnungsämtern der einzelnen Bezirke liegen sowie bei der Senatsverwaltung für Inneres.

Auf die Frage unter welchen Bedingungen legales Gehwegparken angeordnet wird, verweist die Berliner SenUMVK lediglich pauschal auf die Verwaltungsvorschriften.

Brandenburg

Von den fünf größten Städten in Brandenburg gibt lediglich **Potsdam** an, dass Gehwegparken grundsätzlich geahndet werde. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

Generell sind die Antworten aus den Städten in Brandenburg wenig aussagekräftig, da fast ausschließlich entweder auf die rechtlichen Grundlagen sowie auf Verwaltungsvorschriften verwiesen wird (**Cottbus** und **Oranienburg**) oder die Fragen gar nicht erst beantwortet werden (**Brandenburg an der Havel** und

Frankfurter an der Oder). Damit wurde in Brandenburg eine hilfreiche Beantwortung der DUH-Anfrage fast durchgängig verweigert.

Bremen

Die **Stadt Bremerhaven** verweist bei allen drei Fragen ausschließlich auf die rechtlichen Grundlagen sowie auf Verwaltungsvorschriften und verweigert damit eine hilfreiche Beantwortung der DUH-Anfrage.

Die **Stadt Bremen** listet eine ganze Reihe an Gründen auf, bei denen eine zu beseitigende Behinderung durch falschparkende Kfz angenommen wird, eine mindestens vorhandene Restbreite des Gehweges wird jedoch nicht als Grund genannt. Das ist nach Einschätzung der Deutschen Umwelthilfe rechtswidrig und klar fußgängerfeindlich

Erst kürzlich wurde die Straßenverkehrsbehörde der Freien Hansestadt Bremen vom Oberverwaltungsgericht verurteilt, da sie es in einem Wohnviertel hinnimmt, dass seit Jahren auf beiden Straßenseiten aufgesetzt auf den Gehweg geparkt wurde. Dadurch sei der Gehweg in seiner Funktion dauerhaft beeinträchtigt, da „nicht mehr genügend Platz für einen ungehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr verbleibt.“ Die Straßenverkehrsbehörde ist nun verpflichtet geeignete Maßnahmen gegen das aufgesetzte Gehwegparken zu ergreifen. (OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2022 Aktenzeichen 1 LC 64/22)

Hamburg

Hamburg sichert keine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu, sondern verweist lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen. Auch die Bedingungen für eine zu beseitigende Behinderung durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen bleiben in Hamburgs Antwort undefiniert. Es heißt es werde nur nach Einzelfallentscheidung abgeschleppt.

Positiv sticht die Antwort auf unsere Frage nach den Bedingungen für die Anordnung von legalem Gehwegparken hervor. Es heißt, dass genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleiben müsse.

Hessen

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

Von den fünf größten Städten in Hessen gibt lediglich **Offenbach am Main** an, dass Gehwegparken grundsätzlich geahndet werde. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

Die Stadt **Frankfurt am Main** gibt zwar an, dass das Gehwegparken grundsätzlich geahndet werde, allerdings mit dem entscheidenden Zusatz, dass dies in Bewohnerparkgebieten mit schmalen Straßen nicht immer möglich sei. Dies bedeutet de facto, dass Gehwegparken entgegen der Gesetzeslage teilweise

geduldet wird. **Darmstadt, Kassel** und **Wiesbaden** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

In **Offenbach am Main** führe selbst die Unterschreitung einer Restgehwegbreite von 1,00 Meter nicht immer, sondern nur möglicherweise nach Einzelfallprüfung zu einer Abschleppmaßnahme der Autos auf Geh- und Radwegen. Auch die in **Frankfurt am Main** geltenden 1,50 Meter Restgehwegbreite ermöglichen keinen unbehinderten Begegnungsverkehr auf dem Gehweg. Eine pauschale Duldung von Falschparkenden auf Gehwegen ist nach Rechtsauffassung der DUH rechtswidrig, wenn nicht mindestens 2,20 Meter Gehweg verbleiben.

Die Städte **Darmstadt, Kassel** und **Wiesbaden** lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

In **Frankfurt am Main** werde kein Gehwegparken mehr angeordnet, wenn eine Restgehwegbreite von 2,20 Meter unterschritten wird, womit die notwendige Mindestbreite von Gehwegen im Begegnungsverkehr sichergestellt wird.

