

Protokoll

Arbeitskreis Nahmobilität Walldorf

1. Sitzung: Übergangsbereiche in die Wohnstadt

Ort: Ratssaal Walldorf
Datum: 26.10.2022
Uhrzeit: 19:00 – 21:15
Anwesende: siehe Liste der Teilnehmenden

Begrüßung

Herr Renschler, Bürgermeister von Walldorf, begrüßt die Teilnehmenden und spricht seine Freude über den Start des Arbeitskreises und die große Beteiligungsbereitschaft aus. Herr Müller, von der Planersocietät, begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und erklärt kurz die Ziele und Rolle des Arbeitskreises Nahmobilität. Anschließend erläutert er die Themen, die in der 1. Sitzung besprochen werden sollen:

Allgemeiner Teil

- Begrüßung und Vorstellung
- Ziele und Rolle des Arbeitskreis Nahmobilität
- Fußverkehrs-Check und Radverkehrskonzept

Schwerpunktthema:

Übergangsbereiche in die Wohnstadt

- Kreisverkehre der Wieslocher Straße
- Schwetzinger Straße
- Heidelberger Straße

Austausch - Ergänzende Themen

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

TOP 1 Ziele des Arbeitskreises Nahmobilität

Herr Müller stellt die Zusammensetzung und die Ziele des Arbeitskreises vor. Der Arbeitskreis soll aus Personen der Bürgerschaft Walldorf, Personen der Stadt- und Verkehrsplanung, der Unteren Straßenverkehrsbehörde, Mitglieder des Gemeinderats und themenspezifischen Fachleuten zusammengesetzt sein, die gemeinschaftlich an Lösungsansätze zum Thema Nahmobilität in Walldorf arbeiten sollen. Die Moderation und fachliche Begleitung übernimmt dabei Herr Müller von der Planersocietät. Durch intensiven Austausch der Beteiligten sollen kontinuierlich Verbesserungsvorschläge im Bereich der Nahmobilität in Walldorf besprochen werden. Als Basis dienen dabei, die aus dem Fußverkehrs-Check und dem Radverkehrskonzept entwickelten Maßnahmen, die weiter vertieft und priorisiert werden sollen. Herr Müller betont dabei, dass der Arbeitskreis an Empfehlungen arbeitet, die Entscheidungen zur Umsetzung jedoch durch die politischen Gremien beschlossen werden. Somit hat der Arbeitskreis eine vorbereitende und beratende Rolle.

TOP 2 Vorstellungsrunde des Arbeitskreises

Herr Müller moderiert die Vorstellungsrunde der Teilnehmenden, die sich jeweils namentlich vorstellen und erste Wünsche und Vorstellungen an den Arbeitskreis benennen. Ein Großteil der Teilnehmenden stellen dar, dass sie ihre Wege innerhalb Walldorfs überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen und sich in diesem Sinne als Expertinnen und Experten vor Ort zur Nahmobilität in Walldorf einbringen wollen. Themen, die in dieser Vorstellungsrunde genannt werden, sind:

Sammeln und Ordnen von Nutzer-Impulsen. Förderung der Barrierefreiheit, den Zuspruch in Walldorf für Fuß- und Radverkehr, stärkere Fokussierung auf die Verkehrssicherheit sowie die weitere Förderung und die Verknüpfung mit dem ÖPNV. Jedoch auch Lob, dass in Walldorf im Bereich Nahmobilität bereits viel getan und verbessert wird.

TOP 3 Fußverkehrs-Check und Radverkehrskonzept

Herr Müller stellt kurz den bereits 2021 durchgeführten Fußverkehrs-Check und dessen Ergebnisse in Walldorf vor. Themen und daraus entwickelte Maßnahmen umfassen einen Status-Quo-Bericht des Fußverkehr, eine lokale Stärken- und Schwächen-Analyse sowie Maßnahmenvorschläge zu größeren Gehwegbreiten, die Schaffung von Kontrasten im Straßenraum sowie Anregung zur Verstetigung der Fußverkehrsförderung. Des Weiteren soll 2023 ein Fußverkehrskonzept für Walldorf beauftragt werden und Sofortmaßnahmen weiter umgesetzt werden. Konkrete Beispiele zu den Maßnahmen sind der Präsentation/Anhang zu entnehmen.

