



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.



2. Sitzung

Arbeitskreis Nahmobilität

Maßnahmen in der Arbeitsstadt

15. Februar 2023

Unsere Themen für heute

1. **Allgemeiner Teil**
 - Begrüßung
 - Sachstand im Fuß- und Radverkehr
 - Fortsetzung: Übergangsbereiche in die Wohnstadt
2. **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
3. **Austausch - Ergänzende Themen**
 - Radverkehrsdaten
 - Ihre Vorschläge zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf
 - Ausblick





Allgemeiner Teil

Sachstand Radverkehr

Sachstand Radverkehrskonzept Walldorf

- Größere Schilder angebracht
- Durchfahrt von Alte Friedhofstraße in Hans-Thoma-Straße für Kfz erlaubt

Fahrradstraße Kurpfalzstraße



Sachstand Radverkehrskonzept Walldorf

Anvisierte Maßnahmen 2023

1. Markierung Piktogrammketten

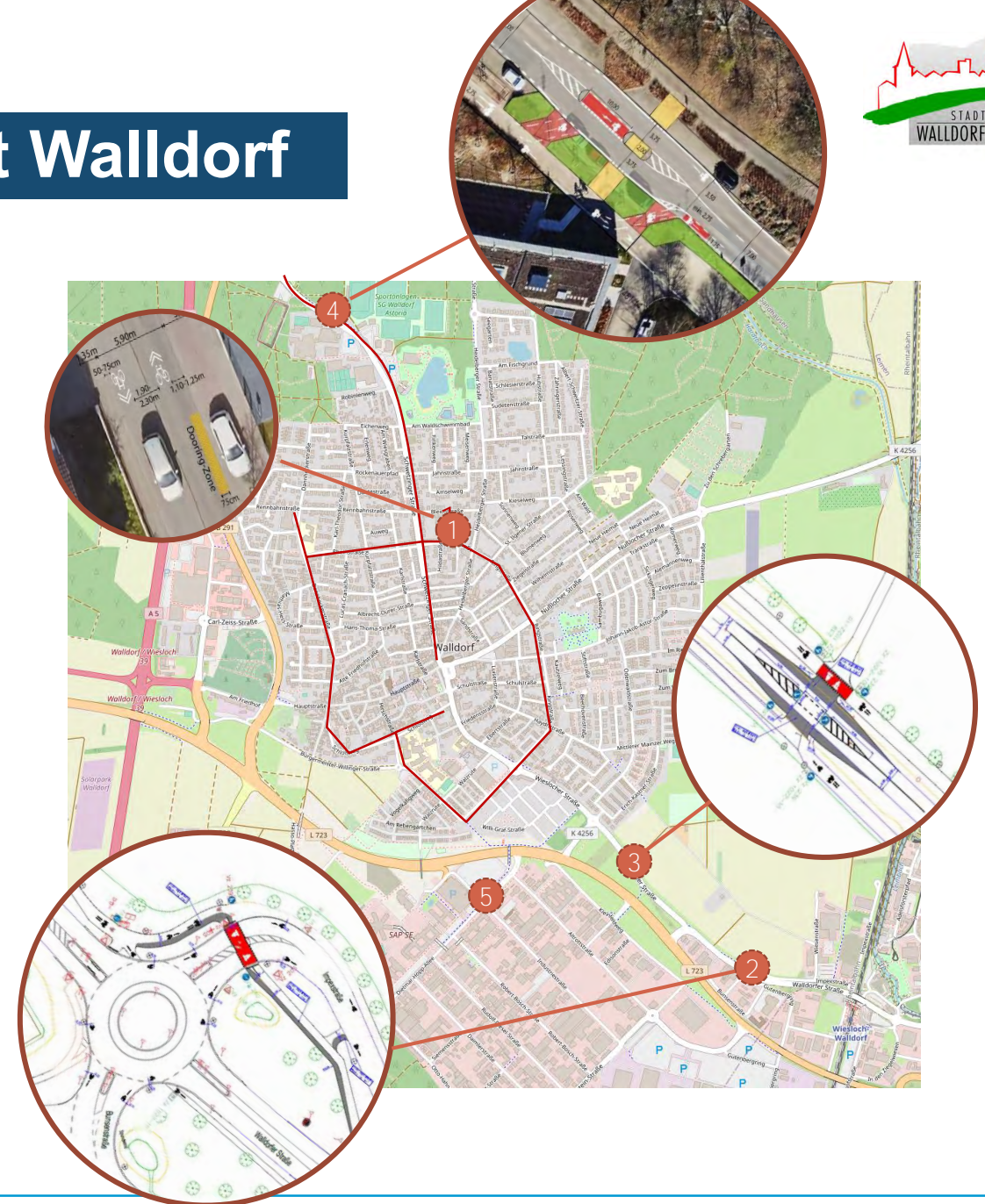
- Innerer Ring
- Schwetzingen Straße

2. Verbesserungen am Impexkreisel

3. Querungshilfe Wieslocher Straße *Planung*

4. Querungshilfe Schwetzingen Straße (Auflösung Zweirichtungsradweg am Schulzentrum) *Planung*

5. Überprüfung Ampelsteuerung und Radverkehrsführung Kreuzung Dietmar-Hopp-Allee/ Industriestraße





Allgemeiner Teil

Sachstand Fußverkehr

Weiteres Vorgehen nach dem FVC

- **Anlegung neuer Fußgängerüberwege**

1. Rosenweg (Schulweg)
2. Dietmar-Hopp-Allee

- **Neue Bedarfsampel**

3. in Bürgermeister-Willinger-Straße
(Schulweganbindung Walldorf-Süd, 2. BA)

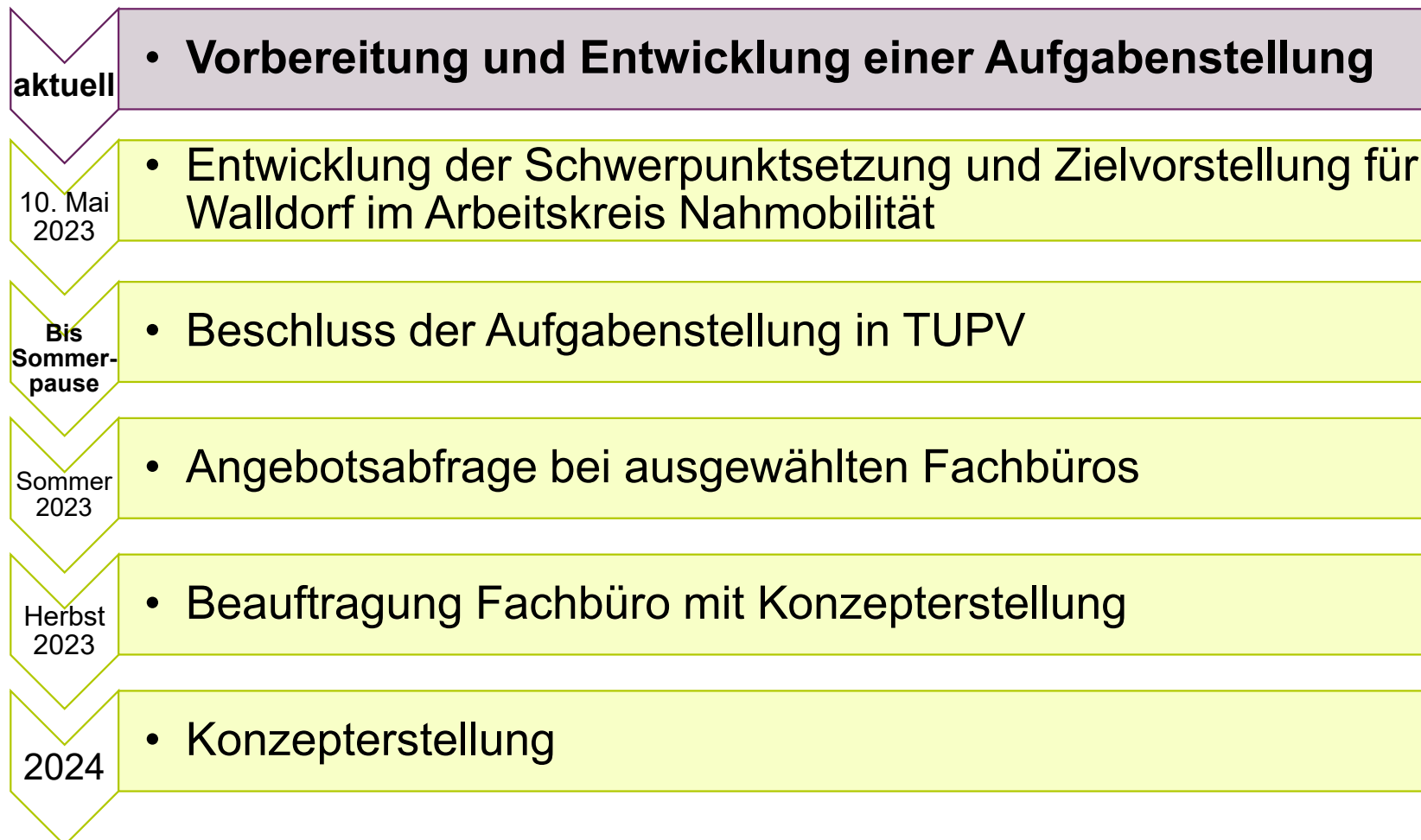
- **Neuanlegung Gehwege im GE**

4. Gehwegausbau nördliche Seite Gutenbergring
(Promega) (einschließlich neuer Querungshilfen)
5. Gehwegausbau Wieslocher Straße 38 am KVP
Impexstraße
6. Abgrenzung für Fußgänger in Walzrute



Fußverkehrskonzept Walldorf

Vorgesehene Zeitschiene:





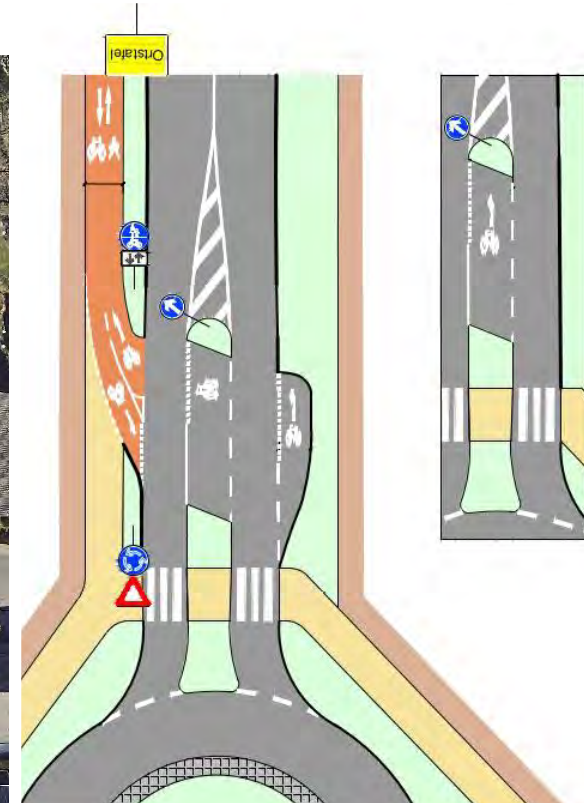
Allgemeiner Teil (Fortsetzung)

Übergangsbereiche in die Wohnstadt

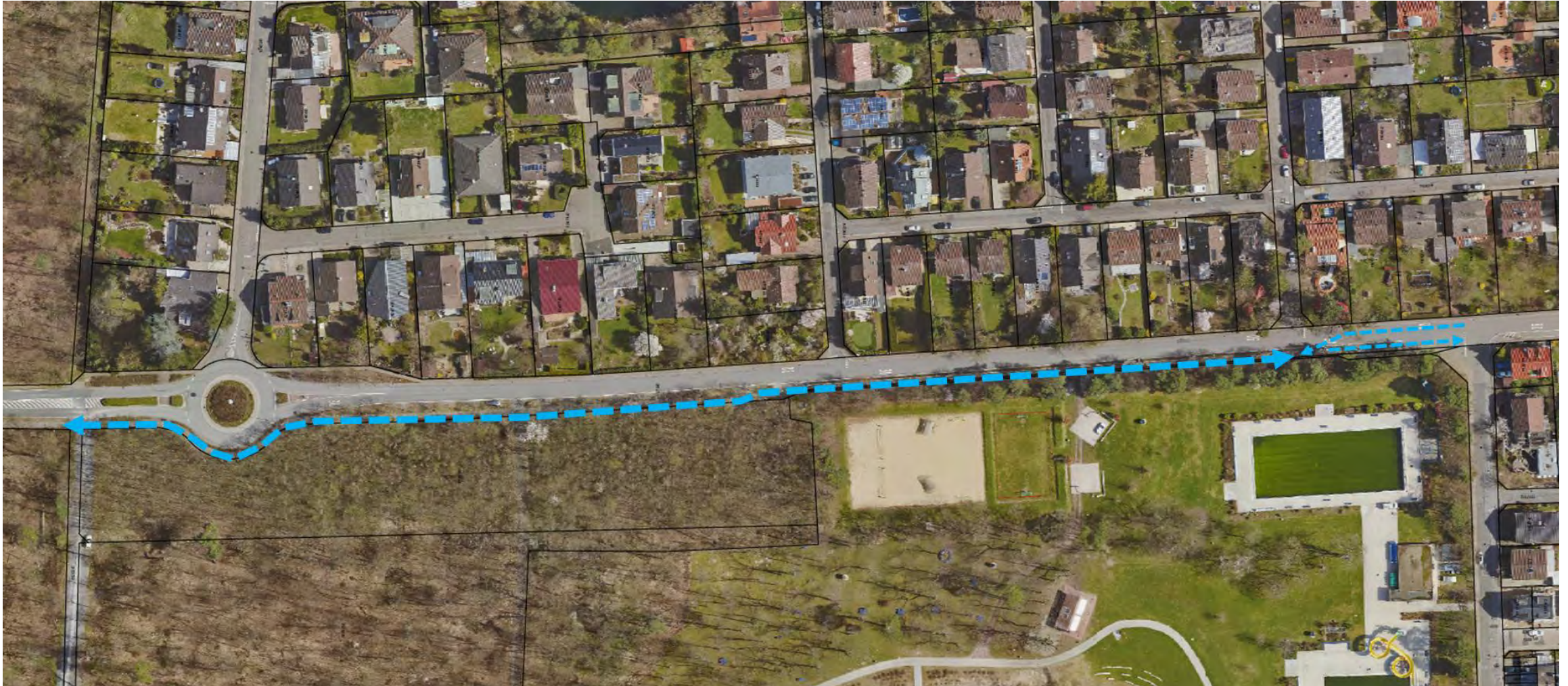
Heidelberger Straße

Maßnahmen :

- Umbau der nördlichen Mittelinsel analog Musterlösung
- Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Kreisfahrbahn



Heidelberger Straße – bestehende Führung



Heidelberger Straße – bestehende Führung

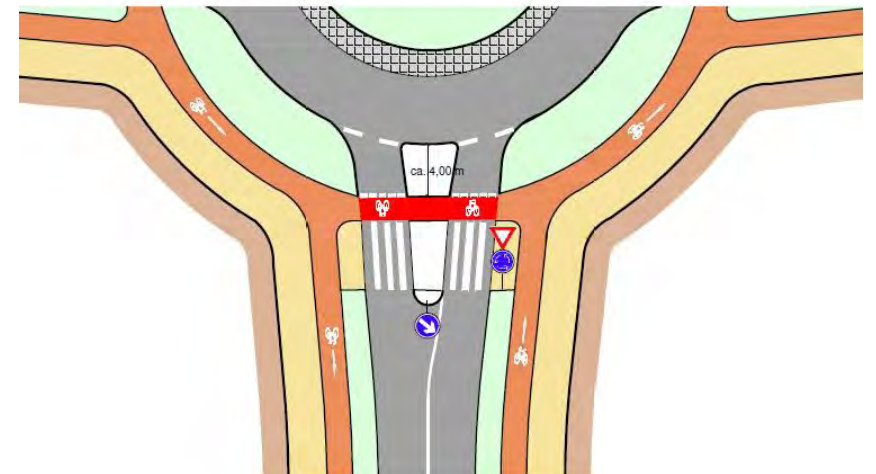


Heidelberger Straße – vorgeschlagene Führung



Maßnahmen :

- Bevorrechtigte Führung des Radverkehrs im Seitenraum.
Westlicher Arm: Herausleitung bzw. Einleitung von bzw. auf Fahrbahn baulich herstellen



The background is a light blue map with various icons and paths. It includes a bus, a cyclist, a pedestrian, a location pin, a tree, a signpost, and a person walking. The map is overlaid with a white text box containing the main title.