Offenbach am Main und **Wiesbaden** verweisen auf die geltenden Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. Offenbach am Main fügt hinzu, dass für in der Vergangenheit angeordnetes Gehwegparken zunächst Bestandsschutz bestehe. Damit gibt die Stadt zu auch weiterhin Gehwegparken an Stellen zu dulden, wo es nie hätte angeordnet werden dürfen. In **Darmstadt** heißt es zwar, dass Gehwegparken nur angeordnet werde, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, aber verweist gleichzeitig auf eine Restgehwegbreite von nur mindestens 1,60 Meter. Damit ist der unbehinderte Begegnungsverkehr nicht möglich. Dafür braucht es mindestens 2,20 Meter Gehwegbreite. In **Kassel** erfolge, nach Angaben der Stadt, in der Regel keine neuen Anordnungen von Gehwegparken mehr. Daraus lässt sich jedoch auch ableiten, dass für bestehende Anordnungen Bestandsschutz gilt.

Mecklenburg-Vorpommern

Von den fünf größten Städten in Mecklenburg-Vorpommern gibt lediglich **Rostock** an, dass Gehwegparken grundsätzlich geahndet werde. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

Generell sind die Antworten aus den Städten in Mecklenburg-Vorpommern wenig aussagekräftig, da fast ausschließlich entweder auf die rechtlichen Grundlagen sowie auf Verwaltungsvorschriften verwiesen

wird (**Neubrandenburg** und **Stralsund**) oder die Fragen gar nicht erst beantwortet wurden (**Greifswald** und **Schwerin**). Damit wurde in Mecklenburg-Vorpommern eine hilfreiche Beantwortung der DUH-Anfrage fast durchgängig verweigert.

Niedersachsen

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

Besonders fußgängerfeindlich ist die Antwort aus **Göttingen**. Hier werde Falschparken auf Geh- und Radwegen außerhalb der bewirtschafteten Zonen grundsätzlich geduldet, wenn eine Restgehwegbreite von 1,00 Meter gegeben ist. Demnach wird dem Ordnungsamt erst bei weniger als 1,00 Meter Restgehwegbreite die Möglichkeit gegeben ein Bußgeld zu verhängen. Dies ist nach Einschätzung der Deutschen Umwelthilfe klar rechtswidrig.

Von allen acht niedersächsischen Großstädten sichern nur **Osnabrück** und **Salzgitter** eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

Braunschweig, **Hannover**, **Hildesheim** und **Oldenburg** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. **Wolfsburg** hat die Anfrage gar nicht beantwortet.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

Die Stadt **Hannover** gibt an, dass erst abgeschleppt werde, wenn Passantinnen und Passanten an einer "regelgerechten Nutzung [des Geh- bzw. Radwegs] gehindert werden [...]". In **Göttingen** werde eine zu beseitigende Behinderung durch Falschparkende erst dann angenommen, wenn eine Restgehwegbreite von 0,80 Meter unterschritten wird, obwohl bei dieser Restbreite die Nutzung des Gehwegs für jede Person mit Kinderwagen Rollator oder Rollstuhl vollkommen ausgeschlossen ist. Die zu gewährleistende Mindestbreite beträgt 2,20 Meter.

In **Osnabrück** würden, nach Angaben der Stadt, verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen abgeschleppt, wenn Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen nicht unbehindert passieren können. Dass auch der unbehinderte Begegnungsverkehr weiterhin gewährleistet sein muss, wird jedoch nicht erwähnt. Die Städte **Braunschweig**, **Hildesheim** und **Oldenburg** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. Die Städte **Salzgitter** und **Wolfsburg** haben die Frage gar nicht beantwortet.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Nur die Antwort aus **Hildesheim** sticht positiv hervor. Es heißt, dass genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleiben muss.

Die Stadt **Osnabrück** listet mehrere Bedingungen zur Anordnungen von legalem Gehwegparken auf, darunter auch eine nicht weiter definierte ausreichende Restgehwegbreite. Die Städte **Braunschweig, Göttingen, Hannover** und **Oldenburg** verweisen lediglich pauschal auf Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. Aus **Salzgitter** erhielten wir die nicht näher erläuterte Antwort: „Es gibt kein legales Gehwegparken.“ **Wolfsburg** hat die Anfrage gar nicht beantwortet.

