

Sandhausen und der Verkehr: Ohne die L 600 droht der Kollaps

Verkehrsberuhigtes Zentrum und Platz für Fußgänger: Ingenieurbüro stellte Verkehrsgutachten vor

Von Michael Walter

Sandhausen. Halb so dick wie das Heidelberger Telefonbuch sei das Verkehrsgutachten, das jeder Bürgervertreter auf dem Tisch hat, so Bürgermeister Georg Kletti. Und beinahe ebenso viele Zahlen bekamen die Gemeinderäte der Hopfengemeinde vom Ingenieurbüro Koehler und Leutwein vorgelegt. Das Büro hatte im Auftrag der Gemeinde den Sandhäuser Verkehr unter die Lupe genommen, Ziele formuliert und erstattete jüngst in großer Runde öffentlich Bericht. Im Mittelpunkt dabei: das über der Gemeinde schwebende Damoklesschwert des L 600-Rückbaus (die RNZ berichtete mehrfach).

Auch wenn es Dr. Peter Koehler im Sitzungssaal nicht direkt äußerte: Er

machte dennoch keinen Hehl aus seiner Meinung, dass er den einst planfestgestellten Rückbau der L 600 zwischen dem Weiler Bruchhausen und dem Umspannwerk bei Leimen für unsinnig erachtet. Denn welche Folgen ein Wegfall der Umgehung nach sich ziehen würde, liege auf der Hand: Deutlich mehr Kraftfahrzeuge suchen sich dann ihren Weg durchs Sandhäuser Innere. Und das würde somit den von Koehlers Büro erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan für die 14 000-Einwohner-Gemeinde größtenteils ad absurdum führen.

Nach diversen Zählungen und Messungen der Verkehrsströme während der vergangenen beiden Jahre fassten die Verkehrsexperten ihre Ziele für Sandhausen wie folgt zusammen:

> Verkehrsberuhigte Zonen: Vor allem im Ortsinnern sollten verkehrsberuhigte Zonen ausgeweitet werden – um den Verkehr weiter in die Außenbereiche zu verlagern. Wie und in welcher Form, das sei noch offen. Koehler nannte als Beispiele den sogenannten „Shared Space“, übersetzt: gemeinsam genutzter Raum, oder erprobte „Begegnungszonen“, in dem Autos, Radfahrer und Fußgänger gleichberechtigt den Straßenraum nutzen. Diese Zonen seien allerdings noch nicht in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen.

> Fußgänger: „Für Fußgänger muss etwas passieren“, sagte Koehler. In erster Linie meinte er damit, dass im Ortsinnern weitere „Querungshilfen“, sprich Zebrastreifen, geschaffen werden müssen. Auch abseits der vorhandenen Überwege querten zahlreiche Fußgänger beispielsweise die Hauptstraße, hatten die Verkehrszählungen ergeben.

> Radfahrer: „Der Radfahrverkehr ist in Sandhausen ein äußerst schwieriges Thema“, bedauerte der Verkehrsexperte. Der Grund: An den vielen engen Straßen im Ort besteht keine Möglichkeit, eigene Radfahrstreifen oder gar Radwege anzulegen. „Unser Ziel muss daher sein, Radfahrer auch zu ihrer eigenen Sicherheit um die Hauptstraßen herum zu führen.“

> Busverkehr: „Der gemachte Ansatz soll-



Weitere Zebrastreifen sind in der Sandhäuser Hauptstraße vonnöten, ermittelte das Verkehrsgutachten. Foto: Pfeifer

te weitergeführt werden“, so Dr. Koehler. Und meinte damit die Einführung des Sandhäuser S-Bahnzubringers, den „Citybus“. Der Verkehrsplaner kann sich durchaus vorstellen, noch einen zweiten Bus einzusetzen, „damit Sandhausen vollständig abgedeckt ist“.

„Wir müssen es schaffen, dass der Verkehr in Sandhausen nach außen abgeleitet wird“, so Dr. Koehler abschließend. Das lasse sich „optimal gestalten“, so lange die L 600 als Umgehungsstraße im Sandhäuser Norden besteht. Sollte sie nicht bestehen, dann werde insbesondere eine Verkehrsberuhigung des Zentrums schwierig.

Auch einige Kreuzungen stehen dann vor einem Kollaps. Koehler nannte diesbezüglich insbesondere den bestehenden Kreisel an der Kreuzung Haupt-/Industrie- und Konrad-Adenauer-Straße sowie den vorgesehenen Kreisverkehr der Kreuzung Haupt-/Carl-Benz- und Theodor-Heuß-Straße, die dann wohl beide zu klein dimensioniert sind. Auch der heute schon schwierigen Kreuzung zwischen Haupt- und Heidelberger Straße drohe dann die Überlastung.



den Knotenpunkte, sollte der Rückbau der L 600 Realität werden: Die Kreuzung der L 600/K4153 bei Bruchhausen (links) Kreuzung Haupt-/Industrie- und Konrad-Adenauer-Straße, der deutlich mehr Verkehr verkraften müsste. Fotos: Pfeifer