

Protokoll

Arbeitskreis Nahmobilität Walldorf

2. Sitzung: Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Ort: Ratssaal Walldorf
Datum: 15.02.2023
Uhrzeit: 19:00 – 21:30
Anwesende: siehe Liste der Teilnehmenden

Begrüßung

Herr Renschler, Bürgermeister von Walldorf, begrüßt die Teilnehmenden. Herr Müller, von der Planersocietät, begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und stellt anschließend kurz den Ablauf des 2. Arbeitskreises vor:

Allgemeiner Teil

- Begrüßung
- Sachstand im Fuß- und Radverkehr
- Fortsetzung: Übergangsbereiche in die Wohnstadt

Schwerpunktthema:

Maßnahmen in der Arbeitsstadt

- Erschließungskonzept der Arbeitsstadt
- Exkurs: Rechtliche Grundlagen in der Arbeitsstadt
- Gutenbergring
- Albert-Einstein-Straße und Philipp-Reis-Straße
- Otto-Hahn-Straße
- Querungsstelle Dietmar-Hopp-Allee
- Kreuzungsbereich Dietmar-Hopp-Allee/Industriestraße
- Industriestraße und Robert-Bosch-Straße

Austausch - Ergänzende Themen

- Radverkehrsdaten
- Ihre Vorschläge zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf
- Ausblick

TOP 1 Allgemeiner Teil

Herr Müller stellt zunächst den Sachstand des Radverkehrskonzepts in Walldorf vor und gibt einen kurzen Ausblick auf anvisierte Maßnahmen für den Radverkehr. Zudem geht er auf das weitere Vorgehen nach dem Fußverkehrs-Check 2021 ein.

Abbildung 1: 2. Arbeitskreis Nahmobilität in Walldorf



Quelle: Planersocietät

Im weiteren Verlauf wird auf zwei offene Themen des ersten Arbeitskreises eingegangen. Thema ist dabei der Umbau der nördlichen Mittelinsel an dem Kreisverkehr Heidelberger Straße / Hubstraße und die Markierung von Fahrradpiktogrammen. Eine erste Frage der Teilnehmenden zielt auf den Grund der Radverkehrsführung über die Mittelinsel ab. Herr Tisch (Stadtbaumeister Walldorf) erklärt, dass die Führung im Seitenraum zu wenig Platz für Begegnungsfälle mit dem Fußverkehr bietet, daher soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Es wird darüber hinaus auch weiterhin die Möglichkeit bestehen den Seitenraum zu nutzen, mit der Beschilderung „Radfahrer frei“. Herr Konrad (Stadtplanung Walldorf) ergänzt, dass ein Ziel der Radstrategie Walldorf ist, bei Tempo 30 den Radverkehr mit auf der Straße zu führen und wenn nötig weitere Angebote anzubieten. Auf Nachfrage erklärt Herr Tisch, dass der auf der Mittelinsel geführte Radverkehr keine Bevorrechtigung vor dem Kfz-Verkehr hat, jedoch genug Aufstellfläche auf der Mittelinsel bestehe. Eine weitere Meldung betrifft parkende Linienbusse, die nach Aussage der Teilnehmer des Öfteren auf dem Abgang des östlichen Radweges stehen. Herr Brecht (Fachbereichsleitung Ordnung und Umwelt) spricht sich für eine Kontrolle der Situation aus.

An dem Kreisverkehr Nußlocher Straße / Lilienstraße wird eine weitere Maßnahme vorgestellt: Es soll eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum geschaffen werden und die Heraus- bzw. Einleitung von bzw. auf die Fahrbahn soll baulich hergestellt werden. Eine Teilnehmerin berichtet von parkenden Kfz im Bereich des westlichen Kreisverkehrsarms, die den Radverkehr einschränken. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die bisherige Führung über den Kreisverkehr als uneindeutig

empfunden wird. Herr Konrad betont, dass deswegen nach den Vorschlägen aus dem Radverkehrskonzept mit Markierungen gearbeitet werden soll, jedoch keine Bevorrechtigung des Radverkehrs möglich sei. Die abgesetzte Radverkehrsführung des Kreisverkehrs wird von den Teilnehmenden als nicht optimal gesehen. Daraufhin entgegnet Herr Tisch, dass auch hier weiterhin die Möglichkeit zur Fahrt auf der Kreisfahrbahn bestehe und auch planerisch noch keine endgültigen Lösungen ausgearbeitet ist. Ein weiterer Kritikpunkt wird im Bezug der Bevorrechtigung des Fußverkehrs nicht aber des Radverkehrs bei Querung der Kreisverkehrsarme gesehen. Es werden daher weitere Möglichkeiten betrachtet.

