

FAIRES PARKEN IN KARLSRUHE

Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen.





EINLEITUNG

Dieser Leitfaden richtet sich an Bürgervereine, Bürgergemeinschaften und Ortsverwaltungen, aber auch an interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Er dient der Erläuterung, unter welchen Umständen in einem Straßenabschnitt die Legalisierung des Gehwegparkens beantragt werden kann.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage	4
2. Legalisierung des Gehwegparkens	5
3. Legales Parken am Fahrbahnrand	8
4. Lösungsansätze	9
4.1. Einseitige Legalisierung des Gehwegparkens bei beidseitiger Parkierung („Fall 1“)	10
4.2. Zweiseitige Legalisierung des Gehwegparkens („Fall 2“)	10
4.3. Einseitige Legalisierung des Gehwegparkens bei einseitiger Parkierung („Fall 3“)	11
4.4. Einseitige Legalisierung des Gehwegparkens bei gegenüberliegender Senkrechtparkierung („Fall 4“)	11
4.5. Aufgabe eines anbaufreien Gehwegs („Fall 5“)	12
4.6. Mischfläche („Fall 6“)	12
5. Erste Erfahrungen in Karlsruhe	13
6. Vorgehen und Zeitplan	14
7. Formblatt abschnittsweise Legalisierung Gehwegparken	15

1. AUSGANGSLAGE

In Karlsruhe wird umfangreich auf Gehwegen geparkt. In vielen Fällen sind derart zugeparkte Gehwege nur eingeschränkt nutzbar für Menschen mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Rollatoren, in einigen Fällen – wie im unten stehenden Bild – ist eine Nutzung kaum möglich – und für Menschen mit besonderen Bedürfnissen gibt es gar kein Durchkommen mehr. Gehwege sind Schulwege. Zudem müssen Kinder unter acht Jahren zum Radfahren den Gehweg benutzen. Durch Gehwegparken wird häufig die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden gefährdet. Außerdem schränken parkende Fahrzeuge auf Gehwegen die Fußwege- und Aufenthaltsqualität ein.

Es gibt also viele gute Gründe, nicht auf Gehwegen zu parken. Zumal: Gehwegparken ist grundsätzlich nach der Straßenverkehrsordnung verboten. Entgegen landläufiger Meinung gilt dieses Verbot auch für Karlsruhe, zudem haben Kommunen keine Rechtsgrundlage, diese Regelung zu ändern. Vor diesem Hintergrund gehen häufig zu hörende Aussagen wie „die Stadt möchte das Gehwegparken verbieten“ oder „dann würden ja unzählige Stellplätze entfallen“ an den Fakten vorbei, sie sind nicht zutreffend. Richtig ist: Die Stadt Karlsruhe war in der Vergangenheit sehr kulant bei der Ahndung illegalen Gehwegparkens. Dies hat in vielen Fällen zu Situationen geführt, die im Sinne der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit nicht hinnehmbar sind. Daher besteht nun im Interesse der schwächsten Verkehrsteilnehmenden Handlungsbedarf.

Und was ist mit dem häufig in diesem Zusammenhang zu hörenden Einwand: „Wo soll ich denn sonst parken?“ Immer wieder werden Gehwege zugestellt, wo eigentlich legal am Fahrbahnrand geparkt werden könnte. Und: **In vielen Fällen stehen in Karlsruhe Hinterhöfe und private Garagen leer oder werden anderweitig genutzt, auch öffentliche Parkhäuser und Quartiersgaragen haben in Karlsruhe oft umfangreiche Leerstände.** Gehwege werden zugeparkt, obwohl in derselben oder in Nachbarstraßen legale Abstellmöglichkeiten bestehen.

Auch wenn der Wunsch nach kostenlosen Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum verständlich ist: Er kann nicht auf Kosten der zu Fuß Gehenden geltend gemacht werden. Denn Fakt ist: Es gibt keinen Rechtsanspruch auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum.

Die Stadt wird daher illegales Gehwegparken nicht weiter tolerieren, sondern zukünftig mit Bußgeldern ahnden. In besonders rücksichtslosen Fällen wird bereits heute abgeschleppt. Die Stadt Karlsruhe fühlt sich der angemessenen Berücksichtigung und Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmenden verpflichtet, dies schließt den Kfz-Verkehr ein.

Abbildung 1: Nicht nutzbarer Gehweg aufgrund von Gehwegparken



2. LEGALISIERUNG DES GEHWEGPARKENS

In Karlsruhe gibt es Quartiere mit hohem Parkdruck. Daher hat die Stadt Karlsruhe in einem Pilotprojekt zusammen mit Bürgervertretungen Möglichkeiten untersucht, um hier in möglichst vielen Straßenabschnitten das Gehwegparken zu legalisieren. Die rechtlichen Spielräume hierfür sollen in diesem Leitfaden erläutert werden. Bürgervertretungen können auf Basis dieses Leitfadens in geeigneten Straßenabschnitten die Legalisierung des Gehwegparkens beantragen. Hierzu ist am Ende ein entsprechendes Formblatt angefügt.