Schwerpunktthema

Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Erschließung der Arbeitsstadt

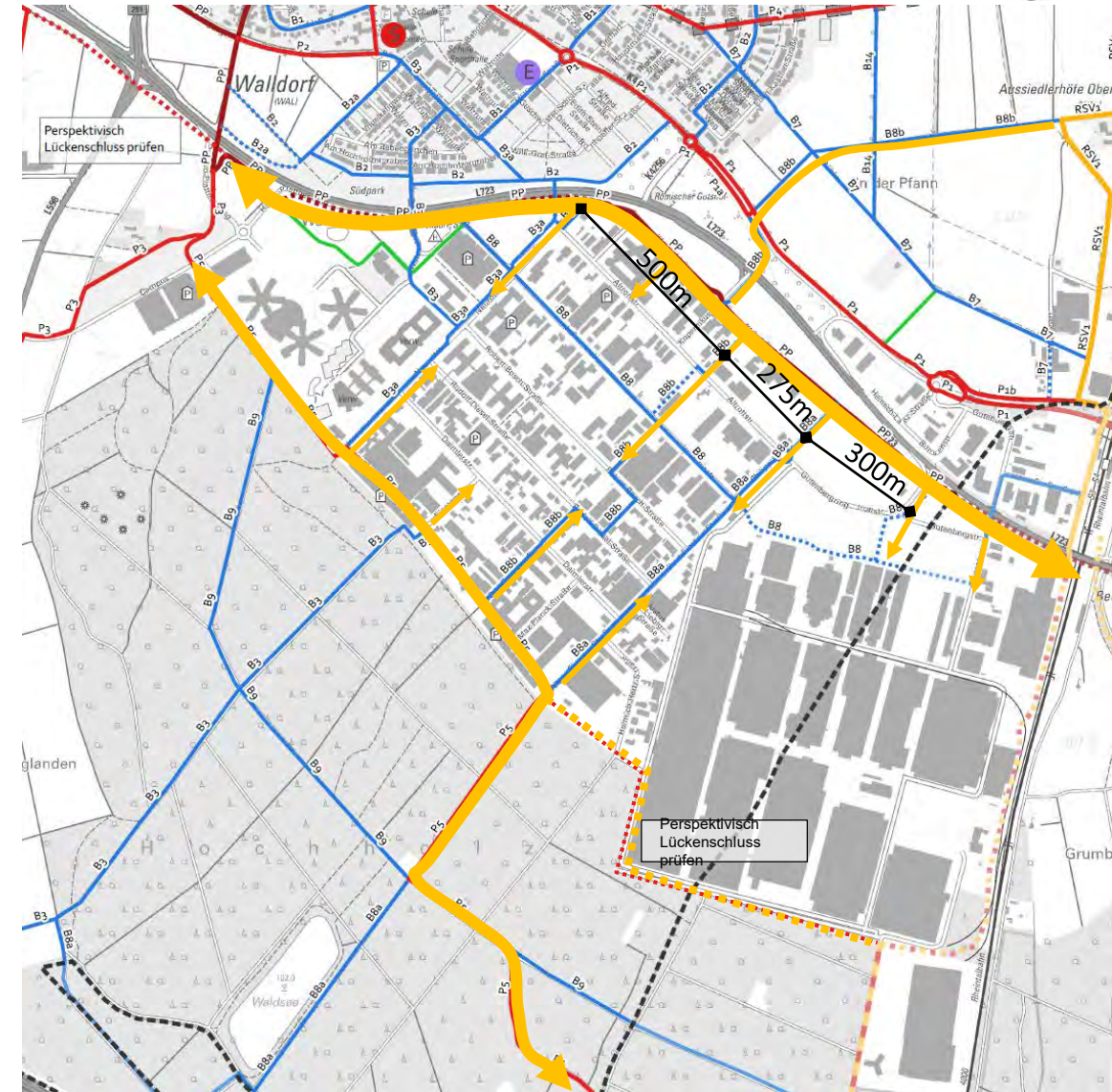
Äußere Erschließung der Arbeitsstadt

über Premium Pendlerroute (PP) und Pendlerroute P5

Perspektivisch:

- Fortsetzung des Kleinfeldweges als Haupterschließung und Rückgrat:
- Realisierung einer Unterführung am Knoten Gutenbergring/L723
- Brückenschluss zwischen Fuß- und Radbrücke und Kleinfeldweg über Dietmar-Hopp-Allee

Nach Möglichkeit weitere Fortführung in Richtung Hochholzer Weg und Monsterknoten (langfristig)

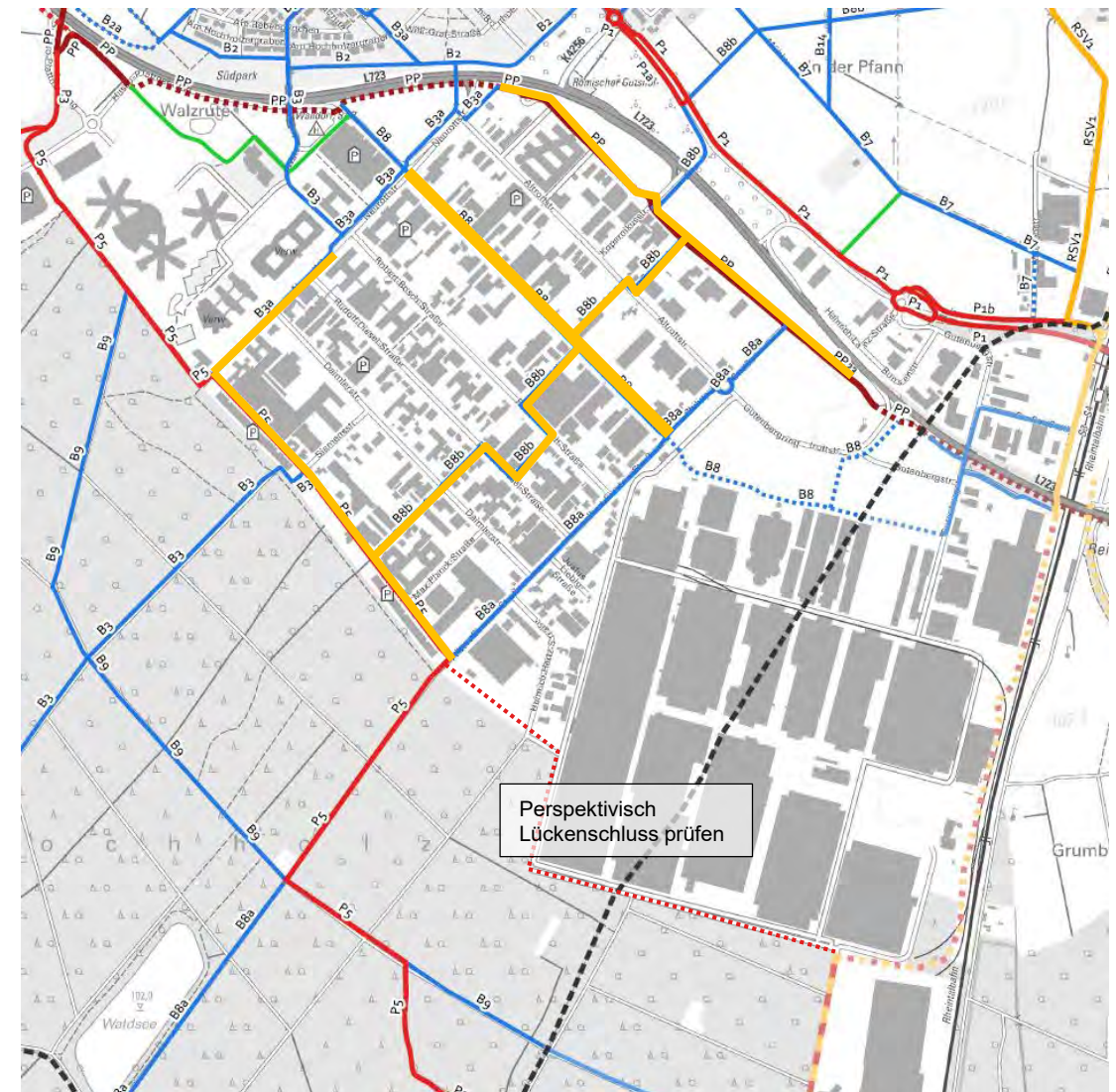


Erschließung der Arbeitsstadt

Innere Erschließung der Arbeitsstadt

Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der inneren Erschließung

- Perspektivisch: Schaffung einer durchgehenden Querverbindung in Verlängerung der Carl-Benz-, Ohm- und Edisonstraße (B8b)
- Attraktivierung der Otto-Hahn-Straße und des Kleinfeldweges insb. durch Geschwindigkeitsreduktion auf T-30 (P5)
- Verbesserung der Radverkehrsführung im südlichen Bereich der Dietmar-Hopp-Straße (B3a)
- Markierung von Schutzstreifen in Industriestraße (B8)





Exkurs Rechtliche Grundlagen

Tempo 30 und Schutzstreifen

Exkurs: Rechtliche Grundlagen Tempo

- Anordnung von Tempo 30 Beschränkung (nach StVO §45):



Tempo 30-Zonen: In Wohngebieten oder bei hohen Fuß und Radverkehrsdichten



- Streckenbezogene Tempobeschränkung: in Unmittelbarer Umgebung von Einrichtungen von Schutzbedürftigen, aus Gründen des Lärmschutzes oder der Luftverschmutzung oder bei besonderer Gefahrenlage

→ In Gewerbegebieten können keine Tempo 30 Zonen ausgewiesen werden. Streckenbezogene Einrichtungen wären nur unter den genannten Bedingungen möglich

Exkurs: Rechtliche Grundlagen Tempo



Streckenbezogene Tempobeschränkung: in unmittelbarer Umgebung von Einrichtungen von Schutzbedürftigen, aus Gründen des Lärmschutzes oder der Luftverschmutzung oder bei besonderer Gefahrenlage

- **Einrichtungen von Schutzbedürftigen: Kindergärten, Schulen, Seniorenheimen etc.**
- **Lärmschutz: in Gewerbegebieten 75 db(A) am Tag und 65 db(A) in der Nacht.**
- **Schadstoffe: nur an urbanen Hauptstraßen**
- **Hohe Dichte Fußverkehr mit hohem Querungsbedarf oder viel Radverkehr**

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, [...] in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen **oder** im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist.“ (VwV-StVO Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit)

Exkurs: Rechtliche Grundlagen

Anordnung von Tempo 30 Strecken Beschränkung (nach StVO §45):

- **Abs. 9 Satz 1 StVO**

zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,

- **Abs. 9 Satz 3 / 4**

Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h [...] im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern,

Exkurs: Rechtliche Grundlagen Schutzstreifen

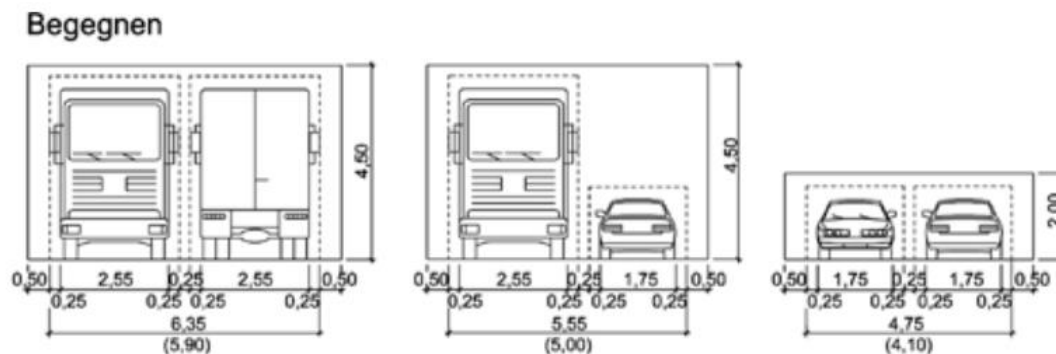
- **Einrichtung von Schutzstreifen:**
 - Innerorts (≥ 30 km/h), bei Kfz-Verkehrsstärken von 300–1800 Kfz/h und < 1.000 SV/24h
 - Schutzstreifenbreite: mind. 1,50 m
 - Bei Parken: Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m (Empfehlung 0,75 m) zwischen Schutzstreifen und Parkständen
 - Restfahrbahnbreite von mind. 4,50 m
- Straßenbreiten von 7,5 m + 0,75m bei Parken



Exkurs: Rechtliche Grundlagen Schutzstreifen

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll **mindestens 4,50 m** und **bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m** betragen. Damit ist ein Begegnen von Pkw möglich. Beidseitige Schutzstreifen erfordern somit Fahrbahnbreiten von mindestens **7,00 m** (ohne Parken). **Bei hohen Schwerverkehrsstärken ist die Breite von 4,50 m zwischen den Schutzstreifen in der Regel nicht ausreichend.**

FGSV ERA 2010, 3.2
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen



FGSV RASt 2006, 4.3
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

Fahrbahnbreiten Tempo 50					
Tempo 50	Rad	Pkw	Lieferwagen	Lkw	Bus
Rad		4,14	4,32	4,80	4,80
Pkw		5,03	5,21	5,69	5,69
Lieferwagen			5,39	5,87	5,87
Lkw				6,35	6,35
Bus					6,50

FGSV RBSV 2021

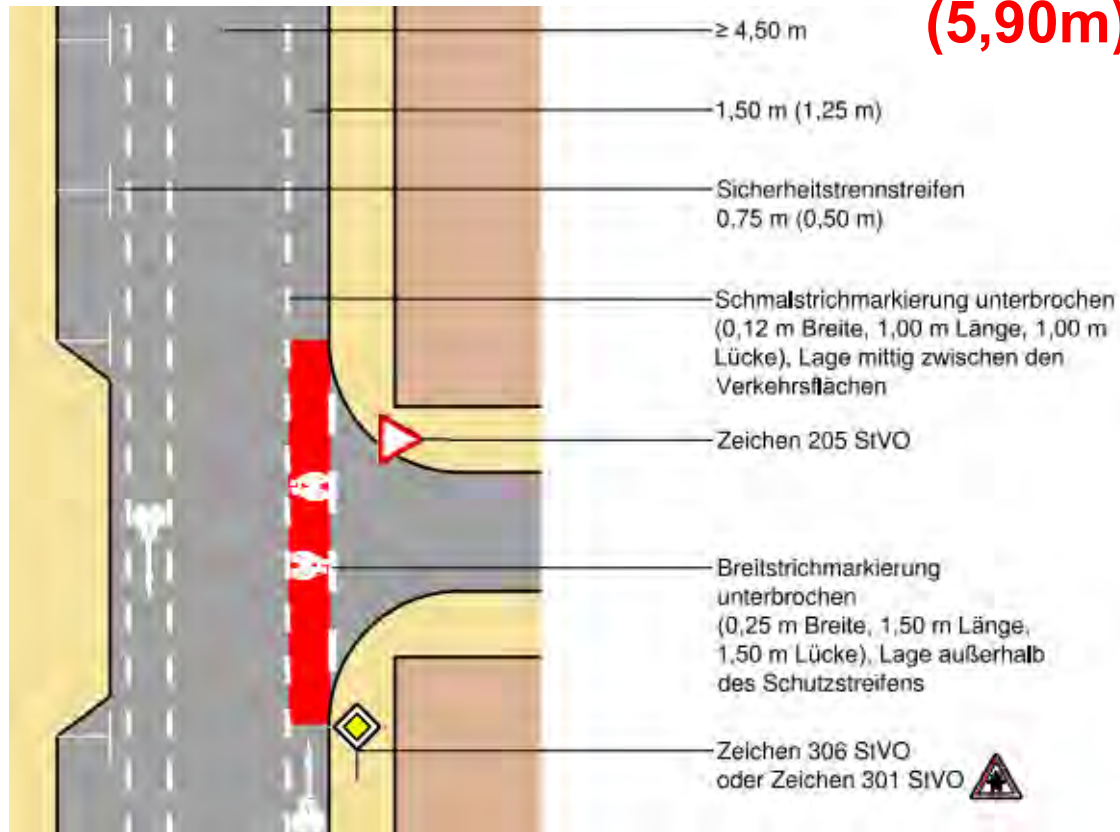
Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge zur Überprüfung der Befahrbarkeit von