TOP 2 Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Herr Konrad gibt einen kurzen Überblick über die Situation und geplante Erschließung der Arbeitsstadt für den Radverkehr. Eine äußere Erschließung der Arbeitsstadt soll perspektivisch über Lückenschlüsse entlang des Kleinfeldweges und der Dietmar-Hopp-Allee realisiert werden. Neben der äußeren soll auch die innere Erschließung Thema des Arbeitskreises werden. Maßnahmenvorschläge, die dabei betrachtet werden, sind Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h, die Markierung von Schutzstreifen und die Schaffung von Querungsangeboten für den Radverkehr.

Abbildung 2: Plakate mit Maßnahmenvorschlägen



Quelle: Planersocietät

Herr Müller stellt daraufhin kurz den rechtlichen Rahmen für die Schaffung von Geschwindigkeitsreduzierungen innerorts und die Einrichtung von Schutzstreifen vor.

Er wird nach der Befahrung eines Schutzstreifens in beide Richtungen gefragt. Sowohl Herr Konrad als auch Herr Müller betonen, dass die Befahrung eines Schutzstreifens nur in eine Richtung zulässig ist und betonen, dass die Befahrung eines Schutzstreifens in beide Richtungen ein hohes Risiko für Unfälle bedeutet. Eine Teilnehmerin berichtet, dass die Frage in Bezug auf den Kleinfeldweg bereits öfters aufgekommen ist und daher die Regelung deutlicher aufgezeigt werden sollte. Herr Müller schlägt vor die Schutzstreifen mit richtungsweisenden Piktogrammen zu markieren, um somit besser darauf aufmerksam zu machen. Zudem können Piktogrammketten in der gegenüberliegenden Fahrrichtung entsprechend der Vorschläge aus dem Radverkehrskonzept angebracht werden.

Herr Tisch gibt daraufhin eine kurze Übersicht über das Untersuchungsgebiet. Er stellt Varianten einzelner Maßnahmen vor, um diese dann im Plenum zu diskutieren:

Gutenbergring: Auf dem Gutenbergring wird die Einrichtung eines Kreisverkehrs mit abgesetztem Radweg in der Ost- / West-Beziehung vorgestellt. Somit wird ein Lückenschluss der Basisroute entlang des Gutenbergrings geschaffen. Auf Nachfrage erklärt Herr Tisch, dass eine abgesetzte Radverkehrsführung durch den Campus Plaza aufgrund von Privatbesitz und dem hohen Aufkommen an Schwerverkehr nicht realisierbar ist. Hintergrund der Einrichtung des Kreisverkehrs ist die Kfz-Fahrbeziehung von Ost nach West auf dem Gutenbergring, welche bisher nicht gestattet ist, jedoch als notwendig gesehen wird. Auf die Frage weshalb ein Seitenwechsel mit Mittelinsel erst kurz vor dem Kreisverkehr Gutenbergring / Philipp-Reis-Straße realisiert werden soll, erklärt Herr Tisch, dass ein früherer Seitenwechsel aufgrund der hohen Geschwindigkeiten durch die unmittelbare Nähe zu der L723 nicht empfehlenswert ist. Sinnvoll sei daher erst möglichst kurz vor dem Kreisverkehr Gutenbergring / Philipp-Reis-Straße, aber noch vor der LKW-Zufahrt HDM, die Radfahrer auf die Fahrbahn zu führen. Die Weiterführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird von einzelnen Teilnehmern aus der Bürgerschaft als sicherer empfunden.

Der Vorschlag Markierung von Piktogrammketten auf der Kreisfahrbahn des Kreisverkehrs Gutenbergring / Philipp-Reis-Straße zu schaffen, wird als nicht zielbringend gesehen: Der Radfahrer sollte mittig auf der Kreisfahrbahn fahren, sodass das Überholen des Radfahrers im Kreisverkehr nicht möglich ist. Von einer Markierung von Piktogrammen auf der Kreisfahrbahn soll daher abgesehen werden.