Wenngleich eine Kommune keine Rechtsgrundlage hat, Gehwegparken pauschal zu erlauben, kann es in einzelnen Straßenabschnitten legalisiert werden. Wo eine entsprechende Markierung auf dem Gehweg angebracht ist, darf unter Berücksichtigung der StVO (Straßenverkehrsordnung) auf dem Gehweg geparkt werden. Dasselbe gilt, wo das sogenannte „Verkehrszeichen 315“ steht.

Der Legalisierung des Gehwegparkens sind durch Verwaltungsvorschriften enge Grenzen gesetzt. Neben weiteren Einschränkungen heißt es hier: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“. Dabei wird nicht weiter ausgeführt, was unter „genügend Platz“ zu verstehen ist. Daher ist hier auf die gängigen Regelwerke zurückzugreifen. In der aktuellen Straßenbaurichtlinie „RASt 2006“ (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) wird eine Regelbreite von mindestens 2,50 Meter bei Gehwegen gefordert.

Dieses Maß ist in vielen Fällen bei Gehwegparken nicht erreichbar. In der Praxis kann Verkehrsinfrastruktur auch bei Unterschreitung von Regelmaßen funktionieren. Es kommt dann jedoch zu Einschränkungen von Leistungsfähigkeit, Komfort oder Sicherheit. Bei hohem Parkdruck erscheint eine gewisse Einschränkung der Fußwegequalität vertretbar, solange diese nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit oder Barrierefreiheit geht.

Nach der RASt 2006 beträgt der Breitenbedarf für einen Rollstuhl mindestens 1,10 Meter. Wird daneben Gehwegparken legalisiert, sollte zusätzlich mindestens ein Sicherheitsraum von 0,50 Meter gewährleistet sein. Damit ergibt sich im Sinne der Barrierefreiheit für Rollstühle ein Mindestmaß von 1,60 Meter.

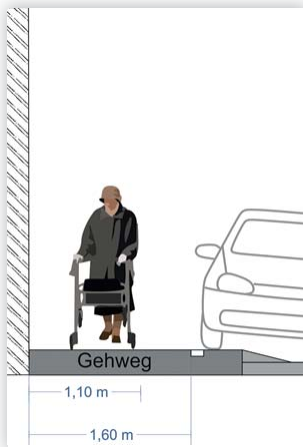
Abbildung 2: Verkehrszeichen 315



Abbildung 3: Legales Gehwegparken auf markierten Parkflächen



Abbildung 4:
Mindestmaß für Gehwege mit
legalisiertem Gehwegparken



Zusätzlich empfiehlt die Richtlinie einen Mindestschutzraum zur Häuserwand von 20 Zentimetern, außerdem liegt die Mindestbreite für Menschen mit Sehbehinderungen weitere 20 Zentimeter höher, beides wurde hier nicht berücksichtigt.

Eine Gehwegbreite von 1,60 Meter ist somit kein Wunschmaß, sondern ein absolutes Minimum, welches durch Gehwegparken in keinem Fall unterschritten werden darf. Ferner darf dieses Mindestmaß ausschließlich im Bestand verwendet werden. Beim Neubau eines Straßenquerschnitts sind grundsätzlich die Richtlinienmaße relevant.

Im Interesse des Kraftverkehrs sind nicht nur Abstellmöglichkeiten, auch der fließende Verkehr muss funktionieren. Besonders wichtig ist eine Durchfahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge. Nach gängiger Rechtsprechung darf die verbleibende Fahrgasse auf keinen Fall 3,10 Meter unterschreiten, in Kurven muss diese entsprechend größer sein. Dies ist beim Parken grundsätzlich zu beachten. Bei der Legalisierung des Gehwegparkens sollte zur Gewährleistung des fließenden Verkehrs mindestens eine verbleibende Fahrgasse von 3,50 Meter eingeplant werden. Diese Werte gelten für Nebenstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen. Auf Hauptverkehrsstraßen sollten deutlich höhere Fahrgassen eingeplant werden, um auch Begegnungen von Kraftfahrzeugen zu ermöglichen. In den Richtlinien sind hier verschiedene Begegnungsfälle aufgeführt, weshalb dieser Fall nicht standardisiert werden kann. Es wird daher eine Einzelfallprüfung der Stadtverwaltung erforderlich.

Die Richtlinie gibt als Regelwert für die Breite von Längsparkplätzen neben Gehwegen 2 Meter vor. Tatsächlich gibt es deutlich schmalere Kleinwagen, aber auch breitere Pkw. Für einen Rollstuhl oder ein Rettungsfahrzeug ist jedoch nicht die Durchschnittsfahrgasse relevant, sondern die Engstelle. Bei der Bemessung parkender Pkw muss daher mindestens von einer Fahrzeugbreite von 2 Meter ausgegangen werden.

