

Vorlage der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats



Stadtverwaltung
WALLDORF

Walldorf, 16.05.2022

Nummer	Verfasser	Az. des Betreffs	Vorgänge
GR 49/2022	Herr Konrad	022.30; 653.22	TUPV 06.10.2020 GR 20.10.2020 TUPV 06.07.2021 GR 13.07.2021 TUPV 07.12.2021 TUPV 26.04.2022 TUPV 17.05.2022

TOP-Nr.: 4

BETREFF

**Radverkehrskonzept - Beschlussfassung
Vorstellung des Gesamtkonzeptes**

(Die Anlagen werden aufgrund des Umgangs lediglich elektronisch zur Verfügung gestellt.)

HAUSHALTSAUSWIRKUNGEN

Haushaltsmittel sind in Folge für die Umsetzung von Maßnahmen erforderlich

HINZUZIEHUNG EXTERNER

Dipl.-Ing. Uwe Petry, Planungsbüro VAR+, Darmstadt

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Gemeinderat beschließt den vorliegenden Entwurf zum Radverkehrskonzept mit seinen Bestandteilen



- a. Abschlussbericht
- b. klassifizierter Netzentwurf
- c. Radstrategie Walldorf „10 plus 10 Punkte Programm“
- d. Maßnahmenkataster

unter Würdigung der eingegangenen Anregungen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung entsprechend der vorliegenden Abwägungstabelle.

SACHVERHALT

Zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Walldorf hatte der Gemeinderat die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes im Oktober 2020 beschlossen. Hierzu wurde noch im Oktober 2020 das Planungsbüro Verkehrsalternativen Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) aus Darmstadt mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt.

Die umfangreichen Planunterlagen des Radverkehrskonzeptes sind in den Anlagen dargestellt. Die wesentlichen Bestandteile des Gesamtkonzeptes (Maßnahmenkatalog, klassifizierter Netzentwurf sowie Radstrategie Walldorf „10 plus 10 Punkte Programm“) wurden bereits im Ausschuss für Technik, Umwelt, Planung und Verkehr vorberaten.

Zudem wurde inzwischen ein zusammenfassender Abschlussbericht durch das Fachbüro in Abstimmung mit dem FD 42 und eine Abwägungstabelle erstellt. Die vorliegenden Einzelbestandteile des Radverkehrskonzeptes sollen im Gesamtpaket als Radverkehrskonzept Walldorf durch den Gemeinderat unter Würdigung der eingegangenen Anregungen durch die Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange beschlossen werden.

Als Abschluss des Aufstellungsverfahrens des Radverkehrskonzeptes werden die Ergebnisse durch Herrn Petry, VAR+, Darmstadt nochmals in öffentlicher Sitzung des Gemeinderats vorgestellt. Nach der Beschlussfassung des Gesamtpaketes durch den Gemeinderat soll zügig in die Umsetzungsplanung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen eingestiegen werden.

Bestandteile des Radverkehrskonzeptes

Im Folgenden werden die Inhalte der wesentlichen vier Bestandteile des Radverkehrskonzeptes erläuternd kurz zusammengefasst. Für weitere Einzelheiten wird auf die Ausführungen aus dem zusammenfassenden Abschlussbericht verwiesen.

a. Abschlussbericht: (siehe Anlage)

Als Grundlage für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde durch das Fachbüro eine Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt. Dabei wurden insbesondere mögliche innerstädtische Quell-Ziel-Beziehungen im Sinne eines Wunschliniennetzes, Pendlerverflechtungen mit dem Umland, Verkehrszählungen und die Unfallanalyse aus den Jahren 2015 bis 2020 ausgewertet. Zudem wurde im Rahmen einer Erstbefahrung das bestehende Radroutennetz in Walldorf durch das

Fachbüro bewertet, um darauf aufbauend, auch vor dem Hintergrund weiterer Planungen und Konzepte in Walldorf, die klassifizierte Netzkonzeption in enger Abstimmung mit der Stadt Walldorf zu erstellen.

Die Vorgehensweise und alle Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden bereits im Berichtsentwurf zur Beteiligungsphase im Sommer/Herbst 2021 durch das Fachbüro zusammenfassend dargestellt. Ergänzt wurde der Berichtsentwurf zudem durch Erläuterungen der konzeptionellen Überlegungen zur Netzkonzeption und -systematik, der Klassifizierung der einzelnen Radrouten sowie der Radstrategie Walldorf, sowie das Maßnahmenkonzept, welches ebenfalls im Abschlussbericht im Einzelnen ausführlich dargestellt werden.

