



Zwischenbericht

Fußverkehrskonzept für die Stadt Walldorf

Stadt Walldorf

FD 42 - Stadtplanung
Nußlocher Straße 45
69190 Walldorf

Dortmund, im Dezember 2024

www.planersocietaet.de

Erstellt durch



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

Moritz Müller (Projektleiter)

Jan Hauenstein

Manuel Kitzmann

Bildnachweis

Titelseite: Achim Mende www.walldorf360.de

Alle weiteren Fotos und Grafiken, wenn nicht weiter angegeben: Planersocietät

www.planersocietaet.de

Inhalt

1	Anlass und Aufgabe	4
2	Öffentlichkeitsbeteiligung	7
2.1	Online-Beteiligung	7
2.2	Bürgerworkshop	17
3	Ausgangssituation zur Mobilität in Walldorf	21
3.1	Lage in der Region und verkehrliche Anbindung	21
3.2	Bevölkerungs- und Stadtstruktur	23
3.3	Wichtige Quell- und Zielorte in Walldorf	26
3.4	Vorhandene Unterlagen, Daten und Konzepte	28
3.5	Einschätzung zum Fußverkehrsaufkommen	32
4	Netzkonzeption im Fußverkehr	37
4.1	Herleitung der Routen	37
4.2	Verlauf der Fußverkehrsrouten	42
5	Bestandsanalyse	44
5.1	Längsverkehr	44
5.2	Querverkehr	49
5.3	Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität	55
5.4	Erreichbarkeitsanalyse	62
5.5	Unfallanalyse	66
5.6	Zusammenfassende Stärken und Schwächen	70
6	Ziele und Grundsätze der Fußverkehrsförderung	72
6.1	Fußstrategie Walldorf: 10 plus 10 Punkte Programm	73
6.2	Begründungen zum 10 plus 10 Punkte Programm	80
7	Ausblick Maßnahmenkonzeption	97
7.1	Maßnahmenkatalog (Zwischenstand)	98
7.2	Schlüsselmaßnahmen (Zwischenstand)	111

1 Anlass und Aufgabe

Mit einem Fußverkehrskonzept der Stadt Walldorf sollen die Sicherheit und die Attraktivität des Zufußgehens erhöht und ein Maßnahmenprogramm zur Behebung von Defiziten und Mängeln umgesetzt werden.

Die Stadt Walldorf verfügt mit dem Mobilitätspakt seit 2018 über ein regionales Strategiekonzept, das sich als Ziel gesetzt hat, Verbesserungen im Berufsverkehr innerhalb des Wirtschaftsraumes zu erreichen. Als wesentliche Aufgabe und Schlüssel der gesteckten Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität, ist die Förderung der aktiven Mobilität und ihrer Vernetzung untereinander herausgestellt worden. Mit den Fußverkehrs-Checks 2021, die durch unser Fachbüro durchgeführt wurden, hat die Stadt Walldorf den Weg für eine systematische Fußverkehrsförderung geebnet und die Sensibilisierung von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit im Fußverkehr vorangetrieben. Aufbauend auf den dabei erzielten Ergebnissen wurde von Verwaltung und Politik ein verstärktes Engagement im Fußverkehr beschlossen, was in der Mitgliedschaft an der Arbeitsgemeinschaft für Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK BW) mündete. Gleichzeitig wurde damit das Bekenntnis gegeben, die Auszeichnung des Landes Baden-Württemberg als „Fußgängerfreundliche Kommune“ für 2028 als Ziel zu definieren. Aus den dafür zu erreichenden Meilensteinen, die durch die AGFK festgelegt sind, und der Motivation der Stadt Walldorf für eine gesamtstädtische Strategie zur Förderung des Fußverkehrs, ergibt sich die Absicht ein Fußverkehrskonzept für Walldorf zu erstellen. Die Gründung des „Arbeitskreises Nahmobilität“ 2022 als direktes Ergebnis der Fußverkehrs-Checks, der sich aus unterschiedlichen Personengruppen aus Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit konstituiert, konnte den durch die Fußverkehrs-Checks angestoßenen Austausch verstetigen.

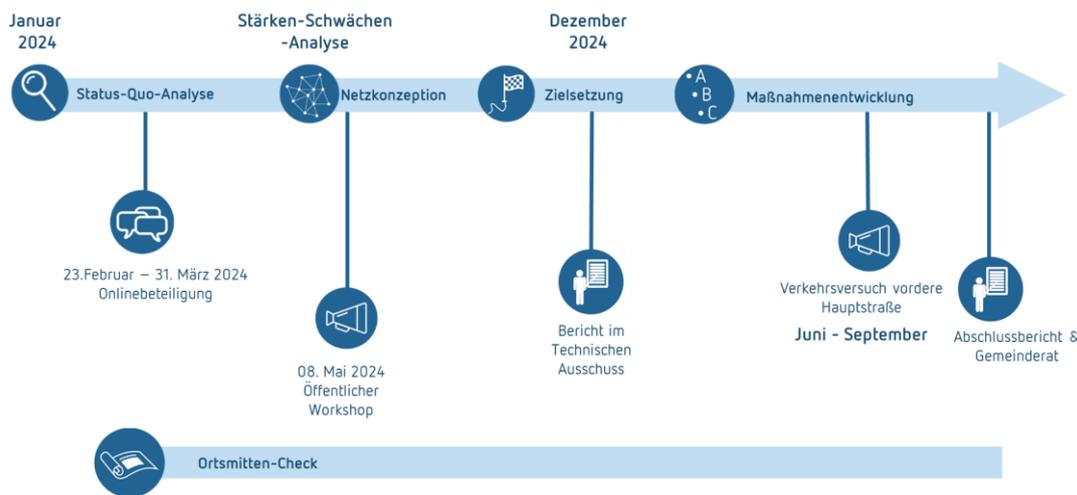
Der Arbeitskreis hat anlassbezogen wichtige Rahmenbedingungen und Zielsetzungen für das zu erstellende Fußverkehrskonzept in Walldorf aufgestellt sowie inhaltliche und räumliche Schwerpunkte definiert. So soll eine integrierte Netzkonzeption erstellt werden, die vor allem die Wohn- und Arbeitsstadt sowie den zentralen Versorgungsbereich räumlich aufgreift. Der inhaltliche Fokus soll dabei auf die Straßenumgestaltung und die Aufenthaltsqualität zur Umsetzung einer lebenswerten Innenstadt sowie der barrierefreien Wege (-verknüpfung) unter Berücksichtigung der schmalen Gehwegbreiten und dem hohen Parkdruck gelegt werden. Kurzfristige und bereits während des Erarbeitungsprozesses umsetzungsorientierte Maßnahmen sind dabei zu entwickeln. Mit dem Fußverkehrskonzept sollen die Bedingungen für den Fußverkehr in der Stadt Walldorf untersucht und deutlich verbessert werden. Grundsätzlich bringt Walldorf gute Voraussetzungen für einen starken Fußverkehr mit. So verfügt es über ein kompaktes Stadtgebiet, in dem die wichtigsten Ziele fußläufig erreichbar sind und bietet damit ein hohes Potenzial als Stadt der kurzen Wege. Auch die ebene Topographie begünstigt das Zufußgehen.

Diese Rahmenbedingungen sollen nun mit dem gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept genutzt werden, um Walldorf als Stadt der aktiven Mobilität weiter zu qualifizieren und als „Fußverkehrsfreundliche Kommune“ bis 2028 zu entwickeln.

Prozess und Zeitplan

Das Fußwegeverkehrskonzept gliedert sich in verschiedene Bausteine, die aufeinander aufbauen und eine stringente Vorgehensweise garantieren (vgl. Abbildung 1). Der Prozess zur Erarbeitung des Fußverkehrskonzept für die die Stadt Walldorf ist über einen Zeitraum von etwa anderthalb Jahren vorgesehen.

Abbildung 1: Ablauf des Fußverkehrskonzeptes



Quelle: Planersocietät

In einem ersten vorbereitenden Schritt wurden die Grundlagen erarbeitet. Dazu sind in einem Auftaktgespräch zwischen der Stadt Walldorf und der Planersocietät die Aufgabenstellung konkretisiert und der Projektverlauf terminlich und inhaltlich abgestimmt worden. In der Grundlagen-Analyse wurden anschließend bereits vorhandene Konzepte und Daten der Stadt Walldorf analysiert und wichtige Punkte für den Fußverkehr herausgearbeitet. Auf Grundlage wichtiger Quell- und Zielverbindungen wurde ein erstes Hauptfußwegenetz definiert, das durch die Hinweise aus der Onlinebeteiligung und dem öffentlichen Workshop finalisiert und kartographisch aufgearbeitet wurde (vgl. Kapitel 4 Netzkonzeption im Fußverkehr). Im Anschluss daran fand die Bestandsaufnahme der festgesetzten Hauptwegerouten statt, die mit Hilfe schriftlicher und fotografischer Dokumentation vor Ort festgehalten wurde. Dabei wurden sowohl die Bestandsinfrastruktur (z. B. Art der Führung, Querungen, Bushaltestellen, Geschwindigkeitsniveau) als auch festgestellte Mängel (z. B. fehlende Barrierefreiheit, Engstellen, mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit) festgehalten, die daran anknüpfend in Karten dargestellt worden sind. Neben der Netzkonzeption und der Stärken-Schwächen-Analyse wurde zudem eine Zielsetzung formuliert. Die gemeinsam mit der Stadtverwaltung und den Teilnehmenden des öffentlichen Workshops erarbeiteten Ziele und Grundsätze der Fußverkehrsförderung aus dieser Phase, stellen ein zentrales Element dar und sind die Grundlage für die Maßnahmenkonzeption, die im Anschluss erarbeitet wird.

In der Maßnahmenentwicklung wird ein Katalog erstellt, der viele kleinere Einzelmaßnahmen erhält, die vor allem die Mängelbehebung aus der Bestandserfassung beinhalten. Zudem werden fünf Schlüsselmaßnahmen bearbeitet, welche häufige oder besonders wirkungsvolle/wichtige Maßnahmen entlang der Hauptfußverkehrsrouten in Walldorf darstellen.

Darüber hinaus ist ein Verkehrsversuch als Leuchtturmprojekt des Fußverkehrskonzepts vorgesehen: In den Sommermonaten 2025 soll die vordere Hauptstraße temporär umgestaltet werden, um die Qualität für den Fußverkehr dort maßgeblich zu verbessern. Der Wunsch nach Verbesserungsmaßnahmen in diesem Bereich wurde bereits zahlreichen Beteiligungsformaten und Konzepten thematisiert (Fußverkehrs-Check 2021, Arbeitskreis Nahmobilität, Einzelhandelskonzept, Ortsmitten-Check, IHK Innenstadtberatung). Der Verkehrsversuch dient vor allem zur Erprobung von Maßnahmen und ermöglicht es, Maßnahmen auszutesten, bevor sie baulich und langfristig umgesetzt werden. So können wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, ob die Maßnahmen geeignet sind die Qualität für den Fußverkehr genügend zu fördern sowie gleichzeitig vorliegende Nutzungskonflikte ausreichend adressiert werden. Eine entsprechende Beteiligung und Evaluation der Vor- und Nachteile ist wichtiger Bestandteil des Verkehrsversuchs.

Der vorliegende Zwischenbericht fasst die Ergebnisse der Bestandsanalyse, der Netzkonzeption und der Ziele der Fußverkehrsförderung in Walldorf zusammen. Weiterhin beinhaltet er bereits Einblicke in die Maßnahmenentwicklung. Die finalen Maßnahmen sowie die Ergebnisse des Verkehrsversuchs werden im Endbericht, der nach dem Verkehrsversuch im September 2025 fertiggestellt wird, thematisiert.

2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Thematiken der Verkehrsplanung und der zukünftigen Entwicklung der Mobilität betreffen alle Walldorfer Bürgerinnen und Bürger. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Der dabei entstehende Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen für Bewohnerinnen und Bewohner entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität besitzt daher erhebliche Auswirkungen für die Einwohnenden, Betriebe und Unternehmen in Walldorf und muss für eine erfolgreiche Mobilitätswende von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden. Hierfür ist ein partizipativer Prozess, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden, notwendig. Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Walldorfer Fußverkehrskonzept findet dabei auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Formaten statt.

Die Ergebnisse aus der bisher erfolgten Beteiligung werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

2.1 Online-Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung des Fußverkehrskonzepts wurde zwischen dem 23. Februar und 31. März 2024 eine Online-Beteiligung durchgeführt. Die Online-Beteiligung diente vor allem dazu, Hinweise und Ideen zu Maßnahmen im Fußverkehr von den Bürgerinnen und Bürgern zu erhalten. Die Bürgerschaft ist täglich in der Stadt Walldorf unterwegs und damit ein Teil des Verkehrsgeschehens. Sie kennt daher viele Alltagssituationen und Problemstellungen des Fußverkehrs am besten. Im Rahmen der Onlinebeteiligung bestand die Möglichkeit in eine interaktive Karte Anregungen und Hinweise einzutragen. Die Ergebnisse sind im folgenden Kapitel zusammengefasst. Die einzelnen Hinweise können weiterhin in der [Online-Karte](#)¹ eingesehen werden.

Die Online-Beteiligung stellt einen zentralen Bestandteil der Status-quo-Analyse des Fußverkehrskonzeptes in Walldorf dar. In einer interaktiven Karte konnten mit Hilfe von Pins zu den Rubriken „Aufenthaltsqualität (z.B. Neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen etc.)“, „Querungen (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)", „Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)", „Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)", „Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)" und „Sonstiges" Anregungen und Ideen eingetragen werden. Hier ging es auch darum, Problemstellen bzw. Mängel und Stärken des Fußverkehrs in Walldorf zu be-

¹ <http://planersocietaet.de/walldorf>

nennen. Zudem hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Beiträge mit „Gefällt mir“ (im Folgenden als Like bezeichnet) zu bewerten und zu kommentieren. Die Ergebnisse sind im Folgenden dargestellt.

Neben der Möglichkeit Ideen zu verorten, wurden die Teilnehmenden auch nach ihren wichtigsten Routen im Alltag und in der Freizeit gefragt, um diese Informationen für die Netzkonzeption nutzen zu können. Die Ergebnisse zu den Routen sind Kapitel 4.1.2 dargestellt.

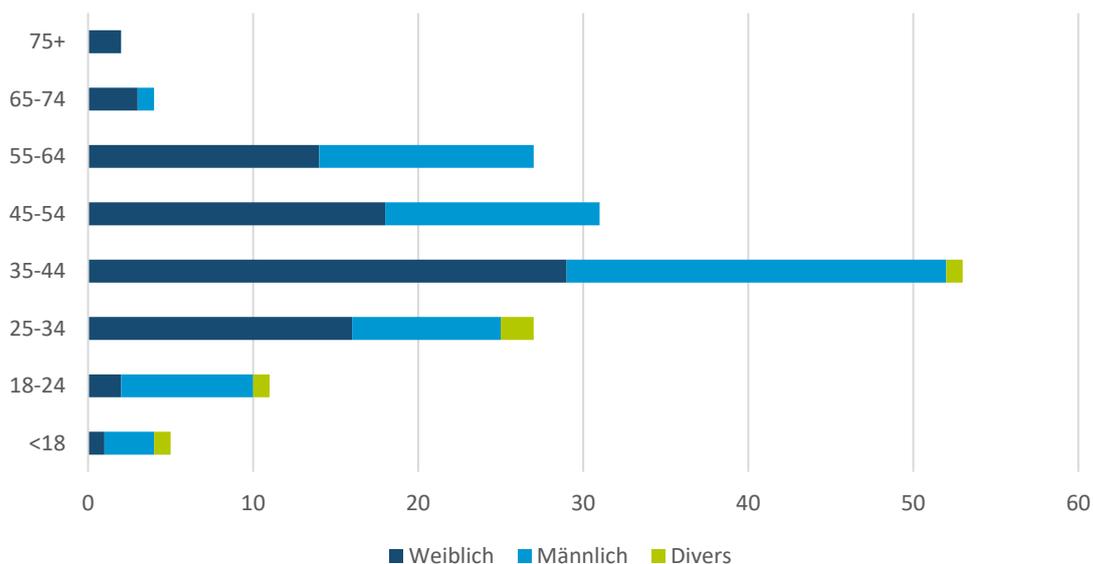
Allgemeine Zahlen

Insgesamt haben 294 Teilnehmende 233 Beiträge, 54 Kommentare und 349 Likes in die interaktive Karte von Walldorf eingetragen. Mit 13 Likes kommt, die am besten bewertete Idee aus dem Feld *Gehwege ausbauen*, die den schmalen Gehweg zwischen Drehscheibe und Lindenplatz thematisiert.

Ein Beteiligungsformat wie die interaktive Karte wird erfahrungsgemäß vorrangig genutzt, um auf gewisse Missstände und Handlungserfordernisse hinzuweisen und weniger, um bereits gute Situationen hervorzuheben, dies ist auch in Walldorf der Fall.

Da eine möglichst niederschwellige Teilnahme ermöglicht werden sollte, konnten die Interessierten an der Online-Beteiligung anonym teilnehmen. Das heißt, es konnte bei der Beteiligung auch als Gast mitgemacht werden, wozu lediglich die Angabe eines Geburtsdatums, Geschlechts und einer Postleitzahl notwendig waren. Zur Teilnahme bestand keinerlei Verpflichtung. Das Diagramm zeigt die Altersverteilung der 160 Teilnehmenden, welche ihr Alter angegeben haben. Besonders die Altersgruppen 35-44 (33% der Nutzenden) und 45-54 (19%) sind stark vertreten. Am schwächsten sind die Altersgruppen <18 (3%), 65-74 (3%) und 75+ (1%) vertreten.

Abbildung 2: Altersverteilung der Teilnehmenden der Online-Beteiligung



Quelle: Planersocietät

Rubriken

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit ihre Beiträge selbstständig Rubriken zuzuordnen. Beiträge, die einer anderen Rubrik besser zuzuordnen waren, wurden nachträglich durch das Planungsbüro in die entsprechende Rubrik verschoben. Somit stellt das hier dargestellte Ergebnis bereits eine nachbearbeitete Version da. Die Verteilung der 233 Beiträge in die vorgegebenen Rubriken ist in Abbildung 3 dargestellt. Mit 72 Beiträgen, was 31 Prozent der Einträge entspricht, wurde die Rubrik *Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben* am häufigsten ausgewählt. 19 Prozent aller Anregungen (44 Beiträge) wurden in der Rubrik *Querungen* geteilt. Für die Rubrik *Gehweg ausbauen* wurden 29 Beiträge verfasst und bei der Rubrik *Aufenthaltsqualität* 40 Beiträge eingezeichnet. In der Rubrik *Barrierefreiheit verbessern* wurden sieben Beiträge verfasst. 41 Beiträge wurden unter der Rubrik *Sonstiges* eingetragen. Durch diese Verteilung zeigt sich, dass die Teilnehmenden der interaktiven Karte am meisten Ideen und Anregungen zu Konflikten mit anderen Verkehrsarten und Gehwegen eingetragen haben.

Bei der Verteilung der 349 Likes auf die verschiedenen Rubriken wird ein ähnliches Bild ersichtlich. 136 Likes wurden auf Beiträge der Rubrik *Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben* verteilt, 69 auf Beiträge aus der Rubrik *Aufenthaltsqualität* und 63 Likes haben Beiträge aus *Gehweg ausbauen* erhalten. Ergänzend ist noch zu erwähnen, dass die Zuordnung zu den Rubriken nicht immer eindeutig ist und deswegen die hier genannten Werte nur Anhaltspunkte sind. Beispielsweise können Beiträge der Rubrik *Gehweg* meist auch der Rubrik *Barrierefreiheit* zugeordnet werden.

Abbildung 3: Verteilung der Beiträge in die interaktive Karte nach Rubriken

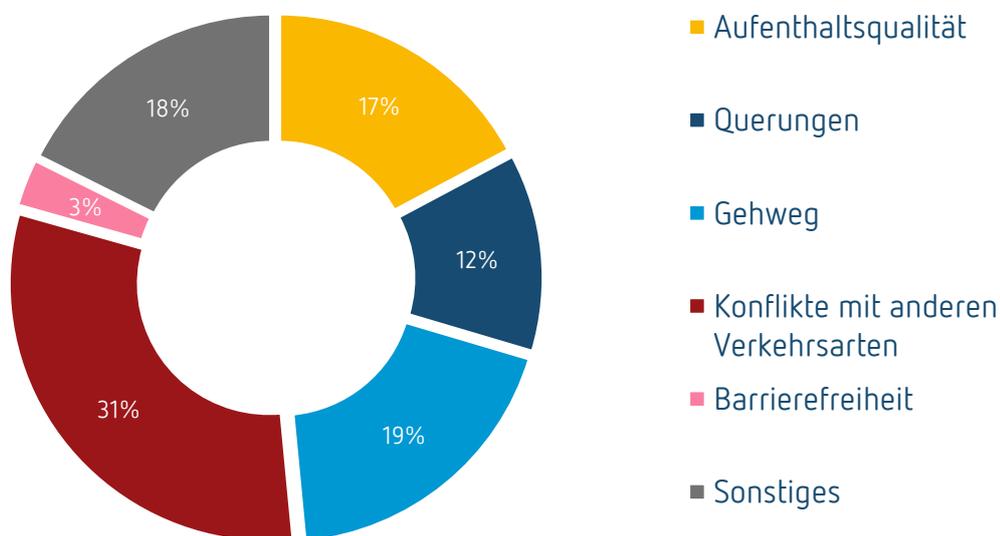
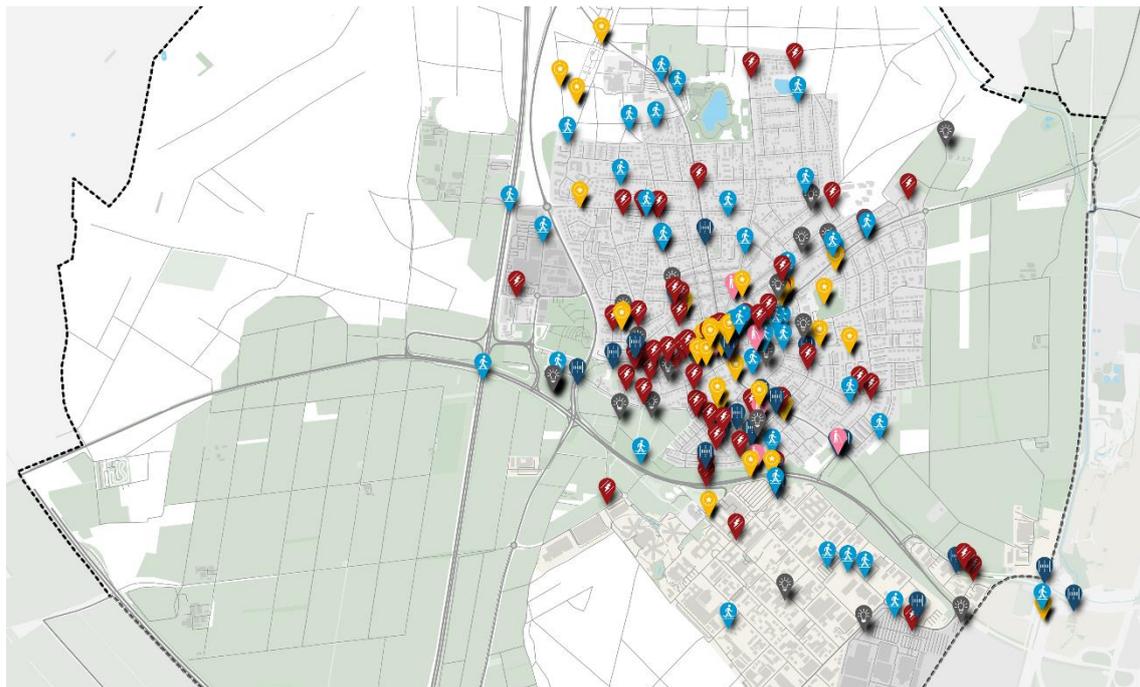


Abbildung 4: Verortung aller Beiträge in die interaktive Karte

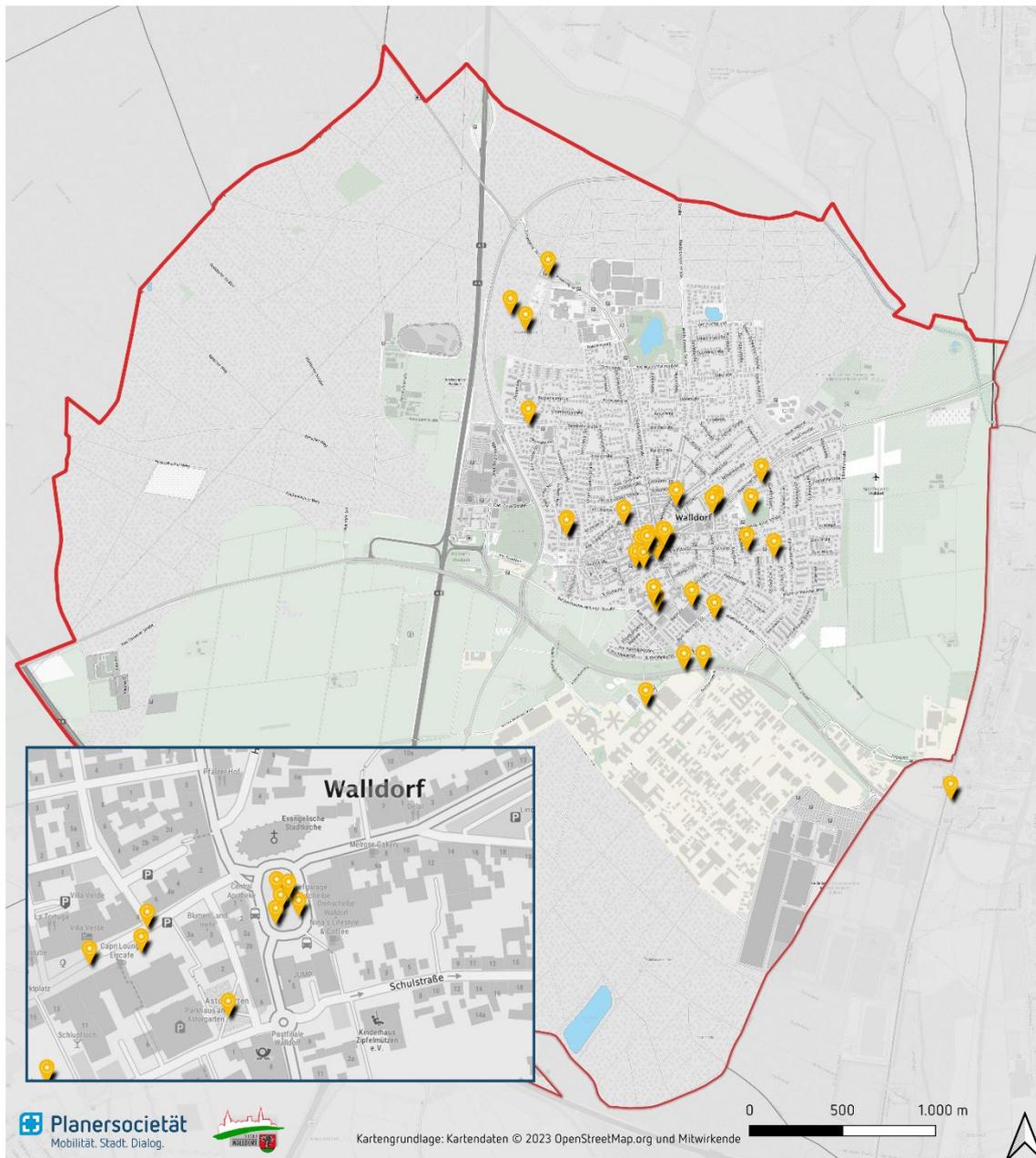


Kategorien Ideenmelder

-  Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)
-  Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)
-  Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)
-  Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)
-  Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)
-  Sonstiges

0 500 1.000 m

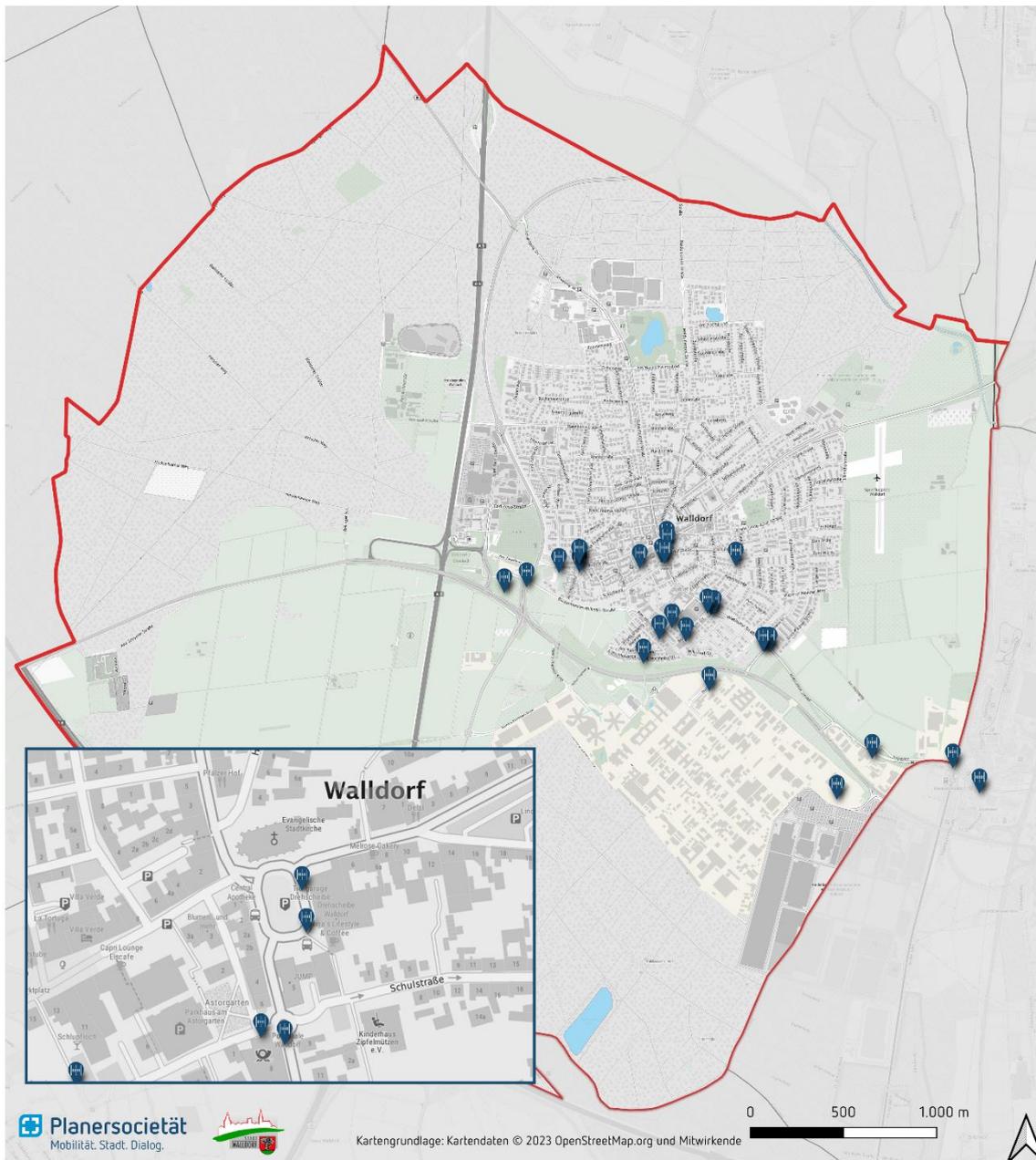


Abbildung 5: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Aufenthaltsqualität*

Quelle: Planersocietät

Rubrik *Aufenthaltsqualität*

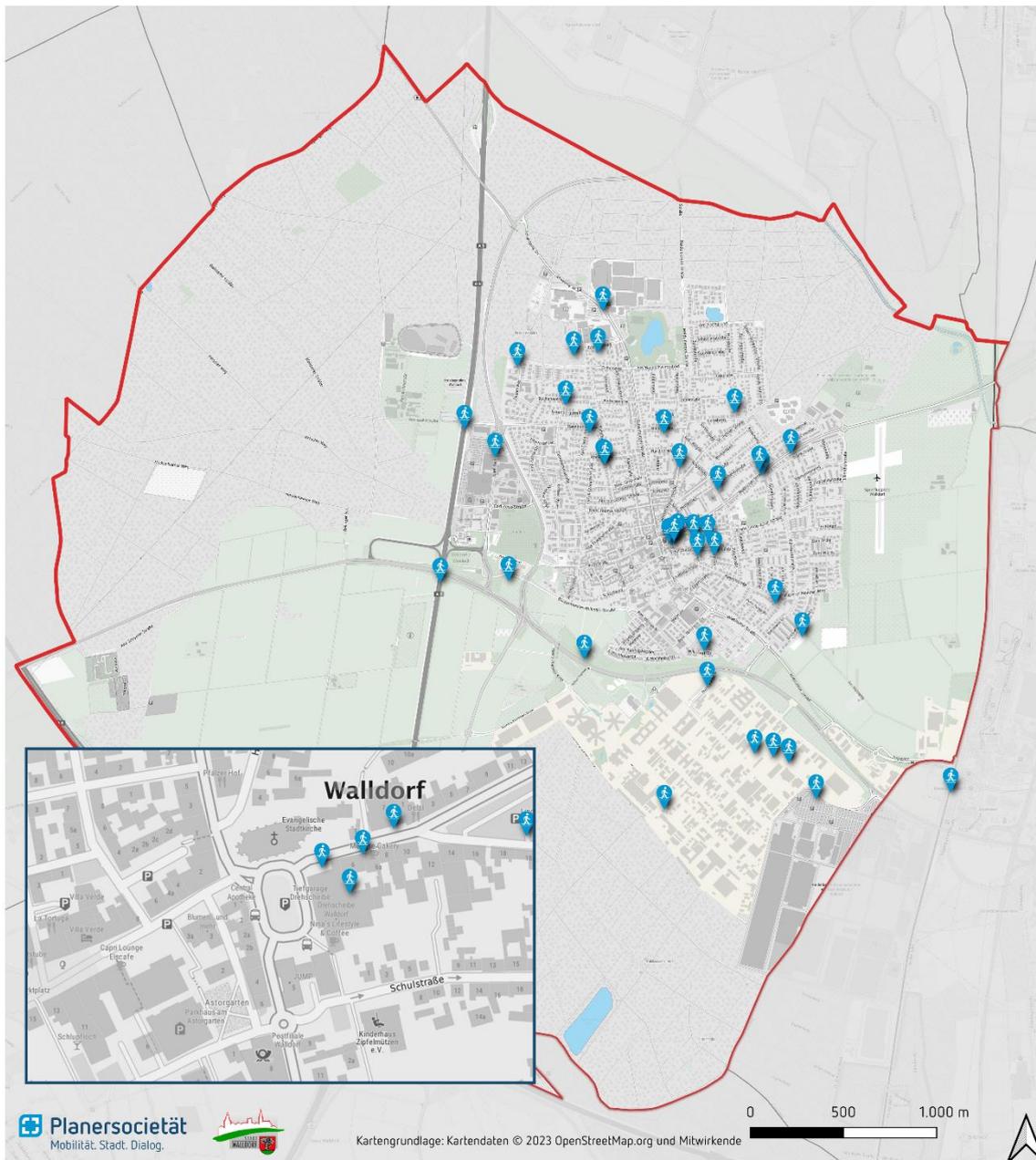
In der Rubrik *Aufenthaltsqualität* finden sich Anregungen und Hinweise zu öffentlichen Räumen und der Situation der Aufenthaltsqualität vor Ort, sowie Anmerkungen zu Spiel- und Sportflächen und möglichen Verkehrsberuhigungen. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 40 Beiträge verfasst, fünf Kommentare abgegeben und 69 Likes verteilt. Die Beiträge sind besonders in der Ortsmitte und auf verschiedene Grünflächen im Stadtgebiet verteilt. Ein besonderer Schwerpunkt findet an der Drehscheibe in der Ortsmitte. Hier sind sieben Beiträge, welche sich mit der Aufenthaltsqualität an diesem Platz beschäftigen. Die Beiträge bemängeln insbesondere die fehlende Beschattung, den Mangel an Grün und Sitzgelegenheiten sowie die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr.

Abbildung 6: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Querungen*

Quelle: Planersocietät

Rubrik Querungen

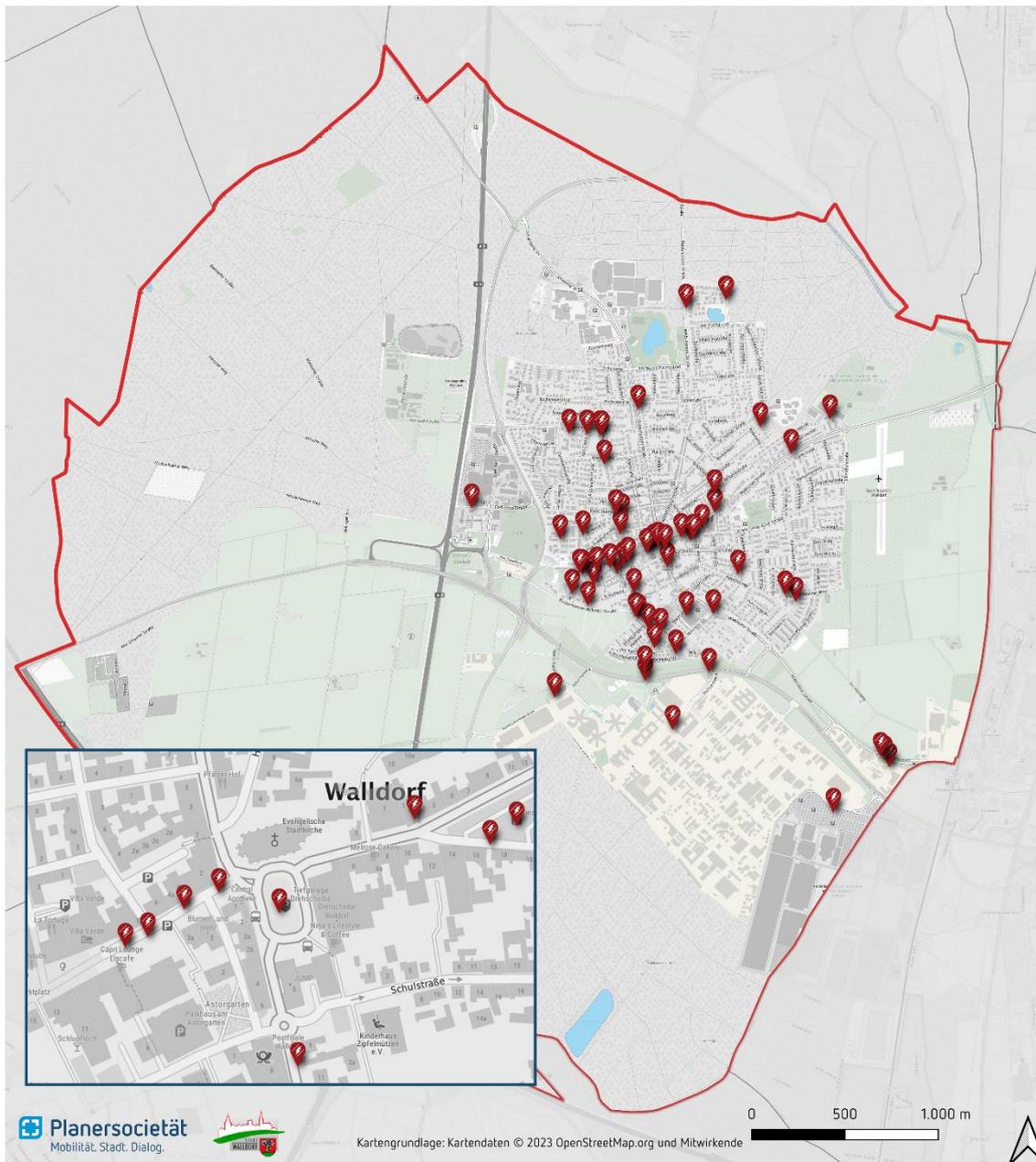
In der Rubrik Querungen finden sich Anregungen und Hinweise zu bestehenden gesicherten oder ungesicherten Querungsstellen, sowie Vorschläge und Ideen zur Herstellung von neuen Querungsanlagen. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 29 Beiträge verfasst, fünf Kommentare abgegeben und 41 Likes verteilt. Verortet sind die 29 Beiträge mehrheitlich im südlichen Stadtgebiet. Besondere Schwerpunkte finden sich in der Ortsmitte von Walldorf und an der Wieslocher Straße. Inhaltlich fordern die Beiträge schwerpunktmäßig neue gesicherte Querungsanlagen, insbesondere an den Kreisverkehren auf der Wieslocher Straße und der Bahnhofsstraße. In den Wohngebieten liegt der Fokus mehrheitlich auf der Verbesserung bestehender Anlagen.

