



Radstrategie Walldorf

Handlungsprogramm für mehr Radverkehr in Walldorf

ENTWURF

Stadt Walldorf, Fachdienst 42

Team VAR+

2021

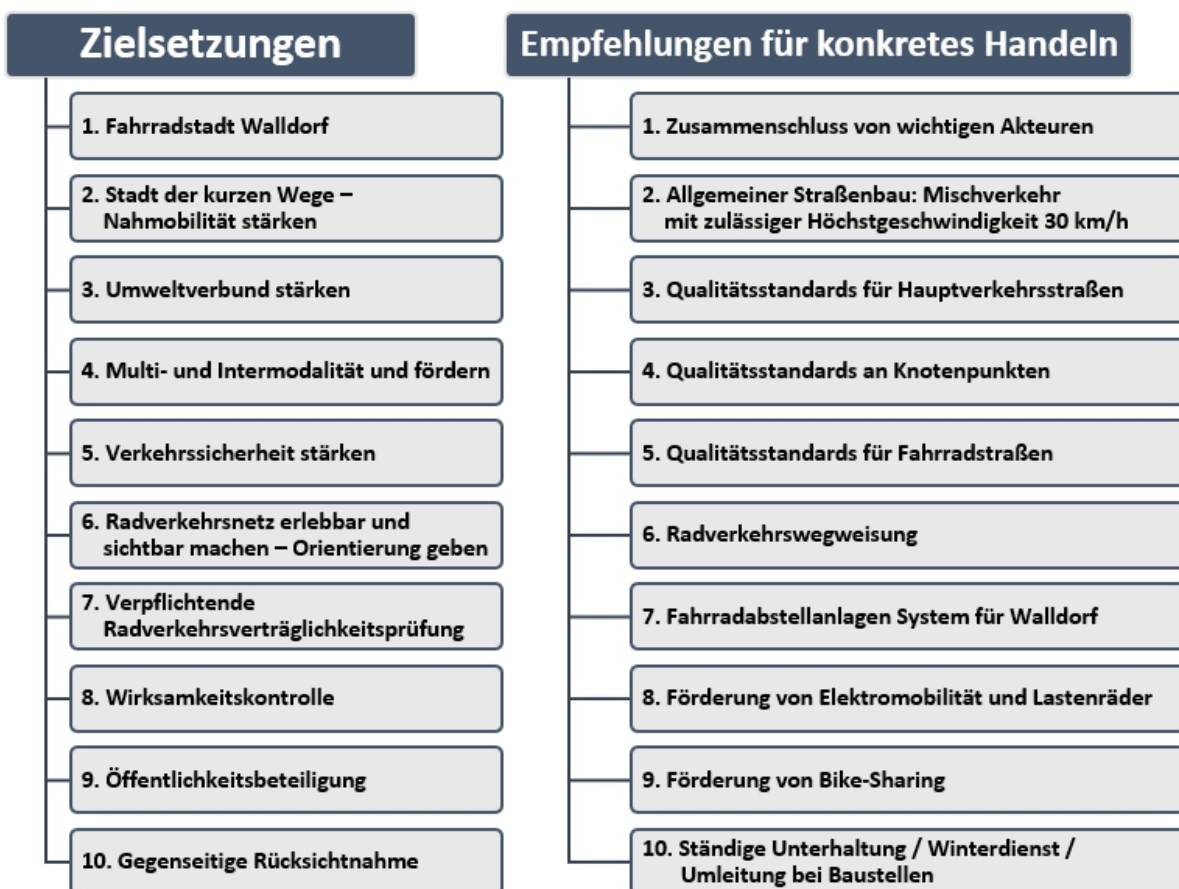
Präambel

Die Stadt Walldorf beabsichtigt mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes den Radverkehr zu fördern, um so die Ziele des **Klimaschutzes** durch Absenkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrsbereich zu erreichen.

Gleichzeitig muss durch Radverkehrsförderung die **Verkehrssicherheit** in Walldorf erhöht werden. Maßnahmen zu Gunsten des Radfahrens dürfen Gehende nicht gefährden oder beeinträchtigen. Radfahren soll durch geeignete Infrastruktur und Verkehrsorganisation, die eventuelle Fehler von Autofahrenden ausgleicht, sicher sein.

Der Walldorfer Verkehrsraum soll einladend gestaltet sein und Lust auf Radfahren oder Zufußgehen machen, das bedeutet **Gesundheitsförderung** durch mehr alltägliche Bewegung. Die Einwohnenden Walldorfs gewinnen an **Lebensqualität** durch eine Verringerung der CO₂- und Lärmemissionen sowie ansprechende und großzügig dimensionierte Verkehrsflächen für Fahrradfahrende und Zufußgehende. Je mehr Menschen entscheiden, auf ihren alltäglichen Wegen mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs zu sein, desto optimaler wird die vorhandene Verkehrsfläche genutzt, das bedeutet **Optimierung des Gesamtverkehrs**.

Übersicht



10+10-Punkte-Programm

A. Zielsetzungen

1. Fahrradstadt Walldorf

Walldorf möchte sich als fahrradfreundliche Stadt positionieren. Ziel der Stadt ist es, bis 2030 beim ADFC-Fahrradklima-Test unter den ersten zehn Städten Deutschlands vergleichbarer Größe (bis 20.000 Einwohner) platziert zu sein.

2. Stadt der kurzen Wege

Walldorf verwirklicht ein flächendeckendes Radverkehrsnetz. Der Bevölkerung wird die Möglichkeit gegeben, in nicht mehr als 200 Metern Entfernung vom Wohnort mit dem Fahrrad eine klassifizierte Radroute zu erreichen.

3. Umweltverbund stärken

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

(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.

4. Multi- und Intermodalität fördern

Den Walldorfer Bürgern und Besuchern wird die Möglichkeit angeboten, verschiedene Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege zu nutzen, um die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten zu fördern. Hierfür werden Mobilitätsknoten unter Einbindung des Radverkehrsnetzes geschaffen.

Die Stadt Walldorf setzt sich für die Umsetzung langfristiger und zukunftsorientierter Entwicklungsziele des Radverkehrskonzepts auch in den Abstimmungen mit anderen Behörden und Planungsträgern aktiv ein.

5. Verkehrssicherheit erhöhen

Die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr soll durchgreifend verbessert werden. Trotz steigendem Radverkehrsanteil ist die Zahl der Radverkehrs-Unfälle durch geeignete Maßnahmen bis 2026 um mindestens 25% zu verringern. Sofortmaßnahmen zur Entschärfung der Gefahrensituationen an Unfallschwerpunkten sind zu prüfen.

6. Radverkehrsnetz erlebbar und sichtbar machen – Orientierung geben

Es wird ein das gesamte Stadtgebiet flächendeckend erschließendes Radverkehrsnetz realisiert, das die konzentrische Stadtstruktur Walldorfs widerspiegelt. Das Radverkehrsnetz ist mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr auszuweisen.

7. Verpflichtende Radverkehrsverträglichkeitsprüfung

Sämtliche Verkehrsinfrastrukturplanungen und -maßnahmen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf den Radverkehr zu überprüfen. Die Belange des Radverkehrs sind als gleichberechtigt zu beachten; sofern möglich sind Radverkehrsanlagen vorzusehen. Bei Planungen ist nachzuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen untersucht wurden.

8. Wirksamkeitskontrolle

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

9. Öffentlichkeitsbeteiligung

Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr und neue Angebote für eine verstärkte Radnutzung werden öffentlich bekanntgemacht.

Ein Mängelbogen für Fuß- und Radverkehr wird eingerichtet, um der Bürgerschaft fortlaufend Beschwerdemöglichkeiten zu bieten. Der Mängelbogen soll in städtischen Einrichtungen und Schulen breit gestreut werden und online zur Verfügung stehen. Zudem wird eine Mailadresse Radverkehr@Walldorf.de eingerichtet und ein Ansprechpartner für Belange des Radverkehrs benannt.

10. Gegenseitige Rücksichtnahme

Im Straßenverkehr sind Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme oberstes Gebot.

B. Empfehlungen für konkretes Handeln – Qualitätsstandards Infrastruktur

1. Zusammenschluss von wichtigen Akteuren

(1) Walldorf beantragt die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) und strebt eine aktive Mitarbeit in der AGFK-BW an.

(2) Walldorf arbeitet aktiv an der Einführung eines Runden Tisches Mobilität bzw. Radforums Walldorf-Wiesloch, innerhalb dessen anlassbezogen interkommunale Abstimmungen zur Thematik Verkehr behandelt und abgestimmt werden.

Die Stadt Walldorf beteiligt sich aktiv an der Abstimmung mit angrenzenden Gemeinden und übergeordneten Planungsverbänden zur Erreichung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes.

