

Stadt Osnabrück
Die Oberbürgermeisterin

Vorlagennummer: VO/2026/5379-01
Vorlageart: Mitteilungsvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Schutz des Fußverkehrs auf Osnabrücker Gehwegen / Anfrage der Gruppe Grüne/Volt - Antwort der Verwaltung

Datum: 30.03.2026
Federführung: Vorstand für Bauen, Umwelt und Mobilität
Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen

Beratungsfolge

Gremium	Datum	Sitzungsart	Top-Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt (Kenntnisnahme)	09.04.2026	Ö	

Der Inhalt der Vorlage unterstützt folgende/s strategische/s Ziel/e:

Sachverhalt:

Anfrage der Gruppe Grüne/Volt:

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) ist hinsichtlich des Gehwegparkens eindeutig: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern ggf. mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (StVO § 42, VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen 1. I.). Nach allgemein anerkannten Regeln der Technik ist die Mindest-Gehwegbreite 1,80 Meter.

In der StVO-Novelle 2024 wird im Beschluss des Bundesrates dem Fußverkehr und Menschen mit einer Behinderung sowie der Barrierefreiheit hierfür eine besondere Priorität und Schutzbedürftigkeit zugeordnet (Drucksache 321/24). Zudem sind nach StVO § 45 (9) „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen [...] nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.“

Exemplarische Gefährdungssituation für zu Fuß Gehende in der Liebigstraße, der Eisenbahnstraße und der Straße „In der Dodesheide“ haben wir bereits im Ausschuss für Feuerwehr und Ordnung in Verbindung mit einer bereits im November 2024 eingebrachten Anfrage (VO/2024/3750) thematisiert. Die Verwaltung möchte ihrer Antwort nach die bestehenden Parkanordnungen beibehalten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung hinsichtlich ihrer Anordnung des Vz 315 zum Parken auf Gehwegen, zur Einhaltung geltenden Straßenverkehrsrechts und der Verkehrssicherheit:

Die angesprochene „Mindestbreite“ von 1,80 m ergibt sich aus Formulierungen der

Richtlinien für die Anlagen von Straßen (RAST06) und den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Eine gesetzliche Mindestbreite für Gehwege ist dagegen weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der Straßenverkehrsordnung geregelt.

Bei Neuplanungen von Straßen werden die angestrebten Richtwerte stets zu Grunde gelegt und von der Verwaltung adäquat berücksichtigt.

Auch bei älteren Bestandsflächen versucht die Verwaltung, diese Wunschmaße zu erreichen, allerdings stellt sich die Ausgangslage hier aufgrund der begrenzten Flächenressourcen im bebauten urbanen Raum deutlich schwieriger dar. Eine richtlinienkonforme Ausgestaltung der Verkehrsräume nach heutigen Maßstäben ist in vielen Fällen aufgrund des Platzmangels und der bestehenden Bebauung nur sehr schwer bzw. gar nicht umsetzbar. Hier versucht die Verwaltung unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben, der Verkehrssicherheit und aller weiteren Interessenlagen (wie z.B. Baumstandorte oder Straßencaféflächen) die zum Teil gegenläufigen Interessen zum Ausgleich zu bringen und eine sachgerechte Lösung für den jeweiligen Einzelfall zu finden.

Kriterien, die in eine solche Abwägung mit einfließen, können die Länge der Einengung, mögliche Ausweichstellen für Fußgängerinnen und Fußgänger, der Parkbedarf (z.B. vor Arztpraxen, Apotheken etc.), das Unfallgeschehen, und nicht zuletzt auch die Quantität des Fußgängerverkehrs sein. Je höher die Häufigkeit der Nutzung, desto breiter sollte grds. der Gehweg sein, da Begegnungsverkehre von z.B. Rollstuhl und Kinderwagen wahrscheinlicher werden.

Dies vorweggeschickt, beantwortet die Verwaltung die Anfragen wie folgt:

1. Welche zwingenden Gründe nach StVO § 45 (9) erfordern die Anordnung des Parkens auf dem Gehweg in den oben genannten Straßen?

