



LEGALPARKEN

GESAMTKONZEPT

zur

Verbesserung der
Gleichstellung von
Verkehrsteilnehmern

und zur

Vermeidung von
Gefahren in
Sandhausen (**VG**V/**V**G**S**)

Ein Arbeitspapier der
AG VERKEHR

für die

SPD-Gemeinderats-Fraktion
in Sandhausen.



EINERICHTUNG



BLAUEZONE

1.1 INHALT

	Seite
1.0	1
1.1	2
1.2	3
1.3	4
1.4	5
1.5	5
1.6	6
2.0	7
2.1	7
2.2	7
2.3	8
3.0	9
3.1	11
3.2	13
3.2.1	13
3.2.2	14
3.2.3	16
4.0	19
4.1	19
4.2	20
5.0	23
5.1	23
5.1.1	24
5.1.2	25
5.1.3	27
5.2	31
5.2.1	35
5.2.2	36
5.2.3	37
5.2.4	38
5.2.5	39
5.2.6	40
5.3	41
5.3.1	46
5.3.2	47
5.3.3	48
5.3.4	50
5.3.5	50
6.0	51
7.0	58
7.1	58
7.2	58
7.3	59
7.4	59
7.5	59
7.6	59
7.7	59
7.8	60
7.9	60
8.0	60

1.2 Präambel

Im Jahre 2017 stellte sich die Situation des **ruhenden Verkehrs** in Sandhausen so dar, dass Handlungsbedarf in der nahen Zukunft erforderlich und vielleicht sogar überlebenswichtig sein könnte. Das **verbotswidrige Parken von Kraftfahrzeugen** an nicht dafür geeigneten Stellen (*Gehwege, gegenüber Einfahrten, an Engstellen, Nichtbeachten der 5m-Zone an Kreuzungen und Einmündungen, in verkehrsberuhigten Bereichen an Stellen ohne Markierungen etc.*) führt nach wie vor u.a. zur Befürchtung, dass Feuerwehr und andere Rettungsfahrzeuge nicht mehr ungehindert zu den Einsatzorten fahren könnten.

§ 1 Grundregeln der StVO

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Außerdem war die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer nicht mehr gewährleistet. Ungeahndetes „**wildes Parken**“ unter Außer-Acht-Lassung der Regeln der StVO (*Parken auf Gehwegen, entgegen der Verkehrsrichtung, in „Spielstraßen“ außerhalb von Markierungen, in Engstellen, im 5m-Bereich von Kreuzungen, gegenüber Ausfahrten in engen Straßen*) benachteiligte und gefährdete nichtmotorisierte und motorisierte Verkehrsteilnehmer gleichermaßen. Besonders benachteiligt: Fußgänger mit rollenden Begleitgeräten!

Ruhender Verkehr hat auch immer Einfluss auf den **fließenden Verkehr**. Die nachstehend beschriebenen Verkehrsteilnehmer sind – weil in Bewegung – ebenso Teil des fließenden Verkehrs und deshalb durch den ruhenden Verkehr beeinflusst. Insbesondere, wenn die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) missachtet werden und ungeahndet bleiben.

Gehwegbenutzer mit Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen mussten immer häufiger auf die von Kraftfahrzeugen frequentierten Fahrbahnen ausweichen.

Fahrradfahrende Kinder unter acht Jahren sind per §2 StVO verpflichtet, stets auf dem Gehweg zu fahren, was an vielen Stellen in Sandhausen nicht möglich ist (*Gehweg unzureichend breit, Hausingangstreppe auf dem Gehweg, verbotswidrig parkende Kfz*). Kinder bis zehn Jahre dürfen laut §2 StVO ebenfalls den Gehweg nutzen. Sie alle haben in Sandhausen aufgrund vieler verbotswidrig auf Gehwegen parkender Kraftfahrzeuge nur die gefährliche Alternative der Fahrbahnbenutzung.

Dieses **Gesamtkonzept** berücksichtigt bei den Vorschlägen zur **Gleichbehandlung von Verkehrsteilnehmern** auch Maßnahmen, die Einfluss auf den fließenden Verkehr haben (*Einbahnstraßen-Konzept „EineRichtung“, Parkraum-Konzept „BlaueZone“ und das Sicherheits-Konzept „LegalParken“*).

Die AG Verkehr gab sich das abgebildete **Logo**, bestehend aus dem aktuellen Sandhausener SPD-Logo „Stark für Sandhausen“ und dem Zusatz „AG Verkehr“.

AG Verkehr



1.3 Gründung

Da eine **Ahndung des illegalen Parkens** aus bisher nicht nachvollziehbaren Gründen seitens der zuständigen Stellen der Gemeindeverwaltung nicht in gebotener Weise erfolgte, steigerte sich der Unmut in der betroffenen Einwohnergruppe derart, dass die Gründung einer Bürgerinitiative nicht ausgeschlossen erschien.

In dieser Phase beschlossen die beiden SPD-Mitglieder **Michael Höinig** und **Edwin F. Schreyer** eine Arbeitsgemeinschaft (AG) zu gründen. **Michael Höinig**, geboren und wohnend in Sandhausen, ist seit Jahren im Kontakt mit dem Ordnungsamt bezüglich diverser Verkehrsverstöße des ruhenden Verkehrs und hat dadurch u.a. fundierte Kenntnisse erlangt. **Edwin F. Schreyer**, geboren in Düsseldorf und seit Oktober 1979 in Sandhausen wohnend, hat schon in der Agenda21 für Sandhausen ein zukunftssträchtiges Verkehrssystem (eBus/Ortsbus) entworfen und ist mit verkehrsverbessernden Maßnahmen beim Heidelberger Verkehrsmanagement und in Sandhausen in Erscheinung getreten.

Beide beantragten schriftlich beim Vorstand der SPD Sandhausen – in dem zu diesem Zeitpunkt vier SPD-Gemeinderatsmitglieder tätig sind – eine AG gründen zu dürfen. Dem wurde per einstimmigem Beschluss am 28.11.2017 stattgegeben. Die AG trug fortan den Namen „**AG Verkehr**“. Sie war offen für die Teilnahme weiterer Mitarbeiter.

Die AG Verkehr begann ihre Arbeit im **November 2017** mit einer Analyse der dringend notwendigen Maßnahmen und definierte erste Themen. In monatlichen Sitzungen legte sie die Arbeitsschritte fest.

Als erstes wurde ein Gespräch mit Verantwortlichen der örtlichen **Feuerwehr** geführt und dort die Problematik beim Einsatz von Rettungsfahrzeugen besprochen. Das Ergebnis der Bestandsaufnahme machte deutlich, dass die derzeitige Situation einer dringenden Änderung bedarf.

Der mehrfache schriftliche Versuch, die ansässigen **Fahrschulen** einzubeziehen, blieb ohne Resonanz.

Die AG Verkehr entwickelte eine erste **Aktion**. Sie hatte das Ziel, die Einwohner Sandhausens von der Existenz einer **AG Verkehr** in der SPD Sandhausen in Kenntnis zu setzen. In Abstimmung und mit Genehmigung der Mehrheit der SPD-OV-Vorstandsmitglieder führte die **AG Verkehr** zwei Aktionen, die **Aktion „GelbeKarte“** im August 2018 und im März 2019 und die **Aktion „öffentliche Verkehrsfahrt mit dem Fahrrad“** (öVR) im Oktober 2018 durch. Die Aktion „GelbeKarte“ wurde dem Ordnungsamt in allen notwendigen Details rechtzeitig mitgeteilt. Einwände dagegen wurden zu keinem Zeitpunkt erhoben.

Die **Rhein-Neckar-Zeitung** (RNZ) veröffentlichte einen Bericht aufgrund eines Interviews mit den beiden Initiatoren (*Hönig, Schreyer*) und Fotos. Unter der SPD-Rubrik wurden die Aktionen in den **Gemeinde-Nachrichten** (GN) ebenfalls dargestellt. Entsprechende Dokumentationen sind in diesem GesamtKonzept aufgeführt. Leserbriefe und andere Aussagen zeigen ein überwiegend positives Bild der Aktionen „GelbeKarte“ und „öVR“.

Die **AG Verkehr** sammelte Hinweise und Ideen anderer Gemeinden und Städte mit gleicher oder ähnlicher Problematik und berücksichtigte sie in diesem GesamtKonzept. Insbesondere verwendet die AG Verkehr eine Dokumentation zur Parkflächen-Bewirtschaftung der Stadt Karlsruhe. Auf Anfrage gestattete die Stadt Karlsruhe der **AG Verkehr** die Verwendung und unterstützte sie durch Überlassung von entsprechenden Dateien.

Die AG Verkehr richtete eine **eMail-Adresse** zur Möglichkeit des Dialogs mit der AG Verkehr ein:
agverkehr.spd@gmail.com

Die **AG Verkehr** bezweckt mit diesem **Gesamtkonzept** eine gesteigerte Aktivität in Gemeinderat und Gemeindeverwaltung, mit dem Ziel, das Missverhältnis der Berücksichtigung der Interessen der Verkehrsteilnehmer zu Fuß und der motorisierten Verkehrsteilnehmer jeden Geschlechts und Alters kurzfristig und durch geeignete Maßnahmen dauerhaft zu verbessern, die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer wiederherzustellen und die vorhandenen Gefahren zu beseitigen.

Im **April 2019** wird dieses **Gesamtkonzept VGV+VGS** den SPD-Gemeinderäten*innen, den SPD-Gemeinderats-Kandidaten*innen und dem SPD-OV-Vorstand in Sandhausen zur Anregung und zur Anwendung für ihre zukünftige Arbeit übergeben.

Die **AG Verkehr beendet** mit der **Übergabe des Gesamtkonzeptes** ihre Arbeit und löst sich auf.

1.4 Ziele

In der **ersten Sitzung der AG Verkehr** am 6.12.2017 formulierte die **AG Verkehr** folgende Ziele für ihre zukünftige Arbeit:

1. Verbesserung der Sicherung von Leben und Hab' und Gut im Falle von Bränden.
2. Verbesserung der Luftqualität in vielen Sandhausener Straßen durch „Verflüssigung“ des Kfz-Verkehrs.
3. Verbesserung der Benutzbarkeit der Gehwege in vielen Straßen.
4. Verbesserung der Verkehrsführung und Reduzierung von Gefahrenquellen durch Beschilderung und Markierung.
5. Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich des „Christkindelesbuckel“.
6. Verbesserung der Kontrolle des Beachtens der Regeln der Straßen-Verkehrs-Ordnung (StVO).

Im Laufe der weiteren Arbeit der AG Verkehr wurden in monatlichen Sitzungen die Ziele und die Vorgehensweise angepasst.

1.5 Aufgaben

Die **AG Verkehr** macht sich zur Aufgabe den **SPD-Gemeinderäten*innen** und den **SPD-Gemeinderats-Kandidaten*innen** Informationen erstellen, die sie in Lage versetzen, während ihrer zukünftigen Arbeit als Gemeinderäte*innen sich der aktuellen unhaltbaren Situation des ruhenden Verkehrs in Sandhausen aktiv anzunehmen. Die **AG Verkehr** erhofft sich durch dieses **Gesamtkonzept** eine gesteigerte Aufmerksamkeit und Aktivität in Gemeinderat und Gemeindeverwaltung. Das Missverhältnis der Berücksichtigung der Interessen der Verkehrsteilnehmer zu Fuß und der motorisierten Verkehrsteilnehmer jeden Geschlechts und Alters kurzfristig zu beseitigen und dauerhaft zu verbessern.

Die **AG Verkehr** sammelt Hinweise und Ideen anderer Gemeinden und Städte mit gleicher oder ähnlicher Problematik und berücksichtigt sie in diesem **Gesamtkonzept**. Insbesondere verwendet die **AG Verkehr** eine Dokumentation zur Parkflächen-Bewirtschaftung der Stadt Karlsruhe. Auf Anfrage gestattete die Stadt Karlsruhe der **AG Verkehr** die Verwendung. Sie unterstützte ihre Arbeit durch Überlassung entsprechenden Dateien.

1.6 Vorschläge

Die AG Verkehr macht dazu im Rahmen dieses **Gesamtkonzept** entsprechende Vorschläge zu weiteren Einbahnstraßenregelungen **Konzept EINERICHTUNG** und der Ausweisung von Parkflächen in einer verkehrsberuhigten Zone im Bereich des „Christkindlesbuckels“ im „alten“ Teil Sandhausens **Konzept BLAUEZONE** und zu Maßnahmen zur Verbesserung der prekären Verkehrssituation in verkehrsberuhigten Zonen in Sandhausen, z.B. durch das **Konzept LEGALPARKEN**.

Das **Konzept EINERICHTUNG** berücksichtigt die Notwendigkeit, eine Änderung der aktuellen Verkehrssituation in der **Große Ringstraße** herbeizuführen. Hier ist, besonders an den Wochenenden, durch den dann dort in extrem hohen Maße vorhandenen ruhenden Verkehr ein Problem für den fließenden Verkehr entstanden. Bedingt durch die geringe Fahrbahnbreite ist der Verkehr nur in eine Richtung möglich. Bei Gegenverkehr müssen Kfz-Lenker in Parklücken ausweichen oder rangieren. Bei Dunkelheit sind diese Lücken wegen der Blendung kaum oder gar nicht erkennbar. Das hat Wartezeiten zur Folge und das bei laufenden Motoren (Umweltprobleme). Auch Streitsituationen sind schon vorgekommen. Der Vorschlag einer Einbahnstraßenregelung für die **Große Ringstraße** hat auch Folgen und Änderungen der Verkehrsrichtung in anderen Straßen.

Das **Konzept BLAUEZONE** betrifft den Bereich im „alten“ Ortsteil von Sandhausen, auch als „Christkindlesbuckel“ (etwa seit 1980) bezeichnet. In diesem Ortsteil sind besonders enge Straßen vorhanden. Teilweise ragen auch Treppen von Hauseingängen in die Gehwege und Fahrbahnen. Gehwege sind unzureichend breit und teilweise gar nicht vorhanden. Die Fahrbahnen sind in beiden Richtungen befahrbar. Das Parken erfolgt meist unvorschriftsmäßig auf Gehwegen und behindert andere Verkehrsteilnehmer in gefährlicher Art und Weise. Die Durchfahrt von Rettungs- und Versorgungsfahrzeugen ist behindert und manchmal sogar unmöglich. Die Sicherheit von Anwohnern, insbesondere von Kindern und Behinderten, ist gefährdet.

Im **Konzept LEGALPARKEN** wird sich der Situation in verkehrsberuhigten Bereichen angenommen, in denen weiße oder andere Markierungen fehlen und deshalb keine legalen Parkflächen ausgewiesen sind. Es wird auch geprüft, ob die dortige Verkehrsführung den gewünschten Effekt der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.

Das **Konzept LEGALPARKEN** macht auch deutlich, dass es viele Stellen in Sandhausen gibt, an denen auf Gehwegen verbotswidrig (StVO) – und derzeit noch ungeahndet – geparkt wird.

Fotodokumentationen zeigen das **Fehlverhalten in Sandhausen** und **Beispiele von Lösungen in anderen Kommunen, Gemeinden und Städten**.



Die räumliche Enge in der Hauptstraße erschwerte den Einsatz der Wehr. Foto: Priebe



Das gleiche Problem auch an anderen Orten. Foto: StPIA KA

2.0 Gespräche

Die **AG Verkehr** begann ihre Arbeit im **November 2017** mit einer Analyse der dringend notwendigen Maßnahmen.

2.1 Feuerwehr Sandhausen

Als Erstes wurde ein Gespräch mit Verantwortlichen der **örtlichen Feuerwehr** geführt und dort die Problematik beim Einsatz von Rettungsfahrzeugen besprochen. Der Kommandant, **Markus Zielbauer**, und sein Stellvertreter, **Jörn Waldschmidt**, erläuterten anschaulich die Situation für ihre Einsatzfahrzeuge in Sandhausen.

Die benutzbaren Fahrbahnbreiten sind im Bereich des „alten“ Ortsteil von Sandhausen (*im Volksmund „Christkindelesbuckel“ genannt*) nicht ausreichend. Die beiden Herren wiesen auf mehrfach aufgetretene Behinderungen durch nicht der StVO entsprechend parkenden Kfz hin. In anderen Straßen Sandhausens kann es aufgrund ähnlicher Verhältnisse (Engstellen etc.) zu ähnlichen Situationen kommen.

Die benutzbare Fahrbahn der **Große Ringstraße** ist besonders an Wochenenden durch beidseitig parkende Fahrzeuge sehr eingeschränkt. Feuerwehr und andere Rettungsfahrzeuge haben hier und an anderen Engstellen erhebliche Einsatzprobleme. Beschädigungen an Fahrzeugen und Einsatzverzögerungen sind die Folgen. Die Sicherheit der Anwohner ist in erheblichem Maße gefährdet.

2.2 Fahrschulen Sandhausen

Der Versuch, die ansässigen **Fahrschulen** einzubeziehen, blieb ohne Resonanz. Briefe an beide Fahrschulen wurden, trotz nochmaliger Aufforderung, leider nicht beantwortet.

2.3 Anwohner

Durch die Veröffentlichungen der **AG Verkehr** in verschiedenen Medien und in spontanen Gesprächen vor Ort wurden Hinweise verschiedenster Art an die **AG Verkehr** herangetragen. Es waren Fotos und Listen mit „Ärgernissen“ dabei. Häufig wurde in den Gesprächen der Hinweis gegeben, dass die Gemeindeverwaltung nicht in gewünschtem Maße auf Hinweise reagiere. Man sehe es positiv, wenn sich jetzt die SPD in der **AG Verkehr** um diese vielen Verkehrsprobleme, u. a. die durch den ruhenden Verkehr hervorgerufenen, „kümmere“.

Folgende „Vergehen“ sind als besonders ärgerlich angesehen und als gefährdend eingestuft:

das **Parken auf Gehwegen** mit Behinderungen;

das **Parken unter Missachtung des Mindestabstands von 5m zur Kreuzung oder Einfahrt**;

das **Parken gegenüber von Grundstücks- oder Garageneinfahrten** mit Behinderung;

die **Behinderung der vorschriftsmäßigen Benutzung von Gehwegen** durch Fahrrad fahrende Kinder unter acht Jahren,

sind die häufigst genannten Ärgernisse. Auch

das **Parken entgegen der Fahrtrichtung** ist ein Ärgernis. Solche Fahrzeuge sind bei Dunkelheit wegen der unzureichenden Reflexion schwer zu erkennen.



Hier einige zu **beanstandende Beispiele** (ungeahndet), fotografiert von M.Hönig und E.F.Schreyer:

links oben:

Parken im 5m-Bereich an Kreuzungen;

rechts oben:

Parken auf dem Gehweg;

links unten:

Parken entgegen der Fahrtrichtung und auf dem Gehweg;

Die **AG Verkehr** beschäftigt sich in diesem **Gesamtkonzept** lediglich mit dem **verbotswidrigen** und weitgehendst **ungeahndeten Parken** in Sandhausen.

Auf der nächsten Seite wird der **§12 StVO (Parken und Halten)** erläutert.

§12 StVO - HALTEN und PARKEN

Das **HALTEN** ist an folgenden Stellen verboten:

- 1. an engen und unübersichtlichen Straßenstellen,*
- 2. in scharfen Kurven,*
- 3. in Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen,*
- 4. auf Bahnübergängen,*
- 5. in und vor amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten;*

ACHTUNG:

Verlässt ein Fahrer seinen Wagen oder hält für länger als drei Minuten, dann gilt dies als parken!

Das **PARKEN** ist an folgenden Stellen **verboten**:

- 1. auf Gehwegen,*
- 2. vor und hinter einer Kreuzung oder Einmündung bis 5 m von den Fahrbahnkanten entfernt,*
- 3. vor Grundstückseinfahrten und -ausfahrten, wenn es sich um eine schmale Fahrbahn handelt, dann darf auch nicht gegenüber von Grundstückseinfahrten und -ausfahrten geparkt werden,*
- 4. auf mit Verboten gekennzeichneten Flächen,*
- 5. über Schachtdeckeln,*
- 6. vor Bordsteinabsenkungen;*

3.0 Beispiele

Bei den Verkehrsfahrten im Oktober und November 2018 wurden diverse Fotos von sich unkorrekt verhaltenden Kraftfahrzeuglenkern gemacht. Aber auch an anderen Tagen machten **Michael Hönig**, **Edwin F. Schreyer** und andere Einwohner Sandhausens Fotos vom ruhenden Verkehr, auf denen ersichtlich gegen die StVO verstoßen wird.

Die Beispiele stellen eine Dokumentation dar, welche verdeutlicht, wie wichtig eine baldige verbindliche Regelung der Problematik in Sandhausen ist. Diese Dokumentation hat nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Es sind auch nicht alle Verstöße in anderen Straßen in Sandhausen im Zeitraum der Arbeit der **AG Verkehr** registriert worden. Zu jeder Tages- und Nachtzeit verhalten sich uneinsichtige Kraftfahrzeuglenker beim Abstellen ihrer Kraftfahrzeuge behindernd und gefährdend.

Durch die an fast allen Straßen in Sandhausen abgesenkten Bordsteine wird den Kfz-Lenkern das verbotswidrige Parken und damit das andere Verkehrsteilnehmer behindernde Verhalten erleichtert. Eine verstärkte Ahndung würde das Verhalten längerfristig ändern.

Man kann annehmen, dass beim Abstellen das Verhalten anderer Kraftfahrzeuglenker kopiert wird. Parkt einer in der Straße falsch, machen es folgende ähnlich oder genauso (*“Herdenverhalten“*).



3.1. Beispiele von Fehlverhalten

Das Beispiel auf der linken Seite (aufgenommen im Bereich des „Christkindelesbuckel“), zeigt gleich mehrere und typische Verstöße gegen die StVO. Aber auch unverständliches Anwohnerverhalten.

- Es wird behindernd an einer in den Gehweg bis zur Fahrbahn ragenden Treppe eines Hauseingangs geparkt.
- Es wird auf dem Gehweg geparkt.
- Es wird gegen die Fahrtrichtung geparkt.
- Unverständlicherweise wird Sperrmüll behindernd auf dem Gehweg, statt abgesichert auf der Fahrbahn, gelagert.

Fußgänger können in diesen Fällen den Gehweg nicht ungehindert benutzen. Ausweichen auf die Fahrbahn ist unausweichlich. Das ist gefährlich, da in diesem Bereich der Verkehr in beiden Richtungen mit 30 km/h erlaubt ist. Gefährlich ist es auch für Kinder unter acht Jahren mit Fahrrädern. Sie können den Gehweg überhaupt nicht benutzen, obwohl sie aufgrund der StVO dazu verpflichtet wären!