Nach Erfahrungen der Stadt Karlsruhe werden häufig Markierungen nicht beachtet, die weniger als 50 Zentimeter des Gehwegs freigeben. Daraus ergeben sich bei der Legalisierung des Gehwegparkens folgende Mindestmaße, die alle gleichzeitig eingehalten werden müssen:

- Die Restfahrgasse soll mindestens 3,50 Meter betragen (keinesfalls dürfen 3,10 Meter unterschritten werden)
- Für ein parkendes Fahrzeug sind mindestens 2 Meter Breite anzusetzen
- Die Restfläche des Gehwegs muss mindestens 1,60 Meter betragen
- Der Abstand zwischen Bordsteinkante und dem entfernt liegenden Rand der Markierung muss mindestens 50 Zentimeter betragen, es müssen also mindestens 50 Zentimeter des Gehwegs zum Parken freigegeben werden

Abbildung 5: Beispiel für zu schmale Fahrgasse für Rettungsfahrzeuge



Ein Beispiel für eine mögliche Legalisierung abschnittsweisen Gehwegparkens bietet die Wilhelmstraße in der Südstadt: Hier wird auf der rechten Seite das Gehwegparken legalisiert, jedoch das Mindestmaß von 1,60 Meter Restgehweg gewahrt.

Abbildung 6:
Beispiel für eine mögliche
Legalisierung des Gehwegparkens



In Einzelfällen kann der Gehweg auf einer Seite komplett aufgegeben werden. Dies ist zum einen dann möglich, wenn der Gehweg schmaler als 80 Zentimeter und ohnehin nicht mehr vernünftig nutzbar ist. Ein Beispiel zeigt das folgende Bild: Hier ist der linke Gehweg abschnittsweise derart verengt, dass eine Nutzung für Menschen mit besonderen Bedürfnissen nicht möglich ist.

Abbildung 7:
Beispiel für nicht barrierefreie
Gehwege im Bestand

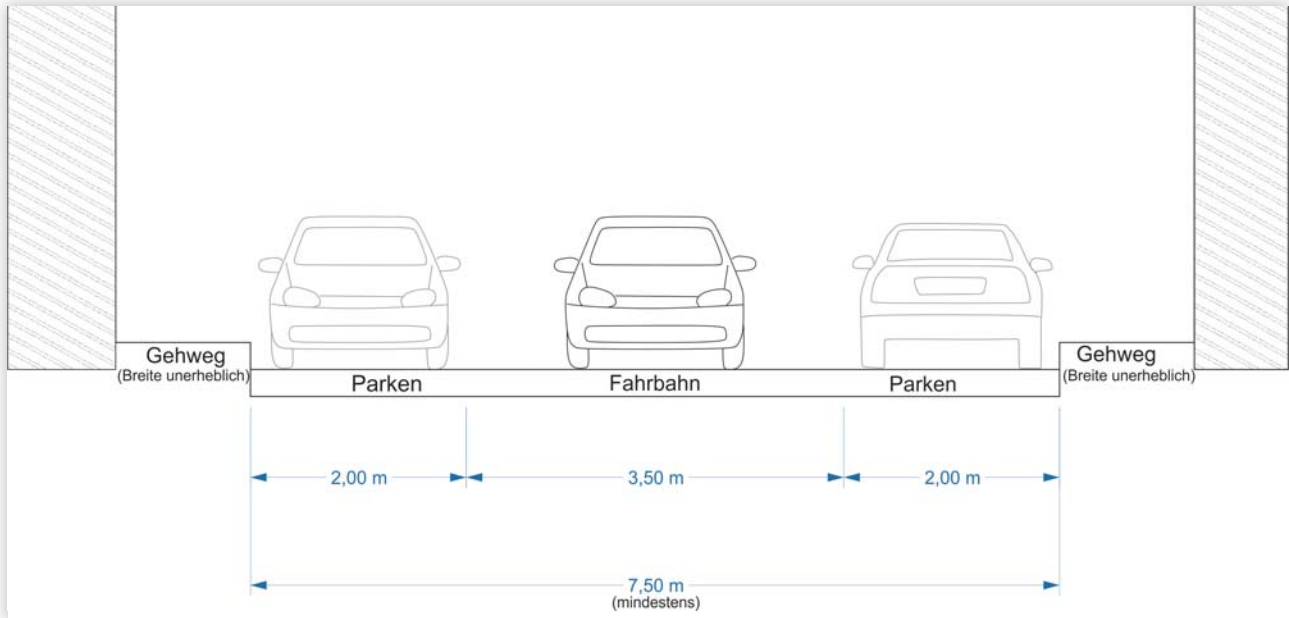


Zum anderen kann ein Gehweg in Einzelfällen komplett aufgegeben werden, wenn stattdessen die Benutzung des gegenüberliegenden Gehwegs oder der Fahrbahn auch für Menschen mit besonderen Bedürfnissen zumutbar ist. Dies ist gegebenenfalls in Stichstraßen mit sehr niedrigem Verkehrsaufkommen oder bei Gehwegen ohne Haus- und Grundstückszugängen in Ausnahmefällen denkbar.