Albert-Einstein-Straße / Philipp-Reis-Straße bis Gutenbergring: Auf dem Straßenzug Albert-Einstein-Straße und Philipp-Reis-Straße wird die Einrichtung von Schutzstreifen vorgeschlagen. Ein separater Radweg ist laut Herr Tisch auf diesem Abschnitt nicht realisierbar. Als Vorschlag wird auf der Albert-Einstein-Straße ein beidseitiger Schutzstreifen diskutiert. Dieser wäre mit der Wegnahme von Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn verbunden. Ab der Philipp-Reis-Straße kann nur ein einseitiger Schutzstreifen angeboten werden, da zu wenig Platz auf der Fahrbahn besteht.

Herr Konrad bittet im AK um ein Stimmungsbild zu den Fragen, ob die Wegnahme der Parkplätze sinnvoller sei oder ein einseitiger Schutzstreifen auf dem gesamten Straßenzug genügt und welche Richtung für einen einseitigen Schutzstreifen auf der Philipp-Reis-Straße für die Anwesenden in

Frage käme. Der erste Kommentar bezieht sich auf die Notwendigkeit der Parkplätze: Eine Teilnehmerin stellt die Frage, warum die Parkplätze kostenlos sein müssten und betont, dass alle Verkehrsteilnehmenden gleichbehandelt werden sollten und daher dem Kfz-Verkehr nicht immer mehr Platz zugeordnet werden solle. Auch andere Teilnehmende sprechen sich für die Wegnahme der Parkflächen zu Gunsten des Radverkehrs aus. Ein kritischer Aspekt wird jedoch in der Notwendigkeit von Anliefer-Verkehr mit Lkw gesehen, die entlang der Philipp-Reis-Straße theoretisch stattfinden müssen. Hier widerspricht jedoch ein Teilnehmer: Lkw-Park- oder Haltevorgänge sind nicht in der Philipp-Reis-Straße vorgesehen. Die Maßnahme mit der Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens wird von einem Anwesenden als kritisch angesehen: Eine uneinheitliche Führung von Radverkehr in einem Straßenabschnitt wirke nicht sehr attraktiv und könnte zu Missverständnissen führen.

Es wird stattdessen eine allgemeine bauliche Verengung zur Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten und zur Attraktivierung des Radverkehrs in den Straßenzügen des Gewerbegebiets vorgeschlagen. Jedoch sind laut Bürgermeister Renschler die breiten Straßenräume notwendig, um den Lkw-Verkehr dort abzuwickeln und daher nicht viel Spielraum für Maßnahmen gegeben. Zudem seien keine auffällig hohen Geschwindigkeiten laut Herr Brecht zu beobachten.

Als Ansatz zur Auswahl der Richtung mit einem Schutzstreifen könnte laut mehreren Anwesenden die Anzahl an zu kreuzenden Querstraßen genommen werden. Herr Konrad betont dabei aber, dass Einfahrten aufgrund der Bevorrechtigung der Philipp-Reis-Straße / Albert-Einstein-Straße als Furt markiert werden könnten, sodass die Bevorrechtigung auch für den Radverkehr verdeutlicht werden könnten. Als zweiten Ansatz für die Auswahl wird die Richtung mit den höheren Radverkehrs- und Kfz-Verkehrsaufkommen vorgeschlagen. Aus diesem Ansatz heraus sollte nur ein Schutzstreifen umgesetzt werden. Von einigen Anwesenden wird daher die Einrichtung eines Schutzstreifens in nordwestlicher Richtung als sinnvoller erachtet.

Weiterführung des Gerhard-Oswald-Weges: Herr Tisch geht auf die Möglichkeiten zur Weiterführung des Radverkehrs von dem Gerhard-Oswald-Weg ein. Eine Möglichkeit ist es den Weg weiter hinter dem Parkhaus P5 zu führen. Diese Möglichkeit ist jedoch aus Gründen des Artenschutzes und Waldeingriffs bewusst aus der Netzkonzeption genommen worden. Für die Erweiterung müsste viel Fläche in dem Landesschutzgebiet „Hochholzer Wald“ versiegelt werden. Er sieht hier für eine Umsetzung sehr hohe artenschutzrechtliche und naturschutzrechtliche Hürden. Außerdem sind Hindernisse durch Privatgrundstücke im Verlauf gegeben.