(3) Aktive Unterstützung der Unternehmen, die Radverkehrsförderung betreiben.

2. Allgemeiner Straßenbau: Mischverkehr mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Im Bereich der bestehenden Tempo 30 Zonen wird Radverkehr wie bisher auf der Fahrbahn geführt. Restriktionen, die Kfz-Verkehr sichern und lenken, sollen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten für Radverkehr nicht gelten.

Es wird angestrebt auf gemeindeeigenen Straßen, insbesondere in der Wohnstadt, flächendeckend die Höchstgeschwindigkeit weiterhin auf maximal 30 km/h zu beschränken, um Radverkehr das „Mitfließen“ im Verkehr zu erleichtern. Hierzu soll mittels Fahrradpiktogrammen auf Fahrbahnen mit Mischverkehr entlang der klassifizierten Radrouten für die Gleichberechtigung des Radverkehrs im Straßenverkehr sensibilisiert werden.

3. Qualitätsstandards Hauptverkehrsstraße – Radverkehrsanlage bei 50 km/h

(1) Im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit wird auf Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche angestrebt, vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen anzulegen. Wechsel der Führungsformen des Radverkehrs sind auf ein notwendiges Maß zu beschränken.

(2) In Bereichen, wo die Einrichtung von separaten Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen aufgrund geringer Fahrbahnquerschnitte nicht möglich ist, soll eine verträgliche Abwicklung des Radverkehrs im Mischverkehr unter Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen angestrebt werden.

4. Qualitätsstandards Knotenpunkte

(1) An Knotenpunkten wird Radverkehr angemessen berücksichtigt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Verkehrssituation an bestehenden Knotenpunkten überprüft, es werden Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet.

(2) Bei Überfahrten von baulich getrennten Radwegen soll im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten insbesondere im Bereich von Einmündungen eine Bevorrechtigung des Radverkehrs und eine konsequente Markierung für Furten mit besonderem Konfliktpotenzial geprüft werden. Auf eine durchgängige Führung des Radverkehrs ist zu achten.

(3) An Kreisverkehren innerorts soll der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden. Die Einleitung bestehender Radwege auf die Fahrbahn vor Kreisverkehren ist baulich herzustellen. Durch Ausschilderung des Zeichens 239 Gehweg mit Zusatzschild „Radverkehr frei“ soll Wahlfreiheit bezüglich der Nutzung der Kreisfahrbahn oder der Querungshilfen bestehen.

(4) An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen wird zur Verbesserung der Sichtverhältnisse des Kfz- und Lkw-Verkehrs die Haltlinie für Radverkehr als „Aufgeweiteter Radaufstellstreifen“ vor der Haltlinien des Kfz-Verkehrs dichter an der LSA markiert. Der Radverkehr soll neben der Kfz-Fahrspur über parallel verlaufende Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden. Die Sinnhaftigkeit einer eigenen Signalisierung für den Radverkehr ist zu prüfen.

5. Qualitätsstandard Fahrradstraße

Die Ausweisung von Fahrradstraßen wird angestrebt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Sinnhaftigkeit von Umwidmungen bestehender Erschließungsstraßen zu Fahrradstraßen überprüft.

6. Radverkehrswegweisung

(1) Mittels Wegweisung inklusive Strecken- und Zielpiktogrammen sollen der äußere und innere Walldorfer Rad-Ring sowie die strahlenförmig auf die Innenstadt zulaufenden Radverkehrsachsen im Stadtgebiet für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar werden und Orientierung geben.

(2) Ein Knotenpunktsystem soll etabliert werden, um die Verbindungen zwischen wichtigen Zielpunkten sichtbar zu machen.

7. Fahrradabstellanlagen-System für Walldorf

(1) Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten wird gefördert und bei Straßenraumumgestaltungen zukünftig als eigener Belang berücksichtigt. Entlang der Routen des Klassifizierten Radverkehrsnetzes Walldorf werden Fahrradstellplätze verstärkt errichtet. Bei der Errichtung der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum ist die DIN 79008 zu beachten.

(2) Eine konsequente Anwendung der Fahrradstellplatzverpflichtung nach der Landesbauordnung wird bei allen Baugenehmigungsverfahren sichergestellt. Auf gute Zugänglichkeit und einfache Auffindbarkeit der Fahrradstellplätze ist zu achten.

8. Förderung von Elektromobilität und Lastenrädern

Bestehende Förderprogramme der Stadt sollen fortgesetzt und intensiviert werden.

9. Förderung von Bike-Sharing

Die Förderung von Bike-Sharing-Angeboten soll geschaffen oder ausgebaut werden. Hierzu soll auch die Umwandlung von öffentlichen Pkw-Stellplätzen an neuralgischen Punkten im Sinne von Mobilitätsknoten für Mobilitätsstationen geprüft werden, um den Umstieg zu erleichtern.

10. Ständige Unterhaltung / Winterdienst / Umleitung Baustellen

(1) Auf den ausgewiesenen Radverkehrsrouten wird besonderes Augenmerk auf eine regelmäßige Reinigung, besonders bei Laubfall, und den Winterdienst gelegt. Bewuchs wird regelmäßig zurückgeschnitten und wenn nötig entfernt.

(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 auf Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator, Sehbehinderte sowie Kinder besondere Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind weiterzuführen, ggf. über Notwege. Einschränkungen auf Rad- und Gehwegen sind auf das notwendige Maß zu reduzieren.

Begründungen zum 10+10-Punkte-Programm

A. Zielsetzungen

1. Fahrradstadt Walldorf

Walldorf möchte sich als fahrradfreundliche Stadt positionieren. Ziel der Stadt ist es, bis 2030 beim ADFC-Fahrradklima-Test unter den ersten zehn Städten Deutschlands vergleichbarer Größe (bis 20.000 Einwohner) platziert zu sein.

Begründung:

Das Fahrradfahren soll in allen öffentlichen und privaten Bereichen als eine zukunftsfähige Verkehrsart gefördert werden. Dabei geht es letztendlich vor allem darum, wie die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung auch durch die Bürgerschaft angenommen werden.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) führt rund alle zwei Jahr einen sog. Fahrradklimatest durch. Der Fahrradklimatest ist als Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland eine geeignete Größe, um feststellen zu können, wie die Maßnahmen zum Radverkehr in einer Stadt durch die Bürgerschaft angenommen werden.

Die Stadt Walldorf wurde seit 2018 im Rahmen des Fahrradklimatests benotet. 2020 belegte die Stadt Walldorf den 127. Rang (von 418) im deutschlandweiten Städteranking in der Ortsgrößenklasse von unter 20.000 Einwohnern. Mit einer kaum veränderten Gesamtbewertung von 3,66 (2018: 3,69) ist die Stadt Walldorf im Vergleich zu 2018 mit einer Platzierung auf Rang 77 von 186 weiter im oberen Mittelfeld verblieben.

Angesichts der Lage Walldorfs im Rheintal, der ebenen Topografie, der Nähe zu den Oberzentren Heidelberg und Mannheim sowie des kompakten Stadtgrundrisses ist Walldorf für die Nutzung des Fahrrades prädestiniert. Mit der Gesamtbewertung von 3,66 wird das Fahrradklima in Walldorf durch die Bürgerschaft lediglich als befriedigend bis ausreichend eingeschätzt. Insofern besteht in Walldorf ein hohes Maß an Verbesserungspotenzial. Die Stadt Walldorf möchte sich daher als fahrradfreundliche Stadt positionieren und insbesondere mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes 2021 Anstrengungen intensivieren, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel in Walldorf zu stärken.

Daher setzt sich die Stadt Walldorf das Ziel bis 2030 unter den ersten zehn Städten Deutschlands vergleichbarer Größe (bis 20.000 Einwohner) beim Fahrradklimatest des ADFC platziert zu sein, was derzeit im Fahrradklimatest von 2020 (Platz 10 2020: 2,77) einer Gesamtbewertung von gut bis befriedigend und somit einer Verbesserung von ungefähr einer Schulnote entspricht.

Mit dem Ziel der Positionierung unter den ersten zehn Städten Deutschlands vergleichbarer Größe (bis 20.000 Einwohner) beim Fahrradklimatest des ADFC setzt Walldorf ein klares Bekenntnis zur Stärkung des Radverkehrs, der im Wettbewerb zwischen den Städten angesichts der Lagegunst als Standortvorteil gegenüber anderen Städten gelten kann. Die Stadt Walldorf möchte auch überregional als fahrradfreundliche gelten und in Bezug auf den Umstieg auf das Fahrrad eine Vorreiterrolle einnehmen. Ein positives Fahrradklima trägt zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt insgesamt bei, indem mehr Menschen insbesondere für kurze Strecken auf das Fahrrad steigen.