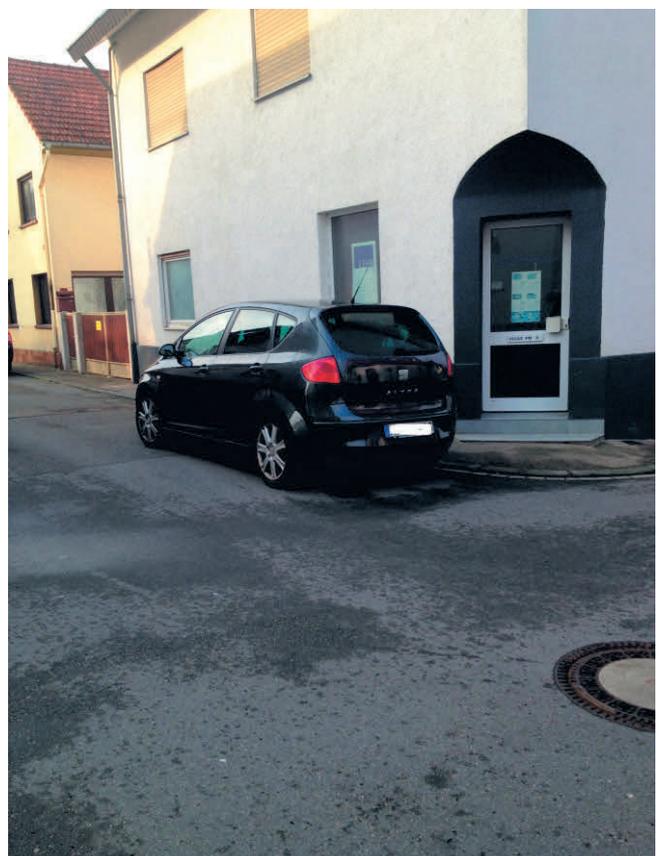
Die Bilder auf dieser und der nächsten Seite zeigen:

vier Variationen

des **Parkens in geringerem Abstand als 5 m zur Kreuzung.**

Besonders prekär:

das **Parken in zu geringem Abstand von 5 m zur Kreuzung** bei Dunkelheit ist besonders gefährlich!





Anderen Verkehrsteilnehmern wird die Sicht behindert. (Siehe Bilder auf der nächsten Seite)
Die Folge der Missachtung der Vorschriften der StVO: Rettungs-, Versorgungs- oder Lieferfahrzeuge können gar nicht oder nur mittels Rangieren den Kreuzungsbereich passieren. Im Falle einer Gefahr (Brand, Krankheit etc.) besteht eine erhöhte Gefährdung der Einwohner.

Parken auf Gehwegen, hier mit ausgeprägter rücksichtsloser Behinderung, ist eines der Hauptübel des ruhenden Verkehrs in Sandhausen und bleibt leider meist noch ungeahndet.



Vermeintlich um den fließenden Verkehr nicht zu behindern, verhalten sich solche Kfz-Lenker anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber **rücksichtslos**. Sie vergessen dabei, dass sie nach dem Verlassen ihres Kfz ebenfalls Fußgänger sind!

Außerdem ist hier auch **noch verbotenes Parken gegen die Fahrtrichtung** zu sehen.



Ein weiteres, häufig verbreitetes Übel, ist das unrechtmäßige **Parken vor gegenüberliegenden Garagen- oder Grundstückseinfahrten**, wenn die **Fahrbahnbreite weniger als 6,00 m** beträgt. Hier auch noch unter Missachtung der vorhandenen Sperrmarkierung (Zeichen 299).

Andere Kfz-Lenker werden in erheblichem Maße in ihrer Bewegungsfreiheit behindert. Das kann in Notfällen zu erheblichen Konsequenzen führen. Man denke mal darüber nach, wenn im Notfall ein Anwohner nicht zum Arzt etc. fahren oder gefahren werden kann. Das kann **unter Umständen lebensbedrohend** sein!

3.2 Beispiele aus anderen Kommunen, Gemeinden und Städten

Die **AG Verkehr** hat sich während der Dauer ihrer Arbeit um Informationen zum Problemfeld bemüht. Sie stieß dabei auf Informationen zur StVO, sowie deren Umsetzung in anderen Orten. Sie fand Beispiele, wie Verkehrsteilnehmer auf die Problematik hingewiesen werden. Vielerorts ist man der Überzeugung, die Einwohner stets über verändertes Verwaltungsverhalten zu informieren und die Bürger „mitzunehmen“. Die **AG Verkehr** versteht ihre Arbeit ebenfalls in diesem Sinne.



3.2.1 Internet-Informationen der Stadt Nürnberg

Die **Stadt Nürnberg**, zum Beispiel, informiert ihre Einwohner auf einer Internetseite zu rechtlichen Bestimmungen zum Parken etc. Die **AG Verkehr** zitiert hier in Ausschnitten.

- Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt?
- Regeln zum Halten und Parken;
- Erwartet Sie für das Parken auf dem Bürgersteig ein Bußgeld?

Häufige Ordnungswidrigkeit:

Das Parken auf dem Gehweg. Egal, ob Sie in einer Groß- oder Kleinstadt leben - in **vielen Wohngebieten und im Innenstadtbereich** von Städten **sind Parkplätze Mangelware**. Die Gründe dafür sind vielfältig. Viele Haushalte besitzen mittlerweile mehr als nur ein einziges Auto. Zu der Zeit, als viele Häuser gebaut wurden, war dies noch nicht der Fall, weshalb heute **viele Eigenheime zu wenige private Stellplätze haben**. Die anderen Autos müssen dann irgendwo vor dem Haus auf den Gehwegen oder an der Straße ein Plätzchen finden.

Bei Neubauten schreiben zwar viele Gemeinden vor, dass ausreichend Stellplätze eingerichtet werden müssen. **Garagen oder Carports sind häufig als Abstellfläche** für den Rasenmäher, Fahrräder und andere Gegenstände **genutzt** – für das Auto bleibt da oft kein Platz mehr.

Die deutsche **Straßenverkehrsordnung (StVO)** umfasst **grundsätzliche Regeln**, die alle Teilnehmer am Straßenverkehr beachten und befolgen müssen. Hierzu gehören auch Vorschriften zum **Halten und Parken**. Das **Parken auf dem Gehweg** ist laut StVO nicht explizit verboten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass keine Sanktionen zu befürchten sind, wenn Fahrzeuge auf Gehwegen abgestellt werden. Grundlegend ist hier zum einen **§ 2 Abs. 1 StVO**, der besagt, dass **Fahrzeuge die Fahrbahnen benutzen müssen**. Gehwege zu befahren ist also allgemein untersagt.

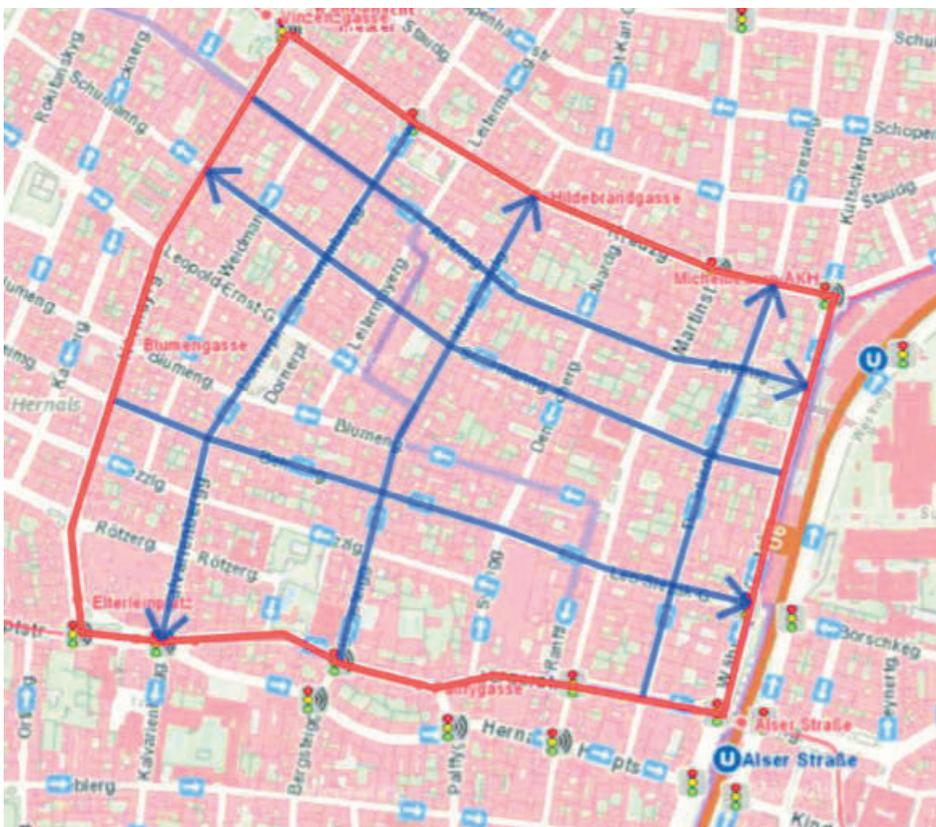


Bezüglich des Parkens ist vor allem **§ 12 Abs. 4** von Bedeutung. Aus diesem kann gefolgert werden, dass sowohl **das Parken als auch das Halten auf dem Gehweg grundsätzlich untersagt ist**. Dies gilt also auch dann, wenn das Kfz beim Parken nur halb auf dem Gehweg steht.

Einen weiteren Anhaltspunkt liefert **§ 12 Abs. 4a StVO**, der besagt, dass **nur der rechte Gehweg** bzw. in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg **zum Parken zu benutzen ist**. Allerdings **gilt dies nur, wenn das Parken auf dem Gehweg erlaubt ist**. Auch aus diesem Zusatz kann geschlossen werden, dass ein allgemeines **Gehweg-Parkverbot** existiert, welches jedoch aufgehoben werden kann, z.B. in der links abgebildeten Weise mit dem Zeichen 315. Zusatzschilder können die Erlaubnis zum Parken auf dem Gehweg einschränken oder genauer definieren.

3.2.2 Bachelor-Arbeit „Superblock“

Der **AG Verkehr** liegt die Datei einer Bachelor-Arbeit (Konstanze Altenburger, 2016) vor. Unter dem Begriff **„Superblock“** wird an Beispielen verschiedener Städte (Wien, Barcelona) dargestellt, wie Bereiche, welche mehrere Wohnblocks umfassen, eine Verkehrsberuhigung erzielt werden kann. Die Sicherheit der Anwohner verbessert sich. Die Wohnqualität erhöht sich in diesen Beispielen um ein Vielfaches. Ein Ausschnitt dieser umfangreichen Datei wird hier dargestellt.



Die Ähnlichkeit mit dem Gebiet **„Christkindlesbuckel“** in Sandhausen ist annähernd.

Auch hier ist als Mittel zur **Entlastung der Anwohner**, zur Stärkung der **Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer**

und aufgrund der unzureichenden Gehweg- und Fahrbahnbreiten, eine **Einbahnstraßen-Regelung** sinnvoll und notwendig.

Auf den folgenden Seiten wird der Begriff **„Superblock“** innerhalb der Bachelor-Arbeit näher definiert.

Ziele Fußgänger [4]

- Sicherheit und Zugänglichkeit der Gehsteige verbessern
- Die den Fußgängern zugehörige öffentliche Fläche vergrößern
- Effizienz des Zu-Fuß-Gehens erhöhen - Herstellung von mehr direkten Verbindungen

Ziele Radfahrer [4]

- Konnektivität der bestehenden Radwege sicherstellen
- Erweiterung des Radwegenetzes und Verkürzung der Fahrzeit
- Schaffung von mehr (klimageschütztem und überwachtem) Parkraum für Fahrräder
- Kreuzungsbereiche sicherer gestalten

Ziele öffentlicher Verkehr [4]

- Erhöhung der Nutzerzahl
- Verkürzung der Intervalle - Reduktion der Wartezeiten
- Bessere Vernetzung der verschiedenen Linien - jedes Ziel soll von jeder Station erreichbar sein
- Barrierefreien Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und Taxiständen ermöglichen

Ziele Privatverkehr [4]

- Steigern der Effizienz des Kraftfahrzeugverkehrs durch ein einfacheres Verkehrsnetz mit besserem Verkehrsfluss
- Reduktion der Luft- und Lärmemissionen
- Besseres unterirdisches Parkangebot

Ausschnitt: Ziele des „Superblocks“.

3.2.3 Gehwegparken in der Stadt Karlsruhe (Flyer)

Die **Stadt Karlsruhe** hat einen ausgesprochen guten Einfall, das **Gehwegparken** zu **legalisieren**. Um die Akzeptanz der Bürger der Stadt Karlsruhe im bezeichneten Bereich zu erreichen, sind die Anwohner durch gedruckte und andere Informationen rechtzeitig informiert worden. Die Maßnahmen wurden sehr deutlich und verständlich dargestellt. Weitere Aktionen bereiteten die Bürger auf das konsequente **Ahnden von Verstößen** nach einer definierten Karenzzeit vor. Eine kluge und nachahmenswerte Vorgehensweise.

Eine **Broschüre** und ein **Flyer** liegen der **AG Verkehr** vor. Die Stadt Karlsruhe hat der **AG Verkehr** auf Anfrage freundlicherweise die Genehmigung erteilt, die Informationen des Flyers zu verwenden. Sie stellte dankenswerterweise zusätzlich Bild- und Textdateien zur Verfügung.

In anschaulicher Weise sind hier die Probleme der Stadt für einen bestimmten Ortsbereich geschildert. Sie entsprechen den gleichen Problemen, mit denen Sandhausen z.B. im Bereich des „*Christkindelesbuckel*“ konfrontiert ist.

Die **AG Verkehr** bildet den **Flyer** auf den nachfolgenden Seite ab.

FREIE GEHWEGE IN KARLSRUHE

SO PARKEN SIE RICHTIG

In Karlsruhe finden Sie im öffentlichen Raum zahlreiche bauliche oder markierte Parkplätze. In vielen Straßensegmenten können Sie zudem legal am Fahrbahnrand parken. Im privaten Raum werden viele private Stellplätze nicht zum Parken genutzt. Darüber hinaus stehen in vielen Parkhäusern und Quartiersgaragen umfangreich Abstellmöglichkeiten frei.

Wenn Sie eine Markierung oder Beschilderung wie in den Beispielen vorfinden, dürfen Sie unter Beachtung der Straßenverkehrsordnung auf dem Gehweg parken. Die Markierung gibt die Bereiche des Gehwegs vor, die Sie zum Parken verwenden dürfen. Die Beschilderung gilt jeweils bis zur nächsten Einmündung oder Kreuzung, sofern nicht vorher ein anderes Schild das Parken verbietet. Mit Fahrzeugen über 2,8 Tonnen Gesamtgewicht dürfen Sie in keinem Falle auf dem Gehweg parken.

Bitte halten Sie die Markierungen ein und achten Sie beim Ein- und Ausparken besonders auf den Fußverkehr, sowohl auf den Gehwegen als auch auf der Fahrbahn. Nehmen Sie bitte in erhöhtem Maße Rücksicht auf Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Wo keine Markierungen oder Beschilderung vorliegen, ist Gehwegparken verboten und wird im Rahmen der personellen Möglichkeiten geahndet. In derartigen Straßen können Sie häufig zumindest einseitig legal am Fahrbahnrand parken. Dabei sollten auf der Fahrbahn mindestens 3,50 Meter freibleiben. In jedem Falle muss die verbleibende Fahrgasse zwischen parkenden



FREIE GEHWEGE IN KARLSRUHE

Fahrzeugen mindestens 3,10 Meter betragen, da sonst eine Durchfahrt der Rettungsfahrzeuge nicht mehr gewährleistet ist. Bei Nichterhaltung müssen aus Sicherheitsgründen derart falsch parkende Fahrzeuge abgeschleppt werden.

Daneben sind die weiteren Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beim Parken einzuhalten. So ist es im Sinne der Barrierefreiheit beispielsweise verboten, vor Bordsteinabsenkungen zu parken. Auch dürfen Sie nicht unmittelbar im Kreuzungsbereich oder vor Einfahrten parken. Selbstverständlich sind Verbotsschilder und Sperrflächen zu beachten. Dies gilt unabhängig davon, ob Sie am Fahrbahnrand oder auf freigegebenen Gehwegen parken.

Bitte helfen Sie uns dabei, die Gehwege in Karlsruhe freizuhalten. Achten Sie in Zukunft darauf, dass nur auf ausgeschilderten oder markierten Gehwegen geparkt werden darf. Nutzen Sie in diesem Sinne auch verstärkt private Parkflächen sowie private und öffentliche Garagen.

Vielen Dank für Ihre Rücksichtnahme!

KONTAKT
Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt
 stpla@karlsruhe.de
Ordnungs- und Bürgeramt
 strassenverkehrsstelle@oa.karlsruhe.de
In Zusammenarbeit mit Tierbauamt.



Stadt Karlsruhe
 Stadtplanungsamt | Ordnungs- und Bürgeramt

**FREIE GEHWEGE
 IN KARLSRUHE**

Regelung des Gehwegparkens



© Foto: Karlsruher Zeitung, Bild: Stadtplanungsamt | Grafik: Ines Fehrer, Gestaltung: Ines Fehrer, Gestaltung: Ines Fehrer, Gestaltung: Ines Fehrer

NEUE GEHWEGE IN KARLSRUHE

VORWORT

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

die Stadt Karlsruhe engagiert sich für Menschen mit besonderen Bedürfnissen im Straßenverkehr. Zunehmend bekommen wir Rückmeldungen, weil auf zugeparkten Gehwegen Personen mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen nicht vorankommen, oder weil Eltern sich um die Sicherheit ihrer Kinder sorgen. Außerdem möchte die Stadt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Fußwegebeziehungen verbessern – denn Fußverkehr ist stadtvirtiglich und gesund.

Die Straßenverkehrsordnung untersagt das Parken auf Gehwegen. In der Vergangenheit hat die Stadt Karlsruhe bei einer Restbreite von mindestens 1,20 Meter Gehwegparken häufig toleriert. Im Interesse der Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Lebensqualität ist dies jedoch nicht zumutbar.

Die Stadtverwaltung hat umfangreiche Untersuchungen durchgeführt, wie mit dem Thema Gehwegparken zukünftig umgegangen werden kann. Dabei wurden auch die Interessen des Autoverkehrs berücksichtigt. Mit diesem Falblatt möchte ich Ihnen das weitere Vorgehen erläutern. Für ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr danke ich Ihnen.

Frank Metz

Ihr Oberbürgermeister
Dr. Frank Metz



STADTPLANUNGSGESAMT | ORDNUNGS- UND BÜRGERSAUF



WIR ALLE PROFITIEREN VON FUSSWEGEN

Alle mobilen Menschen nutzen Fußwege. Selbst wenn wir Auto oder Bahn fahren, legen wir die Zugangswege zu Fuß zurück. Gehen ist gesund, stadtvirtiglich und nachhaltig. Gleichzeitig sind besonders schutzbedürftige Menschen häufig auf Fußwegen unterwegs. Bei Mobilitätseinschränkungen entscheidet die Qualität der Fußwege oft darüber, in welchem Umfang am öffentlichen Leben teilgenommen werden kann. Außerdem regelt die Straßenverkehrsordnung, dass Kinder unter acht Jahren zum Radfahren die Gehwege benutzen müssen.

Nach Straßenverkehrsordnung ist Parken auf Gehwegen untersagt. Die Straßenverkehrsordnung ist eine Bundesrechtsnorm und kann von einer Kommune nicht geändert werden. Die Stadt Karlsruhe kann das Gehwegparken also gar nicht erlauben oder verbieten. Sie ist an die bestehende Rechtslage gebunden.

Es gibt keinen Anspruch auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum. Gleichwohl stehen Ihnen vielerorts öffentliche Stellplätze frei zur Verfügung. Es mag ärgerlich sein, wenn diese etwas entfernt von Ihrem Ziel liegen. Denken Sie aber bitte auch an Ihre Mitmenschen mit besonderen Bedürfnissen, beispielsweise an Kinder, Familien oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

www.karlsruhe.de

4.0 Aktionen

Die **AG Verkehr** entwickelte sogenannte „Aktionen“. Sie hatten das Ziel, die Einwohner Sandhausens darüber zu informieren, dass es eine **AG Verkehr** gibt. Auf diese Weise sollte auch die eigene eMail-Adresse der **AG Verkehr** agverkehr.spd@gmail.de publik gemacht werden. Diese eMail-Adresse ermöglichte während der Arbeit der **AG Verkehr** einen Dialog mit Anwohnern Sandhausens und mit Verkehrsteilnehmern aus anderen Regionen, die in Sandhausen ihr Kfz verbotswidrig abstellten.

4.1 Aktion „GelbeKarte“

Die **AG Verkehr** entwickelte die **Aktion „GelbeKarte“**. Auf einem zweiseitig bedruckten Flyer im Format Din A6 wurden in mehreren Intervallen im August 2018 im März 2019 parkende Kfz-Lenker auf ihr Fehlverhalten aufmerksam gemacht. Innerhalb etwa einer Stunde „Verteilzeit“ konnten meist mehr als 40 Fahrzeuge mit dem gelben Flyer versehen werden. Insgesamt wurden auf diese Weise weit über 500 Fahrzeuge „bestückt“ und ihre Lenker auf das Fehlverhalten aufmerksam gemacht. Das **Ordnungsamt** erhielt vorab detaillierte Mitteilungen zur Durchführung der Aktionen „GelbeKarte“. Einwände erhob das Ordnungsamt zu keinem Zeitpunkt und in keiner Form.



In 70% der Fälle war **Parken auf dem Gehweg mit mehr als einer Radbreite** das häufigste Fehlverhalten. Etwa 10% **parkten entgegen der Fahrtrichtung**, meist in **Kombination mit Parken auf dem Gehweg mit mehr als einer Radbreite**. Die anderen 10% **parkten in geringerer Entfernung als 5 m von der Kreuzung** und damit erheblich verkehrsbehindernd. In den verkehrsberuhigten Bereichen war das Fehlverhalten **Parken außerhalb von Markierungen** und auch oft in Kombination mit **Parken in Gegenrichtung** das festgestellte Fehlverhalten (10%). Die Kfz-Lenker wurden im Text des Flyers besonders darauf hingewiesen, dass diese Aktion für den „Angemerkten“ **keine rechtlichen Konsequenzen** haben werde und lediglich die Bitte geäußert, sich beim nächsten Mal an die Vorschriften zu halten. Es wurde also nur „eine Zigarre verpasst“!

Die **AG Verkehr** beschränkte sich bei der **Aktion „GelbeKarte“** auf die Bereiche westlich der Hauptstraße und östlich einschließlich Große Ringstraße und auf Parkende in den Bereichen zwischen Haupt- und Hardtstraße und in der Bahnhof-, Büchert- und Goethestraße. Beim Parken auf Gehwegen erhielten nur solche Fahrzeuge eine „GelbeKarte“, die mit **erheblich mehr als einer Radbreite auf Gehwegen parkten**. Auch in diesen Fällen wäre das Parken auf Gehwegen nach der StVO grundsätzlich verboten!



Gemeindeverwaltungen können jedoch das **Parken auf Gehwegen eingeschränkt erlauben**, wenn durch **entsprechende Beschilderung** (Zeichen 315) und **Markierung**, die **Parkfläche eindeutig gekennzeichnet** ist.