Die in der Anfrage angesprochenen Straßen verfügen alle über einen baulich hergerichteten Seiten- bzw. Parkstreifen, der straßenplanerisch so entworfen und in der Regel auch politisch so beschlossen wurde. Die vorhandene Beschilderung wäre in diesen Fällen rechtlich nicht zwingend erforderlich, sondern verdeutlicht in dieser Konstellation lediglich die Parkordnung. Dieses hat sich in der Praxis zur Vermeidung von falscher Nutzung bisher als hilfreich erwiesen. Ein Entfall der Beschilderung würde an der Funktion als Parkstreifen allerdings nichts ändern.

2. Wie wird der Vorrang des fließenden Verkehrs (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr für Kinder unter 8 Jahren in Begleitung) nach § 14 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) bei freigegebenem Gehwegparken sichergestellt, falls die Mindest-Gehwegbreite bzw. die notwendige verbleibende Fahrbahnbreite unter 6,50 Meter für Begegnungen des ÖPNV unterschritten wird wie zum Beispiel in der Eisenbahnstraße (Fahrbahnbreite weniger als 5,7 Meter) oder In der Dodesheide (Gehwegbreite weniger als 80 Zentimeter)?

Wie bereits in der einleitenden Stellungnahme erläutert, sind in einer bestehenden Stadtstruktur die räumlichen Flächenverfügbarkeiten begrenzt. Es ist Aufgabe der Verwaltung, durch Verkehrsregelungen und andere Maßnahmen, die teils widerstreitenden Interessen von Zufußgehenden, Radfahrenden, Kraftfahrzeugnutzern und des ÖPNV sowohl im Hinblick auf den fließenden als auch den ruhenden Verkehr zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen. Hierbei genießen die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer natürlich eine besondere Beachtung.

Aufgrund der beschriebenen mangelnden Flächenverfügbarkeit, der Komplexität und der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten lässt sich die Frage nicht generell beantworten,

sondern erfordert eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände/Bedürfnisse im Einzelfall. Hierzu ist die Verwaltung regelmäßig mit der SWO-Mobil und der Polizei, aber auch im Rahmen von Arbeitskreisen, wie dem Runden Tisch Radverkehr, mit diversen Interessensvertretungen im Austausch.

3. Welches Vorgehen plant die Verwaltung bei Straßen mit Parkständen auf Gehwegniveau, bei denen die Mindest-Gehwegbreite unterschritten wird wie in der Liebigstraße, der Knollstraße oder in der Dodesheide mit zum Teil weniger als 80 Zentimetern und diese Unterschreitungen von Mindestbreiten gegebenenfalls zum Zeitpunkt von Planung/Bau bereits nicht zulässig waren?

Inwieweit die ursprünglichen Planungen den damals zugrunde zu legenden Regelwerken/Empfehlungen entsprochen haben, vermag die Verwaltung heute nicht mehr zu beurteilen, da viele Straßenquerschnitte der genannten Straßen bereits seit Jahrzehnten so vorhanden sind. Mit Blick auf die Zukunft wird die Verwaltung auch weiterhin jeden Einzelfall unter Berücksichtigung aller Interessen hinsichtlich der gesetzlichen Vorgaben, konkreter Problemstellungen und vor allem möglicher Auswirkungen auf das weitere Umfeld bewerten und sachgerechte Lösungen erarbeiten. Hierbei gilt dem Schutz des Fußgängerverkehrs eine hohe Priorität.

Für die drei benannten Straßen bedeutet dies konkret:

In der Dodesheide:

Die Straße In der Dodesheide verfügt beidseitig über entsprechende Gehwege. Auf der einen Straßenseite beträgt die Gehwegbreite ca. 2,50 m, auf der anderen Seite, eingeeengt durch den halbhüftigen Parkstreifen, ca. 1,50m. Auch wenn dieses nicht mehr dem heutigen Regelmaß entspricht, so sind der Verwaltung bis dato keinerlei Probleme bekannt, die aus der geringeren Gehwegbreite herrühren.

