



GREEN CITY
Der Verein.

PRESSEMITTEILUNG

Populismus statt Platz für alle

Der Vorstoß von OB Dieter Reiter und seiner Fraktion zum Gehwegparken stellt sich einseitig gegen Verkehrssicherheit und soziale Mobilität

München, 26.11.2025 – Oberbürgermeister Dieter Reiter und seine SPD haben heute im Stadtrat die regelmäßige Anordnung von Gehwegparken mit einer Mindestbreite von 1,60 m beantragt. Damit stellen sie sich einseitig auf die Seite der Autobesitzer*innen und der Wohlhabenden und generell gegen alle, die ohne Auto auf freien Gehwegen durch München gut unterwegs sein wollen oder auf die Gehwege angewiesen sind. Denn Zufußgehen ist Basismobilität.

Dieser Vorstoß ist reiner Populismus und löst das Problem in unserer dicht besiedelten Stadt nicht. Warum das so ist, zeigen zwei wesentliche Gründe:

1. Die meisten Gehwege in München sind im Bestand viel zu schmal. Der Platz reicht einfach nicht aus, um auf dem Gehweg mit ausreichender Breite beidseitig legal zu parken.

Um die schutzwürdigsten Verkehrsteilnehmenden wirklich zu schützen, hilft nur eins: das Freihalten der Gehwege.

Das angeordnete Gehwegparken als gute Lösung zu verkaufen, ist schlicht gesagt Humbug. Denn an den meisten Straßen bleibt das Problem bestehen:

Fußgänger*innen, insbesondere Senior*innen, alle mit Rollstuhl oder Rollator oder Schulkinder kommen nicht oder nur schwer durch.

2. Auch die Mindest-Durchgangsbreite von 1,60 m ist nach den aktuellen, bundesweit gültigen Regelwerken nicht ausreichend.

In der Berichterstattung der tz vom 26.11.2025 wird mit einem Foto manipulativ behauptet, dass 1,60 m für die Gehwegbreite ausreichen, während auf dem Bild Herr Reiter, Frau Dietl und Herr Kaufmann zu sehen sind, wie sie nebeneinander auf fast 2 m Breite einerschreiten (erkennbar an den Gehwegplatten von 35x35 cm Größe). Das zeigt bereits, dass 1,60 m Breite nicht für bequemes Zufußgehen ausreichen.

Der Vorschlag der SPD ist daher nicht nur populistisch, sondern auch fachlich unbegründet. Hier wird auf dem Rücken derjenigen, die am meisten Schutz brauchen, der Schutz auf dem Gehweg eingeschränkt.

„Diese Idee ist ein klarer Rückschritt in unserem Miteinander in München. Wir müssen gemeinsam gute Lösungen finden. Den Platz für die Fußgänger*innen einzuschränken statt freie Gehwege durchzusetzen, ist ungerecht und schadet den Menschen, die darauf angewiesen sind“, sagt Anais Schuster Brandis, Sprecherin der Ortsgruppe München von FUSS e.V.

Im Stadtrat wurden Anfang des Jahres wichtige Beschlüsse gefasst, die die Sicherheit der Zufußgehenden und die Barrierefreiheit garantieren und konkrete Lösungen wie Parklizenzzgebiete, einseitiges Parken oder verkehrsberuhigte Bereiche enthalten. Diese sollten erstmal umgesetzt werden, bevor wieder Stopp geschrien wird.

Die Münchner Ortsgruppe des Fachverbands Fußverkehr FUSS e.V. sowie Green City e.V. sprechen sich eindeutig gegen den Vorschlag aus.

SIEHE ANHANG UNTEN: DATEN UND FAKTEN

Ansprechpartnerinnen:

Anais Schuster Brandis
Fachverband Fußverkehr FUSS e.V.
muenchen@fuss-ev.de

Janina Laube
Green City e.V.
janina.laube@greencity.de

ANHANG: DATEN UND FAKTEN

Andere Städte machen es vor

Andere Städte sind deutlich weiter, wenn es um gute Bedingungen im Fußverkehr für ihre Einwohner*innen geht. Beispielhaft seien Heilbronn und Hamburg genannt, welche erst bei Restgehwegflächen von mindestens 2,50 m bzw. 2,20 m Gehwegparken prüfen. Städte wie Aachen, Leipzig oder Münster ordnen überhaupt kein Gehwegparken an.

Restgehwegbreite von 1,60 m ist fachlich falsch

Die von OB Reiter vorgeschlagene Restgehwegbreite von 1,60 m ist laut der Auffassung von FUSS e.V. rechtswidrig, da sie nicht dem Stand der Technik und einschlägigen Vorgaben der DIN entspricht. Eine ähnlich geringe Breite für Gehwege lässt sich in den Regelwerken lediglich an einer Stelle finden: Für dörfliche Hauptstraßen mit geringem Kfz- und Fußverkehrsaufkommen werden als Mindestbreite 1,50 m vorgesehen. Im städtischen Raum muss zwingend die Mindestgehwegbreite 2,50 m betragen.