In Sandhausen **fehlt eine solche Beschilderung im gesamten Ortsbereich**. Deshalb – weil ungeahndet – ist das **Gehwegparken in Sandhausen zur Zeit illegal**. Es behindert nahezu alle Fußgänger. Es erzeugt eine Ungleichbehandlung dieser Verkehrsteilnehmer gegenüber Kfz-fahrenden Verkehrsteilnehmern. Die Gemeinde Sandhausen kommt hier ihrer **Verkehrssicherungspflicht nicht nach**.

Die **AG Verkehr** beschränkt sich jedoch auf die in ihrem **Gesamtkonzept** geschilderten Ortsbereiche.

4.2 Aktion „öffentliche Verkehrsfahrt mit dem Rad“ (öVR)

Die **RNZ** veröffentlichte einen Bericht aufgrund eines Interviews mit den beiden Initiatoren (*Hönig, Schreyer*) und Fotos. Unter der SPD-Rubrik wurde die Aktion in den **Gemeinde-Nachrichten (GN)** ebenfalls dargestellt. Entsprechende Dokumentationen sind in diesem **Gesamtkonzept** aufgeführt. Leserbriefe und andere Aussagen geben ein überwiegend positives Bild zur Aktion.

Eine „Blaue Zone“ für Sandhausen

„AG Verkehr“ der SPD beschäftigt sich mit der „extremen Situation“ zwischen Großer Ring-, Haupt- und Waldstraße

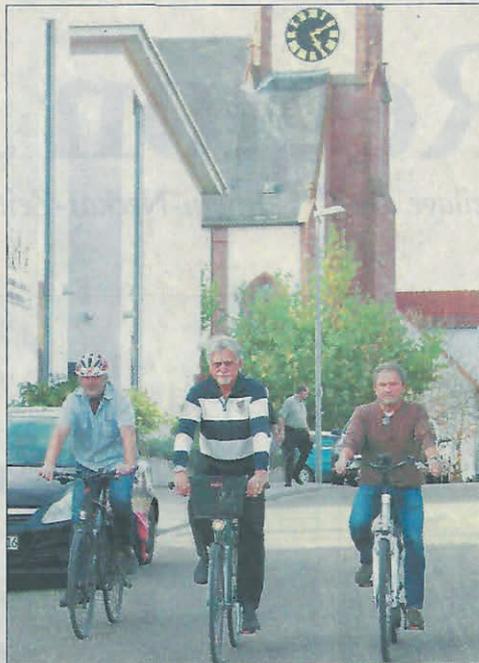
Von Werner Popanda

Sandhausen. Eines darf man unterstellen: Die jetzt von der „AG Verkehr“ der Sandhäuser SPD während einer „Öffentlichen Verkehrsfahrt mit dem Rad“ vorgestellten Pläne werden für Gesprächsstoff sorgen. Denn schließlich geht es laut AG-Mitglied Edwin F. Schreyer um die Erarbeitung eines „Gesamtkonzepts, das die Problematik des ruhenden Verkehrs und dessen Einfluss auf die Sicherheit der Einwohner und die Gleichbehandlung aller am Straßenverkehr in Sandhausen Teilnehmenden erheblich verbessert“.

Der Schwerpunkt der Verkehrsfahrt per Drahtesel lag auf dem im Sandhäuser Volksmund als „Christkindlesbuckel“ bekannten Gebiet rund um die Christuskirche. Hier wollte die im November des Jahres 2017 aus der Taufe gehobene AG aufzeigen, was konkret unter den drei Konzepten „Eine-Richtung“, „Legal Parken“ und „Blaue Zone“ zu verstehen ist.

So werde in dem Arbeitspapier unter anderem die „extreme Situation auf dem ‚Christkindlesbuckel‘ berücksichtigt“, hielt AG-Mitglied Michael Hönig fest, der von Kindesbeinen in diesem Quartier lebt. Extrem deshalb, weil „die erlaubte maximale Geschwindigkeit dort zu hoch ist“. Daher sollte dieser Bereich nach Ansicht der AG als „Blaue Zone“ eingerichtet werden.

„Hier haben“, ging Schreyer ins Detail, „viele Straßen unzureichend breite Fahrbahnen, Gehwege sind zu schmal oder gar nicht vorhanden, Treppenstufen vor Hauseingängen ragen in die Fahrbahn, enge Einmündungen und Kreuzungen erfordern häufig das Rangieren beim Abbiegen und der Verkehr erfolgt in beiden Fahrtrichtungen.“ Nicht-Kfz-Lenker müssten deswegen bereits jetzt die



Gemeinsam mit Erhard Jahn machten sich Edwin F. Schreyer und Michael Hönig (von links) als Fahrradfahrer auf zu ihrer Tour rund um die Sandhäuser Christuskirche. Foto: Popanda

für sie gefährlichen Fahrbahnen benutzen.

Nun schlägt die AG vor, an den Einfahrtsstraßen durch entsprechende Beschilderung eine „Blaue Zone“ als Park-

raum-Bewirtschaftungszone kenntlich zu machen. Die maximale Geschwindigkeit beliefe sich dann nur noch auf 20 Kilometer pro Stunde. In einer solchen Zone dürfe nur noch an den mit blauen Markierungen versehenen Stellen geparkt werden. Wobei besagte Markierungen so anzubringen seien, dass Rettungsfahrzeuge etwa der Feuerwehr ungehindert passieren könnten, Grundstückseinfahrten behinderungsfrei nutzbar seien sowie geregelt – und damit legal – auch auf Gehwegen geparkt werden könne.

Auf diese Weise, so Edwin F. Schreyer, sei die „freie Fahrbahn auch für Nicht-Kfz-Lenker gleichberechtigt und uneingeschränkt zu benutzen“. Besonders wichtig und aktuell sei dies vor allem mit Blick auf die dort befindliche Kirche, den Kindergarten, die Schule und den Schulweg zur Grundschule.

Ein weiterer positiver Aspekt bestehe darin, dass – von einer einzigen Ausnahme abgesehen – alle bisherigen Be-

schilderungen und Markierungen entfallen könnten. Derzeit befindet sich in diesem Gebiet, in dem viele Kinder wohnen, nach seinen Worten eine „kurze Zone mit sehr schmaler Fahrbahn ohne Gehwege und mit einer auf der Fahrbahn markierten Höchstgeschwindigkeit von zehn Kilometern pro Stunde“.

Um diese Zone besser kenntlich und sicherer zu machen, empfiehlt die AG die Einrichtung einer „Schriesheimer Schwelle“ an der Einfahrt. Hierbei handle es sich um eine in der Fahrbahn eingebaute Dreifach-Schwelle mit dem Effekt, dass Kfz-Lenker durch das sanfte Aufschaukeln ihres Wagens auf die besondere Situation aufmerksam gemacht würden. Fahrradfahrer würden nicht behindert oder gar gefährdet, jedoch zur Beachtung der maximalen Höchstgeschwindigkeit von zehn Kilometern pro Stunde veranlasst.

Das Wesentliche in der empfohlenen „Blauen Zone“ besteht für Hönig in der „konsequenten Einrichtung von Einbahnstraßen“. Benutzer der Fahrbahnen wüssten somit jederzeit, aus welcher Richtung der Verkehr kommt. Dem Argument, Einbahnstraßen würden zu schnellem Fahren verleiten, werde durch das Anlegen der blauen Parkraum-Markierungen auf wechselnden Fahrbahnseiten und der daraus folgenden „Verschwenkung“ der Fahrtrichtung, entgegengewirkt. Wer die „Blaue Zone“ verlasse, werde hierauf durch ein entsprechendes Schild aufmerksam gemacht.

Bei der Ausarbeitung ihrer Vorschläge hat die „AG Verkehr“ nach Michael Hönig und Edwin F. Schreyer Ideen aus Frankreich, Barcelona, Karlsruhe und anderen Orten aufgegriffen. Das „Gesamtkonzept“ wollen sie als Arbeitspapier gegen Ende des ersten Quartals 2019 den lokalen SPD-Gremien übergeben.

Ein Teilnehmer an der **öVR** machte auf einen erheblichen und für Fußgänger gefährlichen Mangel im Bereich des **Mühlach-Kreisels** und im Bereich der **Kreuzung L598/Seegasse** aufmerksam. Hier werden, mangels geeigneter Beschilderung, Fußgänger in Richtung Kreuzung gelenkt, die dort aber keine Gehwege und Fußgängerüberwege vorfinden. Eine auf der Seegasse durchgehend montierte Leitplanke lässt ein Benutzen des Fußwegs auf der gegenüberliegenden Straßenseite nicht zu.

Was ist zu tun? Die **AG Verkehr** untersuchte die Örtlichkeiten und fand praktikable Lösungen.

Auf dem Gehweg von der Straße **Am Forst** in Richtung Parkplatz **Seegasse Düne** muss das **Zeichen 259** (Verbot für Fußgänger) mit dem Hinweis „ab Parkplatz“ angebracht werden.

Außerdem wäre ein **markierter Fußgänger-Überweg am Beginn des Mühlach-Kreisels** in der Straße **Am Forst** sinnvoll. Fußgänger würden hier auf die gesicherten Gehwege, links um den Kreisverkehr herum, zum **kombinierten Fuß-/Radweg** und zur **Kreuzung L589/Seegasse** geleitet. Dort befinden sich ampelregelte sichere Fußgänger-Überwege.



Bei der Sichtung der Situation durch die **AG Verkehr** wurde außerdem festgestellt, dass die Einfahrt in den **kombinierten Fuß-/Radweg** in der **Seegasse** nicht durch das Zeichen 240 (kombinierter Fuß- und Radweg) gekennzeichnet ist. Der unbeschilderte Weg wird derzeit fälschlicherweise als Grundstückseinfahrt wahrgenommen. Hier ist dringender Handlungsbedarf angesagt.



Ursprünglich erwägte die **AG Verkehr** diese Maßnahmen mit in ihr **Gesamtkonzept** zu übernehmen. Aufgrund der Dringlichkeit der notwendigen Einrichtung der vorgeschlagenen Maßnahmen und zur Gefahrenabwehr, entschloss sich die **AG Verkehr**, die Vorschläge direkt an die SPD-Fraktion zu leiten. Der **SPD-Fraktionsvorsitzende, Thomas Schulze**, übergab im Dezember 2018 während einer Gemeinderatssitzung die ausgearbeiteten Vorschläge der **AG Verkehr** der Gemeindeverwaltung mit der Bitte um Ausführung.

Die **Bilder auf der nächsten Seite** machen die Situation der geschilderten Situation deutlich.

Die Abbildung der **Kreuzung L598/Seegasse** weist auf die **Gefahr für Fußgänger** durch nicht vorhandene Gehwege bzw. Fußgängerüberwege und die durchgehende Leitplanke hin.

Die Abbildung des Bereichs des **Mühlach-Kreisels** zeigt die von der **AG Verkehr vorgeschlagenen Maßnahmen**.





5.0 Konzepte

5.1 - LEGALPARKEN

5.1 Sicherheitskonzept LEGALPARKEN

Das **Sicherheitskonzept LEGALPARKEN** der AG Verkehr beinhaltet Vorschläge zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer in „normalen“ Bereichen und in verkehrsberuhigten Zonen.

Nicht erlaubt ist das bisher ungeahndete **Parken auf Gehwegen!** Eine eingeschränkte Erlaubnis kann nur durch entsprechende Beschilderung (Zeichen 315), auf Gehwegen mit einer Mindestbreite von 2,10 m, gestattet werden. Dazu sind entsprechende Fahrbahn- und Gehweg-Markierungen anzubringen. In Sandhausen ist das Anfang 2019 noch nirgendwo der Fall!

In einigen **verkehrsberuhigten Zonen** sind weiße Markierungen oder durch farblich unterschiedlichen Fahrbahnbelag deutlich gekennzeichnete Flächen ausgewiesen, in denen **LEGALPARKEN** erlaubt ist. Ansonsten ist das **Parken in verkehrsberuhigten Zonen nicht erlaubt.**

Aus der **Kerwe-Redd 2018**;
gehalten vom Kerweschlackel
Jochen Köhler;
geschrieben vom
ehemaligen Kerwepfarrer
Frieder Flory (Bild);
(Zusammengestellt
aus der Kerwe-Zeitung 2018);

Ein Ernst zu nehmender Hinweis!



Wenn etwas stört in Sandhausen sehr,
dann ist es der ruhende Verkehr.

Parkende Autos hiwwe wie drüwwe,
besonders bei Durchgangsstraßen
ist die Vernunft liegen gebliwwe.

In der großen Ring- und Bahnhofstrasse
ist jede Lücke zu.... fast,
auch auf der Hauptstraße parkt jeder,
wie es ihm grad passt.

Eigentlich sollte man wissen,
dass Autos, Feuerwehr und DRK
hier durchfahren müssen.

Es ist nicht mehr schön,
Parkschilder werden bewusst überseh`n.

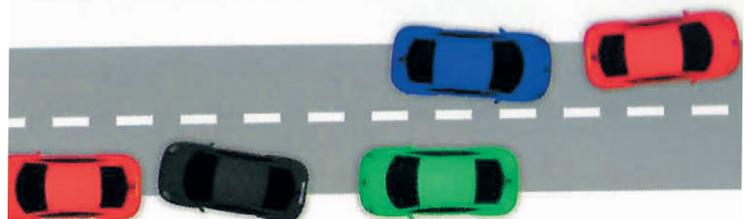
Selbst Anlieger stellen ihre Autos vor ihrem Hause hin,
nicht in die Garagen, denn da ist meist Krempel drin.

Man könnte das besser lösen und sollte mal testen:
über den Geldbeutel erreicht man die Sünder am Besten.

Schaffen wir Arbeitsplätze für morgen!
mit Gemeindefhostessen, die für Knöllchen sorgen.

Ihren Lohn, so wird es sein,
holen die mit den Knöllchen wieder rein.

Der Verkehr fließt wieder, wie schön,
so können die Probleme schnell vergeh`n.



5.1.2 „Normale“ Bereiche

Es sei hier angemerkt, dass das **Befahren von Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt** und Bußgeld bewehrt ist. Daraus ergibt sich, dass das **Parken auf Gehwegen zu ahnden** ist.

In Sandhausen hat der ruhende Verkehr in sehr starkem Maße zugenommen. Waren es im Jahre 2000 noch etwa 1,0 Fahrzeuge pro Haushalt, hat sich die Zahl auf fast 2,0 in den letzten Jahren erhöht. Der nicht besonders geregelte Parkraum auf den Fahrbahnen hat sich jedoch nicht vergrößert. Konnten in den vergangenen Jahren noch die meisten Kfz störungsfrei durch die Straßen Sandhausens fahren, hat der Anteil des ruhenden Verkehrs die Situation erheblich verändert. Viele Kfz-Lenker weichen deshalb in der falschen Annahme, den fließenden Verkehr zu fördern, verbotener Weise auf die Gehwege aus. Nun behindern sie dort in unerträglicher Weise andere Verkehrsteilnehmer (*Fußgänger mit und ohne Gehhilfen, Fahrradfahrende Kinder unter 8 Jahren, Rollstuhlfahrer etc.*). Eine Ahndung durch die Ordnungskräfte der Gemeinde findet, dem Anschein nach, nicht oder nicht in gebotem Umfang statt.

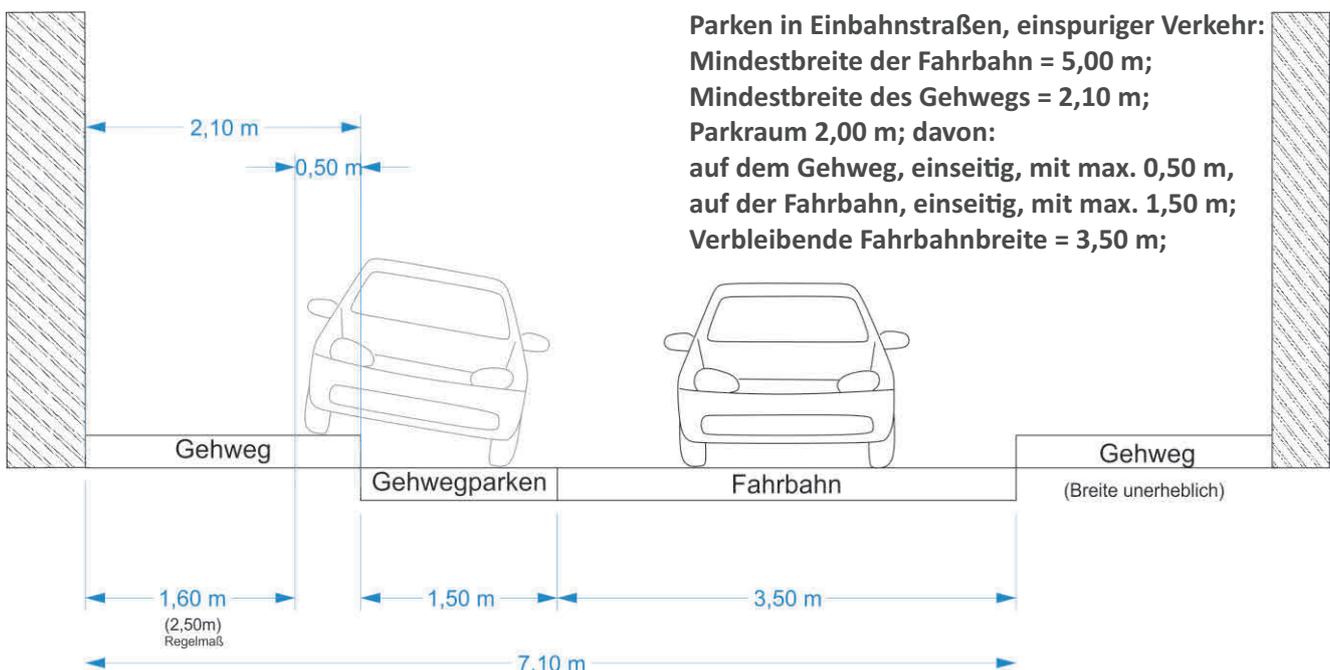


Die **AG Verkehr** hat sich mit diesem Problem seit 2017 intensiv über mehr als ein Jahr lang befasst und Lösungen erarbeitet.

Die Lösung vieler Probleme, die durch illegales Parken auf Gehwegen entstehen, wäre die Verwendung des hier links abgebildeten **Zeichens 315** in Verbindung mit eindeutigen Markierungen auf Fahrbahn und Gehwegen. Die Markierungen zeigen dann dem Kfz-Lenker zweifelsfrei den regulären Bereich an, in dem sein Fahrzeug geparkt werden darf.

In Sandhausen wäre diese Maßnahme jedoch nur dann möglich, wenn die **Gehwegbreite von mindestens 2,10 m** vorhanden ist und die Straße eine **Einbahnstraße** ist. Dann wären **0,50 m der Gehwegbreite für das Parken** benutzbar. Das entspricht in etwa „einer Reifenbreite“.

Hier die Skizze mit Maßen, von der **Stadt Karlsruhe** der **AG Verkehr** zur Verfügung gestellt.

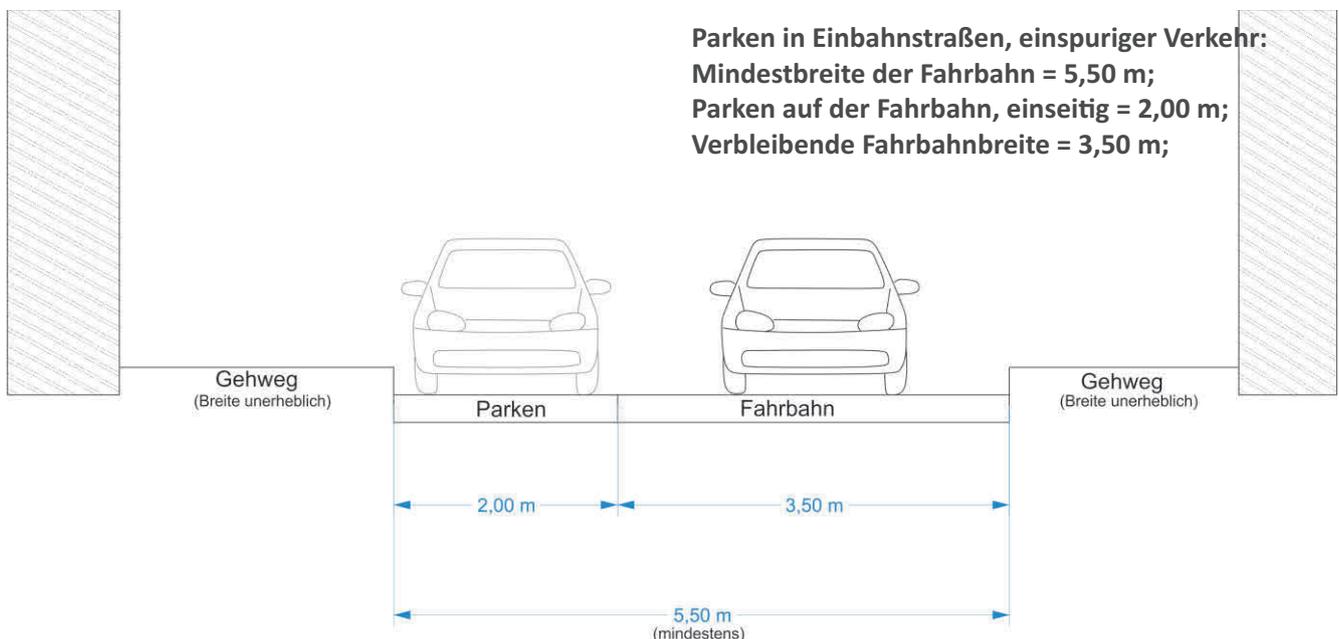


In Sandhausen ist in **vielen Straßen**

- a) wegen **zu geringer Gehwegbreite** (<2,10 m),
- b) wegen **zu geringer Fahrbahnbreite, bei Verkehr in einer Richtung** (<5,50 m),
- c) wegen **zu geringer Fahrbahnbreite, bei Verkehr in Gegenrichtung** (<7,00 m),

das **Parken nicht möglich** und wegen der bei Nichtbeachten erzeugten Behinderung von Verkehrsteilnehmern **verboten** und ist **zu ahnden**. Rettungsfahrzeuge (z.B. Feuerwehren mit Fahrzeugbreiten von bis zu 3,50 m) können nicht ungehindert zu den Einsatzorten gelangen. Anwohner wären im Gefahrenfall extrem gefährdet.

In Sandhausen befinden sich (außer ganz weniger Ausnahmen, z.B. Behinderten-Parkplätze) **keine weißen Parkraum-Markierungen** auf den Ortsstraßen, welche die Art und Weise des Parkens vorgeben.



Ein sehr positives Beispiel, den **erlaubten Parkraum zu kennzeichnen**, findet sich in der Gemeinde Großostheim (Hessen). Hier weisen Schilder auf den Straßen im Innerortsbereich darauf hin, dass nur auf den **markierten Flächen** geparkt werden darf (Foto links). Außerhalb der markierten Fläche ist das Parken bußgeldbewehrt. Ein Nicht-Beachten dieser Regelung ist kaum zu bemerken. Ein Vorteil für alle Verkehrsteilnehmer.