Abbildung 7: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Gehweg ausbauen*

Quelle: Planersocietät

Rubrik Gehweg ausbauen

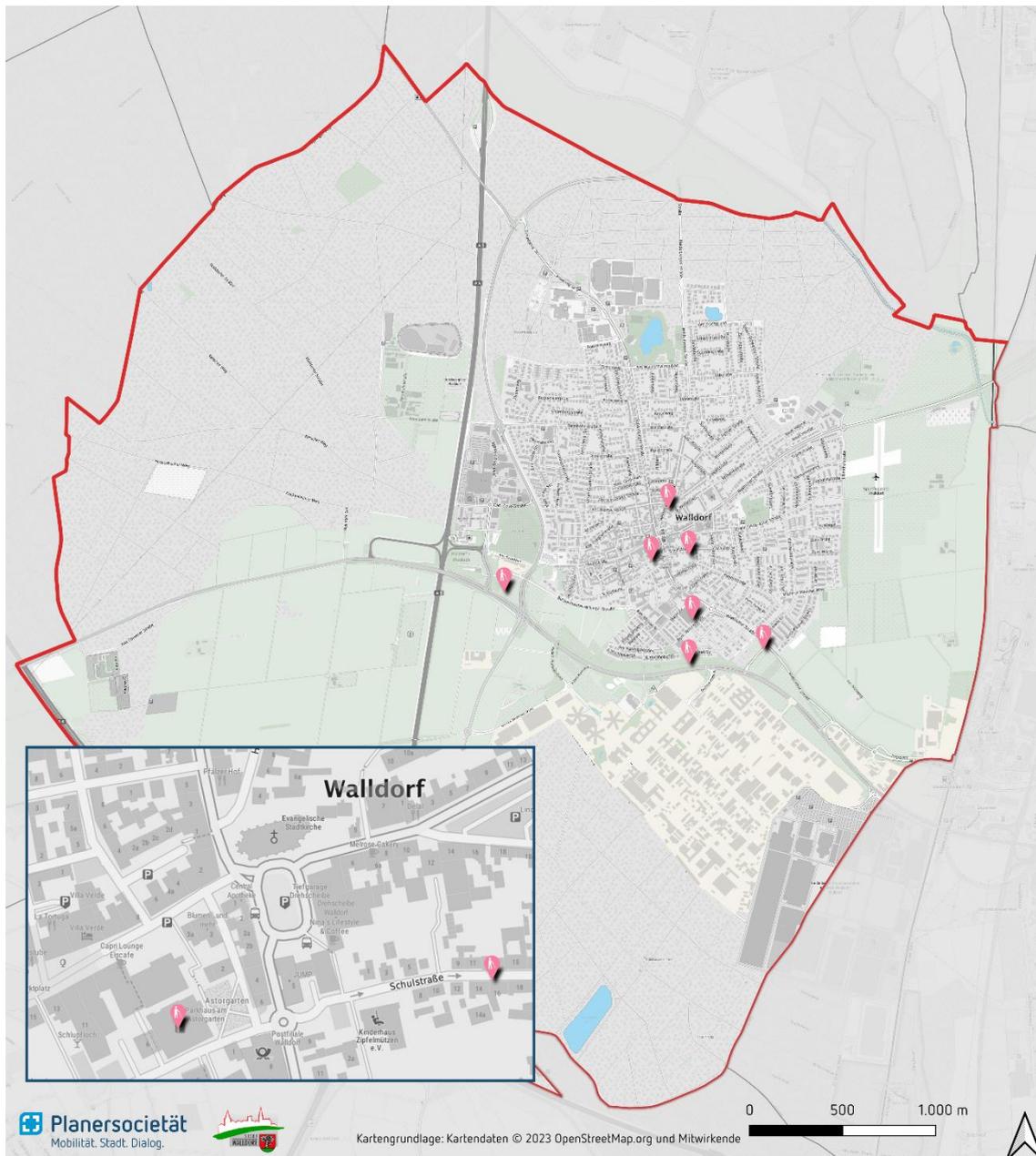
In der Rubrik *Gehweg ausbauen* finden sich Anregungen und Hinweise zu verschiedenen Gehwegen und deren Zustand. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 44 Beiträge verfasst, sechs Kommentare abgegeben und 63 Likes verteilt. Verortet sind die Beiträge im gesamten Stadtgebiet. Die Beiträge sind hauptsächlich auf die Ortsmitte und die Wohngebiete verteilt. Besonders wird die Breite von einigen Gehwegen auf wichtigen Verbindungsrouten kritisiert, wie beispielsweise der Gehweg zwischen Drehscheibe und Lindenplatz. Auch werden fehlende Gehwege thematisiert, wie an der Neuen Heimat im Nordosten der Stadt.

Abbildung 8: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben*

Quelle: Planersocietät

Rubrik Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben

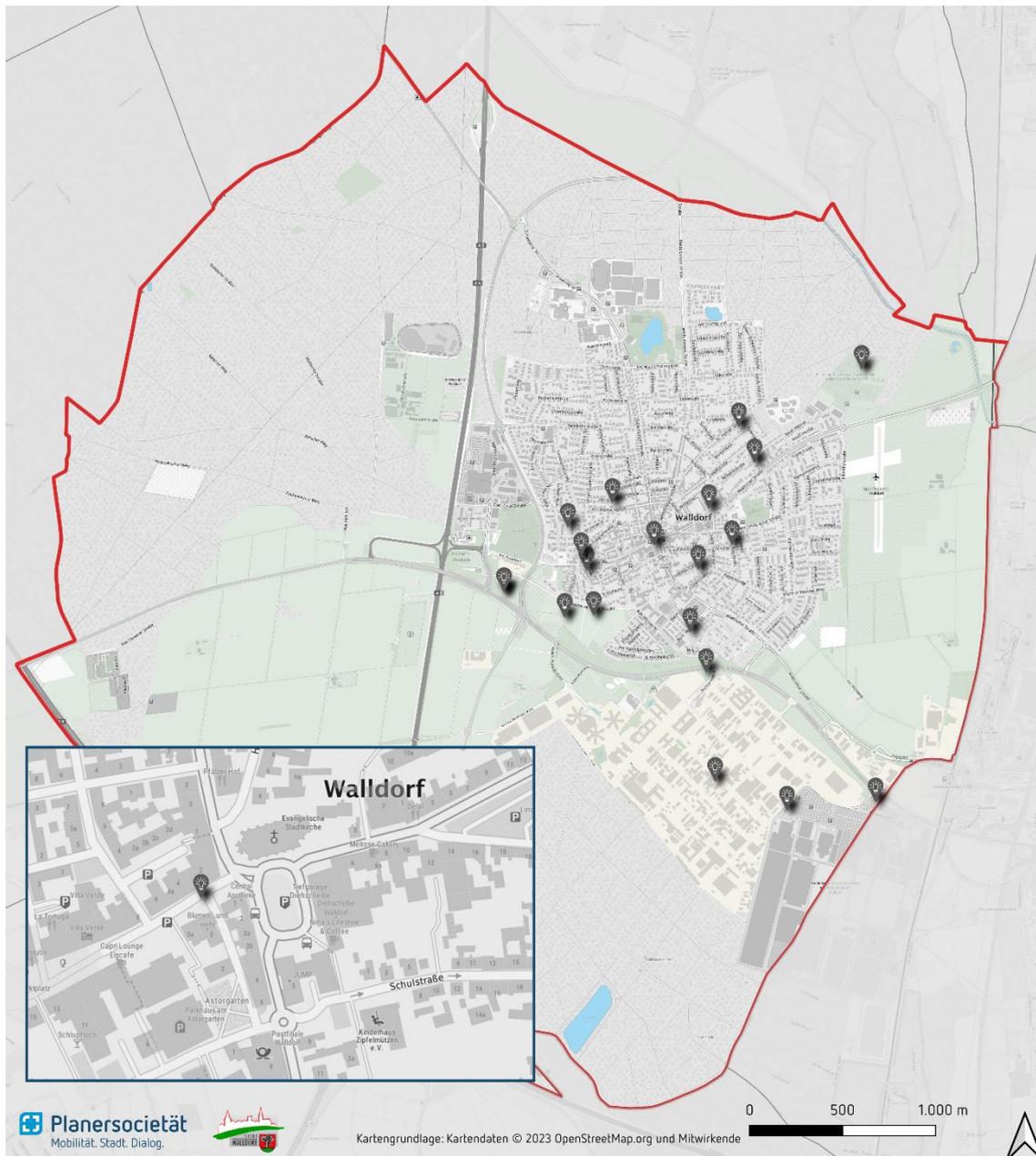
In der Rubrik *Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben* finden sich Anregungen und Hinweise zu Stellen an denen besondere Konfliktsituationen zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsarten bestehen. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 72 Beiträge verfasst, 31 Kommentare abgegeben und 136 Likes verteilt. Verortet sind die Beiträge im gesamten Stadtgebiet mit besonderem Schwerpunkt auf der Hauptstraße in der Ortsmitte. Thematisch werden schwerpunktmäßig Konflikte mit dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr in den Beiträgen erwähnt. Beispielsweise wird in der Hauptstraße angemerkt, dass es häufig zu Konflikten zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Fußverkehr kommt oder Vorfahrtsregeln durch dem fließenden Kfz-Verkehr missachtet werden.

Abbildung 9: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Barrierefreiheit verbessern*

Quelle: Planersocietät

Rubrik *Barrierefreiheit verbessern*

In der Rubrik *Barrierefreiheit verbessern* finden sich Anregungen und Hinweise zu Orten mangelnder Barrierefreiheit in Form von Hindernissen, Stufen oder ähnlichem. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 7 Beiträge verfasst, ein Kommentar abgegeben und drei Likes verteilt. Verortet sind die Beiträge eher in der südlichen Hälfte der Stadt. Thematisch werden hier kleinere Mängel der Barrierefreiheit behandelt, wie fehlende abgesenkte Bordsteine oder rollstuhlgerechte Gehwege. Es finden sich jedoch auch in anderen Rubriken einzelne Beiträge, welche das Thema Barrierefreiheit behandeln, wie beispielsweise der Rubrik Gehwege ausbauen.

Abbildung 10: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Sonstiges*

Quelle: Planersocietät

Rubrik *Sonstiges*

In der Rubrik *Sonstiges* finden sich Beiträge, die keiner der übrigen Rubriken zugeordnet werden können. Dies liegt unter anderem daran, dass der direkte Bezug zum Fußverkehr fehlt (z.B. den Kfz-Verkehr oder Einzelhandel betreffende Beiträge) oder sehr spezifische Anregungen beigetragen wurden. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 41 Beiträge verfasst, sechs Kommentare abgegeben und 37 Likes verteilt. Verortet sind die Beiträge im gesamten Stadtgebiet und allen Ortsteilen. Thematisiert werden in diesen Beiträgen Probleme, welche nicht direkt den Fußverkehr betreffen, zum Beispiel schlechte Sichtbeziehungen für den Kfz-Verkehr, oder nicht in eine der anderen Rubriken eingeordnet werden können, wie blende Beleuchtung auf einem Fußweg.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Auswertung der Online-Beteiligung zeigt, dass es in Walldorf ein großes Interesse der Bürgerschaft an der Verbesserung des Fußverkehrs gibt. Insgesamt haben im Zeitraum vom 23. Februar und 31. März 2024 294 Teilnehmende 233 Beiträge, 54 Kommentare und 349 Likes in die interaktive Karte eingetragen.

Die Beiträge sind grundsätzlich gleichmäßig auf alle Stadtteile verteilt, was auf umfassende Beteiligung und verschiedene Anliegen in unterschiedlichen Bereichen hinweist. Die hohe Beteiligung zeigt auch, dass digitale Beteiligungsformate wie diese interaktive Karte ein effektives Mittel sind, um die Meinungen und Wünsche der Bürgerschaft zu erfassen.

Ein sehr zentrales Thema bei der Beteiligung sind die Konflikte speziell mit dem Rad- und Kfz-Verkehr in der Stadt. Dies deutet auf einen besonderen Handlungsbedarf im Bereich Verkehrsverhalten sowie Regelungen im Straßenverkehr hin.

Räumlich betrachtet liegt der Schwerpunkt der Beiträge auf der Ortsmitte, im speziellen auf der Hauptstraße und der Drehscheibe. An der Drehscheibe wird besonders die Aufenthaltsqualität bemängelt und verschiedene Vorschläge zu deren Verbesserung eingebracht. In der Hauptstraße auf der anderen Seite werden besonders die Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr thematisiert. Abseits von diesen Schwerpunkten wird besonders in den Wohngebieten der Zustand der Gehwege bemängelt und sich Verbesserungen gewünscht.

Die einzelnen Hinweise können im Anhang 1 eingesehen werden.

Die Hinweise aus der Online-Beteiligung ergänzen die durch die Planersocietät durchgeführte Bestandsaufnahme und -analyse und werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Alle Beiträge und Kommentare stehen der Stadt Walldorf zur Verfügung, sodass ggf. auf kleine Anliegen zeitnahe reagiert werden kann bzw. die zuständigen Stellen informiert werden können.

2.2 Bürgerworkshop

In der Auftaktveranstaltung zum Fußverkehrskonzept in Walldorf wurden der Ablauf und die Ziele des Projekts erläutert. Zudem wurden erste Eindrücke aus der Bestandsaufnahme präsentiert. In einer anschließenden Workshopphase hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, das Fußverkehrsroutennetz für Walldorf sowie verschiedene Zielthesen zu diskutieren. Der Entwurf des Fußverkehrsroutennetz stammte dabei aus Ergebnissen aus der Online-Beteiligung und Absprachen mit der Gemeinde. Darüber hinaus konnten sie Mängel und Wünsche im Hinblick auf den Fußverkehr in Walldorf äußern.

Die Ergebnisse dieser Veranstaltung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

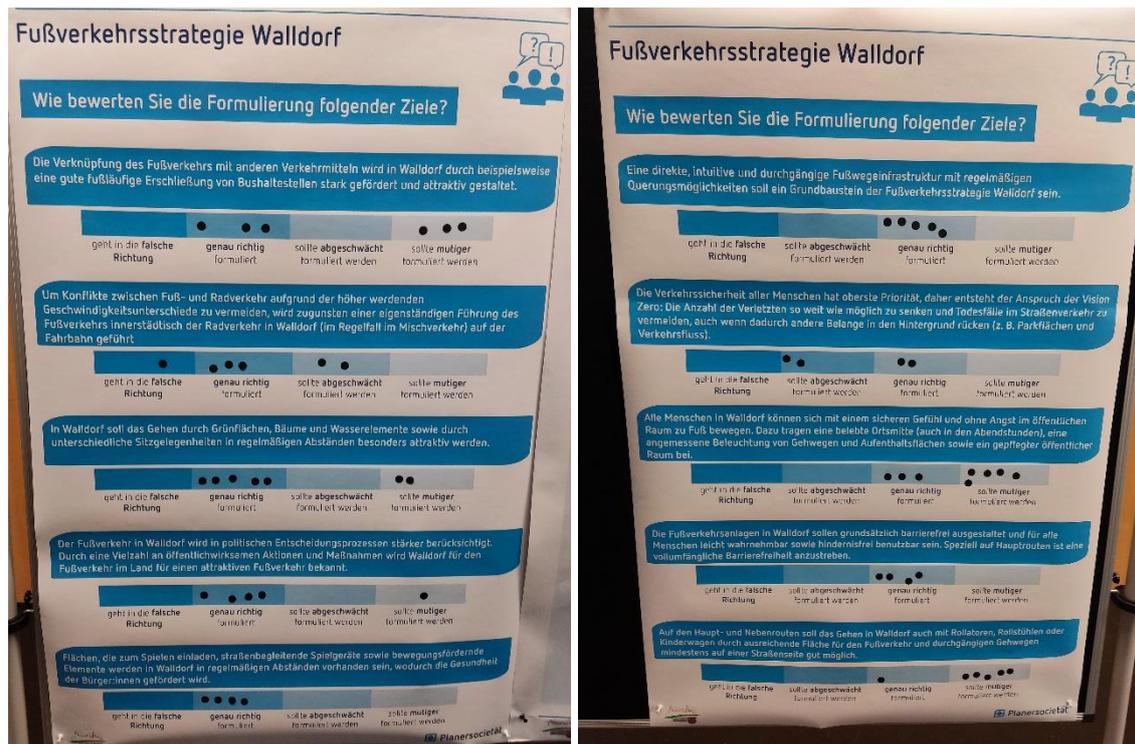
Zielthesen

Es wurde allgemein Einigkeit darüber erzielt, dass die Ziele spezifisch auf Walldorf abgestimmt werden sollten, um konkrete und nicht zu allgemeine Aussagen zu treffen. Wichtige Ziele, die besonders hervorgehoben wurden, waren die Barrierefreiheit, die Verkehrssicherheit (subjektiv und

objektiv) sowie mehr Aufenthaltsqualität (z.B. Spielgeräte und Sitzgelegenheiten) und Grün im öffentlichen Raum. Insgesamt sollte das Ziel sein, eine Stadt zu haben, in der man sich gut zu Fuß bewegen kann.

Besonderer Handlungsbedarf wird von den Teilnehmenden bei den schmalen Gehwegbreiten und dem Gefälle, Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung sowie Konflikte mit dem Radverkehr gesehen.

Abbildung 11: Ergebnis der Bewertung von Thesen im Workshop



Zu den Fußverkehrsrouten:

Die vorab entwickelten Fußverkehrsrouten wurden größtenteils als sinnvoll erachtet. Besonders wichtig sind dabei die Routen entlang der Schulwege, wie beispielsweise die Friedenstraße und die Straße „Am Waldschwimmbad“. Auch die Ziegelstraße sowie die Verbindung zum Bahnhof und dem Kino wurden als bedeutend hervorgehoben.

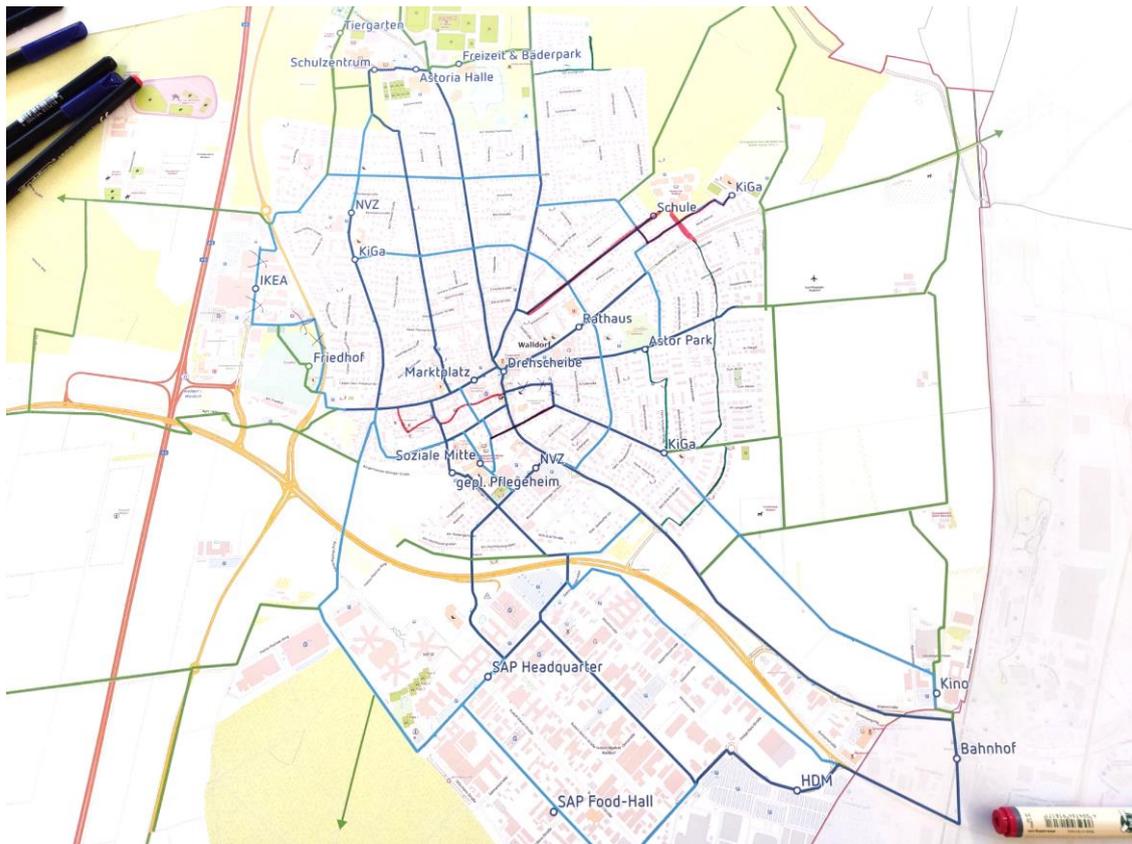
Zusätzlich wurden weitere wichtige Routen diskutiert, darunter die Erich-Kästner-Straße als wichtige Freizeitroute, sowie der „Dreckweg“ in Walldorf-Ost als Alltagsroute.

Im Rahmen der Diskussion wurden auch verschiedene parallel verlaufende Routenoptionen miteinander verglichen. Dazu gehören unter anderem die Verbindung in Richtung Ikea, die am Friedhof vorbeiführt, sowie die Ost-West-Verbindung über den Rockenauer Pfad, Jahnstraße und Rennbahnstraße.

Des Weiteren wurden weniger bedeutende Fußachsen angesprochen, wie etwa die Schulstraße. Auch generelle Mängel an den Fußwegen in Walldorf wurden thematisiert, insbesondere in den Bereichen Albert-Fritz-Straße, Goethestraße und der Fußgängerzone Hauptstraße.

Insgesamt zeigt sich, dass es ein breites Interesse an der Optimierung des Fußverkehrsnetzes in Walldorf gibt und dass sowohl wichtige als auch weniger bedeutende Routen einer eingehenden Betrachtung bedürfen.

Abbildung 12: Anpassungen an dem Routennetz



Durch den Bürgerworkshop erhielten interessierte Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich aktiv an der zukünftigen Entwicklung des Fußverkehrs in Walldorf zu beteiligen. In der Workshopphase hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, eine Vielzahl von Themen rund um den Fußverkehr anzusprechen. Dies führte zu wertvollen Erkenntnissen und der Entwicklung von weiteren Ideen.

Beispielsweise die Idee eines Einbahnstraßenkonzepts mit Radverkehr frei, um in schmalen Straße zumindest einen einseitigen Gehweg schaffen zu können.

3 Ausgangssituation zur Mobilität in Walldorf

Das Mobilitätsverhalten sowie dessen Entwicklung wird von unterschiedlichen Einflüssen geprägt. Neben persönlichen Gewohnheiten und Präferenzen sowie dem Angebot unterschiedlicher Verkehrsangebote sind die räumlichen Gegebenheiten maßgeblich. Zu den räumlichen Gegebenheiten gehören einerseits die geographische Lage des Untersuchungsgebiets in der Region und andererseits die Strukturen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Dies sind sowohl die Stadtstruktur als auch die Bevölkerungsstruktur. Aus der geographischen Lage und der Stadtstruktur können sich Verflechtungen mit umliegenden Kommunen ergeben. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von Bedeutung. Im Folgenden werden diese mobilitätsbezogenen Grundlagen der Stadt Walldorf und sich daraus ergebene Folgen für das Fußverkehrskonzept dargestellt.

3.1 Lage in der Region und verkehrliche Anbindung

Die Stadt Walldorf liegt nördlich im Bundesland Baden-Württemberg und gehört gemeinsam mit 54 weiteren Städten und Gemeinden zum Rhein-Neckar-Kreis und dem Regierungsbezirk Karlsruhe. Die Stadt Walldorf bildet mit der Nachbarstadt Wiesloch ein Mittelzentrum und dient somit als Anlaufpunkt für die Versorgung an Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die durch die angrenzenden Grundzentren (Sandhausen, Leimen, Nußloch, St. Leon-Rot und Reilingen) nicht geleistet werden können. Die nächstgelegenen größeren Städte, die als Oberzentren klassifiziert sind, sind Heidelberg (ca. 12 km entfernt) und Mannheim im Norden (ca. 24 km entfernt) sowie Karlsruhe im Süden (ca. 37 km entfernt).

Zwischen den Städten Walldorf und Wiesloch, aber dem Stadtgebiet Wiesloch zugeordnet, liegt der Bahnhof Wiesloch-Walldorf. Hier halten täglich Regionalzüge und S-Bahnen, welche zwischen Karlsruhe und Mannheim verkehren. In den Morgenstunden fahren außerdem vereinzelt Intercity-Linien sowie Intercity-Express-Linien in Richtung Dortmund und Stuttgart. Ebenfalls hält der FlixTrain in Richtung Basel oder Berlin am Bahnhof Wiesloch-Walldorf².

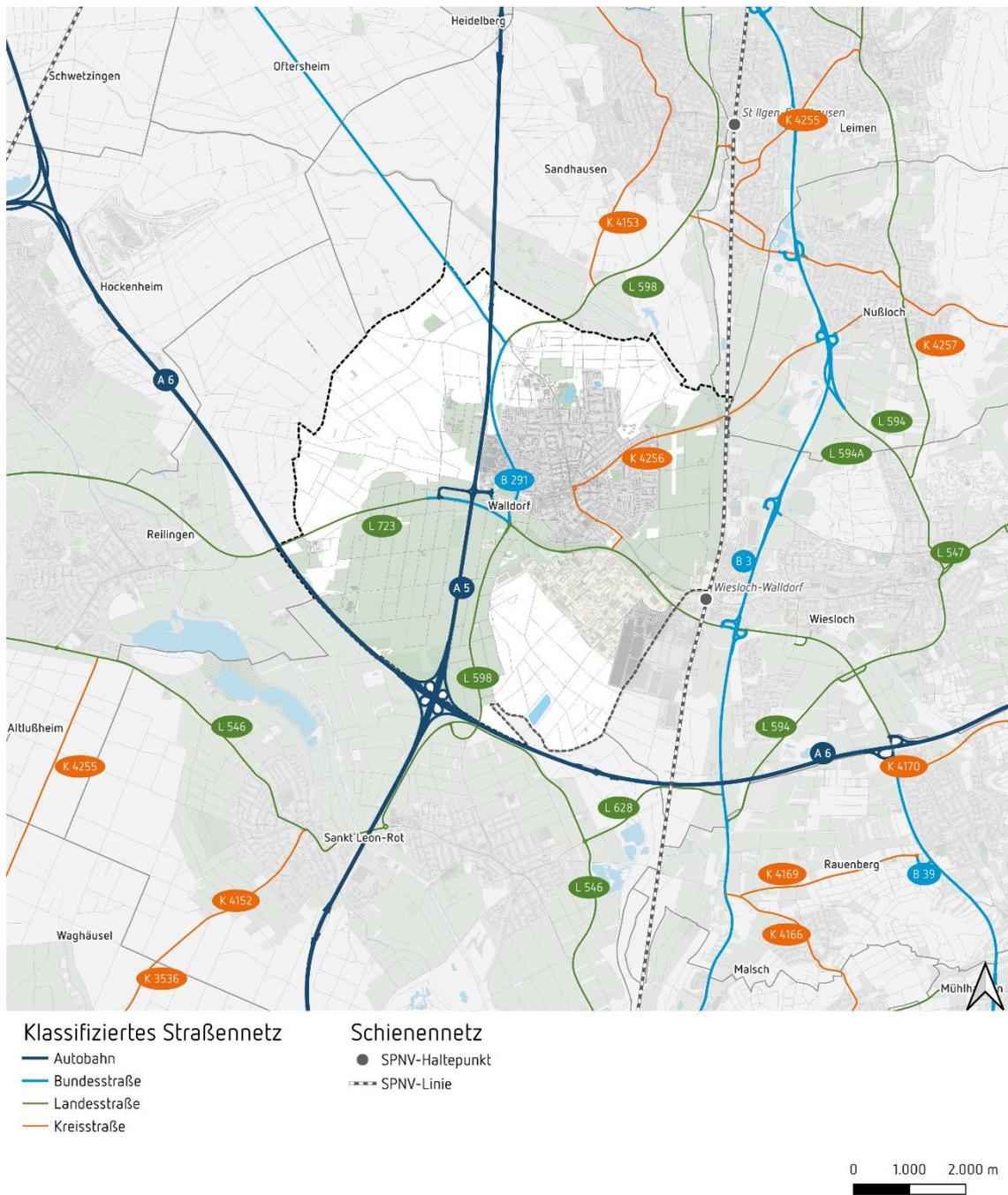
Unterstützt wird das öffentliche Verkehrsangebot durch den Stadtbus nach Wiesloch sowie verschiedenen Linien nach Sandhausen und Heidelberg sowie weiteren Bussen nach St. Leon-Rot, Reilingen/Altlußheim und Schwetzingen. Innerhalb des Stadtgebiets wird das Busfahren seit 2022 für die Fahrgäste zum Nulltarif angeboten. Ebenso die Anbindung zum und vom Bahnhof Wiesloch-Walldorf ist kostenfrei. Andere Fahrten über das Stadtgebiet hinaus sind nicht im Angebot enthalten³.

² <https://www.bahnhof.de/wiesloch-walldorf>

³ <https://www.walldorf.de/>

Im gesamten Stadtgebiet verlaufen Landes- und Kreisstraßen sowie die Bundesstraße 291 und verbinden die Ortschaften miteinander. Des Weiteren führt die Bundesautobahn A 5 von Basel über Freiburg im Breisgau, Karlsruhe, Darmstadt und Frankfurt am Main nach Alsfeld und fungiert somit als überregionale Nord-Süd-Anbindung. Auf der West-Ost-Achse und im Süden von Walldorf verläuft die Bundesautobahn A 6 zwischen Frankreich und Tschechien, welche durch die deutschen Städte Saarbrücken, Kaiserslautern, Nürnberg, Amberg und Waidhaus führt.

Abbildung 13: Klassifiziertes Straßen- und Schienennetz in Walldorf und Umgebung



3.2 Bevölkerungs- und Stadtstruktur

Stadtstruktur

Die größte Ausdehnung der Stadt beträgt ca. 8,1 km von West nach Ost und ca. 7,9 km von Nord nach Süd und besitzt eine Gesamtfläche von 19,9 km². Walldorf ist von sechs Wäldern umgeben, welche insgesamt eine etwa 7,6 km² große Fläche einnehmen, was mehr als einem Drittel der gesamten Stadt entspricht. Im Süden von Walldorf und damit im Waldgebiet Hochholz, befindet sich der Waldsee, welcher als wichtiges Ziel und Erholungsort für Radfahrende, Spaziergehende, Joggende und Angelnde gilt⁴.

Die Innenstadt von Walldorf bietet ein breites Angebot von kleinen Fachgeschäften und attraktiver Gastronomie. Außerdem befinden sich dort der Marktplatz, die katholische Kirche St. Peter, die evangelische Stadtkirche, das Pflegezentrum der Astorstiftung sowie die Stadtbücherei.

Neben einigen Kindergärten, die über das Stadtgebiet verteilt sind, befinden sich auch einige Schulen in Walldorf. Südlich der Innenstadt liegt die Grundschule Schillerschule sowie das Sonderpädagogische Bildungs- & Beratungszentrum Sambuga-Schule. Nordöstlich und am Waldrand des Waldgebiets Dannheckerwald befindet sich die Grund- und Werkrealschule Waldschule und im Norden der Stadt liegt das Schulzentrum, welches aus der Theodor-Heuss-Realschule und einem Gymnasium besteht. Angrenzend an das Schulzentrum befinden sich außerdem einige Freizeiteinrichtungen sowie das Gelände des FC Astoria Walldorf.

Im Süden der Stadt befindet sich ein Industrie- und Gewerbegebiet, in dem der europaweit führende Softwareanbieter SAP mit rund 24.000 Arbeitsplätzen seinen Sitz hat⁵ sowie ein Standort des Industrieanlagenanbieters SKF. Außerdem befindet sich auf der Grenze zwischen Walldorf und Wiesloch der wichtigste Produktionsstandort und die Konzernzentrale der Heidelberger Druckmaschinen AG⁶ und ein Standort der John Deere International GmbH. Direkt an der Autobahn A 5 im Westen der Stadt befindet sich zusätzlich noch ein kleineres Gewerbegebiet, in dem ein großer IKEA sowie weitere Möbel- und Autohäuser ihren Platz finden.

⁴ <https://www.walldorf.de/nachhaltigkeit/natur-und-landschaft/waelder>

⁵ <https://www.sap.com>

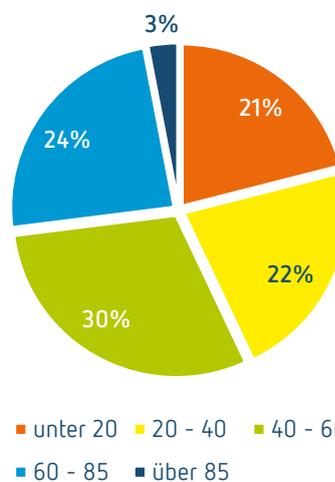
⁶ <https://www.heidelberg.com>

Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

In Walldorf leben insgesamt 15.545 Menschen (Stand: 2020)⁷. Mit einem Blick auf die aktuelle und zukünftige Altersverteilung wird eine gleichmäßige Verteilung der Altersgruppen deutlich (vgl. Abbildung 14). Aktuell ist die Altersgruppe zwischen 40 und 60 Jahren mit 30 % der Gesamtbevölkerung am größten vertreten. Die über 60-jährigen besitzen einen Anteil von etwa 27 %. Die unter 20-jährigen sowie die Menschen zwischen 20 und 40 Jahren, verteilen sich jeweils auf etwa einen Fünftel der Bevölkerung.

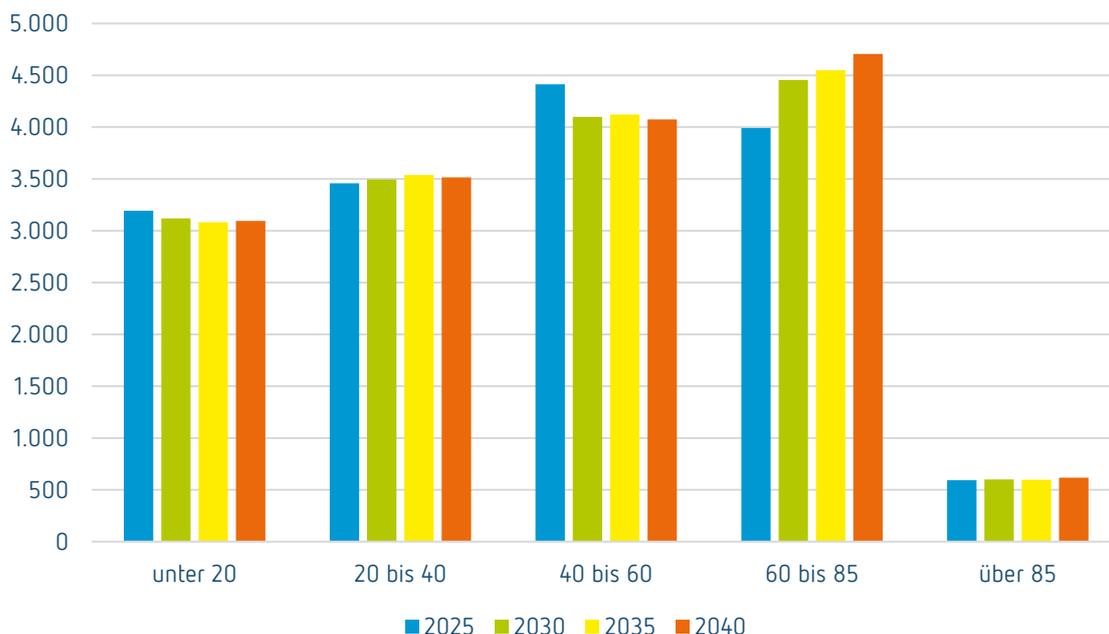
Im Hinblick auf die Entwicklung der Bevölkerung (vgl. Abbildung 15) ist in den nächsten Jahren ein leichter Anstieg der über 60-jährigen zu erwarten und ein leichter Rückgang der unter 20-jährigen sowie ein stärkerer Rückgang der Altersgruppe zwischen 40 und 60 Jahren.

Abbildung 14: aktuelle Altersgruppenverteilung (Stand 2020)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg

Abbildung 15: Prognostizierte Altersverteilung Stadt Walldorf



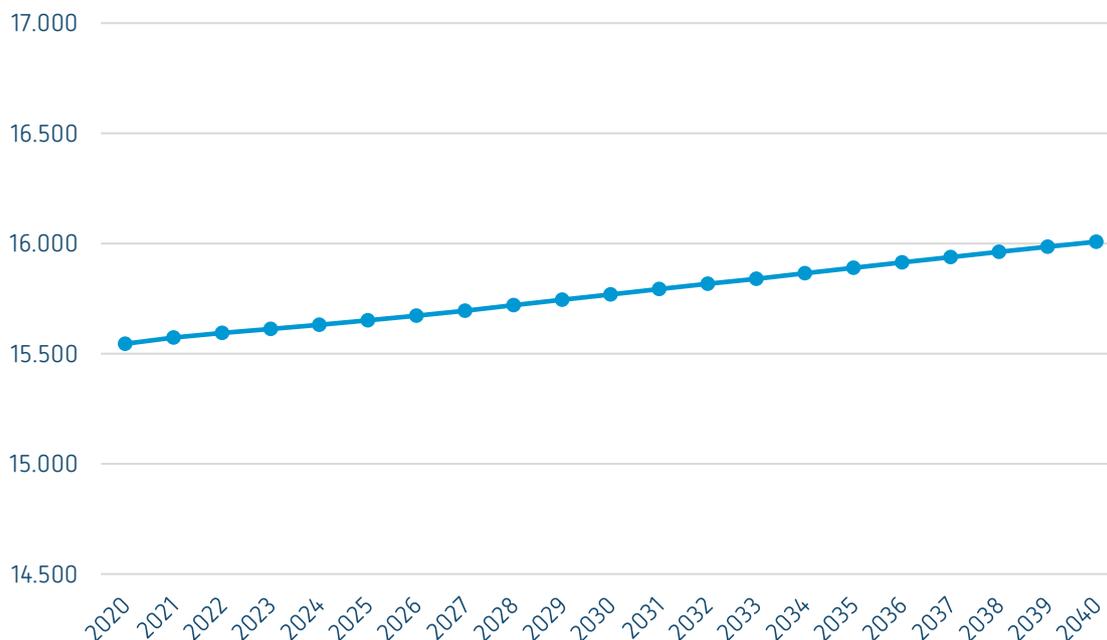
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg

Die prognostizierte Zunahme an älteren Menschen hat direkte Auswirkungen auf die Mobilitätsplanung. In Walldorf muss auch zukünftig die Teilhabe am alltäglichen Leben für alle Menschen gewährleistet sein und somit auch eine gute Grundmobilität vorhanden sein. Dazu zählt vor allem der barrierefreie Ausbau von Fußwegen und vom ÖPNV.

⁷ Bevölkerungsvorausberechnung nach Altersgruppen Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Nach den Prognosen ist insgesamt ein Anstieg von 3 % der Bevölkerung von 15.545 (2020) auf 16.008 Menschen bis in das Jahr 2040 zu erwarten (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung Stadt Walldorf



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg

Schülerzahlen

Auf die Grundschule Schillerschule gehen aktuell insgesamt 418 Kinder, welche sich auf die Vorbereitungsklassen sowie die Stufen eins bis vier verteilen. Die daneben liegende Sambuga-Schule betreut aktuell 25 Kinder in den Klassenstufen eins bis vier. Auf der Grund- und Werkrealschule Waldschule verteilen sich 221 Kinder auf die Vorbereitungsklassen sowie die Stufen eins bis vier. Insgesamt besuchen demnach aktuell 664 Kinder die örtlichen Grundschulen.

Auf die weiterführenden Schulen in Walldorf gehen aktuell 2.275 Schüler und Schülerinnen. Davon gehen 1.160 auf das Gymnasium Walldorf. Diese verteilen sich auf insgesamt 35 Klassen in den Klassenstufen fünf bis zehn sowie auf die gymnasiale Oberstufe mit den Jahrgangsstufen eins und zwei. Auf die Theodor-Heuss-Realschule gehen aktuell 915 Schüler und Schülerinnen, welche sich auf die Klassenstufen fünf bis zehn sowie Vorbereitungsklassen aufteilen. Auf die Werkrealschule in der Waldschule sind etwa 200 Schüler und Schülerinnen, die sich auf die Klassenstufen fünf bis zehn inklusive Inklusionsklassen aufteilen.

Tabelle 1: Schülerzahlen in Walldorf

Schule	Anzahl Schülerinnen und Schüler ca.
Grundschule Schillerschule	418
Grundschule Sambuga-Schule	25
Waldschule	400
Gymnasium Walldorf	1.160
Theodor-Heuss- Realschule	915

3.3 Wichtige Quell- und Zielorte in Walldorf

Walldorf zeichnet sich durch eine kompakte Struktur aus, die eine gute fußläufige Erreichbarkeit ermöglicht. Innerhalb eines Radius von knapp 1,6 km sind nahezu alle bebauten Bereiche der Stadt von der Ortsmitte aus erreichbar. Dies bedeutet, dass alle Alltagsziele in Walldorf als potenzielle Ziele für den Fußverkehr betrachtet werden können.