Nordrhein-Westfalen

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

Von allen 30 Großstädten in NRW fallen vor allem die Antworten aus **Paderborn, Recklinghausen** und **Krefeld** negativ auf. Die Stadt Recklinghausen ahnde Falschparken auf nur, wenn der Gehweg nicht mehr nutzbar sei. Die Stadt Paderborn akzeptiere in einigen Bereichen der Stadt das illegale Gehwegparken, solange eine Gehwegrestbreite von 1,20 Meter verbleibt. Demnach wird dem Ordnungsamt erst bei weniger als 1,20 Meter Restgehwegbreite die Möglichkeit gegeben ein Bußgeld zu verhängen. Dies ist nach Einschätzung der Deutschen Umwelthilfe klar rechtswidrig. Auch in Krefeld ist die Toleranzgrenze für Falschparkende hoch: Es gebe Bereiche, in denen das Gehwegparken aufgrund des Parkdrucks generell geduldet wird.

Auch in **Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Remscheid** und **Solingen** gibt es keine konsequente Ahndung von Gehwegparken, eine Ahndung erfolge stets nach Einzelfallentscheidung.

Nur 9 der 30 nordrhein-westfälischen Großstädten sichern eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies jedoch der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen. Namentlich sind das: **Aachen, Bielefeld, Bonn, Duisburg, Gütersloh, Hagen, Leverkusen, Mülheim an der Ruhr** und **Neuss**. 12 Städte verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage: **Bergisch Gladbach, Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Herne, Moers, Mönchengladbach, Münster, Oberhausen, Siegen** und **Wuppertal**. **Köln** hat die Anfrage gar nicht beantwortet.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

Zahlreiche Städte in NRW verfolgen nach Rechtsauffassung der DUH eine rechtswidrige Praxis und dulden systematisch rechtswidrige Behinderungen von Rad- und Fußverkehr durch Falschparkende. In **Bergisch Gladbach** werden Falschparkende erst dann abgeschleppt, wenn ein Durchkommen auf dem Geh- oder Radweg nicht mehr möglich sei. In **Bonn, Gütersloh, Herne** und **Siegen** wird ähnlich argumentiert: Erst wenn der Geh- oder Radweg für die Passantinnen und Passanten nicht oder nur noch schwer nutzbar ist, werde hier abgeschleppt. Die Stadt **Aachen** gibt an, dass eine Behinderung auf Gehwegen erst dann angenommen wird, wenn eine Restgehwegbreite von 90 cm unterschritten wird. Es gibt kaum eine Stadt in Deutschland, die geringere Restgehwegbreiten akzeptiert. Auch die Städte **Krefeld** und **Leverkusen**

gehören zu den fußgängerfeindlichsten Städten in ganz Deutschland und dulden Gehwegparken pauschal, sofern nicht weniger als 1,00 Meter Restgehweg verbleibt. Für einen ungehinderten Begegnungsverkehr auf Gehwegen sind mindestens 2,20 Meter notwendig.