Verkehrsflächen

Exkurs: Rechtliche Grundlagen

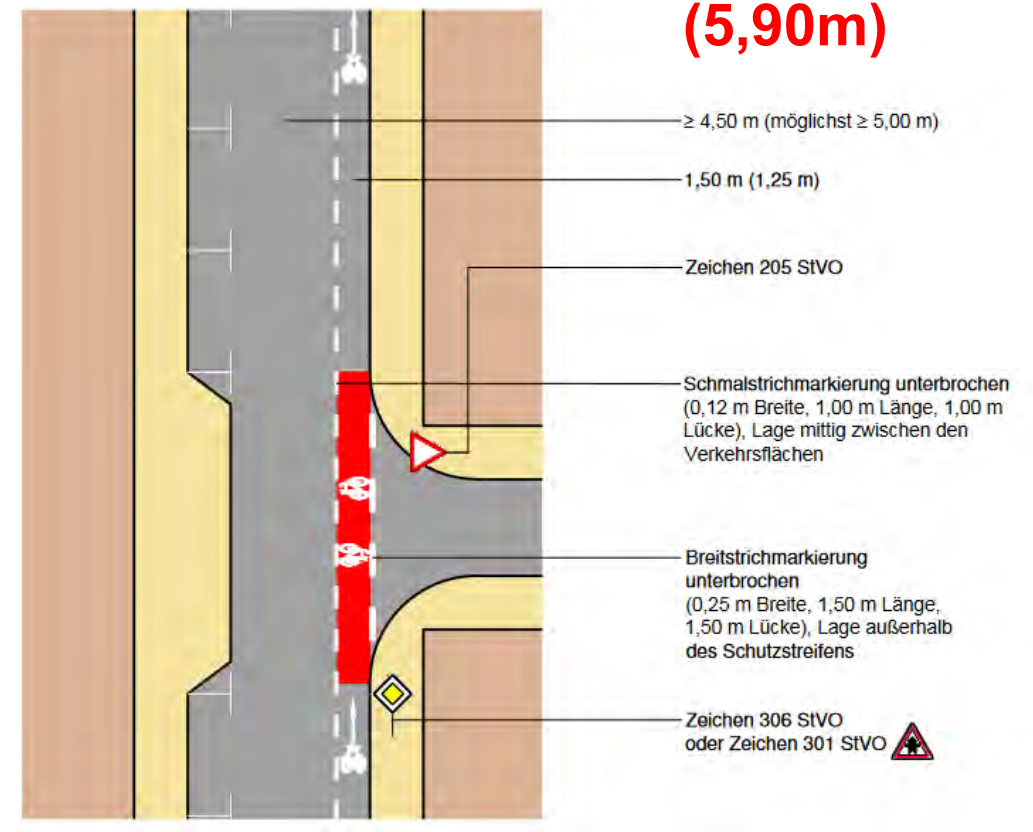
Beidseitige Führung

**≥ 5,00m
(5,90m)**



Einseitige Führung

**≥ 5,00m
(5,90m)**



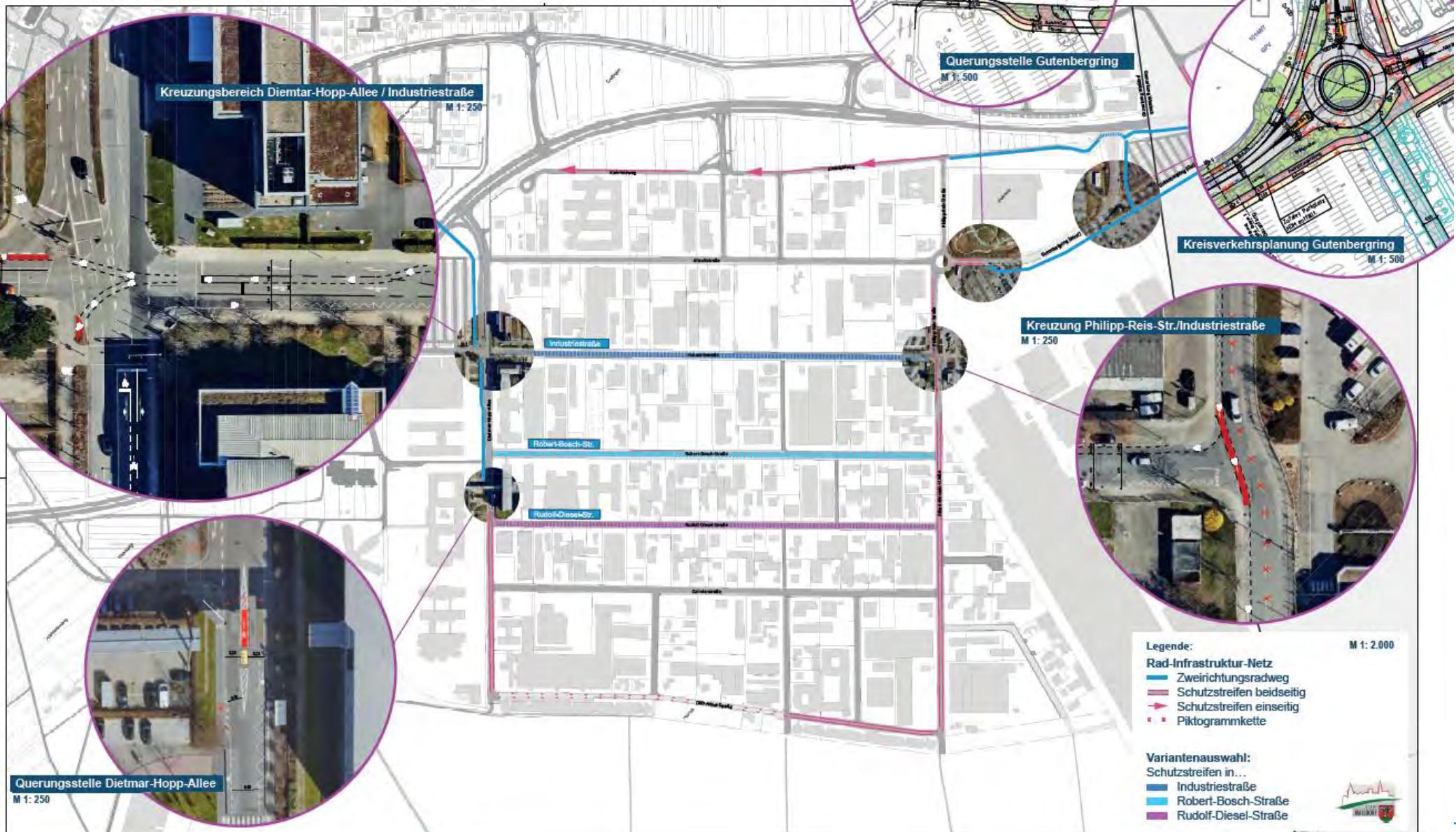
Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, 2017



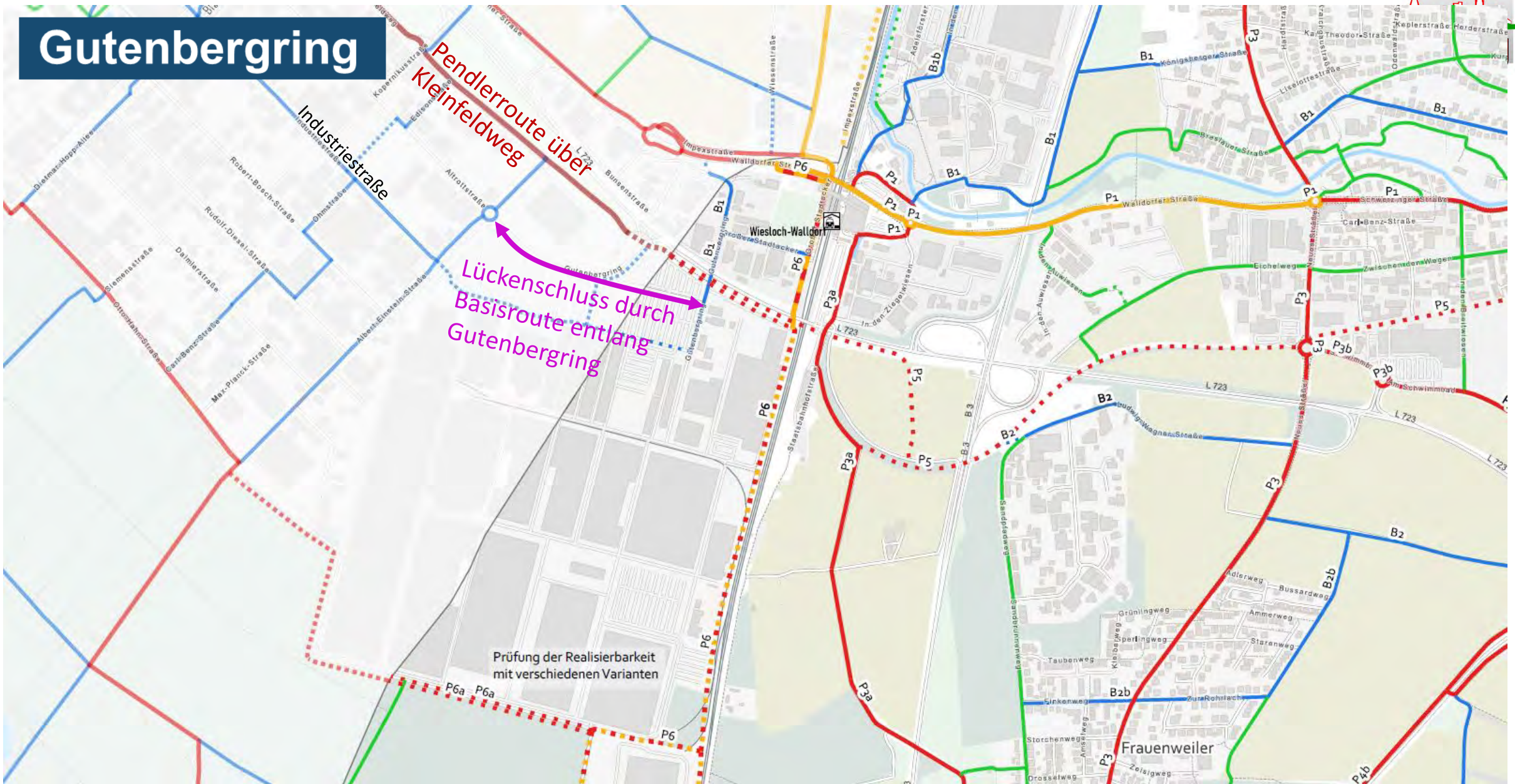
Schwerpunktthema

Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Maßnahmen in der Arbeitsstadt



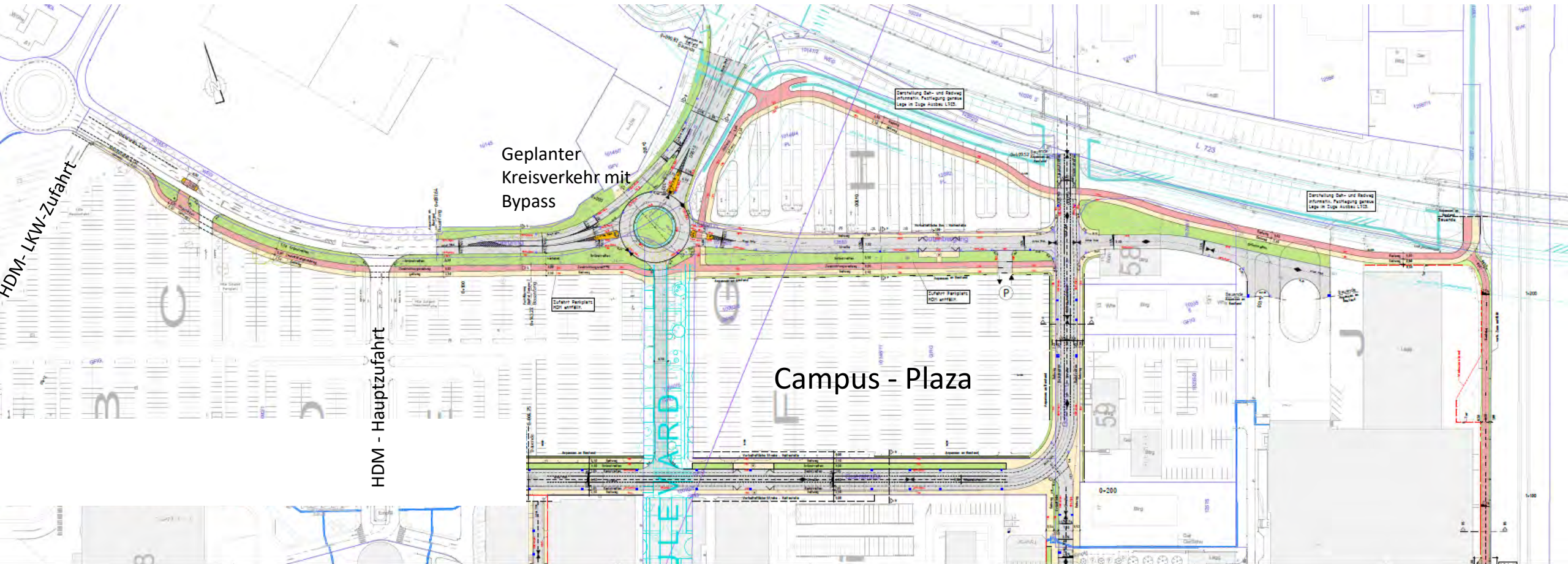
Gutenberggring



Gutenberggring

Schnittstellen –

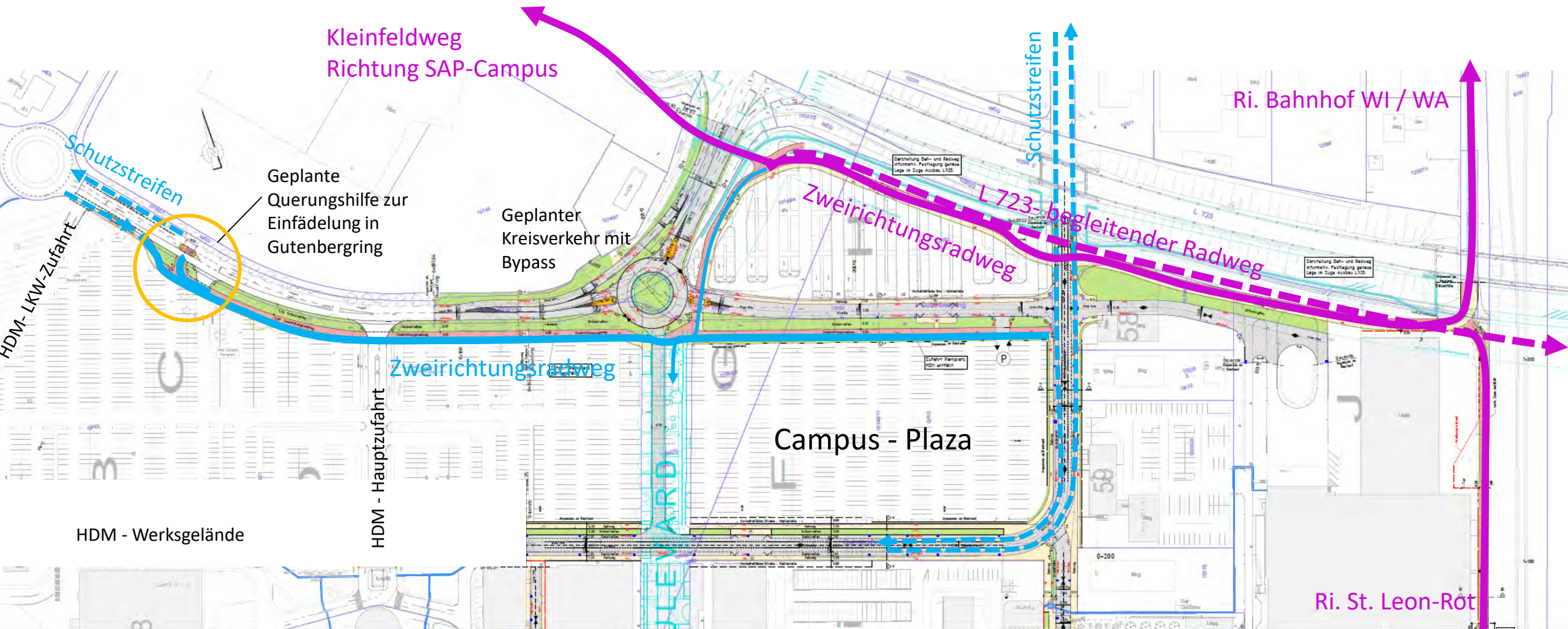
Radverkehrsführung im Bereich „HDM-Digital Campus“



Gutenbergring

Schnittstellen –

Radverkehrsführung im Bereich „HDM-Digital Campus“



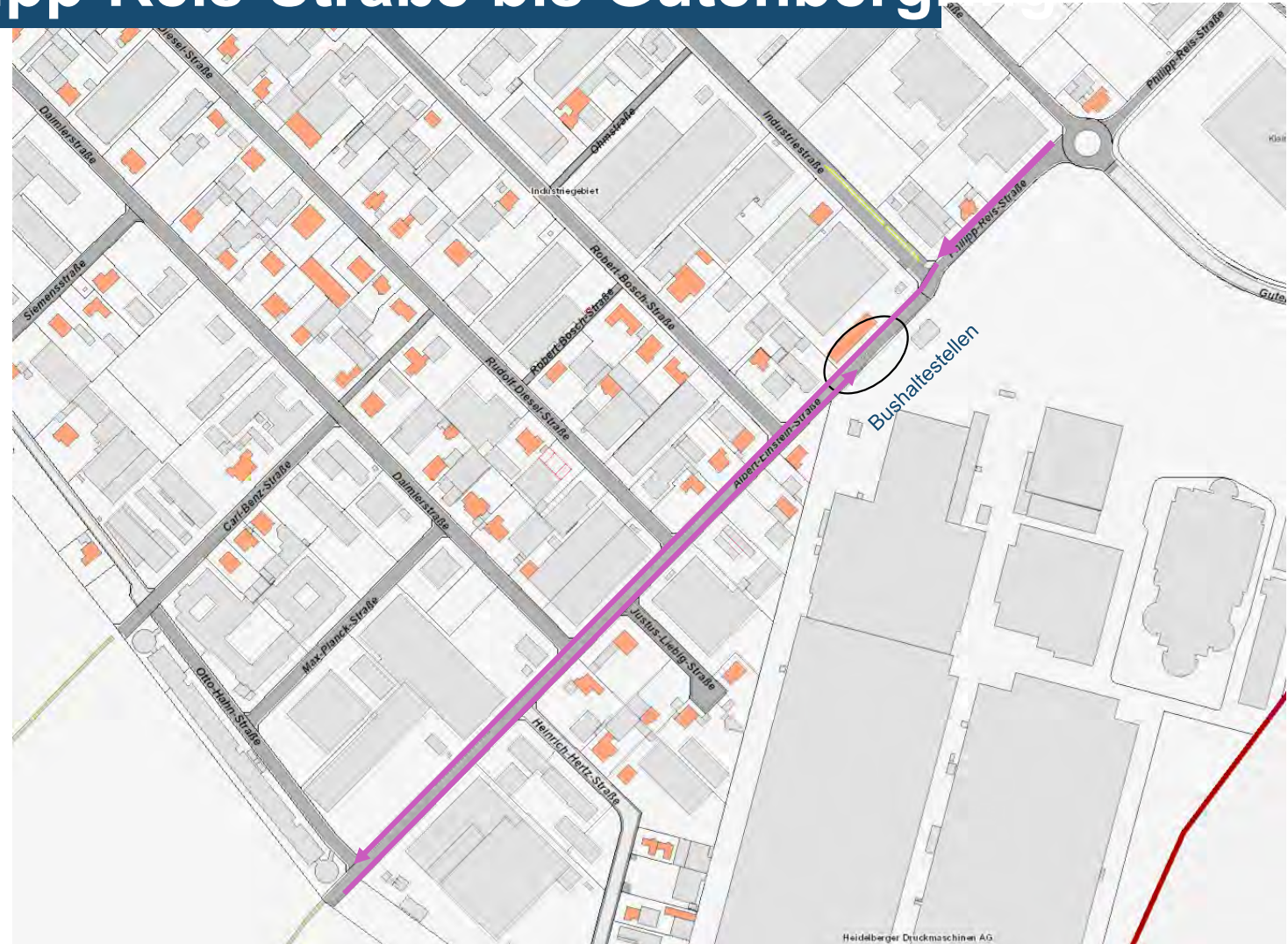
Albert-Einstein-Straße/Philipp-Reis-Straße bis Gutenberg