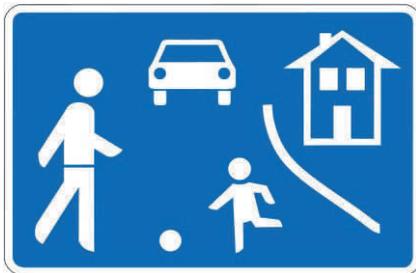
Es hilft an dieser Stelle wenig, wenn argumentiert wird, die gleiche Problematik sei auch in anderen Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises in gleicher oder ähnlicher Weise vorhanden. Der Unterschied zu Sandhausen ist in vielen Fällen, dass in anderen

Gemeinden Lösungsansätze des Problems vorhanden sind oder sich in der Umsetzung befinden. Die **AG Verkehr** wird dies an Hand jüngerer **Presseveröffentlichungen** in diesem Arbeitspapier darstellen.

5.1.3 Verkehrsberuhigte Zonen (Spielstraßen)

Verkehrsrecht StVO - Spielstraße

Die **Verkehrsberuhigung** wird in Deutschland durch das Verkehrszeichen 325 angekündigt und durch das Verkehrszeichen 326 aufgehoben.



Nr. 325



Nr. 326

Innerhalb dieses Bereiches gilt

- **Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite** benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
- Der **Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit** einhalten.
- Die **Fahrzeugführer** dürfen die **Fußgänger weder gefährden noch behindern**; wenn nötig müssen sie warten.
- Die **Fußgänger** dürfen den **Fahrverkehr nicht unnötig behindern**.
- **Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig**; das Halten zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen, ist gestattet.

Beim Ausfahren aus einem verkehrsberuhigten Bereich ist gemäß §10 StVO eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen, wie beim Ausfahren aus einem Grundstück. Rechts-vor-Links gilt nicht.

Nach der StVO ist in den **verkehrsberuhigten Zonen** (Spielstraßen) das **Parken außerhalb von Markierungen für Kraftfahrzeuge** (auch Anhänger, Wohnwagen etc.) **verbotswidrig** und Bußgeld bewehrt.

Bei den vor einigen Jahren erstmals in Sandhausen eingerichteten **verkehrsberuhigten Zonen** wurden solche Markierungen kaum oder gar nicht angebracht. Man war wohl der Meinung, die dort vorhandenen Grundstückseinfahrten und die auf den Grundstücken vorhandenen Abstellflächen wären ausreichend. Dabei wurden die Parknotwendigkeiten von Lieferanten, Pflegediensten und Gästen, außer Acht gelassen. **Markierungen zum legalen Parken fehlen** in den verkehrsberuhigten Bereichen der **Sandgasse** und der **Schulstraße zwischen Hauptstraße** und in der **Robert-Koch-Straße** gänzlich.

In diesen Bereichen wird deshalb „wild“ und **illegal geparkt** und **Verkehrsteilnehmer in erheblichem Umfang gefährdet**. Das gilt insbesondere für Schüler, da sich der Bereich in der Robert-Koch-Straße auf dem **sehr frequentierten Schulweg** befindet.

Illegales Parken in der Robert-Koch-Straße



Illegales Parken in der Sandgasse und in der Schulstraße



Das „**wilde**“ **illegale Parken** bedeutet, dass Kraftfahrzeuge in ganz unterschiedlichen Abständen zu den Grundstücksgrenzen abgestellt sind. Fußgänger, mit Kinderwagen, mit Rollatoren, Rollstühlen etc. müssen dann häufig vom Rand der Fahrbahnen zur Straßenmitte wechseln, weil die Abstände der Fahrzeuge zu den Grundstücksgrenzen von den Kfz-Lenkern variabel „gestaltet“ wurden. Natürlich ist der **AG Verkehr** die Tatsache bekannt, dass alle Verkehrsteilnehmer auf der gesamten Fahrbahnbreite gleichberechtigt sind und diese in der Gesamtheit nutzen könnten. Insbesondere ältere Personen und Kinder sind jedoch oft überfordert, sich dem „rollenden“ Verkehr zeit- und situationsgerecht in diesen verkehrsberuhigten Bereichen anzupassen. Auch Kraftfahrzeugbenutzer und Fahrradfahrer können irritiert sein, wenn plötzlich, durch illegal parkende Fahrzeuge verursacht, Fußgänger in die Fahrbahn treten.

Im Bereich der **Robert-Koch-Straße zwischen Lattweg/Schulstraße** und **Ludwigstraße** befinden sich auf den Anwohnergrundstücken viele als legale Parkflächen nutzbare Möglichkeiten. Diese werden jedoch nicht in gegebenem Maße genutzt, so dass es zum illegalen Parken auch in dieser Gruppe von motorisierten Verkehrsteilnehmern kommt. Gäste und Lieferanten etc. haben dagegen derzeit **keine Möglichkeit des legalen Parkens** in diesem Bereich.

Im Bereich der **Sandgasse** fehlen ebenfalls jegliche Markierungen zum **legalen Parken**. Es kommt dort permanent zu Ärgernissen, weil Anwohner aufgrund illegaler Parker nicht in die Einfahrten zu durchaus vorhandenen Parkflächen auf den Grundstücken fahren können. Hier ist auch zu beobachten, dass illegales Parken zu Engstellen führt, die wiederum u.a. Einsatzfahrzeuge bei der Durchfahrt behindern. Auch zu beobachten ist das **illegale Parken entgegen der Fahrtrichtung**.

In der **Ludwig- und Mayerstraße** sind einige Markierungen für legales Parken vorhanden. Sie reichen aber in der Zahl nicht aus, so dass auch hier Handlungsbedarf besteht, das illegale Parken durch **Ausweisen von markierten Flächen zum legalen Parken** zu definieren.

In der Vergangenheit haben sich die zuständigen Ämter in Sandhausen mit der **Ahndung** gegen die StVO verstoßender motorisierter Verkehrsteilnehmer zurückgehalten. Sie haben damit zur ungleichen Behandlung der dort gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer in erheblichem Maß beigetragen. Diese Zurückhaltung kann auch zu den häufig festgestellten **Überschreitungen der maximalen Höchstgeschwindigkeit** beigetragen haben.

Die AG Verkehr schlägt deshalb vor, an allen zum **legalen Parken** möglichen Stellen, entsprechende **Markierungen** anzubringen. Damit wird auch ein immer wieder zu beobachtendes und gelegentlich amtlich gemessenes Überschreiten der dort verbindlichen Schrittgeschwindigkeit zukünftig stark reduziert. Markierungen, auch wenn dort kein Fahrzeug abgestellt ist, führen zu einer **verbesserten Wahrnehmung** und der damit einhergehenden Reduzierung bzw. Einhaltung der gesetzlich vorgege-



Beispiel möglicher Markierungen zum **LEGALPARKEN!**



Der Druck steigt für Falschparker

*Gemeindevollzugsdienst um
zwei Stellen aufgestockt*

Eppelheim. (aham) Vorsicht, die Knöllchen-Gefahr in Eppelheim steigt. Wer in Heidelbergs Nachbarstadt sein Auto abstellen will, sollte nun besser darauf achten, wo und wie er das tut. Denn die Stadt hat den Gemeindevollzugsdienst aufgestockt. Damit reagierte das Rathaus auf die Wild-West-Manier, die zunehmend am Straßenrand zu beobachten war. Zugeparkte Gehwege, Autos im Halteverbot oder abgestellte Wagen im Kurvenbereich – immer wieder klagten Bürger in öffentlichen Gemeinderatssitzungen ihr Leid. So auch bei der jüngsten Zusammenkunft im Bürgersaal: „Im Schläuchenweg ist es besonders schlimm“, stöhnte ein Bürger. Wie immer fragte Bürgermeisterin Patricia Rebmann nach einer Uhrzeit, dass die Blau Männer gezielt auf Falschparker-Jagd gehen können. Doch dieses Mal beließ sie es nicht dabei. Freudestrahlend verkündete sie: „Der Gemeinderat hat zwei neue Mitarbeiter für den Gemeindevollzugsdienst bewilligt.“ Einer ist schon seit Anfang des Monats unterwegs, der zweite patrouilliert ab November.

... und zum Abschluss ein Beispiel von Eppelheim, wie man das **Falschparker-Problem** auch in Sandhausen angehen könnte!

5.2 - EINERDIRECTION





5.2 Einbahnstraßenkonzept **EINERICHTUNG**

Während der Arbeit der **AG Verkehr** wurde der ursprüngliche Gedanke, die **Große Ringstraße** ins Parkraumkonzept „BlaueZone“ zu integrieren, aufgegeben. Die Verkehrsverhältnisse in der **Große Ringstraße** lassen eine Beruhigung des Verkehrs auf 20 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine Fahrbahnbenutzung für alle Verkehrsteilnehmer nicht zu.

Am Beispiel der **Große Ringstraße** wird deutlich, dass diese Straße u.a. wegen des hohen Verkehrsaufkommens für den **Verkehr in zwei Richtungen nicht geeignet** ist. Die dazu notwendige Fahrbahnbreite von 7,00 m ist nicht vorhanden. An vielen Stellen wird deshalb verbotenerweise auf dem Gehweg (StVO) geparkt. Das führt zu erheblichen Behinderungen von Fußgängern mit und ohne Gehhilfen, sowie von Fahrrad fahrenden Kindern unter 8 (bzw. 10) Jahren. Die **AG Verkehr** schlägt darum vor, die **Große Ringstraße** nur noch in **eine Richtung** zu befahren. Das Parken auf Gehwegen bleibt hier weiterhin untersagt. Die Gehwegbreite (1,60 m bis 1.70 m) ist dafür zu gering. Gehwege müssten mindestens 2,10 m breit sein um z.B. das Parken auf Gehwegen durch entsprechende Beschilderung zu legalisieren.

5.2 Einbahnstraßenkonzept **EINERICHTUNG**

Während der Arbeit der **AG Verkehr** wurde der ursprüngliche Gedanke, die **Große Ringstraße** ins Parkraumkonzept „BlaueZone“ zu integrieren, aufgegeben. Die Verkehrsverhältnisse in der **Große Ringstraße** lassen eine Beruhigung des Verkehrs auf 20 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine Fahrbahnenbenutzung für alle Verkehrsteilnehmer nicht zu.

Am Beispiel der **Große Ringstraße** wird deutlich, dass diese Straße u.a. wegen des hohen Verkehrsaufkommens für den **Verkehr in zwei Richtungen nicht geeignet** ist. Die dazu notwendige Fahrbahnbreite von 7,00 m ist nicht vorhanden. An vielen Stellen wird deshalb verbotenerweise auf dem Gehweg (StVO) geparkt. Das führt zu erheblichen Behinderungen von Fußgängern mit und ohne Gehhilfen, sowie von Fahrrad fahrenden Kindern unter 8 (bzw. 10) Jahren. Die **AG Verkehr** schlägt darum vor, die **Große Ringstraße** nur noch in **eine Richtung** zu befahren. Das Parken auf Gehwegen bleibt hier weiterhin untersagt. Die Gehwegbreite (1,60 m bis 1.70 m) ist dafür zu gering. Gehwege müssten mindestens 2,10 m breit sein um z.B. das Parken auf Gehwegen durch entsprechende Beschilderung zu legalisieren.

Damit die **Höchstgeschwindigkeit** in der dort vorhandenen **30 km/h-Zone** eingehalten wird, können die **Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn nur wechselseitig** erlaubt sein (Absolutes Halteverbot, Zeichen 283). Die dadurch erreichte Fahrbahnverschwenkung hat sich anderenorts vielfach bewährt.

Für den Fall, dass **Parkmöglichkeiten** eingeschränkt sein können, empfiehlt die **AG Verkehr**, dem Beispiel einiger Grundstückseigentümer folgend, ab der Hausfront die **Toreinfahrten um ca. 5-6 m zurückzusetzen**. Die Ein- und Ausfahrt, bei dem auf diese Weise gewonnenen Parkraum, wäre – auch aufgrund der Einbahnstraßen-Regelung – ohne Schwierigkeiten möglich. Statt der „gefloppten“ finanziellen Unterstützung für elektrisch betriebene Tore, könnte die Gemeinde Sandhausen eine Rückversetzung der Tore finanziell unterstützen. Nach Recherchen der **AG Verkehr** sind in der **Große Ringstraße** etwa weitere 30 Einfahrten für diese Maßnahme geeignet.

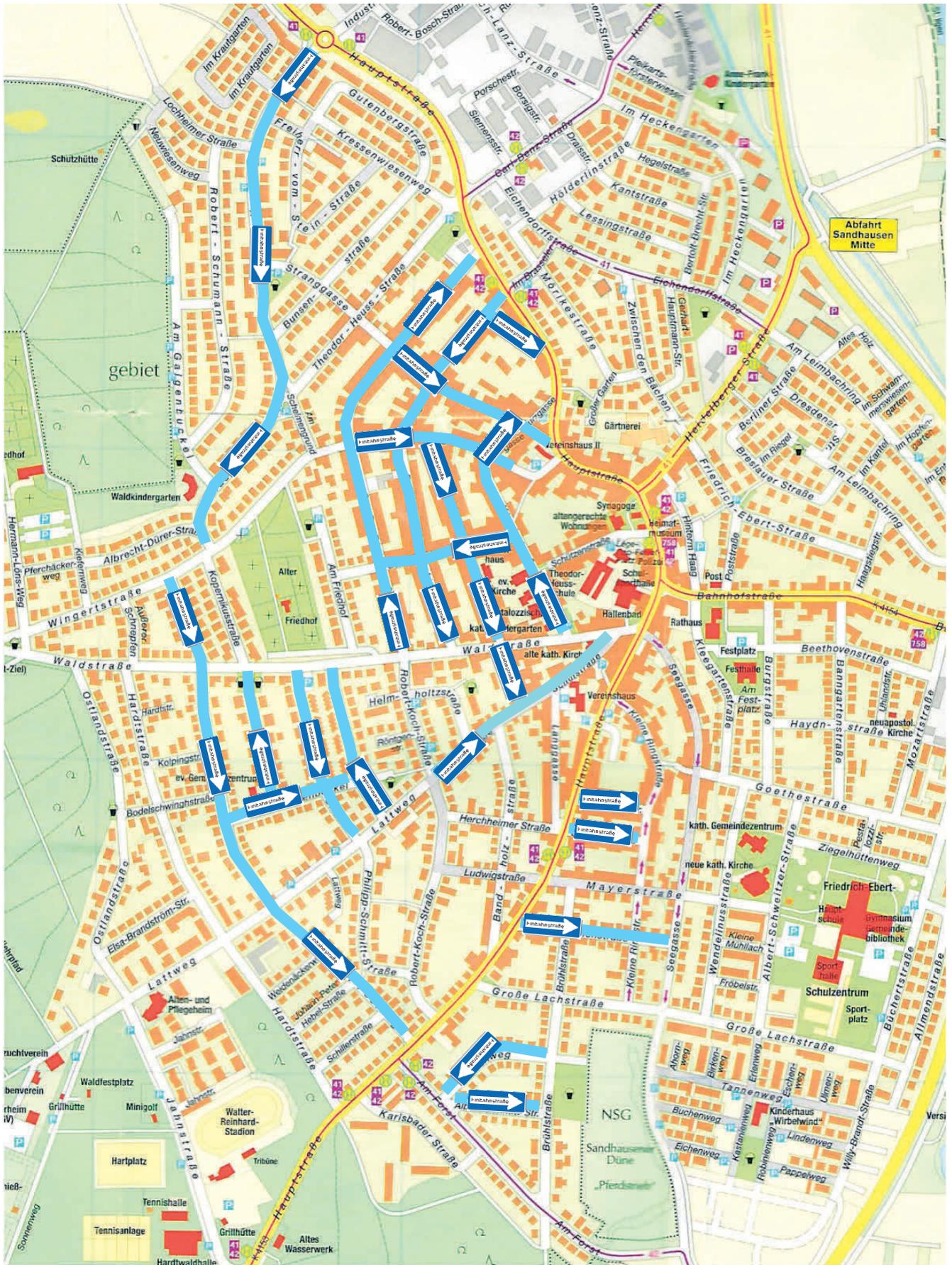
Das **Einbahnstraßenkonzept **EINERICHTUNG**** der **AG Verkehr** beinhaltet Vorschläge zur Verbesserung des fließenden Verkehrs in Bereichen mit zu geringer Fahrbahnbreite bei Verkehr in beide Fahrrichtungen.

Der ruhende Verkehr benötigt zum einseitigen **Parken auf der Fahrbahn** 2,00 m Breite. Für den Verkehr in beiden Richtungen müsste die restliche Fahrbahnbreite mindestens 7,10 m betragen. In der **Große Ringstraße** sind dafür **nur 4,00 m** vorhanden.

Aufgrund dessen ist ein **störungsfreies Fahren in beiden Richtungen nicht gewährleistet**. Ausweichmanöver – manchmal auf Fußgängerwege – sind gefährlich und nicht gesetzeskonform im Sinne der StVO. Am Tage können – wenn vorhanden – Parklücken zum Ausweichen benutzt werden. In der Dunkelheit ist es dem Kfz-Lenker kaum möglich, Parklücken auf Grund der Blendung durch das Fahrlicht entgegenkommender Fahrzeuge, zu erkennen. Die Folgen sind unzumutbar und unabsehbar.

Das durch das mehrfache Halten der Kfz bedingte Wiederanfahren erzeugt nicht unerhebliche **Schadstoffbelastungen und Lärm** zum Nachteil anwohnender Bürger. Diese Nachteile werden durch ein **Einbahnstraßenkonzept** in den genannten Bereichen vermieden. Außerdem ist im Notfall (Brand, med. Notfall etc.) die **behinderungsfreie Fahrt der Rettungsfahrzeuge nicht gewährleistet**.

Eine **Gesamtübersicht** und auf den Folgeseiten die **Detailübersichten**, zeigen in vier Bereiche (**Nord-West, Nord-Ost, Süd-West, Süd-Ost**) aufgliedert, die **Vorschläge der AG Verkehr**. Der Betrachter erhält einen guten Überblick über die vorgeschlagenen **Einbahnstraßen-Einrichtungen** in den leicht



5.2.1 Gesamt

EINERICHUNG – Gesamtübersicht (ohne bestehende Einbahnstraßen)

Straßennamen <small>(alphabetisch)</small>	Einfahrt	Ausfahrt
Adam-Mattern-Straße	Am Kantenbuckel	Waldstr.
Albert-Schmitt-Straße	Am Forst (Dünenweg)	Brühlstr.
Alter Postweg	Wingert-, Wald-, Kolping-, Bodelschwinghstr., Lattweg, Weidenäckerweg, Joh.-Peter-Hebel-, Schillerstr.	Wald-, Kolping-, Bodelschwingh-, Am Kantenbuckel, Lattweg, Weidenäckerweg, Hebel-, Schiller-, Hauptstr.
Am Kantenbuckel	Alter Postweg, Phil.-Schmitt-, Keplerstr.	Adam-Mattern-, Phil.-Schmitt-, Keplerstr.
Augasse	Kisselgasse	Hauptstr.
Dünenweg	Brühlstr.	Am Forst, Albert-Schmitt-Str.
Friedrichstraße	Haupt-, Brühl-, Kleine Ringstr.	Brühl-, Kleine Ringstr., Seegasse
Große Ringstraße	Wald-, Schnepfenstr., Stranggasse	Schnepfen-, Wingertstr., Stranggasse, Hauptstr.
Grundgasse	Strang-, Kisselgasse, Wingertstr.	Wingert-, Schneidmühlstr.
Johann-Nikolaus-Kolb-Straße	Wingert-, Schnepfenstr.	Schnepfen-, Waldstr.
Keplerstraße	Lattweg, Am Kantenbuckel	(Am Kantenbuckel), Waldstr.
Kettengasse	Wingert-, Kirchstr.	Stranggasse
Kirchstraße	Wald-, Wingertstr.	Schnepfen-, Wingertstr., Ketten-, Stranggasse
Kisselgasse	Hauptstraße	Strang-, Grund-, Augasse
Konrad-Adenauer-Straße	Lochheim-Kreisel (Hauptstr.), Im Krautgarten, Freih.-v.-Stein-, Str., Lochheimer Str., Stranggasse, Bunsen-, Th.-Heuss-Str., Schelmengrund, Am Galgenbuckel, Albr.-Dürer-Str.	Im Krautgarten, Freih.-v.-Stein-Str., Lochheimer Str., Stranggasse, Bunsen-, Th.-Heuss-Str., Am Galgenbuckel, Albr.-Dürer-Str., Wingertstr.
Kreuzsteinstraße	Hauptstr.	Kleine Ringstr.
Kurzgasse	Hauptstr.	Stranggasse
Leopoldstraße	Hauptstr.	Kleine Ringstr.
Philipp-Schmitt-Straße	Waldstr., Am Kantenbuckel	Am Kantenbuckel, Lattweg
Sandgasse	Waldstr.	Schulstr.
Schneidmühlstraße	Wingertstr., Grundgasse, Schnepfenstr.	Schnepfen-, Waldstr.
Schnepfenstraße	Kirch-, Joh.-Nik.-Kolb-, Schneidmühlstr.	Joh.-Nik.-Kolb, Schneidmühl-, Große Ringstr.
Schulstraße	Lattweg, Robert-Koch-Str., Helmholtz-, Bandholzstr., Sand-, Langgasse	Helmholtz-, Bandholzstr., Langgasse, Waldstr.
Stranggasse	Große Ringstr., Kissel-, Kettengasse	Grundgasse, Hauptstr.
Wingertstraße	Große Ringstr., Grundgasse, Kirchstr.	Schneidmühlstr., Joh.-Nik.-Kolb-Str., Kettengasse, Hauptstr.



5.2.2 Nord-West

Hier eine wichtige Neuerung. Durch die Umwandlung der Große Ringstraße in eine Einbahnstraße ist die Einrichtung einer **Einbahnstraße in der Konrad-Adenauer-Straße** sinnvoll und nachhaltig.

Zehn Einfahrten und neun Ausfahrten in die benachbarten Straßen lassen die Maßnahme als akzeptabel erscheinen. Die **Konrad-Adenauer-Straße** wird für die Verkehrsteilnehmer sicherer, da der Verkehr nur noch in eine Richtung erfolgt.

Parkraum-Markierungen auf der Fahrbahn, wechselseitig angebracht, erhöhen die Sicherheit in dieser **30 km/h-Zone** weiter.

Die **Konrad-Adenauer-Straße** als **Einbahnstraße** erleichtert die Zufahrten zu den westlichen Ortsteilen von Sandhausen. Die Hauptstraße wird dadurch entlastet.

EINERICHUNG – Nord-West-Übersicht (ohne bestehende Einbahnstraßen)

Straßennamen (alphabetisch)

Einfahrt

Ausfahrt

Alter Postweg (siehe Süd-West-Übersicht)

Große Ringstraße (siehe Nord-Ost-Übersicht)

Konrad-Adenauer-Straße

Lochheim-Kreisel (Hauptstr.),
Im Krautgarten, Freih.-v.-Stein-
Str., Lochheimer Str., Stranggasse,
Bunsen-, Th.-Heuss-Str.,
Schelmengrund, A m Galgenbuckel,
Albr.-Dürer-Str.

