

Protokoll

Arbeitskreis Nahmobilität Walldorf

5. Sitzung: Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Ort: Ratsaal Walldorf
Datum: 24.01.2024
Uhrzeit: 19:00 – 21:00
Anwesende: siehe Liste der Teilnehmenden

Begrüßung

Bürgermeister Herr Renschler begrüßt die Teilnehmenden des Arbeitskreises und dankt für die kontinuierliche, gute Zusammenarbeit. Anschließend gibt Herr Hauenstein von der Planersocietät einen Überblick über den Ablauf der Veranstaltung. Neben dem allgemeinen Teil zum aktuellen Sachstand im Rad- und Fußverkehr, steht das Thema Ortsmitte in dieser Sitzung im Vordergrund.

Allgemeiner Teil

- Begrüßung
- Sachstand Radverkehr
- Sachstand Fußverkehr

Schwerpunktthema: Ortsmitte Walldorf

- Rückblick auf verkehrspolitische Maßnahmen der vergangenen Jahre in Wohnstadt
- Impulsvortrag: Ortsmitten in BW
- Vorhandene Konzepte und deren Handlungsempfehlungen
- Planungsworkshop zur vorderen Hauptstraße und Drehscheibe
- Ausblick: Vorgehen zu Ortsmitte

Austausch - Ergänzende Themen

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

TOP 1 Allgemeiner Teil

Herr Tisch (Stadtbaumeister) stellt zunächst den Sachstand des Radverkehrskonzepts in Walldorf vor. Herr Konrad (Fachdienst Stadtplanung und räumliche Entwicklung) stellt beim Thema Radverkehrskonzept den Anwesenden das Projekt „TUBES – Kurzzeiterhebung des Radverkehrs“ vor. Die Metropolregion Rhein-Neckar hat im Nachgang zum Projekt der SimRa-Erhebung hierzu zwei mobile Zählgeräte angeschafft und könnte diese der Stadt temporär zur Verfügung stellen. Es sei geplant, ab Februar/ März mit Hilfe dieses Projektes punktuelle Erhebungen im Stadtgebiet durchzuführen, um die gewonnen Daten aus der Sim-Ra-Erhebung zu plausibilisieren. Die Verwaltung stimmt die Erhebungen auch mit der Kommune Wiesloch ab.

Herr Konrad schlägt einige Zählstellen vor und fragt die Anwesenden, wie lange jeweils gezählt werden soll und ob es noch weitere Vorschläge für Zählstellen gibt. Es wird gefragt, ob es überhaupt sinnvoll sei, so früh im Jahr zu zählen, da in den Wintermonaten deutlich weniger Verkehrsaufkommen im Radverkehr anzunehmen sei. Herr Konrad erklärt, dass die Kommune frühestens ab Mitte/ Ende Februar/ März die Geräte für die Zählung zur Verfügung hat. Ideal wäre es, erst im Mai zu zählen. Einige Anwesende schlagen weitere Zählstellen vor, unter anderem in Richtung Schwetzingen im Wald, in Richtung Heidelberg an der Bahntrasse auf Höhe des Tierheims und im östlichen Bereich der Schwetzingener Straße speziell für den Schülerverkehr, da bei der SimRa-App-Erhebung viele Schüler nicht erreicht worden seien.

Zu den vorgeschlagenen Zählstellen 2 und 3 wurde ergänzt, dass ab Mai die „back-to-office“-Initiative bei SAP startet und deshalb mit erhöhten Radverkehrsaufkommen zu rechnen sei und eine Zählung somit erst dann sinnvoll wäre. Zudem wurde auf die Berücksichtigung der Oster- und Pfingstferien hingewiesen. Die vorgeschlagene Erhebungslänge von einer Woche je Standort wurde von den Teilnehmenden für sinnvoll erachtet; die Wetterverhältnisse seien dabei jedoch zu berücksichtigen. Ggf. könnte gegen Ende des Erhebungszeitraums eine Zählung an gleicher Stelle wiederholt werden.

Es folgt ein kurzer Überblick über aktuelle Projekte und Maßnahmen für den Fußverkehr und weiter ein Ausblick auf das Vorgehen zum Thema Ortsmitte Walldorf für das Jahr 2024. Die Hinweise zum Sachstand der drei Themengebiete können der Präsentation im Anhang entnommen werden.