Die Ortsmitte erstreckt sich über einen Bereich, der sich vom Rathaus über die Nußlocher Straße bis zur Drehscheibe und Hauptstraße sowie bis zur Leopoldstraße streckt. In diesem zentralen Bereich befinden sich zahlreiche Einrichtungen des täglichen Bedarfs, darunter Nahversorger, Einzelhandelsgeschäfte, eine Kindertagesstätte sowie öffentliche Gebäude wie Kirchen und das Rathaus. Diese Ansammlung von Zielen macht diesen Bereich zu einem wichtigen Zielgebiet für Fußgänger und Fußgängerinnen in Walldorf.

Zusätzlich zu diesem zentralen Bereich gibt es weitere bedeutende Zielgebiete:

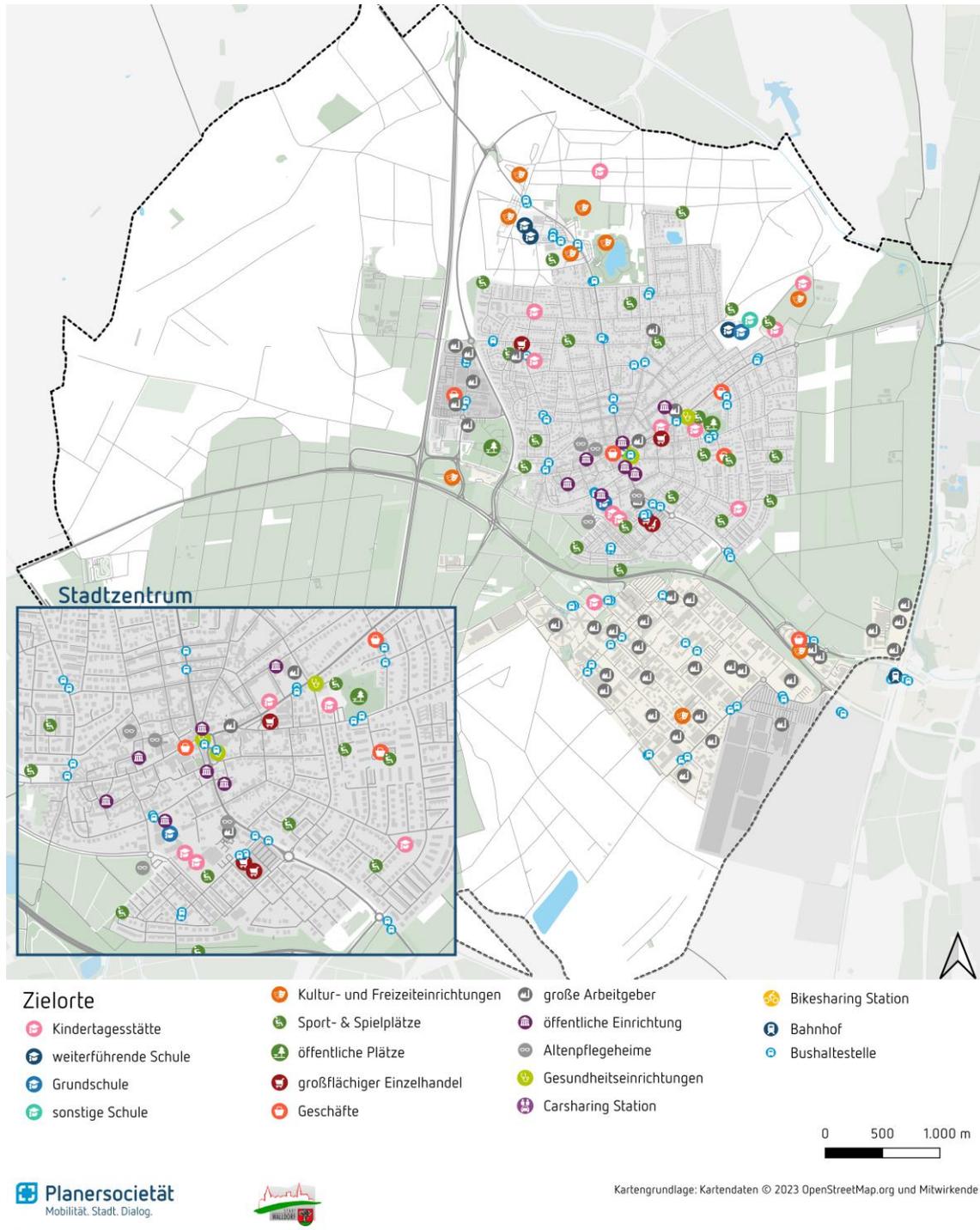
- **Die Arbeitsstadt** mit mehreren großen Arbeitgebern
- **Das Gebiet um die Astoria-Halle** mit dem Gymnasium Walldorf, der Theodor-Heuss Realschule sowie dem Badensee als Freizeitbereich
- **Die Soziale Mitte** mit Schule, Seniorenwohnanlagen und Nahversorger
- **Das Gebiet um den Knotenpunkt Dannheckerstraße/Rennbahnstraße** mit Einzelhandel, Kindertagesstätten und Spielplätzen
- **Der Bereich um die Waldschule** mit Freizeiteinrichtungen und eine Kindertageseinrichtung.

Insgesamt können folgende Ziele als alltägliche oder zumindest wöchentliche Anlaufstellen für die Bürgerinnen und Bürger von Walldorf identifiziert werden (vgl. Abbildung 17): Altenpflegeheime (wie das Pflegezentrum Astoriastiftung), Sport- und Spielplätze, Nahversorger (insbesondere in der Bahnhofstraße), Schulen, Kindertagesstätten sowie Arbeitgeber und Kultureinrichtungen. Auch Anbindungspunkte an den öffentlichen Verkehr sind in diesem Zusammenhang zu nennen (z. B. Haltestellen am Rathaus und an der Drehscheibe).

Ein zentrales Ziel außerhalb des bebauten Stadtgebiets ist der Bahnhof Wiesloch-Walldorf, der sich auf Gemarkung der Nachbarstadt Wiesloch befindet. Von hier aus ist dennoch eine fußläufige Erreichbarkeit sowohl zur Arbeitsstadt als auch zum südöstlichen Stadtgebiet gegeben.

Die Wohngebiete in Walldorf sind über das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der Arbeitsstadt verteilt und stellen wichtige Quellgebiete für den Fußverkehr dar.

Abbildung 17: Wichtige Alltagsziele in Walldorf



3.4 Vorhandene Unterlagen, Daten und Konzepte

IHK Innenstadtberatung

2023 wurde durch die Förderung des Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus ein Förderprogramm zu „Innenstadtberater“ - Empfehlungen zur Weiterentwicklung und Belebung der Innenstadt in Walldorf vorgenommen. Bei diesem Programm wurde auf Basis einer Ist-Analyse der Innenstadt („Innenstadt-Check“) standortbezogene Konzepte in Zusammenarbeit betreffender Akteure und Passanten für die Innenstadt in Walldorf erarbeitet. Die Analyse umfasste eine Erhebung, Passantenbefragungen und -zählungen sowie Experten-Gespräche und einen Digitalisierungs-Check.

Die Ergebnisse dieser umfassenden Untersuchung führten zur Identifizierung folgender Schlüsselprojekte für Walldorf:

- Zukunftsfähige Organisation im Stadtmarketing
- Vermarktung der Innenstadt aufwerten
- Digitale Sichtbarkeit stärken
- Neue Impulse bei Veranstaltungen setzen
- Aufenthaltsqualität erhöhen

Durch die zeitnahe Planung und Umsetzung dieser und weitere Maßnahmen soll eine Stärkung und der Erhalt des Einzelhandels in der Innenstadt von Walldorf unterstützt werden.

Die zeitnahe Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen zielen darauf ab, den Einzelhandel in der Innenstadt von Walldorf zu stärken und dessen Erhalt zu unterstützen. In Kombination mit dem zu entwickelnden Fußverkehrskonzept ergeben sich Synergien, die sowohl den Einzelhandel als auch den Fußverkehr in der Innenstadt attraktiver gestalten können. Das Zufußgehen trägt zur Belebung der Innenstadt bei und bietet ein großes Potenzial an Laufkundschaft für den Einzelhandel. Umgekehrt kann die Förderung des Einzelhandels dazu beitragen, den Fußverkehr als attraktives Fortbewegungsmittel – insbesondere bei kurzen Wegen – stärker in den Vordergrund zu rücken.

Aus diesen Gründen ist die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Einzelhandels im Rahmen der Fußverkehrsförderung sehr begrüßenswert und sollte integraler Bestandteil des Fußverkehrskonzepts sein.

MobiPakt Wiesloch-Walldorf

Als einer von sechs Mobilitätspakten in Baden-Württemberg, haben sich Wiesloch und Walldorf zusammengeschlossen, um gemeinsam an regionalen Lösungskonzepten zu arbeiten. Der Mobilitätspakt dient als Plattform des Austausches und der Kooperation. Gegründet wurde der Mobilitätspakt im Oktober 2018 und hat sich zum Ziel gesetzt, die Mobilität im Wirtschaftsraum Walldorf / Wiesloch umweltfreundlicher und nachhaltiger zu gestalten.

Den wesentlichen Beitrag für eine zukunftsorientierte Sicherung der Mobilität sollen dafür intermodale und vernetzte Lösungsansätze leisten. Grundlage für diesen Prozess ist die Erkenntnis, dass das bisherige Verkehrssystem vielfach an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stößt und die hohen Belastungen im motorisierten Individualverkehr mit regelmäßigen Staus negative Auswirkungen auf Wirtschaft und Bevölkerung in der Region haben. Durch Verbesserungen bei ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und die Vernetzung untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr soll eine Entlastung der Straßeninfrastruktur ermöglicht werden. Bei der Strategie für eine bessere Mobilität im Raum Walldorf/Wiesloch werden innovative Ansätze, wie z.B. die Förderung von umwelt- und klimafreundlichen Antrieben genutzt. Die gesetzten Schwerpunktthemen des Mobilitätspaktes sind:

- Öffentlicher Personennahverkehr
- Fuß- und Radverkehr
- Straßenverkehr und
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

Zur Förderung des Fußverkehrs werden im Mobilitätspakt bspw. die Fußverkehrs-Checks, der Beitritt in der AGFK BW sowie das Fußverkehrskonzept und die allgemeine, gemeinsame Arbeit zur systematischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs und Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur benannt.

Als weiteres Produkt aus dem MobiPakt steht eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten von Pendlerinnen und Pendlern zur Verfügung. Der Fußverkehr spielt hier allerdings eine untergeordnete Rolle – 4,6 % der Befragten gaben an den Weg zur Arbeit zu Fuß zurückzulegen. Auch der Maßnahmenkatalog beinhaltet erste Hinweise auf mögliche Maßnahmen im Fußverkehr, von denen einige auch bereits umgesetzt wurden. Kurzfristig werden bspw. Fußgängerüberwege oder die Verbesserung der Barrierefreiheit an verschiedenen Stellen vorgeschlagen, langfristig u.a. die Ausweitung der Fußgängerzone in der Hauptstraße. Dies soll unter anderem auch im Fußverkehrskonzept weiter geprüft werden.

Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept der Stadt Walldorf aus dem Jahr 2022 gibt die Entwicklung im Bereich des Radverkehrs für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren vor. Basis ist das hierfür entwickelte klassifizierte Radverkehrsnetz Walldorf, bestehend aus Radschnellverbindungen, (Premium-)Pendler-routen, Basisrouten sowie einem Verdichtungsnetz. Im Radverkehrskonzept wird die Förderung der Nahmobilität, und damit auch des Fußverkehrs, als übergeordnetes Ziel aufgeführt. Dies wird

im 10+10-Punkte-Programm konkretisiert. Folgende Punkte betreffen neben dem Radverkehr auch den Fußverkehr:

- „Umweltverbund stärken“
 - Gleichstellung von Fuß- und Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr
 - Trennung von Rad- und Fußverkehr
 - Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs
- „Multi- und Intermodalität fördern“
 - Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten
- „Verkehrssicherheit erhöhen“
 - Die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr soll durchgreifend verbessert werden
- „Gegenseitige Rücksichtnahme“
 - Im Straßenverkehr sind Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme oberstes Gebot

Im Maßnahmenkataster des Radverkehrskonzeptes finden sich ebenso vereinzelte Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen. Dazu zählen bspw. planfreie Querung über die Dietmar-Hopp-Allee und den Gutenbergring für Fuß- und Radverkehr an den Knotenpunkten zur L723 oder Rad- und Fußpiktogrammmarkierungen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme.

Fußverkehrs-Check 2021

Weiteres relevantes Material bietet der Bericht des Fußverkehrschecks 2021. Hier wurden Ziele und Maßnahmen für den Fußverkehr definiert. Zudem werden hier explizit nochmals Stärken und Schwächen des Fußverkehrs aufgeführt. Als Stärken wurden in Walldorf besonders die kompakte Struktur, die bereits bestehenden fußverkehrsfreundlichen Lichtsignalanlagen und die Umverteilung von Flächen des ruhenden Verkehrs zugunsten des Fußverkehrs im öffentlichen Raum identifiziert. Neben den bereits vorhandenen Stärken für den Fußverkehr wurden auch verschiedene Schwächen aufgedeckt: fehlende Leitsysteme, schmale Gehwege in den Nebenstraßen, Hindernisse auf den Gehwegen sowie verschiedene Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsmitteln, insbesondere im Bereich der Drehscheibe.

Neben der Stärken- und Schwächen-Analyse wurden auch zwei Begehungen vor Ort in die Maßnahmenentwicklung einbezogen. In dem Bericht sind Maßnahmenvorschläge entwickelt und verortet worden. Einige davon sind bereits umgesetzt worden, darunter z. B. die Kontrastierung von Treppen und Sitzgelegenheiten sowie der Ausbau fußgängerfreundlicher Querungen. Weitere Maßnahmenvorschläge aus dem Fußverkehrs-Check beziehen sich auf die Ordnung von Gehwegparkern, die Aufpflasterung von Knotenpunkten sowie die generelle Sensibilisierung für den Fußverkehr.

Aus den Erkenntnissen und Maßnahmvorschlägen des Fußverkehrs-Checks können viele Anregungen in das Fußverkehrskonzept übernommen werden.

Ortsmitten Qualitätserfassung

Im Jahr 2023 unterzog sich Walldorf im Rahmen eines landesweiten Angebots einem Qualitätscheck der Ortsmitte. Bei der Qualitätserfassung wurden bestehende Potenziale und Defizite in Bezug auf die Verkehrssituation aufgezeigt und Maßnahmen zur Verbesserung empfohlen. Neben der Aufenthaltsqualität, dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und der Kfz-Verträglichkeit wurde auch der Fußverkehr in der Ortsmitte rund um die Nußlocher Straße zwischen dem Rathaus und der Drehscheibe betrachtet. Von möglichen 6 Punkten wurden dabei 2,5 Punkte für die Qualität des Fußverkehrs in Walldorf erreicht. Negativ bewertet wurden die nicht durchgängige Gehwegbreite von 2,50 Metern, die Einschränkungen durch den ruhenden Verkehr, das Fehlen von Querungsanlagen an jedem Knotenpunkt sowie die unzureichende Barrierefreiheit aller Querungsanlagen. Positiv gewertet wurde in der Ortsmitte hingegen die hohe Bedeutung des Fußverkehrs. Neben der Bewertung wurden auch konkrete Maßnahmvorschläge im Projekt entwickelt. Bezogen auf den Fußverkehr wurden dabei folgende Maßnahmen benannt:

- Wegnahme von Parkflächen zu Gunsten von breiteren Gehwegen entlang der Nußlocher Straße und der Schwetzingen Straße
- Umstrukturierung von Radabstellanlagen die bei Nutzung den Gehweg einschränken
- Anbringen von Fußgängerüberwegen in dem Kreisverkehr Bahnhofstraße/Schulstraße/Obere Grabenstraße
- Einrichtung einer streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Drehscheibe
- Freihaltung der Gehwege von abgestellten Fahrrädern
- Barrierefreier Ausbau eines Fußgängerüberwegs

3.5 Einschätzung zum Fußverkehrsaufkommen

Im Folgenden wird eine Einschätzung zum Fußverkehrsaufkommen in Walldorf getroffen. Diese Einschätzung bezieht sich auf das Stadtgebiet bzw. auf einzelne räumliche Schwerpunkte und wird anhand verschiedener Kriterien getroffen. Dazu zählen z. B. eine Einschätzung zur fußläufigen Erreichbarkeit des Stadtgebiets, Schülerzahlen oder Aussagen zum Modal Split der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD).

Einordnung relevanter Kriterien

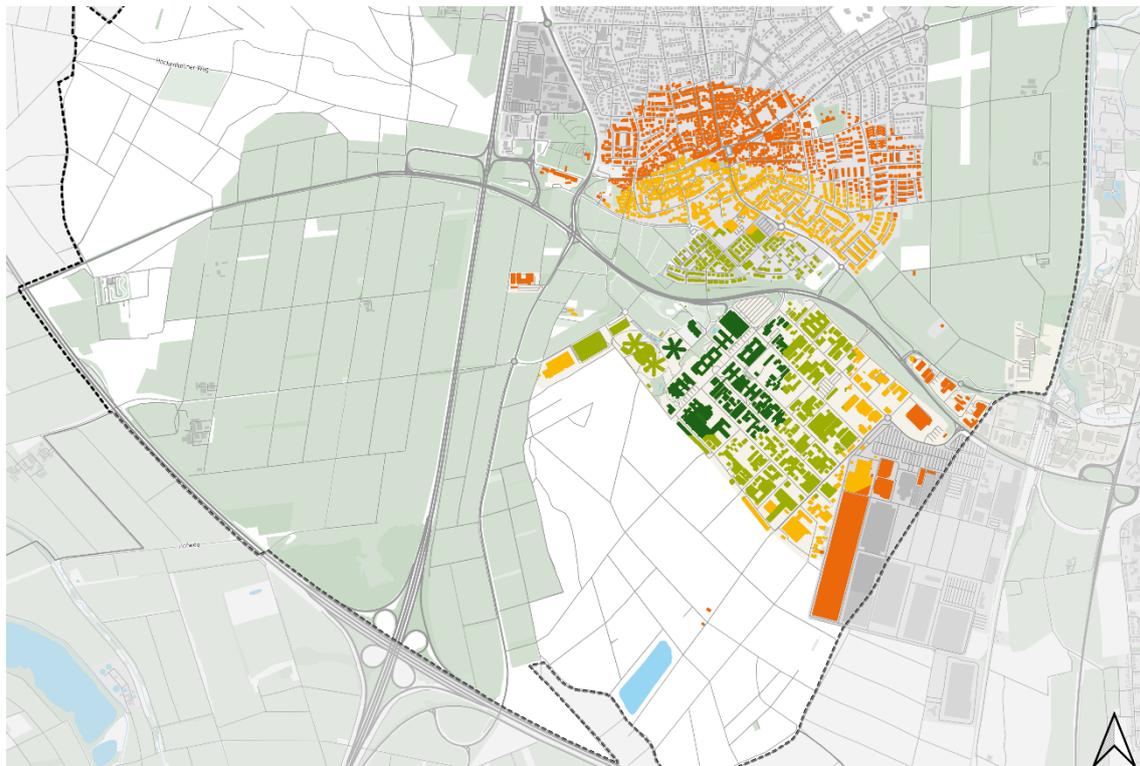
Die Stadtstruktur Walldorfs ist grundsätzlich dazu geeignet Wege zu Fuß zurückzulegen. Dies ist u. a. in der Ausdehnung der bebauten Gebiete zu erkennen. Außerhalb des Ortskerns ist Walldorf von Einfamilienhaus- und Reihenhausbereichen geprägt, sodass grundsätzlich eine gleichmäßige Bevölkerungsdichte angenommen werden kann. Nähere Auswertungen zur Stadt- und Bevölkerungsstruktur sind Kapitel 3.2 zu entnehmen.

Die grundsätzliche Ausdehnung der bebauten Gebiete sowie der Verteilung der Bevölkerung auf das Stadtgebiet ist insbesondere im Quellverkehr für den Fußverkehr von Relevanz. Fußverkehrsrelevante Ziele stellen darüber hinaus ein weiteres wichtiges Kriterium dar. Diese sind nicht nur für die Einwohnenden Walldorfs von Bedeutung, sondern auch für Einpendelnde. Hervorzuheben sind hier insbesondere Arbeitsplatzschwerpunkte oder Einrichtungen für den periodischen Bedarf. Die Einordnung der wichtigen Quell- und Zielorte in Walldorf ist in Kapitel 3.3 dargestellt.

Zur Einschätzung des Fußverkehrsaufkommens ist darauf aufbauend die fußläufige Erreichbarkeit zu berücksichtigen. Nicht alle Entfernungen eignen sich für den Alltagsfußverkehr – mit Zunahme der Entfernung wird auf andere Verkehrsmittel wie z. B. das Fahrrad, den ÖPNV oder den PKW zurückgegriffen. Laut MiD 2017 beträgt die mittlere Entfernung der Wege zu Fuß 1,6 km. Das entspricht bei zügigem Gehen (5,0 km/h) einer Unterwegszeit von ca. 19 min, bei langsamem Gehen (3,6 km/h) einer Unterwegszeit von ca. 27 min.

Auf Grundlage der Erreichbarkeitsanalyse (vgl. Abbildung 18, dort mit Gehgeschwindigkeiten von 5,0 km/h) ist bspw. eine fußläufige Erreichbarkeit der Arbeitsstadt aus den nördlichen Bereichen Walldorfs nicht mehr gegeben. Ziele außerhalb Walldorfs spielen daher ebenfalls eine untergeordnete Rolle, da die fußläufige Erreichbarkeit nicht gegeben ist. Eine Ausnahme stellt hier der Bahnhof Wiesloch-Walldorf dar, der auf der Gemarkung der Nachbarstadt Wiesloch liegt. Hier ist eine fußläufige Erreichbarkeit in Teile der Arbeitsstadt sowie in das südöstliche Stadtgebiet gegeben.

Abbildung 18: Fußläufige Erreichbarkeit Arbeitsstadt bei einer Gehgeschwindigkeit von 5 km/h (Ziel-
punkt SAP-Headquarter)

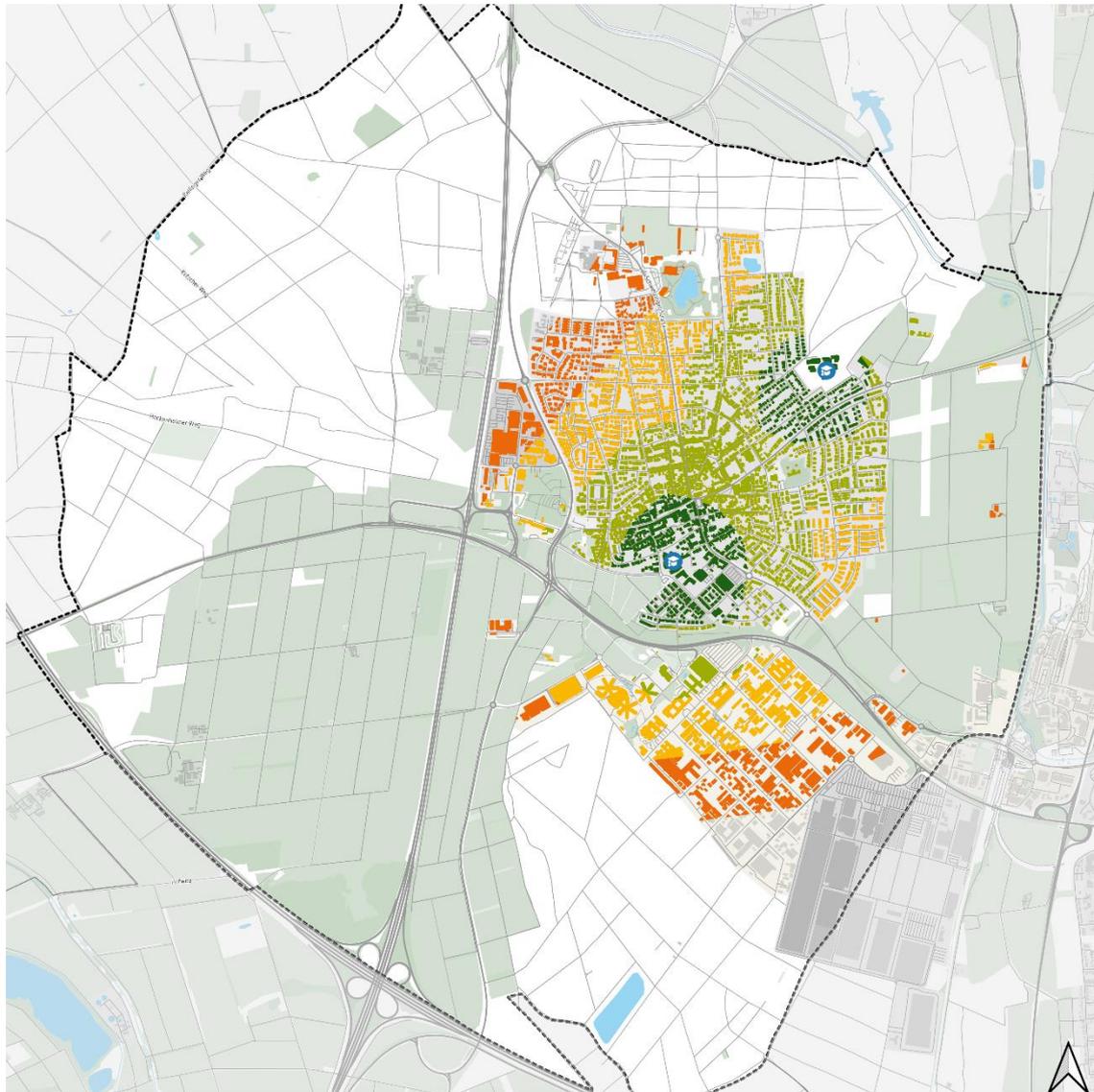


Erreichbarkeiten zu Fuß

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min

0 500 1.000 m

Abbildung 19: Fußläufige Erreichbarkeit der Grundschulen bei einer Gehgeschwindigkeit von 5 km/h



Erreichbarkeiten zu Fuß

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min

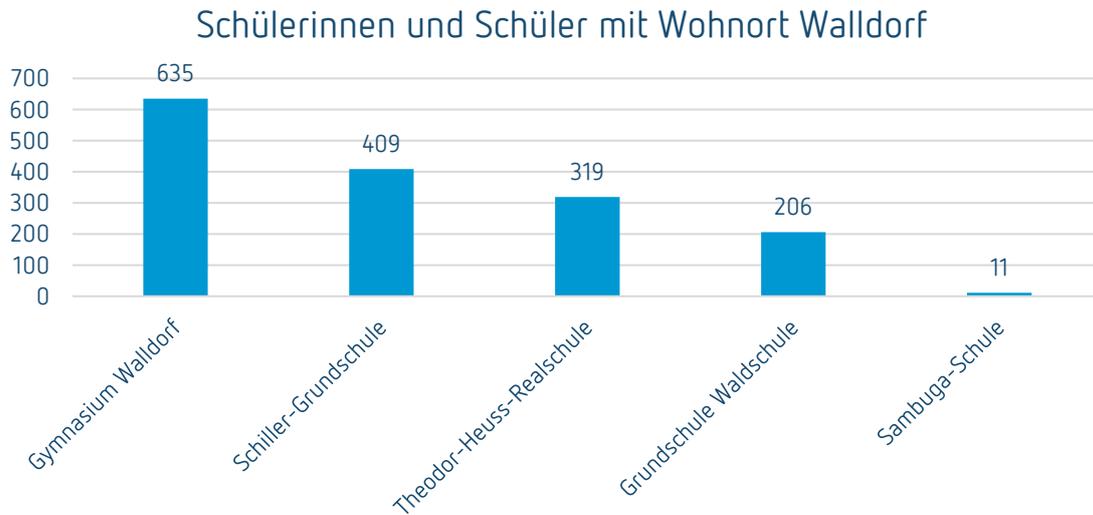
Zielorte

- Grundschule

0 500 1.000 m

Einen besonderen Einfluss auf das Fußverkehrsaufkommen haben Schülerinnen und Schüler der Grundschulen (vgl. Abbildung 19). In diesem Alter wird der Schulweg i. d. R. selbstaktiv, d. h. zu Fuß oder in der weiterführenden Schule auch mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Zu beachten ist hier jedoch auch der steigende Anteil an Hol- und Bringverkehren („Elterntaxis“) mit dem PKW. Ungefähr 1.600 der Schülerinnen und Schüler an Walldorfer Schulen wohnen auch in Walldorf (vgl. Abbildung 20). Hier ist davon auszugehen, dass ein bedeutender Anteil zu Fuß den Schulweg bestreitet.

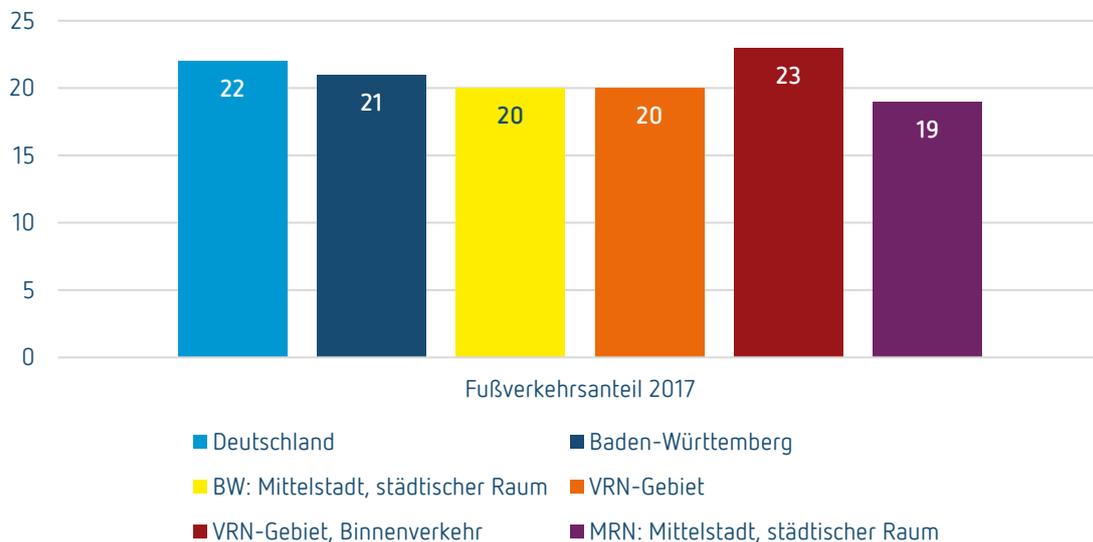
Abbildung 20: Schülerinnen und Schüler an Walldorfer Schulen mit Wohnort Walldorf



Quelle: eigene Darstellung nach Daten Stadt Walldorf

Für die Stadt Walldorf liegt keine Erhebung zum Modal-Split vor, sodass nachfolgend auf Grundlage der Erhebung MiD mit den Angaben zum Modal Split des Verkehrsaufkommens im Jahr 2017 für Deutschland, Baden-Württemberg, dem VRN-Gebiet bzw. der Metropolregion Rhein-Neckar eine Einordnung getroffen wird.

Abbildung 21: Fußverkehrsanteil im Modal-Split des Verkehrsaufkommens 2017



Quelle: eigene Darstellung nach MiD 2017

Zu den Entwicklungen des Fußverkehrsanteils der vergangenen Jahre lassen sich Einschätzungen treffen, eine vollständige Einordnung ist jedoch nicht möglich. Ein hervorzuhebendes relevantes Ereignis mit Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten in der gesamten Gesellschaft ist die COVID-19-Pandemie in den Jahren 2020 bis 2023. Zur aktiven Phase der Pandemie kam das öffentliche Leben zeitweise zum Stillstand, was zum einen zu einer starken Abnahme des Verkehrsaufkom-

mens allgemein geführt hat. Zum anderen hat der Individualverkehr stark zugenommen, insbesondere der öffentliche Verkehr kam zeitweise zum Stillstand. Einige Entwicklungen etablierten sich über die COVID-19-Pandemie hinaus, im Fußverkehr konnte eine höhere Bedeutung des Fußverkehrs für die alltägliche Mobilität festgestellt werden⁸.

Zusammenfassende Einschätzung des Fußverkehrsaufkommens

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in Walldorf ein bedeutendes Fußverkehrsaufkommen vorliegt. Es ist anzunehmen, dass der Fußverkehrsanteil im Modal-Split des Verkehrsaufkommens bei ca. 20-21 % liegt. Demnach würde etwa jeder 5. Weg zu Fuß zurückgelegt werden. Es ist davon auszugehen, dass einzelne räumliche Verflechtungen vorliegen, auf denen der Fußverkehrsanteil stärker ausgeprägt ist. Dies ist in der fußläufigen Erreichbarkeit sowie dem Verkehrsaufkommen zur Verbindung relevanter Quellen und Ziele begründet. Zu den bedeutenden räumlichen Verflechtungen zählen:

- Verbindungen innerhalb des Stadtzentrums
- Verbindung der gesamten Wohnstadt sowie der nördlichen Arbeitsstadt mit dem Stadtzentrum
- Verbindung des Stadtzentrums sowie der nördlichen Wohnstadt mit den Schul- und Freizeitstandorten im Norden der Stadt Walldorf
- Verbindung des Stadtzentrums und der westlichen Wohnstadt mit dem Gewerbegebiet im Westen der Stadt Walldorf
- Verbindung der südlichen Wohnstadt mit der Arbeitsstadt
- Verbindung des Bahnhofs Wiesloch Walldorf mit der Arbeitsstadt sowie der südöstlichen Wohnstadt

⁸ DLR 2022

4 Netzkonzeption im Fußverkehr

Eine wesentliche Aufgabe der Erarbeitung des Fußwegeverkehrskonzeptes umfasst die Definition und Ausarbeitung von Routen. Ziel der Netzkonzeption ist es, Fußwegeverbindungen innerhalb der Stadt, die wichtige Quellen und Ziele der Fußgänger verbinden und stark von Fußgängern frequentiert sind, zu identifizieren. Für diese Fußwegeverbindungen wurde anschließend eine Mängelanalyse durchgeführt, auf deren Grundlage im nächsten Arbeitsschritt ein Maßnahmenkonzept sowie ein Investitionsprogramm festzulegen ist.

4.1 Herleitung der Routen

Die Herleitung des Fußverkehrs Hauptnetzes in Walldorf baut auf mehreren Analysen auf. Zum einen wurde eine GIS gestützte Routenanalyse durchgeführt, die auf Grundlage der Quellen (Wohnorte) und Ziele (verschiedene „Points of Interest“) besonders stark genutzte Routen identifiziert. Sowie zum anderen über die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger aus Walldorf. Die verschiedenen Analysen und Anmerkungen wurden anschließend überlagert und in Abstimmung mit der Stadtverwaltung ein finales Fußnetz für Walldorf entwickelt. Die einzelnen Herleitungen und Ergebnisse sind im Folgenden beschrieben.

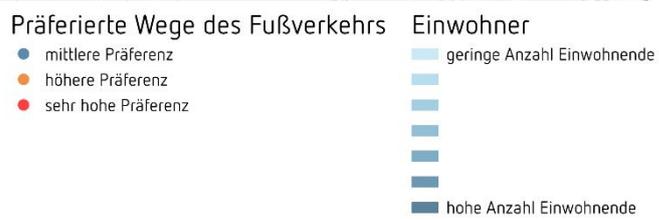
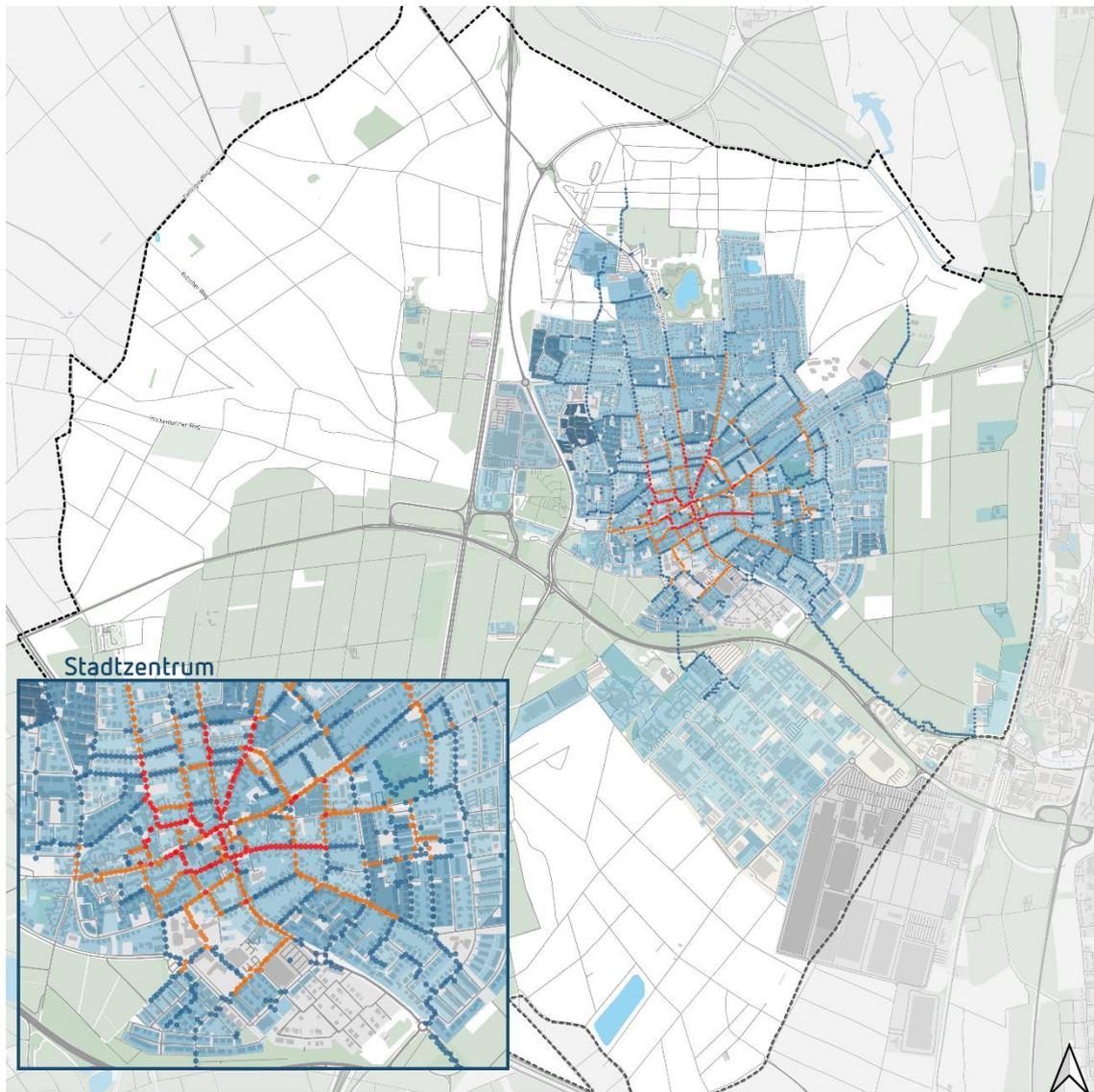
4.1.1 GIS gestützte Routenanalyse

Bei der Routenpotentialanalyse werden Routen von aus Einwohnerdaten generierten Punkten zu nach Relevanz gewichteten „Points of Interest“ (vgl. Kapitel 3.3 Wichtige Quell- und Zielorte in Walldorf) im gewählten Radius berechnet. Dabei wird die Eignung der Wege des Straßen- und Wegenetzes für den Fußverkehr berücksichtigt. Die berechneten Routen werden addiert, sodass eine Vorhersage entsteht, welche Routen Fußgänger voraussichtlich in welchem Umfang wählen werden.

Nicht berücksichtigt werden dabei Bewegungen zwischen den POIs wie z.B. bummeln in der Fußgängerzone, Spaziergänge, Umwege von der Arbeit über den Einkaufsladen nachhause usw.

Das Ergebnis stellt eine relative Einschätzung der präferierten Wege dar, keine Vorhersage über absolute Fußgängeraufkommen.

Abbildung 22: Präferierte Wege des Fußverkehrs nach Modellberechnung



4.1.2 Hauptnetz aus den Beteiligungsformaten

Über die wichtigsten Wege für den Fußverkehr wurde in mehreren Beteiligungsformaten gesprochen. Bereits vor Beginn der Arbeiten am Fußverkehrskonzept, wurde vorbereitend im AK Nahmobilität abgefragt, was wichtige Routen sind, die im Konzept betrachtet werden sollten. Im Rahmen dieses Projektes wurde in einer Online-Beteiligung und dem öffentlichen Mobilitätsforum über diese Thematik diskutiert.

Die Hinweise, die von den Teilnehmenden gegeben wurden, fließen maßgeblich in die Netzkonzeption ein und werden im Folgenden einzeln dargestellt.

AK Nahmobilität

Die kompakte Struktur Walldorfs soll im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes im Sinne eines Netzgedankens weiter gestärkt und entwickelt werden. Nach Möglichkeit soll dabei die sogenannte **Drehscheibe als zentraler Busbahnhof und Ankerpunkt** des langgestreckten Zentralen Versorgungsbereichs (ZVB) auch Ausgangspunkt für den Netzgedanken darstellen. In der Arbeitskreissitzung wurde dabei die Idee eines sternförmigen Netzes, das sich von Drehscheibe aus über die gesamte Wohnstadt erstreckt, angeregt.