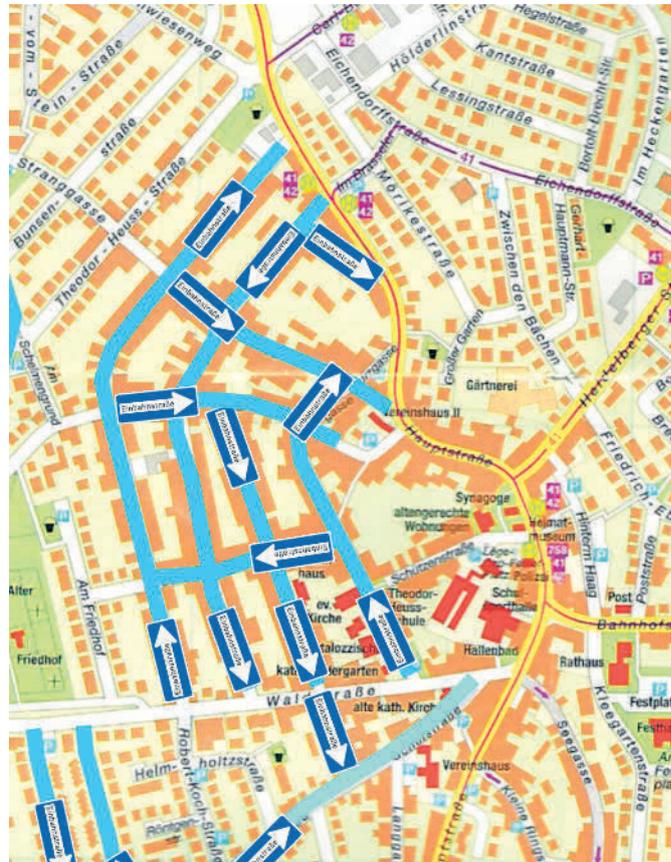
Im Krautgarten, Freih.- v.-Stein-Str.,
Lochheimer Str., Stranggasse,
Bunsen-, Th.-Heuss-Str.,
Am Galgenbuckel,
Albr.-Dürer-Str., Wingertstr.

5.2.3 Nord-Ost

Dieser Bereich gehört zum **Parkraumkonzept BLAUZONE**. In diesem Bereich – auch „Christkindlesbuckel“ genannt – sind alle Straßen als **Einbahnstraßen** vorgesehen.

Hier sind Einbahnstraßen besonders wichtig, da Gehwege entweder nicht vorhanden, zu schmal oder mit in den Gehweg hineinragenden Hauseingangstreppen versehen, für Fußgänger etc. nicht nutzbar sind.

Die notwendige **Fahrbahnbenutzung** wird durch die **Einrichtung als Einbahnstraße** sicherer. Der Fußgänger weiß stets, aus welcher Richtung der fließende Verkehr mit (max. 20 km/h) kommt! Das verringert die Gefahren erheblich!



EINERICHTUNG – Nord-Ost-Übersicht (ohne bestehende Einbahnstraßen)

Straßennamen (alphabetisch)	Einfahrt	Ausfahrt
Augasse	Kisselgasse	Hauptstr.
Große Ringstraße	Wald-, Schnepfenstr., Stranggasse	Schnepfen-, Wingertstr., Stranggasse, Hauptstr.
Grundgasse	Strang-, Kisselgasse, Wingertstr.	Wingert-, Schneidmühlstr.
Johann-Nikolaus-Kolb-Straße	Wingert-, Schnepfenstr.	Schnepfen-, Waldstr.
Kettengasse	Wingert-, Kirchstr.	Stranggasse
Kirchstraße	Wald-, Wingertstr.	Schnepfen-, Wingertstr., Ketten-, Stranggasse
Kisselgasse	Hauptstraße	Strang-, Grund-, Augasse
Kurzgasse	Hauptstr.	Stranggasse
Schneidmühlstraße	Wingertstr., Grundgasse, Schnepfenstr.	Schnepfen-, Waldstr.
Schnepfenstraße	Kirch-, Joh.-Nik.-Kolb-, Schneidmühlstr.	Joh.-Nik.-Kolb, Schneidmühl-, Große Ringstr.
Stranggasse	Große Ringstr., Kissel-, Kettengasse	Grundgasse, Hauptstr.
Wingertstraße	Große Ringstr., Grundgasse, Kirchstr.	Schneidmühlstr., Joh.-Nik.-Kolb-Str., Kettengasse, Hauptstr.



5.2.4 Süd-West

In der „Verlängerung“ der Konrad-Adenauer-Straße bietet sich der **Alter Postweg** an, als **Einbahnstraße** eingerichtet zu werden. Der **Alter Postweg** ist für den Verkehr (Busse etc.) in Gegenrichtung und für das Parken auf der Fahrbahn zu schmal. Eine **Einbahnstraße** lässt den Verkehr störungsfrei passieren. Lärm und Schadstoffemissionen verringern sich.

Der Kfz-Verkehr hat eine **Alternative zur Durchfahrt durch Sandhausen** und eine bessere Zufahrt zu den westlichen Ortsteilen.

Der **Verkehr in der Hauptstraße** und in der **Waldstraße** kann **Entlastung** erfahren.

EINERDICHUNG – Süd-West-Übersicht (ohne bestehende Einbahnstraßen)

Straßennamen <small>(alphabetisch)</small>	Einfahrt	Ausfahrt
Adam-Mattern-Straße	Am Kantenbuckel	Waldstr.
Albert-Schmitt-Straße	Am Forst (Dünenweg)	Brühlstr.
Alter Postweg	Wingert-, Wald-, Kolping-, Bodelschwinghstr., Lattweg, Weidenäckerweg, Joh.-Peter-Hebel-, Schillerstr.	Wald-, Kolping-, Bodelschwingh-, Am Kantenbuckel, Lattweg, Weidenäckerweg, Hebel-, Schiller-, Hauptstr.
Am Kantenbuckel	Alter Postweg, Phil.-Schmitt-, Keplerstr.	Adam-Mattern-, Phil.-Schmitt-, Keplerstr.
Keplerstraße	Lattweg, Am Kantenbuckel	(Am Kantenbuckel), Waldstr.

5.2.5 Süd-Ost

In diesem Bereich mit sehr schmalen Fahrbahnen (und Gehwegen) sind bereits einige Einbahnstraßen vorhanden. Die **AG Verkehr** empfiehlt, die hier vorgeschlagenen Straßen ebenfalls als **Einbahnstraßen** einzurichten.

Das sind u.a. die als „Spielstraßen“ verkehrsberuhigt eingerichtete **Schulstraße** und die **Sandgasse**.



EINERDICHUNG – Süd-Ost-Übersicht (ohne bestehende Einbahnstraßen)

Straßennamen (alphabetisch)	Einfahrt	Ausfahrt
Dünenweg	Brühlstr.	Am Forst, Albert-Schmitt-Str.
Friedrichstraße	Haupt-, Brühl-, Kleine Ringstr.	Brühl-, Kleine Ringstr., Seegasse
Kreuzsteinstraße	Hauptstr.	Kleine Ringstr.
Leopoldstraße	Hauptstr.	Kleine Ringstr.
Philipp-Schmitt-Straße	Waldstr., Am Kantenbuckel	Am Kantenbuckel, Lattweg
Sandgasse	Waldstr.	Schulstr.
Schulstraße	Lattweg, Robert-Koch-Str., Helmholtz-, Bandholzstr., Sand-, Langgasse	Helmholtz-, Bandholzstr., Langgasse, Waldstr.

5.2.6 Vorteile

In der **Gesamtübersicht** aller von der **AG Verkehr** vorgeschlagenen neu einzurichtenden **Einbahnstraßen** ist besonders auf die neue Verkehrsführung in der **Konrad-Adenauer-Straße** und im **Alter Postweg** hinzuweisen. Die Einrichtung dieser beiden Einbahnstraßen wird unumgänglich bei der Einrichtung der **Große Ringstraße** als Einbahnstraße.

Es ergeben sich folgende **Vorteile**:

- In der **Konrad-Adenauer-Straße** wird der Verkehr in der dort bestehenden 30 km/h-Zone reduziert.
- Der dort noch vorhandene **Fahrradweg** kann zugunsten von Parkflächen entfallen, da in einer 30 km/h-Zone das Fahren von Fahrrädern auf der Fahrbahn bewusst zum Verlangsamten des fließenden Verkehr beiträgt.
- Die Querstraßen in der **Konrad-Adenauer-Straße** bleiben wegen der zehn Einfahrten und neun Ausfahrten sehr gut erreichbar.
- Die Einfahrt in den **Alter Postweg** ist nach der Überquerung der Wingertstraße unproblematisch.
- Der **Alter Postweg** als Einbahnstraße ist nicht zuletzt wegen seiner geringen Fahrbahnbreite eine Notwendigkeit für den fließenden Verkehr.
- Der im **Alter Postweg** verkehrende **Ortsbus** hätte eine **ungehinderte Fahrt**.
- Das Parken im **Alter Postweg** wird durch Markierungen auf der Fahrbahn einseitig wechselseitig ermöglicht.
- Die **Hauptstraße** und die **Waldstraße** werden vom Verkehr in die westlichen Ortsbereiche entlastet.

Zwei weitere Veränderungen der Verkehrsführung schlägt die **AG Verkehr** für die **Sandgasse** und für die **Schulstraße** vor. In beiden Fällen sind es sogenannte „Spielstraßen“ in denen die gesamte Fahrbahn von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt benutzt wird. Es trägt deshalb sehr zur Sicherheit in diesen Straßen bei, wenn der **Verkehr sich nur in einer Richtung** bewegt.

Die zusätzlichen **Änderungen der Verkehrsführung** in den aufgezeigten Straßen der anderen Ortsbereiche sind empfehlenswert, weil auch dort der ruhende Verkehr und geringe Fahrbahnbreiten bei Verkehr in beiden Richtungen einen gestörten Verkehrsfluss erzeugen.

5.3 - BLAUZONE



ZONE



ZONE

Parken nur innerhalb der blauen Markierung



Beispiele der Beschilderung von 20 km/h-Zonen in anderen Ländern



Beginn eines 20 km/h-Bereichs (Saanen/CH)



Ende des 20 km/h-Bereichs (Saanen/CH)



Beginn eines 20 km/h-Bereichs (Douarnenez/F)



Ende des 20 km/h-Bereichs (Douarnenez/F)

Beschilderung eines 10 km/h-Bereichs und empfehlenswerte Fahrbahnanpassung in Sandhausen



Beginn des 10 km/h-Bereichs in der BLAUEZONE



„Schriesheimer Welle“
 am Beginn der 10 km/h-Zone (Schriesheim)

5.3 Parkraumkonzept **BLAUEZONE**

Die **AG Verkehr** hat sich bei der Berücksichtigung der Verbesserung der Sicherheit der Einwohner Sandhausens besonders von der Tatsache leiten lassen, dass im Bereich des in Sandhausen von den Anwohnern so bezeichneten „Christkindlesbuckel“, eine Änderung der noch 2019 bestehenden Verkehrsverhältnisse notwendig ist. Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und der Rettungsdienste werden durch falsch oder fehlerhaft abgestellte Kraftfahrzeuge, aufgrund der in diesem Ortsbereich vorhandenen sehr geringen Fahrbahnbreite, im Einsatzfall stark behindert. Bei Bränden oder anderen lebensbedrohenden Situationen ist das nicht akzeptabel und bedarf einer Verbesserung. Ein Gespräch mit dem Kommandanten der örtlichen Feuerwehr, **Markus Zielbauer**, und seinem Stellvertreter, **Jörn Waldschmidt**, bestätigten die Annahmen der **AG Verkehr**.

Der Bereich der **BLAUEZONE** umfasst im Wesentlichen den Bereich in Sandhausen zwischen **Haupt-, Große Ring- und Waldstraße**. Darin liegen die Straßen: **Kisselgasse, Grundgasse, Schneidmühlstraße, Johann-Nikolaus-Kolb-Straße, Kurzgasse, Kettengasse, Kirchstraße, Augasse, Teile der Stranggasse, Teile der Wingertstraße, Teile der Schnepfenstraße** und die **Schützenstraße**. Es ist zu prüfen, ob in der Schützenstraße Parkbeschränkungen eingerichtet werden sollten.

Im Bereich der **BLAUEZONE** befinden sich

- Straßen mit Gehweg;
- Straßen ohne Gehweg;
- Straßen mit in die Fahrbahn hineinragenden Hauseingangstreppen;
- Gehwege mit unterschiedlicher Breite;
- Gehwege mit in den Gehweg hineinragenden Hauseingangstreppen;
- Gehwege mit ungenügender Breite;

(Für Fahrrad fahrende Kinder unter acht Jahren nach der StVO ist die Benutzung von Gehwegen zwingend vorgeschrieben);

Rollstuhlfahrer, Rollatornutzer und ähnlich Bewegungs-Eingeschränkte können diese Gehwege nicht oder nur eingeschränkt benutzen.

Gleiches gilt für die ganz normalen Fußgänger mit und ohne Kinderwagen.

Die Gleichheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen ist auf Grund der baulichen Situation nachhaltig gestört und eine Änderung der Situation dringend erforderlich.

Michael Hönig, Mitinitiator der **AG Verkehr**, wohnt seit seiner Geburt in diesem Ortsbereich und ist mit der Situation bestens vertraut. In verschiedenen Sitzungen der **AG Verkehr** und unter Berücksichtigung der einen oder anderen Anwohner-Bemerkung, hat sich herausgebildet, in dem Bereich des „Christkindlesbuckel“ eine **BLAUEZONE** einzurichten. Eine **Kombination von reduzierter Geschwindigkeit, Parken von Kraftfahrzeugen ausschließlich an blau markierten Stellen und Einbahnstraßen**, bilden dieses **Parkraum-Konzept BlaueZone**.

In einer solchen **BLAUEZONE**

- *sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt,*
- *wird die Fahrbahn von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt benutzt,*
- *beträgt die maximale Fahrgeschwindigkeit 20 km/h,*
- *an besonderen Engstellen ist die maximal erlaubte Geschwindigkeit auf 10 km/h reduziert,*
- *kann am Beginn des 10 km/h-Bereichs eine „Schriesheimer Welle“ zur Erhöhung der Achtsamkeit auf der Fahrbahn eingebaut werden.*
- *ist das Parken ausschließlich an blau markierten Stellen erlaubt,*
- *können Gehwege ausschließlich an der blauen Markierung zum Parken genutzt werden,*
- *werden die blauen Markierungen möglichst wechselseitig angebracht,*
- *sind alle Straßen als Einbahnstraßen eingerichtet.*

Die **Vorteile** der Einrichtung einer **BLAUEZONE**:

- die **Beschilderung ist nur an den Einfahrtsstraßen** nötig;
- eine **Vorfahrtregelung ohne Schilder**, weil Rechts- vor Links-Verkehr;
- eine **eindeutige Parkflächenkennzeichnung**;
- eine **erhebliche Verlangsamung des Verkehrs**
- **geringere Schadstoff-Emissionen**;
- **leiseres Verkehrsgeschehen**;
- **gleichberechtigte Nutzung der Fahrbahn** von allen Verkehrsteilnehmern;
- die **Vorhersehbarkeit der Verkehrsrichtung** für die gleichberechtigte Nutzung der Fahrbahn;

Der noch im Jahre 2019 bestehende **Zustand** auf dem „Christkindelesbuckel“ ist heute und **längerfristig untragbar** und schon jetzt sehr bedenklich.



Verkehrsteilnehmer zu Fuß und insbesondere **Kinder mit Fahrrädern**, müssen wegen der örtlichen Behinderungen die Fahrbahnen benutzen. Die teilweise nicht vorhandenen und nur mit unzureichender Breite ausgestatteten Gehwege erfordern die Fahrbahnbenutzung. Kraftfahrzeuglenker können nicht in allen Fällen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, die nicht im Kfz unterwegs sind, vorhersehen oder richtig einschätzen. **Die Fahrbahnnutzung ist für diese Personengruppe gefährlich.**

Die **AG Verkehr** ist deshalb zu der Auffassung gelangt, dass 30 km/h, die in diesem Bereich gelten, eine zu hohe Geschwindigkeit darstellt. Die **AG Verkehr** schlägt vor, diesen Bereich als **Zone mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit** einzurichten und entsprechend zu beschildern.



Durch das „**wilde**“ und **rücksichtslose Parken** (sechs Beispiele auf der rechten Seite) entstehen im analysierten Ortsbereich **weitere Gefahren und Behinderungen** für alle Verkehrsteilnehmer, die gerade nicht in einem Kfz fahren. Hier ist dringend Abhilfe geboten. Die Gemeindeverwaltung ist in der Verantwortung und muss ihre **Verkehrssicherungspflicht** wahrnehmen.

Die Umsetzung der Vorschläge der **AG Verkehr** kann diese Gefahren und Behinderungen beseitigen. Die **AG Verkehr** schlägt im Bereich des „Christkindelesbuckel“ **blaue Markierungen auf der Fahrbahn und auf den Gehwegflächen** vor. Die **blauen Markierungen** zeigen eine eindeutige **Begrenzung der Parkfläche**. Die Markierungen sind hilfreich für den Parkenden. Die Anbringung der Markierungen erfolgt unter Berücksichtigung der StVO und von Anwohnerbedürfnissen.



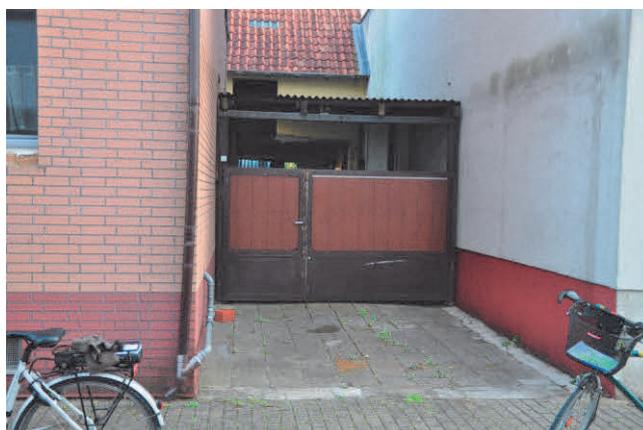
5.3.1 Zusätzlicher Parkraum

Durch das Einrichten von **blaumarkierten Parkflächen** für ein **legales Parken** kann es zu „Verlusten“ von Parkflächen kommen, die zur Zeit unter Missachtung der StVO illegal benutzt werden. Einige Anwohner mit Grundstückseinfahrten haben schon jetzt eine Lösung gefunden. Sie **versetzten ihre Einfahrtstore nach hinten** und schafften so neuen legalen und privaten Parkraum. Die AG Verkehr lobt ausdrücklich dieses vorbildliche Verhalten.

Des weiteren können Maßnahmen, wie das **Rückversetzen von Hoftoren bei Grundstückseinfahrten** um 5-6 m, weiteren **Parkraum** schaffen. Die Ein- und Ausfahrten in die neuen Parkräume sind dann, wegen der **Einbahnstraßenregelung**, ohne Behinderung möglich.

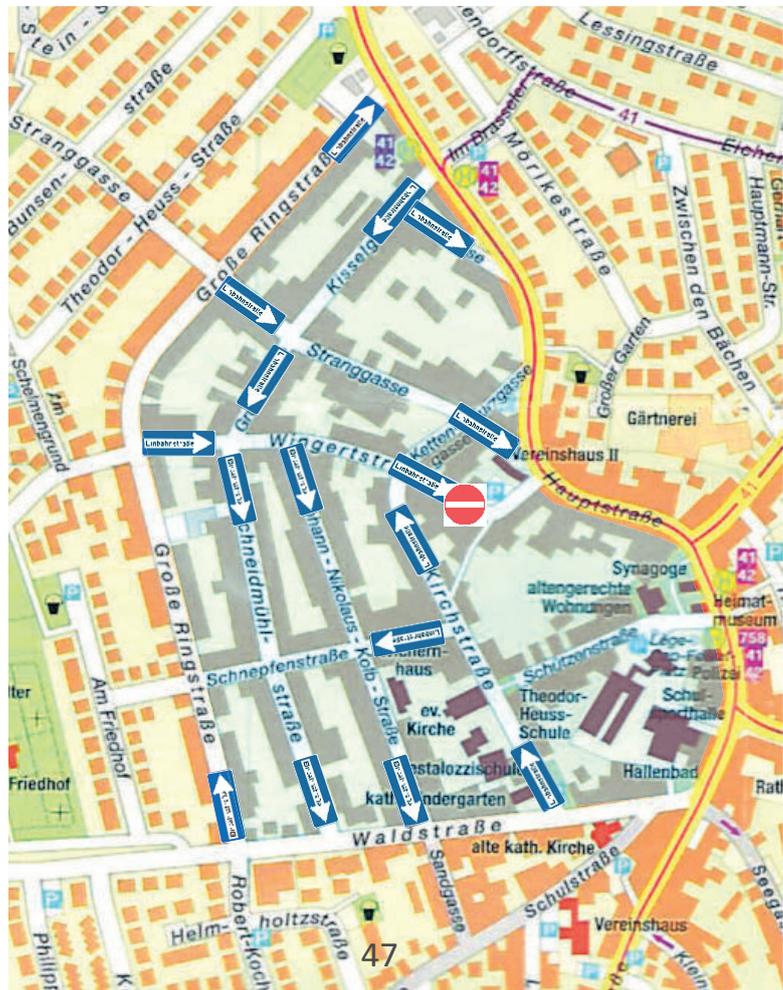
Während einer **öffentlichen Verkehrsfahrt mit dem Rad (öVR)**, welche die **AG Verkehr** an einem Freitag im Oktober 2018 durchführte, sind eine Reihe von Fotos gemacht worden. Sie zeigen hier exemplarisch zwei Beispiele erfolgreicher Rückversetzungen und drei Beispiele von möglichen Rückversetzungen der Hoftore. Nach Schätzungen der AG Verkehr kommen im Bereich der **BlaueZone** etwa 30 Grundstückseinfahrten für das Rückversetzen der Hoftore in Frage. Das Ergebnis wäre **zusätzlicher sicherer Parkraum für Anwohner**.

Die Gemeinde Sandhausen könnte **das Rückversetzen von Hoftoren finanziell** unterstützen, z.B. aus den nicht abgerufenen Mitteln für „elektrische Hoftorantriebe“!



5.3.2 Einbahnstraßen in der **BLAUEZONE**

Die bisher von der **AG Verkehr** in diesem **Gesamtkonzept** für die **BLAUEZONE** vorgeschlagenen Maßnahmen der **Parkraum-Markierung** und der **Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h** wird durch eine wichtige weitere Maßnahme ergänzt: einer **Einbahnstraßen-Regelung!** Sie ist dringend notwendig, damit die zwingend die Fahrbahn benutzenden Verkehrsteilnehmer jederzeit wissen, aus welcher Richtung Verkehr zu erwarten ist. Das gibt **Sicherheit**, insbesondere für **bewegungseingeschränkte Verkehrsteilnehmer** und besonders für **Fahrrad fahrende Kinder**. Die Skizze verdeutlicht die klare Organisation der Einbahnstraßen in der **BLAUEZONE** mit **vier Einfahrts- und fünf Ausfahrtsmöglichkeiten**. Zwei Ausfahrten die Hauptstraße, zwei in die Waldstraße und eine in die Große Ringstraße. Letztere wäre im Einbahnstraßenkonzept, aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der geringen Straßenbreite, zur Einbahnstraße außerhalb der **Blauzone** einzurichten.