TOP 2 Schwerpunktthema

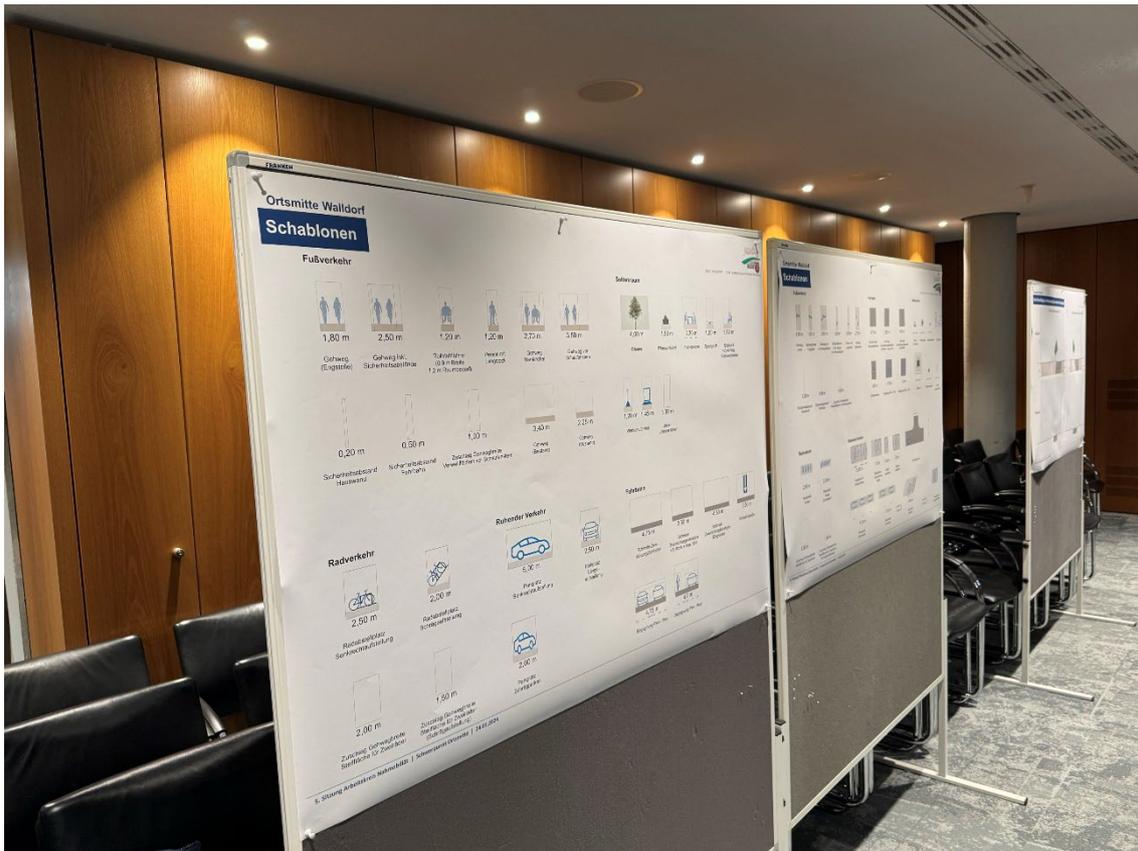
Zunächst geben Herr Tisch und Herr Konrad einen kurzen Rückblick über die Entwicklungen in der Ortsmitte in den letzten zwei Jahrzehnten. Zudem werden die Ergebnisse der letzten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2014 nochmal vorgestellt, um an die damals empfohlenen Handlungsimpulse anzuknüpfen. Dabei macht Herr Konrad in seinen Ausführungen deutlich, dass durch die Umgestaltung des Marktplatzes, des südlichen Abschnitts der Heidelberger Straße und die Drehscheibe die wichtigsten verkehrspolitischen Ziele zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Walldorfer Innenstadt erreicht werden konnten; es nun jedoch um eine Fortführung dieser Ziele gehen müsse.

