Volt Stadtratsfraktion
Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dominik Krause
Rathaus

München, 10.09.2026

# Gehwegparken konsequent und rechtssicher beenden

## ANTRAG

Der Stadtrat möge folgenden Beschluss fassen:

1. **Umsetzung des Grundsatzbeschlusses:** Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den schrittweisen Abbau von regelwidrigem Gehwegparken in Münchner Straßenzügen konsequent und beschleunigt fortzuführen, wie in der Mobilitätsstrategie 2035 beschlossen[1]

2. **Überprüfung der baulichen Lastanforderungen:** Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in enger Abstimmung mit dem Baureferat flächendeckend zu prüfen, ob die Gehwege in den Straßen, in denen das Gehwegparken derzeit noch angeordnet oder geduldet ist, den statischen Lastanforderungen für moderne Kraftfahrzeuge entsprechen und sicherheitsrelevante Schäden zu erfassen, sowie diese zu beheben.

3. **Anpassung von Anordnungen:** Sollte die bauliche Tragfähigkeit der Gehwege nicht nachweisbar sein oder die zulässige Bordsteinhöhe von maximal 8 cm überschritten werden, sind die entsprechenden Parkanordnungen (insb. Zeichen 315 StVO) umgehend aufzuheben und der Parkraum ordnungsgemäß auf die Fahrbahn zu verlagern oder aufzulösen.

4. **Aktivierung von Parkraum-Alternativen:** Es ist zu prüfen, wie der Parkdruck durch die Aktivierung von ungenutzten privaten Bestands- und Tiefgaragen im Quartier aufgefangen werden kann. Hierfür soll ein Pilotprojekt (Bsp: Tiefgarage der Agentur für Arbeit im Stadtbezirk 2) gestartet werden.

[1] https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/8994301 Mobilitätsstrategie 2035: Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-)Raums B VV 20-26 / V 11904

## BEGRÜNDUNG

### 1. Rechtliche Grundlagen und verkehrspolitische Priorisierung

Das Parken auf Gehwegen ist nach der bundesrechtlichen Straßenverkehrsordnung grundsätzlich untersagt. Gemäß § 2 Abs. 1 StVO müssen Fahrzeuge die Fahrbahn nutzen. § 12 Abs. 4 S. 1 StVO verdeutlicht zudem, dass zum Parken der rechte Fahrbahnrand zu nutzen ist. Gehwege dienen originär dem Fußverkehr. Eine Ausnahme über das Verkehrszeichen 315 (Parken auf Gehwegen) darf von den Straßenverkehrsbehörden nur unter strengen Voraussetzungen angeordnet werden. Das Verwaltungsgericht Hannover hat z.B. am 23.09.2025 bestätigt, dass Restgehwegbreiten von 1,20 m nicht zulässig sind[2]. Bestärkt wird ein Vorgehen gegen rechtswidriges Gehwegparken vom Bundesverwaltungsgericht: Nach sechsjährigem Rechtsstreit wird im Urteil vom Juni 2025 den Bewohner*innen ein Recht auf freie Gehwege eingeräumt und die kommunale Verkehrsbehörde dazu verpflichtet, geeignete Maßnahmen gegen das rechtswidrige Gehwegparken einzuleiten[3].

Der Erhalt von Parkraum darf in einer progressiven Mobilitätsplanung nicht länger auf dem Rücken der Sicherheit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs und zulasten der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen gehen. Die offizielle Mobilitätsplattform der Stadt München unterstreicht, dass die Umgestaltung des öffentlichen Raums hin zu mehr Aufenthaltsqualität und sicheren Wegen für Fußgänger*innen eine zentrale Säule der städtischen Strategie darstellt *(vgl. muenchenunterwegs.de , Allgemeine Informationen zum Parken)*.

Im Grundsatzbeschluss vom 26.03.2025 zur Mobilitätsstrategie 2035: Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-)Raums (B VV 20-26 / V 11904) wurde ein Verfahren zur Beendigung des bislang geduldeten, aber rechtswidrigen Gehwegparkens festgelegt[1]. Im aktuellen Koalitionsvertrag der Regierung ist davon keine Rede mehr. Vielmehr werden “Ausnahmen” und “Bestandsschutz” als Ziele vorgegeben. Es steht zu befürchten, dass der (mit den Stimmen von GRÜNEN und SPD) gefasste Grundsatzbeschluss nicht umgesetzt wird.