Die Städte **Bottrop**, **Duisburg** und **Oberhausen** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. Die Stadt **Mülheim an der Ruhr** listet mehrere Bedingungen zur Anordnungen von legalem Gehwegparken auf, darunter auch eine nicht weiter definierte ausreichende Restgehwegbreite. In **Düsseldorf**, **Gelsenkirchen**, **Hamm**, **Münster** und **Solingen** erfolge das Abschleppen von Falschparkenden auf Geh- und Radwegen nach Einzelfallentscheidung. Das bedeutet, dass es den Ordnungskräften möglich ist selbst komplett zugeparkte Gehwege zu dulden. In **Dortmund** wird ähnlich argumentiert. Es heißt, es reiche eine Funktionsstörung des Geh- oder Radwegs damit es zu einer Verwarnung oder Abschleppmaßnahme komme. Eine konsequente Ahndung wird jedoch nicht zugesichert. Die Städte **Bielefeld**, **Bochum**, **Essen**, **Hagen**, **Moers**, **Neuss** und **Remscheid** sähen das Abschleppen von Falschparkenden auf Geh- und Radwegen erst dann als notwendig an, wenn eine nicht näher definierte Behinderung der Passantinnen und Passanten vorliegt. In **Paderborn** werde sogar erst bei einer nicht näher definierten Gefährdung der Passantinnen und Passanten durch illegal abgestellte Fahrzeuge abgeschleppt. Die Städte **Köln**, **Mönchengladbach**, **Recklinghausen** und **Wuppertal** haben die Frage nicht beantwortet.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Acht nordrhein-westfälische Städte ordnen legales Gehwegparken selbst dann an, wenn die Restgehwegbreiten die in Regelwerken festgelegten Mindestbreiten des Gehwegs von mindestens 2,20 Meter weit unterschreiten. In **Krefeld** wird Gehwegparken selbst dann angeordnet, wenn lediglich 1,60 Meter Restbreite des Gehwegs verbleiben. In **Dortmund**, **Essen**, **Oberhausen**, **Siegen** und **Wuppertal** reicht den Stadtverwaltungen eine Restbreite von 1,50 Meter und in **Hagen** werden lediglich 1,20 Meter als notwendige Restgehwegbreite angenommen. Damit ist in keiner der Städte ausreichend Platz für unbehinderten Begegnungsverkehr gewährleistet. **Neuss** listet eine Reihe von Bedingungen auf, die für eine Anordnung von legalem Gehwegparken gegeben sein müssen, wie beispielsweise die Erfüllung von baulichen Grundlagen und ein erheblicher Parkdruck. Eine ausreichende Restgehwegbreite scheint hingegen kein Faktor in dem Entscheidungsprozess zu sein – auch dies ist nach Auffassung der DUH klar rechtswidrig.

Nur die Antwort aus **Gelsenkirchen** sticht positiv hervor. Es würde legales Gehwegparken nur dann angeordnet werden, wenn die Restgehwegbreite mindestens 2,50 Meter beträgt.

In **Aachen** werde gar kein Gehwegparken mehr angeordnet. Da die Stadt Aachen illegales Gehwegparken jedoch systematisch duldet, ist den Fußgängerinnen und Fußgängern in Aachen damit auch nicht geholfen. Auch in **Münster** werde grundsätzlich kein Gehwegparken mehr angeordnet. Davon sollen jedoch Ausnahmen möglich sein. Die Städte **Bielefeld**, **Bochum**, **Gütersloh**, **Herne**, **Leverkusen**, **Mülheim an der Ruhr** und **Recklinghausen** geben als Bedingung für die Anordnung von legalem Gehwegparken an, dass eine ausreichende Restgehwegbreite gewährleistet sein muss. Es wird jedoch nicht näher definiert welche Breite als ausreichend angesehen wird. Zahlreiche Städte (**Bonn**, **Bottrop**, **Duisburg**, **Düsseldorf**, **Mönchengladbach**, **Paderborn**, **Remscheid** und **Solingen**) verweisen pauschal auf die Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. In

Bergisch Gladbach und **Moers** werde Gehwegparken nach Einzelfallentscheidung angeordnet. Nähere Erläuterungen werden jedoch nicht geliefert. Die Städte **Hamm** und **Köln** haben die Frage gar nicht beantwortet.

Rheinland-Pfalz

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

Von den fünf größten Städten in Rheinland-Pfalz sichern nur **Ludwigshafen** und **Trier** eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen. **Kaiserslautern**, **Koblenz** und **Mainz** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

In kaum einem Bundesland ist die Quote von Städten, die sich an die gesetzlichen Vorgaben halten so niedrig wie in Rheinland-Pfalz. Die Antworten aus vier von fünf Städten sind nach Ansicht der Deutschen Umwelthilfe rechtswidrig. In **Mainz** führe selbst die Unterschreitung einer Restgehwegbreite von 0,90 Meter nicht immer, sondern nur möglicherweise nach Einzelfallprüfung zu einer Abschleppmaßnahme der Autos auf Gehwegen. In **Trier** werde eine zu beseitigende Behinderung durch Falschparkende erst dann angenommen, wenn auch Geh- oder Radwegen eine Restbreite von 1,00 Meter unterschritten wird. Auch die in **Ludwigshafen** festgelegten 1,20 Meter sowie die in **Koblenz** festgelegten 1,50 Meter Restgehwegbreite ermöglichen keinen unbehinderten Begegnungsverkehr auf dem Gehweg. Offizielle Regelwerke geben eine Mindestbreite von 2,20 Meter vor.

