



Dokumentation des Bürgerforums im April 2024

## Fußverkehrskonzept

Ort: Astoria-Halle in Walldorf

Datum: 08.05.2024

Uhrzeit: 19:00 – 21:00

Anwesende: Bürgermeister Herr Renschler, Herr Tisch (Stadtbaumeister), Frau Müller (Stadtplanung), Herr Konrad (Stadtplanung), Herr Müller (Planersocietät), Herr Hauenstein (Planersocietät), Bürger und Bürgerinnen aus Walldorf



## TOP 1 Einleitung

Im Rahmen der Erstellung des Fußverkehrskonzepts wurde am 08. Mai 2024 ein öffentlicher Workshop in der Astoria-Halle in Walldorf durchgeführt.

Zum Eingang der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden aufgefordert an drei Plakaten Fragen zu beantworten. Dabei wurden sie nach ihrer Verkehrsmittelwahl befragt und konnten an einem kurzen Fußverkehrsquiz teilnehmen. Weiterhin wurde ein Plakat mit Informationen zum Fußverkehrskonzept Walldorf aufgehängt.

In einer Präsentation wurde zu Beginn der Veranstaltung ein kurzer Input in das Thema Fußverkehr durch das Fachbüro Planersocietät gegeben, sowie das Projekt Fußverkehrskonzept Walldorf vorgestellt. Anschließend hatten die Bürger:innen die Möglichkeit mit den Verantwortlichen der Verwaltung und der Planersocietät in einer Workshopphase in den Austausch zu Zielthesen des Konzepts und der Entwicklung eines Fußnetzes zutreten. Weiterhin konnten auf einer Karte Mängel und konkrete Maßnahmenvorschläge angesprochen und verortet werden.

### Ablauf

Am öffentlichen Workshop nahmen ca. 27 Personen, darunter Bürgermeister Matthias Renschler, interessierte Bürger:innen, Vertreter:innen des Gemeinderats, der Stadtverwaltung sowie des Fachbüros Planersocietät.

Nach einer kurzen Begrüßung und Einführung durch Bürgermeister Herrn Matthias Renschler und Herrn Tisch, erläutert Herr Müller (Planersocietät) den Ablauf der Veranstaltung. Er geht auf das Thema Fußverkehrsförderung ein und erläutert dabei, wie der Fußverkehr attraktiver gestaltet werden kann. Weiterhin erläutert er die Grundlagen des Fußverkehrskonzepts und den Projektablauf in Walldorf. Dabei geht er auch auf den Ablauf in Überschneidung mit dem Projekt zur Ortsmitte ein. Im Anschluss gibt es die Möglichkeit Verständnisfragen zu stellen.

Danach berichtet Herr Hauenstein über erste Ergebnisse aus der Bestandsaufnahme vor Ort und den Ergebnissen aus der Onlinebefragung, die zuvor lief.

Der nächste Tagesordnungspunkt ist die Workshopphase. Bei dieser Arbeitsphase haben die Teilnehmenden die Möglichkeit an drei Stationen sich in der Entwicklung des Fußverkehrskonzepts einzubringen.

An einer Station werden Zielthesen zum Thema Fußverkehr, welche im Vorfeld durch das Planungsbüro in Abstimmung mit der Verwaltung entwickelt wurden, diskutiert. Zudem können auch weitere Ziele benannt und auf zwei weiteren Plakaten gesammelt werden.

An der zweiten Station wird anhand einer Karte ein zuvor entwickeltes Netz für den Fußverkehr in Walldorf besprochen und weiterentwickelt. An beiden Station sind je ein Vertreter der Verwaltung in Walldorf und der Planersocietät vertreten.

An einer dritten Station können mithilfe von Karteikarten und Pinnadeln auf einer Karte von Walldorf Ideen und Maßnahmenvorschläge verortet werden. Die Hinweise, die hier verortet wurden, wurden im Nachgang in die Onlinekarte eingepflegt.

Nach 40 Minuten Workshopphase werden die Ergebnisse im Plenum kurz von Herrn Müller und Herrn Hauenstein zusammengefasst. Zudem wird ein Ausblick über die nächsten Schritte bei der Erarbeitung des Konzepts gegeben, welche die Einarbeitung der Ergebnisse aus dem Workshop und der Erstellung von Mängelkarten umfasst. Damit verabschiedet Herr Müller und Herr Tisch die Anwesenden in den Abend.

## Material

Abbildung 1: Eingangsplakate beim Bürgerforum

### Fußverkehrskonzept Walldorf



**Wie schätzen Sie die Situation für zu Fuß Gehende in Ihrer Kommune ein?**

Meine Fußwege sind attraktiv.

<input type="checkbox"/>				
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Meine Fußwege sind barrierefrei.

<input type="checkbox"/>				
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Meine Fußwege sind sicher.