Albert-Einstein-Straße:

- **Entscheidung:** Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf Südseite mit Piktogrammreihe in Gegenrichtung.
- Alternativ: Bei Entfall der Längsparker Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen.
- Abstellmöglichkeiten Albert-Einstein-Straße:
 - Von Otto-Hahn Richtung Gutenbergring: ca. 27 (auf ca. 140 m)
 - Von Gutenbergring Richtung Otto-Hahn-Straße: ca. 37 (auf ca. 230 m)

Philipp-Reis-Straße:

- Nur einseitiger Schutzstreifen möglich!
- 7 Abstellmöglichkeiten



Albert-Einstein-Straße Abstellmöglichkeiten



Kreuzung Philipp-Reis-Str./Industriestraße

Albert-Einstein-Straße:

- **Entscheidung:** Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf Südseite mit Piktogrammreihe in Gegenrichtung.
- Alternativ: Bei Entfall der Längsparker Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen.
- Abstellmöglichkeiten Albert-Einstein-Straße:
 - Von Otto-Hahn Richtung Gutenbergring: ca. 27 (auf ca. 140 m)
 - Von Gutenbergring Richtung Otto-Hahn-Straße: ca. 37 (auf ca. 230 m)



Philipp-Reis-Straße:

- Nur einseitiger Schutzstreifen möglich!
- 7 Abstellmöglichkeiten

Kreuzung Philipp-Reis-Str./Industriestraße

Albert-Einstein-Straße:

- **Entscheidung:** Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf Südseite mit Piktogrammreihe in Gegenrichtung.
- Alternativ: Bei Entfall der Längsparker Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen.
- **Abstellmöglichkeiten Albert-Einstein-Straße:**
 - Von Otto-Hahn Richtung Gutenbergring: ca. 27 (auf ca. 140 m)
 - Von Gutenbergring Richtung Otto-Hahn-Straße: ca. 37 (auf ca. 230 m)

Philipp-Reis-Straße:

- Nur einseitiger Schutzstreifen möglich!
- 7 Abstellmöglichkeiten

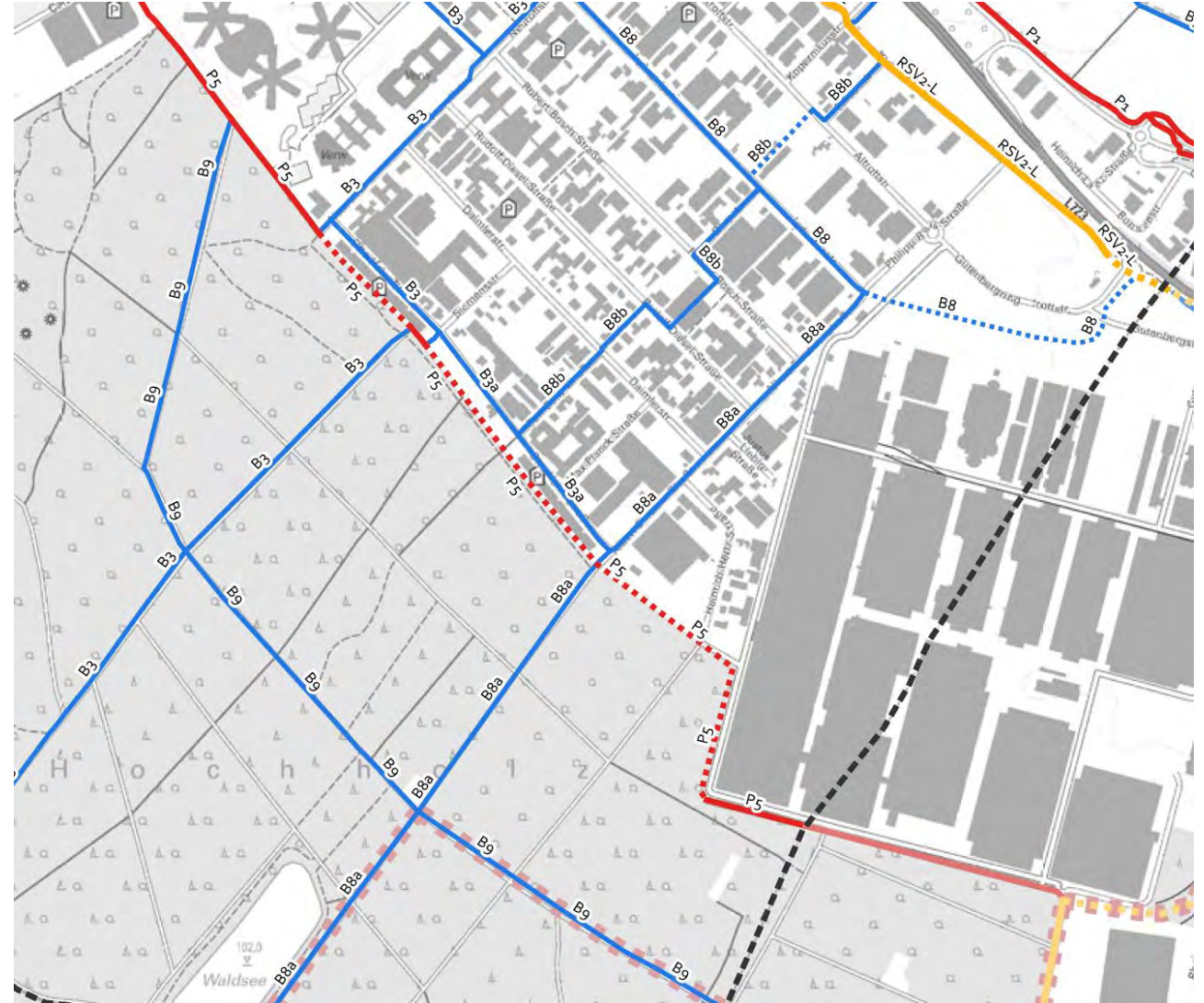


Verlängerung Gerhard-Oswald-Weg

Netzentwurf Stand Öffentliche Beteiligung 2021

- P5 als Verlängerung des Gerhard-Oswald-Weges
- In Verbindung Umgehung HDM
- Damals noch Geltungsbereich von Bebauungsplan „HDM – Digital Campus“ unklar

Aus Gründen des Arten- und Waldeingriffs bewusst aus Netzkonzeption genommen



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Verlängerung Gerhard-Oswald-Weg

Hindernisse und Herausforderungen

Notwendige Mindest-Flächenversiegelung

für Rad- und Fußweg

- 3.000 qm (bei 4 m Breite)
- 2.625 qm (bei 3,5 m Breite)

Sicherheit

- Ggf. Angstraum zwischen Parkhäusern und Wald
- Beleuchtung notwendig
- Aber: Landschaftsschutzgebiet „Hochholzer Wald“

Schaffung von Planungsrecht notwendig

- Artenschutzrechtliche Prüfung mind. Dauer eine Vegetationsperiode
- ggf. Artenschutzrechtlicher Ausnahmeantrag notwendig
- Ausgleich für Flächenversiegelung

Fehlender Flächenzugriff durch Stadt

- Hindernis Privatgrundstück
- Waldeingriff/Waldumwandlung



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Verlängerung Gerhard-Oswald-Weg

Hindernisse und Herausforderungen

Schaffung von Planungsrecht notwendig

- Artenschutzrechtliche Prüfung mind. Dauer eine Vegetationsperiode
- Ausgleichsmaßnahmen zu Flächenversiegelung



B-Plan „3. Änderung Industriegebiet“

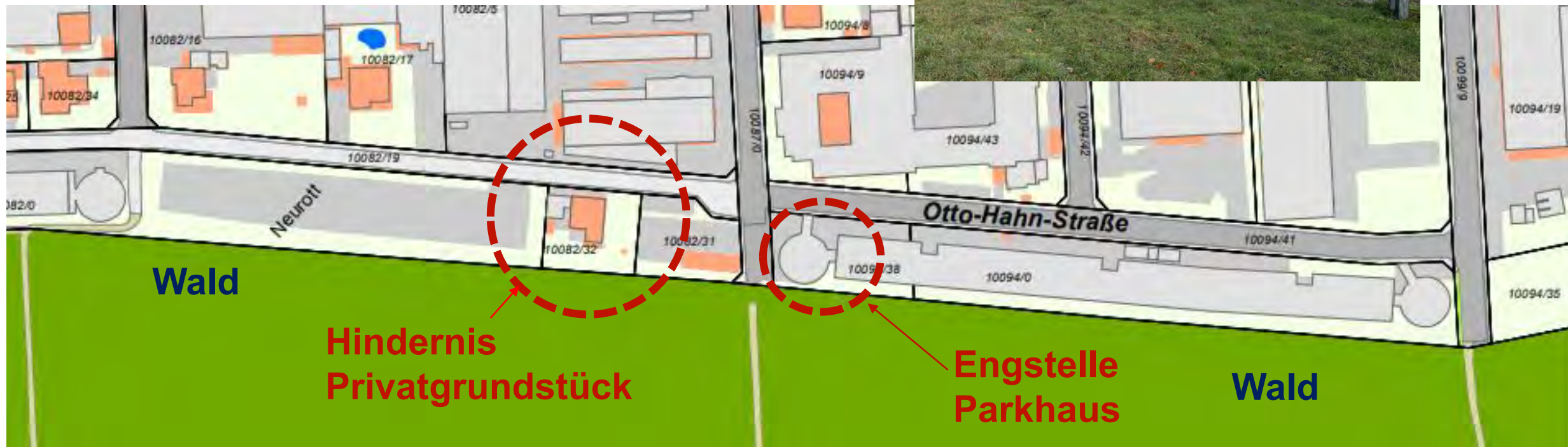
Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Verlängerung Gerhard-Oswald-Weg

Hindernisse und Herausforderungen

Fehlender Flächenzugriff durch Stadt

- Hindernis Privatgrundstück
- Waldeingriff/Waldumwandlung



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

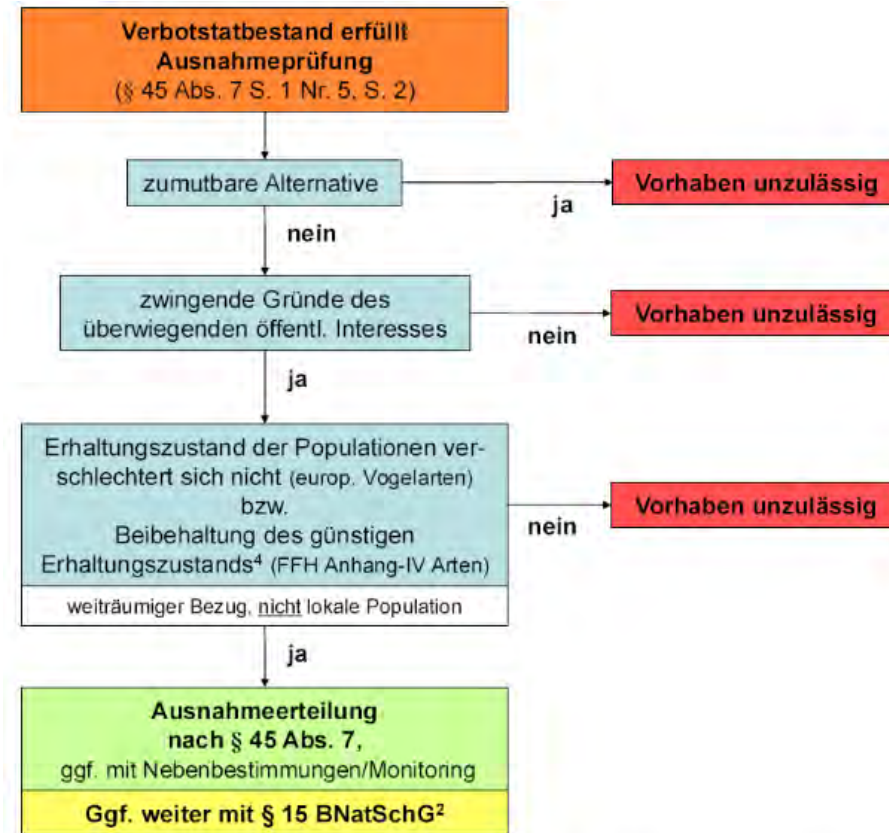
Verlängerung Gerhard-Oswald-Weg

Hindernisse und Herausforderungen

Waldsaum

natur- und artenschutzrechtlich besonders sensibler Bereich

-> ggf. artenschutzrechtlicher Ausnahmeantrag,
Kaum Aussicht auf Erfolg!



² Die Aspekte, die nicht von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 erfaßt sind (z.B. Nahrungshabitat) sind ggf. im Rahmen der Eingriffsregelung zu prüfen.

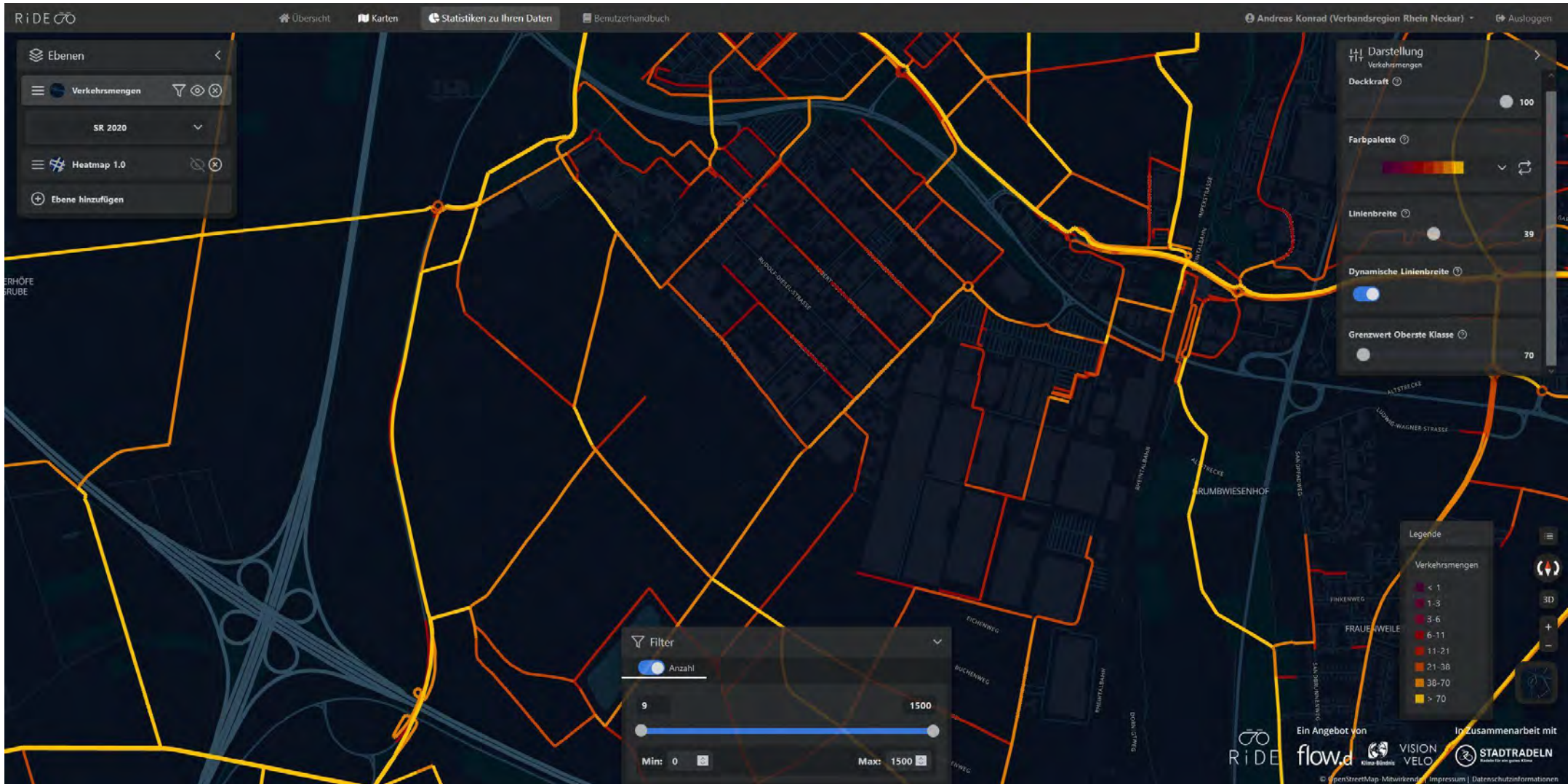
⁴ Wenn kein günstiger Erhaltungszustand als Ausgangslage vorhanden ist, kann unter „außergewöhnlichen Umständen“ die Ausnahmen trotzdem erteilt werden (siehe hierzu Urteil des EuGH vom 14.6.2007 (C-342/05)).

Abbildung 1: Schematische Darstellung der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 45 BNatSchG, nach Kratsch, D., Matthäus, G. und M. Frosch (2012).