Nur **Kaiserslautern** gibt an, dass Falschparkende auf Geh- und Radwegen systematisch abgeschleppt werden, wenn nicht „genügend Platz für einen unbehinderten Verkehr von Radfahrern, Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern“ verbleibt. Ein unbehinderter Begegnungsverkehr wird jedoch nicht erwähnt.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Die Stadt **Ludwigshafen** listet verschiedene Bedingungen auf, die für eine Anordnung von legalem Gehwegparken gegeben sein müssen, wie beispielsweise ein zulässiges Gesamtgewicht der Fahrzeuge. Eine ausreichende Restgehwegbreite scheint hingegen kein Faktor in dem Entscheidungsprozess zu sein. Dies ist nach Auffassung der DUH klar rechtswidrig.

In **Trier** erfolgen, nach Angaben der Stadt, in der Regel keine neuen Anordnungen von Gehwegparken mehr. Daraus lässt sich jedoch auch ableiten, dass für bestehende Anordnungen Bestandsschutz gelte. In **Kaiserslautern** werde legales Gehwegparken nur angeordnet, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern verbleibt.

Dass auch der unbehinderte Begegnungsverkehr weiterhin gewährleistet sein muss, wird jedoch nicht erwähnt. Die Städte **Koblenz** und **Mainz** verweisen lediglich pauschal auf Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

Saarland

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

Von den fünf größten Städten im Saarland sticht die Antwort aus **St. Ingbert** als besonders fußgängerfeindlich hervor. Hier werde das Falschparken auf Geh- und Radwegen erst dann geahndet, wenn „die Nutzung der Geh- bzw. Radwege durch Fußgänger bzw. Radfahrer nicht mehr möglich ist“. In **Homburg** und **Neunkirchen** erfolge eine Ahndung nur nach Einzelfallentscheidung. Die Stadt **Völklingen** verweist lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigert damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

Nur **Saarbrücken** sichert eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

Keine einzige Stadt im Saarland gibt eine konsequente und fußgängerfreundliche Antwort auf die Frage, wann Behinderungen durch Falschparkende beseitigt werden. Die Städte **Neunkirchen** und **St. Ingbert** geben an, dass Falschparkende auf Geh- und Radwegen erst dann abgeschleppt werden, wenn eine Benutzung der Wege nicht mehr möglich ist. In der Realität bedeutet dies, dass selbst schmalste Restbreiten hingenommen werden, bei denen zwar einzelne Personen noch laufen können, für Menschen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator jedoch kein Durchkommen ist – erstrecht nicht bei Begegnungsverkehr. In der Antwort aus **Homburg** heißt es, dass erst abgeschleppt werde, wenn „schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht passieren können“.

Die Stadt **Völklingen** verweist lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigert damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. **Saarbrücken** hat die Frage gar nicht beantwortet.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

In **Neunkirchen** werde legales Gehwegparken nur dann angeordnet, wenn die Restgehwegbreite mindestens 2,50 Meter beträgt. Damit ist ein unbehinderter Begegnungsverkehr gegeben.

In **Homburg** werde legales Gehwegparken sehr zurückhalten angeordnet. Das liege unter anderem daran, dass die meisten Gehwege im Stadtgebiet nicht breit genug seien. **Saarbrücken** nennt als Bedingungen zur Anordnung von legalem Gehwegparken einen erheblichen Parkdruck sowie eine ausreichende Restgehwegbreite. Diese wird aber leider nicht näher definiert. Die Städte **St. Ingbert** und **Völklingen** verweisen lediglich pauschal auf Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

Sachsen

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

In **Dresden** werde das Falschparken nur dann geahndet, wenn ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern auf dem Geh- oder Radweg parkt. Dabei kann auch ein auf den Gehweg ragendes Heck bereits eine erhebliche Behinderung darstellen. Auch in **Leipzig** erfolgt keine konsequente Ahndung von Gehwegparken: Ob ein Bußgeld verhängt wird oder nicht, ist den Ordnungskräften im Rahmen einer Einzelfallentscheidung überlassen.