### 2. Anforderungen an Barrierefreiheit und kindgerechte Räume

Damit der öffentliche Raum inklusiv und barrierefrei nutzbar ist, müssen Gehwege eine ausreichende Breite aufweisen. Um Begegnungsverkehre von zwei Rollstühlen,

[2] https://www.verwaltungsgericht-hannover.niedersachsen.de/aktuelles/pressemitteilungen/klage-gegen-halteverbot-in-hannover-mitte-abgewiesen-245186.html
[3] https://www.bverwg.de/de/pm/2024/28

Kinderwagen oder Personen mit Gehhilfen problemlos zu ermöglichen, ist eine lichte Gehwegbreite von mindestens 180 cm zwingend erforderlich. Für einen qualitativ hochwertigen und komfortablen Fußverkehr im städtischen Raum sind Begegnungsbreiten von 2,50 m der anzustrebende Standard *(vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 / Wissen kompakt auf parkraumwende.de)*. Gehwegparken schränkt diese Qualität in Münchner Quartieren massiv ein.

Besonders kritisch ist diese Einengung für Kinder. Aus der Entwicklungspsychologie und Verkehrsmedizin ist bekannt, dass Kinder den Straßenraum visuell anders wahrnehmen als Erwachsene. Sie haben ein eingeschränktes Sichtfeld (sog. „Tunnelblick“) und können Geschwindigkeiten sowie Distanzen schlechter einschätzen. Verstellte und zu schmale Gehwege zwingen Kinder oft zum Ausweichen auf die Fahrbahn oder nehmen ihnen die Sicht. Zudem sind auf dem Gehweg rangierende Autos ein Sicherheitsrisiko. Durch die Befreiung der Gehwege von parkenden Autos erhalten Kinder nicht nur ihre Sicherheit zurück, sondern die Gehwege gewinnen ihre Funktion als soziale Aufenthalts- und Spielflächen im Viertel zurück.

## 3. Bauliche Mängel, Denkmalschutz und finanzielle Belastung der LHM

Neben den verkehrssicherheitstechnischen Aspekten sprechen bauliche und finanzielle Gründe gegen das Gehwegparken. Nach den technischen Regelwerken darf Gehwegparken ohnehin nur dort angeordnet werden, wo die Bordsteinhöhe maximal 8 cm beträgt, um Schäden an Fahrzeugen zu vermeiden und das Auffahren kontrolliert zu ermöglichen. In vielen historischen oder gewachsenen Münchner Straßenzügen ist dies ohne teure bauliche Umgestaltungen vorab nicht gegeben.

Schwerwiegender ist jedoch die mangelnde Tiefbautauglichkeit der Gehwege: Standardmäßige Gehwegplatten im Münchner Stadtgebiet sind ausschließlich für die Belastung durch Fußgänger ausgelegt. Im Gegensatz dazu sind Grundstückseinfahrten speziell für Pkw-Lasten dimensioniert. Das regelmäßige Befahren und Abstellen von modernen, immer schwerer werdenden Kraftfahrzeugen (z. B. SUVs oder Elektrofahrzeugen) auf den Gehwegplatten führt zwangsläufig zu strukturellen Schäden, Absenkungen sowie Plattenbrüchen und daraus resultierenden Stolperfallen für Fußgänger.

Die dadurch entstehenden Kosten für den laufenden baulichen Unterhalt und Sanierungen der Gehwege müssten von der Landeshauptstadt München gedeckt werden. Dies darf angesichts der aktuell extrem angespannten Haushaltslage nicht toleriert werden.

## 4. Nutzung von Bestandsgaragen als adäquate Alternative

In vielen Münchner Wohnquartieren existiert ein erhebliches, bislang jedoch ungenutztes Potenzial an privaten Bestands- und Tiefgaragen[4], die aufgrund von bürokratischen Hürden oder mangelnder Vermittlung leer stehen. Hier muss die Stadt ansetzen. Wie bereits gefordert[5], gilt es, diese Kapazitäten über Quartiersgaragen-Konzepte und ein digitales Leerstandsmanagement zu aktivieren, anstatt den öffentlichen Raum weiter als kostenlose oder billige Abstellfläche zu überlassen.

**Volt Stadtratsfraktion**

Alexandra Lang (Initiative)
Felix Sproll
Carina Bachner
Michael von Stosch

*Mitglieder des Stadtrates*

[4] https://parkraumwende.de/die-loesung
[5] https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9232834 StR-Antrag 20-26 / A 05827