In den Ausführungen zur Maßnahmenkonzeption wird dabei im Abschlussbericht auch als elementarer Bestandteil der Radverkehrsförderung auf die Thematik Fahrradparken eingegangen. Hierzu wurde als gesonderter Baustein der Maßnahmenplanung eine Bestandserfassung mit Kartierung vorhandener Fahrradabstellanlagen durchgeführt und zur Deckung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen durch das Büro Anregungen zum Ausbau des Fahrradparkens benannt (vgl. Kapitel 7.5).

Abschließend wird im Abschlussbericht auf die nachgelagerte Realisierungsphase in Kapitel 8 durch das Fachbüro mit einigen Anregungen zur Umsetzungsplanung und Mittelbereitstellung als Ausblick eingegangen. Insbesondere wird dabei die Einführung eines „Runden Tisches Radverkehr“ in Walldorf sowie die dauerhafte Bereitstellung von ca. 160.000 Euro pro Jahr als Haushaltsmitteln vorgeschlagen.

Im Nachgang zur Beschlussfassung soll der Abschlussbericht, bei dem erkennbar auch Erfahrungen aus anderen größeren Städten eingeflossen ist, als zusammenfassende Dokumentation des Aufstellungsverfahrens zusammen mit den im Bericht genannten Anhängen und Karten auf der Internetseite der Stadt der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

b. Klassifizierte Netzkonzeption (siehe Anlage – Karte 1)

Als zentrale Anlage war der klassifizierte Netzentwurf bereits Bestandteil der Beteiligungsphase im Jahr 2021. Im Sinne eines iterativen Planungsprozesses wurden jedoch im Rahmen der Maßnahmenplanung auch Rückschlüsse auf die Netzkonzeption notwendig, sodass es sinnvoll erschien, in Teilen Modifikationen an der Netzkonzeption vorzunehmen. Auch aufgrund der eingegangenen Anregungen wurden kleinere Anpassungen in der Netzkonzeption vorgenommen.

Die Änderungen im Vergleich zum Stand der Beteiligungsphase betreffen insbesondere

1. die Umbenennung der RSV 2 zu „Premium Pendlerroute“ (PP), nachdem diese nicht weiter als Vorzugstrasse des Radschnellweges Mannheim – Schwetzingen – Walldorf – Wiesloch im Rahmen der hierzu laufenden Machbarkeitsstudie geführt wird,
2. die Verlegung der Pendlerroute P5 auf die Otto-Hahn-Straße und durch den Hochholzer Wald aus natur- und artenschutzrechtlichen Gründen,
3. die Verlegung der P2a auf Bestandswege auf Höhe des sog. Monsterknotens mit der Darstellung eines perspektivischen Lückenschlusses

4. die Aufstufung der ehemals als Verbindungsrouten dargestellten B14 entlang der östlichen Wohnstadt, sowie
5. die Aufnahme weiterer bestehender Verbindungen als Verbindungsrouten oder Basisrouten (Philipp-Reis-Straße).

Zudem wurden in Teilen auch die Linienführungen in Teilen angepasst. In den Übergangsbereichen in Richtung Wiesloch wurde die Netzkonzeption in Abstimmung mit der Stadt Wiesloch entwickelt.

Bereits in der nichtöffentlichen Sitzung am 26.04.2022 des Ausschusses für Technik, Umwelt, Planung und Verkehr wurde der modifizierte Netzentwurf im Gremium vorberaten. Das Gremium hat dabei dem Gemeinderat die Empfehlung ausgesprochen, den vorliegenden Netzentwurf als klassifiziertes Radverkehrsnetz zu beschließen.

Dabei ist - wie bereits im Abschlussbericht dokumentiert - darauf hinzuweisen, dass das Radverkehrsnetz als Teil des Verkehrsnetzes der Stadt auch in Zukunft anzupassen und fortzuschreiben ist, um den sich veränderten Rahmenbedingungen stets gerecht zu werden. Bei dem Radverkehrsnetz handelt es sich insofern vielmehr um eine dynamische Planungsgrundlage.

c. Radstrategie Walldorf „10 plus 10 Punkte Programm“ (siehe Anlage – Anhang 2)

Bereits in der durch die Verwaltung erstellte Aufgabenbeschreibung zur Angebotsabfrage war die Erarbeitung eines Ziel- und Grundsatzkatalogs wesentlicher Bestandteil der Beauftragung, um die Umsetzung des gesamten Radverkehrskonzeptes auch langfristig zu sichern. Das vorliegende „10 plus 10 Punkte Programm“ soll in diesem Sinne der Überprüfung etwaiger Einzelfallentscheidungen dienen und zu einer Verfestigung und Versteigerung in der Entscheidungsfindung für die Umsetzung von Maßnahmen führen.