Von den fünf größten Städten in Sachsen, sichert nur **Chemnitz** eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

Plauen und **Zwickau** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

Die Stadt **Chemnitz** ordne das Abschleppen von Falschparkenden auf Geh- und Radwegen erst dann an, wenn entweder eine nicht näher definierte Behinderung der Passantinnen und Passanten vorliegt, oder das Kraftfahrzeug mindestens drei Stunden falsch steht. In **Dresden** werde abgeschleppt, wenn durch eine nicht näher definierte Behinderung die unbehinderte Benutzung der Wege nicht mehr möglich ist. In beiden Fällen wird nicht definiert, ab welcher Restbreite des Gehwegs von einer Behinderung ausgegangen wird.

Plauen und **Zwickau** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und in **Leipzig** würden Falschparkende auf Geh- und Radwegen nach Einzelfallentscheidung abgeschleppt. Das bedeutet, dass es den Ordnungskräften möglich ist, selbst komplett zugeparkte Gehwege zu dulden.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Unter allen sächsischen Großstädten sticht nur die Antwort aus **Leipzig** positiv hervor. Es heißt, es werde kein neues Gehwegparken mehr angeordnet und bestehende Anordnungen würden auf Alternativen überprüft.

Zwickau nennt als eine der Bedingungen zur Anordnung von legalem Gehwegparken eine ausreichende Restgehwegbreite, definiert diese aber nicht näher. Die Städte **Chemnitz**, **Dresden** und **Plauen** verweisen lediglich pauschal auf Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

Sachsen-Anhalt

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

In **Halle an der Saale** erfolge keine konsequente Ahndung von Gehwegparken: Ob ein Bußgeld verhängt wird oder nicht, ist den Ordnungskräften im Rahmen einer Einzelfallentscheidung überlassen.

Von den fünf größten Städten in Sachsen-Anhalt sichert nur **Magdeburg** eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

Die Städte **Dessau-Roßlau**, **Lutherstadt Wittenberg** und **Weißenfels** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

In **Magdeburg** werde eine zu beseitigende Behinderung durch Falschparkende erst dann angenommen, wenn eine Rest Gehwegbreite von 0,80 Meter unterschritten wird, obwohl bei dieser Rest Gehwegbreite kein Begegnungsverkehr möglich ist. Kaum eine Stadt in Deutschland vertritt eine fußgängerfeindlichere Regelung. Offizielle Regelwerke empfehlen mindestens 2,20 Meter verbleibende Gehwegbreite. In den Antworten aus **Lutherstadt Wittenberg** und **Weißenfels** heißt es, dass verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge erst dann abgeschleppt werden, wenn eine Benutzung der Wege nicht mehr möglich ist und die Passantinnen und Passanten auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

Dessau-Roßlau verweist lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und in **Halle an der Saale** würden Falschparkende auf Geh- und Radwegen nach Einzelfallentscheidung abgeschleppt. Das bedeutet, dass es den Ordnungskräften möglich ist, selbst komplett zugeparkte Gehwege zu dulden.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Die Städte **Halle an der Saale** und **Weißenfels** listen verschiedene Bedingungen auf, die für eine Anordnung von legalem Gehwegparken gegeben sein müssen. Eine ausreichende Gehwegbreite scheint kein Faktor in dem Entscheidungsprozess zu sein. Dies ist nach Auffassung der DUH klar rechtswidrig. **Magdeburg** gibt als Bedingung zur Anordnung von legalem Gehwegparken an, dass eine Rest Gehwegbreite von mindestens 1,50 Meter gegeben sein muss, obwohl bei dieser Rest Gehwegbreite kein Begegnungsverkehr möglich ist. Dafür braucht es mindestens 2,20 Meter Gehwegbreite. Daher ist auch dies nach Rechtsauffassung der DUH rechtswidrig.

Die Städte **Dessau-Roßlau** und **Lutherstadt Wittenberg** verweisen lediglich pauschal auf Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

Schleswig-Holstein

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

In **Norderstedt** erfolge keine konsequente Ahndung von Gehwegparken: Ob geahndet wird oder nicht, ist den Ordnungskräften im Rahmen einer Einzelfallentscheidung überlassen.