 Die Zufahrt ab Hauptstraße zum Parkplatz und bis Haus Wingertstraße 4 bleibt möglich!

Einbahnstraßen **BLAUEZONE** „ChristkindelesBuckel“

Straßennamen <i>(alphabetisch)</i>	Einfahrt	Ausfahrt
Augasse	Kisselgasse	Hauptstr.
Grundgasse	Strang-, Kisselgasse, Wingertstr.	Wingert-, Schneidmühlstr.
Johann-Nikolaus-Kolb-Straße	Wingert-, Schnepfenstr.	Schnepfen-, Waldstr.
Kettengasse	Wingert-, Kirchstr.	Stranggasse
Kirchstraße	Wald-, Wingertstr.	Schnepfen-, Wingertstr., Ketten-, Stranggasse
Kisselgasse	Hauptstraße	Strang-, Grund-, Augasse
Kurzgasse	Hauptstr.	Stranggasse
Schneidmühlstraße	Wingertstr., Grundgasse, Schnepfenstr.	Schnepfen-, Waldstr.
Schnepfenstraße	Kirch-, Joh.-Nik.-Kolb-, Schneidmühlstr.	Joh.-Nik.-Kolb-, Schneidmühl-, Große Ringstr.
Stranggasse	Große Ringstr., Kissel-, Kettengasse	Grundgasse, Hauptstr.
Wingertstraße	Große Ringstr., Grundgasse, Kirchstr.	Schneidmühlstr., Joh.-Nik.-Kolb-Str., Kettengasse, Hauptstr.
Schützenstraße (Sackgasse)	Hauptstr.	Hauptstr.

5.3.3 Warum eine Einbahnstraßen-Regelung?

Auf den vorherigen Seiten wurden schon einige Gründe genannt. Der wichtigste Grund ist jedoch die Tatsache, dass in diesem Bereich die **Fahrbahnbreiten** für den **Verkehr in beiden Richtungen völlig unzureichend** sind.

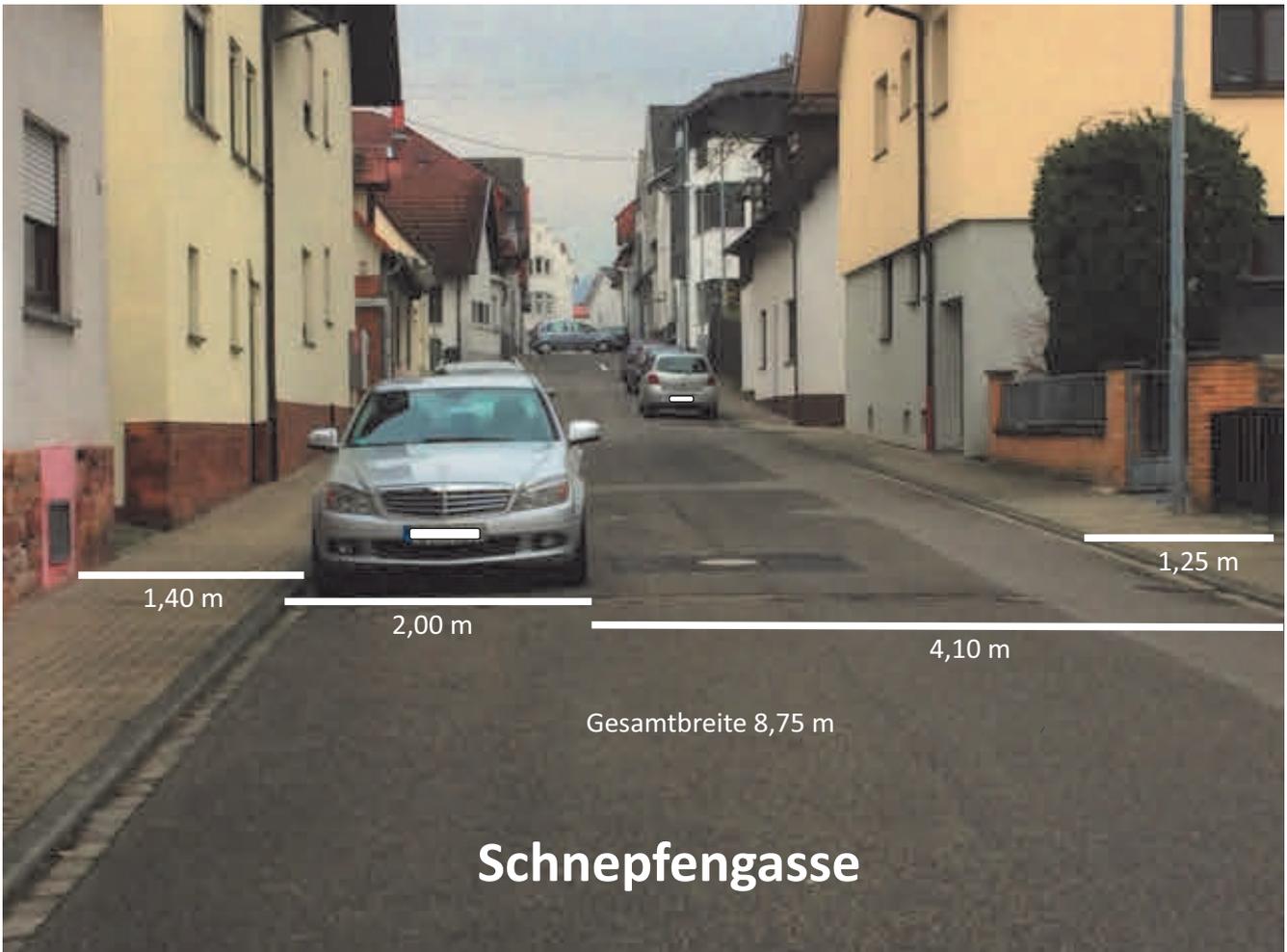


Am Beispiel der **Johann-Nikolaus-Kolb-Straße** wird das Dilemma deutlich.

Eine **Gehwegbreite** von 1,00 m oder weniger ist für Fußgänger **kaum nutzbar**. Erst recht nicht, wenn sie mit rollenden Gehhilfen unterwegs sein müssen. Eine verbleibende **Fahrbahnbreite von 2,50 m**, wenn auf der Fahrbahn geparkt wird (2,00 m), ist **zu gering für Rettungsfahrzeuge**, welche mindestens 3,50 m Breite benötigen. **Völlig unzureichend** ist die Fahrbahnbreite von 2,50 m für den **Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen**.

Hier sind Maßnahmen in Form von **blauen Markierungen** notwendig, das Parken so zu erlauben, dass für Rettungsfahrzeuge eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,50 m bereitgehalten werden kann. Dazu sind Gehwegflächen einzubeziehen und **der legale Parkraum mit blauen Markierungen zu kennzeichnen**. **Fußgänger benutzen** in der **BLAUEZONE** **gleichberechtigt** und sicher die **Fahrbahn der Einbahnstraße** innerhalb der 20 km/h-Zone. **An nicht markierten Stellen ist dann das Parken, wie durch Schilder an den Einfahrten gekennzeichnet, generell nicht erlaubt und zu ahnden.**

Am Beispiel der **Schnepfengasse**, mit einer Fahrbahnbreite von 6,10 m, kann wechselseitig **das Parken** auf der Fahrbahn (2,00 m) auf **blau markierten Flächen** erlaubt sein. Bei Gehwegbreiten von 1,25 m bis 1,40 m könnten Fußgänger innerhalb der **BLAUEZONE** die Gehwege, als auch die Fahrbahn, gleichberechtigt benutzen. Die restliche Fahrbahnbreite ist dann für den **Verkehr in eine Richtung** ausreichend. **Rettungsfahrzeuge können nur bei einer Einbahnstraßen- und Parkflächen-Regelung ungehindert zum Einsatzort gelangen.**



Die **wechselseitig angebrachten blauen Markierungen** für Parkflächen tragen dazu bei, dass die in der „BlaueZone“ geltende Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h eingehalten wird. Das verbotswidrige und Bußgeld bewehrte Parken gegen die Fahrtrichtung ist wegen der Einbahnstraßen-Regelung nicht mehr möglich. Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmer verbessert.

Fußgänger, insbesondere mit rollenden Gehhilfen und mit Kinderwagen, können die Fahrbahn grundsätzlich gleichberechtigt benutzen.

Von der Einbahnstraßenregelung in der **BLAUEZONE** ausgenommen sind die **Schützenstraße** und die **Wingertstraße bis Haus Nr. 4**. Die Schützenstraße ist eine „Sackgasse“ und die Wingertstraße bis Haus Nr. 4 muss in beide Richtungen befahrbar bleiben wegen der Zufahrtmöglichkeit zum Parkplatz beim ehemaligen Feuerwehrhaus. Beim Haus Wingertstraße 4 sind die dort vorhandenen StVO-Zeichen durch das Zeichen 267 zu ersetzen (siehe Foto auf der nächsten Seite).

An den **Einfahrten** in die **BLAUEZONE** empfiehlt die **AG Verkehr** das zusätzliche Anbringen der **Zahl „20“** (analog zu „30“ in 30 km/h-Zonen) mit weißer Farbe auf der Fahrbahn.



Hier die **Ausnahme** bzw. **Einschränkung der Einbahnstraßen-Regelung** in der Wingertstraße.

Bis zum Haus Wingertstraße 4 soll die Wingertstraße in beiden Fahrrichtungen befahrbar bleiben. Die Parkplätze beim „Alten Feuerwehrhaus“, bleiben dadurch ungehindert erreichbar.



5.3.4 Zusammenfassung

- **Beginn der Park-Zonen-Beschilderung** bei den vier Einbahnstraßen-Einfahrten;
- **weiße „20“** (analog zu „30“) **auf der Fahrbahn** bei den vier Einbahnstraßen-Einfahrten;
- **blaue Markierung** zur Kennzeichnung des legalen Parkraums, wechselseitig;
- **Ende der Park-Zonen-Beschilderung** bei den fünf Einbahnstraßen-Ausfahrten;
- **„Schriesheimer Welle“** bei der Einfahrt zum 10 km/h-Bereich;
- **Keine Einbahnstraßen-Regelung:** in der Schützenstraße und bis Wingertstraße 4;

5.3.5 „Schriesheimer Welle“ *(siehe Bild Seite 42)*

Die „**Schriesheimer Welle**“ ist an den Einfahrten der 30 km/h Zone in **Schriesheim/Bergstraße** auf der Fahrbahn angebracht. Die **AG Verkehr** gab ihr deshalb den hier benutzten Namen.

Bei der „**Schriesheimer Welle**“ handelt es sich um eine farblich vom anderen Straßenbelag abgesetzte Pflasterung mit Betonsteinen. Die Pflasterung ist in den „Tälern“ gleich hoch wie die normale Fahrbahn. In den „Bergen“ ist sie etwa 10 cm höher als die normale Fahrbahn und in der Reihenfolge „Tal-Berg-Tal-Berg-Tal“ angeordnet.

Beim Befahren mit einer Geschwindigkeit unter 30 km/h wird das Fahrzeug nur wenig „aufgeschaukelt“. Zusätzliche Fahr- oder Ladungsgeräusche entstehen nicht. Für Fahrradfahrer ist das Befahren ungefährlich.

6.0 Presseveröffentlichungen

Während der Zeit der Arbeit der **AG Verkehr** in den Jahren 2017, 2018 und 2019 sind immer wieder **Pressemitteilungen im Rhein-Neckar-Raum** aufgetaucht, die das Anliegen und die Arbeit der **AG Verkehr** in Sandhausen als wichtig erscheinen ließen. Die Akteure in der **AG Verkehr** sahen sich dadurch in ihrer Arbeit bestätigt. Sandhausen hat auch im Jahre 2019 noch ein erhebliches „Vollzugsdefizit“ zum Nachteil eines beträchtlichen Teils seiner Einwohner.

In Form einer „**Collage**“ stellt die **AG Verkehr** einige dieser Pressemitteilungen in diesem **Gesamtkonzept** dar. Die Darstellung enthält nicht alle in der Zeit der Arbeit der **AG Verkehr** angefallenen Pressemitteilungen zu dem Thema „Parken“. Die Ausschnitte zeigen jedoch exemplarisch, dass die Problematik im gesamten Rhein-Neckar-Kreis unübersehbar ist.

Falschparkern ging es an den Kragen

MA, 11.12.18 - RNZ

Kommunaler Ordnungsdienst ließ im großen Stil widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge in der Neckarstadt-West abschleppen

Von Olivia Kaiser

Ein schwarzer Wagen parkt direkt auf der Ecke Mittel- und Pflügersgrundstraße, am Alten Volksbad. Ein Autofahrer möchte von der Mittel- in die Pflügersgrundstraße einbiegen, ein anderer kommt ihm entgegen – Stillstand wegen des falsch geparkten Wagens. In der Mittelstraße staut sich deshalb der Verkehr, auch die Straßenbahn steht still. Genau diese Situationen sind es, die Mannheims Sicherheitsdezernenten Christian Specht (CDU) auf die Palme bringen. „Es entstehen Gefahrensituationen“, betont er. Gerade im Stadtteil Neckarstadt-West ist Falschparken ein großes Problem. Viele Anwohner sind genervt, auch weil sie den Eindruck haben, dass Parkverstöße kaum geahndet werden. Die Stadt hat reagiert und seit August gleich mehrere Abschleppaktionen im Viertel durchgeführt. So auch am Freitagabend. Die Bilanz: zwölf abgeschleppte Fahrzeuge.

Ein Großaufgebot von Mitarbeitern des Besonderen Ordnungsdienstes (BOD) ist unterwegs und meldet widerrechtlich abgestellte Autos. Fünf Abschleppdienste sind mit mehreren Fahrzeugen im Einsatz. „Wir wollen nicht abschleppen“, betont Specht. „Das ist für uns nämlich unwirtschaftlich.“ Aber man könne dieses soziale Fehlverhalten eben auch nicht durchgehen lassen. Die in Mannheim regelmäßig durchgeführte Sicherheitsbefragung habe ergeben, dass mit Graffiti beschmierte Wände, illegal entsorgter Müll und Falschparken dazu beitragen, dass das subjektive Sicherheitsempfinden von Anwohnern sinke, wenn sie den Eindruck haben, dass nichts dagegen unternommen wird. „Dem wollen wir in der Neckarstadt-West entgegen treten“, erklärt Christian Specht. Zu der Strategie gehören neben verstärkten Patrouillen von kommunalen Ordnungshütern auch Aktionen gegen Parksünder.

Und die gibt es reichlich an diesem Abend, vor allem in den engen Seitenstraßen. Da wird beispielsweise ein Auto



Ein falsch geparktes Auto in der Mittelstraße war eins der zwölf Fahrzeuge, die am Freitagabend abgeschleppt wurden. Foto: Gerold

mit ausländischem Kennzeichen auf den Abschleppwagen gehievt, das auf der geackten Linie geparkt ist. Kaum ist der Abschleppwagen mit seiner Last abgedüst, nähert sich ein anderes Auto und parkt dreist vor den Augen der BOD-Beamten und Christian Specht auf den frei gewordenen „Parkplatz“. „Da fällt mir jetzt nichts mehr ein“, bemerkt Harald Born trocken. Der Leiter des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung spricht den Fahrer an und schlägt ihm freundlich vor, sich einen neuen Parkplatz zu suchen. Er wolle doch nur schnell etwas abgeben, bezeugt der.

Solche Ausreden hören die kommunalen Ordnungshüter jeden Tag, und immer öfter auch wüste Beschimpfungen. „Der Respekt vor der Uniform hat abgenommen“, erzählt einer der Beamten. „Es

geht schon rauer zu.“ Dieser Falschparker jedoch verzichtet auf Verbalattacken und fährt davon. Um die Ecke steht ein Lieferwagen einer Sanitärfirma im absoluten Halteverbot. „Abschleppen ist für uns die letzte Option“, sagt Born. Er zückt sein Handy und wählt kurzerhand die Notfallnummer, die auf dem Wagen angebracht ist. Ein Mitarbeiter der Firma meldet sich. Er wohnt in der Straße und verspricht, den Transporter sofort umzuparken.

Dass es in der Neckarstadt-West zu wenig Parkraum gibt, ist Specht und Born bewusst. „Wir ermitteln den Fahrzeughalter, und wenn es ein Anwohner ist, dann versuchen wir immer erst ihn zu kontaktieren, bevor wir abschleppen“, betont Born. Bei den Falschparkern halten sich Mannheimer und Auswärtige die Waage.

Einen Anwohnerparkausweis wie in anderen Stadtteilen gibt es nicht, der Bezirksrat habe dies immer wieder verhindert, so Specht. Er wolle jedoch einen neuen Vorstoß wagen, denn: „Der Parkausweis hat Vorteile für die Anwohner.“ Auch der Bau eines Parkhauses sei im Gespräch, verrät der Sicherheitsdezernent.

Der schwarze Wagen am Alten Volksbad wird auch nicht abgeschleppt. Passanten machen die BOD-Beamten darauf aufmerksam, dass im Alten Volksbad ein Flohmarkt stattfindet und der Fahrzeugbesitzer womöglich dort ist. Man lässt ihn ausrufen und tatsächlich: Eine Frau eilt heraus und fährt den Wagen weg. So hat sie 220 Euro gespart. So viel kostet es nämlich, wenn man sei Fahrzeug beim Abschleppdienst wieder auslösen möchte. Ein Knöllchen gibt es aber trotzdem.



Parksünder in Gaiberg überfordern den Ordnungsdienst

Kurios: Gemeinderat diskutierte deshalb über eine Abschaffung – Nur wenige Befürworter für Antrag

Von Agnieszka Dorn

Gaiberg. Es klingt ein wenig kurios: Weil es in Gaiberg zu viele Parkvergehen gibt, soll der Ordnungsdienst im Ort wieder abgeschafft werden. Den Antrag auf Abschaffung des Ordnungsdienstes stellte Günter Senghas (Grüne Liste) in der jüngsten Sitzung des Gemeinderats.

Seit März vergangenen Jahres dreht ein „Blaumann“ in Gaiberg seine Runden, an Bußgeldern seien bisher 3910 Euro eingenommen worden, berichtete Bürgermeisterin Petra Müller-Vogel. 256 Parkvergehen sind seit dieser Zeit registriert worden, allein 113 wegen verbotswidrigen Parkens auf der linken Fahrbahnseite beziehungsweise auf dem linken Seitenstreifen. Gefolgt von 72 Fällen des verbotswidrigen Parkens auf dem Gehweg.

Die Parkvergehen monierte Günter Senghas, denn scheinbar schafft ihm zufolge der Ordnungsdienst seine Arbeit nicht. Eine Stunde lang sei er durch Gaiberg gefahren und habe in dieser Zeit 75 Parkvergehen aufgespürt – die Ortsmitte nicht einbegriffen. Die meisten Verkehrssünder würden entgegen der Fahrtrichtung oder auf Gehwegen parken, so Senghas. Er habe Bilder von den verbotswidrig abgestellten Fahrzeugen gemacht, die Kennzeichen unkenntlich gemacht und dem Gremium präsentiert. Viele Parksünder stehen demzufolge in der Schillerstraße, im Scheffelweg, in der Gartenstraße, Im Kirchwald und in der Ringstraße.

Mit der Einführung des Ordnungsdienstes wollte man eigentlich eine Lösung für das wilde Parken finden, so Senghas, aber so wie er das sehe, sei das

nicht erreicht worden. Der Grüne plädierte daher dafür, den Ordnungsdienst wieder abzuschaffen. Senghas glaubt nicht, dass der Ordnungsdienst das Problem in den Griff bekommt.

Dieter Sauerzapf (Freie Wähler) sah das gänzlich anders: 75 Parkvergehen in einer Stunde seien eigentlich ein Plädoyer dafür, den Ordnungsdienst zu behalten, fand er. In die gleiche Kerbe schlug Rolf-Dieter Schaetzle (SPD/Aktive Gaiberger): Das zeige nur, dass der Ordnungsdienst seine Arbeit in den wenigen Stunden, die er für Gaiberg eingeteilt sei, nicht schaffen kann, so Schaetzle. Gaiberg habe zwar tatsächlich an verschiedenen Plätzen wenig Parkplätze. Aber die meisten Straßen seien von Fahrzeugen zugestellt, weil in vielen Garagen Skier, Schlitten und Kinderwagen gelagert seien anstatt der Autos.

In Matthias Volkmanns (CDU) Augen, hat sich die Parksituation im Ort verbessert, seitdem es den Ordnungsdienst gibt. Ähnlich sah es Maximilian Haider (Grüne Liste). Er schlug vor, mit dem Ordnungsdienst einen Rundgang durch Gaiberg zu machen und ihm die „Brennpunkte“ zu zeigen.

Eric Schuh (SPD/Aktive Gaiberger) stellte indes fest, dass man die Gaiberger wohl zur einer Zwangsnachsulung schicken müsste, was das richtige Verkehrsverhalten betreffe – leider sei das gesetzlich nicht möglich. Mit drei Ja-Stimmen und einer Enthaltung für die Abschaffung des Ordnungsdienstes wurde der Antrag von Günter Senghas abgelehnt.



Parken entgegen der Fahrtrichtung ist laut Senghas eines der häufigsten Vergehen. Foto: A. Dorn

Einfahrten müssen frei bleiben

RN& 9.11.18 Egal ob ein privat aufgehängtes Schild darauf hinweist oder nicht

„Ein- und Ausfahrt Tag und Nacht freihalten.“ Solche oder ähnliche Aufforderungen stehen auf vielen Schildern, die an Einfahrtstoren prangen. Doch bringen sie überhaupt etwas? Christian Janeczek kennt die Antwort. Er ist Fachanwalt für Verkehrsrecht und Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein.



Christian Janeczek

so freigehalten werden. Diese Schilder stellen insofern nur einen zusätzlichen Hinweis dar. Im Grunde kann jeder an seiner Einfahrt ein solches Schild aufstellen. Es muss sich aber im privaten Bereich befinden, da auf öffentlichem Grund nur auf Antrag und Genehmigung Schilder aufgestellt werden dürfen.

> Was darf auf so einem Schild stehen, inwieweit darf das Parken eingeschränkt werden?

Jeder kann darauf schreiben, was er möchte. Nach der Straßenverkehrsordnung ist zum Beispiel bei schmaler Fahrbahn auch das Parken gegenüber einer Einfahrt verboten. Wenn auf einem Schild allerdings „auch gegenüber“ steht, ob-

wohl keine schmale Fahrbahn vorhanden ist, muss sich ein parkender Autofahrer auch nicht danach richten.

> Was hat es für Konsequenzen, wenn man solch ein privat angebrachtes Schild missachtet?

Im konkreten Fall kommt es darauf an, ob zivilrechtlich eine Besitzstörung vorliegt oder nicht. Wird eine Einfahrt zugedüngt, liegt eine sogenannte Besitzstörung vor. Der Besitzer der Einfahrt kann den Wagen dann abschleppen lassen und verlangen, dass ihm die Kosten ersetzt werden. Das hat aber nichts damit zu tun, ob auf einem Schild eine Abschleppmaßnahme angedroht wird oder ob gar kein Schild da hängt.