2. Stadt der kurzen Wege

Walldorf verwirklicht ein flächendeckendes Radverkehrsnetz. Der Bevölkerung wird die Möglichkeit gegeben, in nicht mehr als 200 Metern Entfernung vom Wohnort mit dem Fahrrad eine klassifizierte Radroute zu erreichen.

Dadurch soll flächenhaft in der Wohnstadt Walldorfs eine komfortable Erreichbarkeit eines Nahversorgungsstandorts zu Fuß oder mit dem Rad sichergestellt sein. Eine von der Stadt Walldorf beauftragte Einzelhandelsanalyse im Jahr 2019 hat aufgezeigt, dass Walldorf bereits im Vergleich zu anderen kleinen bis mittelgroßen Städten aufgrund des kompakten Stadtgebiets und der ebenen Topografie über eine gut erreichbare räumliche Nahversorgungsstruktur verfügt. So erreichen ca. 70% der Walldorfer Bevölkerung einen Lebensmittelmarkt mit mehr als 200 m² Verkaufsfläche in einer Entfernung von bis zu 500 m fußläufig. Das Einzelhandelsgutachten hat aber auch gezeigt, dass trotz der bestehenden räumlichen Versorgungslücken im nördlichen Bereich der Wohnstadt angesichts der aktuellen Betriebsformen, der Verteilung des Angebotes im Bestand und fehlender Entwicklungspotenziale auch längerfristig nicht mit einer weiteren Ansiedlung von Nahversorgungsangeboten in diesen Bereichen gerechnet werden kann. Diesbezüglich wird dem Radverkehr eine hohe Bedeutung beigemessen, um die Erreichbarkeit der Nahversorgungsstandorte mittels Radverkehr zu verbessern.

Mit der Verwirklichung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes auch in der Wohnstadt soll daher die Erreichbarkeit von Einzelhandels- aber auch anderen wesentlichen Einrichtungen verbessert werden. Das bestehende Radverkehrsnetz, welches aus dem Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000 abgeleitet wurde, soll hierzu verdichtet, ergänzt und erweitert werden. Ziel ist es dabei der Bevölkerung die Möglichkeit zu bieten in nicht mehr als 200 Metern Entfernung vom Wohnort mit dem Fahrrad eine klassifizierte Radroute zu erreichen. Eine komfortable Erreichbarkeit wesentlicher Ziele insbesondere der Nahversorgung soll auch mit Lastenrädern sicherstellt werden.

3. Umweltverbund stärken

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

(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.

Zum Umweltverbund zählen Rad- und Fußverkehr sowie 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.

Vermeidbare Fahrten mit dem Pkw sollen durch Fahrten mit dem Fahrrad oder Bus und durch Wege zu Fuß ersetzt werden. Das bedeutet, es müssen mehr Verkehrsflächen für den Radverkehr durch Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen und nicht zu Lasten von Gehwegen entstehen.

Grundsätzlich muss für alle innerstädtischen Straßen – auch wenn diese nicht zum Klassifizierten Radverkehrsnetz gehören – gelten, dass der Radverkehr flächenhaft und gleichberechtigt mit dem Kfz-Verkehr mitfließen kann. Hierzu bietet sich die nahezu flächendeckende Tempo-30-Ausweisung in der Wohnstadt an.

Auch der Radverkehr hat hierbei Rücksicht auf den Fußverkehr zunehmen. Daher gilt auch, dass Radverkehr in der Innenstadt möglichst vom Fußverkehr getrennt sein sollte.

Der Fuß- und Radverkehrsanteil lässt sich insbesondere durch eine Erhöhung der Attraktivität des städtischen Umfeldes steigern. Eine Auswertung der flächenhaften Verteilung der Verkehrsflächen in Walldorf hat ergeben, dass ca. 74% der städtischen Verkehrsflächen als Straßenfläche vorwiegend dem Kfz gewidmet sind. Lediglich ca. 2% der bestehenden Verkehrsflächen sind als Radschutzstreifen, Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg vorwiegend dem Radverkehr gewidmet. Der Flächenanteil des Fußverkehrs entspricht ca. 24%.

Angesichts der Zielsetzung der RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), wonach im Straßenquerschnitt ein Profil von 60% Straßennebenraum (einschließlich Grünraum) zu 40% Kfz-Verkehrsfläche anzustreben ist, kann abgeleitet werden, dass deutlich mehr Flächen dem Fuß- und Radverkehr sowie weiteren nutzungsspezifischen Straßenraumansprüchen zugeordnet werden sollten. Vor diesem Hintergrund wird auf eine Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs hinzuwirken sein.

Im Falle von Umbau- und Sanierungsarbeiten ist den Belangen des Fuß- und Radverkehrs eine der Bedeutung dieser Verkehrsarten angemessene und somit dem Kfz-Verkehr gleichgewichtige Gewichtung beizumessen. Insgesamt betrachtet wird insofern mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr im Stadtgebiet geschaffen und der Umweltverbund kann somit gestärkt werden.

Im Rahmen von Sanierungs- und Baumaßnahmen soll (unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen und baulichen Situation) vorrangig Raum für Fuß- und Radverkehr durch Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen geschaffen werden.

4. Multi- und Intermodalität fördern

Den Walldorfer Bürgern und Besuchern wird die Möglichkeit angeboten, verschiedene Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege nutzen zu können, um die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten zu fördern. Hierfür werden Mobilitätsknoten unter Einbindung des Radverkehrsnetzes geschaffen.

Die Stadt Walldorf setzt sich für die Umsetzung langfristiger und zukunftsorientierter Entwicklungsziele des Radverkehrskonzepts auch in den Abstimmungen mit anderen Behörden und Planungsträgern aktiv ein.

Multimodale Mobilität bedeutet die individuelle Entscheidungsmöglichkeit über die Art des genutzten Verkehrsmittels, die Auswahl zwischen Kfz, Rad, ÖPNV und dem zu Fuß gehen. Wichtig ist auch die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten zu fördern (Intermodalität). Schnittstellenoptimierung an den Übergängen vom Radverkehr zum ÖPNV beziehen die Haltestellen in das Radverkehrsnetz ein. Ergänzt werden sie durch Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge und ein gutes Angebot zur Fahrradmitnahme. Interessant könnte auch die Möglichkeit des Umsteigens vom Kfz auf das Fahrrad an einem extra gestalteten Umsteigepunkt sein.

Es sollen mindestens 15 Mobilitätsknoten in Walldorf geschaffen werden. Der Bahnhof als Tor zur Stadt soll als zentraler Punkt mit Walldorfs Innenstadt auf kurzen und direkten Wegen verbunden werden. Die exzentrische Lage des Bahnhofs erfordert zudem eine sehr gut ausgebaute Radverkehrsverbindung.

Aufgrund der Nähe Walldorfs insbesondere zu Wiesloch und unter Berücksichtigung der Funktion als gemeinsames Mittelzentrum sowie der Verknüpfung von Walldorf mit den umliegenden Gemeinden sollen die intergemeindlichen Verbindungen gestärkt werden.

Als Pendlerstandort ist für Walldorf die Verbesserung der Radverkehrsbeziehungen nicht nur innerhalb der Stadt relevant, sondern auch über das eigene Gemarkungsgebiet hinausgehend. Durchschnittlich wurden 2017 [1] mit einem konventionellen Fahrrad Distanzen von 3,7 Kilometern und mit einem Pedelec von durchschnittlich 6,1 Kilometern zurückgelegt. Im Radverkehrskonzept werden daher auch Ziele und Maßnahmen angeregt, die sich nicht vollständig innerhalb des eigenen Wirksamkeitsbereichs der Stadt Walldorf befinden. So werden im Netzentwurf beispielsweise Radschnellwege, die nur in Abstimmung mit den nachbarlichen Gemeinden und Städten sowie dem Rhein-Neckar-Kreis umzusetzen sind, dargestellt. Mit der Darstellung dieser Radschnellwege möchte die Stadt Walldorf jedoch den Willen bekunden diese langfristig umzusetzen. Hierzu möchte sich die Stadt Walldorf in Abstimmungsgesprächen mit den anderen Planungsträgern aktiv einbringen (vgl. B. Empfehlung 1). Sollte eine solche Umsetzung in den Nachbargemeinden nicht erfolgen, möchte die Stadt Walldorf ggf. auch vorgehen, und die als RSV bezeichneten Routen als wichtige Pendlerstrecken nach Möglichkeit selbst ausbauen.

Auch im Bereich der Vernetzung mit anderen Verkehrsarten des ÖPNV ist eine aktive Abstimmung mit den Planungsträgern, Busunternehmen und der Deutschen Bahn unabdingbar.