Es folgt ein kurzer Impulsvortrag von Herrn Hauenstein (Planersocietät) zum Thema „Lebendige Ortsmitten in BW“, bei dem er auch auf die laufende Qualitätserfassung der Ortsmitte in Walldorf eingeht. Ein Teilnehmer fragt, ob bei einer zitierten Erhebung zum Thema „Wahrnehmung des Mobilitätsverhaltens in Ortsmitten“ auch zwischen Altersgruppen unterschieden wurde. Herr Hauenstein antwortet, dass es keine Unterscheidung gibt, sondern alle Befragten, als eine Personengruppe behandelt wurden.

Anschließend stellen Herr Konrad und Herr Tisch bereits vorhanden oder laufende Konzepte und Planungen zum Bereich der Ortsmitte Walldorf (Einzelhandelskonzept 2020/21, IHK – Innenstadterberater sowie Fußverkehrs-Check 2021) mit ihren wesentlichen Handlungsempfehlungen auszugsweise vor.

Bevor die Workshop-Phase beginnt, erläutert Herr Tisch und Herr Konrad das Vorgehen. Alle Anwesenden sollen sich in drei Gruppen aufteilen und auf drei Tische verteilen. Hier sind auf zwei Tischen Lagepläne der vorderen Hauptstraße und auf einem Tisch ein Lageplan der Drehscheibe ausgelegt. Dazu gibt es verschiedene Raumbedarfsschablonen, welche verschiedenen Nutzungen darstellen (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Erklärung der verschiedenen Raumbedarfsschablonen



Quelle: Planersocietät

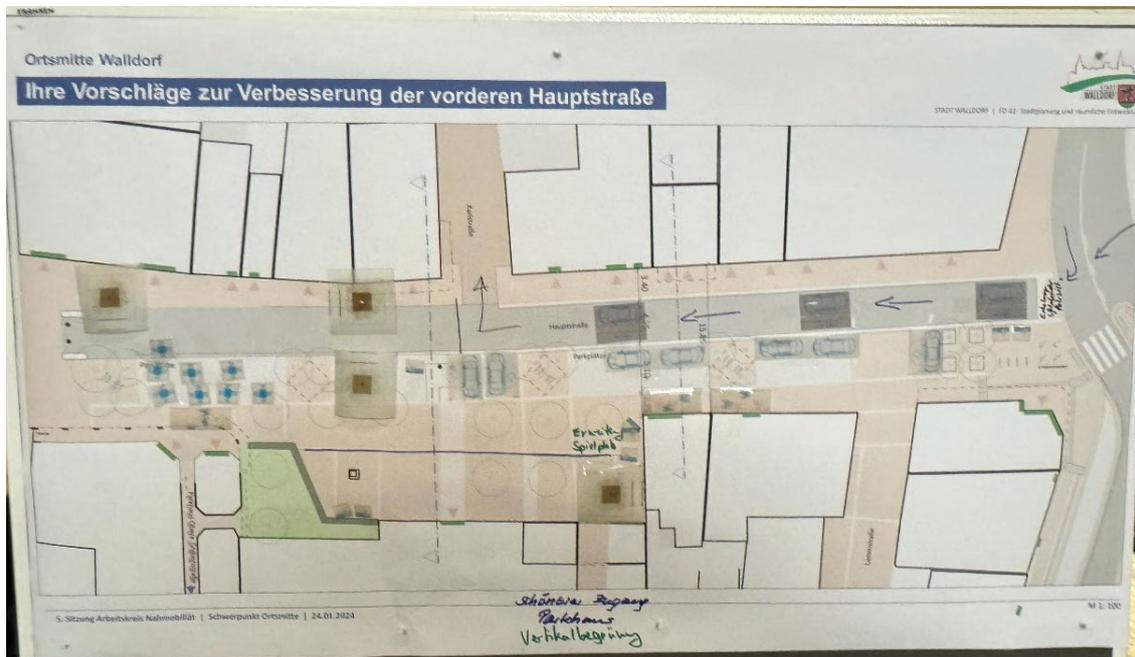
Zudem wird für die vordere Hauptstraße zusätzlich zwei Querschnitte des Straßenraums aufgehängt und entsprechend Schablonen im Schnitt bereitgestellt.