Heatmap Stadtradeln 2020



Verkehrsmengen Stadtradeln 2020



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Otto-Hahn-Straße

Maßnahmen:

Piktogrammreihe beidseitig.
Im Bereich von Parkständen zusätzlich
zu den bestehenden Markierungen
Sicherheitstrennstreifen einrichten

Fahrbahnbreite: 6,00 m – 8,00 m
Länge: ca. 750 m

Zwischen Carl-Benz- und
Albert-Einstein-Str.
auch Schutzstreifen möglich

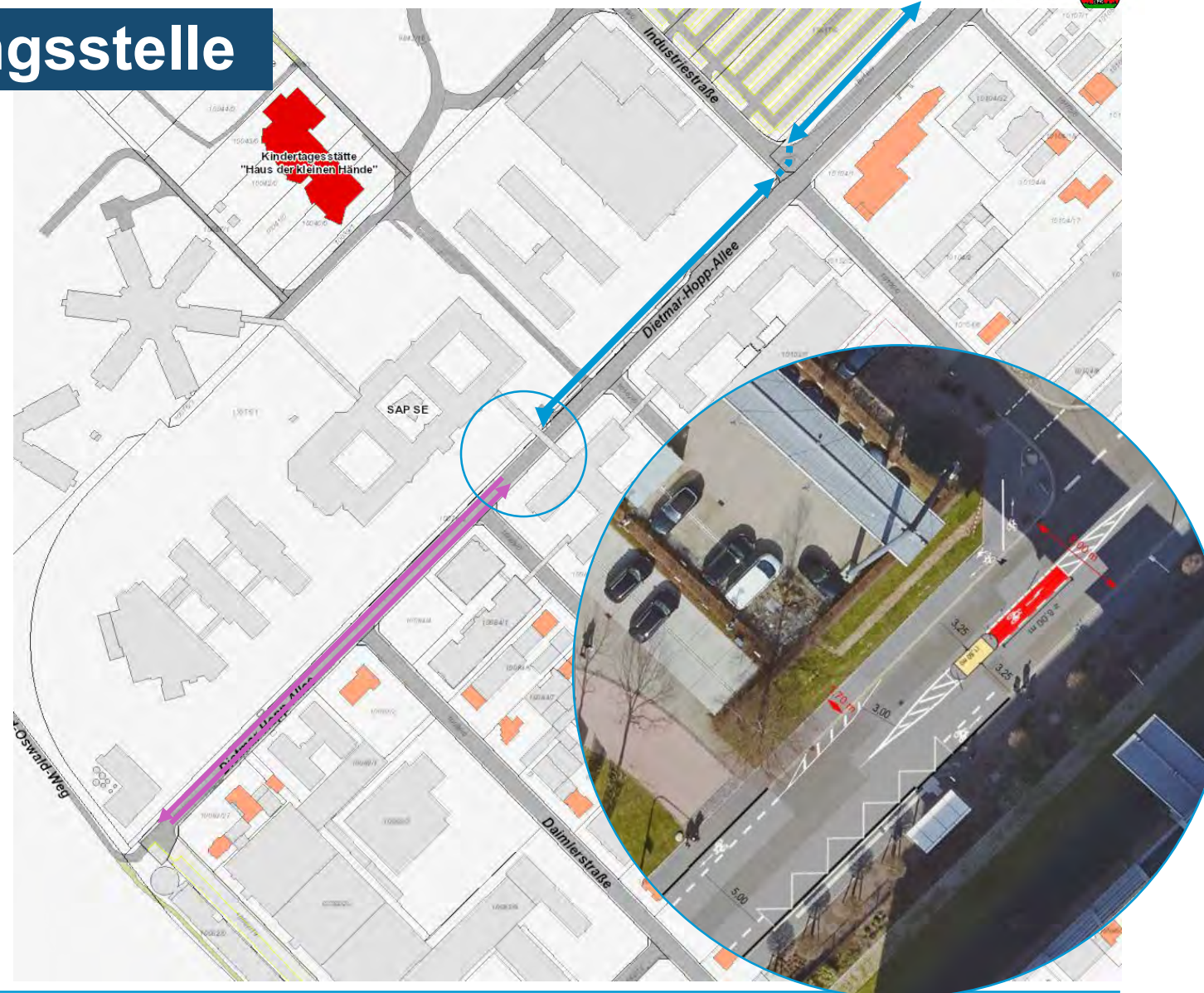


Otto-Hahn-Straße



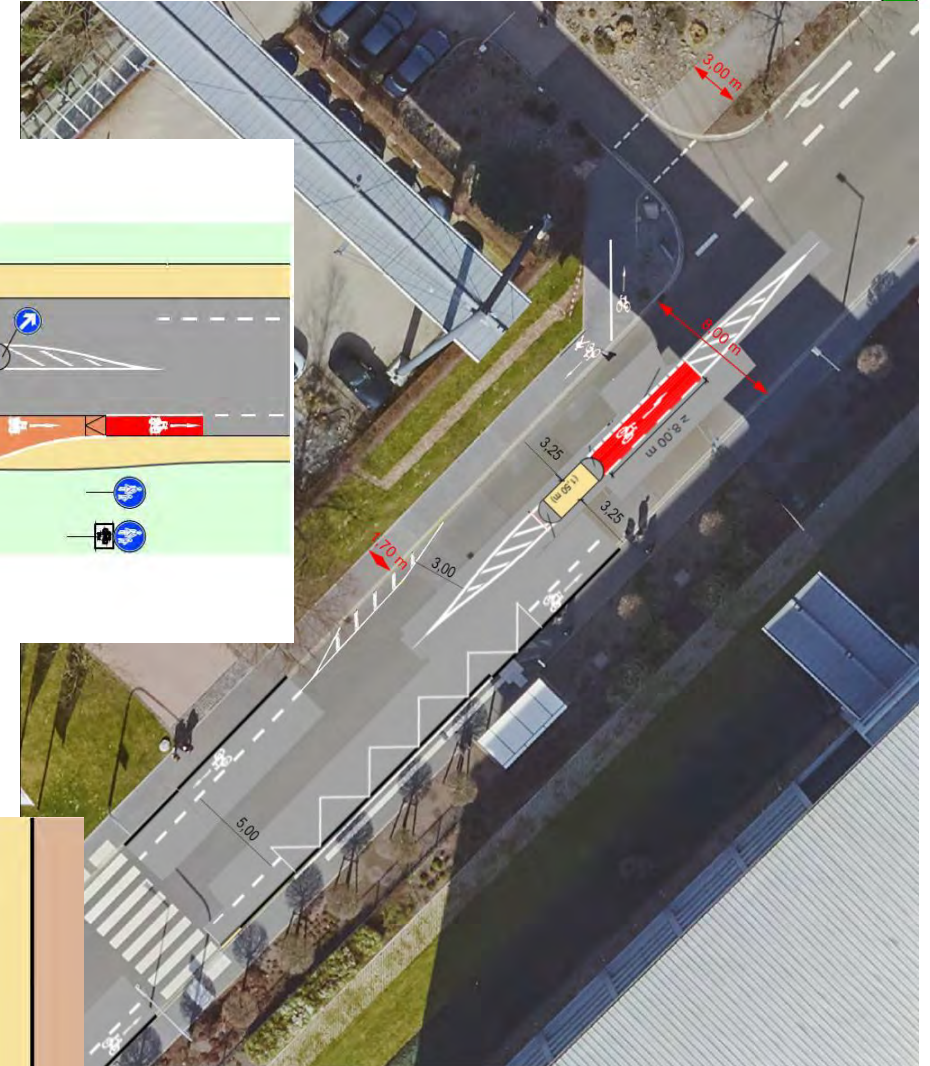
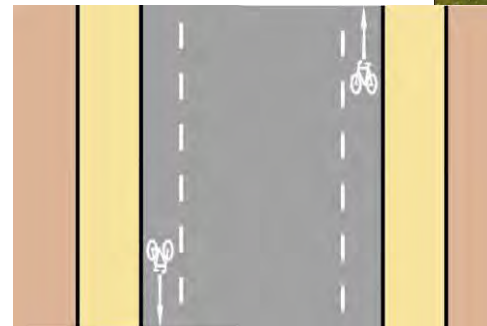
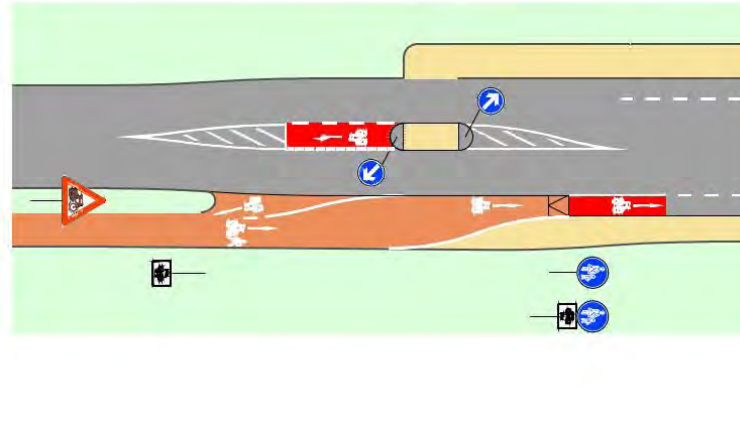
Dietmar-Hopp-Allee Querungsstelle

- Auflösung des Zweirichtungsrads auf Höhe des SAP-Headquarter (WDF01) mittels Mittelinsel
- Übergang von Schutzstreifen (südlich) auf Gehweg "Rad frei" bzw. Mischverkehr (Wahlfreiheit).
- Möglicher Konflikt mit Bushaltestelle noch zu lösen
- Linksabbiegebeziehung auf Parkplatz noch zu lösen
- Von Querungsstelle bis Otto-Hahn-Straße: Markierung beidseitiger Schutzstreifen mit roten Furtmarkierungen an Einmündungen und Zufahrten

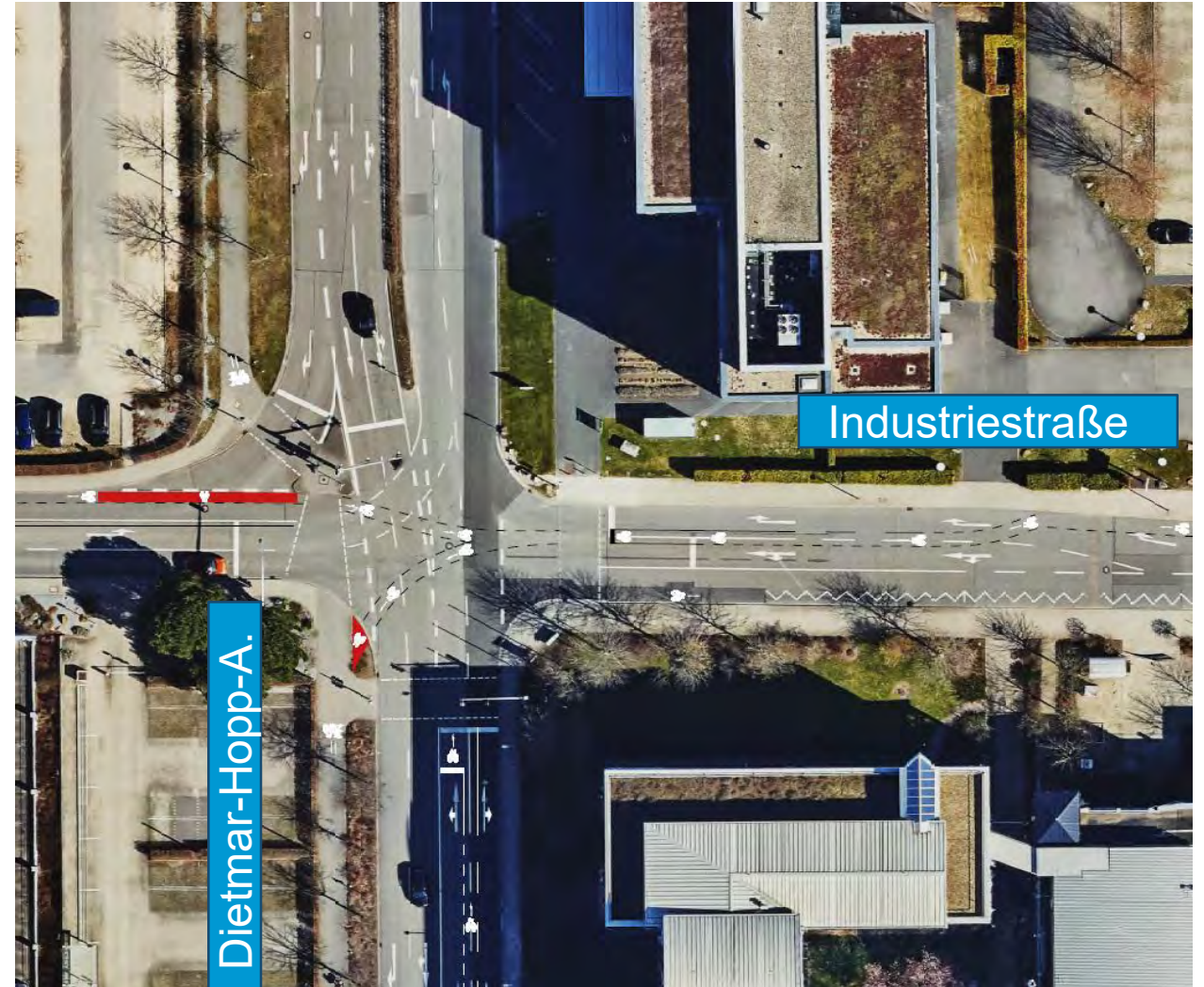
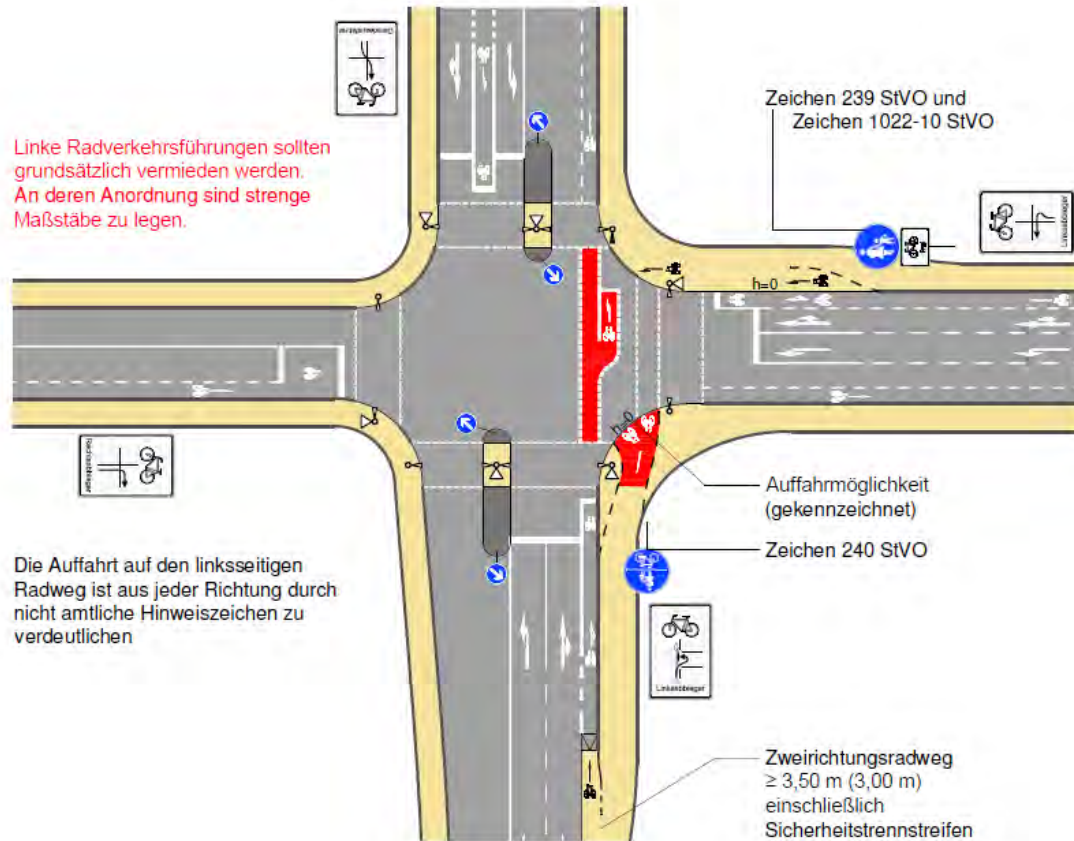


Dietmar-Hopp-Allee Querungsstelle

- Auflösung des Zweirichtungsrads auf Höhe des SAP-Headquarter (WDF01) mittels Mittelinsel
- Übergang von Schutzstreifen (südlich) auf Gehweg "Rad frei" bzw. Mischverkehr (Wahlfreiheit).
- Möglicher Konflikt mit Bushaltestelle noch zu lösen
- Linksabbiegebeziehung auf Parkplatz noch zu lösen
- Von Querungsstelle bis Otto-Hahn-Straße: Markierung beidseitiger Schutzstreifen mit roten Furtmarkierungen an Einmündungen und Zufahrten



Kreuzungsbereich Diemtar-Hopp-Allee / Industriestraße



Industriestraße und Robert-Bosch-Straße

Maßnahmenvorschlag RVK:

in Industriestraße: Schutzstreifen beidseitig ohne Parken
(Alternativ: Piktogrammketten markieren, Prüfung T-30)

-> Zur Diskussion

Variante 1:

Industriestraße: Schutzstreifen beidseitig

Variante 2:

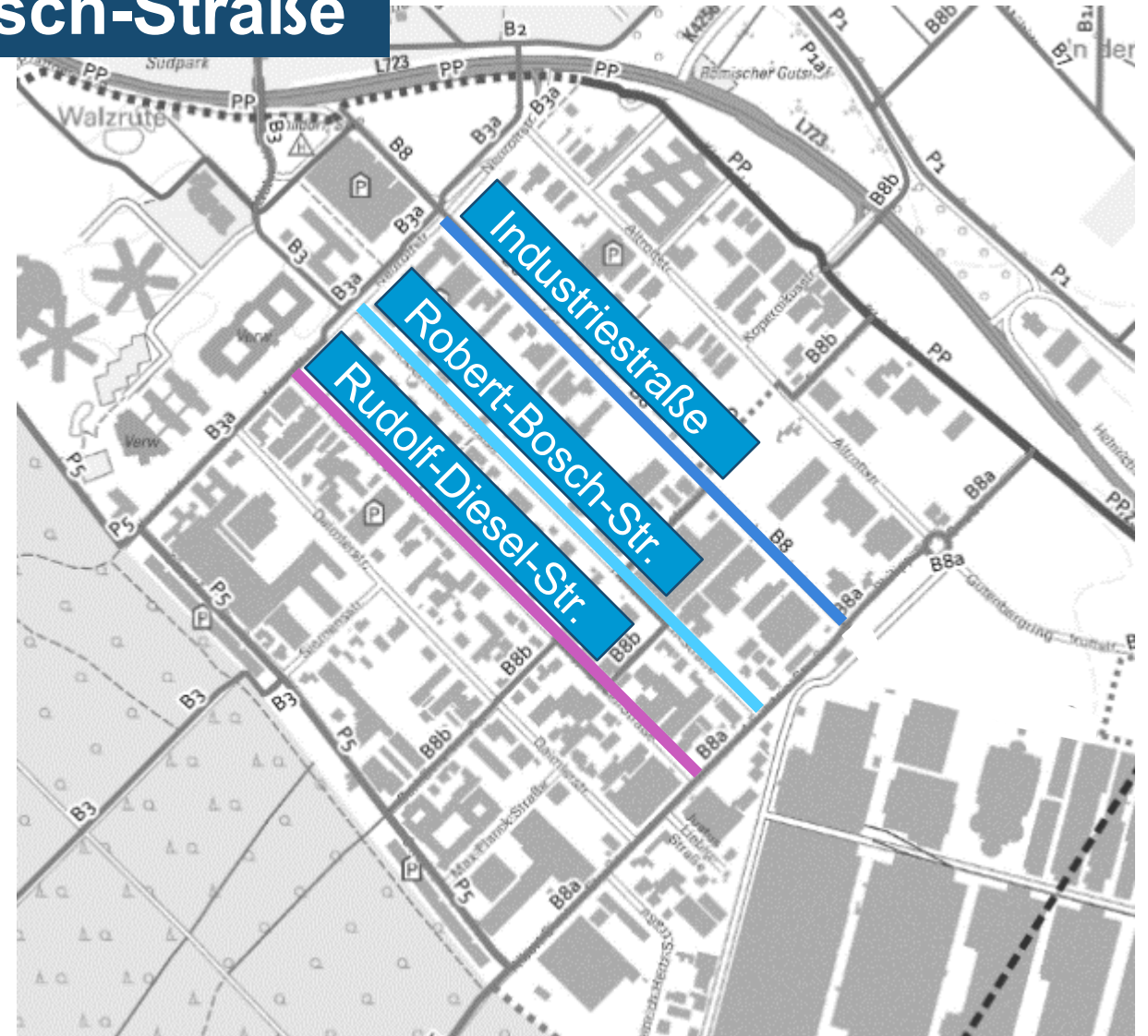
Robert-Bosch-Straße: Schutzstreifen beidseitig

Variante 3:

Industriestraße: Einseitiger Schutzstreifen im Norden
(Richtung Dietmar-Hopp)

a) + **Robert-Bosch-Straße:** Einseitiger Schutzstreifen
im Süden (Richtung Albert-Einstein)

b) + **Rudolf-Diesel-Straße:** Einseitiger Schutzstreifen
im Süden (Richtung Albert-Einstein)



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Industriestraße und Robert-Bosch-Straße

Variante 1:

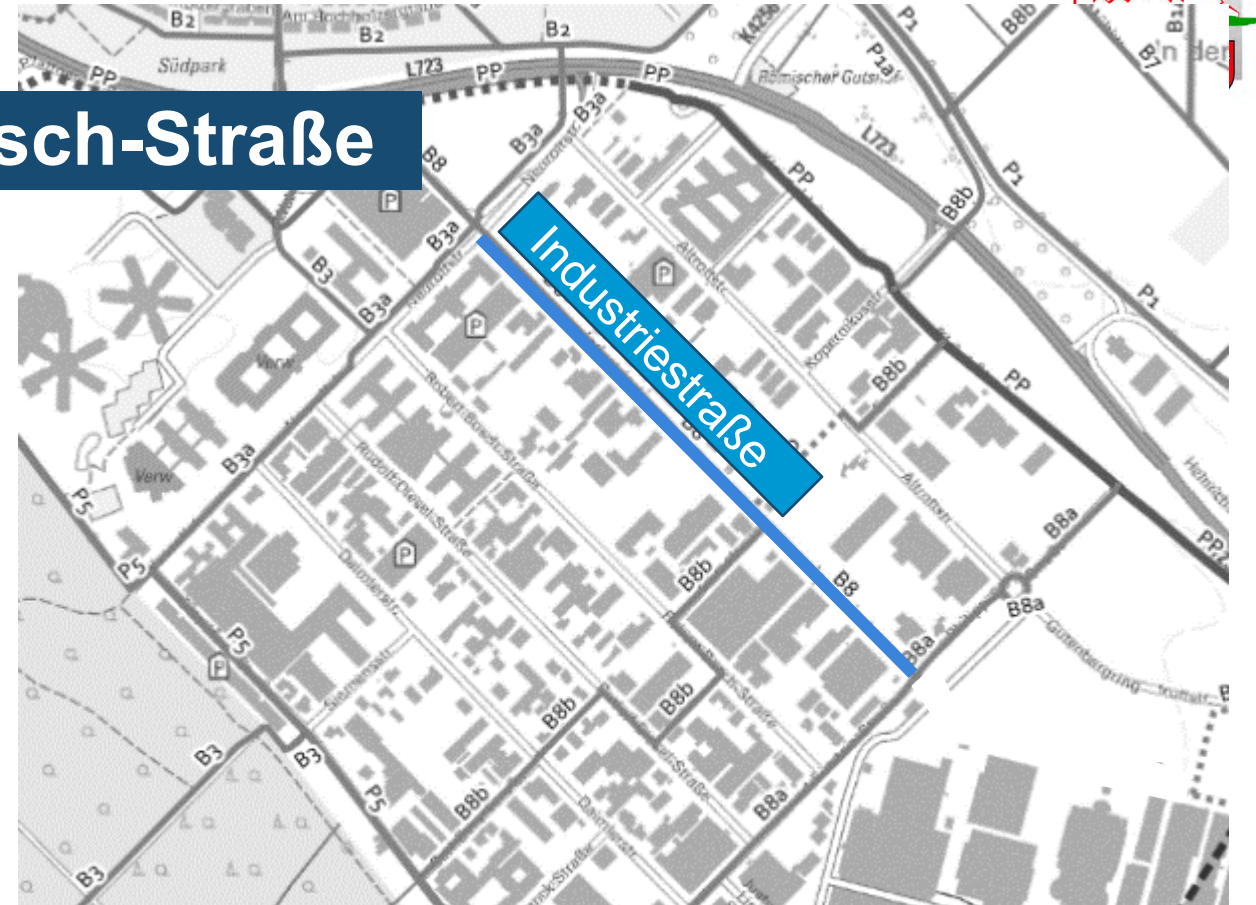
Industriestraße: Schutzstreifen beidseitig

Pro:

- Entsprechend Maßnahmenvorschlag
- Kurzer Weg Bahnhof/ Dietmar-Hopp-Allee

Contra:

- Wegfall von **ca. 49 KFZ-Abstellmöglichkeiten (320m)** auf Fahrbahn
- Anschluss an Zweirichtungsradweg bei Kreuzung Dietmar-Hopp-Allee in Richtung Albert-Einstein-Straße



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Industriestraße und Robert-Bosch-Straße

Variante 2:

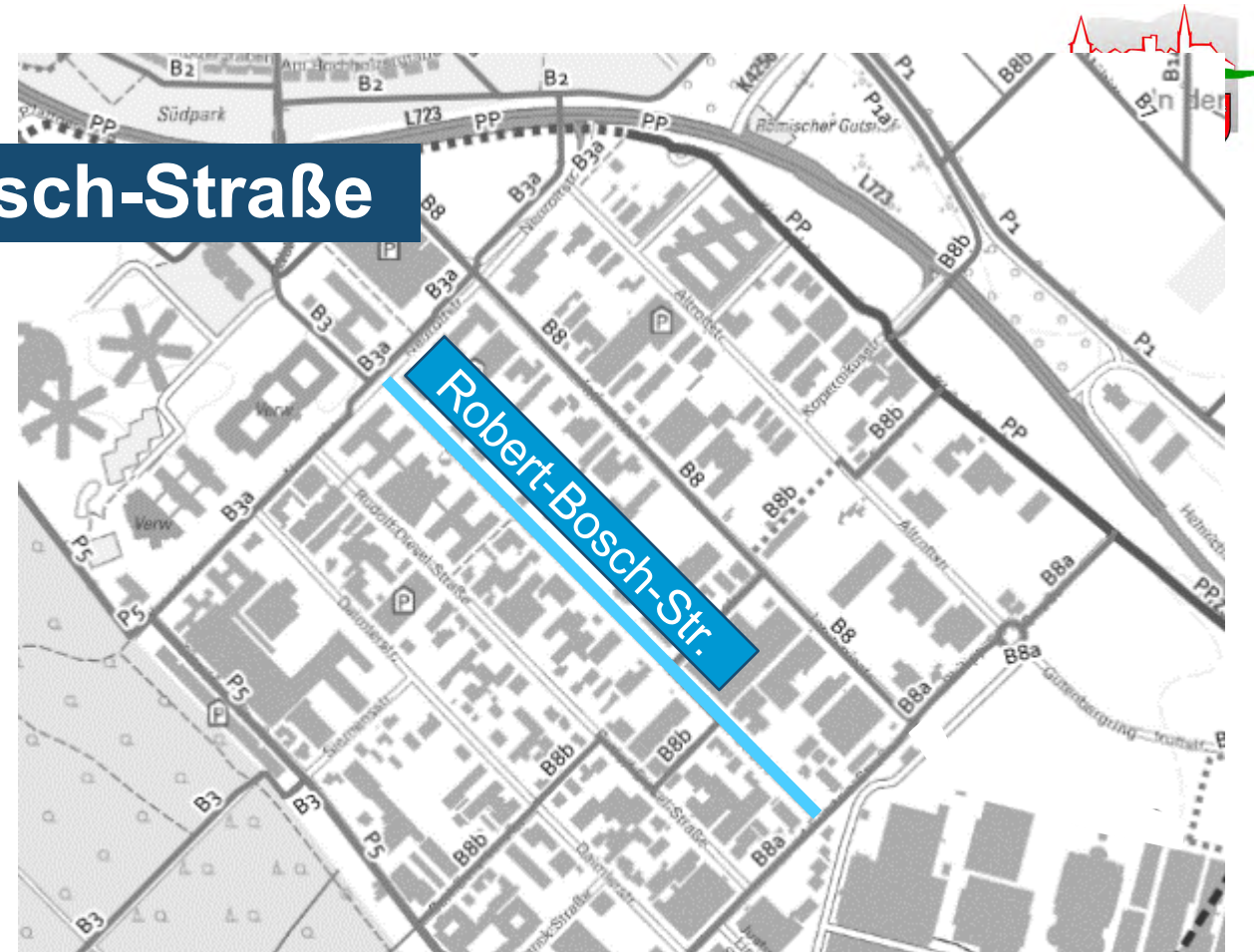
Robert-Bosch-Str.: Schutzstreifen beidseitig

Pro:

- Entlastung Kreuzung Industriestr./Dietmar-Hopp-Allee
- Netzgedanke (Anknüpfung B3)

Contra:

- Wegfall von **ca. 73 KFZ-Abstellmöglichkeiten (440m)**
- Anschluss an Zweirichtungsradweg bei Kreuzung Dietmar-Hopp-Allee schwierig



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Industriestraße und Robert-Bosch-Straße

Variante 3a:

Industriestraße: Einseitiger Schutzstreifen im Norden (Richtung Dietmar-Hopp)

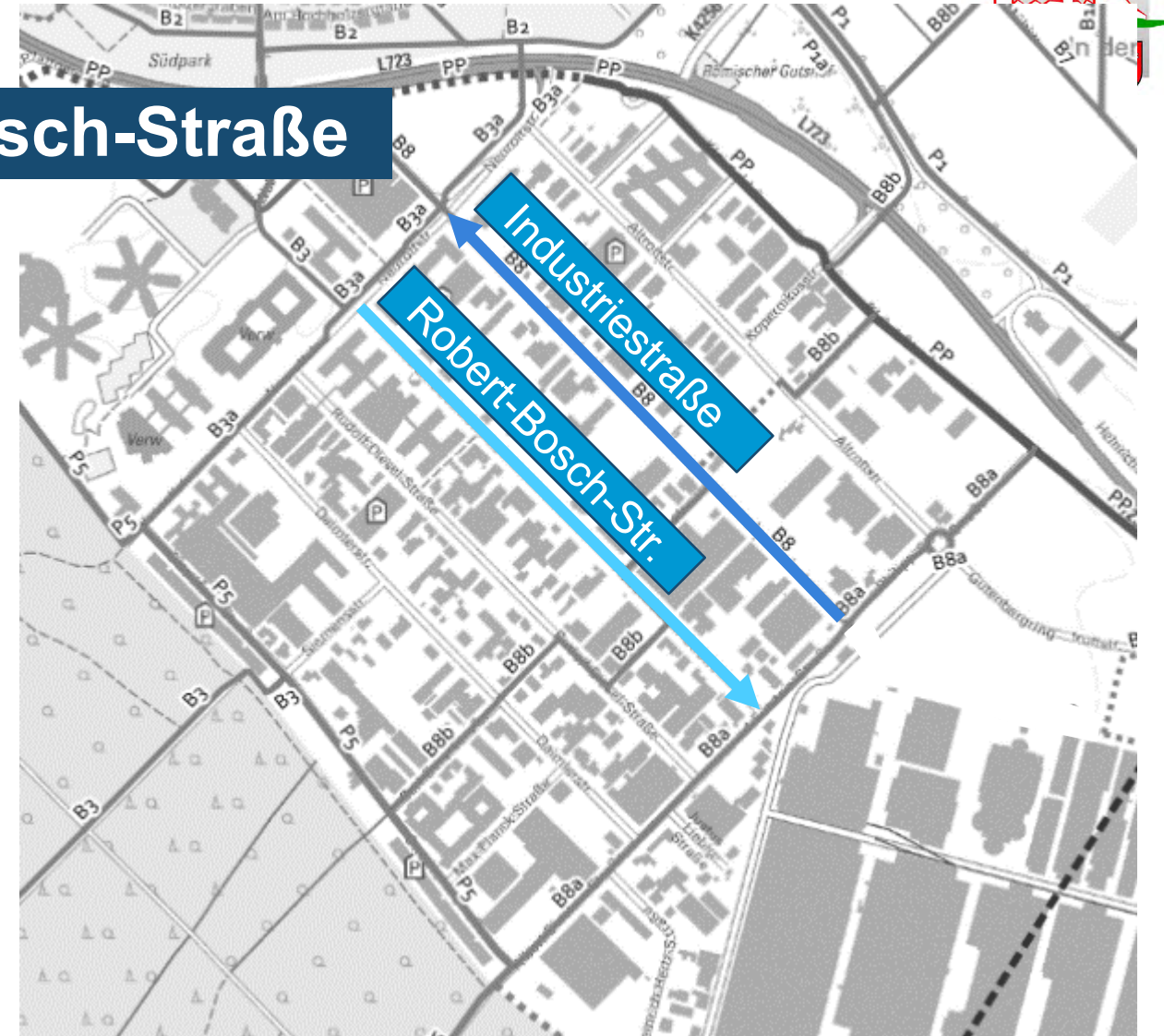
+ **Robert-Bosch-Straße:** Einseitiger Schutzstreifen im Süden (Richtung Albert-Einstein)

Pro:

- Verteilung des Verlusts an Abstellmöglichkeiten (Wegfall von insgesamt **ca. 33 KFZ-Abstellmöglichkeiten (210m)**)
- Anschluss an Zweirichtungsradweg bei Kreuzung Industriestraße/Dietmar-Hopp-Allee möglich

Contra:

- Nur einseitige Angebote an Radinfrastruktur
- Sicherung Falschfahrer durch Piktogrammreihe
- Anschluss vom Zweirichtungsradweg (Dietmar-Hopp-Allee) und B3 in Robert-Bosch-Straße schwierig



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Industriestraße und Robert-Bosch

Variante 3a:

Industriestraße: Einseitiger Schutzstreifen im Norden
(Richtung Dietmar-Hopp)