Wenn OB Reiter also solche Maße vorschlägt, hat er eine urbane Mobilitätsgestaltung nicht mehr im Sinn und missachtet ebenso die statistische Entwicklung Münchens im Mobilitätssektor.

In Laim haben viele Menschen gar kein Auto

Der Stadtbezirk Laim hat mit 397 angemeldeten PKW/ 1000 Einwohner*innen einen der niedrigsten Motorisierungsgrade Münchens (der Durchschnitt liegt bei 469 PKW/ 1000 Einwohnenden).

Ebenso ist die Nutzung von privaten PKW, im Stadtvergleich gesehen, gering. In Laim werden 22% aller Wege mit dem Auto zurückgelegt, aber 61% aller Wege werden zu Fuß oder im Öffentlichen Verkehr zurückgelegt. In keinem anderen Stadtbezirk werden anteilig so viele Wege (28 %) mit den Verkehrsmitteln des ÖV zurückgelegt.

Quellen: SrV 2023 München, Indikatoren-Atlas München

<https://mstatistik.muenchen.de/indikatorenatlas/atlas.html?indicator=i51>

<https://muenchenunterwegs.de/angebote/srv-2023>

Das Ziel Vision Zero

Die Fußverkehrsstrategie der Stadt München unterstützt die Vision Zero – null Verkehrstote – durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, bessere Querungsmöglichkeiten und Sicherstellung freier Gehwege. Gehwegparken erhöht das Risiko von Unfällen: eingeschränkte Sicht, Doorings-Gefahr und Verdrängung von Zufußgehenden auf die Fahrbahn. Es reduziert die Wirksamkeit des Sicherheitsansatzes der Stadt.

Barrierefreiheit ist ein Menschenrecht

Die Legalisierung von Gehwegparken steht im direkten Widerspruch zur Teilstrategie Fußverkehr der Stadt München (Vision Zero, Mindestbreiten, Verbesserung der Aufenthaltsqualität) und zur weltweiten Verpflichtung zur Barrierefreiheit (mobile Teilhabe, Inklusion).

Die Münchner Teilstrategie Fußverkehr, beschlossen im Dezember 2022, zielt darauf ab, Gehwege systematisch zu sichern, Mindestbreiten zu definieren und Komfort sowie Sicherheit zu steigern. Bei einem Mindestmaß von 1,60 m bleibt kein Spielraum, insbesondere wenn Fahrzeuge regelmäßig im Wechsel parken. Dies schafft Barrieren für ältere Menschen, Kinder, Menschen mit Rollator oder Sehbehinderung, womit die Strategie zur **Barrierefreiheit** direkt ignoriert wird.

Der Verkehrsraum für den Fußverkehr beträgt mindestens 1,80 m. Dies ist die freizuhaltende Fläche, welche ein barrierefreies Begegnen und Passieren ermöglicht. Hinzu kommen die oben am Beispiel genannten Sicherheitsflächen. In München leben etwa 100.000 Menschen mit einer dauerhaften Mobilitätseinschränkung. Für diese muss eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums gegeben sein, um überhaupt an der Mobilität teilhaben zu können.

Die in den Sondernutzungsrichtlinien – SoNuRL festgehaltene Restgehwegfläche von 1,60 m ist klar diskriminierend, nicht barrierefrei und daher abzulehnen. Das KVR hat selbst in der Sitzungsvorlage 20-26 / V 14763 eine Anhebung der Mindestgehwegbreite auf 1,80 m vorgeschlagen. Aber auch heute wird von den 1,60 m abgewichen, wenn dies gem. den Vorgaben des Mobilitätsreferats als Straßenverkehrsbehörde aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist. Diese Möglichkeit wird bereits in verschiedenen Bereichen, wie z.B. in der Innenstadt oder in Schwabing, genutzt.

Fußverkehr und öffentlicher Nahverkehr

Der sichere Weg zur Haltestelle ist für viele Menschen unerlässlich in ihren Alltagswegen. OB Reiter ist löblicherweise ein großer Verfechter des Öffentlichen Verkehrs. Doch die Frage ist erlaubt: Wie sollen Menschen, insbesondere mit einer Mobilitätseinschränkung zur Haltestelle kommen? Mit untermaßigen, nicht barrierefreien Gehwegen wird es nicht gelingen, den ÖV-Anteil an der Verkehrsmittelwahl spürbar zu steigern. Hier muss unbedingt die Kombination Fußverkehr – Öffentlicher Verkehr stärker in das Bewusstsein kommen.