Ziel ist es, nicht nur neue Vorschläge zur Umgestaltung / Umnutzung zu machen, sondern zu veranschaulichen, welche Vorschläge wie umsetzbar wären in Bezug auf die Raumbedarfe, um auch ein Verständnis des Machbaren innerhalb des begrenzten öffentlichen Raum erlangen zu können. Die Beteiligten können mit den Schablonen verschiedene Situationen und Nutzungen ausprobieren und diskutieren, welche Nutzungen in welcher Anordnung sinnvoll sind.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der drei Stationen zusammengefasst:

Gruppe 1: Vordere Hauptstraße

Abbildung 2: Ideen und Vorschläge der Station "Vordere Hauptstraße 1"



Quelle: Planersocietät

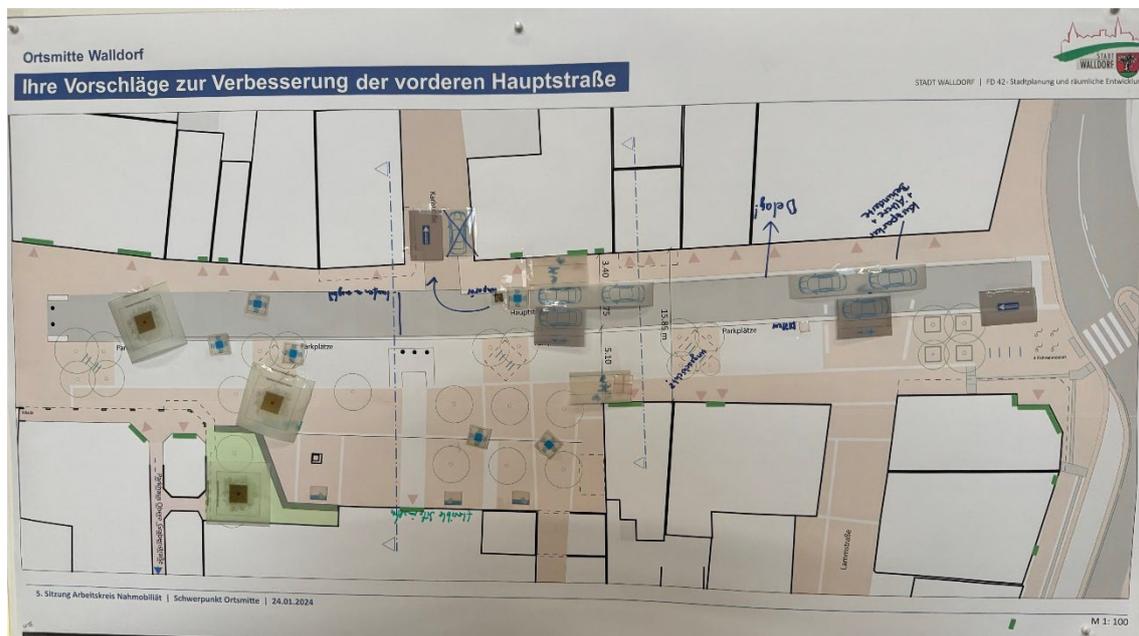
- Zugänge zum Parkhaus „Am Astorgarten“ seien nicht attraktiv. Dort gibt es verfügbaren Parkraum und durch bessere Zuwege würde das Parken dort noch attraktiver werden. (allerdings Privatgelände Sparkasse)
- Aus Sicht einiger Teilnehmer sei trotzdem ein Angebot an Parkständen in der Hauptstraße notwendig. Zumindest Kurzzeitparken für Kunden und Anlieferung einiger Geschäfte sollte möglich bleiben.
- Es wird vorgeschlagen die Spielgeräte vor dem Sparkassengelände auszubauen und durch neue öffentliche, konsumfreie Sitzgelegenheiten zu ergänzen.
- Von Herr Konrad kommt die Anmerkung, dass bei planerischem Vorgehen immer von außen nach innen geplant wird, um so den funktionalen Platzbedarfen der einzelnen Verkehrsträger gerecht zu werden.
- Ein Schwerpunkt der Anwesenden ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Sparkassenvorplatz durch neues Mobiliar, Spielgräte, Bäume und einen kleinen Wasserlauf.
- Auch die Engstelle am zweiten Querschnitt findet besondere Aufmerksamkeit. Nach dem der Platzbedarf für Fußgänger nach Regelmaß 3,50 (Schaufensterzuschlag 1 m+2,5 m) beträgt, ist klar, dass die Senkrechtparkstände an dieser Stelle keinen ausreichenden Platz haben. Es wird vorgeschlagen, diese durch Längsparkstände zu ersetzen und den gewonnenen Platz für zusätzliches Stadtmobiliar und Begrünung zu nutzen.
- Die zukünftige Befahrbarkeit des Abschnittes wird diskutiert. Zwischen vollständiger Sperrung und Umwandlung zur Fußgängerzone und wieder Öffnung der restlichen Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr, werden verschiedene Möglichkeiten diskutiert. Die favorisierte Lösung sei eine Umwandlung des Abschnittes bis zu Karlstraße in eine Einbahnstraße mit