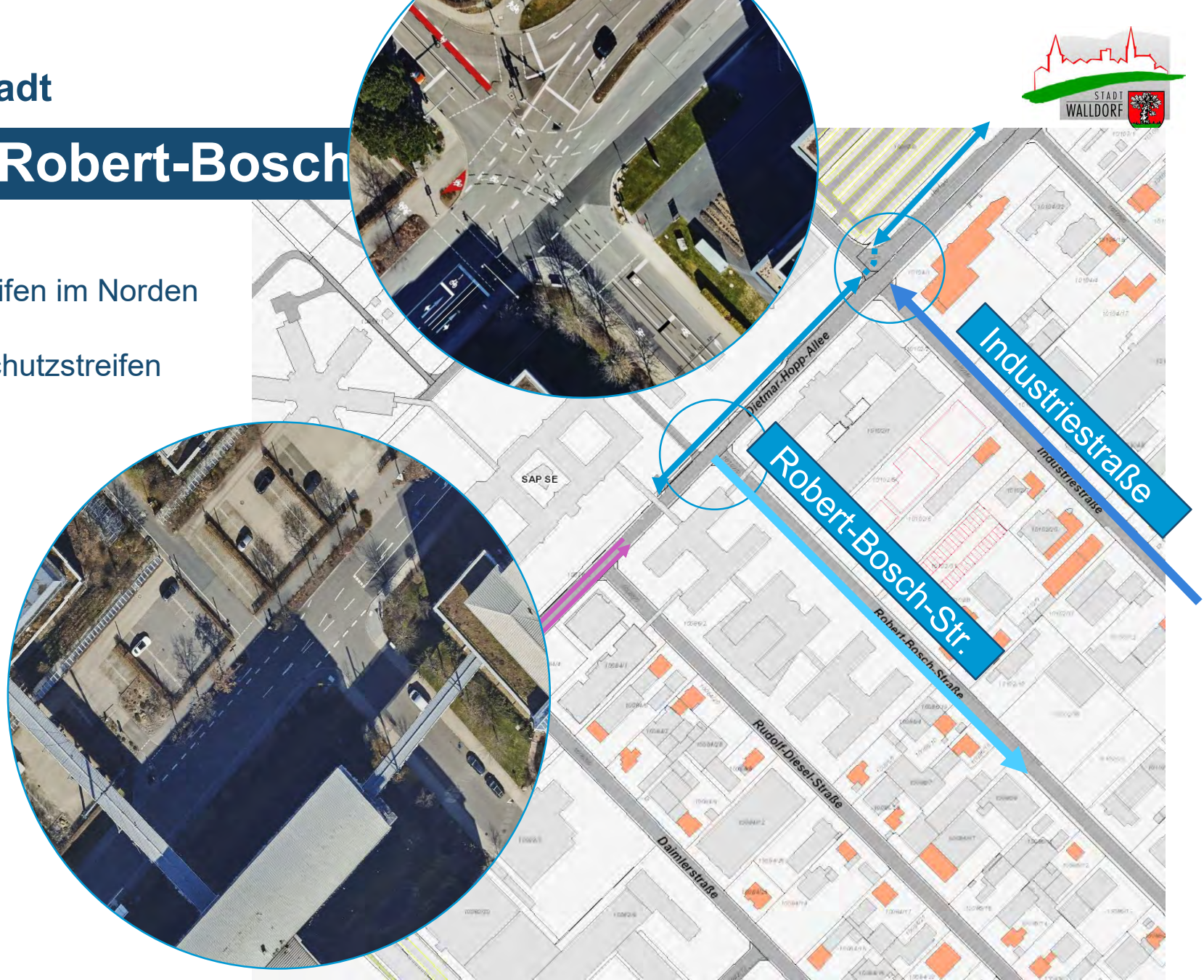
+ **Robert-Bosch-Straße:** Einseitiger Schutzstreifen
im Süden (Richtung Albert-Einstein)

Pro:

- Anschluss an Zweirichtungsradweg bei Kreuzung Industriestraße/Dietmar-Hopp-Allee möglich

Contra:

- Anschluss vom Zweirichtungsradweg (Dietmar-Hopp-Allee) und B3 in Robert-Bosch-Straße schwierig



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Industriestraße und Robert-Bosch-Straße

Variante 3b:

Industriestraße: Einseitiger Schutzstreifen im Norden (Richtung Dietmar-Hopp)

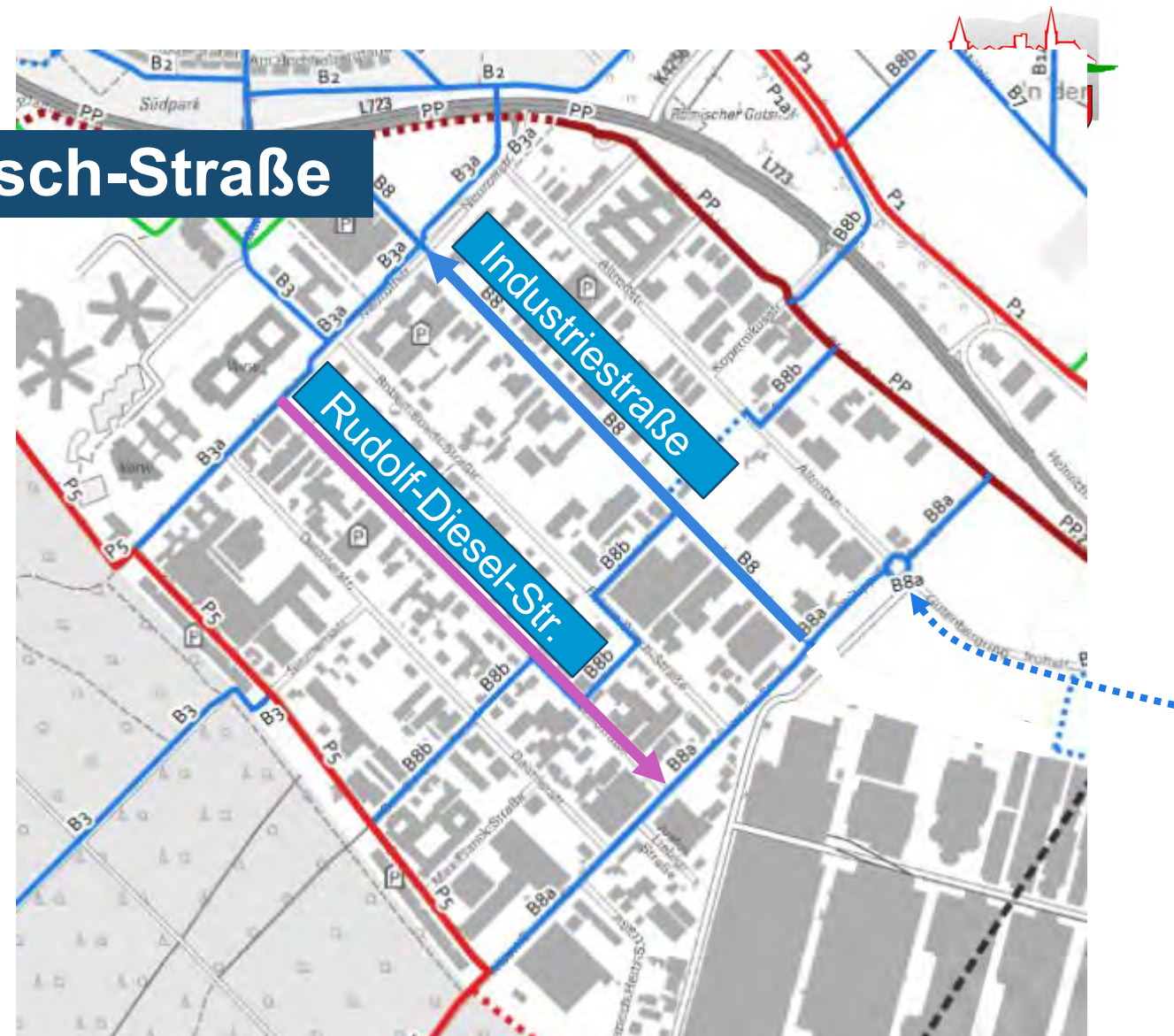
+ **Rudolf-Diesel-Straße:** Einseitiger Schutzstreifen im Süden (Richtung Albert-Einstein)

Pro:

- Verteilung des Verlusts an Abstellmöglichkeiten (Wegfall von insgesamt **ca. 50 KFZ-Abstellmöglichkeiten (280 m)**)
- Anschluss an Zweirichtungsradweg bei Kreuzung Industriestraße/Dietmar-Hopp-Allee möglich
- Anschluss vom Zweirichtungsradweg (Dietmar-Hopp-Allee) und B3 in Robert-Bosch-Straße gut

Contra:

- Nur einseitige Angebote an Radinfrastruktur
- Sicherung Falschfahrer durch Piktogrammreihe



Maßnahmen in der Arbeitsstadt

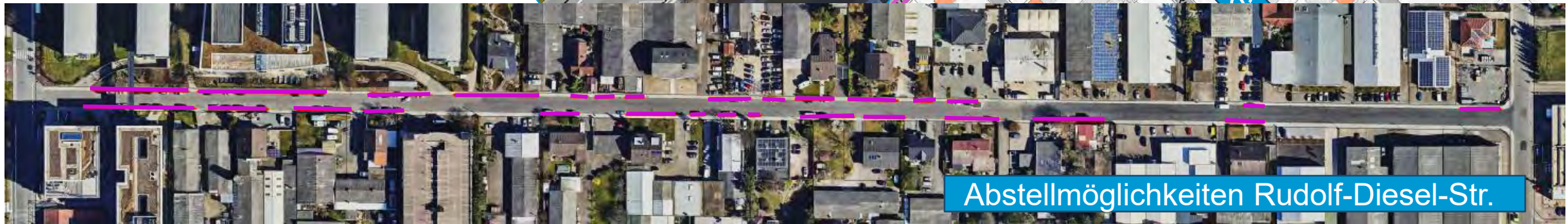
Industriestraße und Robert-Bosch



Variante 3b:

Industriestraße: Einseitiger Schutzstreifen im Norden
(Richtung Dietmar-Hopp)

+ **Rudolf-Diesel-Straße:** Einseitiger
Schutzstreifen im Süden
(Richtung Albert-Einstein)

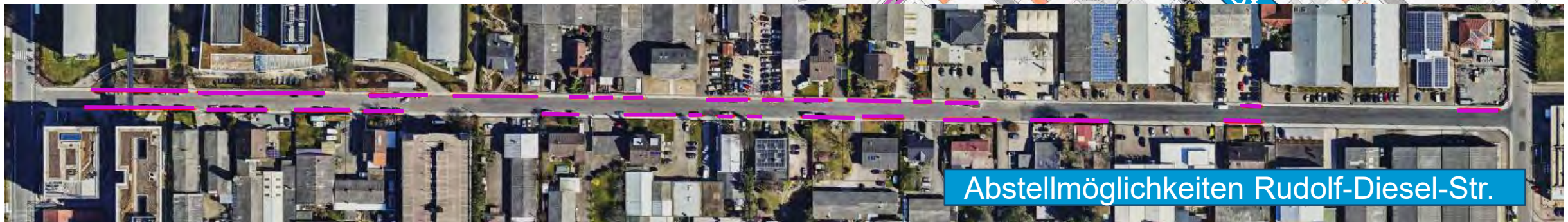
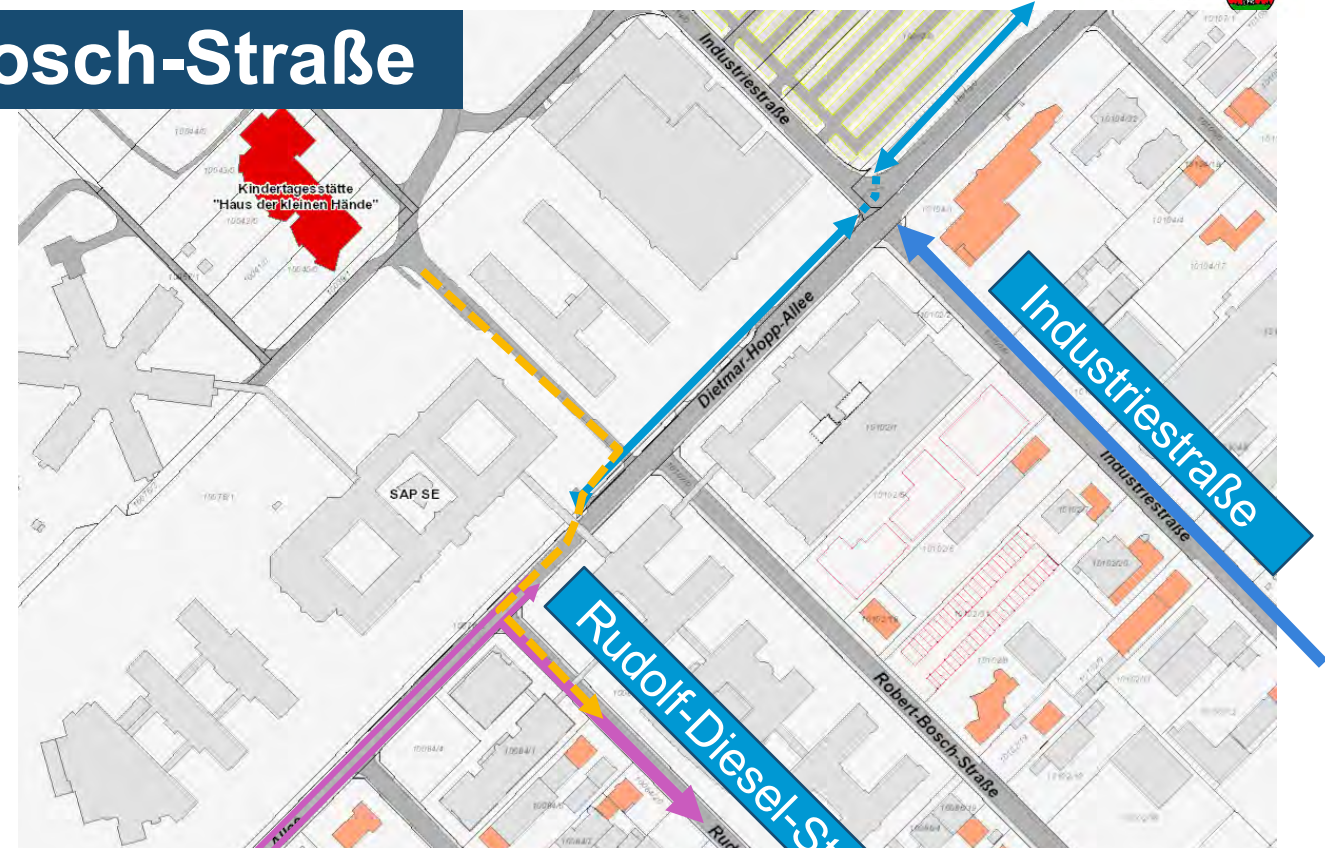


Industriestraße und Robert-Bosch-Straße

Variante 3b:

Industriestraße: Einseitiger Schutzstreifen im Norden (Richtung Dietmar-Hopp)

+ **Rudolf-Diesel-Straße:** Einseitiger Schutzstreifen im Süden (Richtung Albert-Einstein)



Industriestraße und Robert-Bosch-Straße

Maßnahmenvorschlag RVK:

in Industriestraße: Schutzstreifen beidseitig ohne Parken
(Alternativ: Piktogrammketten markieren, Prüfung T-30)

-> Zur Diskussion

Variante 1:

Industriestraße: Schutzstreifen beidseitig

Variante 2:

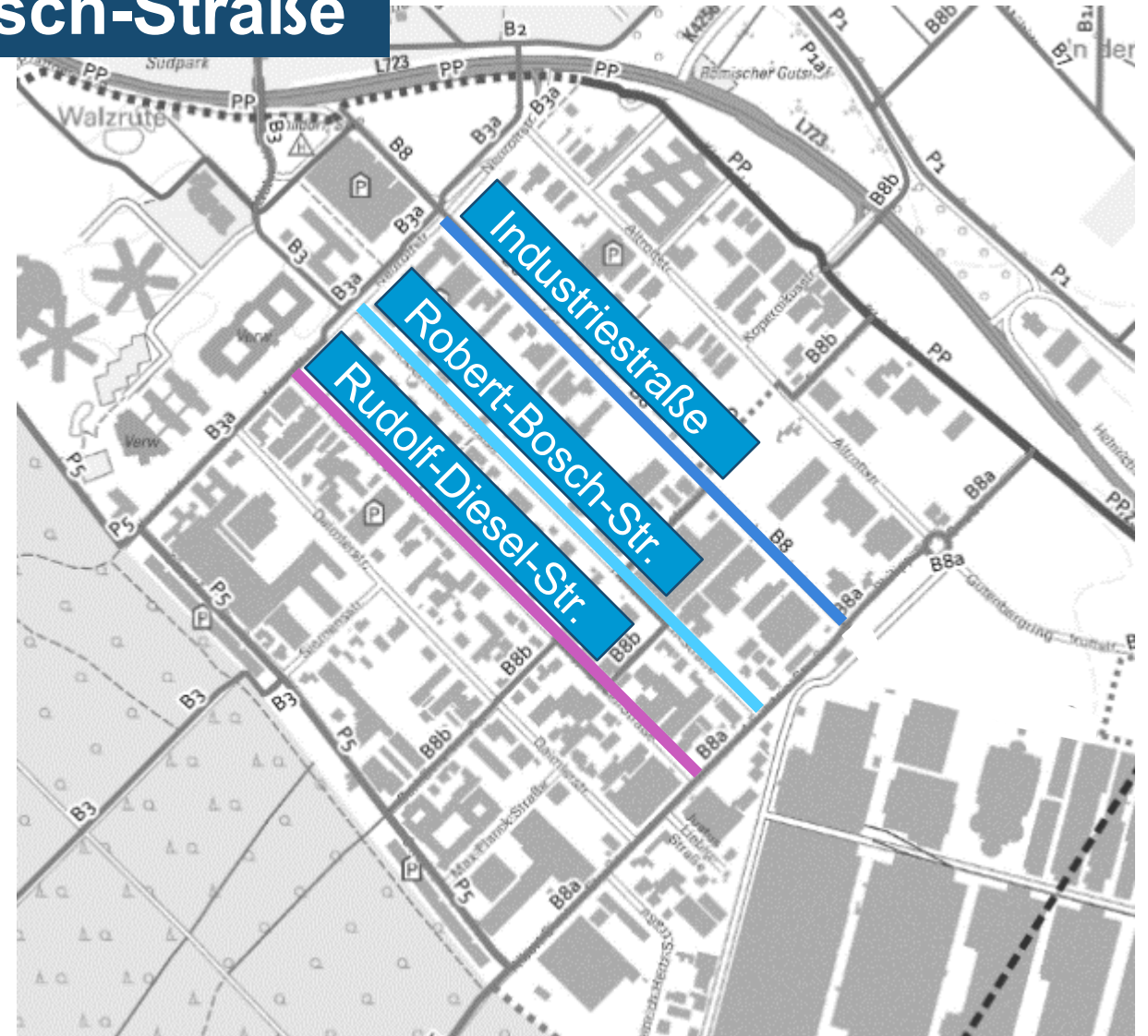
Robert-Bosch-Straße: Schutzstreifen beidseitig

Variante 3:

Industriestraße: Einseitiger Schutzstreifen im Norden
(Richtung Dietmar-Hopp)

a) + **Robert-Bosch-Straße:** Einseitiger Schutzstreifen
im Süden (Richtung Albert-Einstein)

b) + **Rudolf-Diesel-Straße:** Einseitiger Schutzstreifen
im Süden (Richtung Albert-Einstein)



Industriestraße und Robert-Bosch-Straße



Variante 1

Industriestraße

Schutzstreifen beidseitig

-  Entsprechend Maßnahmenvorschlag RVK
-  Kurzer Weg Bahnhof/ Dietmar-Hopp-Allee
-  Netzgedanke (Anknüpfung B8)
-  Wegfall von ca. 49 KFZ-Abstellmöglichkeiten (320m) auf Fahrbahn
-  Anschluss an Zweirichtungsradweg bei Kreuzung Dietmar-Hopp-Allee in Richtung Albert-Einstein-Straße

Variante 2

Robert-Bosch-Str.