3. LEGALES PARKEN AM FAHRBAHNRAND

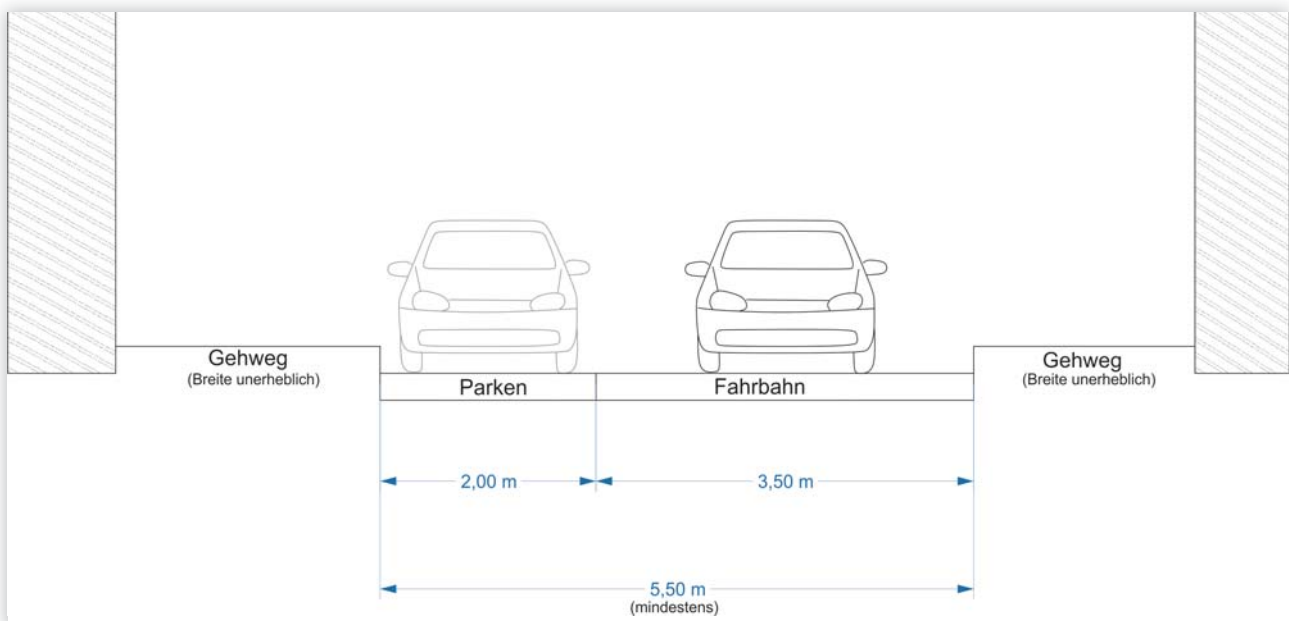
Straßenquerschnitt 1: beidseitig legales Parken am Fahrbahnrand

In vielen Fällen wird auf Gehwegen geparkt, obwohl eigentlich legal am Fahrbahnrand geparkt werden könnte. Wenn die Fahrbahn von Bordstein zu Bordstein als Regemaß 7,50 Meter breit ist, kann zumeist beidseitig legal am Fahrbahnrand geparkt werden:



Straßenquerschnitt 2: einseitig legales Parken am Fahrbahnrand

Ist die Fahrbahn mindestens 5,50 Meter breit, kann zumeist einseitig legal am Fahrbahnrand geparkt werden:



In beiden Fällen ist die Benutzung des Gehwegs zum Parken nicht erforderlich. Stattdessen kann am Fahrbahnrand geparkt werden. Natürlich sind dabei gleichwohl weitere Bestimmungen der StVO zu beachten, es darf beispielsweise nicht im Einmündungsbereich geparkt werden.

4. LÖSUNGSANSÄTZE

Im Folgenden werden die Fälle vorgestellt, in denen eine Legalisierung des Gehwegparkens erwogen werden kann. Es handelt sich jeweils um die Mindestmaße, die auf keinen Fall unterschritten werden dürfen. Für Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit relevant sind dabei nicht die gemessenen Durchschnittswerte, sondern die engsten Stellen – allerdings ohne Berücksichtigung von punktuellen Einengungen durch Licht- und Abspannmasten oder Schaltschränke.

Gehwegparken kann nur dort legalisiert werden, wo neben den erforderlichen Fahrbahnmaßen hoher Parkdruck herrscht. In vielen Fällen sind Gehwege zugeparkt, während gleichzeitig private Garagen, Hinterhöfe oder auch öffentliche Parkgaragen umfangreiche Leerstände aufweisen. Oder es könnte in Nachbarstraßen problemlos am Fahrbahnrand geparkt werden. Die Bürgervertretungen haben meist einen guten Überblick, wo tatsächlich hoher Parkdruck herrscht.

An einigen Stellen sind Gehwege schon baulich schmaler als 1,60 Meter und somit nach obiger Definition nicht barrierefrei. In derartigen Fällen wird jedoch von Bestandsschutz ausgegangen. **Unzulässig ist dagegen, einen Gehweg durch eine Freigabe fürs Parken schmaler als 1,60 Meter zu machen.**

Sollten in einem Straßenabschnitt sämtliche Kriterien eines nachfolgend genannten Falls erfüllt sein, kann für diesen Abschnitt mit dem angefügten Formblatt eine Legalisierung des Gehwegparkens beantragt werden. Es sind dann Einzelfallprüfungen erforderlich. Betrachtet wird etwa ob der Verkehrsfluss auf der Fahrbahn gewährleistet bleibt oder ob an einzelnen Stellen Begegnungsmöglichkeiten freigehalten werden sollen. Diese Untersuchungen übernehmen die zuständigen Ämter. Dabei kann es auch zu einer Ablehnung kommen, selbst wenn die unten stehenden Kriterien allesamt erfüllt sind.