Radverkehr in Gegenrichtung frei. So würden die Geschäfte weiterhin erreichbar bleiben, aber trotzdem die jetzige Situation für Fuß- und Kfz-Verkehr verbessert werden. Die Mehrheit sei für die zulässige Fahrtrichtung von Ost nach West, Richtung Karlstraße. Konflikte mit Längsparken und Radverkehr in Gegenrichtung wurde weniger gesehen. (auch bei nachdrücklichem Nachfragen)

- Des Weiteren gab es eine Diskussion, ob nicht zu viele Konflikte im Bereich der Einmündung Schwetzingener Straße in Hauptstraße entstehen würden. Daher wurde der Vorschlag gemacht, eine Erhebung im Zufahrtsbereich i.S. „Schlafender Polizist“ zur Geschwindigkeitsreduktion anzubringen. Ein Teilnehmer merkt an, dass der querender Fußverkehr dort oft übersehen wird.
- Für die Teilnehmenden war zudem klar, dass das Ende der Zufahrtsmöglichkeit bei einer Einbahnstraßenregelung im Bereich der Karlstraße liegen müsse. Hierbei wäre auch eine deutliche Reduktion der Stellplätze hinzunehmen. Die Begrenzung soll optische verdeutlicht werden, beispielsweise durch zwei Bäume oder andere Begrünung. Der Lieferverkehr soll jedoch weiterhin möglich bleiben.
- Im Bereich der Sparkasse existiere der Wunsch die Behindertenstellplätze zu erhalten bzw. mind. zwei vor der Sparkasse einzurichten. Zudem sei ein Behindertenstellplatz an der Apotheke (Ecke Lammstraße) gewünscht. Diese könnten auch als Senkrechtparkstände ausgeführt werden.
- Die heutigen Parkstände im östlichen Bereich könnten für die Bestuhlung des dort liegenden Cafés genutzt werden, um so auch den Gehweg freizuhalten.
- Wichtig war den Teilnehmenden zudem eine deutlich stärkere Begrünung. Dabei soll verstärkt auch über Fassadenbegrünungen nachgedacht werden (Bspw. am Parkhaus Obere Grabenstraße).

Gruppe 2: Vordere Hauptstraße

Abbildung 3: Ideen und Vorschläge der Station "Vordere Hauptstraße 2"