Ziel der Radstrategie ist es insbesondere neben einem Maßnahmenkatalog, welcher konkrete Einzelmaßnahmen und Lösungsansätze für ausgewählte Konflikt- und Engstellen auflistet, die es nach und nach abzuarbeiten gilt, im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Radverkehrskonzept ein Planungsinstrument als eine Art Leitfaden zu entwickeln, der es erlaubt, für regelmäßig wiederkehrende Fragestellungen bezüglich des Radverkehrs in Walldorf mit Walldorf-spezifischen Antworten einheitlich und grundsätzlich zu beantworten.

Die Radstrategie stellt damit einen gesonderten Baustein des Radverkehrskonzeptes dar, der der Erreichung der Ziele des Radverkehrskonzeptes insgesamt dienen soll. Insofern kann die Radstrategie durchaus auch dem Radkonzept vorgeschaltet betrachtet werden. Aus diesem Grund wurde die Radstrategie gesondert bereits in der Sitzung vom 07.12.2021 des Ausschusses für Technik, Umwelt, Planung und Verkehr inhaltlich vorberaten werden. Im Wesentlichen entspricht der vorliegende Entwurf dem Stand der Öffentlichkeitsbeteiligung; lediglich klarstellend sind Ergänzungen aufgrund der Anregung aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung aufgenommen worden.

d. Maßnahmenkataster (siehe Anlage – Anhang 1)

Zur Erreichung der übergeordneten Ziele und Empfehlungen der Radstrategie wurden durch das Büro VAR+ in Abstimmung mit der Verwaltung Maßnahmenvorschläge entwickelt, die kurz-, mittel- und langfristig als konkrete Handlungsempfehlungen festgestellte Schwachstellen und Mängel im Bestand beheben oder zur Umsetzung der linienhaften Netzkonzeption dienen sollen. Hierzu wurden durch das Büro die Routen des abgestimmten Radverkehrsnetzes in Segmente aus Strecken oder Knoten eingeteilt. Für die Radschnellverbindung (Vorzugstrasse) sowie Pendler Routen wurden dabei durchgängige Lösungen entwickelt. Auch aufgrund der Anregungen wurden insbesondere zur inneren Erschließung des Gewerbegebiets auch für die Basisrouten durchgängige Lösungen entwickelt. Ansonsten an den aus planerischer Sicht relevanten Abschnitten der Basisrouten. Für jedes Teilsegment wurde so flächenhaft ein Maßnahmenvorschlag entwickelt.

Durch das Büro wurde für jeden Maßnahmenvorschlag ein Maßnahmenblatt erstellt, das die Segmentabschnitte mit seinem Ist- und einem Sollzustand sowie einer ersten Kostenschätzung für die Maßnahme stichpunktartig beschreiben. Die Maßnahmen sind dabei in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst. Bei der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge hat sich das Planungsbüro vorwiegend an der „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ sowie, bezogen auf notwendige Breiten für Radverkehrsanlagen, an den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der FGSV orientiert, sodass der Radwegstandard des RadNETZ BW angestrebt wird. Die Maßnahmenvorschläge stellen jedoch noch keine Umsetzungsplanung dar.

Durch diese flächendeckende Vorgehensweise ist ein umfangreiches Maßnahmenpaket entwickelt worden, das neben durchaus aufwendigen Infrastrukturbauwerken, wie Brücken oder neuen Radverkehrswegen zur Schließung von Lücken im angestrebten Radverkehrsnetz, auch zahlreiche kleinere Maßnahmen wie Markierungsarbeiten vorsieht. Insgesamt rechnet das Büro mit einem Kostenrahmen zur Umsetzung der ca. 200 aufgeführten Maßnahmenvorschläge von ca. 11 Mio. Euro, wobei rund 2 Mio. Euro auf die Maßnahmenplanung des Radschnellweges Heidelberg – Wiesloch/Walldorf sowie rund 3 Mio. Euro auf die mögliche Vorzugstrasse (P4) zum Radschnellweg Mannheim – Schwetzingen – Walldorf – Wiesloch entfallen.

Der Radschnellweg Heidelberg - Wiesloch/Walldorf (RSV1), der nicht in Baulast der Stadt Walldorf liegen wird, wurde durch das Büro dennoch auch mit dem Walldorfer Vorschlag in die Maßnahmenplanung aufgenommen, um diese Verbesserungen und Entwicklungen aufzuzeigen und auch im Sinne der Kommune weiter anzustoßen. Im Rahmen der weiteren Umsetzungsplanungen werden die Zuständigkeiten, Abstimmungen und Maßnahmenträgerschaft zu identifizieren und in der Umsetzung einzubinden sein.