<input type="checkbox"/>				
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Ich bin gerne zu Fuß Gehende(r) in Walldorf

<input type="checkbox"/>				
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu




### Fußverkehrs-Quiz

**Wie viele Schritte legt ein Mensch im Durchschnitt pro Tag zurück?**

Unter 3.000	3.001 bis 6.000	6.001 bis 9.000	mehr als 9.000
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

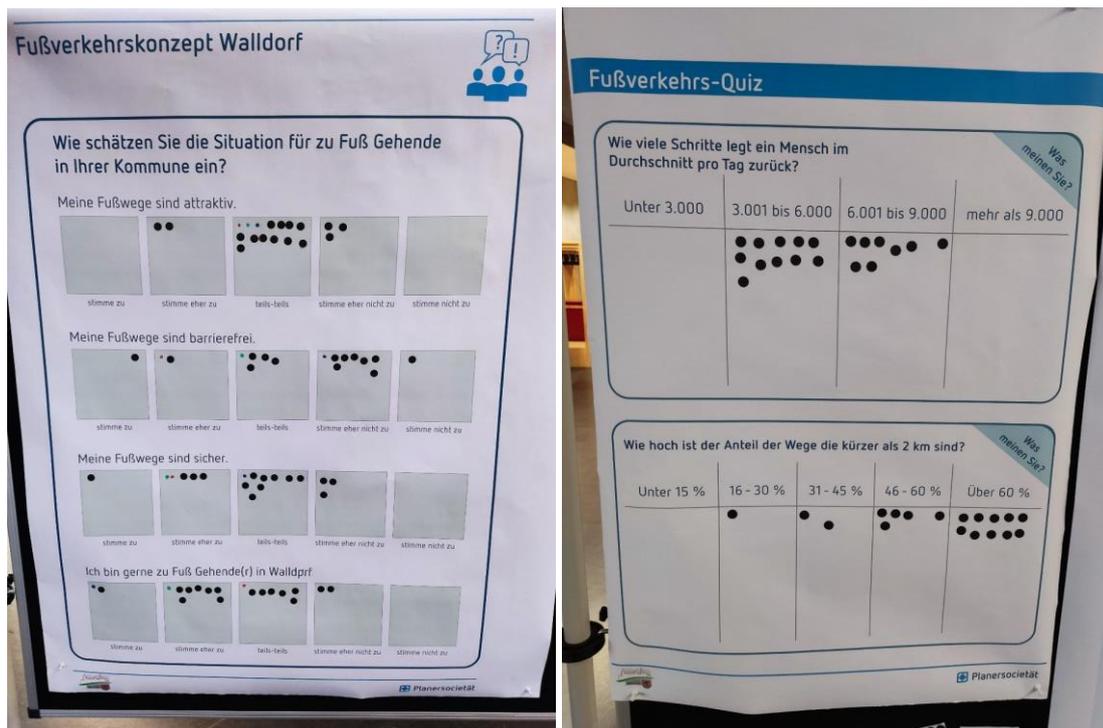
**Wie hoch ist der Anteil der Wege die kürzer als 2 km sind?**