Neben dem zentralen Versorgungsbereich wurden im Bereich der **Nahversorgungszentren (NVZ) in der Bahnhofstraße sowie der Dannhecker Straße** Schwerpunkte für die Netzentwicklung im Arbeitskreis Nahmobilität im Sinne von Versorgungsrouten gesehen. Aber auch auf Ebene der Quartiere, indem die Wohnwege in die Netzplanung integriert werden sollen. Ziel könnte dabei sein, im Vergleich zu Pkw-Strecken, eine bessere direkte Durchgängigkeit zu Fuß zu ermöglichen. Wünschenswert wäre nach Einschätzung der Teilnehmer des AKs dieses Prinzip fortzuführen und ggf. weitere verkehrsberuhigte Wegebereiche zu schaffen.

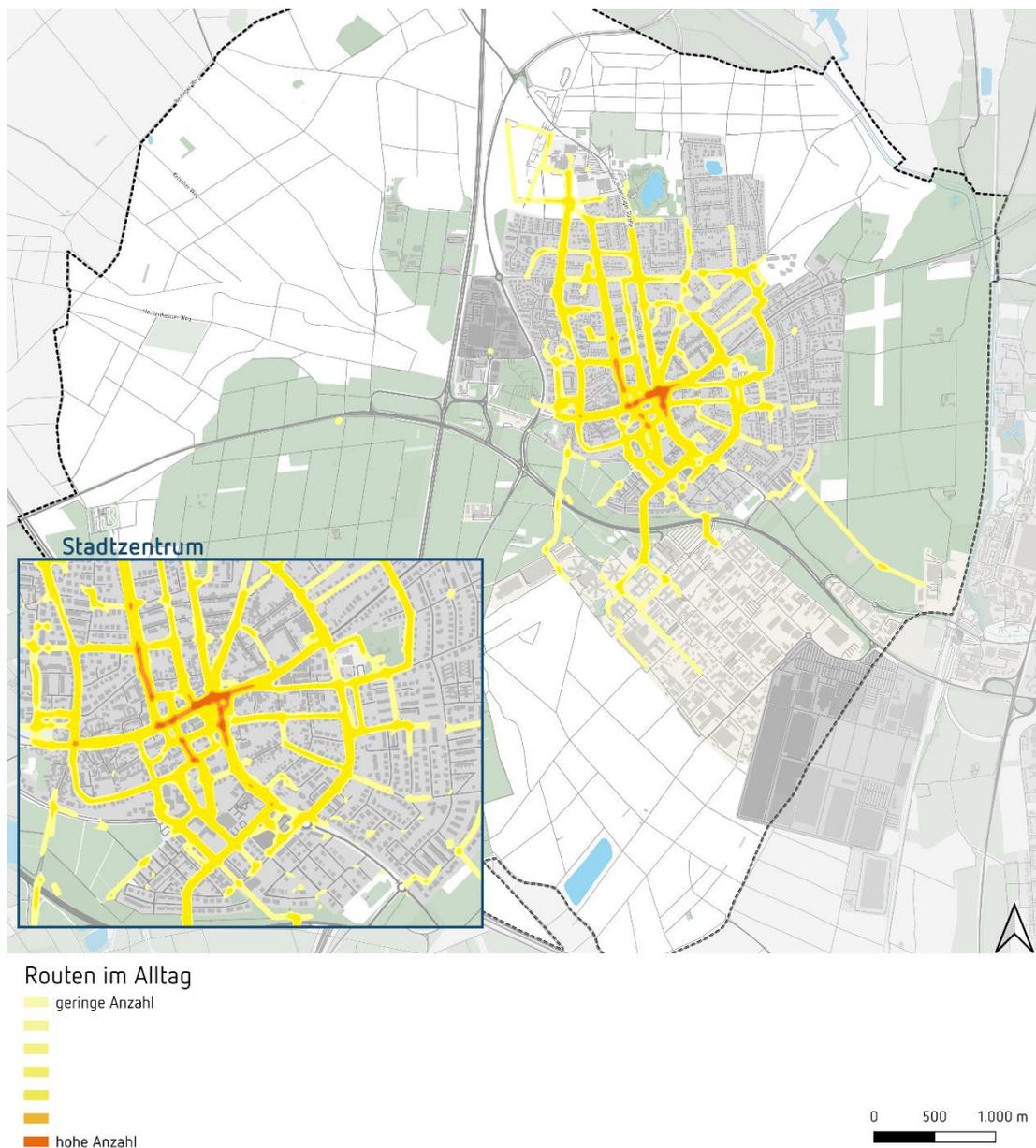
Gleichzeitig ist im Rahmen der Netzplanung ein weiterer Schwerpunkt auf die sog. Arbeitsstadt zu legen. Mit rund 20.000 Beschäftigten in der Gesamtstadt kommt dabei dem SAP-Campus sowie den im Gewerbegebiet „Industriegebiet“ verteilten Standorten mit Dienstleistungsschwerpunkt eine besondere Bedeutung zu. Es sind dabei insbesondere die Binnenverkehre innerhalb des Industriegebietes sowie in Richtung Bahnhof Wiesloch/ Walldorf bei der Netzgestaltung zu berücksichtigen. Die Wegeverbindungen zu den Bushaltestellen und sonstigen Zielen sind dabei besonders zu beachten.

Auch der Fußverkehr zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsplatzstandorten sollte im Netz bedacht werden. Ebenfalls stellt sich hier die Frage, wie sich Synergieeffekte zwischen der Innenstadt Walldorfs und den Gewerbebeständen, insbesondere auch zum IKEA-Standort im Gewerbegebiet West, stärker entwickelt werden können. Zur Stärkung des Einzelhandels im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt wäre es wünschenswert, die räumliche Distanz durch eine bessere Fußwegevernetzung weiter zu verringern; so kann nach Möglichkeit auch das Arbeiten und Versorgen stärker verzahnt werden. Von den Teilnehmern wird speziell in Bezug zur Arbeitsstadt jedoch weniger ein Verknüpfungspotenzial gesehen.

Online-Beteiligung

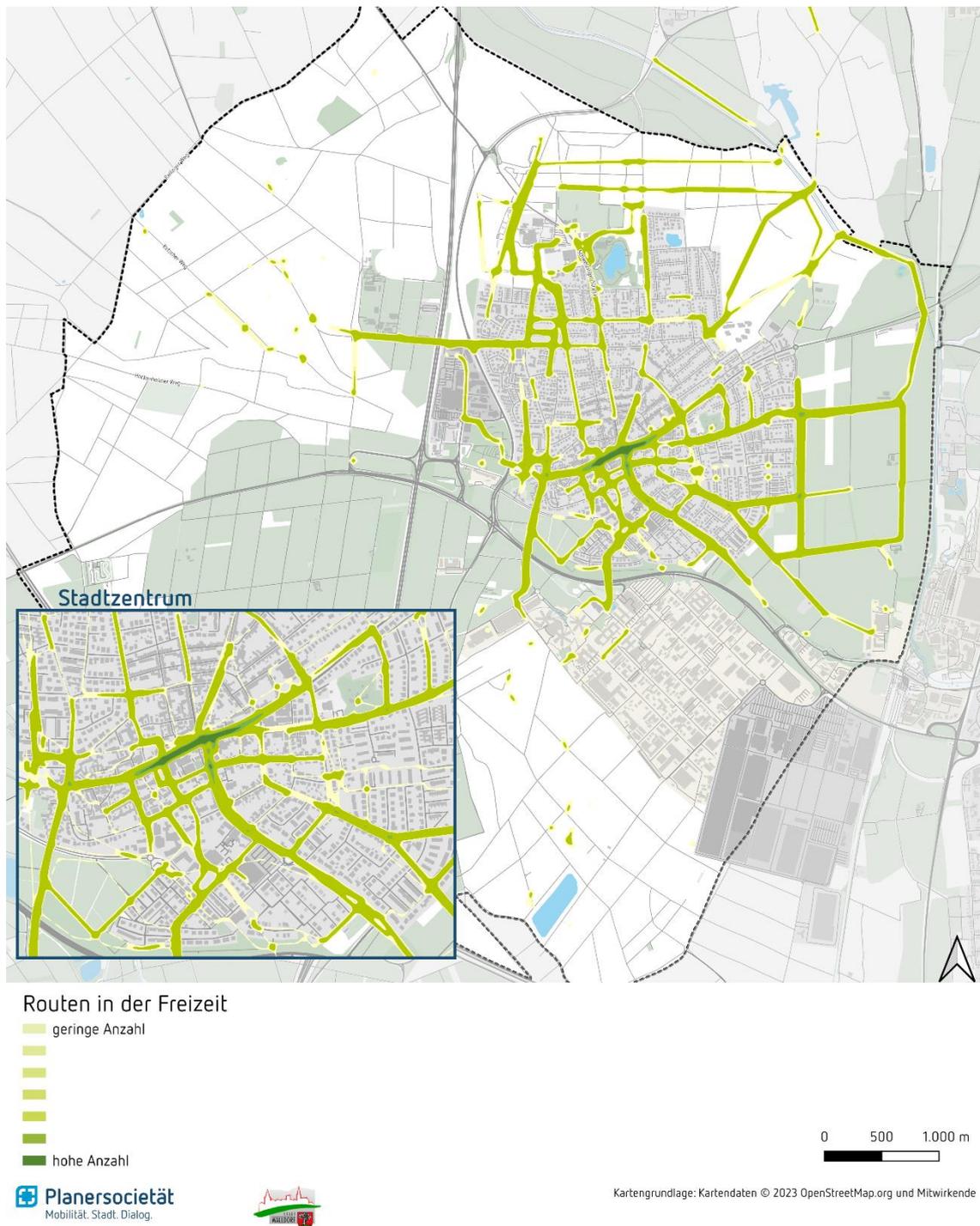
Zwischen dem 23. Februar und 31. März 2024 fand die Online-Beteiligung zum Fußverkehrskonzept statt. Um die wichtigsten Fußrouten in Walldorf zu erfassen und so ggf. Prioritäten abschätzen zu können, konnten die Teilnehmende ihre Hauptrouten über die anonymisierte Online-Umfrage einzeichnen. An der Online-Beteiligung haben insgesamt 141 Personen teilgenommen, die Ihre Routen in einer Online-Karte eingezeichnet haben. Zur Auswertung wurde analysiert, wo sich Routen-Abschnitte überlagern. Dabei zeigt sich, dass sich – wie bereits im AK hervorgehoben – vor allem im Umfeld der Drehschreibe viele Routen überlagern. Vor allem in der Achse der Hauptstraße und der Nußlocher Straße. Auch auf der Bahnhofstraße gaben viele Teilnehmende Routen an. Weiterhin liegen viele Routen in den Nebenstraßen, besonders auf den Fußwegeverbindungen zwischen dem Schloßweg, der Ob. Grabenstraße und der Hauptstraße zum Marktplatz. In Richtung Norden bündeln sich die meisten Hinweise auf der Kurpfalzstraße.

Abbildung 23: Heatmap aus eingezeichneten Routen im Alltag



Auch bei den Freizeit-Routen überlagern sich die meisten eingetragenen Verbindungen entlang der Hauptstraße – Drehscheibe – Nußlocherstraße. Darüber hinaus sind vor allem die Wege in die Umgebung (Wald- und Ackerflächen), über die Hochholzerstraße, die Haydnstraße, die Wieslocher Straße und den Mühlweg beliebt. Auch die Rennbahnstraße sowie die Kurpfalzstraße und von dort die Waldwege in Richtung Tierpark, werden gerne genutzt.

Abbildung 24: Heatmap aus eingezeichneten Routen in der Freizeit



Bürgerworkshop

Beim Bürgerworkshop am 08.05.2024 in der Astoria-Halle in Walldorf hatten Bürgerinnen und Bürger in Walldorf die Gelegenheit, das bis dahin entwickelte Fußverkehrsroutennetz zu diskutieren und gemeinsam weiterzuentwickeln. Anhand einer ausgelegten Karte von Walldorf mit dem ausgearbeiteten Fußverkehrsroutennetz wurden wichtige Haupt- und Nebenrouten des Fußverkehrs in Walldorf besprochen. Folgende Straßenabschnitte wurden dabei von den Anwesenden als wichtig empfunden:

- Es wird eine Priorisierung der Schulwege für wichtig gehalten. Die Straße „Am Waldschwimmbad“ und die Friedenstraße wurde beispielsweise als wichtige Schulwegeverbindung angesprochen.
- Fußweg von der Hauptstraße in Richtung Ikea
- Straßenzug über die Rennbahnstraße, Rockenauer Pfad/ Jahnstraße oder die Rheinstraße/ Hardtstraße
- Verbindung Richtung Bahnhof / Kino (Mühlweg und Fußweg entlang der Wieslocher Straße)
- Erich-Kästner-Straße und für die Verlängerung über Franz-Schubert-Straße und Stiftstraße
- „Dreckwegle“ in Walldorf-Ost zwischen den Neubaugebieten und ehemaligen Bestand
- Ziegelstraße
- Überquerungen der L723 für den Fußverkehr (Höhe Dietmar-Hopp-Allee und Verlängerung der Walzrute)
 - Die Achse von der Waldschule über die Neue Heimat, Sickinger Weg, Zum Mainzern bis auf Mittlerer Mainzerweg. Diese Achse wurde im Zuge des Workshops mit in das Fußwegenetz aufgenommen.

Zudem wurden noch weniger wichtige bereits eingezeichnete Fußachsen (z. B. Schulstraße) und generelle Mängel von Fußwegen in Walldorf angesprochen (z. B. Albert-Fritz-Straße, Goethestraße oder die Fußgängerzone Hauptstraße).

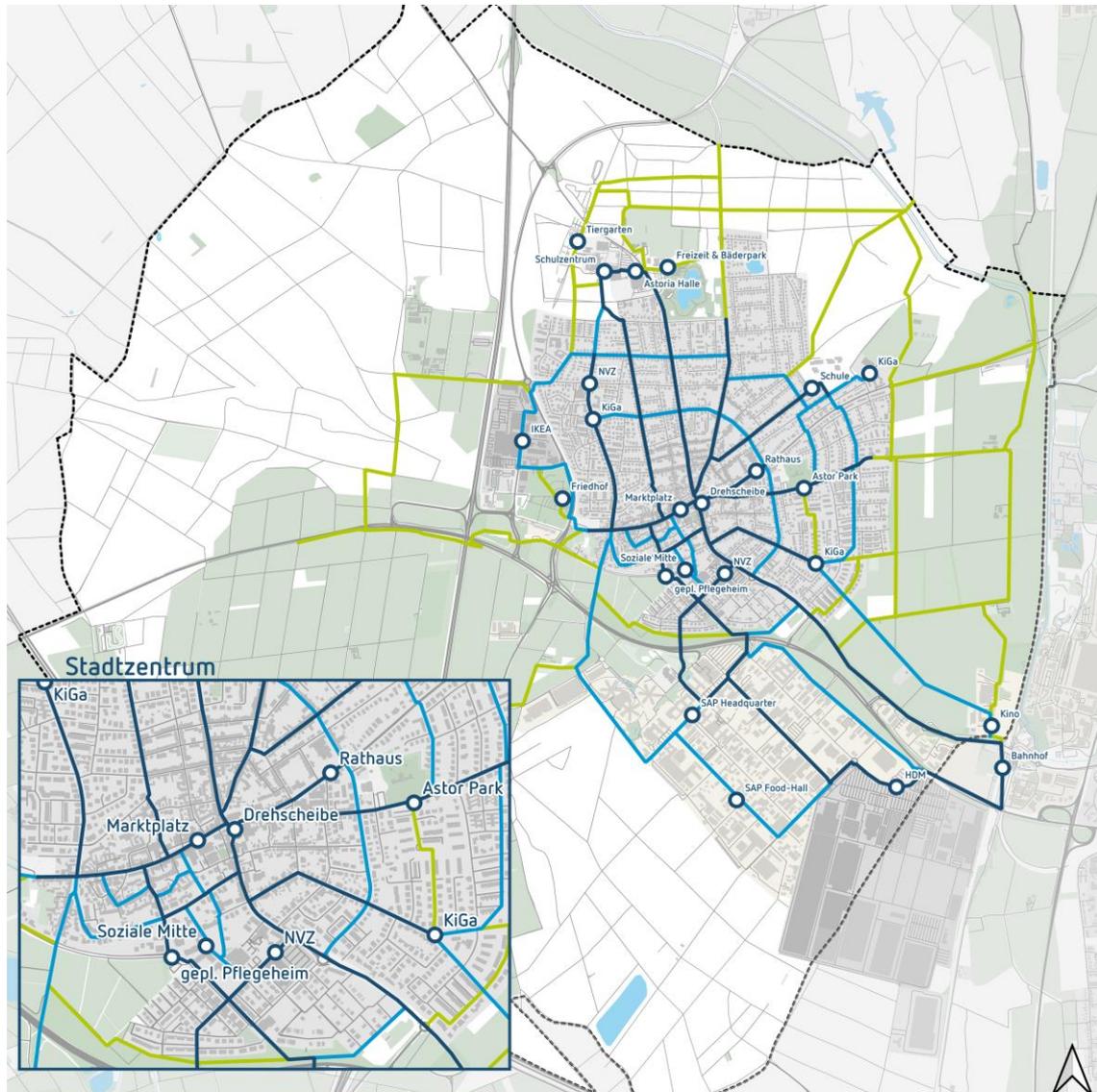
Die Workshopphase zu dem Fußverkehrs Hauptnetzes in Walldorf hat eine gute Möglichkeit geboten, die zuvor bestimmten wichtigen Fußwege in Walldorf zu verifizieren, andere Strecken nochmal zu überdenken und bereits Mängel entlang der Routen zu sammeln.

4.2 Verlauf der Fußverkehrsrouten

Die vielen Hinweise aus den Beteiligungsformaten und der GIS gestützten Routenanalyse wurden abschließend zusammengeführt. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung wurden darauf aufbauend Haupt- und Nebenrouten festgelegt, die künftig das Fußverkehrsnetz in Walldorf bilden. Das Fußwegenetz soll ein lückenloses und dichtes Netz aus adäquaten Gehwegen und Querungsanlagen

bereitstellen. Um dies gezielt umzusetzen, gilt es Investitionen und Ressourcen effizient zu lenken und besonders die Haupttrouten des Fußverkehrsnetzes priorisiert aufzuwerten und besonders dort die Ziele und Handlungsempfehlungen (vgl. Kapitel 6) und hohe Standards umzusetzen.

Abbildung 25: Fußverkehrsnetz Walldorf



Netzkonzeption

- Haupttroute
- Nebenroute
- Freizeitroute
- Wichtige Zielpunkte



5 Bestandsanalyse

Die Erarbeitung einer nach Handlungsfeldern differenzierten Bestandsanalyse wurde auf Grundlage intensiver Ortsbegehungen durchgeführt und durch verschiedene Daten ergänzt. Beispielsweise durch Unfalldaten der Polizei oder GIS-Daten der Stadtverwaltung. Die Untersuchung von Situationen vor Ort wurde auf Grundlage der Routenkonzeption durchgeführt. Im Folgenden werden die Erkenntnisse der Bestandsanalyse zunächst nach Handlungsfeldern und anschließend in einer integrierten Gesamtbetrachtung zusammengefasst.

5.1 Längsverkehr

Geringe Gehwegbreiten

Die Breite von Gehwegen ist ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Nach § 25 Abs. 1 StVO müssen Zufußgehende Gehwege benutzen. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen, bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen sie dies; gleichzeitig müssen Gehwege den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck gerecht werden. Um dies zu ermöglichen, muss eine ausreichende Gehwegbreite vorhanden sein. Für die Gehwegbreite ist nach aktuellem Stand der Technik eine Regelbreite für Zufußgehende von 2,50 m vorgesehen. Lediglich entlang von Engstellen kann eine abgeminderte Regelbreite (2,10 m) bereitgestellt werden. Damit sich zwei Personen begegnen können wird zudem häufig eine nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m angeführt. Jedoch kann damit weder ein Sicherheitsraum zur Fahrbahn (0,50 m) noch zu Gebäudewänden oder Hecken bereitgestellt werden (EFA 2002, 3.2.1).

Für einen Großteil der Gehwege in Walldorf liegen detaillierte Angaben zu Gehwegbreiten vor. Diese Daten zeigen, dass Gehwege in Walldorf überwiegend deutlich schmaler als die Regelbreite von 2,50 m (vgl. Abbildung 27) sind. Lediglich 8 % der dort aufgeführten Gehwege erreichen die Regelbreite. Über 80 % sind sogar schmaler als 1,80 m und ermöglichen somit nicht einmal das Begegnen zweier Personen. Vor allem die Barrierefreiheit ist bei diesen schmalen Gehwegbreiten stark eingeschränkt.

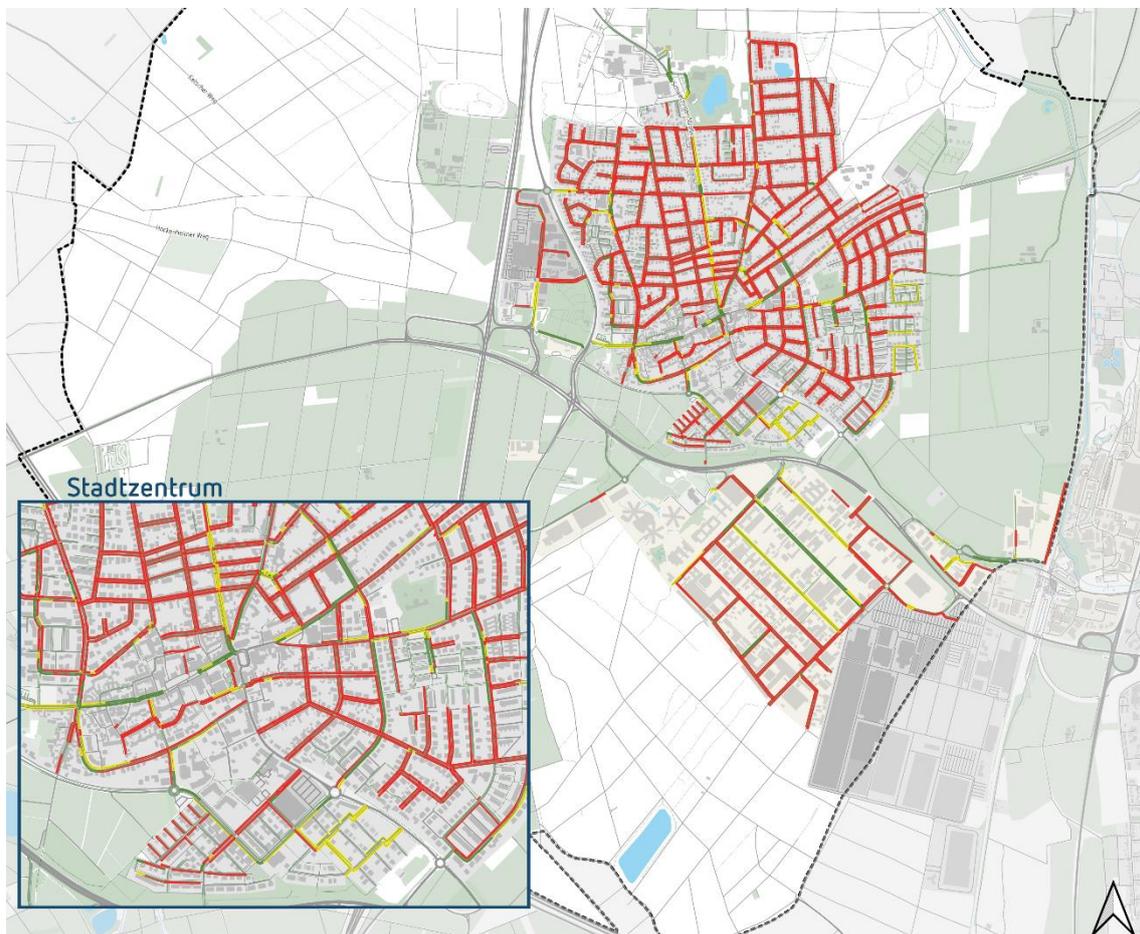
Straßenzüge mit über 1,80 m sind z. B. entlang der Schwetzinger Straße, Bürgermeister-Willinger-Straß/Dietrich-Bonhoeffer-Straße vorhanden. Straßen mit Gehwegen mit 2,50 m Breite oder breiter sind lediglich in der Arbeitsstadt entlang der Industriestraße und sehr vereinzelt in dem weiteren Stadtgebiet vorzufinden, z B. Abschnitte der Ringstraße und Schwetzinger Straße.

Abbildung 26: Beispiele für Gehwege



links: Industriestraße, rechts: Johann-Jakob-Astor-Straße

Abbildung 27: Gehwegbreiten in Walldorf



Gehwegbreiten

- < 1,80 m
- 1,80 - 2,50 m
- > 2,50 m



Engstellen:

In Walldorf gibt es Engstellen durch bauliche Hindernisse wie Treppen oder Hauswände (z. B. in der Schulstraße). Damit ist kein Sicherheitsraum gegeben und ein komfortables Gehen auf den Gehwegen ist nicht möglich. Vor allem die Barrierefreiheit für Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator ist durch diese Engstellen stark eingeschränkt.

Abbildung 28: Beispiele für Engstellen



links: Nußlocher Straße, rechts: Heidelberger Straße

Nutzungskonflikt durch ruhenden Verkehr

Bereits schmale Gehwege werden durch parkende Kfz an einigen Stellen stark eingeschränkt (z. B. westliche Johann-Jakob-Astor-Straße, Schulstraße, Luisenstraße). Durch illegales Gehwegparken wird die nutzbare Gehwegfläche entlang von Straßen stark eingeschränkt. Dies ist z. B. entlang der östlichen Nußlocher Straße oder Ringstraße der Fall. An geeigneten Stellen kann zwar Gehwegparken legalisiert werden, aber nur, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Zufußgehenden gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Weiterhin ragen längs parkenden Fahrzeugen häufig in die Gehfläche hinein.

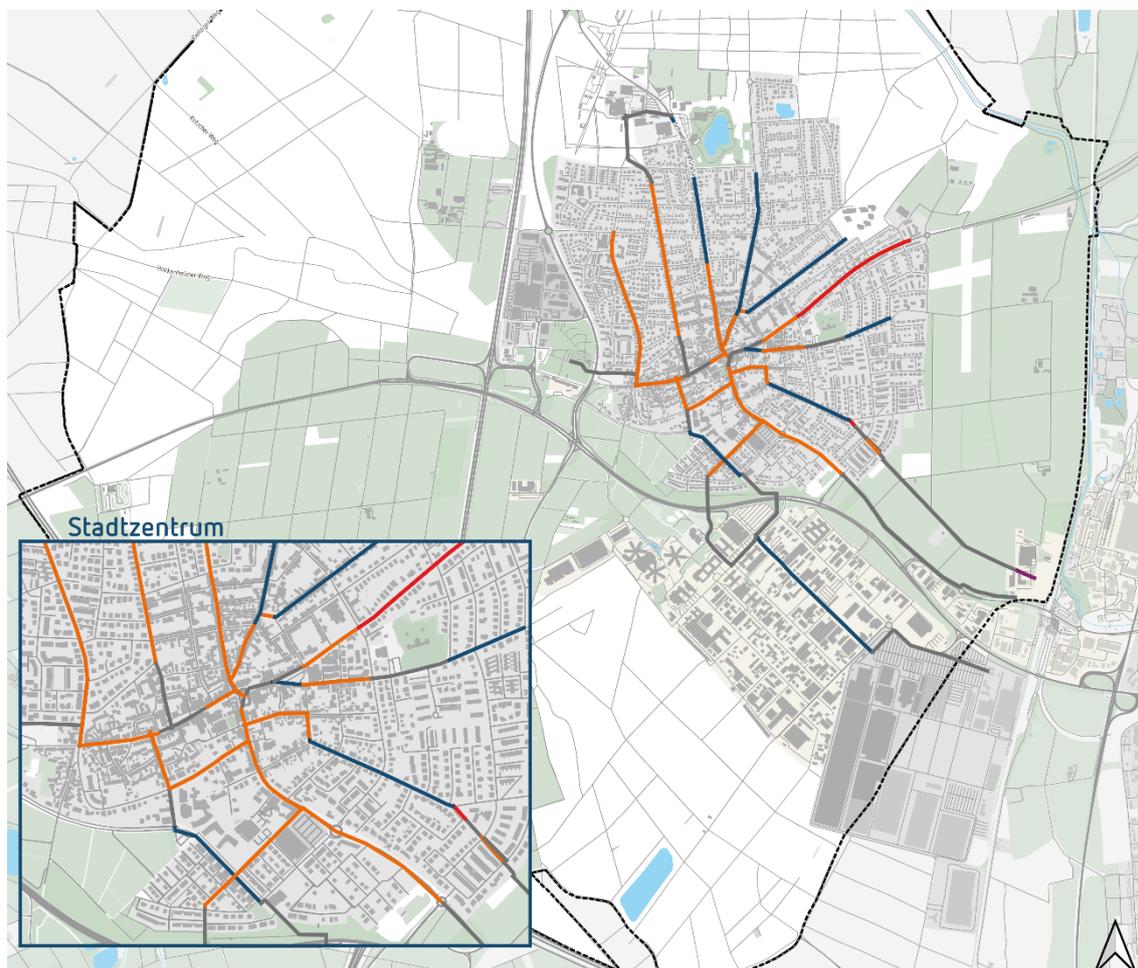
Abbildung 29: Beispiele für Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr



links: Nußlocher Straße, rechts: Kurpfalzstraße

Anhand der unten dargestellten Karte sieht man, dass entlang nahezu jeder Straße entlang des Hauptnetzes Parkplätze im Seitenraum oder als Gehwegparker vorhanden sind. Speziell Gehwegparken ist in der Nußlocher Str. anzutreffen. Parken auf der Fahrbahn ist nur in den Wohngebieten außerhalb des Stadtzentrums vorhanden. (vgl. Abbildung 30)

Abbildung 30: Ruhender Verkehr entlang des Hauptnetzes



Ruhender Verkehr

- Parken auf der Fahrbahn
- Gehwegparken
- Parken im Seitenraum
- Kein Parken

0 500 1.000 m

Nutzungskonflikt Radverkehr

Radfahrende und Zufußgehende werden in Walldorf größtenteils getrennt geführt. Nur in Siedlungsrandgebieten bestehen Gehwege, die mit „Rad frei“ oder als „gemeinsamer Geh- und Radweg“ ausgewiesen sind (z. B. Mühlweg, Wieslocher Straße, Alte Friedhofstraße). Die Breite der Gehwege bei gemeinsamer Führung ist größtenteils über 3,00 m und damit verträglich (vgl. FGSV

2009, Kapitel 3.6). Direkt in der Ortsmitte ist nur die Fußgängerzone entlang der Hauptstraße für den Radverkehr freigegeben.

In Bezug auf Nutzungskonflikten zwischen Rad- und Fußverkehr ist das widerrechtliche Nutzen von reiner Fußinfrastruktur durch Radfahrende über die Drehscheibe in Walldorf zu nennen. Der Platz an der Drehscheibe ist nur als Aufenthaltsfläche und zur Querung durch den Fußverkehr gedacht, wird jedoch durch Radfahrende als Abkürzung genutzt. Durch die widerrechtliche Nutzung der Fläche durch Radfahrenden besteht so großes Konfliktpotenzial (vgl. Radverkehrskonzept Stadt Walldorf 2022 und Kapitel 3.4).

Abbildung 31: Beispiele für „Rad frei“



links entlang der alten Friedhofstraße rechts: Walzrute

Oberflächenschäden

Die Oberflächenbeschaffenheit ist ein entscheidender Faktor für den Gehkomfort, insbesondere für Personen, die auf rollbare Hilfsmittel angewiesen sind. Unebenheiten erhöhen das Risiko des Stolperns und schränken die Rollfähigkeit dieser Hilfsmittel ein. In Walldorf wurden vereinzelt Oberflächenschäden entlang der Fußwege festgestellt, beispielsweise auf dem Fußweg zwischen der Theodor-Heuss-Realschule und dem Eichweg (vgl. Abbildung 32).

Abbildung 32: Beispiele für Oberflächenschäden



links: Fußweg zur Theodor-Heuss-Realschule, rechts: Rennbahnstraße/ Bleichstraße

5.2 Querverkehr

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze. In der Praxis stellt das Queren für Zufußgehende jedoch eines der größten Hindernisse dar. Um Straßenüberquerungen für Zufußgehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Eine Übersicht über die Querungsanlagen in den bebauten Gebieten Walldorf gibt die Abbildung 34.

Lage und Art der Querungsmöglichkeiten

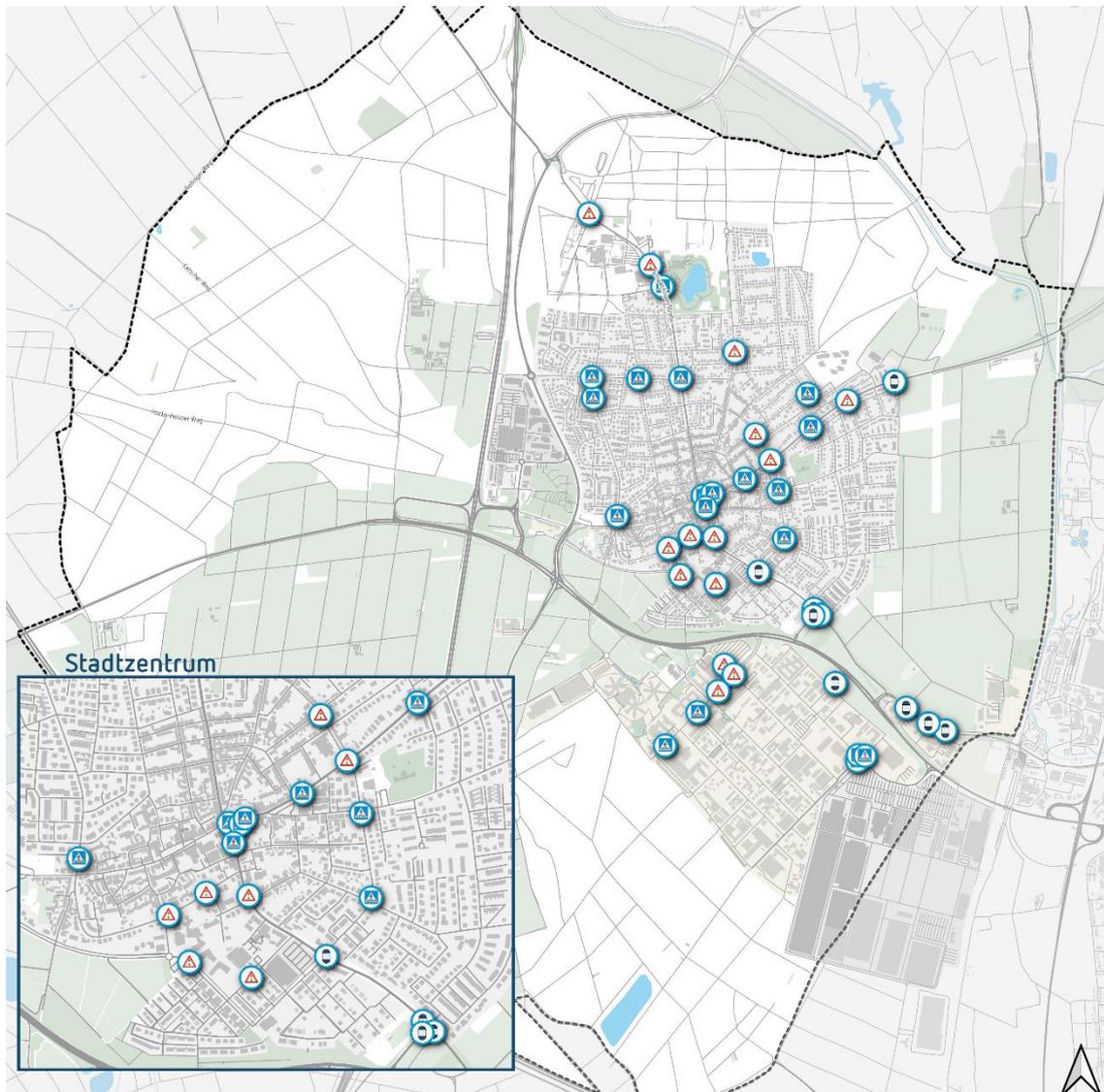
Ein großer Teil des Straßennetzes in Walldorf ist als Tempo-30-Zone ausgestaltet. Dadurch wird dem Fußverkehr in diesen Bereichen das Queren ohne Vorrang großflächig ermöglicht. Nichtsdestotrotz sind auch in diesen Bereichen Querungsanlagen für den Fußverkehr zu finden, bspw. Fußgängerüberwege in der Rennbahnstraße Höhe Dannheckerstraße und Höhe Kurpfalzstraße.

Abbildung 33: Querungsanlagen in Tempo-30-Zone



links: Rennbahnstraße/Dannheckerstraße, rechts: Rennbahnstraße/Kurpfalzstraße

Abbildung 34: Querungsanlagen in Walldorf



Querungsanlagen

-  Fußgängerüberweg (Zebrastrifen)
-  Lichtsignalanlage (Ampel)
-  Querungshilfe / Mittelinsel / Mittelstreifen

0 500 1.000 m

Auf Straßen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung sind vermehrt Querungsanlagen für den Fußverkehr zu finden. Dabei sind die Nußlocher Straße, die Bahnhofstraße/Wieslocherstraße sowie die Schwetzingen Straße zu nennen. In der Nußlocher Straße befinden sich bspw. 6 Querungsanlagen auf einer Strecke von ca. 900 m. Die Querungsanlagen sind hauptsächlich an Knotenpunkten verortet, vereinzelt auch auf der Strecke zur Anbindung wichtiger Ziele für den Fußverkehr (z.B. FGÜ in der Nußlocher Straße, Höhe Lidl). Im Bereich der Sozialen Mitte befinden sich ebenfalls einige Querungsanlagen für den Fußverkehr. Dabei handelt es sich größtenteils um Lichtsignalanlagen (z.B. Walzrute, Schloßweg, Bgm.-Willinger-Straße, Bahnhofstraße).

Abbildung 35: Querungsanlagen auf Straßen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung



links: Nußlocher Straße/Sambugaweg, rechts: Walzrute

Die Drehscheibe stellt eine Besonderheit hinsichtlich der Querungsanlagen für den Fußverkehr dar. Hier befinden sich in geringer Entfernung insgesamt sechs FGÜ. Diese bündeln die Querungen aus den Relationen Schwetzingner Straße/Hauptstraße (drei FGÜ), Nußlocher Straße (zwei FGÜ) sowie Bahnhofstraße. In diesem Bereich kann aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens sowie der Vielzahl der Ziele für den Fußverkehr festgestellt werden, dass auch außerhalb der vorhandenen Querungsanlagen die Fahrbahnen gequert werden.

Abbildung 36: Querungsanlagen im Bereich der Drehscheibe



Links und rechts: Platz an der Drehscheibe

Weitere Besonderheiten sind zum einen im Bereich, um die Astoria-Halle festzustellen. In einer Entfernung von ca. 120 m befinden sich zwei gesicherte Querungsanlagen, ein FGÜ sowie eine Fußverkehrs-LSA. Zum anderen in der Dietmar-Hopp-Alle. Dort befinden sich vier gesicherte Querungsanlagen auf einer Strecke von 500 m. Diese für ein Gewerbegebiet hohe Anzahl an Querungsanlagen ist insbesondere durch die fußläufigen Verbindungen der umgebenden SAP-Gebäude begründet. Im restlichen Gewerbegebiet sind allerdings deutlich weniger Querungsanlagen vorhanden. Auf den langen, parallelen Straßen Daimlerweg, Rudolf-Diesel-Straße, Industrie-Straße und Altrotstraße sind bspw. keine Querungsanlagen vorhanden.

Abbildung 37: Querungsanlagen im Bereich der Astoria-Halle sowie der Dietmar-Hopp-Allee



links Bereich der Astoria-Halle, rechts: Dietmar-Hopp-Allee

Barrierefreiheit der Querungsanlagen

Sowohl Personen mit Mobilitätseinschränkungen und mit rollenden Fortbewegungsmitteln als auch für Personen mit Seheinschränkungen sind gleichermaßen auf ein sicheres und problemloses Queren angewiesen. Bedeutend ist dabei die Ausstattung von Querungsanlagen mit taktilen Leitelementen, kontrastierender Gestaltung sowie differenzierten Bordhöhen. Manche Querungsanlagen in Walldorf entsprechen bereits den Kriterien. Zu nennen sind hier bspw. der FGÜ in der Schwetzingener Straße Höhe Rennbahnstraße, der FGÜ in der Ringstraße Höhe Haydnstraße oder der FGÜ in der Dannheckerstraße Höhe Alte Friedhofstraße. Teilweise sind untergeordnete Knotenpunktarme ebenfalls mit taktilen Leitelementen sowie differenzierter Bordhöhe ausgestattet, bspw. im Schloßweg Höhe Bahnhofstraße. Dem gegenüber stehen Querungsanlagen, die weder über taktiler Leitelemente verfügen noch über differenzierte Bordhöhen bzw. abgesenkte Bordsteine (vgl. Abbildung 40). Beispiele hierfür sind die Fußverkehrs-LSA in der Ringstraße Höhe Ziegelstraße, der FGÜ in der Rennbahnstraße Höhe Kurpfalzstraße oder die Mittelinseln am Mühlwegkreis in der Wieslocherstraße.