Die Alternative mit der Führung auf der Otto-Hahn-Straße ohne Radinfrastruktur wird laut einigen Anwesenden als keine gute Lösung gesehen. Die Teilnehmer sehen dort ein hohes Lkw-Aufkommen. Daher wird die Führung auf der Fahrbahn von einigen Teilnehmern nicht als sicher empfunden. Daraufhin wird über das Verkehrsaufkommen in der Otto-Hahn-Straße diskutiert: Einige Anwesende sind der Meinung, dass nicht mit viel Kfz-Verkehr zu rechnen wäre, andere wiederum gehen von erhöhten Aufkommen aus – auch mit Schwerverkehr.

Herr Brenken, als Vertreter der SAP, berichtet, dass die Otto-Hahn-Straße als eine wichtige Achse für den Radverkehr gesehen wird und eine gute Führung hier wichtig sei. Eine Verlängerung des Gerhard-Oswald-Weges sei daher wünschenswert. Bürgermeister Renschler gibt zu bedenken, dass eine Erweiterung des Gerhard-Oswald-Weges und Führung über das Waldgrundstück auf Grund der genannten Hürden im Artenschutz und Waldeingriffs mit großer Wahrscheinlichkeit nicht möglich ist.

Herr Konrad stellt daraufhin geplante Maßnahmen mit Piktogrammketten und Sicherheitstrennstreifen entlang von Parkständen der Otto-Hahn-Straße vor. Auf der Suche nach weiteren Möglichkeiten für die Radverkehrsführung wird von einem Teilnehmer vorgeschlagen im Parkhaus die letzte Parkreihe durch einen Radweg innerhalb des Parkhauses zu ersetzen. Dieser Vorschlag wird jedoch verworfen, da die Führung innerhalb des Parkhauses nicht als sicher gewertet wird und dieser Vorschlag keine Lösung für die gesamte Länge darstellt. In Bezug auf die Parkhäuser und deren nach Einschätzung einiger Teilnehmer eher geringen Auslastung wird generell eine Neukonzeption der Parkräume in der Arbeitsstadt gewünscht. Der Kfz-Verkehr sollte dabei mehr aus dem Gebiet rausgehalten werden und nicht wie in der Otto-Hahn-Straße ganz nach hinten zum Parken geleitet werden. Eine weitere Möglichkeit wird in der Wegnahme der senkrechten Parkstände an der süd-westlichen Seite der Otto-Hahn-Straße zu Gunsten des Radverkehrs gesehen. Durch Prüfungen soll der Vorschlag weiterverfolgt werden. Als weitere Möglichkeit bieten sich bereits existierende Wege in dem Hochholzer Wald an. Die Verlängerung des Gerhard-Oswald-Weges wird nicht als zwingend notwendig erachtet.

Querungsstelle Dietmar-Hopp-Allee: Auf der Dietmar-Hopp-Allee, auf der Höhe des SAP-Headquarters (WDF01) wird eine Querungshilfe für den Radverkehr vorgesehen. Eine Teilnehmerin erwähnt, dass aus Ihrer Sicht Querungen auf der Strecke für den Radverkehr ein Gefahrenpotenzial darstellen. Es wird die Frage nach der Notwendigkeit dieser Maßnahme gestellt. Herr Konrad erklärt, dass eine Querung entlang der Dietmar-Hopp-Allee ein deutliches Verbesserungspotenzial zur aktuellen Situation darstellt, da so eine vereinfachte Verbindung über die ÖPNV-Brücke in Verlängerung der Walzrute in Richtung Wohnstadt angeboten werden kann. Zudem ist eine direktere Überleitung auf den Zweirichtungs-Radweg möglich.

Im weiteren Verlauf wird der Standort der Querungshilfe diskutiert. Nach einer genaueren Verortung der Stelle mithilfe von Karten können jedoch die Befürchtungen, dass die Querungsstelle durch eine Parkhauseinfahrt beeinträchtigt wird, ausgeräumt werden. Eine spätere Querung über den Knotenpunkt Dietmar-Hopp-Allee und Industriestraße soll zudem weiterhin möglich sein.