5. Verkehrssicherheit erhöhen

Die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr soll durchgreifend verbessert werden. Trotz steigendem Radverkehrsanteil ist die Zahl der Radverkehrs-Unfälle durch geeignete Maßnahmen bis 2026 um mindestens 25% zu verringern. Sofortmaßnahmen zur Entschärfung der Gefahrensituationen an Unfallschwerpunkten sind zu prüfen.

Zwischen dem 1. Januar 2015 und dem 24. Oktober 2020 ereigneten sich auf Walldorfer Gemarkung 133 Unfälle unter Beteiligung Fahrrad- oder E-Bike-nutzender Menschen. Dabei hatten 108 Unfälle Personenschäden zur Folge, wobei 22 Personen als schwerverletzt und 94 als leichtverletzt eingestuft wurden. 141 an den Unfällen beteiligte Personen blieben unverletzt. Die Höhe der Unfallkosten wurde von der Polizei auf insgesamt ca. 5.040.000 Euro geschätzt.

Als häufigste Unfallursache wurde mit 19 % aller Unfallursachen die Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen und mit 15 % aller Unfallursachen die Nichtbeachten der „rechts vor links“- Regel genannt, sodass insgesamt der Unfalltyp Einbiegen/Kreuzen-Unfall mit 53 % der Unfälle aufgenommen wurde.

Insbesondere im Bereich von Kreuzungen sind daher die Sicherheitsbelange des Radverkehrs verstärkt zu betrachten. Die Gefahrenstellen sollen fortlaufend kontrolliert und Gefahrvermeidungsstrategien erarbeitet werden.

Als Unfallschwerpunkte im Walldorfer Stadtgebiet lassen sich die Kreuzung Bürgermeister-Willinger-Straße/Walzrute (11 Unfälle unter Beteiligung Fahrradfahrer) sowie die Kreuzungen im Verlauf der Wieslocher Straße – Bahnhofstraße – Schwetzinger Straße (30 Unfälle) ausmachen. Hier sind zwingend Maßnahmen zur Verringerung der Vorfahrtunfälle erforderlich.

Auch mit Hilfe eines durchgreifenden Radverkehrskonzeptes werden sich nicht alle Gefahrensituationen im Stadtverkehr vermeiden lassen; Nicht zwangsläufig ist ein Unfallhäufungspunkt mit einem baulichen Mangel gleichzusetzen, sondern ist auch Resultat von Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer. Mit der Zielsetzung einer Reduktion der Unfallzahl um 25 % bis 2026 sollen sich in Walldorf in den nächsten 5 Jahren aber zumindest weniger als 100 Unfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrenden ereignen und somit eine stetige Verbesserung für den Radverkehr angestrebt werden.

Weitere Gefahrenstellen sollen identifiziert und umgebaut werden. Zudem sollen präventiv Maßnahmen erfolgen, indem für unterschiedliche Radfahrertypen und deren spezifische Sicherheitsbedürfnisse möglichst passgenaue Angebote geschaffen werden. Insbesondere die Ausweisung der Basisrouten, die auch häufig für den Schülerverkehr genutzt werden sollen, soll ein komfortables und sicheres Ankommen ermöglichen, indem dort gilt: Sicherheit vor Schnelligkeit. So sollen durchgängige und sichere Radverkehrsrouten von annähernd gleicher Qualität auf direkten Wegen zwischen den Quell- und Zielgebieten hergestellt werden. Die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr soll somit durchgreifend verbessert werden.

Unter Beachtung des Leitsatzes aus der StVO „Sicherheit vor Leichtigkeit“ können Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch mit einer gewissen Erhöhung des Verkehrswiderstands für den Kfz- und Lkw-Verkehr einhergehen.

6. Radverkehrsnetz erlebbar und sichtbar machen – Orientierung geben

Es wird ein das gesamte Stadtgebiet flächendeckend erschließendes Radverkehrsnetz realisiert, das die konzentrische Stadtstruktur Walldorfs widerspiegelt. Das Radverkehrsnetz ist mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr auszuweisen.

Durch die Ausweisung von Pendler- und Basisrouten wird ein flächendeckendes Radverkehrsnetz in Walldorf geschaffen. Zudem werden die regionalen Radverkehrsbeziehungen als Radschnellwege in die Netzkonzeption einbezogen. Die unterschiedliche Klassifizierung der Routen soll den verschiedenen Ansprüchen und Bedürfnissen Fahrradfahrender gerecht werden, indem verschiedene Fahrgeschwindigkeiten möglich werden.

Insgesamt soll die Netzkonzeption einprägsam und identitätsstiftend wirken, indem die konzentrische Stadtstruktur der Wohnstadt auch im Radwegenetz abgebildet und eine doppelte Ringstruktur insbesondere als Basisnetz innerhalb der Stadt geschaffen wird, von der radial Radverkehrsachsen ausgehen bzw. auf sie zulaufen.

Mittels Wegweisungen sollen der äußere und innere Walldorfer Rad-Ring sowie die strahlenförmig auf die Innenstadt zulaufenden Radverkehrsachsen im Stadtgebiet erlebbar werden und Orientierung geben. Im weiteren Verfahren wird eine gesonderte Ausschilderung/Wegweisung durch eine eigenes Logo des inneren und äußeren Ringes zu prüfen sein. Teile der radial verlaufenden Strahlen könnten sich als Fahrradstraßen anbieten.

Auch eine nahezu flächendeckende Markierung durch Piktogrammketten könnte zur Ausweisung als einfaches und verständliches System beitragen. Die bisherige Ausweisung soll insgesamt verdichtet und ergänzt werden. Die Radwegweisung soll für das komplette Radverkehrsnetz erfolgen und dies somit für alle Nutzer sichtbar machen. Es soll ein Knotenpunktsystem errichtet werden mit Infotafeln an zentralen Quell- und Zielpunkten, welche weitere Orientierung schaffen können.

Auch für Ortsfremde ist das Anbringen von (Fahrrad-)Ortsschildern an den regional bedeutsamen Hauptzufahrten ins Walldorfer Stadtgebiet zu überprüfen.

7. Verpflichtende Radverkehrsverträglichkeitsprüfung

Sämtliche Verkehrsinfrastrukturplanungen und -maßnahmen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf den Radverkehr zu überprüfen. Die Belange des Radverkehrs sind als gleichberechtigt zu beachten; sofern möglich sind Radverkehrsanlagen vorzusehen. Bei Planungen ist nachzuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen untersucht wurden.

Das Ziel korrespondiert sehr stark mit Ziel 3, wonach der Umweltverbund insgesamt gestärkt werden soll. So wird für Verkehrsinfrastrukturplanungen eine verpflichtende Radverkehrsverträglichkeitsprüfung eingeführt. Bei anstehenden Bau- und Sanierungsarbeiten soll der Radverkehr dabei stärker in den Mittelpunkt der Planungen rücken. Sämtliche Verkehrsinfrastrukturplanungen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf den Radverkehr 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 ein Radverkehrsbeauftragter bestimmt werden, der bei verkehrsrechtlichen sowie planerischen Fragen, die die Belange des Radverkehrs berühren,



zu beteiligen ist. So ist der Radverkehrsbeauftragte auch bei Begehungen der Verkehrskommission zu beteiligen.

8. Wirksamkeitskontrolle

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

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 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 Radverkehrskonzeptes und die Wirksamkeit der erfolgten Maßnahmen regelmäßig überprüft und bewertet. Für die fortlaufende Überprüfung und Bewertung wird ein Indikatorensystem in Anlehnung an das der AGFK 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 Radverkehrskonzeptes bei.

Zur ständigen Wirksamkeitskontrolle könnten Dauerzählstellen mit Dialogdisplay fungieren. Fahrradzählstellen sind ein wesentlicher Bestandteil der Evaluierung von Radverkehrsmaßnahmen. Durch sie können wichtige Daten als Planungsgrundlage generiert werden. Zum Beispiel lassen sich Engpässe auf Rad- und Gehwegen und die Entwicklung des Radverkehrs auf wichtigen Routen ermitteln. Nur so sind Verbesserungen für den Radverkehr planbar.

Zählstellen können außerdem mit der Integration von spielerischen Elementen (Gamification) Menschen zum Radfahren motivieren. Dies kann zum Beispiel durch die Darstellung der Radverkehrsmengen auf einem Display erfolgen. Dadurch wird das Gemeinschaftsgefühl bei Radfahrenden gefördert.

9. Öffentlichkeitsbeteiligung

Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr und neue Angebote für eine verstärkte Radnutzung werden öffentlich bekanntgemacht.