Von den fünf größten Städten in Schleswig-Holstein sichert nur **Kiel** eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

Flensburg und **Lübeck** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. **Neumünster** hat die Anfrage gar nicht beantwortet.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

In **Kiel** werde eine zu beseitigende Behinderung durch Falschparkende erst dann angenommen, wenn eine Rest Gehwegbreite von 1,00 Meter unterschritten wird, obwohl bei dieser Rest Gehwegbreite kein Begegnungsverkehr möglich ist. Offizielle Regelwerke empfehlen mindestens 2,20 Meter. In der Antwort aus **Flensburg** wird der Begegnungsverkehr nicht berücksichtigt. Es heißt, dass erst abgeschleppt werde, wenn ein Durchkommen für beispielsweise Rollstuhlfahrer, Kinderwagen oder Rollatoren nicht mehr möglich ist.

Lübeck verweist lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigert damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. **Neumünster** und **Norderstedt** haben die Anfrage gar nicht beantwortet.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Kiel listet verschiedene Bedingungen auf, die für eine Anordnung von legalem Gehwegparken gegeben sein müssen, wie beispielsweise ein hoher Parkdruck. Eine ausreichende Rest Gehwegbreite wird hingegen nicht als Faktor in dem Entscheidungsprozess genannt. Dies ist nach Auffassung der DUH klar rechtswidrig.

Die Stadt **Flensburg** gibt zwar an, dass eine der Bedingungen zur Anordnung von legalem Gehwegparken eine ausreichende Rest Gehwegbreite sei, definiert diese aber nicht näher. **Norderstedt** verweist lediglich pauschal auf die Verwaltungsvorschriften und verweigert damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage. In **Lübeck** würde Gehwegparken nach Einzelfallentscheidung angeordnet. Nähere Erläuterungen werden jedoch nicht geliefert. **Neumünster** hat die Anfrage gar nicht beantwortet.

Thüringen

1. Unter welchen Bedingungen wird Falschparken auf Geh- und Radwegen geahndet?

Von den fünf größten Städten in Thüringen sichern nur **Erfurt** und **Gotha** eine grundsätzliche Ahndung von Gehwegparken zu. Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe ist dies der einzig rechtskonforme und akzeptable Umgang mit illegalem Parken auf Geh- und Radwegen.

Gera, Jena und **Weimar** verweisen lediglich pauschal auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

2. Unter welchen Bedingungen wird durch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen eine zu beseitigende Behinderung angenommen?

In **Gotha** würden Falschparkende auf Geh- und Radwegen erst abgeschleppt, wenn eine Benutzung der Wege nicht mehr möglich ist und die Passantinnen und Passanten auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

In **Gera** würden Falschparkende auf Geh- und Radwegen erst nach Einzelfallentscheidung abgeschleppt. Das bedeutet, dass es den Ordnungskräften möglich ist, selbst komplett zugeparkte Gehwege zu dulden. Die Stadt **Erfurt** sehe das Abschleppen von Falschparkenden auf Geh- und Radwegen erst dann als notwendig an, wenn eine nicht näher definierte Behinderung der Passantinnen und Passanten vorliegt. **Jena** und **Weimar** verweisen lediglich auf die gesetzlichen Grundlagen und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.

3. Unter welchen Bedingungen wird legales Gehwegparken angeordnet?

Gera gibt als Bedingung zur Anordnung von legalem Gehwegparken an, dass eine Restgehwegbreite von mindestens 2,00 Meter gegeben sein muss, obwohl bei dieser Restgehwegbreite kein unbehinderter Begegnungsverkehr möglich ist. Dafür braucht es mindestens 2,20 Meter Gehwegbreite.

Unter den thüringischen Städten sticht die Antwort aus **Erfurt** positiv hervor. Legales Gehwegparken werde nur dann angeordnet, wenn die Restgehwegbreite mindestens 2,50 Meter beträgt. Damit ist ein unbehinderter Begegnungsverkehr möglich.

Die Stadt **Gotha** listet mehrere Bedingungen zur Anordnungen von legalem Gehwegparken auf, darunter auch eine nicht weiter definierte ausreichende Restgehwegbreite. Die Städte **Jena** und **Weimar** verweisen lediglich pauschal auf die Verwaltungsvorschriften und verweigern damit eine hilfreiche Beantwortung der Anfrage.