In Bezug auf die ÖPNV-Brücke an der Walzrute wird ergänzt, dass diese aufgrund hoher Bordsteine, schlechter Sichtbeziehungen und rücksichtsloser Busfahrer:innen als unsicher empfunden wird. Dieser Einwurf wird entsprechend aufgenommen.

Dietmar-Hopp-Allee / Industriestraße: An dem Knotenpunkt Dietmar-Hopp-Allee / Industriestraße wird eine Verbesserung der Querungssituation des Radverkehrs durch Umgestaltung der Aufstellflächen und Markierungen gesehen. Es wird gefragt, ob beim Linksabbiegen des Radverkehrs von der Dietmar-Hopp-Allee von Süden kommend auf den Zweirichtungs-Rad- und Fußweg im westlichen Seitenraum auch weiterhin mit dem Fußverkehr zweimal über Ampeln gequert werden müsse. Aus Gründen der Sicherheit, antwortet Herr Konrad, ist dies weiterhin notwendig.

Des Weiteren wird angemerkt, dass bei der Gestaltung der Markierungen in dem Knotenpunktbereich darauf geachtet werden soll, dass trotz der vielen Fahrbeziehungen eine gute Übersichtlichkeit beachtet werden sollte. Dieser Aspekt soll in der Planung berücksichtigt werden. Zudem wird darauf hingewiesen, dass eine rote Furtmarkierung für den Rad- und Fußverkehr im Bereich des freien Rechtsabbiegers in der Dietmar-Hopp-Straße Nord aus sicherheitstechnischen Gründen sinnvoll wäre.

Industriestraße und Robert-Bosch-Straße: Zur Verbesserung der inneren Radverkehrserschließung im Gewerbegebiet wird vorgeschlagen In einer der Querachsen Industriestraße, Robert-Bosch-Straße und/oder Rudolfstraße ~~sollen~~ durch Schutzstreifen dem Radverkehr eine Führung als Querschließung der Arbeitsstadt anzubieten. Herr Müller stellt vier Varianten vor, wie und wo die Schutzstreifen eingerichtet werden könnten. Die Varianten 1 und 2 schlagen jeweils beidseitige Schutzstreifen in der Industriestraße oder Robert-Bosch-Straße vor. Die Varianten 3a und 3b sehen einen einseitigen Schutzstreifen auf der Industriestraße in Richtung SAP-Campus vor, um ergänzend - entweder in der Robert-Bosch-Straße oder in der Rudolf-Diesel-Straße - einen Schutzstreifen in anderer Richtung anzubieten. Dieser Lösungsansatz könnte den Verlust der Abstellmöglichkeiten auf der Fahrbahn auf zwei Straßenzüge verteilen.

Im Plenum wird stattdessen vorgeschlagen im Sinne eines Einbahnstraßensystems die Querstraßen als Einbahnstraßen mit dem Verkehrszeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen auszuweisen. Herr Tisch gibt zu bedenken, dass durch diese Maßnahmen viele Schwierigkeiten auftreten würden. Vor allem ist damit zu rechnen, dass Verkehrsbeziehungen sich verändern, die zu einer Umverteilung der Verkehrsflüsse in der gesamten Arbeitsstadt führen würden. Aber auch die Erschließung wäre innerhalb der Querstraßen für Kfz-Verkehr sehr stark eingeschränkt, da es sich bei den Querstraßen um relativ lange Straßenabschnitte handelt.

Es kommt die Frage auf, in welcher Querstraße mit dem meisten Radverkehr zu rechnen ist. Herr Konrad zeigt daraufhin eine Heatmap mit den Radverkehrsströmen, die in den letzten Jahren durch Stadtradeln (2020) erstellt wurde. In dieser Karte stellt sich keine der Querstraßen als eindeutig am stärksten frequentiert durch den Radverkehr heraus. Herr Tisch und Herr Konrad verweisen daher auch auf die geplante mobile Radverkehrserhebung per App die in Walldorf und Wiesloch von Mai bis Oktober erfolgen soll. Hier erhofft man sich aussagekräftigere Daten.

Es sprechen sich bei dieser Maßnahme einige der Anwesenden gegen die Einrichtung von Schutzstreifen in nur eine Richtung aus. Auf die Frage, ob eine Querbeziehung überhaupt für den Radverkehr notwendig ist, zeigt Herr Konrad auf, dass sich eine Querbeziehung zur Erschließung des Bahnhofs aufgrund der Notwendigkeit einer inneren Erschließung im Gebiet aber auch als mittelfristiges Angebot für Radfahrende bis zur Erstellung einer übergeordneten Verbindung auf Höhe des Kleinfeldweges als sinnvoll erweist.