Ein Mängelbogen für Fuß- und Radverkehr wird eingerichtet, um der Bürgerschaft fortlaufend Beschwerdemöglichkeiten zu bieten. Der Mängelbogen soll in städtischen Einrichtungen und Schulen breit gestreut werden und online zur Verfügung stehen. Zudem wird eine Mailadresse Radverkehr@Walldorf.de eingerichtet und ein Ansprechpartner für Belange des Radverkehrs benannt.

Neue Verkehrsinfrastrukturen für den Radverkehr sollen öffentlich bekannt gegeben und für die Verbesserung des Fahrradklimas genutzt werden. Durch öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen ist Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades möglich.

Sowohl schulisches als auch betriebliches Mobilitätsmanagement können einen Beitrag zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes leisten und sollen gefördert werden.

Aufgrund der individuellen Zuständigkeit sind Gewerbetreibende zu motivieren sich ebenfalls für den Rad- und Fußverkehr einzusetzen. Hierbei kann die Stadt verschiedene Anreize wie



Werbung von fahrradfreundlichen Einzelhändlern oder Unterstützung bei der Anschaffung von Radabstellanlagen schaffen.

Der Ansprechpartner Radverkehr ist auch verwaltungsintern bei ordnungsrechtlichen Fragen, bei der Planung von Verkehrsanlagen etc. zu beteiligen, sobald Belange des Radverkehrs berührt sein könnten. So ist der Radverkehrsbeauftragte auch bei Begehungen der Verkehrskommission zu beteiligen (vgl. Ziel 3 – verpflichtende Radverkehrsprüfung).

10. Gegenseitige Rücksichtnahme

Im Straßenverkehr sind Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme oberstes Gebot.

Niemand hat das Recht, eigene Verkehrsverstöße mit dem Fehlverhalten anderer zu entschuldigen. Der öffentliche Verkehrsraum steht allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zur Benutzung zu. Jeder Verkehrsteilnehmer hat dabei seine spezifischen Rechte und Pflichten, die zu beachten sind. Eine konsequente Verfolgung von Rechtsübertretungen wird angestrebt.

Die allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen des § 3 Abs. 3 StVO gelten nur für Kraftfahrzeuge. Fahrräder sind daher grundsätzlich nicht von den Geschwindigkeitsbegrenzungen der StVO erfasst. Umso wichtiger ist es auf die Notwendigkeit einer angepassten Geschwindigkeit hinzuweisen.

Gem. § 3 abs. 1 darf derjenige der ein Fahrzeug führt, nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht bleibt. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

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 den Radverkehr zu fördern, wird eine Verbesserung des Fahrradklimas 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 Bürger und Besucher der Stadt gegenseitig Rücksicht nehmen. Nur so kann es gelingen, das Fahrradklima in der Stadt spürbar zu verbessern.

Im Rahmen der personellen Ressourcen sollen Verstöße konsequent verfolgt und geahndet werden. Bereits im Rahmen der Onlinebeteiligung des Mobilitätspakts wurde deutlich, dass



sich viele Walldorfer Bürger oder Arbeitnehmer in Walldorf eine Durchsetzung der geltenden Vorschriften zur Stärkung der Sicherheit des Radverkehrs wünschen.

Eine deutliche und klarere Radverkehrsführung und -ausweisung trägt ebenfalls zur Einhaltung der Verkehrsregeln bei, insofern soll im Verkehrsraum auch die Wegeführung den Verkehrsteilnehmern verständlicher gemacht werden.

B. Empfehlungen für konkretes Handeln – Qualitätsstandards Infrastruktur

1. Zusammenschluss von wichtigen Akteuren

(1) Walldorf beantragt die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) und strebt eine aktive Mitarbeit in der AGFK-BW an.

(2) Walldorf arbeitet aktiv an der Einführung eines Runden Tisches Mobilität bzw. Radforums Walldorf-Wiesloch, innerhalb dessen anlassbezogen interkommunale Abstimmungen zur Thematik Verkehr behandelt und abgestimmt werden.

Die Stadt Walldorf beteiligt sich aktiv an der Abstimmung mit angrenzenden Gemeinden und übergeordneten Planungsverbänden zur Erreichung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes.

(3) Aktive Unterstützung der Unternehmen, die Radverkehrsförderung betreiben.

Begründung:

Mitgliedschaft in der AGFK-BW

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) ist ein Zusammenschluss von aktuell 85 Mitgliedskommunen, davon drei Gemeinden, 55 Städte, alle neun Stadt- und 18 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“. Die AGFK-BW wird vom Verkehrsministerium finanziell und ideell unterstützt und wurde am 4. Mai 2010 mit Unterstützung der Landesregierung gegründet. Das Ministerium finanziert beispielsweise die AGFK-Geschäftsstelle bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Das erklärte gemeinsame Anliegen von AGFK-BW und Land 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.

Kommunale Gebietskörperschaften können Mitglied in der AGFK-BW werden, wenn sie folgende sechs Aufnahmekriterien erfüllen:

1. Beschluss des zuständigen Gremiums, der kommunalen Gebietskörperschaft der AGFK-BW beizutreten sowie den Rad- und Fußverkehr zu fördern.

2. Beschluss des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft, die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“ anzustreben und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.

Dieser Beschluss erfolgt insbesondere durch die Aufnahme des Ziels 1 Fahrradstadt Walldorf, wonach sich Walldorf als fahrradfreundliche Stadt positionieren will.

3. Beschluss des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft, die Landesauszeichnung „Fußgängerfreundliche Stadt“ anzustreben und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.

4. Benennung fester Ansprechpartner innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr und für den Fußverkehr nach außen. Diese Voraussetzung wurde bereits in das Ziel 10. Öffentlichkeitsbeteiligung aufgenommen.



5. Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFK-BW (ideell und materiell), u. a. durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung (Bürgermeister) sowie dem Facharbeitskreis und in mindestens einer thematischen Arbeitsgruppe (fachlicher Mitarbeiter der Kommunalverwaltung).

6. Bereitschaft zur Zahlung der Mitgliedsbeiträge der AGFK-BW. Diese sind nach der Größe der Gebietskörperschaft gestaffelt und betragen für Städte und Gemeinden mit bis zu 20.000 Einwohnern 1.000 Euro im Jahr, für Städte und Gemeinden mit 20.000 – 50.000 Einwohnern 2.000 Euro. Der Jahresbeitrag für Landkreise sowie Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner beträgt 3.000 Euro und Städte mit mehr als 100.000 Bürgern zahlen 4.000 Euro Mitgliedsbeitrag.

Mit einer Mitgliedschaft im Netzwerk der AGFK-BW könnte Walldorf bei Fragestellungen zur Rad- und Fußverkehrsförderung vom Erfahrungsschatz anderer Mitgliedsgemeinden profitieren. Dabei unterstützt das Land Baden-Württemberg die AGFK-BW auch finanziell u.a. durch projektbezogene Förderung, sodass die Radverkehrssituation in Walldorf von einer aktiven Mitarbeit insgesamt profitieren kann.

Gründung Runder Tisch Mobilität

In Walldorf wird der Runde Tisch Mobilität geschaffen. Das Instrument des Runden Tisches ermöglicht es einerseits, verschiedene Akteure und Entscheiderinnen der Kommune miteinander ins Gespräch zu bringen, deren Meinungen sowie Standpunkte zu diskutieren und andererseits als Befahrungskommission, bestehend aus allen Mitgliedern des Runden Tisches Mobilität, vor Ort bei der Besichtigung konkreter Örtlichkeiten Lösungen für einen sicheren, gesundheitsfördernden optimierten Verkehrsablauf zu finden. Die auf breiter Basis erarbeiteten Lösungsvorschläge konkreter Verkehrsprobleme in Walldorf können so auch in der Abwägung mit anderen Interessen und Auffassungen bestehen.

Anlassbezogen soll auch im Rahmen des Runden Tisches eine aktive Abstimmung zwischen den Städten Walldorf und Wiesloch erfolgen. In die Abstimmung mit Nachbargemeinden bringt sich die Stadt Walldorf ebenfalls aktiv ein, Ziel dabei ist das Realisieren durchgängiger Radverkehrsnetze (vgl. Ziel 4 – Multi- und Intermodalität fördern).

2. Allgemeiner Straßenbau: Mischverkehr mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Im Bereich der bestehenden Tempo 30 Zonen wird Radverkehr wie bisher auf der Fahrbahn geführt. Restriktionen, die Kfz-Verkehr sichern und lenken, sollen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten für Radverkehr nicht gelten.