Über die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts berichtet Herr Konrad von der Stadtverwaltung Walldorf. Die Bestandteile des Radverkehrskonzepts sind ein Abschlussbericht, eine klassifizierte Netzkonzeption für Walldorf, ein Maßnahmenkataster, sowie die Radstrategie Walldorf „10 plus 10 Punkte-Programm“. Herr Konrad stellt im weiteren Verlauf das Radverkehrsnetz, das 10 plus 10 Punkte Programm und das Maßnahmenkataster vor. Zum Umgang mit dem Maßnahmenkataster stellt Herr Konrad dar, dass die einzelnen Maßnahmenvorschläge des Maßnahmenkatasters von der Verwaltung gebündelt und kategorisiert wurden. Er geht dabei speziell auf die Maßnahme mit Piktogrammketten ein, die auch im 10 plus 10 Punkte Programm vorgesehen sind.

Zu diesem Thema gibt Herr Müller einen kurzen Input, zu Einsatzmöglichkeiten und positiven Effekten der Maßnahme und anschließender Diskussion.

Piktogrammketten

Einer der Anwesenden fragt, ob es bereits nachgewiesene Wirkung der Piktogramme gibt. Herr Konrad und auch Herr Müller berichten dazu, dass in Bereichen, wo die Piktogramme schon eingesetzt werden, bereits von positiven Effekten berichtet worden ist, jedoch noch keine flächenmäßigen Erkenntnisse dazu bestehen¹. Auch aus der Teilnehmerschaft wird von ersten positiven Erfahrungen zu der Wirksamkeit der Piktogramme berichtet.

¹ https://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Forschung/Projekte/Kurzbericht_Piktogramme.pdf

Daraufhin wird als Zwischenfrage nach der Unterscheidung der zwei vorgestellten Piktogramm-Markierungen „einfache Piktogrammkette“ und „Sharrows“ gefragt. Speziell in Walldorf habe man sich auf die zwei Arten „einfache“ und „Sharrows“-Piktogramme verständigt, da so je nach Einsatzgebiet und gewünschter Wirkung unterschieden werden kann: Die „Sharrows“ sollen relativ groß und mittig im Straßenraum platziert werden und das allgemeine Teilen der Straße von Rad- und Kfz-Verkehr kommunizieren und (enge) Überholvorgänge minimieren. Einsatzgebiet sollte dabei Radrouten auf Nebenstraße sein. Die „einfachen Piktogramm-Ketten“ mit Richtungspfeil sollen in der Nußlocher Straße, der Schwetzingener Straße und in der Bahnhofstraße, also in Straßen mit hoher Kfz-Belastung und höheren Geschwindigkeiten eingesetzt werden. Sie sollen den Kfz-Führenden die generelle Anwesenheit von Radfahrenden kommunizieren und Radfahrende die Nutzung der Straße näherlegen.

Im nächsten Schritt geht Herr Konrad auf die Priorisierung der Markierung der Piktogramme ein. Anhand einer aktuellen Priorisierungsliste wird gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert, ob diese Einschätzung weiter verfolgt werden soll oder andere Abschnitte zu bevorzugen sind:

Die erste Meldung zu den vorgeschlagenen Straßen mit Markierung zielt auf die Frage, warum die Dannheckerstraße nicht in der Liste auftaucht. Herr Konrad erklärt darauf, dass diese Straße in dem Punkt Innerer Ring mitinbegriffen und somit sehr hoch priorisiert sei.