Unter 15 %	16 - 30 %	31 - 45 %	46 - 60 %	Über 60 %
<input type="checkbox"/>				




Darstellung: Planersocietät

Abbildung 2: Ergebnisse der Eingangsbefragungen



Quelle: Planersocietät

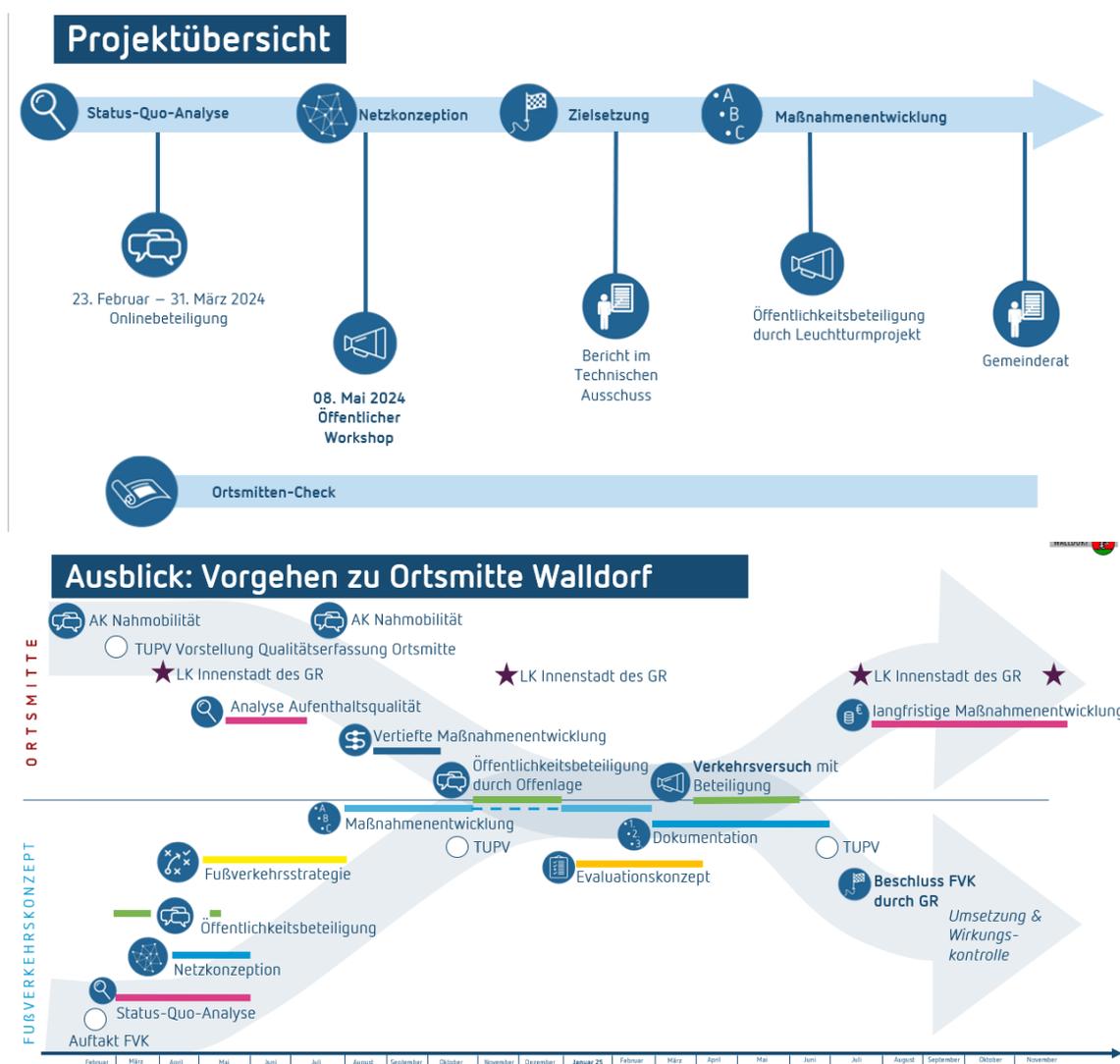
## TOP 2 Einführung und aktuelle Information zum Sachstand

Bürgermeister Herr Renschler begrüßt die Anwesenden und eröffnet das Plenum mit einer kurzen Ansprache zur Bedeutung des Fußverkehrs. Auch Herr Tisch begrüßt die Teilnehmenden und erläutert kurz die Ziele des Fußverkehrskonzept und die Vorteile. Hierbei geht er unter anderem auf die Bedeutung der aktiven Mobilität für die Gesundheit und den Klimaschutz ein und nimmt Bezug auf das bereits bestehende Radverkehrskonzept.

Mit der thematischen Einführung in das Thema Fußverkehr durch Herrn Müller (Planersocietät) wird aufgezeigt, welche Relevanz Zufußgehen in der Verkehrsplanung in der Vergangenheit hatte und wie dies in der Zukunft aussehen könnte. Zudem werden die Potenziale, die der Fußverkehr bietet, dargestellt. Dazu zählen bspw. die positiven Auswirkungen auf die Gesundheit oder das Klima und welche Potenziale sich dadurch bieten. Auch geht Herr Müller auf die Lösungen des zu Anfang gestellten Fußverkehrsquiz ein: Im Durchschnitt gehen Menschen 4.900 Schritte pro Tag und 35 % aller Wegen sind kürzer als 2 km und bieten daher Potenzial zu Fuß gemacht zu werden.

Anschließend stellt Herr Müller den Prozess des Fußverkehrskonzepts vor: Aktuell befindet sich das Projekt in der Status-Quo-Analyse, nebenbei wird auch das Netz erstellt. Weitergehend werden sich Zielsetzungen gesetzt, um darauf basierend Maßnahmen zu entwickeln. Der ganze Prozess soll dabei durch einen Bericht für den technischen Ausschuss und weitere Öffentlichkeitsbeteiligungen begleitet werden. In einem weiteren Schritt geht Herr Müller auf die parallelaufende Entwicklung der Ortsmitte in Walldorf ein (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Projektübersicht