Wesentliche Maßnahmenvorschläge

Angesichts der Äußerungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Onlinebeteiligung im Zuge des Mobilitätspaktes stellen insbesondere die Führungen des Radverkehrs im Mischverkehr bzw. die Radwegeausweisung, die Radverkehrsführung an den bestehenden Kreisverkehren, die Thematik von Fahrradstraßen sowie die Erschließung des Industriegebiets Maßnahmen dar,

die es in besonderer Weise hervorzuheben gilt. Bei der Maßnahmenentwicklung wurde versucht, im Sinne einer eindeutigen Radverkehrsführung Maßnahmen zu entwickeln.

Dabei war es Zielsetzung der Maßnahmenplanung, das in der Netzkonzeption dargestellte Radverkehrsnetz flächenhaft sichtbar und erlebbar zu machen. Entsprechend der in der Radstrategie formulierten allgemeinen Zielvorstellung des Ziels A.6, wonach in Walldorf ein flächenhaftes Radverkehrsnetz mit einer einheitlichen Wegweisung angestrebt wird, soll innerorts auf den Mischverkehrsflächen mit Hilfe von Piktogrammketten die Radverkehrsführung einheitlich visualisiert werden. Dabei wird in der Maßnahmenplanung zwischen sogenannte Sharrows (Fahrradpiktogramme mit Winkelpfeile) und geläufigen Radverkehrspiktogramme unterschieden. Als eine „Art Vorstufe zur Fahrradstraße“ sollen die Sharrows vorwiegend auf den Basisrouten und Ringrouten eingesetzt werden und entsprechend der Zielsetzung A.3 (1) der Radstrategie die Gleichberechtigung des Radverkehrs verdeutlichen. Weiter sind außerorts insbesondere auf den Pendler Routen kontinuierliche Führungsformen über Markierungen von Leit- und Begrenzungslinien vorgeschlagen.

Zudem wurde vor dem Hintergrund der Rückmeldungen aus der Beteiligung insbesondere an den Kreisverkehren entlang der Pendlerroute P1 ein großes Konfliktpotenzial deutlich, sodass für die Bereiche der Kreisverkehre am Nahversorgungszentrum, dem Mühlwegkreisel und am Impexkreisel an der wichtigen Pendlerroute P1 eine vertiefte Detailplanung im Maßstab 1:250 erstellt wurde (siehe Anlage – Anhang 3). Insbesondere für den Mühlwegkreisel wurde wiederholt ein großes Konfliktpotenzial angemahnt. Dabei ist die Planung für den Mühlwegkreisel im Zusammenhang mit den Führungsmöglichkeiten am Kreisverkehr beim Nahversorgungszentrum zu betrachten; wobei auch die Fahrbeziehungen in Richtung des sich in Aufsiedlung befindlichen Neubaugebiets des 2. Bauabschnitt Walldorf-Süd sowie die südliche Abfahrt in Richtung altes Wasserwerk (B2) zu berücksichtigen sind. Aufgrund des Neubaugebiets wird sich zudem der Charakter des Streckenabschnitts zu einer innerstädtischen Straße verändern.

Der vertiefte Maßnahmenvorschlag sieht daher vor, wie bereits im Grundsatz B.4 (3) der Radstrategie im Sinne einer Einheitlichkeit angedacht, den Radverkehr sowohl am Kreisverkehr am Nahversorgungszentrum als auch am Mühlwegkreisel als innerstädtische Kreisverkehrsanlagen auf der Kreisfahrbahn zu führen. Dabei wird auch für den Bereich der Wieslocher Straße zwischen den Kreisverkehren eine Änderung der Radverkehrsführung vorgeschlagen, indem der Radverkehr stadteinwärts auf diesem Streckenabschnitt nicht wieder auf den separaten nördlichen Fußweg, sondern mittels einer vorgeschlagenen Markierung auf der Wieslocher Straße geführt werden soll. Dies macht eine erneute Einfädelung vor dem Kreisverkehr am Nahversorgungszentrum entbehrlich, was einen erheblichen Eingriff in die Baumallee und eine weitere Gefahrenstelle bedeuten könnte.