Schutzstreifen beidseitig

-  Entlastung Kreuzung Industriestr./Dietmar-Hopp-Allee
-  Netzgedanke (Anknüpfung B3)
-  Wegfall von ca. 73 KFZ-Abstellmöglichkeiten (440m) auf Fahrbahn
-  Anschluss an Zweirichtungsradweg bei Kreuzung Dietmar-Hopp-Allee

Variante 3a:

Industriestraße: Einseitiger Schutzstr.
+ Robert-Bosch-Straße: Einseitiger Schutzstr.

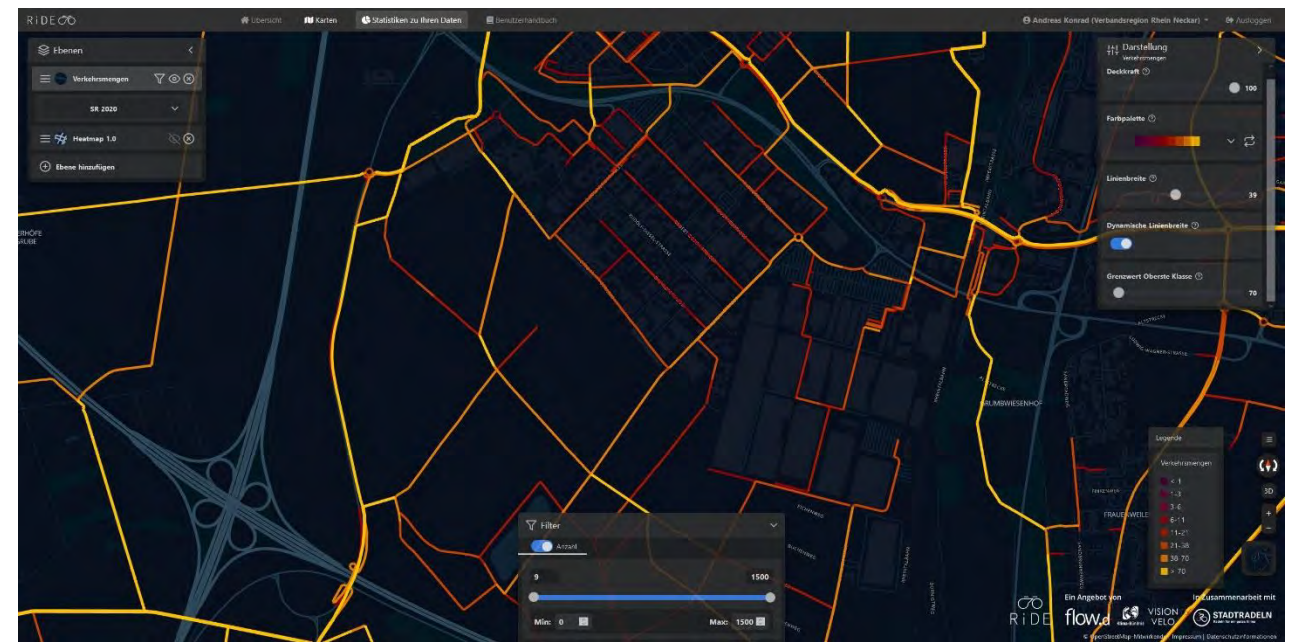
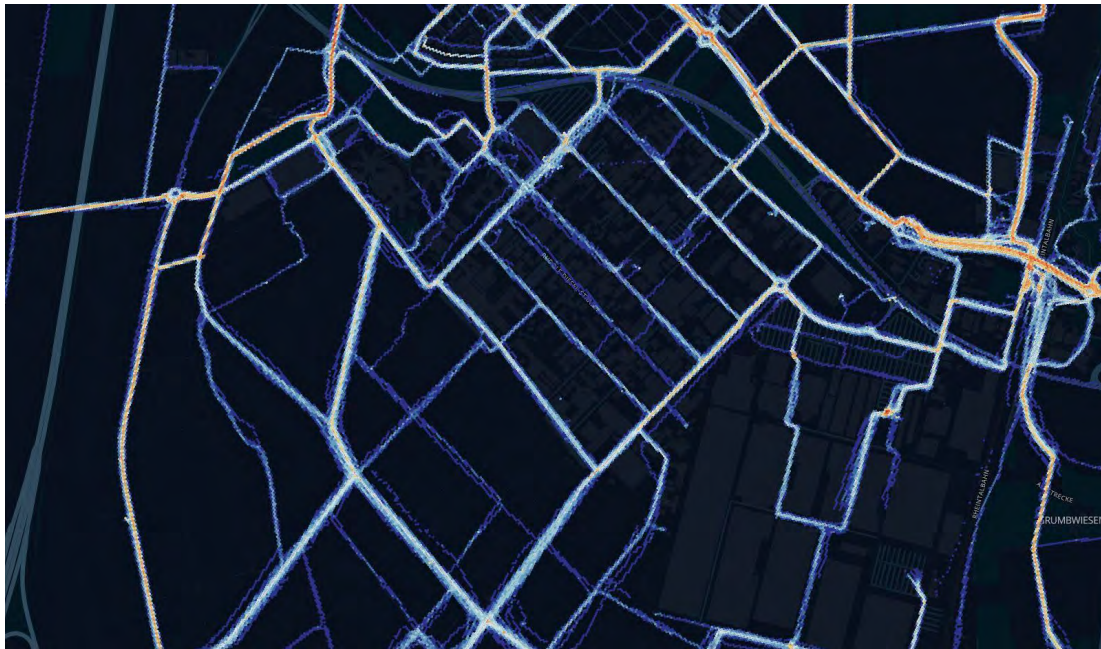
-  Verteilung des Verlusts an Abstellmöglichkeiten (Wegfall von insgesamt ca. 33 KFZ-Abstellmöglichkeiten (210m))
-  Anschluss an Zweirichtungsradweg bei Kreuzung Industriestraße/Dietmar-Hopp-Allee möglich
-  Nur einseitige Angebote an Radinfrastruktur
-  Sicherung Falschfahrer durch Piktogrammreihe
-  Anschluss vom Zweirichtungsradweg (Dietmar-Hopp-Allee) und B3 in Robert-Bosch-Straße schwierig

Variante 3b:

Industriestraße: Einseitiger Schutzstr.
+ Rudolf-Diesel-Straße: Einseitiger Schutzstr.

-  Verteilung des Verlusts an Abstellmöglichkeiten (Wegfall von insgesamt ca. 50 KFZ-Abstellmöglichkeiten (280m))
-  Anschluss an Zweirichtungsradweg bei Kreuzung Industriestraße/Dietmar-Hopp-Allee möglich
-  Anschluss vom Zweirichtungsradweg (Dietmar-Hopp-Allee) und B3 in Robert-Bosch-Straße gut
-  Nur einseitige Angebote an Radinfrastruktur
-  Netzgedanke
-  Sicherung Falschfahrer durch Piktogrammreihe

Heatmap und Verkehrsmengen Stadtradeln 2020





Radverkehrsdaten

Walldorf

Radverkehrsdaten Walldorf

Mobile Datenerhebung durch freiwillige Radfahrende mittels

SimRa App



Open Bike Sensoren



Anvisierter Aktionszeitraum: 01. Mai – 30. September 2023

Öffentlichkeitskampagne: von April – September 2023

Insbesondere online zur Rekrutierung von Freiwilligen

Ziel: verschiedene Altersklassen, Fahrtypen in der Testgruppe

Um statistisch verlässliche Open Data zu erhalten, ist es wichtig, dass möglichst viele Alltagsradler offene Daten erheben (z.B. Schüler, Studenten, Pendler).

SimRa
Sicherheit im Radverkehr

1. PLATZ
BESTE MOBILE FARBANDWORTUNG
2022 & 2023

Beinaheunfälle automatisch aufzeichnen

Gemeinsam Daten über Radsicherheit sammeln

Argumentationsgrundlage für mehr Radsicherheit schaffen

Die anonymisierten Daten können an unseren Server gesandt werden und sind dann online frei zugänglich – alle können sich an der Auswertung beteiligen.

SimRa ermöglicht die Aufzeichnung von Fahrradfahrten in Form von GPS- und Beschleunigungsdaten.

Besondere Vorfälle werden automatisch registriert, können aber auch selbst hinzugefügt werden.

Im Anschluss an die Aufzeichnung können zu jedem Vorfall detaillierte Angaben gemacht werden.

Die anonymisierten Daten können an unseren Server gesandt werden und sind dann online frei zugänglich – alle können sich an der Auswertung beteiligen.

QR-Codes for App Store, Google Play, and SimRa Dashboard.



OpenBikeSensor

Überholabstandsmessung für Radfahrende

Open Innovation, Open Source, Open Data, Open Science

Links zu beispielhaften Auswertungen

SimRa:

[SimRa Analysepipeline \(simra-project.github.io\)](https://simra-project.github.io)

OpenBikeSensor:

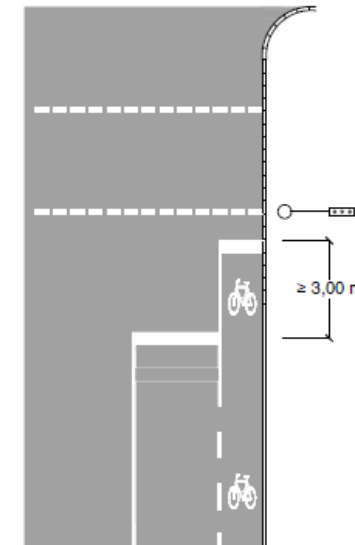
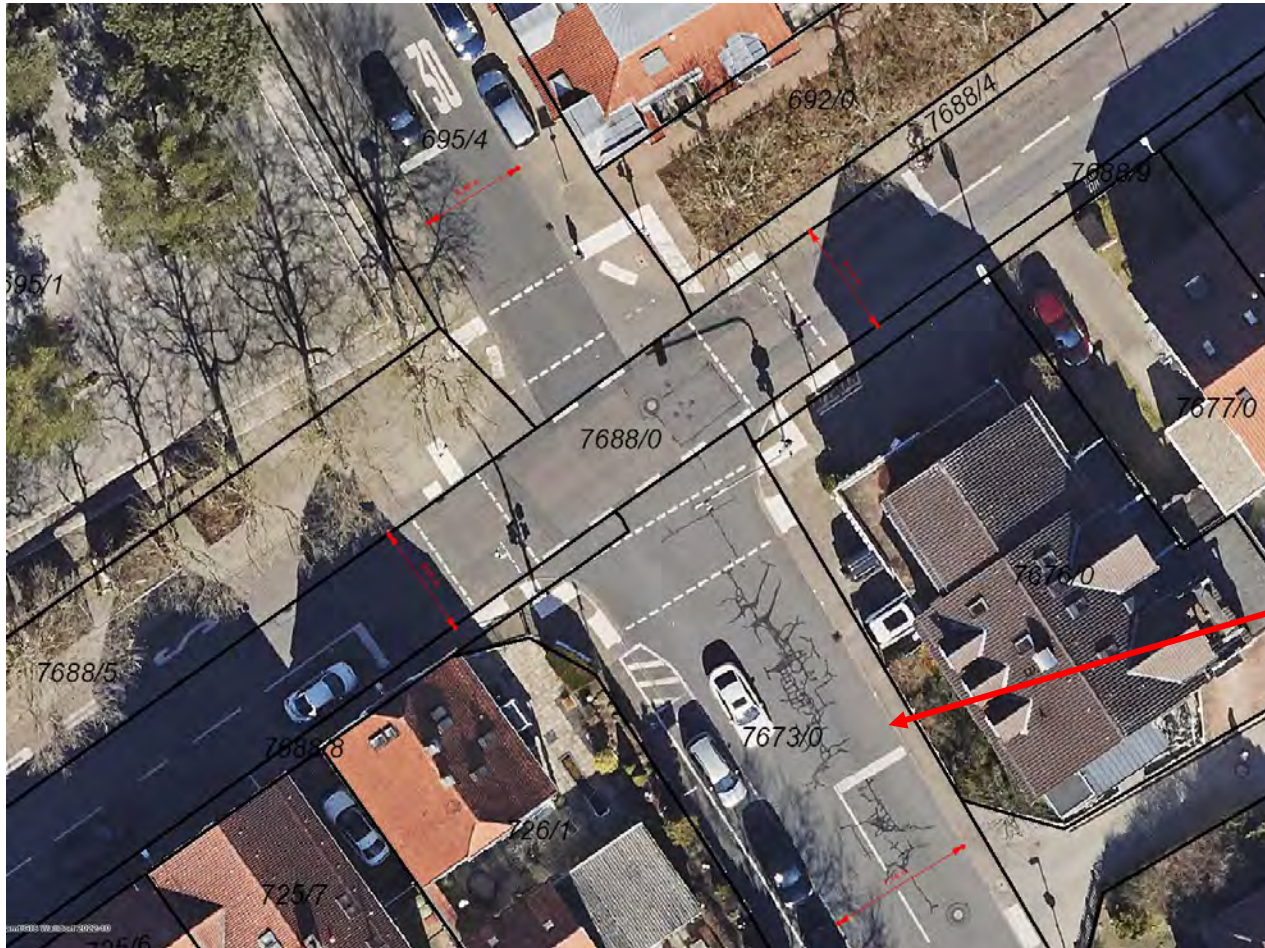
[Map - OpenBikeSensor Portal \(adfc-darmstadt.de\)](https://adfc-darmstadt.de)



**Ihre Vorschläge zur Verbesserung
des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf**

Ihre Vorschläge

Markierung eines Radaufstellstreifens an der Kreuzung Ringstraße / Nußlocher Straße



- Im Norden aufgrund der Straßenbreite nicht möglich
- Im Süden ist die praktische Prüfung der Schleppkurven der Busse notwendig



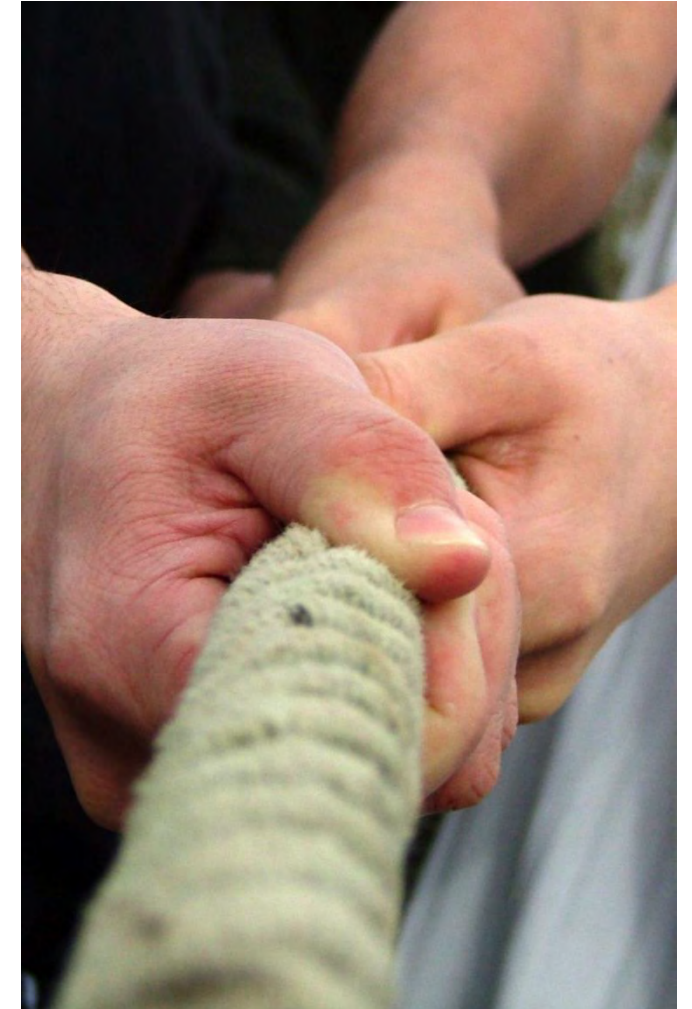
Ausblick

Nächste Arbeitskreissitzung

Schwerpunktthema:
Fußverkehrskonzept

Mittwoch, den 10. Mai 2023
ab 19.00 Uhr im Ratssaal

Protokolle und Arbeitsunterlagen finden Sie unter:
www.walldorf.de/nachhaltig/mobilitaet/fussverkehr



A green chalkboard with a white sign that reads "Die Straße ist für alle da." The sign is written in a simple, black, sans-serif font. The background of the chalkboard is a light green color, and there are some faint, sketchy lines suggesting a drawing of a street or a building.

Die Straße
ist für **alle** da.

Vielen Dank für

Ihre Aufmerksamkeit

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

info@planersocietaet.de



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

www.planersocietaet.de