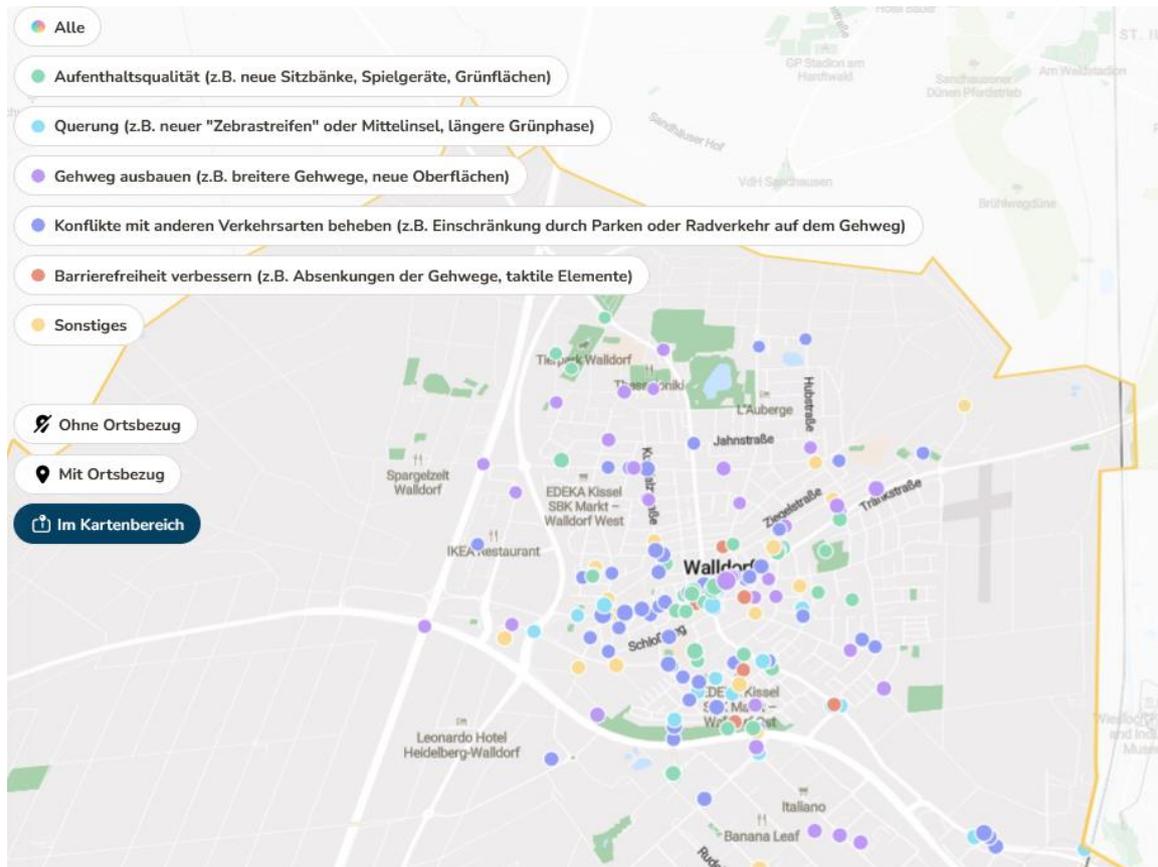


Darstellung: Planersocietät

Des Weiteren folgte ein Überblick über den aktuellen Stand der Bearbeitung. Herr Hauenstein zeigt dafür erste Analysekarten mit wichtigen Zielen und Quellen für den Fußverkehr in Walldorf, mit Gehwegbreiten und auch eine mit den fußläufigen Erreichbarkeiten in Walldorf. Des Weiteren präsentiert Herr Hauenstein erste Ergebnisse aus der Onlinebefragung, die im Rahmen des Fußverkehrskonzepts in Walldorf von Ende Februar bis Ende April stattgefunden hat.

Daraufhin leitet Herr Hauenstein in die Workshopphase über.

Abbildung 4: Ergebnisse aus der Onlinebefragung



Gefahr auf Straßen reduzieren  
 Parkplatzmanagement intensivieren  
 Verkehrsberuhigung ausbauen  
**Gehwegsicherheit verbessern**  
 Beleuchtung verbessern

**Mehr Grünflächen schaffen**  
 Fußgängerzonen erweitern  
 Radwege optimieren  
 Barrierefreiheit fördern

Quelle: Planersocietät

Abbildung 5: Impressionen aus dem Bürgerforum



Quelle: Planersocietät

## TOP 3 Workshopphase

### Zielthesen:

Die Gruppen an der Station 1 hatten die Möglichkeit, Thesen zur Zielsetzung zum Fußverkehr an Plakaten zu bewerten und zu diskutieren. Die Thesen setzen sich aus Trends und Rahmenbedingungen, bestehenden Zielen, der Spezifika von Walldorf und dem identifizierten Handlungsbedarf, der in der Analysephase ermittelt werden wird, zusammen.