Neckargemünder kontrollieren weiter in Wiesenbach

Wiesenbach leiht sich den Gemeindevollzugsdienst der Nachbarstadt auf unbestimmte Zeit – Mehrheit des Gemeinderats war dafür

Wiesenbach. (ke) Bekommen Verkehrs-sünder weiterhin Knöllchen? Darüber hatte der Gemeinderat in seiner jüngsten öffentlichen Sitzung zu entscheiden. Genaue gesagt ging es um die Frage: Leih sich Wiesenbach weiter den Gemeindevollzugsdienst (GVD) von Neckargemünd dafür aus?

Dazu ein Rückblick: Als die Sanierung der Wiesenbacher Hauptstraße im März 2016 kurz bevorstand, wurde der Gemeindevollzugsdienst eingeführt. Anfangs erledigte dies stundenweise ein Kontrolleur der Gemeinde Meckesheim. Das Hauptaugenmerk lag dabei auf der der örtlichen Umleitungsstrecke und der Einhaltung des dort geltenden Halteverbots. Des Weiteren wurde immer wieder im Gemeinderat das teilweise rücksichtslose Parken auf den Gehwegen angesprochen, vor allem in der Hauptstra-

ße und der Bammentaler Straße. Eine Kontrolle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fußgänger und Behinderten stand häufiger im Raum. Daher erfolgte die Überwachung durch den GVD im gesamten Ort. Schnell wurden erste Erfolge sichtbar.

Seit März 2018 leiht sich Wiesenbach GVD-Personal von der Stadt Neckargemünd. Aufgrund der Debatten in vergangenen Ratssitzungen über den Einsatz und die Vorgehensweise des GVD sollte nun nach dem Willen der Gemeindeverwaltung ein erneuter Beschluss gefasst werden, ob und wie es mit dem Gemeindevollzugsdienst weitergeht. Vonseiten der Verwaltung habe sich das Ahnden der Parkverstöße mittlerweile eingespielt, sagte Bürgermeister Eric Grabenbauer: „Wir sind der Meinung, dass sich nach Beendigung der Kontrollen das

Parkverhalten der Autofahrer wieder rasch ändern würde.“ Zu dem seit der Einführung des GVD angefallenen jährlichen Defizit von rund 6500 Euro vermerkte der Rathauschef: „Dass der Gemeindevollzugsdienst nicht gewinnbringend eingesetzt werden kann, war aber von Anfang an bewusst.“

Jürgen Berger (SPD) äußerte sich „insgesamt sehr zufrieden“ über den GVD. Die Überwachung habe sich „geohnt“. Markus Bühler (Grüne) war sich sicher: „Ohne Druck wird es wieder chaotisch; wir sollen weiter unbefristet kontrollieren.“ Er fügte die Frage an: „Was wäre die Alternative?“ Sein Fraktionskollege Wolfgang Arnold führte kritische Situationen an: „Ältere Leute sind viel mit dem Rollator unterwegs und müssen auf die Straße ausweichen – das ist ein Üding.“ In Richtung der Park-

sünder meinte er: „Es muss wehtun.“ Wolfgang Hannemann (CDU) sprach den ausgeprägten Paketdienst an, der meist „mit Behinderung“ parke. Auch Michael Grimm (CDU) und Udo Karoff (FWV) sprachen sich für die Fortführung des GVD aus, denn fehlender Kontrolldruck führe wieder zum „alten Zustand“.

Gernot Echner (FWV) schloss sich der sich abzeichnenden Mehrheit für die Weiterführung der Überwachung nicht an. Er fand: „Wir brauchen nicht weiter den GVD und sollten eine Zeit lang darauf verzichten.“ Michael Karolus (CDU) schlug vor, den Vollzugsdienst für ein halbes Jahr „auszusetzen“ und danach neu zu entscheiden.

Schließlich beschloss der Gemeinderat mit zehn gegen drei Stimmen die GVD-Personalleihe über die Stadt Neckargemünd auf unbestimmte Zeit.

RNZ 27.11.18

Streit ums Parken: Frau zog Waffe

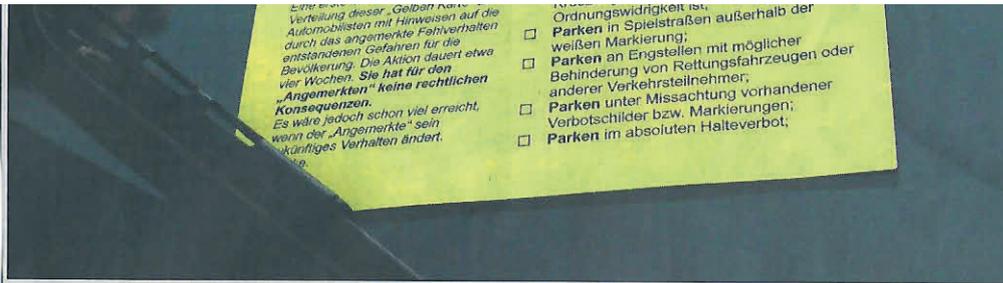
43-Jährige bedrohte Mann, der sie auf Halteverbot hinwies

RNZ. Weil er sie auf einen Parkverstoß hinwies, hat eine 43-jährige Frau einen Mann mit einer Schusswaffe bedroht. Die Frau wollte am Samstag gegen 12 Uhr ihren Hyundai in der Pfaffengrunder Siemensstraße im absoluten Halteverbot abstellen. Das unterband ein 48-Jähriger, indem er sie darauf aufmerksam machte, dass sie dort nicht parken dürfe. Die 43-Jährige zeigte sich unbeeindruckt – und fuhr dem Mann mit ihrem Wagen über den Fuß. Als Reaktion schlug er an die Scheibe des Hyundai. Daraufhin entbrannte ein hitziges – und ergebnisloses – Streitgespräch zwischen den Beteiligten. Wenig später zündete die 43-Jährige die nächste Eskalationsstufe: Sie griff in ihr Handschuhfach, holte eine Schreckschusswaffe heraus und hielt sie dem Mann vors Gesicht. Die Waffe war, wie sich später herausstellte, nicht geladen.

Nachdem sich die Situation zwischenzeitlich etwas beruhigt hatte, setzte die Beschuldigte ihren Weg in eine nahe gelegene Garage fort, zu der ihr der Mann folgte. Dort wiederum sei dieser von mehreren Leuten „gewarnt“ worden, er solle nicht die Polizei informieren, wie es im Polizeibericht heißt. Der 48-Jährige aber rief dennoch die Beamten. Diese beschlagnahmten die Waffe, für deren Führen die Frau keine Erlaubnis vorlegen konnte. Die weiteren Ermittlungen werden vom Polizeirevier Heidelberg Süd übernommen.



Sogar ein neues, freundliches“ Schild wurde kreiert! (Wiesenbach)



aus RNZ 15.9.2018

Per Kreuzchen merkt die SPD Parksündern auf den Zetteln an, welchen Fehler sie begangen und künftig zu unterlassen haben. Fotos: A. Dorn

Die Roten verteilen Gelbe Karten

SPD-Ortsverein macht Verkehrsünder in Sandhausen auf Fehlverhalten aufmerksam – Verwarnung ohne rechtliche Relevanz

Von Agnieszka Dorn

Sandhausen. Wer dieser Tage in Sandhausen eine Gelbe Karte am Auto hängen hat, mag sich wundern. Und auf dem zweiten Blick wohl erleichtert sein, dass es dann doch kein „Knöllchen“ ist. Die Gelbe Karte ist nämlich kein Strafzettel, sondern eine Aktion der Arbeitsgemeinschaft (AG) Verkehr der Sandhäuser SPD. Mit verkehrswidrigem Verhalten hat das Kärtchen allerdings schon zu tun: Denn wer sie am Scheibenwischer stecken hat, der hat etwas falsch gemacht.

„Am ersten Tag sind in den ersten 40 Minuten 40 Gelbe Karten herausgegangen“, erzählt Edwin Schreyer, der zusammen mit Michael Hömig die Aktion durchführt. Das sei schon heftig – zu sehen, wie viele Menschen ihre Fahrzeuge nicht richtig abstellen.

Die RNZ hat die beiden auf ihren Rundgang begleitet. Schon nach wenigen Metern fanden sich die ersten Parksünder. Einer nach dem anderen hatte auf einer Strecke von 100 Metern sein Fahrzeug gegen die Fahrtrichtung abgestellt – eine Ordnungswidrigkeit. Eigentlich standen in der Schnepfenstraße mehr Fahrzeuge entgegen als in der Fahrtrichtung.

Ins Rollen kam die Aktion Gelbe Karte nach einem Gespräch mit der Sandhäuser Feuerwehr. „Es gibt immer wieder Situationen, wo die Feuerwehr Einsätze hat und aufgrund nicht richtig abgestellter Fahrzeuge nicht durch die Straßen kommt“, erzählt Schreyer. Und: „Manche Straßen sind teilweise so eng, dass die Feuerwehr in der Vergangenheit beim Einsatz parkende Fahrzeuge versehentlich beschädigt hat“, so Schreyer weiter. Teilweise stellen die Leute das Fahrzeug an einer Kurve ab, ohne den Mindestabstand zu beachten – und schon kommen Rettungsfahrzeuge kaum um die Kurve.

Nach dem Gespräch mit den Floriansjüngern wurde Ende vergangenen Jahres schließlich die „AG Verkehr“ durch einen Vorstandsbeschluss des SPD-Ortsvereins gegründet. Ihr Ziel: die Situation des ruhenden Verkehrs in der Hopfengemeinde zu analysieren sowie ein Verkehrskonzept auszuarbeiten, das später dann dem Gemeinderat vorgelegt werden soll. Das Verkehrskonzept sieht auch Lösungen durch Einbahnstraßen vor. Die Aktion Gelbe Karte ist mit dem Sandhäuser Ordnungsamt abgestimmt. Wer sie erhält, muss nicht mit rechtlichen Konsequenzen rechnen. Sie gilt – wie beim Fußball, wo die Idee



Michael Hömig (l.) und Edwin Schreyer verteilen auf Sandhausens Straßen Gelbe Karten.

der Gelben Karte herkommt – als Verwarnung. Die Aktion soll Parksünder lediglich auf das Fehlverhalten aufmerksam machen, in der Hoffnung, dass sich die Lage bessert.

Gerade im Bereich rund um die „Große Ringstraße“ – etwa die Schnepfenstraße oder Wingerstraße – ist die Situation laut Edwin Schreyer und Michael Hömig oftmals katastrophal. Die Fahrzeuge stehen auf dem Gehweg und blockieren das Durchkommen für Rol-

latoren oder Kinderwagen. Erlaubt sei mit einer Reifenbreite auf dem Gehweg zu parken. Das werde aber nicht eingehalten, so Michael Hömig.

Wer also die Gelbe Karte am Scheibenwischer sieht, hat sein Fahrzeug entweder mit mehr als einer Reifenbreite an einem Gehweg abgestellt, entgegen der Verkehrsrichtung oder gar im absoluten Halteverbot geparkt oder die Verbotsschilder oder Markierungen missachtet. Weitere Auslöser: Das Auto steht in Spielstraßen außerhalb der weißen Markierung, denn im verkehrsberuhigten Bereich dürfen Fahrzeuge nur in den dafür gekennzeichneten Flächen abgestellt werden. Oder das Fahrzeug behindert an Engstellen das Durchkommen möglicher Rettungsfahrzeuge oder steht innerhalb des Fünf-Meter-Bereichs an Kreuzungen, was ordnungswidrig ist. Gekennzeichnet ist das Fehlverhalten mit einem Kreuzchen auf dem Kärtchen – es können auch zwei sein. Die meisten parkten entgegen der Fahrtrichtung oder auf dem Gehweg, so Michael Hömig.

Wie es scheint, müssten einige Fahrer nochmals die „Fahrschulbank“ drücken. Immerhin: Bisher gab es auf die Aktion keine negativen Reaktionen.

RNz 22.12.9.18

LESERBRIEFE

Die Roten verteilen Gelbe Karten, 15. 9.

Bürgerwehr

Sandhausen. „Die Roten verteilen Gelbe Karten! Ist es schon soweit, dass wir in Sandhausen eine ‚Bürgerwehr‘ benötigen, um den ruhenden Verkehr zu kontrollieren? Wird es demnächst auch eine Telefonhotline geben, um es Denunzianten zu ermöglichen, ihre Mitbürger bei der Obrigkeit anschwärzen zu können? Oder ist es nicht besser, diese Probleme den Fachleuten zu überlassen, die etwas davon verstehen, auch die rechtlichen Grundlagen kennen, und die Gemeindeverwaltung zu veranlassen, den Gemeindeordnungsdienst öfters kontrollieren zu lassen? Wir werden auf jeden Fall unsere Gemeindeverwaltung auffordern, dies zu tun und gegebenenfalls diese Abteilung personell zu verstärken. Diese Lösung halten wir für verträglicher, als das bürgerliche Engagement für solche Dinge zu missbrauchen.“ Ernst Klinger, FDP-Fraktionssprecher, Sandhausen

Die Roten verteilen Gelbe Karten, 15. 9.

Parksünder

Sandhausen. „Danke, liebe SPD! Endlich kümmert sich jemand um die katastrophalen Zustände auf den Sandhäuser Straßen. Als Anwohner in der Großen Ringstraße beobachten wir das Phänomen der zunehmenden Parksünder seit Jahren. Ich würde mir mehr solcher Aktionen wünschen, allerdings mit einem Bußgeld. Denn erst wenn es an den eigenen Geldbeutel geht, werden die Menschen einsichtig.“

Anke Ullmerich, Sandhausen

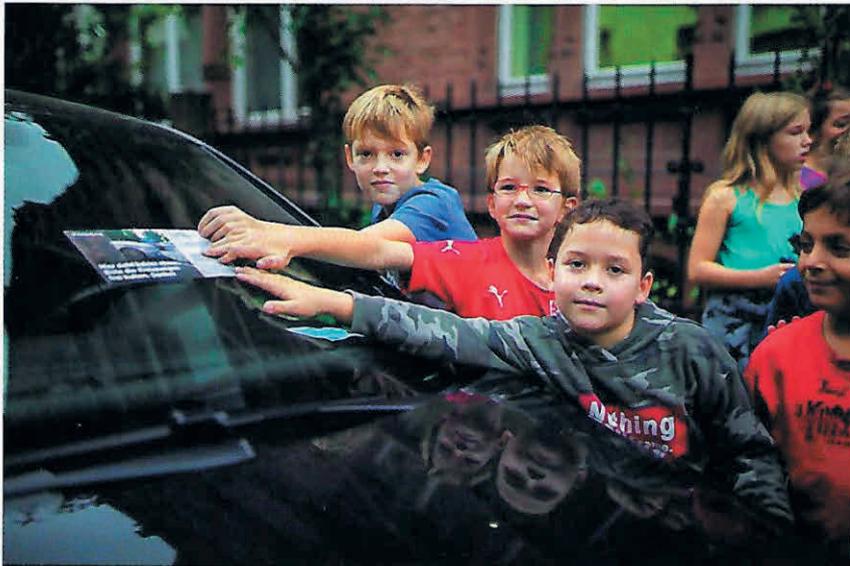
Positives und vermeintlich Negatives kam in Leserbriefen zum Ausdruck.

Heidelberg Aktuell

Problem auch in Sandhausen! Foto

„Denkzettel“ gegen Parken im Kreuzungsbereich

EBM Odszuck: „Verantwortung und Rücksichtnahme enden nicht beim Anziehen der Handbremse“



Mit dem „Denkzettel“ werden Falschparker daran erinnert, den Fünf-Meter-Bereich vor Kreuzungen und Einmündungen freizuhalten. Foto: Tobias Dittmer

Wenn Kreuzungen und Einmündungen bis auf den letzten Meter zugeparkt werden, haben Fußgängerinnen und Fußgänger ein Problem. Rücksichtslos abgestellte Fahrzeuge versperren ihnen beim Überqueren der Straße die Sicht. Und auch Autofahrerinnen und Autofahrer können die Personen am Straßenrand nicht rechtzeitig erkennen. Gerade für Kinder sowie für Seniorinnen und Senioren kann das gefährlich werden.

Um die Autofahrerinnen und Autofahrer dafür zu sensibilisieren, querenden Fußgängern beim Parken nicht die Sicht zu versperren, hat die Stadt Heidelberg einen „Denkzettel“ aufgelegt. Dieser wird an die Heidelberger Schulen und Kinderbeauftragten ausgegeben und von ihnen an Windschutzscheiben von Falschparkern angebracht. Am Freitag, 21. September 2018, hat Erster Bürgermeister Jürgen Odszuck den Denkzettel bei einem Termin an der Landhausschule in der Weststadt öffentlich vorgestellt.

„Die Denkzettel sind eine ‚weiche‘ Ergänzung zu den Kontrollen unseres Gemeindevollzugsdiensts“, sagt Erster Bürgermeister Jürgen Odszuck: „Damit wollen wir die Autofahrer daran erinnern, dass Verantwortung und Rücksichtnahme nicht beim Anziehen der Handbremse enden. Falschparken

ist kein Kavaliersdelikt, und auf Kinder- und Schulwegen ist es besonders wichtig, die Fünf-Meter-Regel einzuhalten. Gerade jetzt zum Schuljahresbeginn schauen wir da sehr genau hin.“

Die Denkzettel sind ein Ergebnis des Sicherheitsaudits, mit dem potenzielle Gefahrenstellen auf Kinder- und Schulwegen sowie rund um Senioreneinrichtungen untersucht werden. Das verbotswidrige Parken an Kreuzungen wurde dabei in vielen Straßen als Problem identifiziert. Bis fünf Meter vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen darf nicht geparkt werden. Parken im Fünf-Meter-Bereich ist ein sicherheitsrelevantes Bußgeldvergehen.

Um für die Einhaltung der Fünf-Meter-Regel zu werben, werden die Kinderbeauftragten die Denkzettel an Falschparker verteilen, wenn sie ihnen im Straßenraum auffallen. Ziel ist es, möglichst viele Autofahrerinnen und Autofahrer zu erreichen.

Daneben werden auch die Falschparkerkontrollen verstärkt: Der städtische Gemeindevollzugsdienst (GVD) wird in den kommenden Wochen das verbotswidrige Parken im Fünf-Meter-Bereich intensiv überwachen und ahnden.

KURZ NOTIERT

SPD redet über Kurzzeitparkplätze

Eppelheim. (luw) Der SPD-Ortsverein lädt im Rahmen der Reihe „Fraktion vor Ort“ zum Austausch mit Bevölkerung und Vertretern ansässiger Geschäfte im Café Bella Crema ein. Thema ist am Mittwoch, 28. November, ab 16 Uhr der Wegfall der Kurzzeitparkplätze in der Hauptstraße. Das Problem hängt mit der Aufnahme des Straßenbahnverkehrs zusammen. Wie die Eppelheimer SPD mitteilt, ist es für sie nicht nachvollziehbar, „warum es einen fließenden und behinderungsfreien Begegnungsverkehr in der Hauptstraße geben soll“. Dies führe zur „Verschlechterung der Verkehrssicherheit für querende Fußgänger und Radfahrer“ in der Straße. Daher fordert die Fraktion die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen in aufgelockelter Form.

RN 8 27.11.18

Kinder, die häufig durch
Falschparken Benachteiligten,
waren aktiv!

Eine „Blaue Zone“ für Sandhausen

„AG Verkehr“ der SPD beschäftigt sich mit der „extremen Situation“ zwischen Großer Ring-, Haupt- und Waldstraße

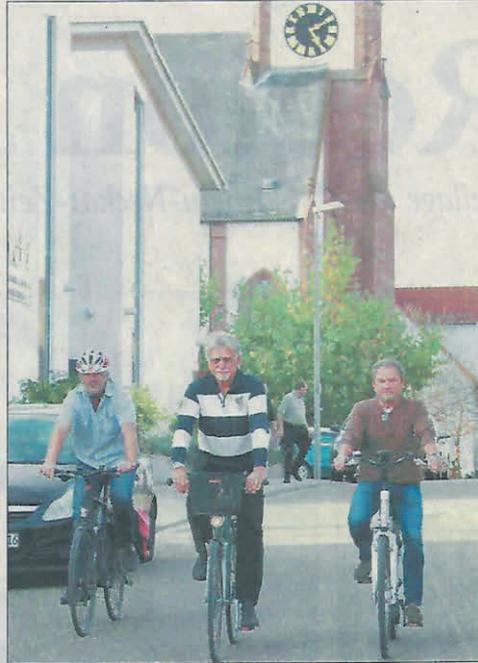
Von Werner Popanda

Sandhausen. Eines darf man unterstellen: Die jetzt von der „AG Verkehr“ der Sandhäuser SPD während einer „Öffentlichen Verkehrsfahrt mit dem Rad“ vorgestellten Pläne werden für Gesprächsstoff sorgen. Denn schließlich geht es laut AG-Mitglied Edwin F. Schreyer um die Erarbeitung eines „Gesamtkonzepts, das die Problematik des ruhenden Verkehrs und dessen Einfluss auf die Sicherheit der Einwohner und die Gleichbehandlung aller am Straßenverkehr in Sandhausen Teilnehmenden erheblich verbessert“.

Der Schwerpunkt der Verkehrsfahrt per Drahtesel lag auf dem im Sandhäuser Volksmund als „Christkindlesbuckel“ bekannten Gebiet rund um die Christuskirche. Hier wollte die im November des Jahres 2017 aus der Taufe gehobene AG aufzeigen, was konkret unter den drei Konzepten „Eine-Richtung“, „Legal Parken“ und „Blaue Zone“ zu verstehen ist.

So werde in dem Arbeitspapier unter anderem die „extreme Situation auf dem ‚Christkindlesbuckel‘ berücksichtigt“, hielt AG-Mitglied Michael Höning fest, der von Kindesbeinen in diesem Quartier lebt. Extrem deshalb, weil „die erlaubte maximale Geschwindigkeit dort zu hoch ist“. Daher sollte dieser Bereich nach Ansicht der AG als „Blaue Zone“ eingerichtet werden.

„Hier haben“, ging Schreyer ins Detail, „viele Straßen unzureichend breite Fahrbahnen, Gehwege sind zu schmal oder gar nicht vorhanden, Treppenstufen vor Hauseingängen ragen in die Fahrbahn, enge Einmündungen und Kreuzungen erfordern häufig das Rangieren beim Abbiegen und der Verkehr erfolgt in beiden Fahrtrichtungen.“ Nicht-Kfz-Lenker müssten deswegen bereits jetzt die



Gemeinsam mit Erhard Jahn machten sich Edwin F. Schreyer und Michael Höning (von links) als Fahrradfahrer auf zu ihrer Tour rund um die Sandhäuser Christuskirche. Foto: Popanda

für sie gefährlichen Fahrbahnen benutzen.