Die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen auf der Robert-Bosch-Straße wird von einigen Anwesenden aufgrund der dadurch erschließenden direkten Fahrbeziehungen als beste Variante gesehen. Sie verbindet den südöstlichen Teil der Arbeitsstadt mit dem westlichen und führt auf die ÖPNV-Brücke und zur Walzrute. Die Rudolf-Diesel-Straße wird hingegen als Umweg gesehen und daher von den Anwesenden als Radverkehrsachse mit Schutzstreifen ausgeschlossen. Ein klares Stimmungsbild für eine der vorgeschlagenen Varianten wurde jedoch in der Diskussion nicht deutlich.

TOP 3 Ihre Vorschläge zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf

3.1 Radverkehrsdaten

Herr Tisch stellt ein aktuell geplantes Projekt zur Radverkehrsdatengewinnung vor. Dabei sei vorgesehen, durch die Erhebung von Radverkehrsdaten mittels einer App und ggf. durch Open-Bike-Sensoren mobile Radverkehrsdaten zu gewinnen. Ziel des Projektes sei insbesondere, neben quantitativen Aussagen zum Radverkehr in Walldorf auch qualitative Aussagen zur Radverkehrssicherheit und der Radverkehrsbeziehungen zu erhalten. Herr Tisch wirbt daher bereits um eine rege Teilnahme, da es wichtig sei, verschiedenen Altersgruppen und Fahrtypen zu erreichen und für eine aussagekräftige Erhebung möglichst viele Teilnehmer wünschenswert seien. Der Aktionszeitraum soll im Mai starten.

3.2 Weitere Vorschläge zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs

Als zu prüfender Vorschlag aus der ersten Sitzung des AK Nahmobilität wurde die Markierung eines Radaufstellstreifens an der Kreuzung Ringstraße / Nußlocher Straße besprochen. Dabei wurde von Herrn Konrad darauf hingewiesen, dass eine solche vorgezogene Haltemarkierung immer nur dann sinnvoll erscheint, wenn der Radverkehr die Möglichkeit hat durch markierte Schutzstreifen an den bei Rot wartenden Pkw vorbei zu fahren, um ins Blickfeld der Kfz-Fahrer zu gelangen. Da an der Kreuzung Ringstraße / Nußlocher Straße diese Möglichkeit eines Schutzstreifens aufgrund der Straßenbreite nicht besteht, soll von diesem Maßnahmenvorschlag abgesehen werden.

Herr Tisch schließt die Diskussionsrunde und fragt die Anwesenden nach weiteren Vorschlägen für die nächsten Arbeitskreise und Allgemein wichtigen Themenfeldern der Nahmobilität, die weiterverfolgt werden sollen. Folgende Hinweise werden genannt:

- Ausweisung von Einbahnstraßen und Öffnen dieser für den Radverkehr
- Verhindern von parkenden Autos auf Gehwegen
- Schräge Gehwege – Barrierefreiheit für Personen mit Rollator etc. sichern
- Fehlende Beleuchtung hinter der Fuß- und Radverkehrsbrücke in Richtung Bürgermeister-Willinger-Straße / Willi-Graf-Straße, Gefahr durch nicht erkennbare Stufen

Einzelne Themen sind laut Herr Müller und Herr Tisch bereits auf der Liste der nächsten Besprechungsthemen des Arbeitskreises, die anderen sollen mitaufgenommen bzw. separat geprüft werden.

3.3 Ausblick

Herr Müller bedankt sich für die konstruktive Beteiligung der Anwesenden und gibt einen Überblick über die kommende Sitzung des Arbeitskreises. Konkret soll die dritte Sitzung am 10. Mai 2023 ab 19:00 Uhr im Ratssaal stattfinden. Die erarbeiteten Beiträge sollen weiter berücksichtigt werden und in die bisherige Planung miteinfließen. Auch Bürgermeister Renschler bedankt sich für die gute Zusammenarbeit und verabschiedet die Anwesenden.

Karlsruhe, 28. April 2023,

gez. Hauenstein

Anhang

Liste der Teilnehmenden

Präsentation