Es wird angestrebt auf gemeindeeigenen Straßen, insbesondere in der Wohnstadt, flächendeckend die Höchstgeschwindigkeit weiterhin auf maximal Tempo 30 km/h zu beschränken, um Radverkehr das „Mitfließen“ im Verkehr zu erleichtern. Hierzu soll mittels Fahrradpiktogrammen auf Fahrbahnen mit Mischverkehr entlang der klassifizierten Radrouten für die Gleichberechtigung des Radverkehrs im Straßenverkehr sensibilisiert werden.

Wie bereits durch Ziel 3. „Umweltverbund stärken“ festgehalten, sind Fuß- und Radverkehr als Verkehrsarten dem Kfz-Verkehr gleichgestellt. Daher sollen grundsätzlich alle innerstädtischen Straßen für den Radverkehr flächenhaft und gleichberechtigt unabhängig ihrer Klassifizierung oder Nichtklassifizierung in der Netzkonzeption mitbenutzbar sein. Durch dieses Ziel soll eine grundsätzliche Trennung von Rad- und Fußverkehr erreicht werden und somit die Fahrbahn als Teil der Straße grundsätzlich durch alle Fahrzeuge nutzbar sein.

Die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h unterstützt das Sicherheitsgefühl Radfahrender im Mischverkehr mit Autos und Lkw. Wird innerorts mit nicht mehr als 30 km/h gefahren, harmonisiert sich der Fahrverkehr, die Anhaltewege verkürzen sich enorm und die Lärmemission sinkt. Insofern trägt dieser Grundsatz auch stark zur tatsächlichen Verkehrssicherheit bei.

Damit Radverkehr im Verkehrsraum sichtbar wird, können entlang der klassifizierten Routen des Radverkehrskonzeptes auf Fahrbahnen mit Mischverkehr Fahrradpiktogramme oder Sharrows markiert werden. Diese Fahrbahn-piktogramme werden mit ausreichend Abstand zum Fahrbahnrand aufgebracht. So wird klar: Radfahren findet als gleichberechtigte Verkehrsart auf der Fahrbahn statt. Diese Gestaltung des Verkehrsraums lädt zum Radfahren und Gehen ein, bewirkt mit hoher Wahrscheinlichkeit, dass sich Bürgerinnen und Bürger Walldorfs entscheiden, für alltägliche Wege das Fahrrad zu nutzen oder gehend ihr Ziel zu erreichen. Schnell wird dann bemerkt, dass Bewegung aus eigener Kraft ein Gewinn an Gesundheit und Lebensqualität, also auch einen Zeitgewinn, bedeutet.

3. Qualitätsstandards Hauptverkehrsstraße

(1) Im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit wird auf Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche angestrebt, vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen anzulegen. Wechsel der Führungsformen des Radverkehrs sind auf ein notwendiges Maß zu beschränken.

(2) In Bereichen, wo die Einrichtung von separaten Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen aufgrund geringer Fahrbahnquerschnitte nicht möglich ist, soll eine verträgliche Abwicklung des Radverkehrs im Mischverkehr unter Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen angestrebt werden.

Ein sicheres Fahren im Mischverkehr setzt ein hohes Maß an Verkehrserfahrung voraus, da der Kfz-Verkehr oft nicht mit Radverkehr rechnet und diesen aufgrund der schmalen Silhouette leichter übersehen kann. Deshalb sind entlang von Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen wie Radfahr- oder Schutzstreifen von der Fahrbahn mittels Markierung abzugrenzen. Dabei sind die Vorgaben der ERA und RASSt einzuhalten. In Übergangsbereichen der verschiedenen Schutzeinrichtungen für Radfahrende ist eine Kontinuität in der Führungsform zu gewährleisten.

Auch auf den klassifizierten Straßen innerhalb der Wohnstadt, auf denen die Einrichtung von Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist, empfiehlt sich eine maximale Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h zugunsten des Radverkehrs.

Diese soll bei den Straßenbaulastträgern und der Straßenverkehrsbehörde beantragt werden.

Schutzstreifen können dann auf Fahrbahnen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h gilt, markiert werden, wenn sie als erforderlich angesehen werden und sich auf der Kernfahrbahn zwei Autos gefahrlos begegnen können (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2). Dazu muss die Fahrbahn mindestens 7,50 Meter breit sein. In der Regel sind Schutzstreifen 1,50 Meter breit.

Radfahrstreifen müssen nach den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASSt 06) mindestens 1,85 Meter breit sein, die Kernfahrbahn darf nicht schmaler als 5,50 Meter sein.

4. Qualitätsstandards Knotenpunkte

- (1) An Knotenpunkten wird Radverkehr angemessen berücksichtigt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Verkehrssituation an bestehenden Knotenpunkten überprüft, es werden Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet.
- (2) Bei Überfahrten von baulich getrennten Radwegen soll im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten insbesondere im Bereich von Einmündungen eine Bevorrechtigung des Radverkehrs und eine konsequente Markierung für Furten mit besonderem Konfliktpotenzial geprüft werden. Auf eine durchgängige Führung des Radverkehrs ist zu achten.
- (3) An Kreisverkehren innerorts soll der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden. Die Einleitung bestehender Radwege auf die Fahrbahn vor Kreisverkehren ist baulich herzustellen. Durch Ausschilderung des Zeichens 239 Gehweg mit Zusatzschild „Radverkehr frei“ soll im Regelfall Wahlfreiheit bezüglich der Nutzung der Kreisfahrbahn als auch der Querungshilfen für die Radfahrer bestehen.
- (4) An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen wird zur Verbesserung der Sichtverhältnisse des Kfz- und Lkw-Verkehrs die Haltlinie für Radverkehr als „Aufgeweiteter Radaufstellstreifen“ vor der Haltlinien des Kfz-Verkehrs dichter an der LSA markiert. Der Radverkehr soll neben der Kfz-Fahrspur über parallel verlaufende Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden. Die Sinnhaftigkeit einer eigenen Signalisierung für den Radverkehr ist zu prüfen.

Die Sicherung des Radverkehrs in Kreuzungen und Einmündungen ist eine zentrale Aufgabe bei der Planung von Radverkehrswegen. Wie auch die Unfallanalyse in Walldorf zeigt, ereignen sich hier die meisten Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern. Ursachen sind i.d.R. mangelnde Sichtbeziehungen und Missachtung der Vorfahrtsregeln.

Radverkehr soll an Knotenpunkten angemessen berücksichtigt werden, da es dort häufig zu Unfällen kommen kann. Insbesondere der linksabbiegende Radverkehr ist gefährdet und sollte über direkte Radverkehrsführungen geleitet werden, soweit dies die Verkehrsmengen und der Verkehrsablauf erlauben. Des Weiteren sind sowohl die Überleitungen von Radwegen auf die Fahrbahn als auch die Auflösung von Zweirichtungsradwegen mit eindeutigen Führungselementen zu versehen und Sichtbereiche zwischen den Verkehrsteilnehmern herzustellen. Die Radverkehrsführung im Knoten ermöglicht Radfahrenden die direkte Richtungsänderung. An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen erhält der Radverkehr eine eigene Signalisierung und Haltlinie.

An Kreisverkehren innerorts wird Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Verkehrsführung soll durch Aufbringen von Fahrradpiktogrammen auf der Kreisfahrbahn sowie durch vorherige Einleitung des Radweges auf die Fahrbahn verdeutlicht werden. Insbesondere für Kreisverkehre innerorts empfiehlt sich im Regelfall eine Führung des Radverkehrs auf der Kreisverkehrsfahrbahn.

Alle Überleitungen sind eindeutig und klar zu gestalten, so dass die erwarteten Verhaltensmuster für alle am Verkehr Teilnehmenden verständlich sind.

In den Überleitungsbereichen ist für Radfahrer in Verflechtungsbereichen ein „Rückenschutz“ (Poller, bauliche Verengung, Sperrstreifen) anzulegen, sodass Kfz-Fahrer nicht unvermittelt in die Radverkehrsanlage einfahren können.

An untergeordneten Zufahrten mit langen Wartezeiten kann die Einrichtung eines vorgezogenen Aufstellbereichs für den Radverkehr sinnvoll sein. In diesem Fall wird der Radverkehr mittels Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in den Knotenpunkt geführt und die Radfahrenden können sich während der Rotphase im aufgeweiteten Radaufstellstreifen vor die linksabbiegenden Kfz im Sichtfeld der Fahrzeugführenden platzieren.

5. Qualitätsstandard Fahrradstraße

Die Ausweisung von Fahrradstraßen wird angestrebt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Sinnhaftigkeit von Umwidmungen bestehender Erschließungsstraßen zu Fahrradstraßen überprüft.