Quelle: Planersocietät

- Eine erste Idee sei es den Belag entlang des Untersuchungsgebiet zu pflastern, um so den verkehrsberuhigten Bereich deutlicher hervorzuheben. Herr Hauenstein weist dabei darauf hin, dass die Barrierefreiheit beachtet werden müsse. Dies wäre beispielsweise durch einen Streifen mit gut berolldbarem Belag möglich.
- Ein weiterer Vorschlag ist, flexibel einsetzbare Sitzinseln aufzustellen, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Eine Teilnehmerin geht dabei auf die Idee ein, dass die Sitzgelegenheiten zusammen mit Essensangeboten in der Nähe für die Mittagspause genutzt werden könnten. Diese sollen vorzugsweise auf der neu gewonnenen Fläche (bei einer Einbahnstraße bis zur Karlstraße) stattfinden. Der Wunsch wäre Sitzmöglichkeiten mit Tischen, als konsumfrier Platz.
- Ein wichtiger Diskussionspunkt sind die Parkstände im Untersuchungsraum. Hier stellt sich die Frage, wer denn direkt in der vorderen Hauptstraße parken müsse, da ja die Parkgarage unter der Drehscheibe direkt in unmittelbarer Nähe sei. Die Anwesenden kommen zu dem Schluss, dass besonders ältere Personen und Personen mit Behinderung auf nahe Parkstände angewiesen seien. Dementsprechend könnte das Parkangebot aber trotzdem reduziert und angepasst werden. Zudem wurde darauf hingewiesen das die Tiefgarage unter der Drehscheibe oft belegt wäre. Und das das Parkhaus „Am Astorgarten“ nicht für jedermann ersichtlich ist.
- Auch die Umsetzung einer Einbahnstraße wird ausprobiert. Die Gruppe kommt zu dem Schluss, dass eine Einbahnstraße von Richtung Ost nach West mit einer Sperrung ab der Karlstraße in Richtung Westen sinnvoll wäre. Hierbei soll der Radverkehr aber mitgedacht werden und eine Fahrbahnbreite von mind. 4 m beibehalten werden (Begegnungsfall Rad/Kfz). Zusätzlich wird eingeworfen, dass der Radverkehr durch die Richtung der Einbahnstraße im südlichen Bereich beim Begegnen durch sowohl parkende als auch fahrende

Fahrzeuge gefährdet sei. Es wird vorgeschlagen dort die südlichen Parkflächen wegzunehmen und auf die Nordseite als Längsparkstreifen auszubilden. Zudem soll ein Blitzer in der vorderen Hauptstraße gegenüber von der Metzgerei Pütz für angemessenes Fahren sorgen.

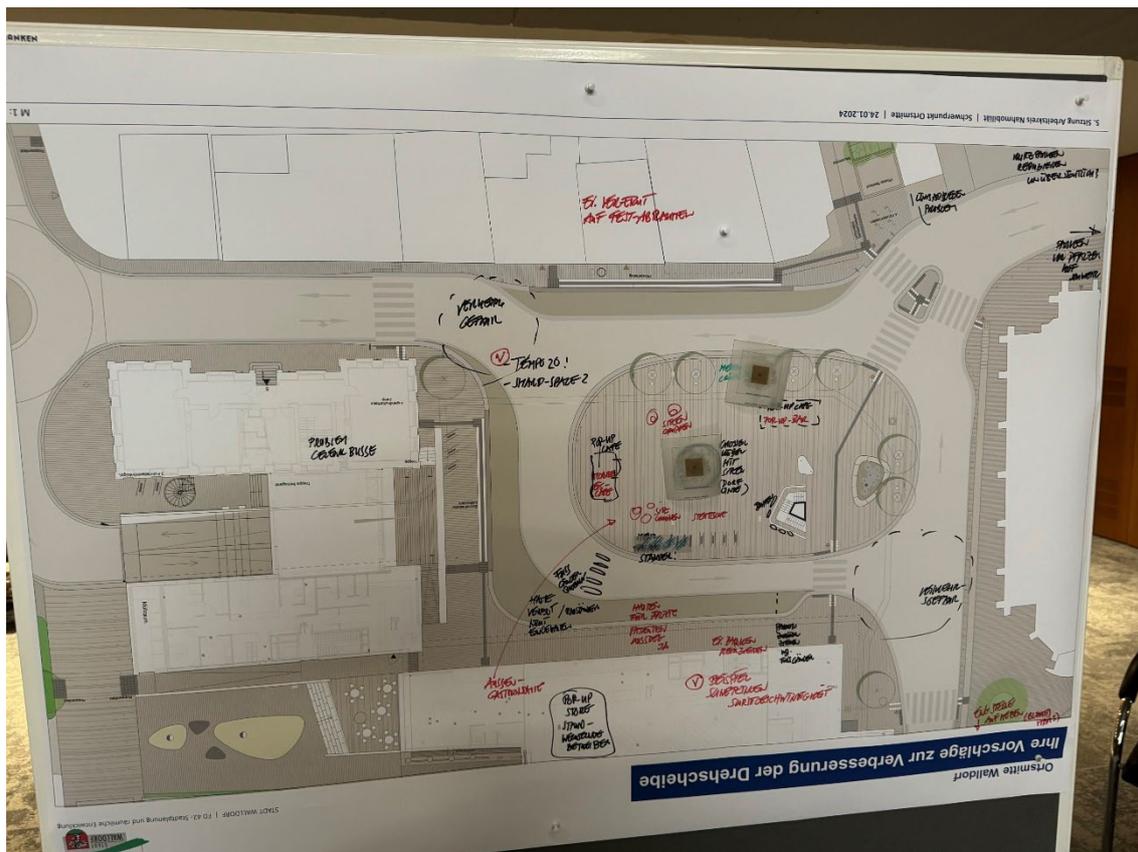
- Die vorgeschlagenen Längsparkstände sollen auf Höhe des Cafés durch Bereiche für Außengastronomie unterbrochen werden.
- Als eine weitere Problemstelle wurde die Einmündung Karlstraße in die Hauptstraße identifiziert. Hier würden häufig PKWs dicht am Knotenpunktbereich parken und so die Sichtbeziehungen einschränken. Durch diese beengten Verhältnisse müsse das Parken in diesem Bereich verhindert werden.
- Auch auf dem Sparkassenvorplatz soll die Gestaltung des Platzes attraktiver werden, da die bisherige Gestaltung nicht als schön wahrgenommen wird. Die „dunkle Ecke“ mit den Spielgeräten und Sitzgelegenheiten ist zu sehr abgegrenzt und nicht einladend. Dazu ergänzte Herr Renschler: die Grünfläche direkt vor dem Sparkassengebäude sei kein städtisch, aber in der Ausgestaltung wird kein Problem gesehen, da dies auch im Interesse der Sparkasse ist.