Nun schlägt die AG vor, an den Einfahrtsstraßen durch entsprechende Beschilderung eine „Blaue Zone“ als Park-

raum-Bewirtschaftungszone kenntlich zu machen. Die maximale Geschwindigkeit beliefe sich dann nur noch auf 20 Kilometer pro Stunde. In einer solchen Zone dürfe nur noch an den mit blauen Markierungen versehenen Stellen geparkt werden. Wobei besagte Markierungen so anzubringen seien, dass Rettungsfahrzeuge etwa der Feuerwehr ungehindert passieren könnten, Grundstückseinfahrten behinderungsfrei nutzbar seien sowie geregelt – und damit legal – auch auf Gehwegen geparkt werden könne.

Auf diese Weise, so Edwin F. Schreyer, sei die „freie Fahrbahn auch für Nicht-Kfz-Lenker gleichberechtigt und uneingeschränkt zu benutzen“. Besonders wichtig und aktuell sei dies vor allem mit Blick auf die dort befindliche Kirche, den Kindergarten, die Schule und den Schulweg zur Grundschule.

Ein weiterer positiver Aspekt bestehe darin, dass – von einer einzigen Ausnahme abgesehen – alle bisherigen Be-

schilderungen und Markierungen entfallen könnten. Derzeit befindet sich in diesem Gebiet, in dem viele Kinder wohnen, nach seinen Worten eine „kurze Zone mit sehr schmaler Fahrbahn ohne Gehwege und mit einer auf der Fahrbahn markierten Höchstgeschwindigkeit von zehn Kilometern pro Stunde“.

Um diese Zone besser kenntlich und sicherer zu machen, empfiehlt die AG die Einrichtung einer „Schriesheimer Schwelle“ an der Einfahrt. Hierbei handle es sich um eine in der Fahrbahn eingebaute Dreifach-Schwelle mit dem Effekt, dass Kfz-Lenker durch das sanfte Aufschaukeln ihres Wagens auf die besondere Situation aufmerksam gemacht würden. Fahrradfahrer würden nicht behindert oder gar gefährdet, jedoch zur Beachtung der maximalen Höchstgeschwindigkeit von zehn Kilometern pro Stunde veranlasst.

Das Wesentliche in der empfohlenen „Blauen Zone“ besteht für Höning in der „konsequenten Einrichtung von Einbahnstraßen“. Benutzer der Fahrbahnen wüssten somit jederzeit, aus welcher Richtung der Verkehr kommt. Dem Argument, Einbahnstraßen würden zu schnellem Fahren verleiten, werde durch das Anlegen der blauen Parkraum-Markierungen auf wechselnden Fahrbahnseiten und der daraus folgenden „Verschwenkung“ der Fahrtrichtung, entgegengewirkt. Wer die „Blaue Zone“ verlasse, werde hierauf durch ein entsprechendes Schild aufmerksam gemacht.

Bei der Ausarbeitung ihrer Vorschläge hat die „AG Verkehr“ nach Michael Höning und Edwin F. Schreyer Ideen aus Frankreich, Barcelona, Karlsruhe und anderen Orten aufgegriffen. Das „Gesamtkonzept“ wollen sie als Arbeitspapier gegen Ende des ersten Quartals 2019 den lokalen SPD-Gremien übergeben.

Die wohl umfangreichste und wichtigste Neuerung in Sandhausen: **BlaueZone!**

Falschparker sind für viele Bürger ein Ärgernis

Klagen im Rathaus häufen sich – Rat lehnt noch Kontrollen ab

Spechbach. (mgs) Entgegen der Fahrtrichtung parken, sein Auto auf Gehwegen oder Bushaldebuchten abstellen, Einfahrten blockieren – das Parkverhalten in Spechbach ist für viele Bürger zu einem Ärgernis und zur Gefährdung geworden. Die Beschwerden auf dem Rathaus darüber häufen sich. Die Gemeindeverwaltung sieht Handlungsbedarf und hat mit dem Gemeinderat über Lösungen beraten.

Von guten Erfahrungen in Meckesheim mit einem Vollzugsbeamten im Dienst der Gemeinde berichtete Bürgermeister Guntram Zimmermann. Der Beamte kontrolliere den ruhenden Verkehr, ahnde falsches Parken mit Bußgeldbescheiden und sei quasi als Dienst-

leister auch in Eschelbronn schon tätig gewesen. Gerne würde Zimmermann Kontrollgänge des Vollzugsbeamten als Dienstleistung für Spechbach in Anspruch nehmen und eine entsprechende Anfrage an den Amtskollegen Maik Brandt in der Nachbargemeinde stellen.

„Nur wenn falsches Parken angezeigt wird und Geld kostet, bringt es eine Verbesserung“, waren sich die Gemeinderäte im Prinzip einig. Aber dennoch war die Mehrheit im Rat dafür, die Bürger zu mehr Rücksichtnahme aufzufordern und ihr Parkverhalten zu überdenken. Wenn jedoch die Appelle nicht fruchten, werden auch in Spechbach Straßzetteln fällig werden.

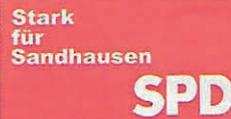
Falschparker können bei Unfall mithaften

tmn. Falschparker können grundsätzlich davon ausgehen, dass nach einem Unfall die Kfz-Haftpflichtversicherung des Verursachers die Autoreparatur bezahlt. In Einzelfällen müssen Falschparker aber mithaften, informiert der Automobilclub Kraftfahrer-Schutz. Das gilt etwa, wenn sie verbotswidrig nachts an Engstellen mit schlechten Licht- und Straßenbedingungen halten und parken. Das Beispiel bezieht sich auf ein Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt/Main (Az.: 16 U 212/17)

GN 23.11.18

Sicherheit zuerst – Verkehr bewegt und bremst aus

Vor einem Jahr gründeten Michael Hönig und Edwin F. Schreyer die Arbeitsgemeinschaft „Verkehr“. Dies war Anlass für die beiden SPD-Gemeinderäte, Dr. Matthias Horn und Thomas Schulze, sich über deren Arbeit zu informieren.



Warum wurde die AG Verkehr gegründet?

Edwin F. Schreyer: Im Laufe des vergangenen Jahres erhielten Michael und ich Rückmeldungen über die Unzufriedenheit der Bevölkerung mit der Parksituation in Sandhausen. Wir besprachen Möglichkeiten einer Verbesserung der Situation und kamen zu der Überzeugung, dass der Einzelne kaum eine Veränderung herbeiführen könne. Deshalb beschlossen wir beide, innerhalb der SPD Sandhausen, eine Arbeitsgemeinschaft (AG) zu gründen. Im November 2017 hat der SPD-Vorstand der AG Verkehr grünes Licht erteilt und wir unsere Arbeit aufgenommen.



Foto: SPD

Was genau ist das Ziel der Arbeit der AG Verkehr?

Das Ziel der AG Verkehr ist es, die Beeinträchtigungen anderer Verkehrsteilnehmer, hervorgerufen u.a. durch falsches Parken, zu dokumentieren. Im zweiten Schritt möchten wir ein Konzept zur Verbesserung der Situation erarbeiten und dies den SPD-Gemeinderäten als Arbeitspapier zur Verfügung stellen.

Michael Hönig: Ein Schwerpunkt der Arbeit der AG Verkehr ist das Erstellen von Lösungsvorschlägen, im Besonderen für den „alten“ Ortsbereich, im Volksmund „Christkindlesbuckel“ genannt.

Was sind die Beweggründe für die Arbeit der AG Verkehr?

Ein Teil der Beweggründe ist schon in der Antwort zur 1. Frage gegeben. Lange Zeit haben wir die Entwicklung des ruhenden Verkehrs in Sandhausen miterlebt. Waren es früher nur wenige Kfz pro Familie, so sind es heute fast doppelt so viele. Das schafft Probleme für den fließenden Autoverkehr, aber auch für die Sicherheit der Bürger auf den Bürgersteigen.

Ungeordnet parkende Fahrzeuge können Rettungsfahrzeuge behindern. Dringend benötigte Hilfe in Notfällen kommt möglicherweise zu spät. Das kann Leben kosten.

Kinder unter acht Jahren mit Fahrrad müssen nach der Straßenverkehrsordnung den Gehweg benutzen. Der Gesetzgeber hat sich etwas dabei gedacht. Parken auf dem Bürgersteig verhindert das. Diese Kinder müssen auf die Straße ausweichen. Gleiches gilt für rollatorfahrende ältere Einwohner oder Eltern mit Kinderwagen. Niemand kann doch wirklich ernsthaft eine Gefährdung unserer schwächsten Verkehrsteilnehmer wollen. Im alten und engen Ortskern ist dies aber ständig gegeben.

Gibt es Schwerpunkte in der Arbeit der AG Verkehr?

Ja, die gibt es. Wir kamen zu der Überzeugung, nur striktere Ahndungen durch die Gemeindeverwaltung würden die Probleme nicht lösen. Es ergaben sich für uns drei Arbeitsschwerpunkte:

- Einrichtung einer Zone im Bereich des „alten“ engen Ortsteils mit Einbahnstraßen und markierten Parkflächen auf denen das Parken erlaubt ist.
- Einrichtung von Einbahnstraßen mit wechselseitig gekennzeichneten Parkflächen zur Entschleunigung des fließenden Verkehrs.
- Einrichtung von fehlenden Parkflächen-Markierungen in bestehenden verkehrsberuhigten Zonen.

MH: Diese drei Schwerpunkte haben wir zu einem „Gesamtkonzept“ entwickelt. Es besteht aus einem Einbahnstraßenkonzept „Eine Richtung für Sandhausen“, ein Parkraum-Konzept „Blaue Zone“ für den „alten Ortsteil“ und ein Sicherheitskonzept „Legal Parken“, speziell in den bestehenden verkehrsberuhigten Zonen.

Wie ist die Resonanz der Bevölkerung bzw. der Gemeindeverwaltung?

MH: Die AG Verkehr hat die Aktion „Gelbe Karte“ durchgeführt (die Presse berichtete darüber). Es wurden rund 500 „Gelbe Karten“ verteilt. Etwa 90 % davon mit dem Hinweis auf unkorrektes behinderndes Parken. Ziel dieser Aktion war es, die Kfz-Lenker auf ihr Fehlverhalten aufmerksam zu machen verbunden mit der Bitte ihr Verhalten künftig zu ändern.

EFS: Außerdem wollte die AG Verkehr auch auf ihre Existenz und ihre Arbeit aufmerksam machen. Die Resonanz blieb nicht aus. Leserbriefe, E-Mails und Gespräche ergaben eine überwiegend positive Akzeptanz der Aktion. Die Aussage „endlich kümmert sich mal jemand“ zog sich wie ein roter Faden durch die Aussagen. Die Gemeindeverwaltung wurde mit Brief an das Ordnungsamt von der geplanten Durchführung der Aktion in Kenntnis gesetzt. Natürlich soll durch unsere Arbeit auch der Bürgermeister detaillierte Kenntnis von den teils unzumutbaren Zuständen erhalten.

MH: Die zweite Aktion, die „öffentliche Verkehrsfahrt mit dem Rad“ (öVR) im Oktober, führte zu neuralgischen Punkten. Anwohner fragten nach unserem Vorhaben und begrüßten unsere geplanten Vorschläge. Ein Pressevertreter der RNZ war ebenfalls vor Ort.

Was kommt als Nächstes?

Wir sind nun in der Phase der Ausarbeitung des Gesamtkonzepts. Schätzungsweise stecken schon über 250 Stunden Arbeit in den Ausarbeitungen. In monatlichen Sitzungen werden unsere Vorschläge ständig ergänzt und immer weiter verbessert. Wir planen das Gesamtkonzept Ende März dem SPD-Vorstand und den SPD-Gemeinderäten zu übergeben. Es soll dann als Arbeitspapier für ihre weitere Arbeit dienen.

Wir haben die Hoffnung, dass unsere Arbeit wertgeschätzt wird, spart sie doch der Gemeinde für eine ähnliche Analyse mit Vorschlägen, einen sechsstelligen Eurobetrag.

Vielen Dank für dieses sehr informative Gespräch.

Für die SPD: Thomas Schulze und Dr. Matthias Horn

Die SPD Sandhausen informierte sich umfassend über die Motive und die Arbeit der AG Verkehr.

7.0 Weitere Vorschläge



7.1 Ortsbus

Während des Urlaubs entdeckt: Dieser QUBCITY genannte Bus fährt kostenlos als **Elektrobus** in der sehr hügeligen Innenstadt von Quimper (Frankreich/Bretagne, 2018). Weitere Informationen: <https://www.ouest-france.fr/bretagne/quimper-29000/quimper-la-qub-city-une-navette-ecolo-gratuite-et-utile-6142594>

Die AG Verkehr schlägt vor zu prüfen, den Ortsbus-Betrieb in Sandhausen ähnlich durchzuführen.

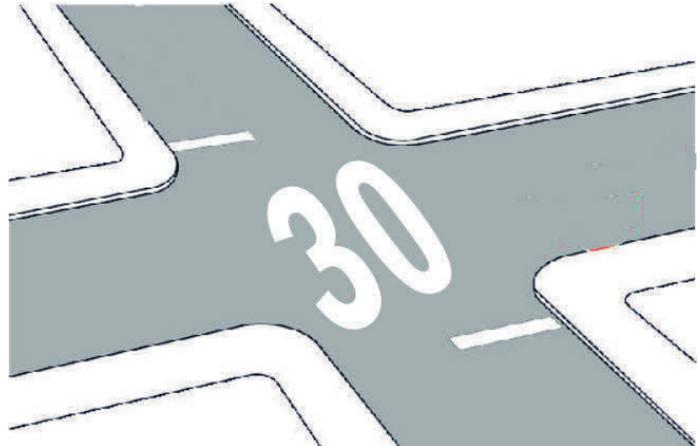
7.2 Bahnhofstraße

Die AG Verkehr empfiehlt zu prüfen, in der Bahnhofstraße das **Gehwegparken** wechselseitig beschil-
 dert zu gestatten. Die benötigte Gehwegbreite ist dort vorhanden. Busse können dann ungehinderter die Bahnhofstraße passieren. Das wechselseitige Parken vermeidet erhöhte Geschwindigkeiten (erlaubt sind hier 50 km/h). Weiße Markierungen auf dem Gehweg weisen auf die maximal benutzbare Fläche hin. Markierungen auf der Fahrbahn können zu einer vorsichtigen Fahrweise beitragen. Das linke Bild zeigt ein Beispiel in der Stadt Karlsruhe.



7.3 Kreuzungen in 30 km/h-Zone

Die AG Verkehr empfiehlt im gesamten Gebiet der 30 km/h-Zone in Sandhausen zusätzlich in der Mitte aller **Kreuzungsbereiche die Zahl „30“** auf der Fahrbahn mit weißer Farbe aufzubringen. Dabei ist die Richtung der Anbringung ohne Bedeutung. Kfz-Lenker erhalten eine gut erkennbare stete Erinnerung an die Höchstgeschwindigkeit und können schon frühzeitig den Kreuzungsbereich erkennen und die Fahrgeschwindigkeit entsprechend einrichten.



7.4 Bürgerinformation

Die AG Verkehr empfiehlt, analog am Beispiel der Stadt Karlsruhe, die Einwohner Sandhausens frühzeitig informativ in **Planungsprozesse** für den ruhenden und nicht ruhenden Verkehr einzubinden. Insbesondere über den Beginn Bußgeldbewehrter Aktionen. Die Gemeinde-Nachrichten sind dazu hervorragend geeignet. Die Internetseite der Gemeinde Sandhausen kann ebenfalls als Informationsplattform genutzt werden.

7.5 Verstöße grundsätzlich ahnden

Die AG Verkehr empfiehlt, **Verstöße gegen die StVO** im Bereich „Parken“ grundsätzlich seitens der Gemeindeverwaltung Sandhausens zu ahnden. Sie kommt damit ihrer Verkehrssicherungspflicht nach und trägt zur Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer bei. Benachteiligungen sich im öffentlichen Verkehrsraum Befindlicher (Fußgänger mit und ohne fahrbarer Gehhilfen, Rollstuhlfahrer, Kinder bis 8 Jahren mit Fahrräder etc.) sind zu verhindern und Gefahren auszuschließen. Rettungsfahrzeuge müssen ungehindert zu Einsatzorten gelangen können.

7.6 Kooperation mit benachbarten Gemeinden

Die AG Verkehr empfiehlt zu prüfen, den **Gemeindevollzugsdienst**, meist für die Einhaltung der Bestimmungen der StVO beim ruhenden Verkehr zuständig, aus Auslastungs- und Kostengründen mit benachbarten Gemeinden kooperativ einzusetzen. Erfolgreiche Modelle gibt es im Rhein-Neckar-Kreis (Gaiberg/Neckargemünd/Schönau/Wilhelmsfeld).

7.7 Verkehrsberuhigte Zone Lège-Cap-Ferret-Platz

Die AG Verkehr empfiehlt, in absehbarer Zeit im Bereich des Lège-Cap-Ferret-Platzes zwischen Bahnhof- und Heidelberger Straße eine **verkehrsberuhigte Zone** einzurichten. Die dort verlaufende Kreisstraße müsste dazu innerörtlich umgewidmet werden. Die Vorteile einer verkehrsberuhigten Zone im Ortszentrum wären überwiegend positiv. Sandhausen hätte dann einen ersten zentralen Begegnungsplatz für seine Einwohner geschaffen. Zwei Restaurants befinden sich schon jetzt an dieser Stelle. Ein zusätzliches

Gaiberg räumt jetzt auf

Alle zwei Wochen kontrolliert ein „Blaumann“ die Straßen

Gaiberg. (agdo) Wer in Gaiberg falsch parkt oder irgendwelche Zufahrten blockiert, muss nun mit einem Knöllchen rechnen. Schon vor einem Dreivierteljahr hatte der Gemeinderat beschlossen, einen Ordnungsdienst in den Ort zu holen – nun ist es so weit: Alle zwei Wochen wird ein „Blaumann“ für fünf Stunden im Ort herumgehen und Strafzettel an Falschparker verteilen. Der Rat beschloss einstimmig, den entsprechenden Vertrag mit der Stadt Neckargemünd abzuschließen und die notwendige Software zu beschaffen.

Wann genau der Ordnungsdienstmitarbeiter unterwegs sein wird, bleibt natürlich geheim. Wer einen Strafzettel bekommt, wird es dann wohl zumindest für den zurückliegenden Zeitraum wissen. Auf den Neckargemünder Ordnungsdienst greifen auch Schönau und Wilhelmsfeld zurück. Der Ordnungsdienstmitarbeiter, der bei der Stadt am Neckar angestellt ist, wird den Kommunen für 25 Euro pro Stunde zur Verfügung gestellt. Zudem muss für den Mitarbeiter ein Computerprogramm angeschafft werden, mit dem man den Bußgeldtatbestand verfolgen kann. Die Installationskosten belaufen sich auf einmalig rund 1665 Euro, zudem kommen noch jährliche Kosten von 1550 Euro hinzu, etwa zum Drucken des Anörungsbogens.

Laut Hauptamtsleiter Alexander Wenning soll es in Gaiberg so ablaufen: Der Ordnungsdienstmitarbeiter hat auf seinem Handy eine App, mit dieser wird der Verkehrssünder erfasst. Der Tatbestand wird automatisch ans Rechenzentrum geschickt; von dort aus wird der Anörungsbogen mit dem Verwarnungsbekleid verschickt. Das Verwarnungsgeld bekommt die Gemeinde. In Gaiberg werde nun Tabula rasa gemacht, sagte Bürgermeister Klaus Gärtner. Jetzt sei richtiges Parken angesagt.

Café-Pavillon mit verschiebbaren gläsernen Fenstertüren könnte zu einer weiteren Aufwertung beitragen. Die Schulwege würden sicherer, die Ladengeschäfte profitieren. Dem ÖPNV kann auf dieser kurzen Strecke die dort vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit zugemutet werden.

7.8 Was wäre neu in Sandhausen?

- einige wenige **neu eingerichtete Einbahnstraßen** (EineRichtung/BlaueZone).
- eine **neu eingerichtete Parkzone mit blauen Parkmarkierungen** (BlaueZone/LegalParken).
- einige **neu weißmarkierte Parkflächen in verkehrsberuhigten Zonen** (LegalParken).
- einige **neu aufgestellte Schilder (Zeichen 315) welche das Gehwegparken legalisieren** (LegalParken).
- einige **neue weiße Markierungen zur Parkraumbegrenzung auf Gehwegen** (LegalParken).
- eine **verkehrsberuhigte Zone mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit** (BlaueZone).
- vier **neue Schilder an den Einfahrten zur 20 km/h-Zone** (BlaueZone).
- fünf **neue Schilder an den Ausfahrten aus der 20 km/h-Zone** (BlaueZone).
- eine „**Schriesheimer Welle**“ bei Einfahrten in den **10 km/h-Bereich** (BlaueZone).

7.9 Was würde wegfallen in Sandhausen?

Das Parken einschränkende **Grenzmarkierungen (Zeichen 299) auf Fahrbahnen** (BlaueZone).
Alle **Halteverbotsschilder (Zeichen 283+286) in der 20 km/h-Zone** (BlaueZone).

8.0 Quellen, Dank, Impressum

Texte: Edwin F. Schreyer, Michael Hönig; **Gestaltung:** Edwin F. Schreyer (*CorelDraw 2018*);

Fotos: Michael Hönig, Edwin F. Schreyer;

Reproduktionen: Ortsplan - Gemeinde Sandhausen (*Ingenieurbüro Schwegler, Spechbach*); Satelliten-Karten - Google-Maps; Flyer - Stadtplanungsamt der Stadt Karlsruhe;

Superblock - Bachelor-Arbeit (*Auszüge*), Konstanze Altenburger;

Presseauschnitte: Rhein-Neckar-Zeitung HD, Heidelberg Aktuell, Gemeinde-Nachrichten Sandhausen;

Die AG Verkehr bedankt sich:

bei allen **Einwohnern Sandhausens**, die ihre Arbeit seit November 2017 bis zur Übergabe des **Gesamt-Konzept** im April 2019 unterstützten; für hilfreiche und zielführende Hinweise und Meinungen von Anwohnern in den beschriebenen Ortsbereichen; bei den **Mitgliedern des SPD Ortsvereins-Vorstandes**, welche die Arbeit der AG Verkehr als wichtig und wertvoll ansahen und wohlwollend unterstützten; beim **SPD-Ortsverein Sandhausen**, der die Ausgaben der AG Verkehr mit einem Geldbetrag unterstützte; bei der **Firma Stolzenberger Druck und Werbung GmbH & Co KG, Leimen**, welche die Drucksachenherstellung für die AG Verkehr ausführte;

Anmerkung: Für die Herstellung dieses **GesamtKonzept** wurden etwa 400 Stunden ehrenamtlicher und kostenloser Arbeit geleistet. Eine vergleichsweise „professionelle“ Ausarbeitung könnte der Gemeinde Sandhausen einen etwa sechststelligen Betrag kosten.

Impressum: 30 Exemplare, Umschlag kartoniert, Lose-Blatt-Form;

Gedruckt bei Firma Stolzenberger Druck und Werbung GmbH & Co KG, Leimen;

© Copyright by AG Verkehr SPD Sandhausen (Edwin F. Schreyer, Michael Hönig);