Stadtauswärts schlagen die Planer im Wesentlichen nach dem Mühlwegkreisel vor, den Radverkehr in Richtung Bahnhof durch eine Bordabsenkung aus der Kreisfahrbahn zunächst auf den südlichen Rad- und Fußweg an der Wieslocher Straße bis zur Querungsstelle auf Höhe der Basisroute B8b, welche das Industriegebiet auf Höhe der Kopernikusstraße mit den Walldorfer Wiesen ver-

bindet, auszuleiten, um dort mit Hilfe einer angedachten Mittelinsel die Wieslocher Straße zu queren und erst ab hier wie gewohnt im Zweirichtungsverkehr in Richtung Bahnhof fahren zu können. Mit dem erarbeiteten vertieften Maßnahmenvorschlag im Bereich der Kreisstraße wird auf den Straßenbaulastträger, dem Rhein-Neckar-Kreis, zur weiteren Abstimmung zugegangen.

Auch der Verbesserung der radverkehrlichen Erschließung des Industriegebiets wurde vor dem Hintergrund der Anregungen aus der Onlinebeteiligung zum Mobilitätspakt sowie aus der Beteiligungsphase eine große Bedeutung in der Maßnahmenplanung beigemessen. Als äußere Erschließung ist der Ausbau des Kleinfeldwegs als wichtige Verbindung zum Bahnhof als eine Art Rückgrat in der Netzkonzeption vorgesehen. Aufgrund dieser überragenden Netzbedeutung ist diese Trasse als „Premium Pendlerroute“ im modifizierten Netzentwurf dargestellt und das umfangreichste Maßnahmenpaket perspektivisch vorgesehen:

Durch die Schaffung einer Unterführung soll im Rahmen der Ausbauplanung der L723 eine verbesserte Radverkehrsführung am Knoten Gutenbergring/L723 geschaffen werden. In der Fortführung wird vorgeschlagen, den Kleinfeldweg möglichst als Fahrradstraße auszuweisen oder alternativ zumindest durch eine Parkraumsortierung den Kleinfeldweg für den Radverkehr weiter zu attraktivieren. Auch das Queren des Radverkehrs an der Kreuzungsstelle an der Kopernikusstraße soll durch eine Verlängerung der Mittelinsel erleichtert werden. Am Ende des Kleinfeldwegs ist zudem nach Möglichkeit vorgeschlagen, einen Anschluss an die Bestandsbrücke über die L723 für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen, um einen Lückenschluss zwischen dem Zweirichtungsradweg auf der nordwestlichen Seite der Dietmar-Hopp-Allee zu erreichen.

Im Inneren des Industriegebiets wird insbesondere auf der Otto-Hahn-Straße zur verträglichen Führung des Radverkehrs im Mischverkehr eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgeschlagen. Als P5 soll dieser Verbindung ebenfalls eine besondere äußere Erschließungsfunktion zukommen. Parallel zu den benannten (Premium) Pendler Routen im Kleinfeldweg und der Otto-Hahn-Straße soll als weitere wichtige Erschließungsachse im inneren des Industriegebiets auf der Industriestraße beidseitig Schutzstreifen geprüft werden, was allerdings mit dem Wegfall von Kfz-Abstellmöglichkeiten im Straßenraum einherginge; wobei bereits zum großen Teil Parkverbotszonen markiert sind.

Zur Stärkung der Verbindung zwischen diesen Längsverbindungen wird vorgeschlagen, mit der Route B8b in der gedachten Verlängerung der Edison-Straße, Ohmstraße und Carl-Benz-Straße eine zusätzliche Querung des Industriegebiets zu schaffen. Hier sind zur Mitbenutzung des Parkplatzes zwischen Altrott- und Industriestraße noch Gespräche mit den Grundstückseigentümern zu führen. Für die Querung der Längsstraßen durch den Radverkehr wurden mit dem Büro vertieft Lösungsansätze erarbeitet. Auch im Bereich der Dietmar-Hopp-Allee (beidseitig) und in der Albert-Einstein-Straße (einseitig) soll insbesondere mittels Schutzstreifen eine Verbesserung in der Radverkehrsführung geprüft werden.

Realisierbarkeit der Maßnahmenvorschläge

Im Hinblick auf die Realisierbarkeit der einzelnen Maßnahmen ist anzumerken, dass Teile der Maßnahmen nur im Zusammenwirken verschiedener Akteure umsetzbar sein werden. Im Sinne der konzeptionellen Betrachtung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes, erfolgte keine Maßnahmenplanung, die nun unmittelbar „eins-zu-eins“ umgesetzt werden kann. Stattdessen entspricht der Maßnahmenkatalog vielmehr einer Zielvorstellung, wo und in welcher Weise im Idealfall Maßnahmen zur Umsetzung angegangen werden können.