Des Weiteren wird über die Rennbahnstraße gesprochen. Einer der Teilnehmenden wundert sich über das Nicht-Auftauchen dieser in der Liste. Herr Konrad erklärt darauf, dass dort der Kfz-Verkehr zu stark im Vordergrund sei und durch den Rockenauerpfad und die Rheinstraße gute Alternativen für den Radverkehr bestehen würden. Auf den Hinweis beide Alternativen würden einen Umweg bedeuten, erläutert Herr Konrad, dass durch die Piktogramme eine verkehrslenkende Wirkung erreicht werden könnte und die Sicherheit der Radfahrenden im Vordergrund steht. Diese Erläuterung wird von Herrn Müller bekräftigt.

Die Ziegelstraße wird als fehlende Straße in der Liste gesehen. Besonders aufgrund der als wichtig erachtete Radverkehrsachse für den Schulverkehr. Herr Konrad betont in diesem Zusammenhang, dass bewusst nicht alle Straßen in das Radnetz mitaufgenommen werden, um auch eine gewisse Verlagerung zu erzielen und so für alle Verkehrsteilnehmenden geeignete Netze ermöglichen zu können. Herr Tisch ergänzt, die Schulradwege in der Priorisierung der Sharrows zu berücksichtigen.

Angemerkt wird zusätzlich, dass es wichtig sei die gesamte Bevölkerung in die Bedeutung der Piktogramme zu informieren, da sonst mit weniger Wirkung zu rechnen sei. Herr Tisch, Stadtbau-meister der Stadt Walldorf, spricht sich daraufhin für eine mögliche Bewerbung der Piktogramme und die allgemeine Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer aus.

Eine weitere Frage richtet sich an die Notwendigkeit der Priorisierung der zu markierenden Straßen, da schlussendlich alle Straßen wichtig sein und umgesetzt werden sollten. Herr Tisch erklärt, dass eine Priorisierung für die Umsetzung der Maßnahmen notwendig ist, da es z.B. auf Grund Personeller Ressourcen nicht möglich ist alle Maßnahmen gleichzeitig umzusetzen.

Einer der Teilnehmer fragt nach der möglichen Abstimmung der Piktogramm-Markierungen mit der Gemeinde Wiesloch. Darauf entgegnet Herr Tisch, dass keine direkte Abstimmung stattgefunden habe, und Wiesloch die Piktogramme etwas anders einsetzt. Es wurde sich aber bewusst für das, aus dem Radverkehrskonzept empfohlene Konzept für Walldorf entschieden.

Generell wird auch nach dem Einsatz von vorgezogenen Haltelinien für den Radverkehr an Ampeln insbesondere der Ringstraße gefragt. Herr Konrad entgegnet, dass es derzeit keine konkreten Planungen dazu gebe, das Thema aber genauer angeschaut werden würde.

Im Abschluss wird festgehalten, dass die vorgeschlagene Priorisierungs-Liste grundsätzlich auch die Zustimmung der Teilnehmenden des Arbeitskreises hat. Im Fokus sollte eine insgesamt schnelle Umsetzung der einzelnen Abschnitte aufeinander stehen.

TOP 4 Übergangsbereiche in die Wohnstadt

Herr Müller erklärt, dass im nächsten Schritt einzelne Gebiete und Planungen genauer angeschaut werden sollen, um mögliche Verbesserungsvorschläge zu sammeln und zu diskutieren. Der Fokus wird dabei auf Planungen rund um den Übergangsbereich in der Wohnstadt Walldorf gesetzt.

4.1 Kreisverkehre der Wieslocher Straße

Herr Tisch präsentiert die bereits bestehenden Planungen zu den Kreisverkehren auf der Wieslocher Straße. Ziele der Umplanungen sind eine eindeutige und sichere Radverkehrsführung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr, Trennung von Fuß- und Radverkehr und die Schaffung von guten Abbiegebeziehungen.