Abbildung 38: Fehlende Barrierefreiheit an Querungsanlagen



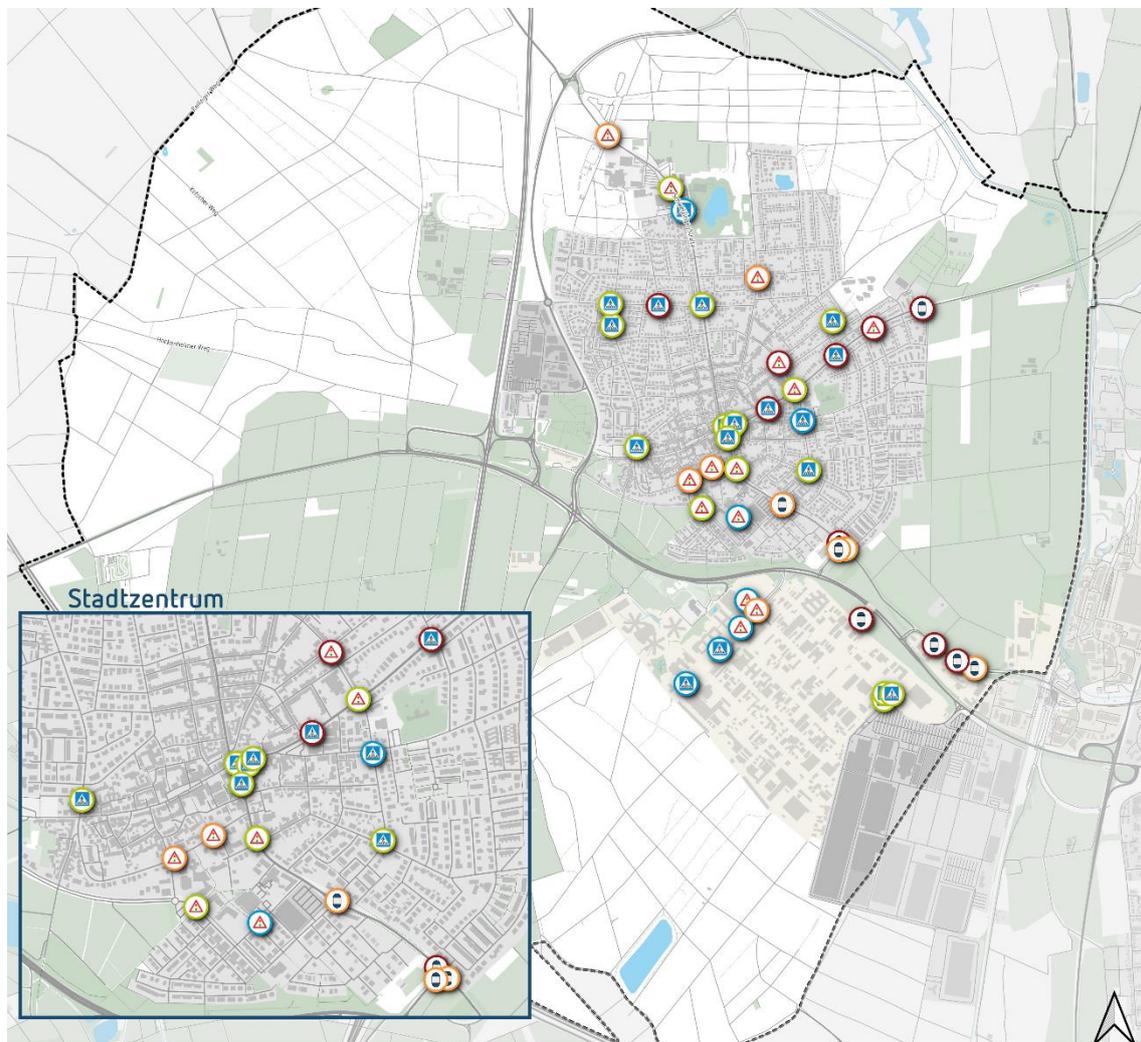
links: Mühlwegkreisel / Wieslocherstraße, rechts: Ringstraße / Ziegelstraße

Abbildung 39: Barrierefreiheit an Querungsanlagen

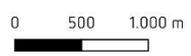


links: Schloßweg / Bahnhofstraße, rechts: Dannheckerstraße / Alte Friedhofstraße

Abbildung 40: Barrierefreiheit von Querungsanlagen



- | Querungsanlagen | Barrierefreiheit |
|--|--------------------------------------|
| Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) | Barrierefreiheit vorhanden |
| Lichtsignalanlage (Ampel) | Barrierefreiheit teilweise vorhanden |
| Querungshilfe / Mittelinsel / Mittelstreifen | Barrierefreiheit nicht vorhanden |
| | k.A. |



Ausstattung und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

An Querungsanlagen mit Lichtsignalanlagen bestehen neben der Bordsteinabsenkung für Personen mit rollbaren Hilfsmitteln zusätzlich die Anforderungen, neben der visuellen Signalisierung auch eine akustische und haptische Informationsquelle bereitzustellen. Dies wird durch akustische Signale bei Freigabe der Querung sowie durch tastbare Richtungspfeile an der Lichtsignalanlage erreicht. In Walldorf gibt es bereits Lichtsignalanlagen, die eine umfassende Barrierefreiheit mit Doppelbord, akustischem Signal und tastbaren Richtungspfeilen aufweisen (vgl. Abbildung 41). Gleichzeitig wurden jedoch auch Anlagen festgestellt, bei denen einzelne Ausstattungselemente fehlen.

Abbildung 41: ein positives (links) und negatives (rechts) Beispiel für die Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen



links: Bahnhofstraße, rechts: Schloßweg

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei Lichtsignalanlagen ist die Wartezeit. Eine Wartezeit von 30 Sekunden wurde in Walldorf gemessen. Dies entspricht noch den einschlägigen Empfehlungen von maximal 40 Sekunden Wartezeit an Lichtsignalanlagen (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25).

Planfreie Querungen

Planfreie Querungen (Über- und Unterführungen) sind nur indirekt als Querungsanlage für den Fußverkehr zu klassifizieren. Bei den in Walldorf vorhandenen Über- und Unterführungen lassen sich ähnliche Merkmale feststellen, wie Sie bei planfreien Querungen häufig auftreten. Die vorhandenen Unterführungen unter der B291 Höhe Friedhof sowie unter der L723 Höhe Kopernikusstraße stellen Angsträume und damit eine deutlich negative subjektive Sicherheit dar. Es besteht die Gefahr, dass diese insbesondere bei Dunkelheit nicht (gerne) genutzt werden. Ebenso wie die Unterführungen sind auch die Überführungen (bspw. drei Mal über die L723 Höhe SAP und über die B291 Höhe Rennbahnstraße) mit Steigung und damit Einschränkungen in der Barrierefreiheit verbunden.

Abbildung 42: Planfreie Querungsanlagen



links: B291/Friedhof, rechts: L723/SAP Campus

5.3 Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

Die Straßenraumgestaltung hat einen großen Einfluss auf die Wohlfühlqualität im öffentlichen Raum. Insbesondere Zufußgehende sind ihrer Umgebung und der Wirkung direkt ausgesetzt. Die Straßenraumgestaltung soll daher dazu beitragen den Raum sicher, attraktiv und auch nachhaltig zu gestalten. Zur Straßenraumgestaltung gehören Ausstattungselemente wie Straßenraumgrün, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten und beispielbare Elemente. Aber auch die Beachtung von Maßnahmen zur Orientierung, zur Verkehrsberuhigung und zur Instandhaltung und Pflege der Flächen im öffentlichen Raum sind ein Part der Straßenraumgestaltung.

Eine Beschilderung speziell für den Fußverkehr zeichnet sich durch eine engmaschigere Platzierung der Schilder und weiteren Informationen wie Dauer/Distanz bis zu den Zielgebieten aus. Zufußgehende sind nur auf kurzen Strecken unterwegs und brauchen daher detailliertere Informationen zu Distanz, Orientierung und Begehrbarkeit von Routen. In Walldorf ist keine separate durchgängige Beschilderung für den Fußverkehr vorhanden. Einzelne Schilder weisen auf die öffentliche Toilette oder beispielsweise auf den Hopp-Stift/ Astor-Stift hin. Ziele des Alltagsverkehrs oder des Freizeitverkehrs sind jedoch neben der bestehenden Beschilderung für den Radverkehr nicht separat für den Fußverkehr vorhanden. Dadurch ist die Orientierung speziell für ortsfremde Personen in Walldorf erschwert. Informationstafeln mit dem Stadtplan hängen in Walldorf am Rathausplatz aus und können zur Orientierung helfen.

Abbildung 43: Ausschilderung der Toilette und Informationstafel



links: Heidelberger Straße, rechts: Ortsmitte

Verkehrsberuhigung

Außer in der der Bürgermeister-Willinger-Straße, in der östlichen Nußlocher Straße, in der südlichen Wieslocher Straße und in der Arbeitsstadt besteht im Gemeindegebiet in Walldorf durchgehend eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf mindestens 30 km/h. Des Weiteren sind einige verkehrsberuhigte Bereiche (z. B. Obere Grabenstraße, Teile der Hauptstraße, zum Brühl, im Lange Loch, im Riegel, nördliche Heidelberger Straße, Robinienweg) und eine Fußgängerzone entlang der Hauptstraße im Gemeindegebiet vorhanden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h liegt entlang des Schloßwegs um die Schillerschule vor. (vgl. Abbildung 45)

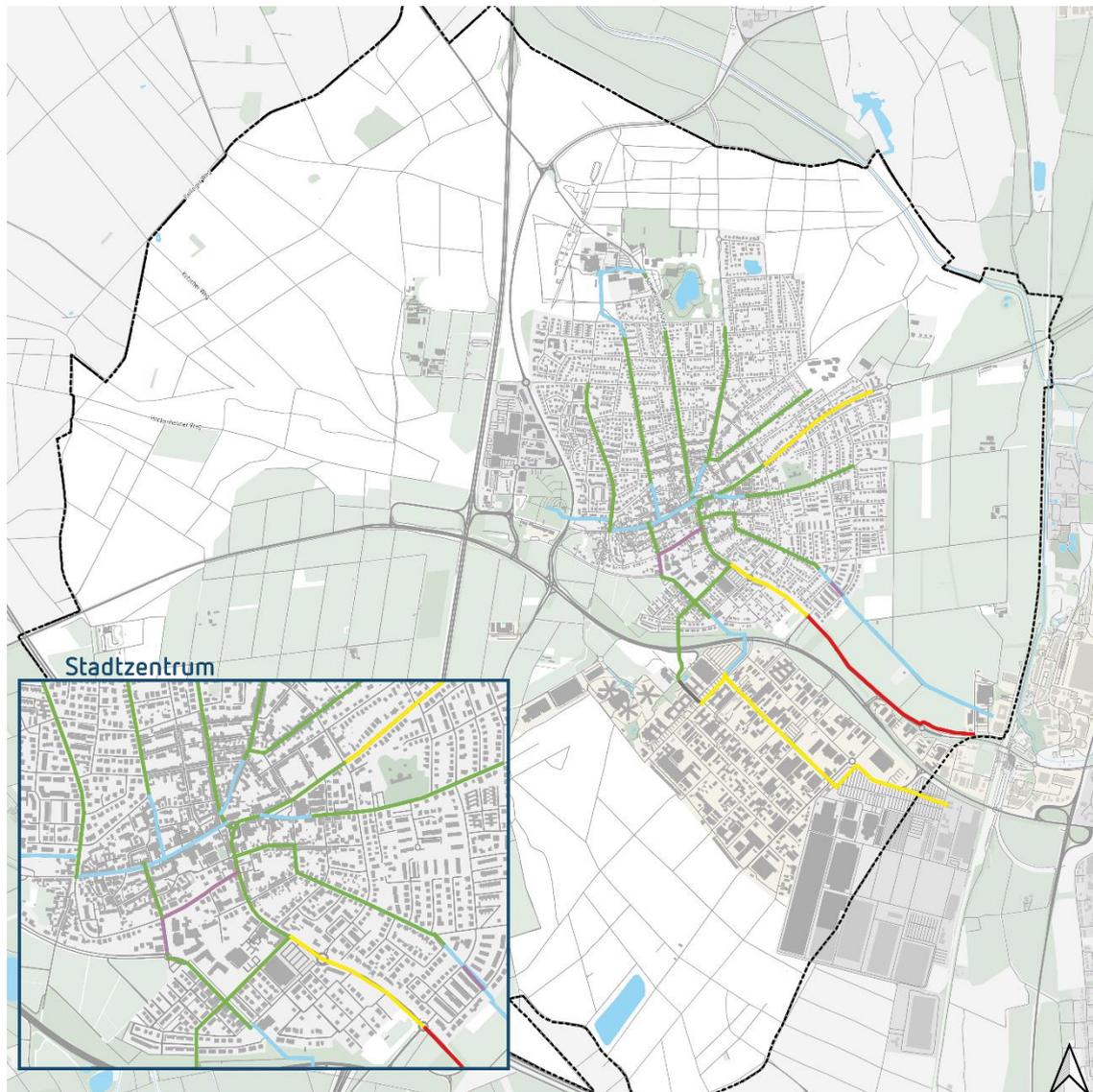
Geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen finden sich unter anderem durch Fahrbahneinengungen am östlichen Ortseingang auf der Nußlocher Straße, in der Johann-Astor-Straße auf Höhe des Astorpark, sowie auf der Johann-Astor-Straße auf Höhe von Haus Nr. 52 wieder. Weiterhin befindet sich in der Schwetzingen Straße auf Höhe der Schule ein festinstalliertes System zur Geschwindigkeitsüberwachung. Die verkehrsberuhigten Bereiche sind in Walldorf größtenteils durch besondere Gestaltung der Einfahrt durch Pflasterung und/oder Bodenmarkierungen gekennzeichnet. Dadurch wird Aufmerksamkeit generiert.

Abbildung 44: Fahrbahneinengungen und Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Oberen Grabenstraße



links: am Astorpark, rechts: Obere Grabenstraße

Abbildung 45: zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang von Hauptrouten



zul Geschwindigkeiten

- Schrittgeschwindigkeit (Verkehrsberuhigter Bereich, straßenunabhängiger Gehweg)
- 20 km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- Mehr als 50 km/h

0 500 1.000 m

Beleuchtung

Die Beleuchtung der Fußwege in Walldorf ist größtenteils vorhanden. Aus der Onlinebefragung gehen jedoch Hinweise auf unzureichender Beleuchtung hervor (z. B. Ecke Luisenstraße/ Friedensstraße, Fußweg parallel zur L723 über die Brücke an der Einmündung zur Dietmar-Hopp-Allee).

Barrierefreiheit

Die Berücksichtigung von Barrierefreiheit in der Straßenraumgestaltung trägt dazu bei, die Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am öffentlichen Leben zu gewährleisten und die Mobilität aller Personen möglich zu machen. Dazu gehört neben dem barrierefreien Ausbau von Querungsanlagen und ausreichenden Gehwegbreiten auch die Wahrnehmbarkeit von möglichen Hindernissen, wie Treppenstufen oder Poller, der Gehkomfort des Gehwegbelags und die barrierefreie Nutzung öffentlicher Aufenthaltsbereiche. In Walldorf sind bereits viele Poller und bauliche Elemente mit einer gut wahrnehmbaren Kontrastierung ausgestattet (z. B. Platz am Vogelkäfigweg und an der Bürgermeister-Willinger-Straße), jedoch sind viele Treppen und weitere mögliche Hindernisse für seheingeschränkte Personen im öffentlichen Raum in Walldorf nicht ausreichend gekennzeichnet.

Abbildung 46: Kontrastierung der baulichen Elemente

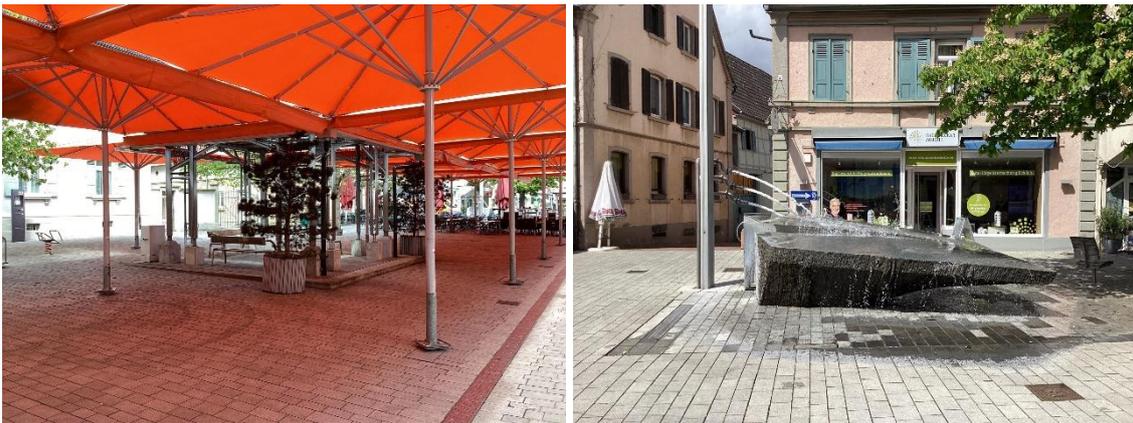


Links: Platz am Vogelkäfigweg, rechts: Platz an der Drehscheibe

Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten

Die Aufenthaltsqualität spielt beim Fußverkehr eine bedeutende Rolle, denn bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegen und Aufenthalt so unmittelbar. Der Aufenthalt in einem Bereich ist abhängig von seiner Attraktivität, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. In Walldorf sind bereits einige attraktive Aufenthaltsbereiche und Spielplätze (z. B. Astorpark, Waldspielplatz, Badensee Walldorf), jedoch fehlt es an in der Ortsmitte an Grünflächen durch Bäume und straßenraumbegleitendes Grün. Viele Flächen sind in Walldorf versiegelt und wie am Platz an der Drehscheibe fehlt es an Beschattungselemente. In der Fußgängerzone in der Hauptstraße sind große Sonnensegel, die im Sommer für einen guten Sonnenschutz sorgen.

Abbildung 47: Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße



links und rechts: Entlang der vorderen Hauptstraße

Sitzmöglichkeiten sind vor allem in der Ortsmitte verteilt. Entlang der Hauptstraße, an der Drehscheibe sowie entlang der Nußlocher Straße bis zum Parkplatz am Lindenplatz. Jedoch sind diese meist nicht barrierefrei ausgestattet, d. h., es fehlt an Lehnen und Armstützen, die insbesondere bewegungseingeschränkte Personen benötigen, um sich hinzusetzen und wieder aufzustehen.

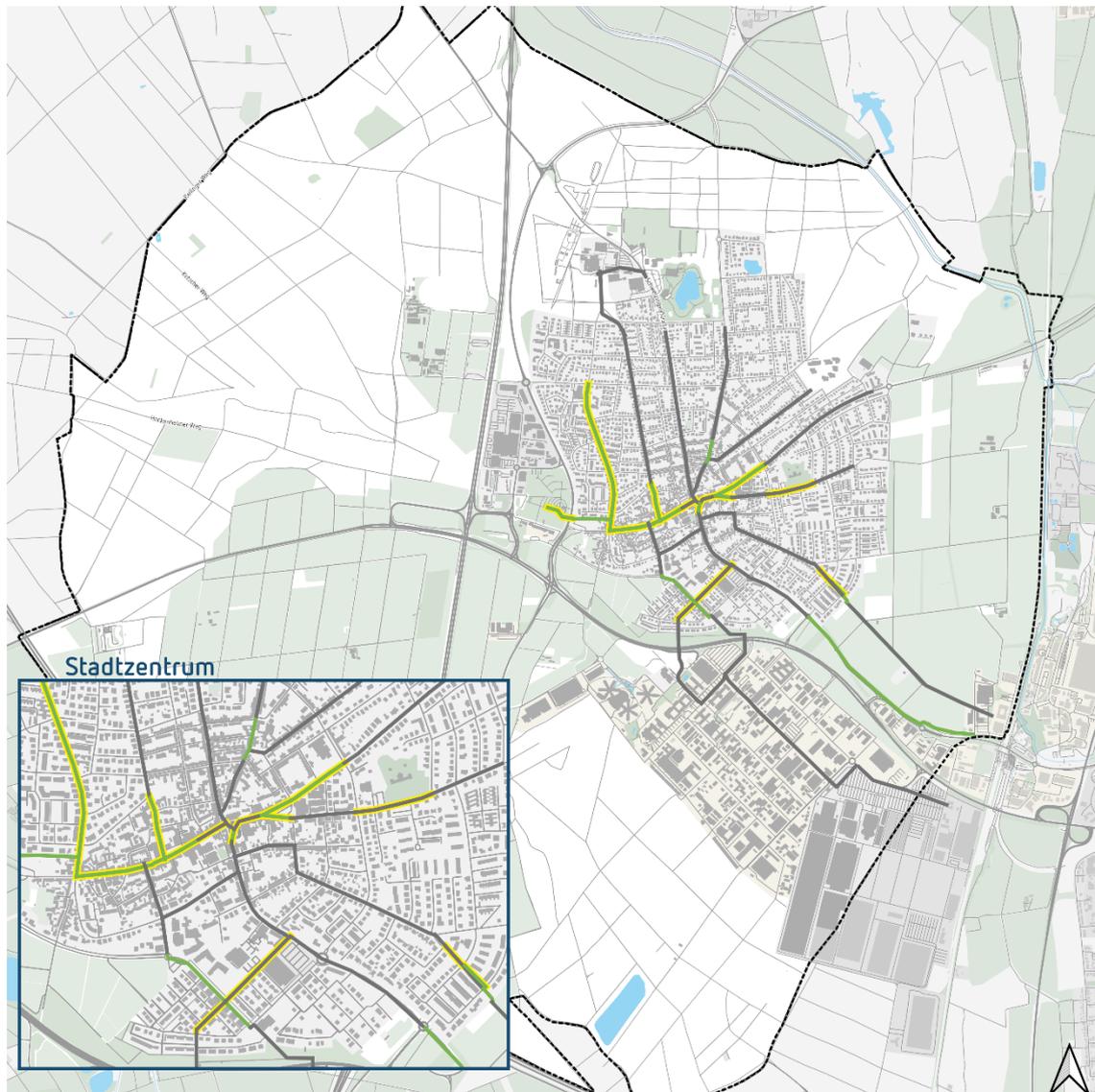
Weitere Sitzmöglichkeiten befinden sich beispielsweise entlang der Bürgermeister-Willinger-Straße und in der sozialen Mitte. Viele wirken jedoch durch die nicht vorhandene komfortable Sitzoberfläche kalt und unbequem. Im weiteren Stadtgebiet entlang des Hauptwegenetzes sind kaum Sitzmöglichkeiten vorhanden. (vgl. Abbildung 49). Dadurch fehlen Ausruhmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen, die auf diese bei längeren Wegestrecken angewiesen sind.

Abbildung 48: Sitzmöglichkeiten



Links: Nußlocher Straße, rechts: Dannheckerstraße/ Adolf-Menzel-Straße

Abbildung 49: Aufenthaltsflächen und Sitzmöglichkeiten entlang von Haupttrouten



Aufenthaltsflächen
 — Platzsituation im Straßenabschnitt vorhanden (Aufenthaltsfunktion)

Sitzmöglichkeiten
 — Sitzmöglichkeit vorhanden
 — Sitzmöglichkeit nicht vorhanden

0 500 1.000 m

Begleitgrün

In ganz Walldorf sind entlang des Hauptnetzes Begrünung durch Umgebungsrün, Bäume oder andere Grünelemente gegeben. Nur wenige Abschnitte sind ohne Grünelemente. Dabei muss man auch bei den begrüneten Abschnitten davon ausgehen, dass das Grün nicht im öffentlichen Raum, sondern durch Privatgrundstücke eine Wirkung auf den Straßenraum hat. Neben Bäumen und Büschen, die den Straßenraum begrünen befinden sich vereinzelt mobile Begrünungselemente, die

zusätzlich eine positive Aufenthaltsqualität schaffen und eine verkehrsberuhigende Wirkung haben können. Dies ist auf der Hauptstraße oder der Drehscheibe der Fall.

Abbildung 50: Beispiele für mobile Begrünungselemente



links oben: Hochholzerstraße, rechts oben: Am neuen Schulhaus, unten: Platz an der Drehscheibe

5.4 Erreichbarkeitsanalyse

Im Rahmen einer Erreichbarkeitsanalyse wird die fußläufige Erreichbarkeit bestimmter Standorte und Einrichtungen in Walldorf untersucht. So können bereits hohe Qualitäten oder Potenziale aufgezeigt werden. Die Erreichbarkeitsanalyse wird mithilfe eines geographischen Informationssystems (GIS) durchgeführt und ausgehend von definierten Zielpunkten werden Isochronen gebildet, die anzeigen welche Gebäude von Walldorf innerhalb einer bestimmten Zeit die Zielpunkte erreichen. Die Erreichbarkeit wird dabei in fünf Minuten Schritten dargestellt und eine Geschwindigkeit von fünf km/h zugrunde gelegt. Neben der GIS-gestützten Erreichbarkeitsanalyse, werden Barrieren und Netzlücken im Stadtgebiet exemplarisch dargestellt und Einschätzungen zu Umwegen bzw. barrierefreier Verbindungen untersucht.

Für die fußläufige Erreichbarkeit verschiedener Zielorte zeigt sich für Walldorf eine sehr gute Ausgangslage. So sind vor allem in der Wohnstadt viele Ziele innerhalb von 15-Minuten zu Fuß zu erreichen. Beispielsweise ermöglichen die NVZ Dannheckerstraße und Bahnhofstraße sowie der Einkaufsstandort Nußlocher Straße beinahe allen Einwohnenden eine fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von zehn Minuten. Lediglich die nord-östlichen Wohngebiete liegen im 15 Minuten Bereich.

Ähnliches gilt für die Schulstandorte in Walldorf. Auch hier liegt fast die gesamte Wohnstadt innerhalb der 10-Minuten Isochrone.

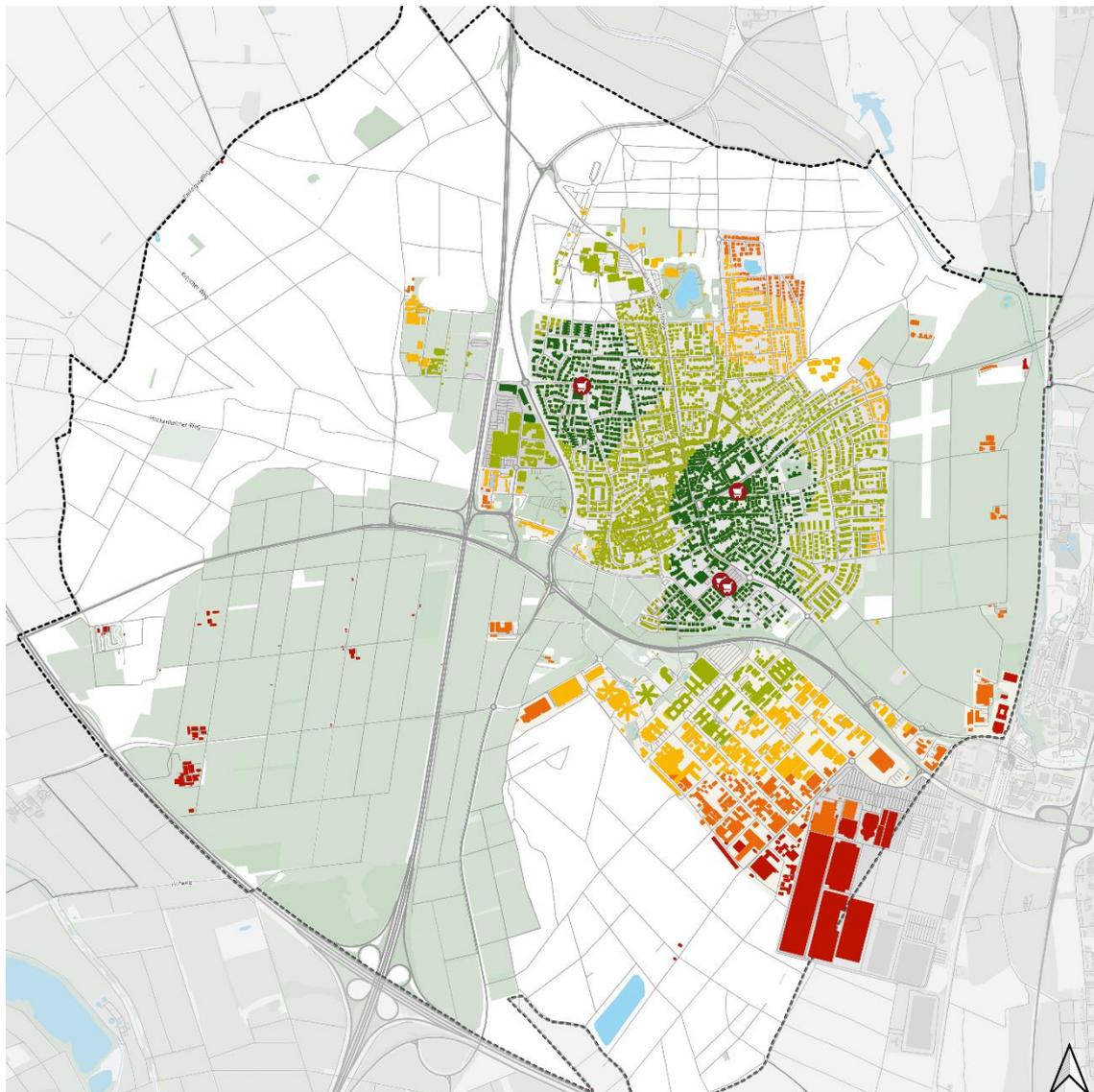
Lediglich die Erreichbarkeit der äußeren Zielpunkte – also die südlichen Bereiche der Arbeitsstadt sowie die Freizeit-Ziele rund um die Astoria-Halle – sind für die meisten Einwohnenden nicht in 15-Minuten möglich.

Positiv hervorzuheben ist zudem, dass für den Fußverkehr oft direktere Wegeverbindungen möglich sind als für den Kfz-Verkehr. So existieren bspw. Querverbindungen zwischen dem Marktplatz und dem Schloßweg sowie darüber hinaus zur Bürgermeister-Willinger-Straße und der Walzrute. Über die Bus- und Fußbrücke entlang der Walzrute ist zudem eine direkte Verbindung in die Arbeitsstadt möglich.

Auch generell ist die Maschenweite des Straßennetzes in Walldorf sehr gering, wodurch sich ein dichtes Fußwegenetz ergibt und kaum Umwege in Kauf genommen werden müssen. Dies ist auch in der gleichmäßigen Ausbreitung der Isochronen in alle Richtungen, um die Zielorte zu erkennen (vgl. Abbildung 51, Abbildung 52, Abbildung 53). So sind kaum Barrieren für den Fußverkehr vorhanden und man kann sich relativ frei im Netz bewegen.

Auf Grund der geringen räumlichen Distanzen und guten Erreichbarkeiten zwischen Wohnen, Arbeit, Nahversorgung, Dienstleistungen, Freizeit- und Bildungsorten, gibt es in Walldorf ein hohes Potenzial für kurze Wege und somit auch für Wege zu Fuß. Jedoch ist die Siedlungsstruktur lediglich die Grundlage für diese „Stadt der kurzen Wege“ – darüber hinaus ist auch die Qualität und Barrierefreiheit der Gehwege und Querungen entscheidend, damit Wege zu Fuß bestritten werden. Dies bleibt bei der GIS-Analyse der Erreichbarkeit unberücksichtigt und ist in Verbindung mit den vorangegangenen Kapiteln zu bewerten.

Abbildung 51: Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren in Walldorf



Erreichbarkeiten zu Fuß

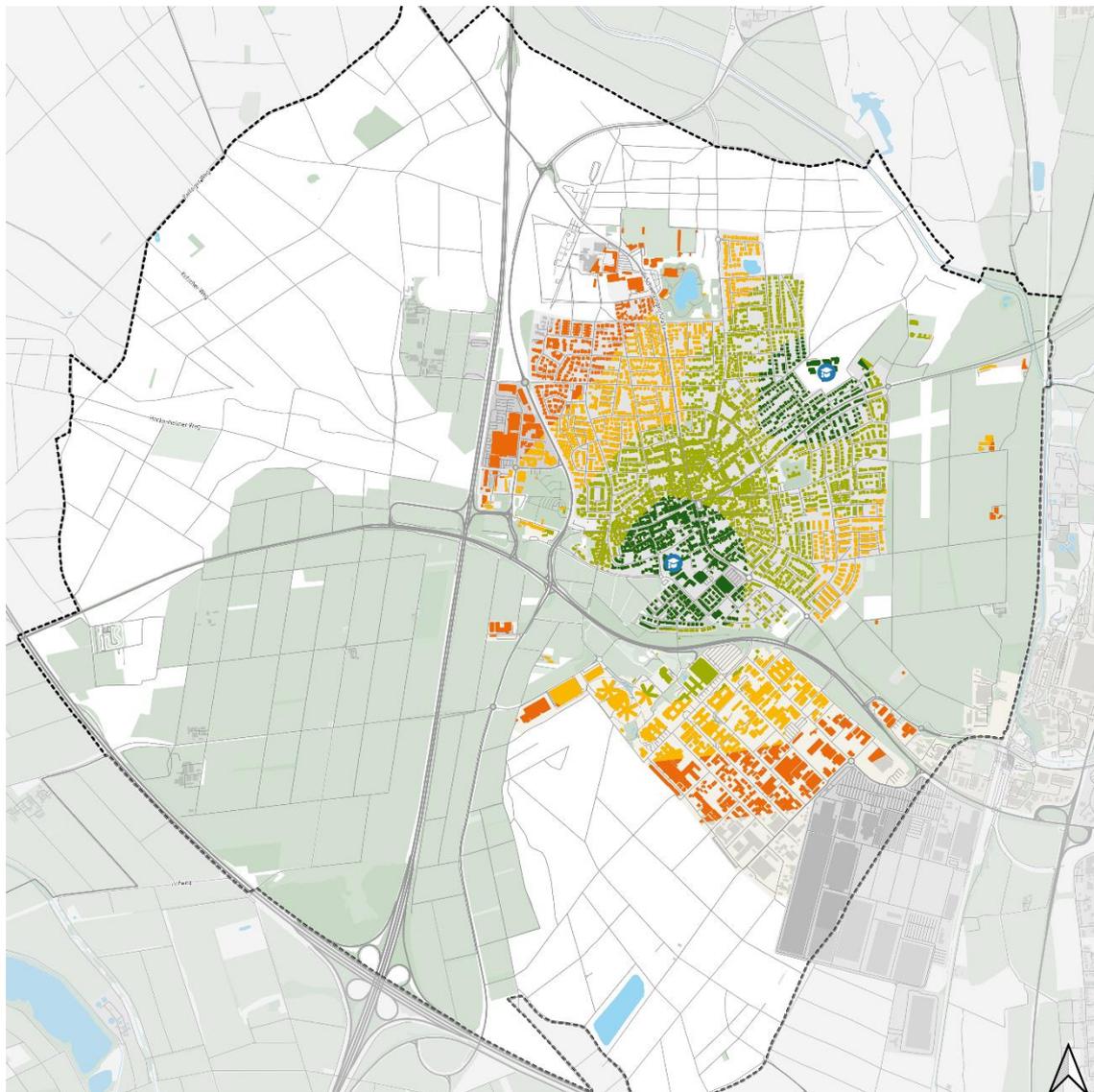
- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- > 20 min

Zielorte

- ⊞ großflächiger Einzelhandel



Abbildung 52: Erreichbarkeit der Grundschulstandorte



Erreichbarkeiten zu Fuß

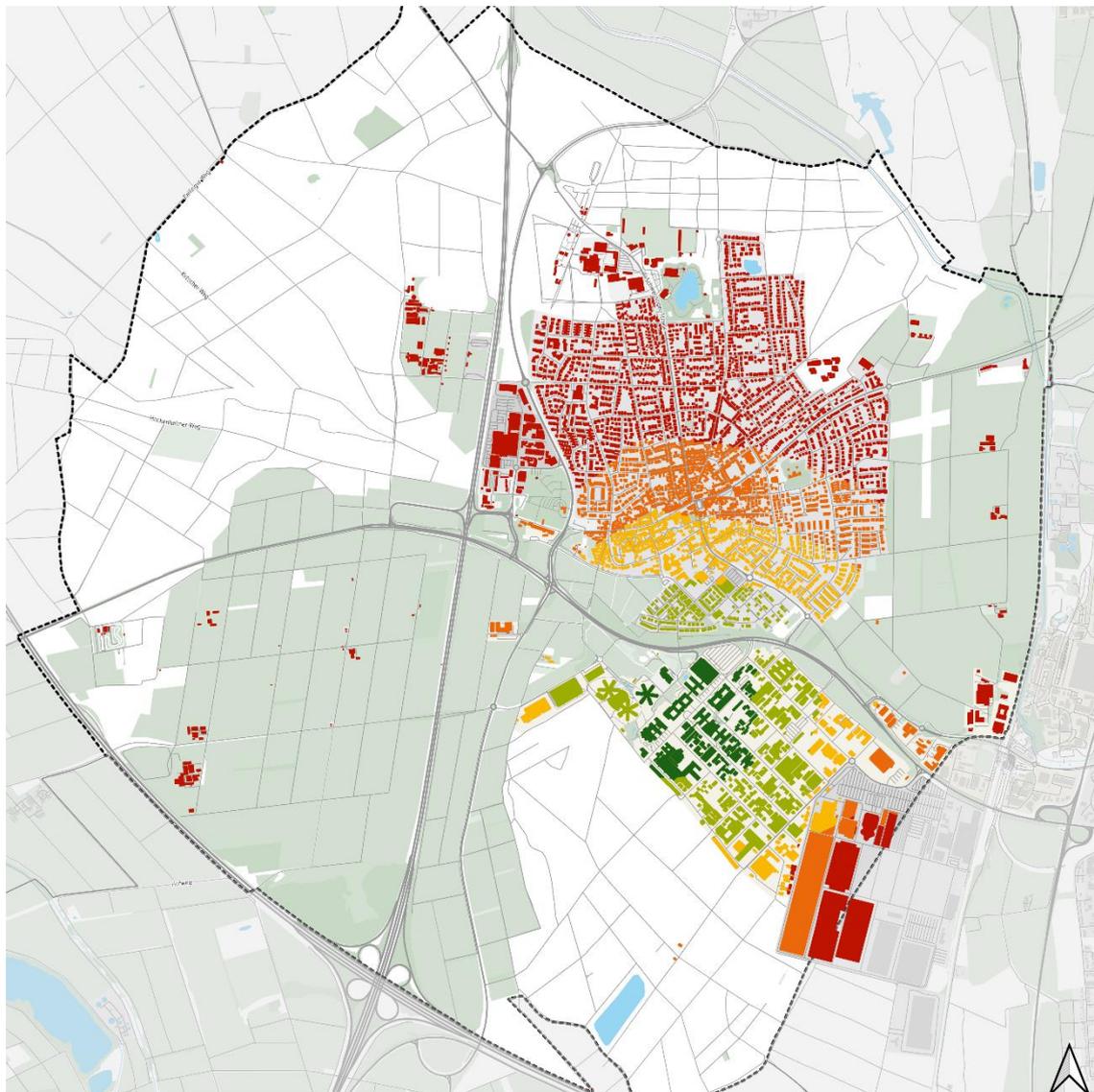
- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min

Zielorte

- Grundschule



Abbildung 53: Erreichbarkeit der Arbeitsstadt (Zielpunkt SAP)



Erreichbarkeiten zu Fuß

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- > 20 min



5.5 Unfallanalyse

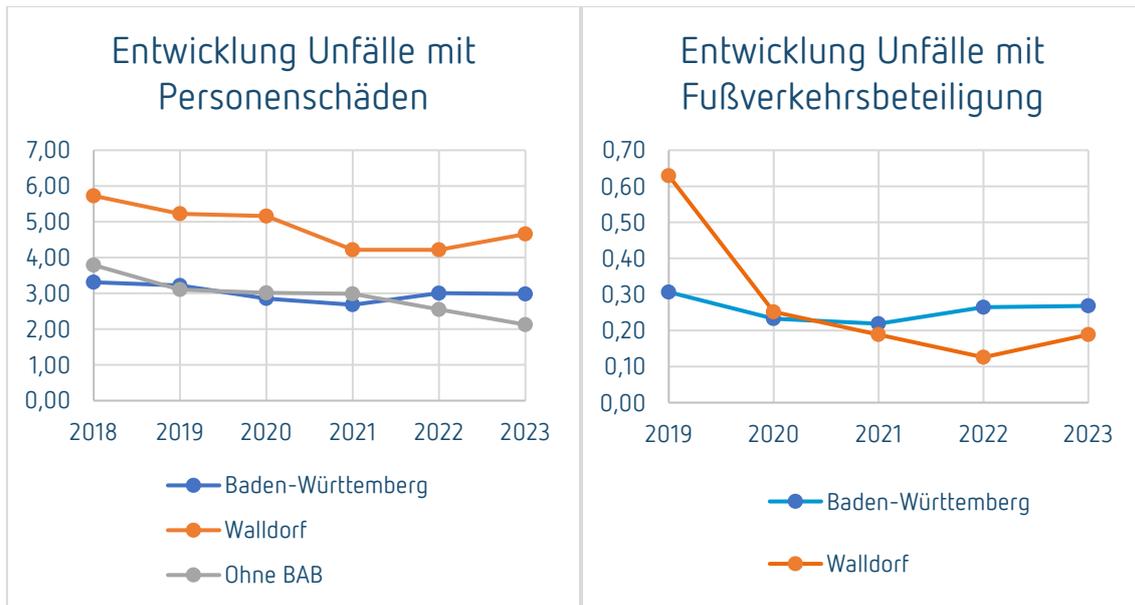
Unfälle sind ein wichtiger Indikator für die Verkehrssicherheit, daher ist eine genauere Betrachtung und Analyse unerlässlich. Im folgenden Bericht werden Unfallstatistiken und -muster in Walldorf untersucht, um potenzielle Gefahrenbereiche zu identifizieren und um einen grundlegenden Eindruck der Situation zu bekommen. Es werden verschiedene Aspekte beleuchtet, darunter Unfallhäufungsstellen, Unfallursachen und Vergleiche mit anderen Kommunen ähnlicher Größe und Struktur. Hierzu werden die Daten des statistisches Landesamt Baden-Württemberg untersucht, die einen Vergleich zu anderen Kommunen und dem Landesdurchschnitt ermöglichen. Eine detaillierte Untersuchung der Unfälle in Walldorf wird anschließend mit Hilfe der polizeilichen Unfalldaten durchgeführt.