Dabei überwiegt bei der Betrachtung einzelner Maßnahmenempfehlungen in Teilen sicherlich die Radverkehrsperspektive. Andere - teilweise widerstrebende – Belange, wie die Bevorrechtigungen des Busverkehrs, die Beachtung des Fußverkehrs und anderer Verkehrsteilnehmer, werden im Nachgang bei der konkreten Umsetzungsplanung ebenfalls zu berücksichtigen sein und in den Entscheidungsprozess vertieft einfließen müssen. In den Abstimmungen mit dem Planungsbüro wurde auf bereits erkennbare Hemmnisse hingewiesen. Diese sind jedoch im Rahmen einer solchen Konzepterstellung nicht vollständig aufzulösen.

Im Nachgang sollen daher durch die Verwaltung die einzelnen Maßnahmen angegangen und auf betroffene Behörden und Straßenbaulastträger im Einzelnen zugegangen werden. Auch eine Einbindung der Verbände und Grundstückseigentümer zu einzelnen Maßnahmen zur Umsetzungsplanung ist vorgesehen. Bislang ist über die Beteiligungsphase im Sommer 2021 keine weitere Einbindung der Behörden oder anderer Träger öffentlicher Belange erfolgt. Dies soll aber im Rahmen der Umsetzungsplanung maßnahmenspezifisch und nutzungsorientiert durchgeführt werden.

Dennoch ist es wichtig, für die weitere Bearbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes eine Zielvorstellung aus Sicht des Radverkehrs im Rahmen der Netzkonzeption zu entwickeln, auch wenn sicherlich noch nicht alle Belange auf dieser gesamtstädtischer Betrachtungsebene in ihrer jeweilig notwendigen Tiefe durchdrungen werden konnten. Eine solche vertiefte und detaillierte Betrachtung übersteigt eine Planung auf Ebene des gesamtstädtischen Konzeptes und kann daher nur in der eigentlichen Umsetzung erfolgen. Die Maßnahmenvorschläge stellen daher Empfehlungen dar, die nach Möglichkeit nach und nach umgesetzt werden sollen. Hierzu sollen die Maßnahmenplanung nun zunächst als Maßnahmenvorschläge und Zielvorstellung seitens der Stadt Walldorf im Rahmen des Gesamtpaketes Radverkehrskonzept beschlossen werden, um in die Umsetzungsplanung im Einzelnen einsteigen und weiter verfolgen zu können.

Das umfangreiche Maßnahmenkataster wurde bereits im Rahmen der nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Technik, Umwelt, Planung und Verkehr am 26.04.2022 vorberaten. Im Grundsatz wurde dem Maßnahmenkataster von Seiten der Fraktionen zugestimmt, und daher bei einer Enthaltung mehrheitlich dem Gemeinderat die Empfehlung ausgesprochen, das Maßnahmenkataster als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes zu beschließen.

Aufstellungsverfahren - Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Auch wenn für die informelle Planung eines Radverkehrskonzeptes kein förmliches Verfahren vorgeschrieben ist, wurde insbesondere zur Abstimmung des Netzentwurfes und der Vervollständigung

gung der Bestandsaufnahme im Aufstellungsverfahren eine umfangreiche Beteiligungsphase von fast drei Monaten durchgeführt. Aus den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange konnte auch eine Schwerpunktsetzung für die Maßnahmenplanung abgeleitet werden.

In dieser Zeit wurden zudem Interessierte zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 29.09.2021 in der Astoria-Halle eingeladen, bei der durch das Planungsbüro das Radverkehrskonzept und dessen Bestandteile vorgestellt wurde und bei der an verschiedenen Thementischen in Kleingruppen über besondere Gefahrenstellen, Ad-Hoc-Maßnahmen als Lösungsansätze, die Netzkonzeption und die Radstrategie intensiv diskutiert werden konnte. Zudem bestand auch die Möglichkeit Gefahrenstellen in einer Karte Walldorfs zu markieren. Bei der Informationsveranstaltung hatten 43 Interessierte teilgenommen.

Während des Zeitraums der Offenlage vom 28.07. bis 20.10.2021 gingen 13 Anregungsschreiben aus der Öffentlichkeit per Mail, sowie 9 Schreiben von Seiten der Behörden und Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Radverkehrskonzeptes ein. Die Rückmeldungen sind in der Abwägungstabelle (siehe Anlage 2) im Einzelnen mit einer Empfehlung zur weiteren Einbindung dargestellt. Des Weiteren wurden die an den Thementischen besprochenen Aspekte sowie die schriftlichen Anmerkungen der Interessierten an den Thementischen ebenfalls als Dokumentation in der Abwägungstabelle stichpunktartig zusammengefasst und mit einer Empfehlung oder Anmerkungen beantwortet.