Der Außenbereich des Eiscafés soll im selben Schritt verschönert werden. Dabei wird vor allem an Begrünung gedacht.

- Für die Teilnehmenden ist zudem klar, dass das Ende der Zufahrtsmöglichkeit bei einer Einbahnstraßenregelung im Bereich der Karlstraße liegen muss. Die hiermit deutliche Reduktion der Stellplätze wäre daher auch hinzunehmen. Das Ende soll durch eine optische Grenzbarriere verdeutlicht werden (2 Bäume, oder andere Begrünung und Verengung, nur Lieferverkehr soll möglich bleiben)
- Kritisiert wurden zudem die bestehenden Fahrradabstellmöglichkeiten unter/zwischen den Bäumen. Da mit den danebenstehenden Autos zu wenig Platz wäre, um mit dem Fahrrad richtig zu rangieren.

Gruppe 3: Drehscheibe

Abbildung 4: Ideen und Vorschläge der Station "Drehscheibe"



Quelle: Planersocietät

- Es wird eine ergänzende Begrünung auf der Platzfläche vorgeschlagen:
 - zentral auf dem Platz könnte ein größerer Baum mit Sitzgelegenheit im Sinne einer „Dorflinde“ stehen
 - in den nicht unterbauten Zonen des Platzes z. auf der Westseite, könnten Grünflächen durch Entsiegelung angelegt werden
- Es wird vorgeschlagen verschiedene Pop-up-Angebote mit Getränke- und Speiseangeboten auf dem Drehscheibenplatz einzurichten, z. B. Café oder Bar, Waffelstand oder Crêpes ggf. saisonale Angebote. Denkbar im südlichen Bereich oder auch westlich gegenüber dem TG-Aufgang
- Generell werden sich mehr öffentliche Sitzgelegenheiten und Stehtische gewünscht, insbesondere in der Nähe bereits existierender oder künftiger gastronomischer Angebote.
- Es war angeregt, das Abbauen von Einrichtungen auf den Drehscheibenplatz für die großen Stadtfeste für die Schausteller in Frage stellen und ggf. den Lindenplatz intensiver zu nutzen.
- Das Angebot an Radabstellanlagen soll im gesamten Bereich noch erweitert werden.
- Ein Thema was den Anwesenden sehr wichtig sei, ist die generelle Verkehrsberuhigung um die Drehscheibe. Dazu werden verschiedene Ideen genannt: Tempo 20-Zone oder der Shared-Space-Gedanke und das Beispiel Schlossplatz Schwetzingen.