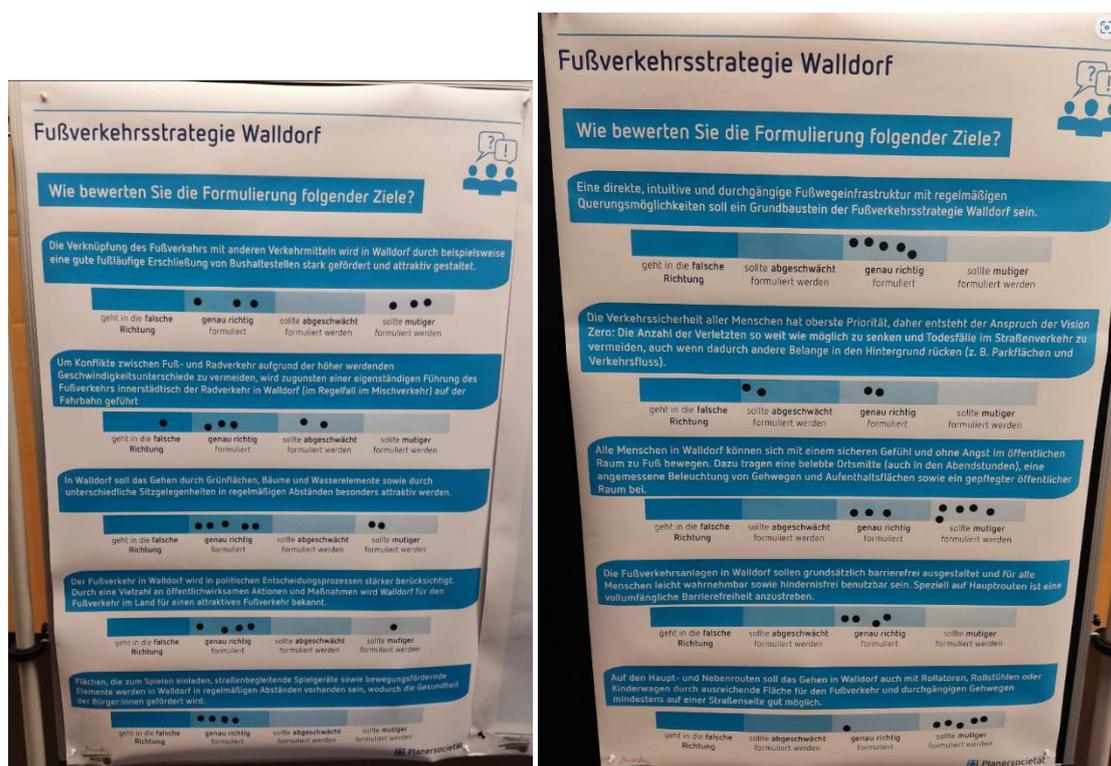
Folgende Anmerkungen wurden zu den Thesen sowie zu weiteren Zielen gemacht:

- Allgemein wurde darüber gesprochen, wie ambitioniert die Ziele eines Fußverkehrskonzeptes formuliert sein müssten oder ob das Hauptaugenmerk auf dem Machbaren liegen müssten. In Teilen wurden die Formulierungen vor diesem Hintergrund als zu allgemeingültig formuliert angesehen. Bspw. „Vision Zero“: es wurde bezweifelt, ob Verkehrstote in Walldorf der richtige Maßstab sei. Die Ziele sollten stärker auf Walldorf bezogen sein.
- Zudem wurde von einigen auch die bessere Integration anderer Verkehrsarten gewünscht. Eine Teilnehmerin forderte ein integriertes Mobilitätskonzept, das alle Verkehrsarten zusammen betrachtet. Herr Konrad gibt hierzu den Hinweis, dass man bewusst zunächst die weniger beachtete Verkehrsart Fußverkehr betrachten wolle, um darauf aufbauend, die Einzelkonzeptionen innerhalb eines Mobilitätskonzeptes (bzw. Verkehrsentwicklungsplan) zu bündeln.
- Wichtige Ziele, die besonders hervorgehoben wurden, waren die Barrierefreiheit, die Verkehrssicherheit (subjektiv und objektiv) sowie mehr Aufenthaltsqualität (z.B. Spielgeräte und Sitzgelegenheiten) und Grün im öffentlichen Raum. Insgesamt solle das Ziel sein eine Stadt zu haben, in der man sich gut zu Fuß bewegen kann.
- Für die Aufenthaltsqualität sollte es z.B. mehr Beschattung sowie Sitzmöglichkeiten geben, bspw. an Bushaltestellen (Konkret wurden die Glasüberdachungen an der Drehscheibe und SAP-Campus negativ benannt.)
- Einzelne Maßnahmen, die angesprochen wurden und auch ein Ziel der Fußverkehrsplanung seien sollten, waren unter anderem die Erweiterung der Fußgängerzone. Diskutiert wurde auch diese sogar bis zum Lidl zu erweitern. Herr Konrad und Herr Müller geben hier allerdings zu bedenken, dass es sich um eine Kreisstraße handelt und diese Umsetzung nicht zu realisieren sei. Daraufhin wurde gefragt, ob eine Ausdehnung der Fußgängerzone bis zur Ev. Kirche möglich sei).
- Für die schmalen Straßen wird diskutiert, ob ein Einbahnstraßenkonzept eine Lösung wäre. Hierbei sei es allerdings wichtig den Radverkehr in Gegenrichtung weiter zu erlauben.
- Eine Teilnehmerin äußert den Wunsch bestimmte Themenrouten zu entwickeln, bzw. Anforderungen und Ausstattung der Verbindungen an deren Zweck anzupassen. Bspw. mehr Sitzgelegenheiten entlang von Freizeitrouten oder besonders direkte Verbindungen auf Alltagswegen. Freizeitrouten sollten hingegen eher geschwungen ausgeführt sein.
- Besonderer Handlungsbedarf wird von den Teilnehmenden vor allem bei den schmalen