Sofern nicht alle Kriterien eines Falles vollständig erfüllt sind, besteht leider keine Rechtsgrundlage zur Legalisierung des Gehwegparkens.

ACHTUNG

Nicht immer sind Parkplätze senkrecht angeordnet, sie können auch schräg in Fahrtrichtung ausgerichtet sein. In diesem Falle sind geringere Breiten auf der Fahrbahn erforderlich. Diese hängen jedoch vom Winkel der Parkplätze zur Fahrbahn ab, weshalb kein fester Wert angegeben werden kann. Im nachfolgenden Formblatt ist dann ebenfalls dieser Fall anzukreuzen, die Verwaltung führt daraufhin eine Einzelfallprüfung durch.

Abbildung 8: Beispiel für illegales Gehwegparken, unterliegt zukünftig der Ahndung

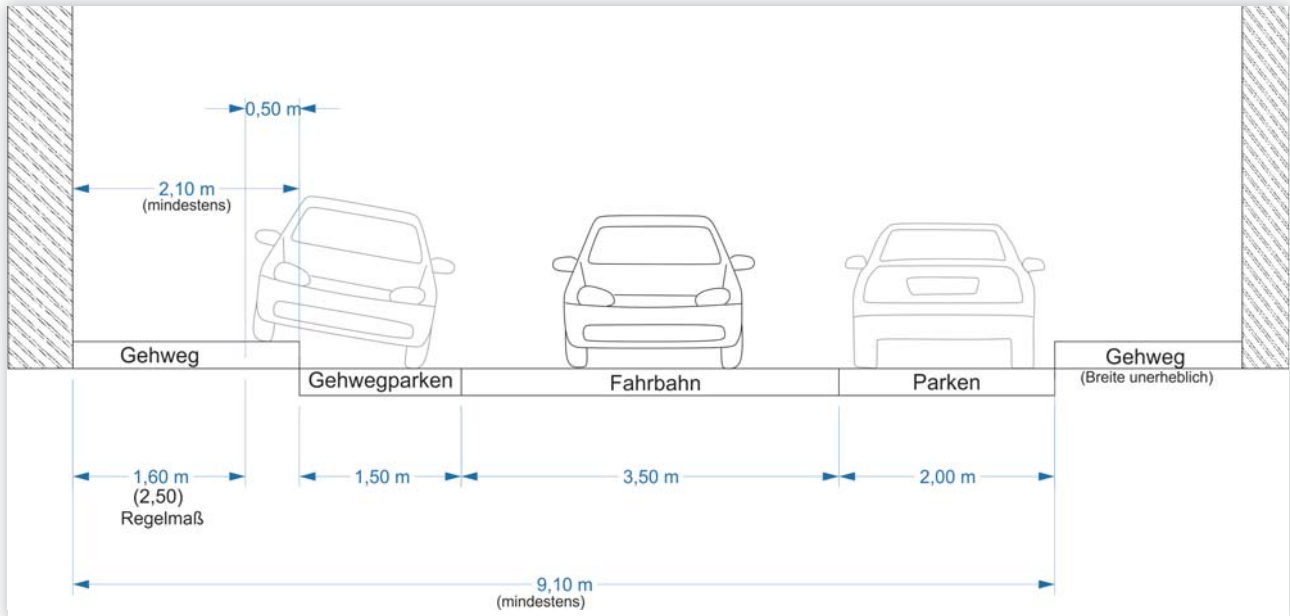


4.1. EINSEITIGE LEGALISIERUNG DES GEHWEGPARKENS BEI BEIDSEITIGER PARKIERUNG („FALL 1“)

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

1. Hoher Parkdruck
2. Von der Begrenzung (zum Beispiel Häuserwand) auf der Seite des freizugebenden Gehwegs bis zur Bordsteinkante des nicht freizugebenden Gehwegs müssen an der engsten Stelle grundsätzlich 9,10 Meter gemessen werden.
3. Der freizugebende Gehweg muss baulich mindestens 2,10 Meter breit sein.

Straßenquerschnitt Fall 1:
Einseitige Legalisierung des Gehwegparkens bei beidseitiger Parkierung