- Speziell im Bereich Einzelhandel Rossmann wurde sein Fußgängerüberweg gewünscht, zudem sprechen sich Anwesenden für die Ausweitung des Halteverbots an dieser Stelle aus.
- In der Nähe des Ärztehauses soll weiterhin das Halten für Krankentransporte, Ausstieg von Patienten und Angehörige ermöglicht werden. Dennoch werden parkende Fahrzeuge direkt vor dem Fußgängerüberweg beim Eingangsbereich des Bäckers Rutz kritisiert, da dies die Sicht auf die Fußgänger stark einschränkt und es somit zu Gefahrensituationen kommt.
- Als verkehrlich gefährliche Punkte wurden die beiden Einmündungen von Bahnhofstraße und J.J.Astor-Straße in den Ovalekreisel benannt.
- Ein Vorschlag betraf den Seitenraum im Bereich des FGÜ J.-J.-A.-Straße. Dieser soll laut den Anwesenden vorgezogen werden, um die Sichtbeziehungen zu verbessern.
- Bei der Einmündung der Hauptstraße wurde angesprochen, ob man nur ein rechtsabbiegen zulassen sollte, um die Behinderungen durch Linksabbiegen zu vermeiden.
- Es würde auch das Parken vor der Bäckerei in der Schwetzingen Straße angesprochen, teilweise bestehen hier Sichtbehinderungen beim Ausfahren aus der Hauptstraße.
- Es würde auch angesprochen, dass im Verkehrsberuhigten Bereich beim Pfälzer Hof unbe-rechtigt geparkt wird.

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

In der offenen Diskussion zu eigenen Vorschlägen und Themen für den Rad- und Fußverkehr gab es noch einige Anregungen von den Teilnehmenden.

Ein Teilnehmer merkt an, dass der FGÜ am KP Ringstraße/ Johann-Jakob-Astor-Straße nicht ideal platziert sei. Wegen der Rechts-vor-links-Regelung müssen Kfz-Fahrende häufig an der Haltelinie stehen bleiben. Wenn sie das machen, ragen das Fahrzeug jedoch auf den FGÜ. Verkehrsrechtlich müssten sie somit vor dem FGÜ halten, jedoch seien die Sichtbeziehungen auf die anderen Knoten-arme dort nur sehr eingeschränkt möglich. Zwischen FGÜ und Haltelinie müsste somit mindestens eine Fahrzeuglänge Platz sein.

- Eine weitere Anregung kam zu den Fahrradstellplätzen an der Stadtbücherei. Hier gäbe es nur eine geringe Zahl an Vorderradhalterungen, welche gefährlich in den Straßenraum reinaragen. Auch durch Parkvorgänge auf der anderen Straßenseite würden unübersichtliche Situationen entstehen. Es wird sich gewünscht, dass die Kfz-Parkstände aufgehoben werden und die Radabstellanlagen vergrößert und erneuert wird.
- Eine Anwesende fragt nach einem Angebot des VRN zu Mietlastenrädern. Herr Renschler und Herr Tisch erklären, dass dies bereits überprüft wurde. Der Gemeinderat hat sich gegen ein Mietsystem für Lastenräder ausgesprochen, da dies mit hohen Zusatzkosten verbunden wäre und beim stationsgebunden Ausleihmodell die Frage des wirklichen Nutzens aufkam.
- Als letztes erkundigt sich ein Teilnehmer nach der Möglichkeit verstärkt auf Grünschnitt im Frühjahr zu achten. Frau Müller (Leiterin Ordnungsamt) erklärt, dass das Ordnungsamt dies regelmäßig kontrolliere, jedoch die Beamten nicht immer überall sein könnten. Sie regt an,

dass auch alle Bürger: innen gerne Auffälligkeiten oder Mängel melden dürfen.

3.1 Ausblick

Herr Tisch dankt den Teilnehmern für die konstruktive Beteiligung und gibt einen Überblick über die kommende Sitzung des Arbeitskreises. Voraussichtlich soll die nächste Sitzung am 17. Juli 2024 ab 19:00 Uhr im Ratssaal zum Thema Radverkehr stattfinden. Bürgermeister Renschler fragte nochmals ergänzende Hinweise ab und bedankt sich für die gute Zusammenarbeit und die konstruktiven Ergebnisse.

Dortmund, 25. Januar 2024,

gez. Riss

Anhang

Liste der Teilnehmenden

Präsentation