Gehwegbreiten & dem -gefälle gesehen. Auch die Treppenstufen, die häufig auf die Gehwege reichen, stellen ein Hindernis dar. Eine mögliche Lösung könnte ein niveaugleicher Ausbau sein. Zudem äußern die Teilnehmenden, dass ihnen lieber wäre auf einer Seite einen guten Gehweg zu haben und auf der anderen gar keinen, anstatt auf beiden Seiten einen sehr schmalen.

- Auch Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr sowie stärkere Kontrollen (z.B. Erich-Kästner-Str.) seien eine wichtige Maßnahme, um die Verkehrssicherheit zu stärken. Auch Konflikte mit dem Radverkehr, wenn dieser auf Gehwegen fährt, könnte besser vermieden werden, wenn der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird und dazu T30 oder T20 gälte. Eine weitere Teilnehmerin wünschte sich hingegen getrennte Radwege von der Fahrbahn.
- Zum Thema nicht ausreichende Beleuchtung merkte eine Teilnehmerin an, dass diese oft ausreichend sei, sofern der Gehweg ausreichend dimensioniert sei. Gerade bei weniger gut ausgebauten Gehwegen, sei demnach eine stärkere Beleuchtung notwendig.

Abbildung 6: Ergebnis der Bewertung von Thesen im Workshop



Quelle: Planersocietät (n=8)

### Routennetz:

An dieser Station wird an einem ausgelegten Plan ein bereits ausgearbeitetes Fußverkehrsroutennetz besprochen. Herrn Hauenstein stellt zu Beginn klar, dass es hier um eine Priorisierung von Fußwegen und Routen geht, auch wenn natürlich grundsätzlich alle Straßen und Wegeverbindungen als Fußwege genutzt werden. Entlang der Haupt bzw. Nebenrouten soll im Laufe des Fußverkehrskonzepts besonderer Augenmerk gelegt werden. Diese Routen sollen prioritär ausgebaut und für den Fußverkehr verbessert werden.

Herr Hauenstein betont während der Workshopphase, dass der Fokus auf die Überprüfung und Diskussion der vorgeschlagenen Haupt- und Nebenrouten ist und spricht das Routennetz in der Arbeitsstadt an. Die vorgeschlagenen Routen werden als passend gesehen. Weiterhin werden vor allem die selbständigen Fußwege entlang und über die L723 als positiv von den Anwesenden hervorgehoben. Darüber hinaus wurden die folgenden Punkte festgehalten:

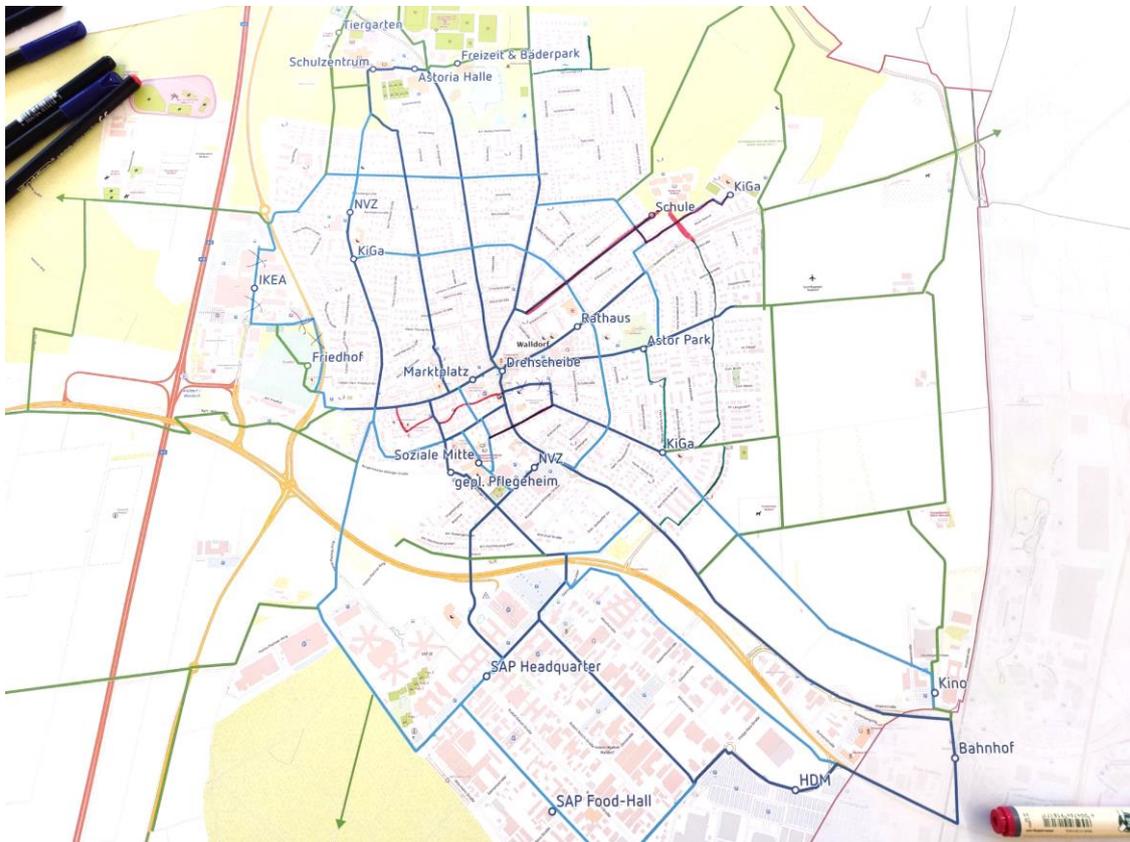
- Es wird eine Priorisierung der Schulwege für wichtig gehalten. Die Straße „Am Waldschwimmbad“ und die Friedenstraße wurde beispielsweise als wichtige Schulwegeverbindung angesprochen.
- Die Schulstraße wurde im Gegensatz als eher weniger wichtige Verbindungsrouten des Fußverkehrs gesehen.
- Die Ziegelstraße wird als wichtig für das Hauptroutennetz gesehen. An Tagen mit Müllabfuhr stehen jedoch kaum Gehwege zur Verfügung.
- Die „Straße ohne Namen“ in der „Neuen Heimat“ wurde auch angesprochen als Verbindung zwischen Waldschule/ Neue Heimat und Nußlocher Straße. Hier gibt es keinen Gehweg und die Breite reicht für Begegnungsverkehr nicht aus. Es wurde vorgeschlagen, diesen Abschnitt für Autoverkehr in Gänze zu sperren.
- Es wurde die Idee vorgetragen, die Bahnhofstraße „aufzuhübschen“. In der Bahnhofstraße sei teilweise wenig Platz durch Bäume und Aufsteller von Gewerbetreibenden bzw. Gastronomen.
- Herr Hauenstein fragt nach, ob die Route zu Ikea über den Friedhof wichtig sei. Die Teilnehmenden stimmen hier zu. Der Weg entlang der B291 wird kontrovers gesehen. Einige der Anwesenden nutzen den Weg gar nicht und vereinzelt jedoch schon.
- Es wurde auch diskutiert, ob es richtig sei, die Rennbahnstraße nicht als Fußverkehrsrouten aufzunehmen. Dies wurde bestätigt, da die Gehwege zu eng sind, der Pkw-Verkehr Anteil zu hoch und der Raum auch durch Parken sehr eingeengt ist. Die Route über den Rockenauer Pfad/ Jahnstraße oder die Rheinstraße/ Hardtstraße werden als sinnvoller erachtet.
- Die Verbindung Richtung Bahnhof / Kino wird als wichtig erachtet. Der Mühlweg hat eine starke Bedeutung, aber letztendlich sind beide Routen, also auch entlang der Wieslocher Straße durchaus von Bedeutung für den Fußverkehr. Durch den Ausbau des Weges entlang der Wieslocher Straße mit Beleuchtung und Sitzgelegenheiten wird diese Route stärker als Hauptroute gesehen.
- Die Erich-Kästner-Straße und für die Verlängerung über Franz-Schubert-Straße und Stiftstraße wird von vielen Anwesenden oft genutzt und wird daher speziell als wichtige Freizeitroute gesehen.
- Das sogenannte „Dreckwegle“ in Walldorf-Ost zwischen den Neubaugebieten und ehemaligen Bestand, würde bis zu Johan-Jakob-Astor-Straße durchaus von vielen Fußgängern genutzt.