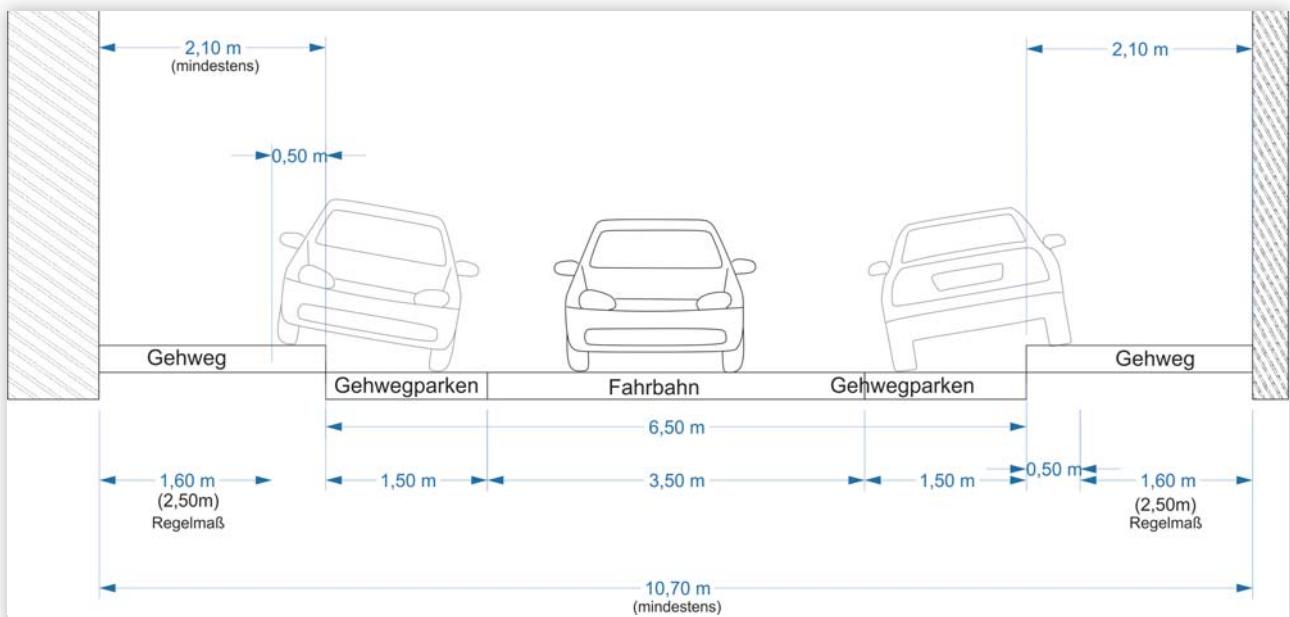


4.2. ZWEISEITIGE LEGALISIERUNG DES GEHWEGPARKENS („FALL 2“)

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

1. Hoher Parkdruck
2. Für die gesamte Fahrbahn einschließlich Gehwege (in der Regel Häuserwand zu Häuserwand) müssen an der engsten Stelle in der Regel 10,70 Meter gemessen werden.
3. Beide Gehwege müssen baulich jeweils mindestens 2,10 Meter breit sein.

Straßenquerschnitt Fall 2:
Zweiseitige Legalisierung des Gehwegparkens

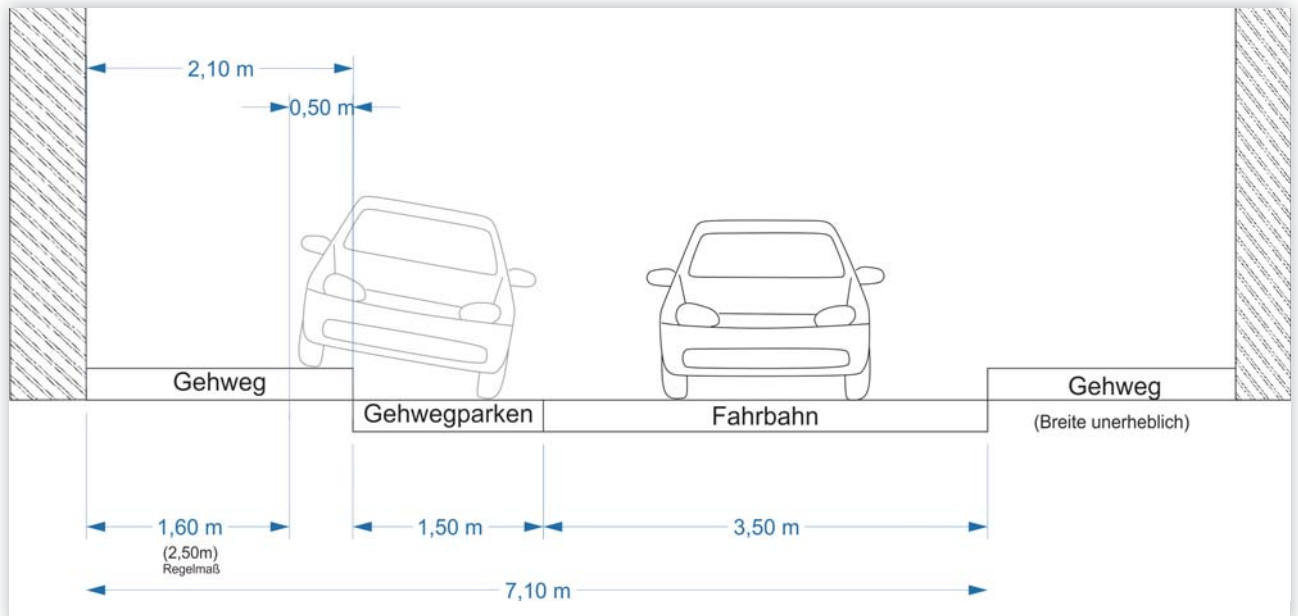


4.3. EINSEITIGE LEGALISIERUNG DES GEHWEGPARKENS BEI EINSEITIGER PARKIERUNG („FALL 3“)

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

1. Hoher Parkdruck
2. Von der Häuserwand auf der Seite des freizugebenden Gehwegs bis zur Bordsteinkante des nicht freizugebenden Gehwegs müssen an der engsten Stelle in der Regel 7,10 Meter gemessen werden.
3. Der freizugebende Gehweg muss baulich mindestens 2,10 Meter breit sein.