Auch die den Radverkehr bzw. das Radverkehrskonzept betreffenden Anregungen aus der Onlinebeteiligung zum Mobilitätspakt Wiesloch-Walldorf aus dem Jahr 2019 wurden ebenfalls in die Abwägungstabelle aufgenommen, da bei der damaligen Bearbeitung der Einzelanregungen die Notwendigkeit zur Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes bereits deutlich wurde, und diese Anregungen daher ebenfalls im Rahmen der Konzepterstellung in die Überlegungen eingestellt wurden. Dies betrifft ca. 60 weitere Anregungen.

Insgesamt ergibt sich aus den eingegangenen Anregungen ein eher heterogenes Bild: Zum einen wurden sehr allgemeine und subjektive Einschätzungen bezüglich des Radverkehrs, des Radverkehrspotenzials in Walldorf oder auch anderer Verkehrsmittel benannt, auf der anderen Seite wurden auch sehr kleinräumige und spezifische Lösungsvorschläge für konkrete Konfliktsituationen, wie bspw. das Aufstellen von Spiegeln genannt. Bezogen auf Lösungsvorschläge konkreter Konfliktsituationen wurden auch teilweise sich widerstrebende Lösungsvorschläge vorgebracht, was die unterschiedlichen Nutzerinteressen und Verkehrsarten im Straßenverkehr deutlich widerspiegelt. Dabei wurden auch Vorschläge eingebracht, die eine vertiefte Mitbetrachtung anderer Belange erfordern, sodass diese in Teilen (noch) nicht im Rahmen des Radverkehrskonzeptes abschließend bewertbar sind, sondern ggf. weitere Prüfungen erfordern. Vor dem Hintergrund der Anregungen und Rückmeldungen konnte dennoch die Netzkonzeption, die Bestandsaufnahme sowie die Radstrategie weiter verfeinert werden, und wurden insbesondere Konfliktsituationen offensichtlich, sodass das umfangreiche Maßnahmenpaket zielgerichtet erstellt werden konnte.

Weiteres Vorgehen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption

Wie bereits oben beschrieben werden die ca. 200 vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen nicht auf einmal zu realisieren sein. Um möglichst zeitnah in die Umsetzungsphase eintreten zu können, wird eine Auflistung zur Kategorisierung und Priorisierung der Maßnahmenvorschläge entwickelt. Zunächst werden dabei die Maßnahmenvorschläge als Sofortmaßnahmen, Maßnahmen mit weiteren Planungsbedarf und in Förderfähige, d.h. mit längeren Vorlaufzeiten behafteten Planungsvorhaben, im Sinne von kurz-, mittel-, bis langfristige Maßnahmen kategorisiert. Innerhalb dieser Kategorien sollen weiterhin Priorisierungen erarbeitet werden, wobei die einzelnen Maßnahmenblätter in sinnvolle Maßnahmenbündel zusammengefasst werden sollen.

Die als Sofort-Maßnahmen eingestuften einfacheren Vorschläge, welche ad-hoc ohne Beteiligung anderer Planungsträger oder Baulastträger im alleinigen Aufgabenbereich der Stadt Walldorf sind, werden als kurzfristige Maßnahmen in einer ersten Stufe kategorisiert. Dies betrifft insbesondere vorgeschlagene Markierungsarbeiten von Piktogrammketten auf gemeindeeigenen Straßen. Es ist dabei vorgesehen, in der Umsetzungsplanung einzelne Maßnahmen zusammenzufassen, um insbesondere Markierungsarbeiten oder zusammenhängende Maßnahmen entlang eines Straßenzuges in einem Bündel zu planen und umsetzen zu können. Auch die bereits im Berichtsentwurf zur Öffentlichkeitsbeteiligung als ad-hoc-Maßnahme bezeichnete Umwidmung der Kurpfalzstraße als Fahrradstraße soll schnellstmöglich umgesetzt werden. Diese Maßnahme stellt auch ein Signal für die Veränderungen im Stadtgebiet im Sinne der Fahrradfreundlichkeit dar und sollte zügig in die Umsetzung gehen. Hier soll möglichst noch vor der Sommerpause der TUPV mit der konkreten Umsetzungsplanung befasst werden.