Die ersten Anmerkungen bezieht sich auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Herr Tisch antwortet darauf, dass die Führung auf der Fahrbahn ein zusätzliches Angebot sei und so Radfahrenden die Möglichkeit bekommen sowohl im Mischverkehr als auch weiterhin im Seitenraum zu fahren. Im weiteren Verlauf erklärt Herr Tisch auch nochmal, dass durch das Angebot auf der Straße zu fahren eine gewollte Trennung zwischen dem langsamen Radverkehr/Fußverkehr und dem schnelleren Radverkehr geschaffen wird und so weniger Konflikte auftreten sollen.

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird von einem der Teilnehmenden als sehr sinnvoll erachtet, da so schneller und übersichtlicher der Kreisverkehr passiert werden kann. Es wird auch angemerkt, dass die Verschwenkungen des Radverkehrs auf die Fahrbahn möglichst langgezogen sein sollen.

Bezogen auf den Kreisverkehr am Mühlweg wird angemerkt, dass dieser von der Gestaltung des Innenrings zu unübersichtlich sei. Durch die Höhe der Begrünung würden Sichteinschränkungen für den gesamten Verkehr entstehen. Herr Brecht, Fachbereichsleiter Ordnung und Umwelt, erklärt, dass dadurch die zuständige Straßenverkehrsbehörde, der Rhein-Neckar-Kreis, eine generelle Geschwindigkeitsdrosselung des einfahrenden Kfz-Verkehrs erreichen möchte. Weiter wird angebracht, dass die uneingeschränkten Sichtbeziehungen besonders wichtig sein.

Konkret wird auf die Führung des Radverkehrs von der Bert-Brecht-Straße kommend auf den Feldweg westlich des Mühlwegkreisels eingegangen. Die vorgeschlagene Lösung wird als gut empfunden.

Bei der geplanten Querungsstelle mit der Mittelinsel in der Nähe des Mühlwegkreisel wird angemerkt, dass auf der nördlichen Seite der Zweirichtungsradweg nicht durch ein „Rad frei“- Schild freigegeben werden soll, da sonst Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr gelten würde. Herr Brecht vom Bereich Ordnung und Umwelt in Walldorf stimmt diesem Einwand zu. Diese Anmerkung soll bei der Umsetzung daher mitbetrachtet werden.

Bezogen auf die Umplanung des Impexkreisels wird nach der Möglichkeit gefragt den Radverkehr von westlicher Seite kommend frühzeitig auf die Straße zu führen. Herr Konrad entgegnet diesem Vorschlag, dass die Führung bewusst nicht als offensichtliche Verschwenkung auf die Straße ausgestaltet werden soll. Der Hintergrund dieser Form ist, dass der Radverkehr aufgrund des Außerorts-Character nicht forciert an dieser Stelle auf die Straße geführt werden soll. Er betont jedoch auch, dass das Befahren des Kreisverkehrs jedoch über die Straße möglich sei.

Ein anderer Punkt, der am Impexkreisel angesprochen wird, ist die indirekte Führung des Radverkehrs von Osten auf den Gutenbergring bzw. die Bunsenstraße. Diese Führung wird als sehr umwegig gesehen. Als Vorschlag wird die direkte Führung über die westliche Fußgängerfurt vorgeschlagen. Diesem Vorschlag entgegnet Herr Tisch, dass die indirekte Führung durch die besseren und eindeutigeren Sichtbeziehungen sicherer wäre, jedoch auch hier wieder die Möglichkeit für den Radverkehr bestehe, den Kreisverkehr sowohl über die neue Führung als auch auf der Fahrbahn zu nutzen.

Bezogen auf die Überfahrt der Impexstraße durch den Radverkehr wird die Bevorrechtigung des Radverkehrs begrüßt. Herr Konrad berichtet, dass schon jetzt ein Großteil der Kfz-Führenden hier sehr umsichtig fährt und dem Radverkehr die Vorfahrt gewähren lassen würden, wodurch die Bevorrechtigung nur nochmal die Vorfahrtssituation verdeutlichen würde. Die Verbreiterung der Radverkehrsführung in die Impexstraße wird als sinnvoll erachtet. Nur wird angemerkt, dass dort auch ein Hinweisschild mit Vorsicht Radverkehr sinnvoll wäre.