Statistische Unfallanalyse im Vergleich

Bei der Betrachtung der Unfallzahlen mit Personenschaden der letzten fünf Jahre fällt auf, dass diese in Walldorf in diesem Zeitraum leicht rückgängig, aber weiterhin auf vergleichsweise hohem Niveau sind (vgl. Abbildung 54). Im Jahr 2018 erreichten sie mit 5,73 Unfällen mit Personenschaden pro 1.000 Einwohnende ihren Höchstwert. Bis 2022 war dieser Wert rückläufig auf 4,22 Unfälle mit Personenschaden pro 1.000 Einwohnende und ist 2023 wieder auf 4,66 Unfälle angestiegen. Auffällig ist, dass in Walldorf ein Rückgang in den Jahren 2020 und 2021 zu erkennen ist. Der Rückgang kann im Allgemeinen auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückgeführt werden, da aufgrund der politischen Maßnahmen zur Eindämmung insgesamt weniger Wege zurückgelegt wurden als zuvor. Bei Betrachtung der Zahlen ohne die in Walldorf verlaufende Bundesautobahn (BAB) liegt dieser Wert zwischen 3,79 Unfälle mit Personenschaden pro 1.00 Einwohnende im Jahr 2018 bis 2,12 Unfälle mit Personenschaden pro 1.000 Einwohnende im Jahr 2023. Die Entwicklung der Unfallzahlen liegt damit etwa auf dem Niveau des Landes Baden-Württemberg (vgl. Abbildung 54).

Bei Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung zeigt sich ebenfalls ein Rückgang in Walldorf (vgl. Abbildung 54). Von 2019 (0,63 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung pro 1.000 Einwohnende) auf 2020 (0,25 0,63 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung pro 1.000 Einwohnende) zeigte sich ein besonders starker Rückgang. Die weitere Entwicklung war weiter rückläufig, jedoch deutlich moderater (2023: 0,19 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung pro 1.000 Einwohnende). Die Entwicklung in Baden-Württemberg verläuft ähnlich zur deutschlandweiten Entwicklung, mit einem Tiefstwert im Jahr 2021 und einer leichten Zunahme im Jahr 2022 und 2023.

Abbildung 54: Entwicklung der Unfallzahlen mit Personenschaden und Fußverkehrsbeteiligung je 1.000 Einwohnende

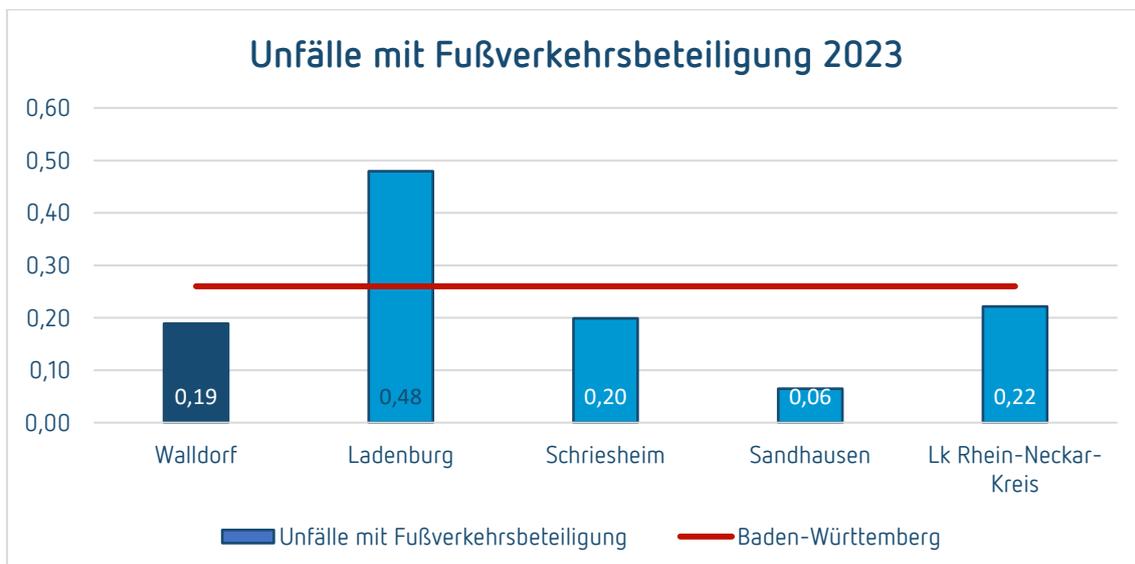


Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2024, Darstellung: Planersocietät

Im Jahr 2023 gab es in Walldorf insgesamt 100 Unfälle, davon waren 74 Unfälle mit Personenschaden. An 3 der 100 Unfälle lag eine Fußverkehrsbeteiligung vor. Um diese Zahlen besser einordnen zu können, bietet sich ein Vergleich mit anderen Kommunen ähnlicher Größe und räumlicher Nähe an. Dafür werden Unfallzahlen von Ladenburg, Schriesheim und Sandhausen (alle Rhein-Neckar-Kreis) herangezogen.

Mit 0,19 Unfällen je 1.000 Einwohnende liegt der Wert bei den Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung von Walldorf knapp unter dem Durchschnittswert des Landkreises. Schriesheim weist ähnlich viele Unfälle je 1.000 Einwohnende auf, während Ladenburg und Sandhausen jeweils einen deutlich höheren bzw. deutlich niedrigeren Wert aufweisen. (vgl. Abbildung 55).

Abbildung 55: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung 2023 je 1.000 Einwohner im Vergleich



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2024, Darstellung: Planersocietät

Unfallorte in Walldorf

Für die vertiefte Auswertung der Unfalldaten stehen die polizeilich erfassten Unfälle der Jahre 2017 bis 2023 zur Verfügung. Diese beinhalten unter anderem eine exakte Verortung (vgl. Abbildung 56) sowie den Unfalltyp (z.B. Abbiege-Unfall oder Unfall beim Überschreiten der Straße) oder die Unfallkategorie (Unfall mit Leicht- oder Schwerverletzten bzw. Getöteten). Auch Informationen zum Straßenzustand oder Lichtverhältnissen sowie den beteiligten Verkehrsarten und Personen liegen vor.

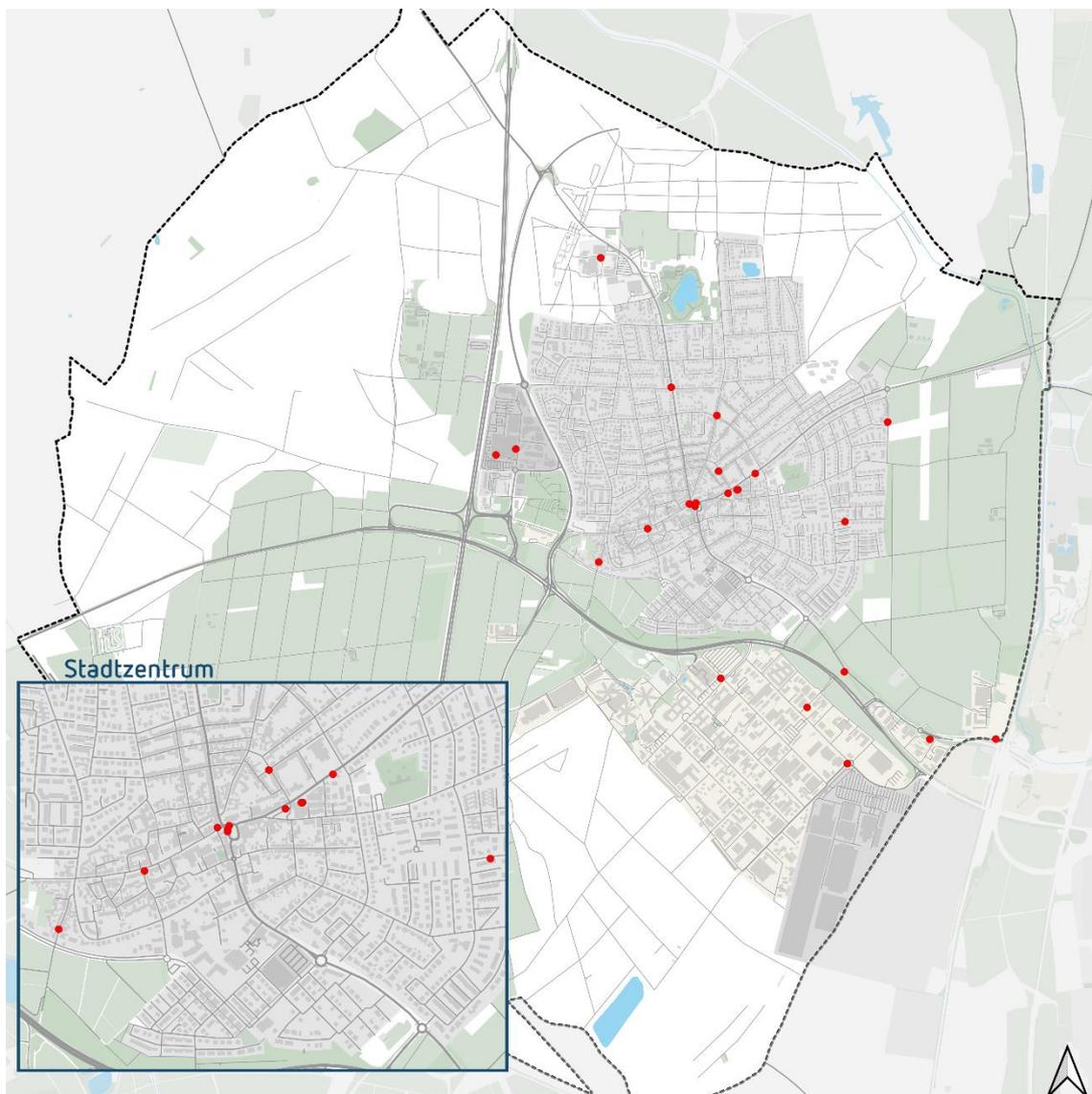
In den Jahren 2017 bis 2021 gab es in Walldorf insgesamt 24 Unfälle mit der Beteiligung von Zufußgehenden. Diese verteilen sich im Stadtgebiet und zeigen kaum örtliche Häufungsstellen. Lediglich auf der Drehscheibe, im Bereich der Fußgängerüberwege im Übergang zur Hauptstraße und zur Schwetzingen Straße, sind mehrere Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden an genau demselben Ort. Hier liegen drei Überschreiten-Unfälle vor, aus den Jahren 2020, 2018 und 2017. Bei zwei der drei Unfälle gab es Schwerverletzte, bei einem eine leichtverletzte Person

Von den 24 Unfällen sind fünf Unfälle „Überschreiten-Unfälle“, vier Unfälle wurden als Unfalltyp „Längsverkehr“ gekennzeichnet sowie zwei Unfälle „Einbiege-/Kreuzen-Unfälle“. Die restlichen Unfälle sind als sonstige Unfälle gekennzeichnet. Auch aus den Unfalltypen lassen sich somit keine Auffälligkeiten in Walldorf erkennen, die auf systematische Problemstellen hindeuten.

Das Unfallgeschehen mit beteiligten Zufußgehenden lässt sich in Walldorf somit als unauffällig bezeichnen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass in der Unfallanalyse lediglich polizeilich gemeldete Unfälle auftauchen. Oft sind bspw. Unfälle zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden in dieser Statistik eher unterrepräsentiert. Zudem ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden ein wichtiger Aspekt, der in den weiteren Maßnahmen zu berücksichtigen ist.

Weitere Karten zur Unfallanalyse, in denen auch weitere Unfälle neben den Unfällen mit Beteiligung von Zufußgehenden dargestellt werden, finden sich im Anhang.

Abbildung 56: Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern (2017 bis 2021)



Verkehrsunfälle

- Unfälle mit Fußgängerbeteiligung



5.6 Zusammenfassende Stärken und Schwächen

- ↑ Gute Voraussetzungen für Fußverkehrswege auf Grund von flacher Topografie und kompakter Siedlungsstruktur
- ↑ Meist Tempo 30 – im Nebennetz und teilweise auch auf Hauptstraßen, bspw. der Schwetzingener Straße
- ↑ Gute Anzahl gesicherter Querungsanlagen. Einige Bedarfsampeln für den Fußverkehr. Lichtsignalanlagen meist mit kurzen Wartezeiten.
- ↑ Umsetzungen Barrierefreiheit bei Querungsanlagen
- ↑ Gute Beteiligung der Öffentlichkeit durch Online-Schadensmelder und AK Nahmobilität
- ↑ Kaum Unfälle im Fußverkehr
- ↑ Bereits heute gute Zielerfüllung der AGFK-Meilensteine
 - ↑ Erstellung Fußverkehrskonzept
 - ↑ Netzkonzeption
 - ⬇ Schaffung einer lückenlosen, richtlinienkonformen Bewegungsqualität im Längsverkehr
 - ⬇ Angemessene Aufenthaltsqualität
 - ↑ Querungsstellen für den Fußverkehr entlang der Haupttrouten, insbesondere die LSA-Schaltungen, wurden für den Fußverkehr optimiert.
 - ➡ Die Fußverkehrsinfrastruktur wird regelmäßig überprüft und gewartet, vor allem Grünschnitt, Reinigung, Winterdienst.
 - ➡ Bei der Einrichtung von Baustellen bzw. Störstellen wird eine durchgehende sichere Führung für den Fußverkehr nach dem Stand der Technik stets berücksichtigt.
 - ↑ Eine intensive Befassung mit dem Thema Verkehrssicherheit für den Fußverkehr findet statt.
 - ⬇ Das Freihalten der Fußverkehrsinfrastruktur von ruhendem Verkehr wird gewährleistet.
 - ↑ Es wird aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Fußverkehrsförderung betrieben.
- ⬇ Im Längsverkehr zeigen sich insbesondere in der Wohnstadt Probleme mit der Gehwegbreite. Die (nutzbare) Gehwegbreite ist häufig so schmal ist, dass auch die Barrierefreiheit eingeschränkt ist.:
- ⬇ Engstellen schränken die Gehwegbreiten weiter ein, bspw. durch Treppenstufen. Die Durchgängigkeit der Gehwege ist häufig nicht gegeben.
- ⬇ Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit im zentralen Versorgungsbereich eingeschränkt auf Grund von Kfz-Verkehr in der vorderen Hauptstraße und Nutzungskonflikten mit dem Radverkehr auf der Drehscheibe – fehlende Attraktivität für Zufußgehende.

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- ✦ Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten bzw. Umsetzung alternativer Straßenraumgestaltung, um die Barrierefreiheit sicherzustellen (bspw. am Vorbild Ziegelstraße)
- ✦ Aufwertung des neuen Fußnetzes und Schaffung von lückenlosen, richtlinienkonformen Hauptrouten für den Fußverkehr
- ✦ Aufwertung und Belebung der Fußverkehrszone und des zentralen Versorgungsbereichs in der Ortsmitte durch höhere Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigung und mehr Grün im Straßenraum
- ✦ Festlegen von Qualitätsstandards, die in Walldorf bei Neu- und Umbaumaßnahmen für den Fußverkehr berücksichtigt werden sollen
- ✦ Stärkung der Kommunikation und des Marketings für den Fußverkehr durch gezielte Beteiligungsformate

6 Ziele und Grundsätze der Fußverkehrsförderung

Auf Basis bisheriger Ergebnisse und Konzepte wurde unter Berücksichtigung der AGFK-Meilensteine eine Fußverkehrsstrategie für die Stadt Walldorf entwickelt, die unterschiedliche Ziele vereint (z. B. gesteigerte Aufenthaltsqualität und lebendige Innenstadt, konfliktreduziertes Miteinander im Straßenraum, Steigerung des Fußverkehrsaufkommens). Darauf aufbauend werden Empfehlungen für konkretes Handeln und Qualitätsstandards für den Fußverkehr erarbeitet.

Die Fußverkehrsstrategie soll zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen und Zielen der Stadt Walldorf fungieren und gleichzeitig den Handlungsrahmen für das Fußverkehrskonzept vorgeben. Zum anderen kann ein gut in die Gegebenheiten angepasstes sowie integriertes und konsensuales Leitbild Identität stiften, motivieren und den politischen Willen darlegen. Die Ziele und Grundsätze wurde daher unter Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung erarbeitet und diskutiert. So wurden im Arbeitskreis Nahmobilität bereits folgende wichtige Schwerpunkte benannt:

- Stärkung der Stadt der kurzen Wege,
- Belebung der Innenstadt / Ortsmitte,
- Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten,
- Kommunikation durch gezielte Teilnehmungsformate sowie
- Umsetzbarkeit kurzfristiger und langfristiger Verbesserungen

Zusätzlich wurden auf dem öffentlichen Bürgerforum zu Beginn der Fußverkehrskonzeptes mit den Teilnehmenden über verschiedene Zielthesen diskutiert und verschiedene Kernpunkte festgehalten, die Teil der Ziele und Grundsätze für die Fußverkehrsförderung sein sollten:

- Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit (subjektiv und objektiv) sowie mehr Aufenthaltsqualität (z.B. Spielgeräte, Sitzgelegenheiten, Beschattung) und Grün im öffentlichen Raum,
- Lösungen für enge Gehwege entwickeln
- Verkehrsberuhigung für den Kfz-Verkehr und Vermeidung von Konflikten mit dem Radverkehr (vor allem Fahren auf dem Gehweg)
- Erweiterung von Fußgängerbereichen (z.B. die Fußgängerzone)

Auf Grundlage dieser Hinweise wurde die Fußstrategie Walldorf aufgestellt. Die Gliederung erfolgt anlehnend an das 10-plus-10-Punkte-Programm aus der Radverkehrsstrategie Walldorfs.⁹ Dabei hat die Reihenfolge der Punkte keine wertende Bedeutung und alle Punkte sind zunächst gleich prioritär zu verfolgen.

⁹ https://www.walldorf.de/fileadmin/Nachhaltig/Radverkehrskonzept/Anhang_2_Radstrategie_Walldorf.pdf

6.1 Fußstrategie Walldorf: 10 plus 10 Punkte Programm

Präambel

Die Stadt Walldorf beabsichtigt mit Hilfe des Fußverkehrskonzeptes die Nahmobilität weiter zu fördern, um allen Bürgerinnen und Bürgern eine Stadt zu bieten, in der man sich gut und gerne zu Fuß bewegen kann.

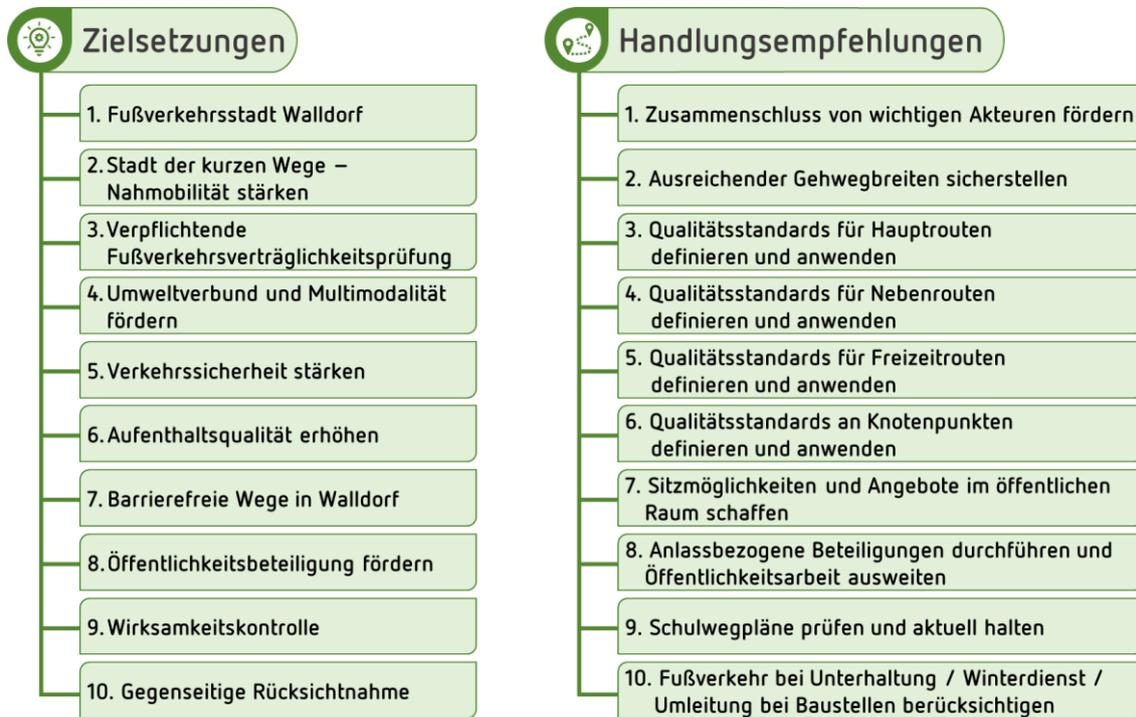
Die Förderung des Fußverkehrs trägt dazu bei, eine **lebendige Innenstadt** und hohe **Lebensqualität** in Walldorf zu schaffen. Das Zufußgehen ermöglicht aktive Mobilität, Begegnung, Kommunikation, stärkt die Nachbarschaft und den sozialen Zusammenhalt. Als umweltfreundlichste Fortbewegungsart trägt ein hoher Fußverkehrsanteil zum Erreichen der Ziele des **Klimaschutzes** bei und hilft Treibhausgase, Luftschadstoffe und Lärm zu reduzieren. Der Walldorfer Verkehrsraum soll einladend gestaltet sein und Lust auf Radfahren oder Zufußgehen machen, das bedeutet auch **Gesundheitsförderung** durch mehr alltägliche Bewegung.

Da jeder Mensch, der im öffentlichen Raum unterwegs ist, auch immer ein Stück zu Fuß geht, kommen Verbesserungen des Fußverkehrs allen Bürgerinnen und Bürgern zugute. **Barrierefreie, sichere und kurze Wege** erhöhen nicht nur Effizienz und Attraktivität des Fußverkehrs, sondern auch weiterer Verkehrssysteme. Je mehr Menschen entscheiden, auf ihren alltäglichen Wegen mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs zu sein und ihre Wege vom Autoverkehr auf die Nahmobilität verlagern, desto höher ist auch die Entlastung auf den Straßen, das bedeutet eine **Optimierung des Gesamtverkehrs**.

Wichtig ist bei der Formulierung der einzelnen Ziele und Grundsätze, dass der Notwendigkeit der Einzelfallbetrachtung im Sinne einer Flexibilität ausreichend Raum gelassen wird und dennoch eine Basis als eine Art Leitplanke im Sinne einer Abwägungsdirektive zur Erreichung der jeweiligen Ziele des Fußverkehrskonzeptes geschaffen wird

Übersicht

Folgende Übersicht zeigt die Fußstrategie als 10 plus 10 Punkte Programm zusammenfassend:



Zielsetzungen

1. Fußverkehrsstadt Walldorf

Walldorf möchte eine fußgängerfreundliche Stadt werden und sich als solche positionieren. Ziel der Stadt ist es, den Anteil der aktiven Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) an allen zurückgelegten Wegen in Walldorf bis 2030 auf 50 % zu steigern.

2. Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität stärken

Walldorf verwirklicht ein flächendeckendes Fußverkehrsnetz. Dieses garantiert Bewegungsqualität im Längs- und Querverkehr (inkl. Barrierefreiheit) sowie eine angemessene Aufenthaltsqualität mit ausreichend vielen Ruhezeiten für Zufußgehende. Durch leichte und gute Erreichbarkeit aller für die Menschen nötigen Einrichtungen (Wohnen, Handel, Arbeit, Gastronomie, Schulen, Freizeit, medizinische Einrichtungen etc.) soll die Lebensqualität gefördert werden und diese innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein.

Themenrouten und zusätzliche Angebote, wie Spiel- und Sportanlagen sollen den Fußverkehr in Walldorf erlebbar machen.

3. Verpflichtende Fußverkehrsverträglichkeitsprüfung

Sämtliche Verkehrsinfrastrukturplanungen und -maßnahmen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fußverkehr zu überprüfen. Die Belange des Fußverkehrs sind zu beachten. Eine Priorisierung der Verkehrsteilsysteme nach aktuellen Regelwerken in der Reihenfolge: Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr soll beachtet werden. Bei Planungen ist nach-

zuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen untersucht wurden.

4. Umweltverbund und Multimodalität fördern

(1) Fuß- und Radverkehr sind als Verkehrsarten dem Kfz-Verkehr mindestens gleichgestellt. Alle innerstädtischen Straßen sind für den Radverkehr flächenhaft und gleichberechtigt nutzbar, um eine grundsätzliche Trennung von Rad- und Fußverkehr zu erreichen und Konflikte für den Fußverkehr zu vermeiden.

(2) Bei Sanierungs- und Baumaßnahmen ist den Belangen des Fuß- und Radverkehrs unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen und baulichen Situation angemessen Rechnung zu tragen. Auf eine Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs ist hinzuwirken.

(3) Eine gute Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist für den Fußverkehr besonders bedeutsam. Die Zuwegung wird verbessert, indem direkte Wegeverbindungen und Zugänge hergestellt und ausgebaut werden. Eine barrierefreie und wettergeschützte Umsetzung von Haltestellen wird als Daueraufgabe gesehen und fortgesetzt.

5. Verkehrssicherheit stärken

Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind soziale, gesundheitliche und klimarelevante Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen. Dazu sollen ausreichende Gehwegbreiten sowie mehr Platz und Qualität für Zufußgehende und Radfahrende geschaffen werden - kurz: mehr eigenständige Mobilität und Raum für alle.

(1) Die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr soll durchgreifend verbessert werden. Sofortmaßnahmen zur Entschärfung der Gefahrensituationen an Unfallschwerpunkten sind zu prüfen.

(2) Das subjektive Sicherheitsgefühl soll durch ausreichende Gehwegbreiten, Belichtung, Getrennte Rad- und Fußverkehrswege, Winterdienst und ständige Unterhaltung gesichert werden. Die Belange des Natur- und Artenschutzes sowie die Sicherung dunkler Nächte sind bei der Abwägung der Belichtung einzubeziehen und zu beachten.

(3) Um ausreichende Gehwegbreiten bereitstellen zu können und ein sicheres Begegnen zu ermöglichen, sind Gehwege vom ruhenden Verkehr freizuhalten.

6. Aufenthaltsqualität erhöhen

Die Aufenthaltsqualität ist bei der Gestaltung von Fußverkehrsflächen immer zu beachten und durch ein gutes Angebot an Sitzmöglichkeiten, mehr Grün und Beschattung im Straßenraum sowie ausreichenden Flächen zu fördern. Die Ortsmitte soll belebt werden und durch eine hohe Aufenthaltsqualität zum Begehen, Flanieren und Verweilen einladen.

7. Barrierefreie Wege in Walldorf

Das Netz für den Fußverkehr soll barrierefrei gestaltet sein. Barrierefreie Wege sollen engmaschig und qualitativ hochwertig miteinander vernetzt werden. Ziel ist die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität aller durch eine konsequente Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips.

8. Öffentlichkeitsbeteiligung fördern

Für den Fußverkehr werden öffentlich bekanntgemacht und durch geeignete Kommunikation und gezielte Beteiligungsformate unterstützt. Zudem wird ein städtisches Schadensmeldeportal auch für Fuß- und Radverkehr eingerichtet, um der Bürgerschaft fortlaufend die Möglichkeit zu bieten, Hinweise, Schäden oder Verbesserungsmöglichkeiten zu benennen. Außerdem wird für weitere Hinweise zum Fußverkehr eine Mailadresse Fussverkehr@walldorf.de eingerichtet und eine Ansprechperson für Belange des Fußverkehrs benannt.

9. Wirksamkeitskontrolle

Durch eine regelmäßige Evaluation wird das Erreichen der Ziele des Fußverkehrskonzeptes und die Wirksamkeit der erfolgten Maßnahmen überprüft und bewertet. Eine Fortschreibung des Fußverkehrskonzeptes erfolgt sofern und sobald erforderlich.

10. Gegenseitige Rücksichtnahme

Im Straßenverkehr sind Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsarten oberstes Gebot. Dies soll durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit beworben und unterstützt werden.

Handlungsempfehlungen

1. Zusammenschluss von wichtigen Akteuren fördern

(1) Walldorf ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) und strebt eine kontinuierliche, aktive Mitarbeit in der AGFK-BW an.

(2) Walldorf hat einen Arbeitskreis Nahmobilität eingeführt und wird diesen fortführen. Anlassbezogen sollen neben den ständigen Mitgliedern des Arbeitskreises weitere Akteure eingeladen werden. Die Stadt Walldorf beteiligt sich darüber hinaus aktiv an der Abstimmung mit angrenzenden Gemeinden und übergeordneten Planungsverbänden zur gemeinsamen Förderung der Nahmobilität.

(3) Walldorf unterstützt aktiv Unternehmen, die Fußverkehrsförderung betreiben.

2. Ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen

(1) Bei Planungen und Baumaßnahmen sind die Regelbreiten für Gehwege nach Stand der Technik anzustreben. Bei nicht ausreichenden Straßenräumen/Querschnitten sind

1. zumindest die vorgegebenen Regelbreiten einseitig einzuplanen,
2. oder Gehwege mit Nutzungskonflikten von Hindernissen (wie beispielsweise Stadtmobiliar, Mülltonnen, Beschilderungen oder anderen technischen Einbauten) freizuhalten, um die nutzbare Gehwegbreite zu maximieren. Für notwendige Einrichtungen im Seitenraum können Multifunktionsstreifen oder Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn errichtet werden.

Auf eine möglichst durchgängige Führung der regelkonformen Gehwegbreiten entlang zusammenhängender Straßenabschnitte ist zu achten. Dabei sind die übergeordneten Ziele, zur Entwicklung und Entstehung lebendiger Räume auch für weniger mobile Bevölkerungsgruppen im Sinne eines generationengerechten Umbaus, eines klimaangepassten Stadtumbaus sowie zur Vermeidung von umweltbelastenden Verkehren anzustreben.

(2) Gehwege sollen frei von ruhendem Verkehr bleiben. Dafür sollen rechtliche Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Bei bestehendem zugelassenem Gehwegparken soll geprüft werden, dieses in andere Angebote zu überführen.

3. Qualitätsstandards für Haupttrouten definieren und anwenden

(1) Im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit wird auf Haupttrouten des Fußverkehrs unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche angestrebt, einen 2,5 m breiten Gehweg anzulegen.

(2) In Bereichen, wo die Einrichtung des 2,5 m breiten Gehwegs aufgrund geringer Fahrbahnquerschnitte nicht möglich ist, sollen, wenn möglich, Engstellen für den Kfz-Verkehr oder weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen werden.

(3) Querungsanlagen sind auf Haupttrouten nach Möglichkeit alle ca. 300-500 m einzurichten. Der Abstand von Querungsanlagen soll im Umfeld von sensiblen Verkehrseinrichtungen wie Schulen, KiTa, Senioreneinrichtungen, medizinischen Einrichtungen etc. auf ca. alle 150 m verringert werden.

(4) Gehwege sind nach aktuellen Vorgaben barrierefrei zu gestalten und bei Bedarf mit Leitlinien zu versehen. Bei Fehlen von natürlichen Leitlinien (z.B. Hauskante als innere Leitlinie oder Bordsteinkante als äußere Leitlinie) kommen zum Ausgleich auf Haupttrouten spezielle Bodenindikatoren zum Einsatz. Hierbei sind entsprechende Regeln einzuhalten, damit sie ihre Funktionen (warnend, hinweisend, leitend) wahrnehmen können.

(5) Bei Nutzungskonflikten auf Haupttrouten soll dem Fußverkehr grundsätzlich Vorrang eingeräumt werden. Im Zweifelsfall bedarf es aber immer einer Einzelfallprüfung.

4. Qualitätsstandards für Nebenrouten definieren und anwenden

Auch entlang der Nebenrouten des Fußverkehrsnetzes sollen die genannten Qualitätsstandards möglichst eingehalten werden. Die Haupttrouten des Fußverkehrsnetzes sind im Vergleich zu den Nebenrouten in der Umsetzung von Maßnahmen, der Erhaltung und dem Winterdienst zunächst zu priorisieren. Auch bei Nutzungskonflikten soll entlang der Haupttrouten grundsätzlich dem Fußverkehr Vorrang eingeräumt werden. Entlang der Nebenrouten kann hiervon abgewichen werden.

5. Qualitätsstandards für Freizeitrouten definieren und anwenden

Für Freizeitrouten sowie besonders zu berücksichtigende Themenrouten (z.B. Schulrouten oder Einkaufsrouten) sollen zusätzliche Elemente, wie Sitzmöglichkeiten, Spiel- und Sportgeräte eingerichtet werden, um die Qualität für den Fußverkehr zu erhöhen. Dabei ist die Flächenverfügbarkeit und ausreichende Gehwegbreiten zu berücksichtigen.

6. Qualitätsstandards an Knotenpunkten definieren und anwenden

(1) An Knotenpunkten wird der Fußverkehr angemessen berücksichtigt. Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wird die Verkehrssituation an bestehenden Knotenpunkten überprüft und es werden Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Die Barrierefreiheit ist dabei mitzudenken.

(2) Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen sollen möglichst fußverkehrsfreundlich gestaltet werden. Die Freigabe für den Fußverkehr soll in jedem Umlauf berücksichtigt werden und möglichst kurze Reaktionszeiten eingeplant werden.

7. Sitzmöglichkeiten und Angebote im öffentlichen Raum schaffen

(1) Der Ausbau von weiteren Sitzmöglichkeiten an wichtigen Zielpunkten und entlang wichtiger Routen wird gefördert und bei Straßenraumumgestaltungen zukünftig als eigener Belang berücksichtigt. Entlang der Haupt- und Themenrouten werden Sitzmöglichkeiten verstärkt errichtet. Bei der Errichtung der Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum werden die Belange der Barrierefreiheit besonders berücksichtigt. Bei Sitzgelegenheiten und weiterem Stadtmobiliar ist darauf zu achten, dass eine ausreichende nutzbare Gehwegbreite erhalten bleibt.

(2) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen Straßen, Wege und Plätze, insbesondere im Ortszentrum zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten gestaltet und ggf. umgenutzt werden. Das Angebot an öffentlichen WCs soll erhalten und fortgeführt werden.

8. Anlassbezogene Beteiligungen durchführen und Öffentlichkeitsarbeit ausweiten

(1) Zur Planung und Umsetzung von größeren Umgestaltungsmaßnahmen sollen anlassbezogene Beteiligungen durchgeführt werden, zu denen die betroffenen Akteure und Anwohnenden explizit eingeladen werden.

(2) Entwicklung einer begleitenden Marketingkampagne zur Förderung des Fußverkehrs im Allgemeinen und Aufzeigen wichtiger Grundsätze und Regeln, wie bspw. der gegenseitigen Rücksichtnahme.

(3) Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen im öffentlichen Raum, bei Unternehmen oder Schulen etc.

(4) Bekanntmachung neuer Angebote durch die sichtbare Platzierung dieser im öffentlichen Raum sowie eine marketing-technische Begleitung.

9. Schulwegpläne prüfen und aktuell halten

(1) Die Schulwegsicherheit ist dauerhaft zu optimieren und zu sichern. Die vorhandenen Schulwegkarten sind aktuell zu halten und zu überprüfen. Die Schulwege sind kontinuierlich zu pflegen. Zur Übertragung und besseren Erkennbarkeit der Schulwege im Stadtbild sollen sichere Übergangsstellen mit einer einheitlichen, wiedererkennbaren Gestaltung ergänzt werden (bspw. durch Bodenmarkierungen).

(2) Sofern es nicht zu Beeinträchtigungen in der Verkehrssicherheit der Schulwege führt, sollen diese im Sinne der Freizeitrouten (vgl. Handlungsempfehlung 5) möglichst attraktiv mit Spielmöglichkeiten ausgestattet werden.

10. Fußverkehr bei Unterhaltung / Winterdienst / Umleitung bei Baustellen berücksichtigen

(1) Auf den ausgewiesenen Hauptrouten wird besonderes Augenmerk auf eine regelmäßige Reinigung, besonders bei Laubfall, und den Winterdienst gelegt. Bewuchs wird durch die Bürgerinnen und Bürger sowie der Stadt regelmäßig zurückgeschnitten und wenn nötig entfernt. Städtischer und privater Grünschnitt und Winterdienst sollen so durchgeführt werden, dass Zufußgehende, auch wenn sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sicher mobil bleiben können.

(2) Bei Baustelleneinrichtungen und notwendigen Umleitungen ist die Fuß- und Radverkehrsführung zu berücksichtigen. Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs darf im Bereich von Baustellen nichtbeeinträchtigt werden. Dabei ist insbesondere auf Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator, Sehbehinderte sowie Kinder besondere Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind weiterzuführen, ggf. über Notwege. Wenn Umleitungen notwendig sind, sollen diese ausgeschildert werden. Einschränkungen auf Rad- und Gehwegen sind auf das notwendige Maß zu reduzieren.

6.2 Begründungen zum 10 plus 10 Punkte Programm

Begründungen Zielsetzungen

1. Fußverkehrsstadt Walldorf

Walldorf möchte eine Fußgängerfreundliche Stadt werden und sich als solche positionieren. Ziel der Stadt ist es, den Anteil der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) an allen zurückgelegten Wegen in Walldorf bis 2030 auf 50 % zu steigern.

Begründung

Das Zufußgehen soll in allen öffentlichen und privaten Bereichen als eine zukunftsfähige Verkehrsart gefördert werden. Gesundere Bürgerinnen und Bürger, mehr Lebensqualität und mehr Laufkundschaft für den Einzelhandel: Fußgängerfreundliche Kommunen bieten viele Vorteile, die Walldorf seinen Bürgerinnen und Bürgern bieten möchte.

Der Gemeinderat hat am 25.01.2022 eine Mitgliedschaft an der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) beschlossen. Mit diesem Beschluss hat der Gemeinderat auch ausdrücklich bekräftigt, die Landesauszeichnung "Fußgängerfreundliche Kommune" anzustreben und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen. Dabei gibt es durch das Land Baden-Württemberg noch keine Bestimmung der Mindestkriterien für die Auszeichnung als „Fußgängerfreundliche Kommune“. Das Land plant hierzu eine vergleichbare Auszeichnung in Zukunft wie für die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ zu schaffen. Die Stadt Walldorf möchte sich als eine der ersten Städte in Baden-Württemberg als fußgängerfreundliche Stadt positionieren und insbesondere mit Hilfe des Fußverkehrskonzeptes Anstrengungen intensivieren, das Zufußgehen in Walldorf zu stärken.

Ziel der AGFK-BW-Vision ist es, dass in den Mitgliederkommunen mindestens die Hälfte aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden und dafür der aktiven Mobilität der entsprechende Platz eingeräumt wird¹⁰. Und auch das Land Baden-Württemberg verfolgt das Ziel, dass jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.¹¹ Auch die Stadt Walldorf will als AGFK-Kommune Teil dieser Zielsetzung sein und insbesondere mit einem ambitionierten Fußverkehrskonzept und der Fußstrategie die strategischen Fußverkehrsförderung in Walldorf weiterentwickeln, da entsprechend des AGFK-Meilensteins das Zufußgehen als nachhaltigste Fortbewegungsart größte Aufmerksamkeit verdient.