Straßenquerschnitt Fall 3:
Einseitige Legalisierung des
Gehwegparkens

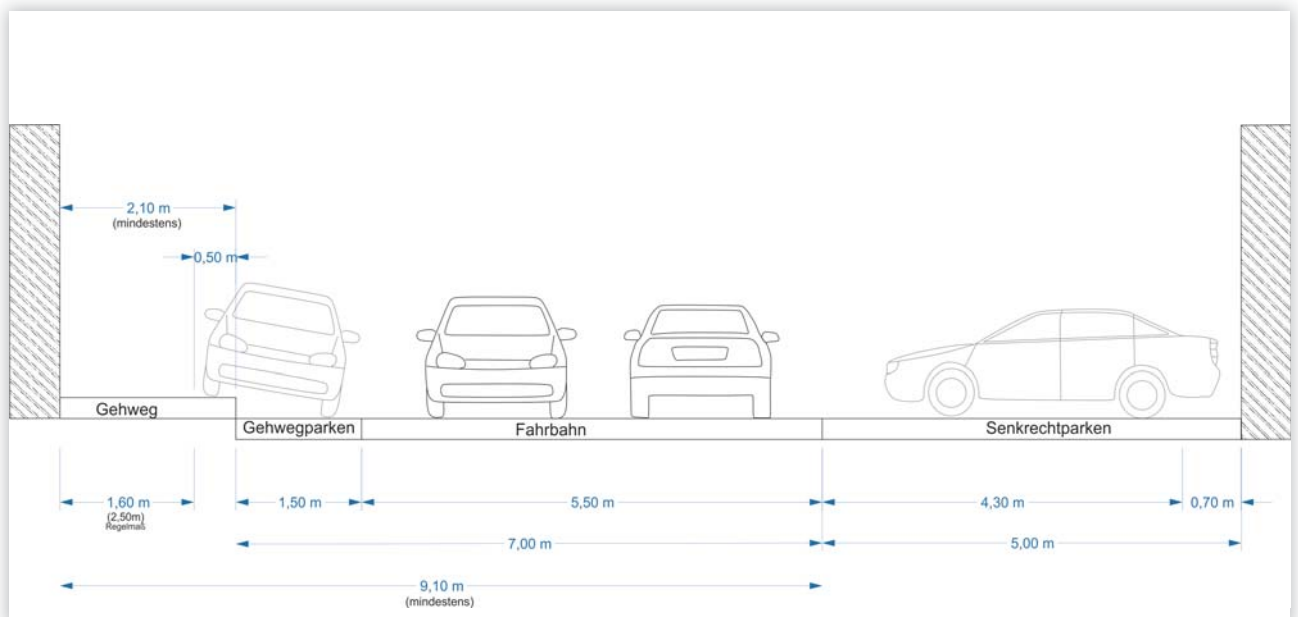


4.4. EINSEITIGE LEGALISIERUNG DES GEHWEGPARKENS BEI GEGENÜBERLIEGENDER SENKRECHTPARKIERUNG („FALL 4“)

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

1. Hoher Parkdruck
2. Von der Begrenzung (zum Beispiel Häuserwand) auf der Seite des freizugebenden Gehwegs bis zum Beginn der Senkrechtstellplätze müssen an der engsten Stelle in der Regel 9,10 Meter gemessen werden.
3. Der freizugebende Gehweg muss baulich mindestens 2,10 Meter breit sein.

Straßenquerschnitt Fall 4:
Einseitige Legalisierung
des Gehwegparkens
bei gegenüberliegender
Senkrechtparkierung



4.5. AUFGABE EINES ANBAUFREIEN GEHWEGS („FALL 5“)

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

1. Hoher Parkdruck
2. Der Gehweg erschließt praktisch keine Hauszugänge oder andere nennenswerten Ziele exklusiv.
3. Auf der gegenüberliegenden Seite steht ein barrierefreier Gehweg zur Verfügung. Über diesen können zumutbar die entfallenden Fußwegeverbindungen abgewickelt werden.

Durch entfallende Gehwege können zusätzliche Straßenquerungen und Umwege erforderlich werden. Dies ist insbesondere für Menschen mit Behinderungen problematisch. Die Aufgabe eines Gehwegs ist daher nur zu vertreten, wenn die Belange der besonders schutzwürdigen Menschen bei der Abwägung stark gewichtet wurden.

4.6. MISCHFLÄCHE („FALL 6“)

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

1. Hoher Parkdruck
2. Sehr geringes Verkehrsaufkommen, kein Durchgangsverkehr und niedrige Geschwindigkeiten, also beispielsweise Stichstraße
3. Die verbleibende Fahrbahn in der Mitte für alle Verkehrsteilnehmenden als Mischfläche ist in der Regel 3,50 Meter breit.
4. Die Hauszugänge können gewährleistet werden, auch für Rettungsdienste mit Trage.