Auch bei der in 2023 durchgeführten Untersuchung des Schulumfeldes der Grundschule In der Dodesheide im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements, in dem eine Vielzahl von Themen angesprochen und Maßnahmen umgesetzt worden sind, war die vermeintlich zu geringe Gehwegbreite in der Straße In der Dodesheide kein Problempunkt, der von Schülerinnen und Schülern oder Elternvertretern angesprochen wurde. Die vorhandenen Gehwegbreiten führen somit in der Praxis nicht zu nennenswerten Beeinträchtigungen. Aus diesem Grund sieht die Verwaltung hier, auch nach Rücksprache mit der Polizei, aus ordnungsbehördlicher Sicht momentan keinen weitergehenden Handlungsbedarf.

Knollstraße:

Die Knollstraße wurde erst im letzten Jahrzehnt überplant und umgebaut. Hierbei wurden neben breiteren Schutzstreifen auch Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn zum anliegenden Parkstreifen aufgebracht. Die Gehwegbreiten umfassen in der Regel 2,00 m und mehr. Lediglich in einzelnen Teilbereichen sind geringere Gehwegbreiten vorhanden. Da es sich hierbei um überschaubare Streckenabschnitte handelt, wird auch hier aus ordnungsbehördlicher Sicht kein zwingender Handlungsbedarf gesehen.

Liebigstraße:

Die Situation in der Liebigstraße ist sicherlich als kompliziert und angespannt zu bezeichnen. Wie zu Recht erwähnt, ist die vorhandene Gehwegbreite mit teilweise unter einem Meter

deutlich zu schmal. Gerade in dem südlichen Bereich zwischen den beiden Schenkeln der Sandbachstraße ist der zur Verfügung stehende öffentliche Verkehrsraum sehr begrenzt. Aus diesem Grund wurde das Entfernen des Parkstreifens zugunsten eines breiteren Gehweges auch verwaltungsintern schon mehrfach diskutiert. Hierbei gilt es allerdings zu beachten, dass der vorhandene Parkdruck in der Liebigstraße sehr hoch ist. Die Liebigstraße befindet sich mitten im Bewohnerparkgebiet E, das generell stark ausgelastet ist. Private Stellplätze sind nur vereinzelt vorhanden.

Das komplette Entfernen des Parkstreifens zugunsten des Gehweges würde auch weitere Probleme mit sich bringen. Durch den Entfall des Schutzstreifen auf der Liebigstraße zugunsten einer Piktogrammreihe entfiel auch das gesetzlich normierte absolute Haltverbot für die Fahrbahn. Bei Wegfall des Parkstreifens wäre dann das Parken auf der Fahrbahn (neben dem dann breiten Gehweg) zulässig, was bei einer Fahrbahnbreite von 8m zunächst rechtlich auch nicht ausgeschlossen ist. Da sich dieses negativ auf den Radverkehr auswirken würde, welcher dann stadtauswärts hinter parkenden Fahrzeugen anhalten müsste, wird dieses von der Verwaltung momentan als nicht zielführend erachtet. Vielmehr wird eine Kompromisslösung in der Form angestrebt, dass auf dem Parkstreifen kleine abgesperrte Ausweichbereiche geschaffen werden, die zum einen als Ausweichbereich für den Fußgängerverkehr, zum anderen als Abstellmöglichkeit für Mülltonnen an den Abholtagen genutzt werden können. Die Verwaltung wird hier nach individuellen Lösungen suchen.

Im Übrigen gilt es insgesamt zu betonen, dass es in allen drei angesprochenen Bereichen laut Auskunft der Polizei glücklicherweise keinerlei auffälliges Fußgänger-Unfallgeschehen gibt. Die einzelnen registrierten Unfälle, die zu ermitteln waren, konnten in keiner Weise in Zusammenhang mit einer zu geringen Gehwegbreite gebracht werden.

gez. Mike Bohne

Anlage/n

Keine