¹⁰ <https://www.agfk-bw.de/verein/agfk-vision-2030>

¹¹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/ziele-der-verkehrswende-in-baden-wuerttemberg>

2. Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität stärken

Walldorf verwirklicht ein flächendeckendes Fußverkehrsnetz. Dieses garantiert Bewegungsqualität im Längs- und Querverkehr (inkl. Barrierefreiheit) sowie eine angemessene Aufenthaltsqualität mit ausreichend vielen Ruhezeiten für Zufußgehende. Durch leichte und gute Erreichbarkeit aller für die Menschen nötigen Einrichtungen (Wohnen, Handel, Arbeit, Gastronomie, Schulen, Freizeit, medizinische Einrichtungen etc.) soll die Lebensqualität gefördert werden und diese innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein.

Themenrouten und zusätzliche Angebote, wie Spiel- und Sportanlagen machen den Fußverkehr in Walldorf erlebbar.

Begründung

Durch das Ziel soll flächenhaft in der Wohnstadt Walldorfs eine komfortable Erreichbarkeit der Schulen, der Nahversorgungsstandorte und weiterer Ziele des täglichen Bedarfs, zu Fuß sichergestellt sein. Die Erreichbarkeitsanalyse hat aufgezeigt, dass dies für einen Großteil der Bürgerinnen und Bürger aufgrund der kompakten Stadtstruktur der Wohnstadt bereits heute innerhalb von 15 Minuten möglich ist. Diese Stärke Walldorfs soll erhalten und ausgebaut werden. Das Ziel korrespondiert dabei auch stark mit den Zielen aus dem Einzelhandelskonzept der Stadt Walldorf, welches am 20.10.2020 durch den Gemeinderat beschlossen wurde, wonach insbesondere als Stadt der kurzen Wege, die Nahversorgungsstruktur und Versorgungsfunktion der Innenstadt erhalten und weiter gestärkt werden soll.¹²

Neben der reinen Wegedauer spielt für den Fußverkehr aber auch die Qualität und Wahrnehmung der Wege eine entscheidende Rolle. Eine hohe Aufenthaltsqualität des Stadtraums und generell Qualität der Gehwege beeinflusst den Fußverkehr messbar und führt zu kurz erlebten Distanzen und somit auch zu einer Verlängerung der akzeptablen Fußwege¹³. Mit der Verwirklichung eines flächendeckenden Fußverkehrsnetzes soll daher die Qualität der Fußwege in Walldorf programmatisch gesteigert werden. Zentraler Aspekt für eine Stadt der kurzen Wege in Walldorf ist die Drehscheibe als zentraler Busbahnhof und Ankerpunkt des langgestreckten Zentralen Versorgungsbereichs, der für den Fußverkehr besonders gestärkt werden soll.

3. Verpflichtende Fußverkehrsverträglichkeitsprüfung

Sämtliche Verkehrsinfrastrukturplanungen und -maßnahmen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fußverkehr zu überprüfen. Die Belange des Fußverkehrs sind zu beachten. Eine Priorisierung der Verkehrsteilsysteme nach aktuellen Regelwerken in der Reihenfolge: Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr soll beachtet werden. Bei Planungen ist nachzuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen untersucht wurden.

¹² https://www.walldorf.de/fileadmin/Rathaus/Planen_und_Bauen/Einzelhandelskonzept_vom_20-10-2020__00_textliche_Festsetzungen.pdf

¹³ Helge Hillnhütter 2022 - Stimulating urban walking environments

Begründung

Übergeordnete Zielsetzung der Verkehrsplanung ist es, die Grundlagen für ein Verkehrssystem zu schaffen, mit dem es gelingt, alle Mobilitätsbedürfnisse adäquat zu steuern und zu befriedigen und gleichzeitig Nachhaltigkeitsziele zu erfüllen. Häufig entstehen dabei Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Oft ist es nicht möglich, alle Anforderungen der Verkehrsarten entlang einer Strecke gleichermaßen zu erfüllen. Die aktuellen Regelwerke sehen vor, die „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ zu planen. Somit müssen zunächst sowohl für den Fußgängerverkehr und gegebenenfalls für den Radverkehr die je nach Bedeutung des Straßenraums erforderlichen Flächen im Seitenraum bereitgestellt werden. Aus der Differenz der dafür benötigten Breite zur Gesamtraumbreite ergibt sich die städtebaulich mögliche Breite der Fahrbahn. Diese ist mit der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite abzugleichen. In diese Abwägung sind insbesondere die Fragen einer einheitlichen oder wechselnden Fahrbahnbreite, der Fahrstreifenbreite, der Addition oder Überlagerung von verkehrsmittelspezifischen Flächen sowie der (abschnittweisen) Verlagerung von ruhendem Verkehr mit den jeweils erwartbaren Auswirkungen umfassend einzubeziehen¹⁴. Stehen keine ausreichenden Flächen zur Verfügung, um alle Ansprüche zu erfüllen, sehen die aktuellen Regelwerke eine Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge: Fußverkehr – Radverkehr – ÖPNV – fließender MIV – ruhender Verkehr vor.¹⁵

Bei allen anstehenden Bau- und Sanierungsarbeiten soll in Walldorf der Fußverkehr somit stärker in den Mittelpunkt der Planungen rücken. Sämtliche Verkehrsinfrastrukturplanungen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fußverkehr zu überprüfen. Jede neu geplante Infrastrukturmaßnahme soll nach Möglichkeit auch den Rad- und Fußverkehr fördern. Hierzu hat das Ziel auch eine gewisse verwaltungsinterne Bindungswirkung. So sollte auch verwaltungsintern eine Ansprechperson für Fußverkehrsbelange bestimmt werden, die bei verkehrsrechtlichen sowie planerischen Fragen, die die Belange des Fußverkehrs berühren, zu beteiligen ist.

4. Umweltverbund und Multimodalität fördern

(1) Fuß- und Radverkehr sind als Verkehrsarten dem Kfz-Verkehr mindestens gleichgestellt. Alle innerstädtischen Straßen sind für den Radverkehr flächenhaft und gleichberechtigt nutzbar, um eine grundsätzliche Trennung von Rad- und Fußverkehr im Seitenraum zu erreichen und Konflikte für den Fußverkehr zu vermeiden.

(2) Bei Sanierungs- und Baumaßnahmen ist den Belangen des Fuß- und Radverkehrs unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen und baulichen Situation angemessen Rechnung zu tragen. Auf eine Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs ist hinzuwirken.

(3) Eine gute Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist für den Fußverkehr besonders bedeutsam. Die Zuwegung wird verbessert, indem direkte Wegeverbindungen und Zugänge hergestellt und ausgebaut werden. Der barrierefreie und wettergeschützte Umbau von Haltestellen wird als Daueraufgabe fortgesetzt.

¹⁴ RASt 2006

¹⁵ E Klima 2022

Begründung

Zugrunde liegt das übergeordnete Ziel, modern und nachhaltig mobil zu sein. Das bedeutet auch, dass der Verkehr deutlich weniger CO₂ produzieren muss. Dies soll u.a. durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Fahrten mit dem Umweltverbund gelingen, wozu der Umweltverbund und die Multimodalität besonders gefördert werden sollen. Der Fußverkehr stellt dabei ein Basisverkehrsmittel dar, da jeder, der im öffentlichen Raum unterwegs ist, auch ein Stück zu Fuß geht. Seine Förderung unterstützt besonders Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Zum Umweltverbund zählen neben dem Fußverkehr der Radverkehr und der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Durch die Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes lässt sich durch eine Verringerung der CO₂- und Lärmemissionen sowie ansprechend und großzügig dimensioniert gestaltete öffentliche Räume die Lebensqualität in der Stadt insgesamt steigern. Dies insbesondere, wenn Fahrten mit dem Pkw durch Fahrten mit dem Fahrrad oder Bus und durch Wege zu Fuß ersetzt werden. Entsprechend der Radstrategie Walldorf sollen angesichts der nahezu flächendeckende Tempo-30-Ausweisung der Radverkehr in der Wohnstadt zugunsten des Fußverkehrs und der Verkehrssicherheit gleichberechtigt und flächenhaft auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.

Im Falle von Umbau- und Sanierungsarbeiten ist den Belangen des Fuß- und Radverkehrs eine der Bedeutung dieser Verkehrsarten angemessene und somit dem Kfz-Verkehr mindestens gleichgestellte Gewichtung beizumessen (vgl. auch Ziel 3: Verpflichtende Fußverkehrsverträglichkeitsprüfung). Insgesamt betrachtet wird insofern mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr im Stadtgebiet geschaffen und der Umweltverbund kann somit gestärkt werden.

Multimodale Mobilität bedeutet die individuelle Entscheidungsmöglichkeit über die Art des genutzten Verkehrsmittels, die Auswahl zwischen Kfz, Rad, ÖPNV und dem Zufußgehen. Durch eine hohe Qualität der jeweiligen Verkehrsnetze wird die Wahlfreiheit gefördert. Wichtig ist auch die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten untereinander (Intermodalität). So verbessern gute Zuwegungen zu Haltestellen des ÖPNV die gesamte Reiseketten und sind ggf. ausschlaggebend, ob eine Strecke mit dem Umweltverbund oder dem Kfz zurückgelegt wird.

5. Verkehrssicherheit stärken

Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind soziale, gesundheitliche und klimarelevante Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen. Dazu sollen ausreichende Gehwegbreiten sowie mehr Platz und Qualität für Zufußgehende und Radfahrende geschaffen werden - kurz: mehr eigenständige Mobilität und Raum für alle.

(1) Die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr soll durchgreifend verbessert werden. Sofortmaßnahmen zur Entschärfung der Gefahrensituationen an Unfallschwerpunkten sind zu prüfen.

(2) Das subjektive Sicherheitsgefühl soll durch ausreichende Gehwegbreiten, Belichtung, Getrennte Rad- und Fußverkehrswege, Winterdienst und ständige Unterhaltung gesichert werden. Die Belange des Natur- und Artenschutzes sowie die Sicherung dunkler Nächte sind bei der Abwägung der Belichtung einzubeziehen.

(3) Um ausreichende Gehwegbreiten bereitstellen zu können und ein sicheres Begegnen zu ermöglichen, sind Gehwege vom ruhenden Verkehr freizuhalten.

Begründung

Die Einbeziehung sozialer, gesundheitlicher und klimarelevanter Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung ist von entscheidender Bedeutung, um eine ganzheitliche Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Eine solche integrative Planung trägt nicht nur zur Reduktion von Unfällen bei, sondern fördert auch eine nachhaltige und lebenswerte Umwelt, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht wird. So beeinflusst bspw. das subjektive Sicherheitsgefühl maßgeblich, ob Menschen bereit sind, zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen. Ausreichend breite Gehwege, getrennte Rad- und Fußverkehrswege sowie eine angemessene Beleuchtung tragen dazu bei, dass sich Verkehrsteilnehmer sicher und wohl fühlen. Und so neben der objektiven Sicherheit auch das subjektive Sicherheitsgefühl gestärkt werden kann.

Radfahrer und Fußgänger sind zudem besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer. Durch gezielte Maßnahmen zur Entschärfung von Gefahrensituationen an bekannten Unfallschwerpunkten kann das Unfallrisiko erheblich reduziert werden. Bekannte Gefahrenstellen sowie auch neue Hinweise an die Emailadresse Fussverkehr@walldorf.de (vgl. Ziel 8) und der Unfallstatistik, sollen fortlaufend kontrolliert und Gefahrvermeidungsstrategien erarbeitet werden.

Ein weiteres häufiges Sicherheitsrisiko stellt das Gehwegparken dar. Nicht nur als Sichtbehinderung beim Queren zum Beispiel durch Kinder, sondern auch da es den Bewegungs- und Aufenthaltsraum des Fußverkehrs insbesondere von Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen begrenzt. Mit der weiter steigenden Motorisierung und Vergrößerung des Pkws verschärfen sich zusehends auf den Gehwegen die Flächenkonflikte zulasten des Fußverkehrs.

Gemäß § 25 Abs. 1 Satz 1 StVO muss, wer zu Fuß geht, die Gehwege benutzen. Im Umkehrschluss sollen in Walldorf Gehwege für Zufußgehende auch benutzbar bleiben und nicht durch (temporäre) Einschränkungen durch parkende Fahrzeuge behindert werden, sodass Ausweichen auf die Fahrbahn notwendig wird. Daher sind Mindestbreiten für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern einzuhalten, sodass ausreichend Raum auch im Begegnungsverkehr auf den Gehwegen verbleibt.

6. Aufenthaltsqualität erhöhen

Die Aufenthaltsqualität ist bei der Gestaltung von Fußverkehrsflächen immer zu beachten und durch ein gutes Angebot an Sitzmöglichkeiten, mehr Grün und Beschattung im Straßenraum sowie ausreichenden Flächen zu fördern. Die Ortsmitte soll belebt werden und durch eine hohe Aufenthaltsqualität zum Begehen, Flanieren und Verweilen einladen.

Begründung

Die Aufenthaltsqualität spielt beim Fußverkehr eine bedeutende Rolle, denn bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegen und Aufenthalt so unmittelbar. Wer sich in der nahen Umgebung wohl fühlt, spaziert und flanier gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Wer zu Fuß unterwegs ist, kauft mehr und länger ein und nutzt die lokale Gastronomie. Wenngleich Ladenbesitzende immer wieder unterschätzen, wie viele ihrer Kundinnen und Kunden

zu Fuß kommen, machen diese einen erheblichen Anteil der Konsumierenden im Einzelhandelsbereich aus¹⁶. Um dies in Walldorf zu fördern, soll ein Hauptaugenmerk des Fußverkehrskonzeptes folglich auf die Aufenthaltsqualität im Bereich der Innenstadt liegen. Von einer attraktiven und belebten Ortsmitte können daher alle profitieren – der lokale Wirtschaftsstandort genauso wie die Menschen.

7. Barrierefreie Wege in Walldorf

Das Netz für den Fußverkehr soll barrierefrei gestaltet sein. Barrierefreie Wege sollen engmaschig und qualitativ hochwertig miteinander vernetzt werden. Ziel ist die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität aller durch eine konsequente Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips.

Begründung

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben partizipieren zu können. Daher stellen die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität für alle ein vordergründiges Ziel der Stadt Walldorf dar. Dabei gestaltet sich Mobilität für Menschen unterschiedlich schwierig. Personen mit körperlicher Behinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Mobilität bzw. die Barrierefreiheit. Um dem möglichst gerecht zu werden, ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips konsequent einzuhalten. Nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne "Hören, Sehen und Tasten" angesprochen werden.

Damit darüber hinaus alle Personen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben haben und ihnen eine möglichst selbstständige und selbstbestimmte Lebensführung ermöglicht wird, ist eine barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raumes und des Mobilitätsangebots von sehr hoher Bedeutung sowie eine wichtige städtebauliche und soziale Herausforderung.

Barrieren können sowohl historisch gewachsene städtebauliche Strukturen, aber auch die baulichen Ausführungen neuerer Gebäude und Wege sein. Diese Barrieren können bspw. zu schmale und enge Gehwege, unebener oder schadhafter Bodenbelag oder Stufen und Treppen zu Eingängen von Wohnraum, Geschäften oder öffentlichen Einrichtungen sein. Ebenfalls gibt es temporäre Barrieren, die für mobilitätseingeschränkte Personen problematisch sein können, etwa Fahrzeuge, die Gehwege zuparken, Werbe-Aufsteller oder Bestuhlung von Außengastronomie. In solchen gewachsenen Strukturen Barriere abzubauen, erfordert einen hohen Aufwand an Planung und finanziellen Mitteln.

Umbauten zur Erhöhung der Barrierefreiheit kommen jedoch nicht nur denjenigen Menschen zugute, die diese zur Teilhabe am öffentlichen Leben benötigen, sondern bringen auch allen anderen Personen in Walldorf Vorteile, durch mehr Komfort und einen hochwertigen Straßenraum (vgl. Ziel 3 und 4).

¹⁶ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht_doch_v6.pdf

8. Öffentlichkeitsbeteiligung fördern

Für den Fußverkehr werden öffentlich bekanntgemacht und durch geeignete Kommunikation und gezielte Beteiligungsformate unterstützt. Zudem wird ein städtisches Schadensmeldeportal auch für Fuß- und Radverkehr eingerichtet, um der Bürgerschaft fortlaufend die Möglichkeit zu bieten, Hinweise, Schäden oder Verbesserungsmöglichkeiten zu benennen. Zudem wird für weitere Hinweise zum Fußverkehr eine Mailadresse Fußverkehr@walldorf.de eingerichtet und eine Ansprechperson für Belange des Fußverkehrs benannt.

Begründung

Fußverkehr wird oft nicht als Mobilität gesehen und daher in seiner Bedeutung unterschätzt. Als Basismobilität betrifft Fußverkehr alle. Alle Verkehrsteilnehmer sind auch immer Fußgänger und sei es nur der Weg von der Haustür zum Parkplatz, von der Arbeit zum Bäcker, von der Bushaltestelle nach Hause – jeder geht auch ein Stück zu Fuß.

Ziel der Kommunikation soll daher sein, den Fußverkehr als wichtiges Element der Nahmobilität sichtbar zu machen und seine vielfältigen, wichtigen Rollen in Walldorf hervorzuheben: Mehr Fußverkehr ist gut für unsere Lebensqualität und unser Gemeinwesen. Gleichzeitig sollten die Anforderungen an einen sicheren und attraktiven Fußverkehr deutlich betont werden, um die Akzeptanz der entsprechenden Maßnahmen zu erhöhen¹⁷. Neue Verkehrsinfrastrukturen für den Fußverkehr sollen öffentlich bekannt gegeben und für die Verbesserung des Mobilitätsklimas genutzt werden.

9. Wirksamkeitskontrolle

Durch eine regelmäßige Evaluation wird das Erreichen der Ziele des Fußverkehrskonzeptes und die Wirksamkeit der erfolgten Maßnahmen überprüft und bewertet. Eine Fortschreibung des Fußverkehrskonzeptes erfolgt sofern und sobald erforderlich.

Begründung

Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wird ein Maßnahmenkatalog mit einer Priorisierung von konkreten Maßnahmen erarbeitet. Diese sollen zeitlich realisierbaren Umsetzungsstufen zugeordnet und nach und nach durch die Stadt abgearbeitet werden. Durch eine regelmäßige Evaluation wird das Erreichen der Ziele des Fußverkehrskonzeptes und die Wirksamkeit der erfolgten Maßnahmen regelmäßig überprüft und bewertet. Für die fortlaufende Überprüfung und Bewertung wird ein Evaluationskonzept erarbeitet und beachtet. Die Wirksamkeitskontrolle sollte bei Anpassungen bereits erfolgter und Umsetzung neuer Maßnahmen durchgeführt werden. Diese Vorgehensweise ermöglicht die Wirksamkeit der erfolgten Maßnahmen zu bewerten und trägt zur Verstetigung und Verfestigung der Ziele des Fußverkehrskonzeptes bei.

10. Gegenseitige Rücksichtnahme

Im Straßenverkehr sind Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme oberstes Gebot. Dies soll durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit beworben und unterstützt werden.

¹⁷ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/220323_VM_Broschu%CC%88re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf, S.28

Begründung

Der Grundregel des § 1 der StVO soll durch die Aufnahme in die Zielsetzung nochmals Ausdruck verliehen werden:

§ 1 StVO:

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Bei allen Anstrengungen und Bemühungen die Nahmobilität zu fördern, wird eine Verbesserung des Mobilitätsklimas in Walldorf nur unter Mitwirkung der Verkehrsteilnehmer gelingen. Angepasste Geschwindigkeit bedeutet auch, die Geschwindigkeit an die „schwächeren“, langsameren Verkehrsteilnehmer anzupassen; was für die Nutzung von gemeinsamen Geh- und Radwegen auch für die Radfahrer eine Anpassung an den Fußverkehr erfordert. Hierzu ist es unabdingbar, dass die Walldorfer Bürgerinnen und Bürger und Besucher der Stadt gegenseitig Rücksicht nehmen. Um dafür zu werben, wichtige Verkehrsregeln bekannter zu machen und für mehr Akzeptanz zu sorgen, soll dies durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit wie bspw. einer aktiven Teilnahme von Infokampagnen der AGFK-BW unterstützt werden.

Im Rahmen der personellen Ressourcen sollen Verstöße konsequent verfolgt und geahndet werden. Bereits im Rahmen der Onlinebeteiligung, dem AK Nahmobilität und des Mobilitätsforums wurde deutlich, dass sich viele Walldorfer Bürgerinnen und Bürger eine Durchsetzung der geltenden Vorschriften zur Förderung der Verkehrssicherheit wünschen. Zur konsequenten Verfolgung von Verstößen zählt auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs, insbesondere die wirksame Unterbindung des Parkens auf Geh- und Radwegen sowie dem Radfahren auf Gehwegen.

Begründungen Handlungsempfehlungen

1. Zusammenschluss von wichtigen Akteuren fördern

(1) Walldorf ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) und strebt eine kontinuierliche, aktive Mitarbeit in der AGFK-BW an.

(2) Walldorf hat einen Arbeitskreis Nahmobilität eingeführt und wird diesen fortführen. Anlassbezogen sollen neben den ständigen Mitgliedern des Arbeitskreises weitere Akteure eingeladen werden. Die Stadt Walldorf beteiligt sich darüber hinaus aktiv an der Abstimmung mit angrenzenden Gemeinden und übergeordneten Planungsverbänden zur gemeinsamen Förderung der Nahmobilität.

(3) Walldorf unterstützt aktiv Unternehmen, die Fußverkehrsförderung betreiben.

Begründung

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) ist ein Zusammenschluss von aktuell 120 Mitgliedskommunen, davon 15 Gemeinden, 72 Städte, alle neun Stadt- und 24 Landkreise, die sich das Ziel gesetzt haben, den Fuß- und Fahrradverkehr im Land systematisch zu fördern und eine neue Kultur nachhaltiger Mobilität – zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zu etablieren. Wie es im Internetauftritt der AGFK heißt, ist es „Ziel der Arbeitsgemeinschaft, die selbstverständliche, umweltfreundliche und günstige Art der Fortbewegung zu fördern – das Radfahren und Zufußgehen“. Das erklärte gemeinsame Anliegen von AGFK-BW und des Landes BW ist es, „mehr Menschen sicher aufs Rad zu bringen, die Wege für Fußgängerinnen und Fußgänger hindernisfrei zu gestalten und Freude an einer nachhaltigen Art der Fortbewegung zu wecken“. Hierbei unterstützt sie ihre Mitglieder unter anderem bei Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement und der Umsetzung von konkreten Projekten. Auch Walldorf profitiert von dem gemeinsamen Austausch der Arbeitsgemeinschaft und will daran weiterhin festhalten und mit der AGFK und den Mitgliedskommunen zusammenarbeiten.

Ein weiteres wichtiges Gremium wichtiger Akteure in Walldorf, ist der Arbeitskreis Nahmobilität, welcher sich im Anschluss an den Fußverkehrs-Check und das Radverkehrskonzept gegründet hat.

Der Arbeitskreis ermöglicht es, verschiedene Akteure und Entscheiderinnen der Kommune miteinander ins Gespräch zu bringen. Der Arbeitskreis wurde vor zwei Jahren gegründet und tagt viertel- bis halbjährig. Nach den positiven Erfahrungen dieser zwei Jahre, soll der Arbeitskreis auch künftig fortgeführt werden.

Zur Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen wurde am 25. Oktober 2018 unter Leitung des Ministeriums für Verkehr der Mobilitätspakt Walldorf/Wiesloch unterzeichnet und am 18. Oktober 2023 um weitere fünf Jahre verlängert. Partner sind das Verkehrsministerium, der Rhein-Neckar-Kreis, die Städte Walldorf und Wiesloch, SAP SE, Heidelberger Druckmaschinen AG, MLP SE, die IHK Rhein-Neckar, der Verkehrsverbund Rhein-Neckar, der Verband Region Rhein-Neckar, die NVBW, die Autobahn GmbH des Bundes und das Regierungspräsidium Karlsruhe, das die Koordination des Paktes innehat.

Beim Mobilitätspakt erarbeiten Akteure aus unterschiedlichen Bereichen gemeinsam Lösungen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Lebens- und Wirtschaftsraum und setzen diese dann auch um. Wesentlich ist dabei eine zukunftsfähige, vernetzte und klimafreundliche Mobilität. Im Rahmen des Mobilitätspaktes bringt sich Walldorf in die Abstimmung mit den hiesigen Unternehmen aktiv ein.

2. Ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen

(1) Bei Planungen und Baumaßnahmen sind die Regelbreiten für Gehwege nach Stand der Technik anzustreben. Bei nicht ausreichenden Straßenräumen/Querschnitten sind

1. zumindest die vorgegebenen Regelbreiten einseitig einzuplanen,
2. oder Gehwege mit Nutzungskonflikten von Hindernissen (wie beispielsweise Stadtmobiliar, Beschilderungen oder anderen technischen Einbauten) freizuhalten, um die nutzbare Gehwegbreite zu maximieren. Für notwendige Einrichtungen im Seitenraum können Multifunktionsstreifen oder Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn errichtet werden.

Auf eine möglichst durchgängige Führung der regelkonformen Gehwegbreiten ist zu achten. Dabei sind die übergeordneten Ziele, zur Entwicklung und Entstehung lebendiger Räume auch für weniger mobile Bevölkerungsgruppen im Sinne eines generationengerechten Umbaus, eines klimaangepassten Stadtumbaus sowie zur Vermeidung von umweltbelastenden Verkehren anzustreben.

(2) Gehwege sollen frei von ruhendem Verkehr bleiben. Dafür sollen rechtliche Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Bei bestehendem zugelassenem Gehwegparken soll geprüft werden, dieses in andere Angebote zu überführen.

Begründung

Nicht nur im Zentrum von Walldorf spielen die schmalen Gehwegbreiten und der hohe Parkdruck eine wesentliche Rolle bei der Fußverkehrsförderung. Auch in den Wohngebieten verfügt Walldorf in großen Teilen über schmale Straßenräume, bei gleichzeitig geringen Gehwegbreiten von häufig deutlich unter 1,50 m. Weiter werden häufig durch Treppenzugänge, Schilder und weiteres notwendiges Stadtmobiliar die bereits schmalen Gehwege weiter verengt. Gleichzeitig sind für Gehwege nach aktuellem Stand der Technik eine Regelbreite für Zufußgehende von mindestens 2,50 m vorgesehen. Diese setzt sich aus einem Sicherheitsraum zur Hauswand von 0,20 m, einem Gehbereich von 1,80 m und einem Sicherheitsraum zur Fahrbahn von 0,50 m zusammen.

Mittel- bis langfristig gilt es eine einheitliche Vorgehensweise in der Umgestaltung von diesen Straßenräumen zu entwickeln und kontinuierlich bei Umbaumaßnahmen und auch im Bestand umzusetzen. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung des Fußverkehrskonzepts werden Vorgehensweisen im Sinne von beispielhaften Straßenmarkierungen/ Maßnahmen, wie z.B: Multifunktionsstreifen etc. vorgeschlagen, die die Problemstellung der schmalen Gehwege und Straßen entschärfen können.

Neben einer Verbreiterung von Gehwegen gilt es zudem diese möglich von Hindernissen freizuhalten, um die nutzbare Gehwegbreite zu maximieren. Vor allem das Parken auf Gehwegen schränkt die Gehwege teilweise stark ein und zwingt Zufußgehende häufig auf die Straßen auszuweichen.

Dies ist besonders dann eine starke Beeinträchtigung, wenn zum Beispiel Kinderwagen oder Gehhilfen manövriert werden müssen. Vielerorts ist das Begehen der Straße mit einem erheblichen Gefahrenpotential verbunden. Falschparken ist nicht nur gefährlich, sondern behindert oftmals auch den Verkehr mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Daher hat das Ministerium für Verkehr im Jahr 2020 einen Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr aufgestellt¹⁸. Demnach sind bestehende und neu geschaffenen Sanktionsmöglichkeiten, aus der Ende April 2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle, konsequent anzuwenden und Handlungsspielräume zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten in vollem Umfang auszuschöpfen. Das Verkehrsministerium hält es für notwendig, die Überwachung des ruhenden Verkehrs zu fokussieren, um gefährdendes Parken wirksam einzudämmen.

3. Qualitätsstandards für Haupttrouten definieren und anwenden

- (1) Im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit wird auf Haupttrouten des Fußverkehrs unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche angestrebt, einen 2,5 m breiten Gehweg anzulegen.
- (2) In Bereichen, wo die Einrichtung des 2,5 m breiten Gehwegs aufgrund geringer Fahrbahnquerschnitte nicht möglich ist, soll wenn möglich eine Engstelle für den Kfz-Verkehr oder weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen werden.
- (3) Querungsanlagen sind auf Haupttrouten nach Möglichkeit alle ca. 300-500 m einzurichten. Der Abstand von Querungsanlagen sollte im Umfeld von sensiblen Verkehrseinrichtungen wie Schulen, KiTa, Senioreneinrichtungen, medizinischen Einrichtungen etc. auf ca. alle 150 m zu verringert werden.
- (4) Gehwege sind nach aktuellen Vorgaben barrierefrei zu gestalten und bei Bedarf mit Leitlinien zu versehen. Bei Fehlen von natürlichen Leitlinien (z.B. Hauskante als innere Leitlinie oder Bordsteinkante als äußere Leitlinie) kommen zum Ausgleich auf Haupttrouten spezielle Bodenindikatoren zum Einsatz. Hierbei sind entsprechende Regeln einzuhalten, damit sie ihre Funktionen (warnend, hinweisend, leitend) wahrnehmen können.
- (5) Bei Nutzungskonflikten auf Haupttrouten soll dem Fußverkehr grundsätzlich Vorrang eingeräumt werden.

Begründung

Die Einführung und Umsetzung von Qualitätsstandards auf Haupttrouten des Fußverkehrs kombiniert einen Großteil der anderen Ziele und Handlungsempfehlungen und baut darauf auf. ((1 & 2) siehe Handlungsempfehlung 2 und Zielsetzung 2,3 und 4; (3) siehe Handlungsempfehlung 6; (4) siehe Zielsetzung 7; (5) siehe Zielsetzung 3 und 4)

Um ein lückenloses und dichtes Fußwegenetz aus adäquaten Gehwegen und Querungsanlagen gezielt umzusetzen, gilt es Investitionen und Ressourcen effizient zu lenken und besonders die

¹⁸ https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Regelwerke/2020_Erlass_zu_Ueberwachung_Sanktionierung_von_Ordnungswidrigkeiten_im_ruhenden_Verkehr.pdf

Hauptrouten des Fußverkehrsnetzes (vgl. Kapitel 4) priorisiert aufzuwerten und besonders dort die Ziele und Handlungsempfehlungen umzusetzen.

4. Qualitätsstandards für Nebenrouten definieren und anwenden

Auch entlang der Nebenrouten des Fußverkehrsnetzes sollen die genannten Qualitätsstandards möglichst eingehalten werden. Die Hauptrouten des Fußverkehrsnetzes sind im Vergleich zu den Nebenrouten in der Umsetzung von Maßnahmen, der Erhaltung und dem Winterdienst zunächst zu priorisieren. Auch bei Nutzungskonflikten soll entlang der Hauptrouten grundsätzlich dem Fußverkehr Vorrang eingeräumt werden. Entlang der Nebenrouten kann hiervon abgewichen werden.

Begründung

Nebenrouten sind eine Ergänzung zum Hauptroutennetz. Sie weisen beispielsweise Verbindung innerhalb der Quartiere aus oder stellen Querverbindungen zwischen den Quartieren dar, während die Hauptrouten hauptsächlich die Achsen ins Zentrum und zu den Hauptzielorten darstellen. Auch auf den Nebenrouten sollen die Qualitätsstandards möglichst eingehalten werden, da auf den Nebenrouten jedoch geringere Fußverkehrsmengen zu erwarten sind, sind sie in der Priorisierung hinter den Hauptrouten zu sehen und es kann bei Nutzungskonflikten eher von den Standards abgewichen werden.

5. Qualitätsstandards für Freizeitrouten definieren und anwenden

Für Freizeitrouten sowie besonders zu berücksichtigende Themenrouten (z.B. Schulrouten oder Einkaufsrouten) sollen zusätzliche Elemente, wie Sitzmöglichkeiten, Spiel- und Sportgeräte eingerichtet werden, um die Qualität für den Fußverkehr zu erhöhen. Dabei ist die Flächenverfügbarkeit und ausreichende Gehwegbreiten zu berücksichtigen.

Begründung

Bei der Planung des Fußverkehrsnetzes von Walldorf sollen Abschnitte bzw. Routen definiert werden, auf denen besondere Qualitäten für Freizeitwege herrschen.

Auf den Freizeitrouten wird eine gute erste Grundlage geschaffen, um das Zufußgehen in der Freizeit – insbesondere in Form von Spaziergängen oder Wanderungen – weiter zu stärken. Die Routen werden zu Bewegungs- oder Themenrouten weiterentwickelt und verlaufen zu großen Teilen durch die bestehenden Grünzüge. Eine Verknüpfung mit regionalen Wanderrouten – beispielsweise durch die Schwetzingen Hardt – wird sichergestellt. Die Freizeitrouten werden mit Blick auf unterschiedliche Zielgruppen entwickelt und spezifisch mit Mobiliar und Wegweisung – zum Beispiel zu weiteren Freizeitzielen – ausgestattet. Senioren oder Familien mit Kindern benötigen Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen. Altersspezifische Sport- und Spielgeräte werden in die Routen integriert. Bei Kindern führen Spiel und Bewegung im Freien zu einer Verbesserung von motorischen, sprachlichen und mathematischen Fertigkeiten und fördern Konzentration und Leistungsfähigkeit. Informationen zu bestehenden Sport- und Freizeitangeboten, zum Beispiel der Freizeit und Bäderpark an der Schwetzingen Straße oder der Tierpark, stellt die Stadt Walldorf unter anderem im Internet und auch in Form von Wegweisungen zur Verfügung. Über das gesamte Stadtgebiet verteilt sollen so attraktive Orte für Erholung geschaffen werden, die in wenigen Minuten erreichbar sind (vgl. Stadt der kurzen Wege).

6. Qualitätsstandards an Knotenpunkten definieren und anwenden

(1) An Knotenpunkten wird der Fußverkehr angemessen berücksichtigt. Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wird die Verkehrssituation an bestehenden Knotenpunkten überprüft und es werden Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Die Barrierefreiheit ist dabei mitzudenken.

(2) Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen sollen möglichst fußverkehrsfreundlich gestaltet werden. Die Freigabe für den Fußverkehr soll in jedem Umlauf berücksichtigt werden. Auf Anforderungen soll möglichst verzichtet werden („Bettelampeln“).

Begründung

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze. In der Praxis stellt das Queren für Zufußgehende jedoch eines der größten Hindernisse dar. Besonders an Knotenpunkten, also Kreuzungen oder Einmündungen von Straßen, können Querungsanlagen dem Fußverkehr das Überqueren der Fahrbahn erleichtern. Bei der Ausgestaltung entsprechender baulicher Anlagen ist auf die Punkte Barrierefreiheit und das Freihalten von Sichtbeziehungen zu achten. Überquerungsanlagen sind immer dann einzurichten, wenn ausgeprägter Überquerungsbedarf vorliegt. Weitere die Einrichtung erzwingende Maßgaben sind das Vorliegen bestimmter Verkehrsstärken in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Wenn jedoch regelmäßig mit besonders schutzbedürftigen Zufußgehenden zu rechnen ist, ist die Einrichtung von Überquerungsanlagen immer sinnvoll und zu empfehlen.

Fußgängerüberwege (FGÜ, auch Zebrastreifen) eignen sich in besonderem Maße, um das Queren für Zufußgehende im Innerortsbereich komfortabler und sicherer zu gestalten. Die StVO regelt, dass Zufußgehende hier Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden haben. Fußgängerüberwege bündeln Querungswünsche. Durch die Konzentration des Querens an Stellen mit guten Sichtbeziehungen (verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle) erhöhen sie die Verkehrssicherheit deutlich. Um die Kommunen Baden-Württembergs dabei zu unterstützen, mehr und sichere Fußgängerüberwege einzurichten, hat das Ministerium für Verkehr einen Planungsleitfaden erarbeitet: *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen*.¹⁹ Dieser erweitert die Einsatzmöglichkeiten nach den *Richtlinien des Bundes zu Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)* und wurde per Erlass im Februar 2019 verbindlich eingeführt. Bestandteil ist auch eine Erleichterung des Einsatzes von Fußgängerüberwegen (z. B. bei anderen Verkehrsstärken oder in Tempo-30-Zonen).

Lichtsignalanlagen (LSA, oder auch Ampeln) tragen zur Sicherheit und zum Komfort der Verkehrsteilnehmenden bei. Für Zufußgehende sind konfliktfreie Schaltungen (bspw. an einfachen Fußgängerlichtsignalanlagen) von nicht konfliktfreien Schaltungen (z. B. beim Rechtsabbiegen) zu unterscheiden: in der Praxis haben oft Links- oder Rechtsabbiegende zeitgleich mit den Zufußgehenden Grün. Der querende Zufußgehende und der abbiegende Fahrzeugführende treffen sich daher ohne zeitliche Trennung ggf. auf der Furt. Obwohl nach StVO klar geregelt ist, dass der Zufußgehende in diesem Fall Vorrang hat (§ 9 Abs. 3 StVO), kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden ist daher eine Trennung der Grünphasen für Fahrzeuge und Zufußgehende anzustreben.

¹⁹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/fussgaengerueberwege>

Darüber hinaus haben die Wartezeit (Rotphase), die Freigabezeit (Grünphase) und die Räumzeit²⁰ großen Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von Zufußgehenden. Das Signalprogramm einer LSA sollte eine Wartezeit von 40 Sekunden nicht überschreiten, da sich der Anteil an Rotlichverstößen im Fußverkehr sonst deutlich erhöht²¹. Die Summe aus Freigabe- und Räumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Queren auch für weniger schnelle Zufußgehende ermöglicht wird. Die Geschwindigkeiten von Zufußgehenden variieren; Regelwerke gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,2 m/s aus²². Senioren oder Menschen mit Behinderungen sind in vielen Fällen jedoch langsamer. Um eine fairere Räumzeit zu gewährleisten, soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 m/s (im Umfeld von sensiblen Einrichtungen 0,8 m/s) angenommen werden²³.

Durch sogenannte Bettelampeln kann insbesondere in städtischen Gebieten, wo der Verkehr stark ist, die Sicherheit der Fußgänger unterstützt werden. Sie werden durch Betätigen durch Knöpfe aktiviert und schalten erst dann für den Kfz-Verkehr auf Rot bzw. für den Fußverkehr auf Grün. Der Vorteil liegt in der Sicherung des Fußverkehrs, während der fließende Verkehr nur minimal beeinträchtigt wird, da die Ampel nur bei Bedarf aktiviert wird.

7. Sitzmöglichkeiten und Angebote im öffentlichen Raum schaffen

(1) Der Ausbau von weiteren Sitzmöglichkeiten an wichtigen Zielpunkten und entlang wichtiger Routen wird gefördert und bei Straßenraumumgestaltungen zukünftig als eigener Belang berücksichtigt. Entlang der Haupt- und Themenrouten werden Sitzmöglichkeiten verstärkt errichtet. Bei der Errichtung der Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum werden die Belange der Barrierefreiheit besonders berücksichtigt. Bei Sitzgelegenheiten und weiterem Stadtmobiliar ist darauf zu achten, dass eine ausreichende nutzbare Gehwegbreite erhalten bleibt.

(2) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen Straßen, Wege und Plätze, insbesondere im Ortszentrum zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten gestaltet und ggf. umgenutzt werden. Das Angebot an öffentlichen WCs soll weiter gefördert werden.

Begründung

Sitzgelegenheiten dienen nicht nur der Erholung, sondern sind ebenso ein Element, um mobilitätseingeschränkte Personen beim Zufußgehen zu unterstützen. Somit werden regelmäßige Erholungsmöglichkeiten geschaffen und längere Fußwege können zurückgelegt werden. Sitzgelegenheiten sind daher in überschaubaren Abständen zu installieren. Auf den Hauptrouten im Fußwegenetz sollten im Abstand von mindestens 300 m Sitzgelegenheiten vorhanden sein (vgl. FGSV 2002: 32; FGSV 2011: 60). Im hochfrequentierten Innenstadtbereich um die Drehscheibe und der Hauptstraße, ist die Dichte entsprechend der Nachfrage anzupassen.

²⁰ Zeitraum in dem sowohl die Lichtsignalanlage für Zufußgehende als auch die des Kfz-Verkehrs rot zeigt – die Zeit also, die Zufußgehenden bleibt, um die Fahrbahn „zu räumen“.

²¹ FGSV EFA 2002: S. 23

²² FGSV RiLSA 2015: S. 25

²³ FGSV HBVA 2011, S. 51

Auch weiteres Stadtmobiliar ist eine große Unterstützung in der Mobilität, gliedert und steigert die Attraktivität von Räumen (vgl. Ziel 2). Kinder haben dabei spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum, der attraktiv, erlebbar und aktivierend sein sollte, damit Kinder in Walldorf gerne zu Fuß gehen. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern. Stadtmobiliar kann jedoch auch Barrieren erzeugen. Daher soll Stadtmobiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Straßenschilder, Abfallbehälter etc. die nutzbare Gehwegfläche möglichst nicht einschränken und in Konfliktfällen z. B. auf Multifunktionsstreifen untergebracht sein.