Mischflächen funktionieren in der Praxis häufig recht gut, wenn das Verkehrsaufkommen und die gefahrenen Geschwindigkeiten niedrig und wenn die Sichtbeziehungen gegeben sind. Voraussetzung ist somit, dass praktisch kein Durchgangsverkehr zu beobachten ist. Auch hier müssen die Belange besonders schutzwürdiger Menschen bei der Abwägung stark gewichtet werden.

5. ERSTE ERFAHRUNGEN IN KARLSRUHE

Wo Gehwegparken nicht legalisiert werden kann oder dies nicht gewünscht ist, besteht häufig die Möglichkeit, einseitig legal am Fahrbahnrand zu parken. Die Stadt Karlsruhe hat in der Vergangenheit in Einzelfällen bereits derartige Regelungen angeordnet, um beispielsweise die Durchfahrt einer Buslinie zu gewährleisten.

Die im Vorfeld geäußerten zahlreichen Befürchtungen haben sich in der Praxis nicht eingestellt. So wurden insbesondere chaotische Zustände beim Parken vorhergesagt. Nach Umsetzung der Maßnahmen waren an diesen Stellen die Rückmeldungen in der Summe jedoch überwiegend positiv. Die Verbesserungen für den Fußverkehr, aber auch für den Verkehrsfluss wurden von vielen Menschen wohlwollend aufgenommen. Hier spielt wohl auch eine Rolle, dass ein erheblicher Teil der Bevölkerung vom Thema Barrierefreiheit zumindest mittelbar betroffen ist, weil eine nahestehende Person mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator unterwegs ist. Auch der befürchtete „Park-Notstand“ ist an derartigen Stellen offensichtlich ausgeblieben. Es ist davon auszugehen, dass im erheblichen Umfang ungenutzte private Abstellmöglichkeiten reaktiviert wurden.

Bei lediglich einseitiger Parkierung am Fahrbahnrand stehen noch immer umfangreich kostenlose Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung. Gehwegparken führt dagegen immer zu Nachteilen in der Fußwegequalität. Die Stadtverwaltung ist den Interessen aller Menschen verpflichtet. Dazu gehören auch Senioren, Kinder und Menschen mit Behinderungen, auch wenn sich diese Gruppen häufig nicht so vehement äußern. Zudem sind für die Lebensqualität in einem Stadtviertel Aufenthalts- und Fußwegequalität von zentraler Bedeutung. Es kann daher in vielen Fällen im Interesse eines Viertels sein, wenn nicht jede denkbare Abstellmöglichkeit für Pkw ausgeschöpft wird.

Abbildung 9: Einseitig legales Parken am Fahrbahnrand in Bulach



6. VORGEHEN UND ZEITPLAN

Auch ohne Nutzung der Gehwege stehen schon heute umfangreich legale Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum zur Verfügung. Wo keine entsprechende Markierung oder Beschilderung vorliegt, ist Gehwegparken verboten.

Die Stadt Karlsruhe hat im Rahmen eines Pilotprojekts in den drei Stadtteilen Knielingen, Südstadt und Nordweststadt zusammen mit den Bürgervereinen Begehungen und umfangreiche Untersuchungen durchgeführt; hier wird nun an geeigneten Stellen durch Markierung oder Beschilderung das Gehwegparken erlaubt. Auf Basis der Erkenntnisse des Pilotprojekts wurde der vorliegende Leitfaden entwickelt. Aus diesem können sich die Bürgervertretungen die für ihre Stadtteile relevanten Bausteine auswählen und an geeigneten Stellen eine abschnittsweise Legalisierung des Gehwegparkens beantragen.

Bürgervertretungen können einen Antrag stellen, wenn einer der Fälle unter „4. Lösungsansätze“ komplett vorliegt. Dazu ist ein Formblatt angefügt. Es sollten nur Anträge für Straßenabschnitte gestellt werden, in denen tatsächlich alle Kriterien vollständig erfüllt sind. Ansonsten hat die Stadt keine Rechtsgrundlage und muss den Antrag ablehnen. Eine laufende Prüfung hat keine aufschiebende Wirkung, illegales Gehwegparken wird ab Januar 2017 auch dort geahndet, wo noch nicht abschließend über einen Antrag entschieden wurde.

Wo Beschilderung oder Markierungen angebracht sind, kann unter Beachtung der StVO legal auf dem Gehweg geparkt werden. An allen anderen Stellen wird Gehwegparken ab Januar 2017 im Rahmen der personellen Möglichkeiten geahndet. Bei gravierenden Verstößen – wie Gefährdung oder Unterschreitung der Rettungsgassen – werden wie bereits heute weitere Sanktionen wie Abschleppen zum Einsatz kommen.

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ein rücksichtsvolles Miteinander. Der Wunsch nach kostenlosen Abstellmöglichkeiten des Pkw unmittelbar vor Ort ist nachvollziehbar. Ebenso nachvollziehbar ist aber das Bedürfnis aller Verkehrsteilnehmenden nach Sicherheit und Mobilität, gerade auch der Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

IMPRESSUM

Herausgegeben von:

Stadt Karlsruhe

Stadtplanungsamt
Ordnungs- und Bürgeramt

Bilder: Stadtplanungsamt

Layout: C. Streeck – Presse- und Informationsamt

Druck: Gedruckt in der Rathausdruckerei auf 100 Prozent Recyclingpapier.

Stand: November 2016