4.2 Schwetzingen Straße

In der Schwetzingen Straße soll eine neue Radverkehrsführung entwickelt werden. Es soll eine Überführung in den Seitenraum mit einer Mittelinsel in die Gegenrichtung geben und somit die Führung in das Zentrum verbessert werden. Herr Konrad stellt drei mögliche Varianten vor (siehe Präsentation im Anhang). Es stellt sich dabei grundsätzlich die Frage, an welcher Stelle der Radverkehr auf die Straße geführt werden soll. Auf Basis dieser Varianten sollen die Teilnehmenden die Radverkehrsführung diskutieren.

Ein großes Problem an der Situation ist, laut einer der Anwesenden, der Bring- und Holverkehr rund um das Schulzentrum. Vor allem der dortige Parkplatz sei durch den vielen Kfz-Verkehr sehr unübersichtlich und unsicher für den Radverkehr. Aufgrund dieser Einschätzung wird Variante 3 abgelehnt und Variante 1 präferiert. Auch weitere Teilnehmende sprechen sich gegen die Führung über den Parkplatz und für die Variante 1 aus.

Die geplante Mittelinsel wird begrüßt. Durch diese würde auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erreicht werden und die Sicherheit erhöhen.

Zusätzlich zu der Variantendiskussion wird gefragt, wie der Anschluss der Fahrradstraße (Kurfürststraße) geplant sei. Es wird angemerkt man solle die Erschließung über den Tierpark und der Schwetzingen Straße mitdenken. Dieser Vorschlag wird von Herr Tisch und Herr Konrad als hilfreich angesehen und soll weiterbearbeitet werden.

4.3 Heidelberger Straße

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wird die Diskussion über die geplante Maßnahme am Ortsausgang der Heidelberger Straße ausgelassen.

TOP 5 Ihre Vorschläge zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf

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

- Öffnen von Einbahnstraße für den Radverkehr und die Ausweisung weiterer Einbahnstraßen
- Hinzuziehen weiterer Experten zu bestimmten Themen des Arbeitskreises
- Radschnellverbindungen
- Gehwegparken – wird mehrfach als sehr wichtiges Thema angesehen, vor allem vor dem Hintergrund ausreichender Gehwegbreiten
- Anbindung des Gewerbegebiets
- Barrierefreiheit durch Absenkungen von Gehwegen schaffen
- Fahrrad fahren ohne Licht (Kampagnen, Kontrollen, etc.)
- Verkehrsberuhigung auf der Hauptstraße
- Instandhaltung und Pflege der Radwege
- Kreisverkehr an der Bahnhofstraße in der Nähe der Post anschauen
- Unfallhäufungsstellen mit Beteiligung Nahmobilität anschauen und analysieren, insbesondere an der Kreuzung Walzrute/Bürgermeister-Willinger-Straße
- Spiegel an der Kreuzung Wilhelmstraße/Ringstraße
- Aufklären von Kfz-Verkehr zu Pflichten und Rechten in Bezug auf den Radverkehr

- Generell weitere Kommunikations-Kampagnen zur Unterstützung der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer
- Mobilitätsstationen

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

5.1 Ausblick

Herr Müller bedankt sich bei der regen Beteiligung der Anwesenden und gibt einen Überblick über folgende Sitzungen des Arbeitskreises. Konkret soll die zweite Sitzung am 15. Februar 2023 ab 19:00 Uhr im Ratssaal stattfinden. Die erarbeiteten Beiträge sollen weiter berücksichtigt werden und in die bisherige Planung miteinfließen. Herr Müller bedankt sich für die konstruktive Zusammenarbeit und verabschiedet die Anwesenden. Auch Herr Renschler bedankt und verabschiedet sich bei den Anwesenden.

Walldorf, 26. Oktober 2022,

gez. Hauenstein

Anhang

Liste der Teilnehmenden

Präsentation