Im Hinblick auf die Vorlaufzeiten und Abstimmungsprozesse sollen jedoch auch die Maßnahmen der anderen Kategorien im Rahmen der personellen Ressourcen zeitnah angegangen werden. Insbesondere größere Maßnahmen mit der Beantragung von Fördermitteln erfordern hier durchaus einige Vorlaufzeit für die Anmeldung der Maßnahme und Prüfungszeiten durch das Regierungspräsidium.

Die Priorisierung innerhalb der genannten Kategorien soll auch innerhalb eines Arbeitskreises mit Interessierten besprochen werden. Hierzu schlägt das Planungsbüro vor, einen „Runden Tisch Radverkehr Walldorf“ einzurichten. Angesichts der Empfehlung aus dem Abschlussbericht zum Fußverkehrs-Checks, auch zum Fußverkehr einen Arbeitskreis einzurichten, schlägt die Verwaltung hier allerdings vor, einen für beide Verkehrsarten zuständigen „Arbeitskreis Nahmobilität“ einzurichten, indem neben den Belangen des Radverkehrs auch der Fußverkehr eingebracht und diskutiert werden können. Dieser könnte viertel- oder halbjährig regelmäßig tagen. Im Abschlussbericht wird hierzu eine fachliche Begleitung durch ein externes Planungsbüro empfohlen, das die Moderation und Vorbereitungen der Sitzungen des Arbeitskreises übernehmen könnte. Dies könnte eine dauerhafte fachliche Beratung durch das Fachbüro einschließen. Hierzu sollte ein Büro begleiten, welches neben fachlicher Kompetenzen auch kommunikationsorientiert arbeitet. Das Radverkehrskonzept soll hierzu als Richtschnur und Strategiepapier dienen, um die vorgeschlagenen Maßnahmen im „Arbeitskreis Nahmobilität“ mit Vertreterinnen und Vertretern der politischen Fraktionen, der Verbände sowie interessierter Bürgerinnen und Bürger vorzubesprechen. Anlass-

bezogen könnten auch Vertreter der Polizei, Verkehrsbehörde, der Schulen oder der Wirtschaft hinzugeladen werden. Im Ausschuss für Technik, Umwelt, Planung und Verkehr sowie im Gemeinderat sollen die Entscheidungen zur Umsetzung einzelner Maßnahmen vertiefend beraten und getroffen werden, sowie hierzu die entsprechenden Mittel in der Haushaltsplanung bereitzustellen.

Der im Abschlussbericht genannte Sockelbetrag für die Bereitstellung an Haushaltsmitteln von 158.000 Euro pro Jahr, was rund 10,- Euro pro Einwohner zur Radverkehrsförderung entspricht, soll auf 200.000 Euro aufgerundet werden. Über diesen Ansatz sollen entsprechende Haushaltstellen zur Realisierung von Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs erhöht werden, das bezieht sich auf Haushaltsstellen im Ergebnis- und Finanzhaushalt. Investive Mittel für größere bauliche Maßnahmen, die den genannten Rahmen der dauerhaften Mittelbereitstellung übersteigen, können darüber hinaus gesondert als Einzelmaßnahmen in die kommenden Haushalte aufgenommen bzw. berücksichtigt werden.

In der nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Technik, Umwelt, Planung und Verkehr am 17.05.2022 wurde die Radverkehrskonzeption in seiner Gesamtheit bereits vorberaten. Der Ausschuss für Technik, Umwelt, Planung und Verkehr empfiehlt dem Gemeinderat mehrheitlich den vorliegenden Entwurf zum Radverkehrskonzept mit seinen Bestandteilen a. Abschlussbericht, b. klassifizierter Netzentwurf, c. Radstrategie Walldorf „10 plus 10 Punkte Programm“ und d. Maßnahmenkataster unter Würdigung der eingegangenen Anregungen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung entsprechend der vorliegenden Abwägungstabelle zu beschließen.

Mit dem Radverkehrskonzept wird eine umfangreiche und bedarfsgerechte Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung einer verbesserten Radverkehrsinfrastruktur in Walldorf geschaffen worden. Eingebettet in die übergeordneten und themenübergreifenden Maßnahmen des Mobilitätspaktes stellt das Radverkehrskonzept einen wesentlichen Baustein im Hinblick auf die Erreichung der Ziele der Mobilitätswende auf städtischer Ebene dar. So soll mit dem neuen Radverkehrskonzept die Mobilität innerhalb Walldorfs klimagerechter und zukunftsorientiert gestaltet werden. Ziel ist daher eine flächenhaft komfortable Radinfrastruktur in Walldorf sicherzustellen, um das Ziel fahrradfreundliche Stadt zu werden, zu erreichen.

Matthias Renschler
Bürgermeister

Anlagen