Die Errichtung einer Fahrradstraße ist ein wirksames Instrument zur Förderung des Radverkehrs und unterstützt die gewünschte Verlagerung von Fahrten innerorts weg vom Auto hin zum Fahrrad. Die Möglichkeit der Ausweisung von Fahrradstraßen wurde bereits 1997 eingeführt. In Fahrradstraßen dürfen Radfahrende zu zweit nebeneinander fahren, die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h, an Kreuzungen kann rechts vor links oder Vorfahrt für die Fahrradstraße gelten. Die Nutzung von Kfz kann durch Zusatzzeichen erlaubt werden, was gängige Regel bei bisherig eingesetzten Fahrradstraßen ist.

Als Fahrradstraßen könnten sich angesichts der Netzkonzeption insbesondere die von den beiden inneren Ringen radial ausgehenden Pendler- bzw. Basisrouten wie die Kurpfalzstraße (B1), St.-Ilgener-Straße (B5) sowie die Hydenstraße (P4) anbieten, welche alle von hoher Bedeutung für den Schülerverkehr sind.

Die 850 Meter lange Kurpfalzstraße zwischen Eichenweg im Norden und Alte Friedhofstraße im Süden ist Bestandteil des Walldorfer Schulwegenetzes, hier verläuft ein Regionaler Radweg aus dem bestehenden Radwegenetz der Stadt Walldorf.

Im Rahmen der Befragung Mobilitätspakt wurde mit Hinweis 816 Sicherer Schulweg bemängelt: rechts vor links wird von Autofahrern nicht beachtet, geparkte Fahrzeuge behindern die Sicht (insbesondere an der Kreuzung mit der Hans-Thoma-Straße). Auf der Basisroute 1 sollen vor allem Schüler- und Einkaufsverkehr sicher fahren können.

Bereits jetzt kann in der Kurpfalzstraße ein Radfahrer nicht mit dem geforderten Abstand von mindestens 1,5 Metern überholt werden. Diese Vorschrift wird oft nicht eingehalten, was dann zur Unsicherheit der Radfahrenden beiträgt und im letzten Schluss Eltern dazu bringt, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu fahren oder Einkaufsfahrten werden nicht mit Lastenrädern, sondern mit Pkw erledigt, was dann zu Staus führt.

Ist die Kurpfalzstraße als Fahrradstraße ausgewiesen, steigen Sicherheit und Komfort für Radverkehr, gleichzeitig erhöht sich der Verkehrswiderstand für Kfz (hinter Fahrrädern herfahren). Vor allem das Schulzentrum ist dann radverkehrlich sehr gut erschlossen und mit dem Stadtzentrum von Walldorf verbunden. Einkaufszentren können mit Lastenrädern erreicht werden.

Aus diesen Gründen ist mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass mehr Menschen mit dem Fahrrad an Stelle mit dem Auto fahren werden, vor allem mit dem Ziel Schulzentrum oder Innenstadt. Dadurch entfallen Fahrten mit dem Auto, das erhöht die Flüssigkeit des Gesamtverkehrs.

6. Radverkehrswegweisung

- (1) Mittels Wegweisung inklusive Strecken- und Zielpiktogrammen sollen der äußere und innere Walldorfer Rad-Ring sowie die strahlenförmig auf die Innenstadt zulaufenden Radverkehrsachsen im Stadtgebiet für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar werden und Orientierung geben.
- (2) Ein Knotenpunktsystem soll etabliert werden, um die Verbindungen zwischen wichtigen Zielpunkten sichtbar zu machen.

Wegweisung für Radverkehr unterstützt die Orientierung und zeigt gleichzeitig im Stadtbild: Hier ist Radverkehr unterwegs. Radwegweisung verschafft so eine bessere Akzeptanz bei anderen Verkehrsteilnehmern und verflüssigt den Verkehrsablauf. Damit Radwegweisung funktional und leicht erfassbar ist, müssen folgende Punkte beachtet werden.

Für den Alltagsradverkehr wird die Zielwegweisung verwendet. Als Zielwegweiser werden Pfeil- und Tabellenwegweiser bezeichnet. Pfeilwegweiser kommen immer dort zum Einsatz, wo mehrere Radverkehrsrouten aufeinander treffen. Weiterhin können an kleineren Knotenpunkten, Haltestellen und zentralen Plätzen Pfeilwegweiser verwendet werden.

An zentralen Knotenpunkten sind Tabellenwegweiser zu verwenden. Sie erleichtern die Orientierung rechtzeitig vor dem Erreichen des Kreuzungsbereichs. Die Entscheidung, in welcher Richtung die Radfahrt fortgesetzt wird, kann so vor dem Zeitfenster gefällt werden, in dem sich Radfahrende auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren müssen.

Zielpiktogramme weisen auf wichtige Ziele des Radverkehrs wie zum Beispiel Bahnhof und Schwimmbad, Freizeit- und Erholungsziele sowie auf Standorte der Ladeinfrastruktur hin, damit diese nicht als Zielangaben extra aufgeführt werden müssen.

Streckenpiktogramme können unter anderem zur Sichtbarmachung von Radschnellverbindungen und Schülerradrouten verwendet werden. Gleichzeitig weisen Streckenpiktogramme auf die Wegequalität hin.

Durch die Etablierung eines Knotenpunktsystems können komplexe Netze leicht verständlich mit Wegweisung versehen werden. Die Wege zu anderen Knotenpunkten, für die ebenfalls Nummern vergeben worden sind, werden ausgewiesen. Das Knotenpunktsystem kommt vor allem im touristischen Bereich zum Einsatz.

Infotafeln in Verbindung mit Rastplätzen dienen der weiterführenden Information Ortsansässiger oder auch Touristen. Gleichzeitig können an Rastplätzen öffentliche Luftpumpen, Reparatursets, Automaten zum Verkauf von Fahrradschläuchen und andere Serviceangebote geschaffen werden. Hierbei empfiehlt sich die Zusammenarbeit mit Walldorfer Fahrradhändlern und Touristikern.

7. Fahrradabstellanlagen-System für Walldorf

(1) Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten wird gefördert und bei Straßenraumumgestaltungen zukünftig als eigener Belang berücksichtigt. Entlang der Routen des Klassifizierten Radverkehrsnetzes Walldorf werden Fahrradstellplätze verstärkt errichtet. Bei der Errichtung der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum ist die DIN 79008 zu beachten.

(2) Eine konsequente Anwendung der Fahrradstellplatzverpflichtung nach der Landesbauordnung wird bei allen Baugenehmigungsverfahren sichergestellt. Auf gute Zugänglichkeit und einfache Auffindbarkeit der Fahrradstellplätze ist zu achten.

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten wird gefördert und bei Straßenraumumgestaltungen zukünftig als eigener Belang berücksichtigt. Entlang der Routen des Klassifizierten Radverkehrsnetzes Walldorf werden Fahrradstellplätze errichtet. Die Umwidmung eines Kfz-Stellplatzes ermöglicht 8 Fahrradstellplätze. Dadurch entsteht insgesamt betrachtet ein Parkflächengewinn.

Bei der Errichtung der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum ist die DIN 79008 zu beachten, Fahrradstellplätze sind an öffentlichen Gebäuden, zentralen Orten im Stadtgebiet, Schulen und Einkaufsgelegenheiten zu errichten.

Auf eine gute Zugänglichkeit und eine einfache Auffindbarkeit der Fahrradstellplätze ist zu achten.

Ansprechende und sichere Fahrradabstellanlagen fördern Radverkehr und sie animieren dazu, hochwertige, oftmals auch verkehrstauglichere, Fahrräder im Alltag zu nutzen. Fahrradabstellanlagen sollen möglichst dicht am Zielort errichtet werden sowie direkt und leicht zugänglich sein.

An allen öffentlichen Gebäuden Walldorfs sind Fahrradabstellanlagen für Kurz- und Langzeitparken zu errichten. Kurzzeitig möchten Besucher und Besucherinnen der öffentlichen Einrichtungen das Fahrrad sicher und komfortabel parken. Dazu sind Abstände zwischen den einzelnen Anlehnbügeln von mindestens 0,80 m, als Standard 1,00 m und als Komfortmaß 1,50 m. oder bei Hoch-Tief-Anlagen von 50 Zentimetern notwendig.

Zur Priorisierung der Errichtung von Fahrradabstellanlagen gilt:

- a. zuerst im inneren Rad-Ring,
- b. dann entlang des äußeren Rad-Rings und
- c. abschließend im restlichen Stadtgebiet.

Es ist eine sukzessive Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze geplant.

Für Mitarbeitende öffentlicher Einrichtungen ist das ganztägige Parken ihrer Fahrräder mit überdachten Stellplätzen, die möglichst getrennt von den öffentlichen Stellplätzen und mit Lademöglichkeit für E-Bikes und weiteren Serviceelementen ausgestattet sein sollten, zu ermöglichen. Spinde für Radfahrkleidung und Duschen sind Serviceeinrichtungen, die öffentliche Arbeitgeber für die Angestellten bereithalten können.