8. Anlassbezogene Beteiligungen durchführen und Öffentlichkeitsarbeit ausweiten

(1) Zur Planung und Umsetzung von größeren Umgestaltungsmaßnahmen sollen anlassbezogene Beteiligungen durchgeführt werden, zu denen die betroffenen Akteure und Anwohnenden explizit eingeladen werden.

(2) Entwicklung einer begleitenden Marketingkampagne zur Förderung des Fußverkehrs im Allgemeinen und Aufzeigen wichtiger Grundsätze und Regeln, wie bspw. der gegenseitigen Rücksichtnahme.

(3) Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen im öffentlichen Raum, bei Unternehmen oder Schulen etc.

(4) Bekanntmachung neuer Angebote durch die sichtbare Platzierung dieser im öffentlichen Raum sowie eine marketing-technische Begleitung.

Begründung

Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für Zufußgehende. Durch Informationen zum Fußverkehr kann für die Herausforderungen sensibilisiert und zum Zufußgehen motiviert werden, auch können aktuelle Schritte der Fußverkehrsförderung in Walldorf erläutert werden. Hierzu wird eine Marketingkampagne entwickelt bzw. sich an den Kampagnen der AGFK-BW beteiligt, die verschiedene Medien und Wege wählt, um möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner zu erreichen. Themen, die aufgegriffen werden können, sind z. B. der Schulverkehr (insbesondere zum Start ins neue Schuljahr), Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden, Hinweise zum ruhenden Verkehr oder saisonale Themen wie z. B. Grünschnitt.

Das ganze Jahr über bieten sich zudem vielfältige Möglichkeiten, „zum Gehen einzuladen“. Stadtspaziergänge, Straßenfeste, Wettbewerbe oder sonstige Aktionen können mit der Unterstützung von lokalen Partnern geplant werden.

Bei der Planung und Umsetzung von größeren Straßenbauvorhaben sollen Aktionen und temporäre Maßnahmen sinnvoll eingesetzt werden. Vorübergehende Interventionen (wie etwa Sitzgelegenheiten auf Kfz-Stellflächen, sogenannte „Parklets“), temporäre Spielstraßen oder zeitlich be-

grenzte Verkehrsversuche können neue Qualitäten im Straßenraum erlebbar machen und so Unterstützung für ansonsten kontroverse Projekte generieren. Dadurch soll eine erweiterte Wahrnehmung des öffentlichen Raums und das Miteinander im Straßenverkehr gefördert werden.

9. Schulwegplanung prüfen und aktuell halten

(1) Die Schulwegsicherheit ist dauerhaft zu optimieren und zu sichern. Die vorhandenen Schulwegkarten sind aktuell zu halten und zu überprüfen. Die Schulwege sind kontinuierlich zu pflegen. Zur Übertragung und besseren Erkennbarkeit der Schulwege im Stadtbild sollen sichere Übergangsstellen mit einer einheitlichen, wiedererkennbaren Gestaltung ergänzt werden (bspw. durch Bodenmarkierungen).

(2) Sofern es nicht zu Beeinträchtigungen in der Verkehrssicherheit der Schulwege führt, sollen diese im Sinne der Freizeitrouten (vgl. Handlungsempfehlung 5) möglichst attraktiv mit Spielmöglichkeiten ausgestattet werden.

Begründung

Wenn Schülerinnen und Schüler zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur sicher und auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Verkehrssituationen anders einschätzen als Erwachsene. Ein gutes Instrument hierfür sind Schulwegpläne oder -karten. Diese dokumentieren Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und sind damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Die Karten enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgegangen werden kann. In Baden-Württemberg sollen für alle Grundschulen Gehschulwegpläne erstellt werden.²⁴ Entsprechend bestehen für die Walldorfer Grundschulen (Schiller- und Waldschule) Schulwegepläne.

Der Erlass „Sicherer Schulweg“ sieht vor, dass Schulen gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei Wegestrecken und Problemstellen der Schülerinnen und Schüler erheben. Die örtlichen Verkehrsschaukommissionen überprüfen diese auf Gefahrenstellen. Die Aufgabe der Verwaltung ist es dabei, den Schulen die dafür benötigten Kartengrundlagen zur Verfügung zu stellen, die Ergebnisse auszuwerten und Online und Print-Schulwegpläne zu erstellen. Die Straßenverkehrsbehörden werden im Erlass gebeten, die in den Plänen enthaltenden Schulwege regelmäßig zu überprüfen und die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran auszurichten.

Weiterhin sollen die durch den Schulwegeplan bestimmten Routen attraktiv für Kinder gestaltet werden, damit diesen den Weg gerne gehen. Dazu können beispielbare Elemente entlang der Routen beitragen (vgl. Maßnahme 5. Qualitätsstandards für Freizeitrouten bestimmen und umsetzen).

²⁴ <https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/erlass-sicherer-schulweg-20222023-veroeffentlicht/>

Wie entlang von Freizeitrouten wird so die Begehbarkeit attraktiver und die Nutzung von abgesicherten Querungen entlang der Route kann durch die Elemente gelenkt werden (vgl. kleiner Griesheimer in Griesheim, Stadt Griesheim).

10. Ständige Unterhaltung / Winterdienst / Umleitung bei Baustellen berücksichtigen

(1) Auf den ausgewiesenen Hauptrouten wird besonderes Augenmerk auf eine regelmäßige Reinigung, besonders bei Laubfall, und den Winterdienst gelegt. Bewuchs wird durch die Bürgerinnen und Bürger sowie der Stadt regelmäßig zurückgeschnitten und wenn nötig entfernt. Städtischer und privater Grünschnitt und Winterdienst sollen so durchgeführt werden, dass Zufußgehende, auch wenn sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sicher mobil bleiben können.

(2) Bei Baustelleneinrichtungen und notwendigen Umleitungen ist die Fuß- und Radverkehrsführung zu berücksichtigen. Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs darf im Bereich von Baustellen nicht beeinträchtigt werden. Dabei ist insbesondere auf Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator, Sehbehinderte sowie Kinder besondere Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind weiterzuführen, ggf. über Notwege. Wenn Umleitungen notwendig sind, sollen diese ausgeschildert werden. Einschränkungen auf Rad- und Gehwegen sind auf das notwendige Maß zu reduzieren.

Begründung

Die Qualität auf den Gehwegen hat sehr großen Einfluss auf die Mobilitätswahl. Sind Gehwege uneben, vermüllt oder stören in den Verkehrsraum hineinragende Äste oder Büsche, kann die Barrierefreiheit stark eingeschränkt sein und ein Begegnen erschwert werden. Daher empfehlen sich regelmäßige Qualitätskontrollen der Wege des Fußverkehrs. Die Einrichtung eines Schadenmeldeportals auf der Internetseite der Stadt Walldorf (vgl. Ziel 8.) kann die Verwaltung bei der Pflege der Gehwege unterstützen, indem zeitnah die von Nutzern und Nutzerinnen der Wege gemeldeten Schäden beseitigt werden. Auch im Winter ist darauf zu achten, dass Gehwege in den Winterdienstplan der Stadt Walldorf aufgenommen werden. Gleichzeitig ist darauf hinzuwirken, dass von der Kernfahrbahn geräumter Schnee nicht in die Seitenbereiche der Straßen geschoben wird und auch nicht die Überquerungsmöglichkeiten der Fahrbahn für Zufußgehende behindert. Dabei ist es nicht die alleinige Pflicht der Stadt, sondern auch die Pflicht der Straßenanlieger Schnee zu räumen, zu streuen und die Gehwege von überhängenden Ästen etc. freizuhalten.

Werden im Zusammenhang mit der Einrichtung von Baustellen Veränderungen an der Wegeführung notwendig, ist der Leitfaden Baustellen der AGFK-BW zu verwenden, er enthält eine Checkliste für die Prüfung von Arbeitsstellen mit Blick auf Fuß- und Radverkehr. Demnach müssen Arbeitsstellen im öffentlichen Straßenraum so gesichert sein, dass Umleitungen nicht zu einseitiger Benachteiligung des Fuß- bzw. Radverkehrs führen.

7 Ausblick Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmenkonzeption bildet das Kernstück des Fußwegeverkehrskonzeptes und ist die Voraussetzung für die sich daran anschließende Umsetzung. Sie leitet sich aus der Mängelanalyse, den Ergebnissen des Mobilitätsforums sowie der Online-Beteiligung ab. Die Maßnahmenkonzeption setzt sich aus einzelnen investiven Maßnahmenempfehlungen, explizit auf die jeweiligen Hauptfußwegeverbindungen bezogen sowie aus allgemeinen Hinweisen zur Fußverkehrsförderung zusammen. Falls notwendig und sinnvoll sind einzelne Maßnahmen miteinander zu kombinieren bzw. bei der Umsetzung gegenseitig zu berücksichtigen. Besonders gekennzeichnet sind zudem Adhoc-Maßnahmen, die herausgearbeitet werden (räumlicher Schwerpunkt auf die Hauptfußwegeverbindungen) und bereits im Konzepterstellungprozess bzw. kurz darauf ohne größeren baulichen Aufwand umgesetzt werden können. Je nach Umfang der Maßnahmen kann die Durchführung eines Verkehrsversuchs (z. B. Innenstadtbereich, Wohnstadt mit hohem Parkdruck) sinnvoll für die Akzeptanz und Erprobung sein.

Ebenso werden Interimsvorschläge angeboten, die teilweise eine kostengünstigere oder schnellere Umsetzung ermöglichen und als temporäre Maßnahmen anzuwenden sind, bis die langfristige Maßnahmenumsetzung zu verwirklichen ist. Langfristige Maßnahmen, wie bspw. die baulichen Veränderungen von Straßenabschnitten, sind häufig sehr kostenintensiv und es empfiehlt sich aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten diese Maßnahmen mit weiteren Umbaumaßnahmen zu kombinieren. So könnte die Umgestaltung des Straßenraums erfolgen, wenn bspw. Leitungen in der Straße erneuert werden müssen oder eine Sanierung der Oberfläche geplant ist.

Die Maßnahmenempfehlungen sind in einer Maßnahmentabelle aufgeführt, die dem Anhang beigefügt ist (vgl. Anhang II). Sie ist folgendermaßen gegliedert: Neben einer Maßnahmennummer, die sich auch in der Kartenübersicht wiederfindet, wird der jeweilige Straßenname samt Abschnitt sowie Straßenseite festgehalten. Neben einer Beschreibung des Mangels liegt dieser fotodokumentiert in der Tabelle vor. Der Maßnahmenvorschlag schließt sich daran an. Ergänzt wird die Maßnahmentabelle durch Hinweise zur Priorität sowie des Umsetzungshorizonts. Um weitere Hinweise zu Umsetzungsstandards, technischen Hintergründen und den aktuellen Regelwerken zu erhalten sind die Maßnahmen zu Handlungsfeldern zugeordnet. Die Hinweise und Qualitätsstandards zu den Handlungsfeldern werden in einem eigenen Kapitel beschrieben.

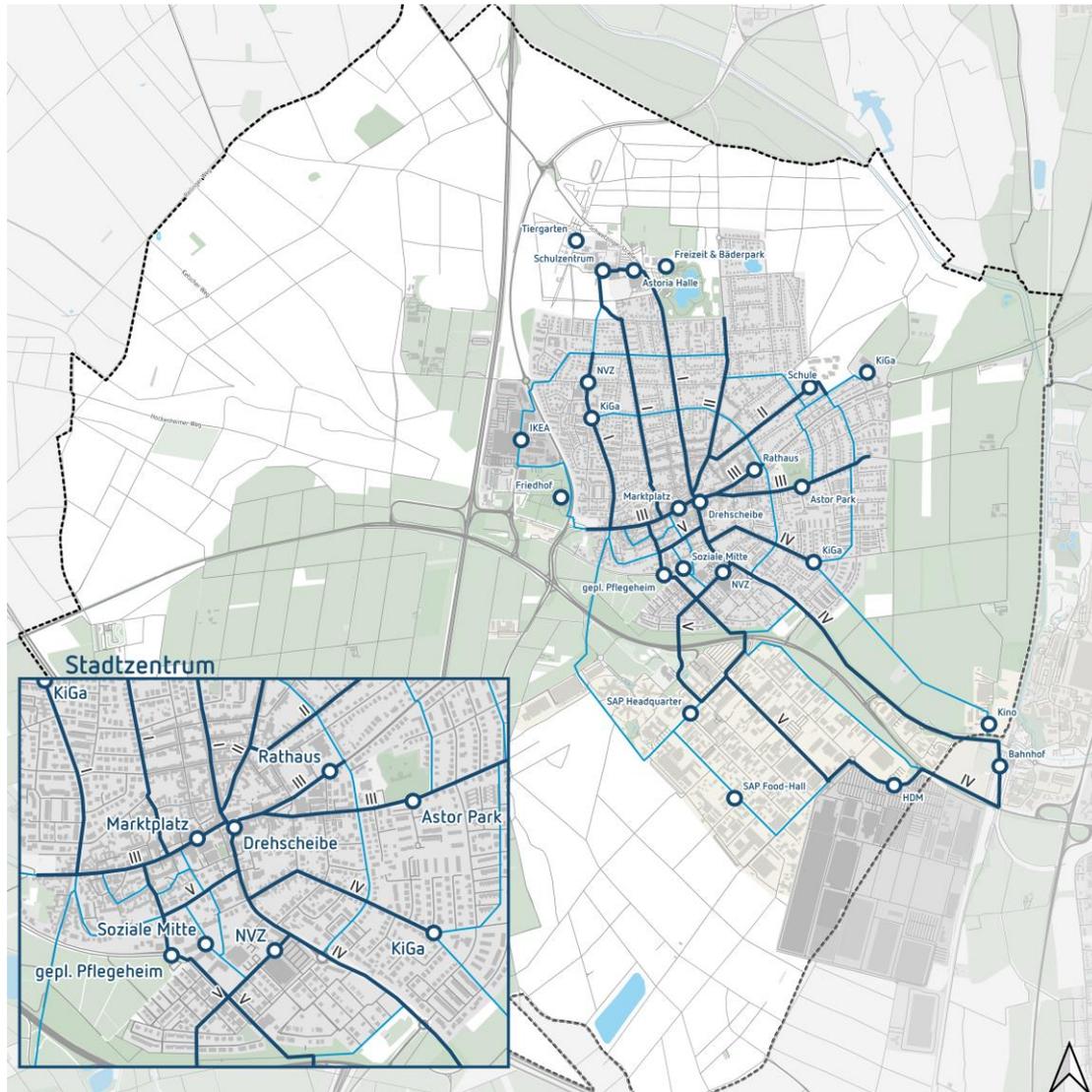
Abbildung 57: Darstellung eines Maßnahmenkatalogs in Form einer Maßnahmentabelle BEISPIEL

Route	Maßnahmennummer	Straße/Abschnitt	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims/Alternativmaßnahme	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
1	1.31	Hüsingstraße (Höhe Hausnr. 1 und 30)	stadtein-/auswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerfüllung der Fugen	Neuerlegung des Pflasters		Barrierefreiheit	mittel	x			€ 000
1	1.32	Hüsingstraße/Friedensstraße/Nordwall (Knotenpunkt)	stadtein-/auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Taster, Akustik, Bord, taktiles Leitsystem)			Querungen, Barrierefreiheit	hoch		x		€ 000
1	1.33	Hüsingstraße (Fußgängerzone)	stadtein-/auswärts	Sitzbanke nicht barrierefrei		Ersatz durch barrierefreie Banke (Rücken- und Armlehne)			Barrierefreiheit	mittel		x		€ 000
1	1.34	Hüsingstraße (Fußgängerzone)	stadtein-/auswärts	Behinderung des Laufweges durch Radbügel und Aufsteller		Versetzen der Radbügel und Aufsteller in den Seitenbereich			Barrierefreiheit	hoch	x			€ 000
1	1.35	Hüsingstraße (Höhe Hausnr. 3)	stadtein-/auswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerlegung des Kleinpflasters mit verfüllten Fugen			Barrierefreiheit	mittel		x		€ 000
1	1.36	Cava-die-Tirreni-Platz	stadtein-/auswärts	Poller nicht barrierefrei		Entfernen der Poller und Ketten	Ausstattung mit Reflektoren, Ersatz durch Poller mit Pflanzenkübel		Barrierefreiheit	mittel		x		€ 000

7.1 Maßnahmenkatalog (Zwischenstand)

Die Maßnahmen entlang der Hauptrouten werden im vorläufigen Maßnahmenkatalog einzelnen Gruppen zugeordnet, um eine Übersicht zu schaffen. Die Einteilung orientiert sich dabei an der Lage und der Nähe der Hauptrouten (vgl. Abbildung 58). Schlüsselmaßnahmen werden bereits in der Maßnahmenkatalog aufgenommen und entsprechend markiert. Sie werden in dem nächsten Kapitel nochmals ausführlicher behandelt.

Abbildung 58: Netzkonzeption inkl. Gruppierung der Routen



Netzkonzeption

- ▬ Hauptroute
- ▬ Nebenroute
- Wichtige Zielpunkte

0 500 1.000 m

Tabelle 2: Maßnahmentabelle Gruppe I

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
I		Schwetzingener Straße, Astoria Halle	beidseitig	Durch fehlendes akustisches und taktiles Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler und akustischer Leitsystem inkl. differenzierter Bordhöhen installieren				Querung		
I		Fußweg von Theodor-Heuss-Realschule und Kurpfalzstraße		Schäden in der Wegoberfläche		Instandsetzung der Oberfläche				Längsverkehr		
I		Kurpfalzstraße, Haus Nr. 22	ost	Engstelle durch Parkflächen		Wegnahme der Parkfläche				Konflikt mit ruhendem Verkehr		
I		Kirchstraße/Hauptstraße		Fehlender Handlauf sowie keine alternative barrierefreie Wegführung		Handlauf anbringen und Kontrastierung der ersten und letzten Stufen, Wegweisung einer alternativen barrierefreien Wegführung				Barrierefreiheit		

Tabelle 3: Maßnahmentabelle Gruppe II

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kosten-schätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
II		Ziegelstraße/Heidelberger Straße	nord	parkende Kfz schränken den Gehweg ein		Parkflächen umstrukturieren				Längsverkehr		
II		Ziegelstraße/Ringstraße		Durch fehlendes akustisches und taktiles Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an der LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler und akustischer Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren				Querung		
II		Heidelberger Straße, Haus Nr. 41	nord	Bepflanzung ragt in lichten Raum des Gehweges		regelmäßiger Grünschnitt, Sensibilisierung der Anlieger				Längsverkehr		

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
II		Heidelberger Straße	beidseitig	Engstelle durch legales Gehwegparkern		Parkflächen umstrukturieren, Rücknahme des VZ 315				Längsverkehr		

Tabelle 4: Maßnahmentabelle Gruppe III

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
III		Nußlocher Straße, Haus Nr. 97	beidseitig	Durch fehlendes akustisches und taktiles Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler und akustischer Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren				Querung		
III		Nußlocher Straße/Neue Heimat	beidseitig	Durch fehlendes taktiles Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an dem FGÜ ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren				Querung		

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/Problem-situation	Foto	Maßnahmen-empfehlung	Interims- / Alternativ-lösung	Kosten-schätzung	Anmer-kung	Hand-lungsfeld	Prio-rität	Umset-zungs-hori-zont
III		Nußlocher Straße, Haus Nr. 46	beid-seitig	Engstelle durch ille-gales Gehwegparken		Verstärkte Kontrolle; Sensibilisierung der Anlieger				Nutzungs-konflikt Pkw		
III		Nußlocher Straße, Haus Nr. 14	süd	Engstelle durch Auf-steller und Parkflä-chen		Parkflächen um-strukturieren				Längsver-kehr		
III		Rathaus-Vorplatz		Durch die offene Platzgestaltung fehlt die innere Leitlinie zur Orientierung für sehingeschränkte Personen		Taktiler Leitsystem vom Rathaus zur Bushaltestelle installieren				Barriere-freiheit		
III		Nußlocher Straße, Lindenplatz	süd	Hindernisse durch Fahrräder im Durch-gang		Kontrolle und Sensi-bilisierung sowie Schaffung von Alter-nativen, z.B. über-dachten Radabstell-anlagen				Längsver-kehr		

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/Problem-situation	Foto	Maßnahmen-empfehlung	Interims- / Alternativ-lösung	Kosten-schätzung	Anmer-kung	Hand-lungsfeld	Prio-rität	Umset-zungs-hori-zont
III		Nußlocher Straße, Lindenplatz	süd	Temporäre Engstelle durch Ausrichtung der Bänke bei der Nutzung		Umstrukturierung der Anordnung und der Parkflächen um mehr Platz zu schaffen				Längsverkehr		
III		Johann-Jakob-Astor-Straße, Lindenplatz	süd	parkende Kfz in nicht markierten Bereich im verkehrsberuhigten Bereich		Kontrolle und Sensibilisierung				Nutzungskonflikt Pkw		
III		Johann-Jakob-Astor-Straße, Haus Nr. 35	süd	Verkehrsberuhigter Bereich mit Gehweg ausgestaltet, wodurch eine ungewollte Trennung der Verkehrsarten entsteht		Umgestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs, sodass keine scheinbare Trennung der Verkehrsarten mehr vorliegt (Mischverkehrsfläche)				Längsverkehr		
III		Johann-Jakob-Astor-Straße, Haus Nr. 3	nord	Engstelle durch Treppe		Kontrastmarkierung des einengenden Elements, Prüfung alternativen Zugangs				Längsverkehr		

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/Problem-situation	Foto	Maßnahmen-empfehlung	Interims-/ Alternativ-lösung	Kosten-schät-zung	Anmer-kung	Hand-lungsfeld	Prio-rität	Umset-zungs-hori-zont
III		Platz an der Drehscheibe		Durch fehlende Kon-trastierung des Stadtmobiliars ist die Barrierefreiheit ein-geschränkt, Beste-hende Stadtmobiliar sind nur bedingt durch die Oberfläche zum Sitzen geeignet		Anbringen von kon-trastreichen Markie-rungsstreifen, Sitz-fläche bequemer so-wie barrierefrei ge-stalten (durch ge-rade Sitzflächen und Armlehnen, z. B. durch einen Holzauf-bau)				Aufent-haltsquali-tät		
III		Johann-Ja-kob-Astor-Straße, Haus Nr. 35	nord	Engstellen durch Baum, Oberflächen-schäden		Gehweg um Eng-stelle verbreitern, In-standsetzung der Oberfläche				Längsver-kehr		
III		Friedhof-Walldorf		Fehlende Kontrastie-rung der Treppen-an-lage		Kontrastierung der ersten und letzten Stufen				Längsver-kehr		

Tabelle 5: Maßnahmentabelle Gruppe IV

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
IV		KP Bahnhofstraße / Obere Grabenstraße		Engstelle durch Poller und Verkehrsschild		Überprüfung der Neupositionierung des Verkehrsschildes, um die Gehbahn von Einbauten freizuhalten	Entlang der gesamten Dannheckerstraße, plus Engstellen durch Bäume			Längsverkehr		
IV		Kreisverkehr Bahnhofstraße / Obere Grabenstraße / Schulstraße		Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeiten		Taktiler Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen und FGÜ installieren				Querung		
IV		Schulstraße / Luisenstraße	süd	Engstelle durch Treppe		Verstärkte Kontrolle; Sensibilisierung der Anlieger				Längsverkehr		

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
IV		Luisenstraße	beidseitig	Enge Gehwege		Parkflächen umstrukturieren				Längsverkehr		
IV		KP Luisenstraße/Haydnstraße	nord	Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge im Knotenpunktbereich		Taktiler Leitsystem vom Rathaus zur Bushaltestelle installieren				Querung		
IV		Haydnstraße/Ebertstraße	süd	Fehlende Bordsteinabsenkung		Kontrolle und Sensibilisierung sowie Schaffung von Alternativen, z.B. überdachten Radabstellanlagen				Barrierefreiheit		
IV		Haydnstraße, Haus Nr. 27		Bepflanzung ragt in lichten Raum des Gehweges		Umstrukturierung der Anordnung und der Parkflächen, um mehr Platz zu schaffen				Längsverkehr		

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
IV		Mühlweg Spielplatz	nord	Bepflanzung ragt in lichten Raum des Gehweges		Kontrolle und Sensibilisierung				Längsverkehr		
IV		Kurpalzstraße/Rennbahnstraße	west	Durch fehlendes taktilen Leitsystem und differenzierte Bordhöhen am FGÜ ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Umgestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs, sodass keine scheinbare Trennung der Verkehrsarten mehr vorliegt (Mischverkehrsfläche)				Querung		
IV		Dannheckerstraße, ab Rheinstraße	ost	Engstelle durch Baum, Belagsschäden durch Wurzeln		Kontrastmarkierung des einengenden Elements, Prüfung alternativen Zugangs				Längsverkehr		
IV		Bahnstraße/Oberer Grabenstraße	ost	Bepflanzung ragt in lichten Raum des Gehweges		regelmäßiger Grünschnitt, Sensibilisierung der Anlieger				Längsverkehr		

Tabelle 6: Maßnahmentabelle Gruppe V

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
V		Bahnhofstraße, Haus Nr. 25	nordost	Bepflanzung ragt in lichten Raum des Gehweges		regelmäßiger Grünschnitt, Sensibilisierung der Anlieger				Längsverkehr		
V		Astoria Kreis		Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeiten		Einrichten einer Querungsanlage				Querung		
V		Bürgermeister-Willinger-Straße / Walzrute		Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeit		Einrichten einer Querungsanlage				Querung		

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
V		Walzrute ab B.-W.-Straße in Richtung Südwesten	ost	Engstelle durch legales Gehwegparkern		Parkflächen umstrukturieren, Rücknahme des VZ 315				Längsverkehr		
V		Walzrute, ab Bushaltestelle Walzrute		Schmaler markierter Gehweg		Bauliche Ausführung überprüfen				Längsverkehr		
V		Industriestraße	nordost	Bepflanzung ragt in lichten Raum des Gehweges		regelmäßiger Grünschnitt, Sensibilisierung der Anlieger				Längsverkehr		
V		Kreisverkehr Wieslocher Straße	Alle Arme	Durch fehlendes taktiles Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an der Querungsstelle ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren				Querung		

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
V		Kreisverkehr Bahnhofstraße/ Ringstraße/ B.-W.-Str.	Alle Arme	Durch fehlendes taktilen Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an der Querungsstelle ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktilen Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren				Querung		

7.2 Schlüsselmaßnahmen (Zwischenstand)

Im Folgenden werden fünf Schlüsselmaßnahmen in Form von Steckbriefen vorgestellt. Diese Schlüsselmaßnahmen stellen Maßnahmen dar, die einen besonders großen Nutzen für den Fußverkehr darstellen, die einen Beispielcharakter haben und sich auf viele weitere Orte in Walldorf übertragen lassen (z.B. Maßnahmen in der St. Ilgener Straße, stellvertretend für viele weitere schmale Straße) oder aus der Beteiligung heraus als besonders wichtig hervorgehoben wurden.

Durch die Beschreibung der Mängel und die Erläuterung von Maßnahmen, ergänzt durch Best-Practice-Beispiele und Zeichnungen, sollen so auch Handlungsempfehlungen gegeben werden, die auch auf andere Mängel in Walldorf anwendbar sind.

Die Steckbriefe enthalten darüber hinaus eine Einordnung der Priorisierung, des Zeitrahmens, der Kosten und des Personalaufwands. Alle Kriterien werden in drei Stufen eingeteilt:

Priorisierung, Kosten, Personalaufwand		Zeitraumen	
hoch		langfristig	
mittel		mittelfristig	
gering		kurzfristig	

Da es sich bei allen Maßnahmen, um erste konzeptionelle Entwürfe handelt, werden den Kriterien keine konkreten Zahlen zugewiesen. Die Einteilungen sind eher als grobe Richtwerte zu verstehen und erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung der Maßnahmen untereinander.

Zum Stand des Zwischenberichts sind die Schlüsselmaßnahmen ausdrücklich als Entwurf zu verstehen. Im weiteren Projektverlauf werden diese weiterausgearbeitet und Rückmeldungen aus der Offenlage und weiteren Beteiligungen sollen berücksichtigt werden. Auch der AK Nahmobilität wird die Schlüsselmaßnahmen thematisieren.

Qualifizierung der Querungen am Kreisverkehr Nahversorgungszentrum

Aktuelle Situation

Die bestehenden Querungsanlagen durch Mittelinseln sind nicht barrierefrei ausgebaut und können so nicht von allen Personen barrierefrei genutzt werden. Weiterhin ist durch die Lage des Kreisverkehrs eine Priorisierung der Querungen für den Fußverkehr zweckmäßig.



Priorisierung



Zeitraumen



Kosten



Personalaufwand



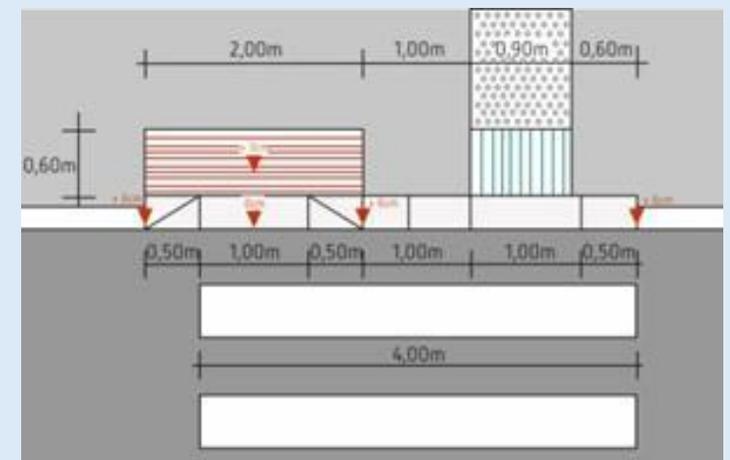
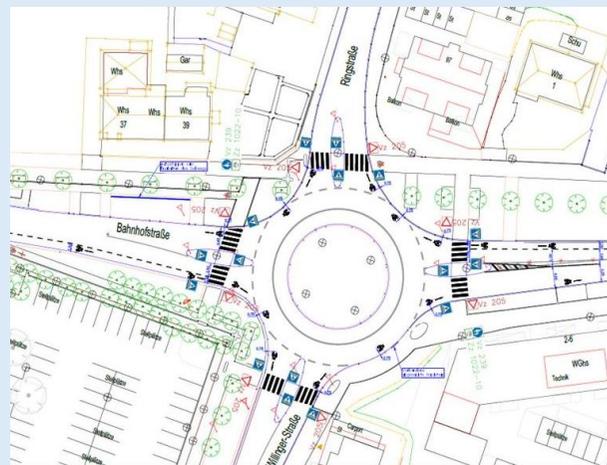
Maßnahmenbeschreibung

Um Querungsanlagen barrierefrei auszubauen, sind differenzierte Bordhöhen an den Übergängen von Gehweg zur Straße und zur Mittelinsel erforderlich. Dabei muss für Personen mit Rollatoren und Rollstühlen eine Nullabsenkung (0 cm Bordsteinhöhe) berücksichtigt werden. Zudem müssen die Anforderungen sehbehinderter Personen beachtet werden. Durch eine Tastkante mit einem 6 cm hohen Bord und taktile Leitelemente in Form spezieller Pflastersteine kann sehbehinderten Personen eine bessere Orientierung geboten werden (vgl. untere Abbildung).

Durch die Verbindungsfunktion zum Nahversorgungszentrum und im näherem Umfeld zur Sozialen Mitte ist mit viel Fußverkehr insbesondere an der nordöstliche Querung zu rechnen. Aus diesem Grund ist das Einrichten von Fußgängerüberwegen an jedem Kreisverkehrsarm zweckmäßig. Da es sich bei der Wieslocher Straße als Kreisstraße handelt, erfordert die Planung und Umsetzung eine enge Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbausträger.

Die Fußgängerüberwege sind entsprechend barrierefrei auszubauen. Der Radverkehr sollte aus Sicherheitsgründen auf der Fahrbahn des Kreisverkehrs geführt werden (vgl. auch Radverkehrsstrategie Walldorf 2022).

Maßnahmenbereich / Good-Practice-Beispiel:



Quelle: links: Stadt Walldorf 2024, rechts: Planersocietät „Bodenindikatoren an Fußgängerüberwege“

Bordsteinabsenkungen und Freihaltung von Sichtfeldern KP Luisenstraße / Haydnstraße

Aktuelle Situation

Durch fehlende Bordsteinabsenkungen auf Höhe der Querungsstellen im Knotenpunkt wird die Barrierefreiheit für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder auch Kinderwagen stark eingeschränkt. Weiterhin sind Sichtfelder durch ruhenden Kfz-Verkehr im Knotenpunktbereich eingeschränkt. Zu Fuß Gehende sind durch die eingeschränkten Sichtfelder gefährdet und sicheres Queren wird erschwert.



Priorisierung



Zeitraumen



Kosten



Personalaufwand



Maßnahmenbeschreibung

Bordsteinabsenkungen sind überall dort notwendig, wo mit querendem Fußverkehr zu rechnen ist. Ohne die Absenkung können Personen mit Rollstuhl, Rollator oder auch Kinderwagen nicht komfortabel queren. Durch die Absenkung der Bordsteine in jedem Knotenarm wird die Barrierefreiheit am Knotenpunkt unterstützt. Entlang von Haupttrouten des Fußverkehrs ist bei ausreichendem Platz auch ein komplett barrierefreier Ausbau mit taktilen Leitelementen, differenzierten Bordhöhen und Verkleinerung der Querungsdistanzen sinnvoll.

Für die Sichtbarkeit und Sicherheit ist es zudem wichtig, dass vor und hinter Knotenpunktbereichen und Querungsanlagen ausreichend Platz freigehalten wird, um eine klare Sicht auf den fließenden Verkehr zu gewährleisten. Auch größere Fahrzeuge, wie bspw. Einsatzfahrzeuge der Rettungsdienste, können durch nicht freigehaltene Kreuzungsbereiche stark eingeschränkt werden und ein das Abbiegen erschwert oder auch verhindert werden. Gemäß StVO sind Bereiche vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten von sictheinschränkenden Elementen freizuhalten. Durch Grenzmarkierungen (vgl. Abbildungen unten links) oder Poller und regelmäßigen Kontrollen von Halteverboten in dem Kreuzungsbereich können die Sichtfelder an dem Knotenpunkt freigehalten werden. Somit wird das sichere Queren von zu Fuß Gehenden begünstigt und die Sicherheitsrelevanten Sichtbeziehungen gewährleistet.

Am Knotenpunkt Luisenstraße / Haydnstraße sollen die Grenzmarkierungen (VZ 299) angebracht werden, um das Parkverbot zu verdeutlichen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Maßnahmenbereich / Good-Practice-Beispiel:



Quelle: Planersocietät links: Sperrfläche in Metzgingen, rechts: freie Kreuzungsbereiche in Walldorf

Umgestaltung von schmalen Straßenräumen in Walldorf – Beispiel St. Ilgener Straße

Aktuelle Situation

In der St Ilgener Straße ist der Gehweg auf beiden Seiten lediglich etwa 1,00 m breit. Die parkenden Fahrzeuge verengen die ohnehin schon schmalen Gehwege zusätzlich. Viele Fußgänger sind gezwungen, auf die Straße auszuweichen, da der Gehweg nicht komfortabel nutzbar ist und nicht genügend Platz für Personen mit Hilfsmitteln wie Rollstühlen oder Rollatoren oder für Begegnungen zwischen zwei Personen bietet.



Priorisierung



Zeitraumen



Kosten



Personalaufwand



Maßnahmenbeschreibung

Aufgrund des engen Straßenraums und der parkenden Fahrzeuge kann der Gehweg nicht auf die empfohlene Breite von 2,50 m erweitert werden. Dies führt dazu, dass eine sichere und komfortable Infrastruktur auf dem Gehweg nicht gewährleistet werden kann.

Um den vorhandenen Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmenden besser zu nutzen, kann der Gehweg entfernt und der Bereich in eine Mischfläche umgewandelt werden. Bei einer Belastung von weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24 h) kann laut Regelwerk auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden (FGSV 2002, S. 15). Eine mäßige Fahrgeschwindigkeit und gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden muss dafür sichergestellt werden.

Die Gestaltung der Verkehrsfläche mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen, wie eingezeichneten Parkflächen, Baumscheiben oder Blumenkübeln, sollte dabei zur Verkehrsberuhigung beitragen. Als gutes Beispiel für diese Umsetzung dient die Ziegelstraße.

Als niederschwellige Lösung, die im Vergleich zur baulichen Umgestaltung auch kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden kann, können Multifunktionsstreifen auf der Fahrbahn markiert werden. Der Multifunktionsstreifen ermöglicht eine Kombination mehrerer Nutzungen durch die lineare Aufeinanderfolge verschiedener Bereiche. Es können sowohl Aufenthaltsbereiche ausgebildet als auch Flächen für Parken ausgewiesen werden. Sitzgelegenheiten in Abständen von max. 200 m sind zu empfehlen. Im Multifunktionsstreifen sollten zudem Bereiche für Radabstellanlagen vorgesehen werden. Um die Begegnung von zwei Fahrzeugen zu ermöglichen, wird der Multifunktionsstreifen zwischenzeitlich unterbrochen.

Good-Practice-Beispiele:



Quelle: Planersocietät, von links nach rechts: niveaugleicher Straßenraum Karlsbad, niveaugleicher Straßenraum Reilingen, schmaler Multifunktionsstreifen Köln

Umgestaltung von schmalen Straßenräumen in Walldorf – Beispiel St. Ilgener Straße



Stärkung der Aufenthaltsqualität an der Drehscheibe durch Ausstattungselemente

Aktuelle Situation

Der Platz an der Drescheibe bietet zwar viel Raum, wirkt jedoch aufgrund des Fehlens komfortabler Ausstattungselemente wie barrierefreier Sitzbänke und Beschattung wenig einladend. Zudem fehlen kontrastreiche Markierungen der vorhandenen Ausstattungselemente, um diese für sehbehinderte Personen besser wahrnehmbar zu machen und das Verletzungsrisiko zu minimieren.



Priorisierung



Zeitraumen



Kosten



Personalaufwand



Maßnahmenbeschreibung

Eine ansprechende und attraktive Gestaltung erhöht die Aufenthaltsqualität erheblich. Eine Mischung verschiedener Ausstattungselemente mit unterschiedlichen Ansprüchen kann die Nutzung des Platzes für alle fördern. Während Kinder und junge Menschen oft einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sollten Sitzgelegenheiten mit Arm- und Rückenlehnen sowie einer waagerechten Sitzfläche ausgestattet werden, um ein müheloses Aufstehen zu erleichtern. Die vorhandenen informellen Sitzsteine könnten durch Holzauflagen bequemer gestaltet werden

Zudem fehlt es auf dem Platz an Witterungsschutz gegen Regen und Sonneneinstrahlung. Durch Schirme oder kleinere Pflanzen können wettergeschützte Bereiche geschaffen werden. Bei einer möglichen Bepflanzung sollte insbesondere die erforderliche Wurzeltiefe in Bezug zur Tiefgarage berücksichtigt werden. Darüber hinaus muss die Mobilität der Ausstattungselemente im Hinblick auf Veranstaltungen wie die Kerwe und den Spargelmarkt berücksichtigt werden.

Damit bestehende oder neue Ausstattungselemente besser von sehingeschränkten Personen wahrgenommen werden können, sollten diese durch reflektierende Kontraststreifen markiert werden.

Good-Practice-Beispiele und mögliche Elemente für die Drehscheibe:



Quelle: Planersocietät von links nach rechts: Beschattung und Sitzgelegenheiten in Bad Herrenalb, mögliche Elemente für die Drehscheibe



Barrierefreier Ausbau des Fußwegs zur Theodor-Heuss-Realschule

Aktuelle Situation

Der als Fußweg genutzte Forstweg ist zwar asphaltiert aber durch Wurzelschäden und vielen Unebenheiten und Rissen in einem schlechten Zustand. Durch diese Schäden in der Oberfläche wird sowohl der Gehkomfort als auch die Barrierefreiheit durch Rollatoren, Rollstühlen oder auch Kinderwägen stark eingeschränkt.



Maßnahmenbeschreibung

Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen spielen der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche eine wichtige Rolle. Zu Fuß Gehende nutzen ihre eigene Muskelkraft, um ihr Ziel zu erreichen. Bei starken Unebenheiten und Schäden in der Oberfläche benötigt der zu Fuß Gehende mehr Energie als auf einer durchgehenden Deckschicht.

Der Forstweg sollte daher gemäß den neuesten technischen Standards neu asphaltiert werden. Zudem sind die kontinuierliche Überwachung und Instandhaltung der Qualität des Fußweges von großer Bedeutung. Regelmäßige Kontrollen sind notwendig, um Stolperfallen, insbesondere durch Wurzelbeschädigungen, sowie Rutschgefahren durch angesammeltes Laub zu vermeiden.

Maßnahmenbausteine/Good-Practice-Beispiele:



Priorisierung



Zeitraumen



Kosten



Personalaufwand



Quelle: Planersocietät, links: Walldorf, rechts: Emscherland