Aufgrund der Zuständigkeiten sollte mit den Schulen und Kindergärten ein Programm zum Ausbau von Abstellanlagen geschaffen werden.

In der Landesbauordnung Baden-Württemberg wird durch § 37 Absatz 2 bei der Errichtung von baulichen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, die Herstellung von Fahrradstellplätzen verpflichtend gefordert. Die Stellplatzverpflichtung für Fahrräder in Abs. 2 wurde durch die Novelle 2014 eingeführt. Ziel des Gesetzgebers war die Erhöhung der Attraktivität des Fahrrads und eine Erhöhung des Anteils des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen. Durch die LBO-Novelle 2019 wurde Abs. 2 neu gefasst, um die Regelung der Zahl der Fahrradstellplätze deutlicher am Bedarf auszurichten. Dabei richtet sich die Zahl und Beschaffenheit der notwendigen Fahrradstellplätze nach dem zu erwartenden Bedarf, was durch eine Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums vom 23. September 2020 (VwV Stellplätze) weiter definiert wurde.

So wird im Anhang 2 der VwV-Stellplätze die erforderliche Mindestanzahl notwendiger Fahrradstellplätze für andere Anlagen als Wohnungen durch die Auflistung von Richtzahlen bereits genauer bestimmt; Bei der Ermittlung notwendiger Fahrradstellplätze bei der Errichtungen von Wohnungen hat hingegen die Baurechtsbehörde aufgrund der Einführung eines bedarfsorientierten Modells in den § 37 Abs. 2 LBO unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles eine Prognose über den zu erwartenden Stellplatzbedarf zu stellen. Bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze steht den Baurechtsbehörden damit kein Beurteilungsspielraum zu, da der unbestimmte Rechtsbegriff von der Sache her nur eine bestimmte Zahl an notwendigen Stellplätzen ermöglicht, die gerichtlich nachprüfbar ist. Nach der VwV-Stellplätze ist die Zahl notwendiger Fahrradstellplätze sowohl an den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohnern als auch an den Bedarf der Besucherinnen und Besuchern abzudecken. Zur Bemessung sollen hierzu in der baubehördlichen Praxis Lösungen entwickelt werden, für die grundsätzlich auf Papiere von Fachgesellschaften zurückgegriffen werden soll. Insofern sollen im Rahmen des Radverkehrskonzepts Empfehlungen zur Bemessung der notwendigen Anzahl von Fahrradstellplätzen für Wohnungen entwickelt werden. Zudem besteht über den Erlass von örtlichen Bauvorschriften nach § 74 Abs. 2 Nr. 6 LBO den Gemeinden ein erheblicher Gestaltungsraum zu. So befindet sich bspw. die Stadt Mannheim im Aufstellungsprozess einer Fahrradstellplatzsatzung, wonach pro 40 m² Wohnfläche ein Fahrradstellplatz herzustellen ist. Auch eine Forderung von mindestens 2 Fahrradstellplätzen pro Wohneinheit, wie die ursprüngliche Novelle der LBO vorgesehen hatte oder eine Ausrichtung an der Anzahl von Schlaf- und Kinderzimmer wäre grundsätzlich vorstellbar.

Insgesamt betrachtet, erfolgt durch eine konsequente Anwendung der Fahrradstellplatzverpflichtung auch ein nachhaltiger Anreiz Fahrräder anzuschaffen, da mit dem Ziel Lage, Qualität und Quantität von Abstellplätzen und Abstellanlagen für Fahrräder regelbar sind und gemäß § 47 Abs. 2 S.2 LBO notwendige Fahrradstellplätze von der öffentlichen Verkehrsfläche eine leichte Erreichbarkeit und gute Zugänglichkeit ermöglichen müssen und somit ein wesentlicher Hemmschuh des Fahrtantritts verringert werden kann.

8. Förderung von Elektromobilität und Lastenrädern

Bestehende Förderprogramme der Stadt sollen fortgesetzt und intensiviert werden.

Die Fahrradelektromobilität ist ein Schlüsselement für die Stärkung der Fahrradnutzung, da sie es ermöglicht weitere Distanzen und in hügeligen Regionen zu fahren. Zum Beispiel eröffnen sich Berufspendlern neue Möglichkeiten und die Elektromobilität ist bereits für viele Menschen selbstverständlicher Teil der eigenen Alltagsmobilität.

Lastenräder mit und ohne elektrischer Unterstützung kommen als Familienfahrzeug und in vielen Wirtschaftsbranchen zum Einsatz. Zum Beispiel werden sie für innerstädtischen Lieferverkehr genutzt. Die Vorteile von Lastenfahrrädern liegen in ihrer Flexibilität, der Schnelligkeit im städtischen Kontext und der Emissionsfreiheit, sodass auch sie einen großen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität beisteuern.

Um die Nutzung von Elektromobilität und Lastenrädern weiter zu fördern, müssen flächendeckend für Pedelec und Lastenfahrrad taugliche Rahmenbedingungen bei der Radverkehrsinfrastruktur, bei Abstellanlagen sowie bei Akku-Lademöglichkeiten geschaffen werden. Die Verknüpfung von Pedelecs mit dem öffentlichen Verkehr vergrößert die Einzugsbereiche der Haltestellen zusätzlich und die beiden Verkehrsmittel können bei geeigneten Rahmenbedingungen bequem miteinander kombiniert werden.

9. Förderung von Bike-Sharing

Die Förderung von Bike-Sharing-Angeboten soll geschaffen oder ausgebaut werden. Hierzu soll auch die Umwandlung von öffentlichen Pkw-Stellplätzen an neuralgischen Punkten im Sinne von Mobilitätsknoten geprüft werden, um den Umstieg zu erleichtern.

Die Empfehlung korrespondiert sehr stark mit dem Ziel 4 „Multi- und Intermodalität“ fördern. Wesentlicher Baustein, um dieses Ziel zu erreichen, wird es sein, für die sog. „letzte Meile“ One-Way-Möglichkeiten zu schaffen. Hierzu sollen an ausgewählten Stellen im Stadtgebiet Fahrradverleihsysteme etabliert werden.

Durch die Förderung eines Fahrradverleihsystems wird Radfahrenden eine weitere Option geboten. Das Bikesharing sollte an verschiedenen Mobilitätspunkten etabliert werden. Es ist besonders attraktiv für kurze Strecken und in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Für die Nutzer entstehen keine Wartungskosten und eine erhöhte Flexibilität.

Die Einrichtung von VRNnextbike erfolgt voraussichtlich ab 2022 im Rahmen des Projektes RegioWin2030. Durch die Einrichtung des Bikesharingangebots VRNnextbike soll es Reisenden ermöglicht werden, die letzte Meile einfacher und flexibler zu überbrücken

10. Ständige Unterhaltung / Winterdienst / Umleitung Baustellen

(1) Auf den ausgewiesenen Radverkehrsrouten wird besonderes Augenmerk auf eine regelmäßige Reinigung, besonders bei Laubfall, und den Winterdienst gelegt. Bewuchs wird regelmäßig zurückgeschnitten und wenn nötig entfernt.

(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 auf Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator, Sehbehinderte sowie Kinder besondere Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind weiterzuführen, ggf. über Notwege. Einschränkungen auf Rad- und Gehwegen sind auf das notwendige Maß zu reduzieren.

Die Wegequalität auf den ausgewiesenen Radrouten hat sehr großen Einfluss auf das Nutzungsverhalten Radfahrender. Stören in den Verkehrsraum hineinragende Äste oder Büsche die Fahrt, können durch Ausweichmanöver Unfallgefahren entstehen. Verdecken Laub oder andere Materialien den Weg, können Gefahren wie Steine oder Scherben übersehen werden und so zu Unfällen führen. Regelmäßige Qualitätskontrollen der Wege des Radverkehrs empfehlen sich zu Beginn der Radfahrtsaison im Frühjahr und zu Beginn des neuen Schuljahres. Eine monatliche Qualitätssicherung ist jedoch anzustreben. Die Einrichtung eines „Scherbentelefon“ kann die Verwaltung bei der Pflege der Radwege unterstützen, indem zeitnah die von Nutzern und Nutzerinnen der Wege gemeldeten Schäden beseitigt werden.

Auch im Winter wird das Fahrrad zunehmend als Verkehrsmittel genutzt. Es ist deshalb dringend darauf zu achten, dass Wege des Radverkehrs 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 Radfahrende und Gehende behindert.

Werden im Zusammenhang mit der Einrichtung von Baustellen Veränderungen an der Wegeführung des Rad- bzw. Fußverkehrs 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.