**Weiter Kommentare zu Mängel und Maßnahmenvorschlägen während der Workshopphase:**

- Zu Beginn der Workshopphase werden die Randgebiete der Stadt angesprochen, insbesondere Straßen ohne Gehwege. Dazu zählen unter anderem „Am Fischgrund“, die Hubstraße und die Zähringerstraße. Es wurde vorgeschlagen, über Einbahnstraßen-Konzepte gegen falls mehr Raum zur Verfügung zu stellen und Gehwege zu realisieren.
- „Halteverbotszonen“ an Straßen wurden als keine gute Idee genannt.
- Es wird berichtet, dass beim Spielplatz „Am Fischgrund“ viel Parkdruck besteht, was die Situation für Fußgänger schwierig macht. Es wurde auch die Kehrmachine „Am Fischgrund“ angesprochen. Der Kehrmachine-Einsatz wurde als sehr positiv bewertet.
- Im „Kernstadtbereich“ wurde die Albert-Fritz-Straße, Goethestraße, Hirschstraße und Obere Grabenstraße angesprochen. Diese stellen Schulweg dar. Autofahrer halten sich oft nicht an die Vorgaben des verkehrsberuhigten Bereichs. Es wird auf die Unwissenheit der Leute, so wie auf eine schlechte Beschilderung hingewiesen. Hier gibt es Konflikte mit Schülern auf dem Schulweg. Pkw-Fahrer nutzen diese Straße als Umfahrung der „Fußgängerzone Hauptstraße“.
- Insbesondere die Straßen beim Begegnungshaus und der Stadtbücherei sind laut Berichten kritisch zu sehen, auch da durch viel Fahrradverkehr Konfliktpotenzial besteht. Weiterhin wird die „Fußgängerzone Hauptstraße“ als konfliktbehaftet durch den vielen Radverkehr gesehen. Es wird angemerkt, dass die neue Schranke der Hauptstraße zu weit in der Fußgängerzone steht.
- Die „Vordere Hauptstraße“ wurde aufgrund von viel Verkehr angesprochen. Die dort befindliche Fußgängerzone wird stark von Radfahrenden und Personen mit Hunden benutzt.
- Es wurde auch thematisiert, dass an der Drehscheibe / Hauptstraße bei der Zentralapotheke Menschen angefahren wurden. Hier wurde angeregt, eine Einbahnstraße im Bereich der „vorderen Hauptstraße“ anzulegen. Die Idee wäre die Zufahrt eher über die Karlstraße zu führen, um Geschwindigkeiten bei der Einfahrt in die Hauptstraße zu reduzieren.
- Im Bereich der Kurpfalzstraße des Astorstifts wurde der Übergang aus der Friedrichstraße in die Fahrradstraße angesprochen. Entlang der Kurpfalzstraße sind die Gehwege auf der Ostseite bis zur Hinteren Grabenstraße zu schmal und Rollstühle haben hier kein Platz auf dem Gehweg.
- In Bezug auf die Fahrradstraße „Kurpfalzstraße“ wurden Unfälle an dem Knotenpunkt Rennbahnstraße / Rheinstraße angesprochen. Hier war die Frage, ob die Beschilderung nicht mit Stopp-Schildern erfolgen könnte.
- Vor dem Astorstift Badstraße werden Bewohner teilweise durch Pkw-Fahrer bedrängt, obwohl die Durchfahrt nicht zulässig ist.
- An der Kreuzung Rheinstraße/ Schwetzingen Straße/ Hardtstraße würde man sich eine Querungshilfe wünschen.
- Es wurde auch die Beleuchtung des Gehweges an der Bürgermeister-Willinger-Straße beim

Bereich Nahversorgung Zentrum angesprochen. Nach Südwesten auf der Seite des Nahversorgungszentrum ist der Gehweg sehr schlecht beleuchtet.

Abbildung 7: Anpassungen an dem Routennetz



Quelle: Planersocietät

Abbildung 8: Impressionen der Workshopphase



Quelle: Planersocietät

## TOP 4 Zusammenfassung und Ausblick

Durch den öffentlichen Workshop in der Astoria-Halle wurde interessierten Bürger:innen die Möglichkeit geboten, sich an der zukünftigen Entwicklung des Fußverkehrs in Walldorf zu beteiligen. Ziel der Veranstaltung war es, ein Interesse am Fußverkehrskonzept zu wecken, zu informieren und in den Austausch zu kommen, um Vorbehalte und Konflikte zu erkennen, aber auch Ideen für die Entwicklung des Fußverkehrs zu sammeln.

In der Workshopphase konnten die Teilnehmenden viele verschiedene Themen zum Fußverkehr ansprechen, wodurch auch ein Stimmungsbild eingefangen werden konnte.

Die Teilnehmenden konnten somit weitere Ideen, wie der Fußverkehr aus ihrer Sicht verbessert werden kann, mitteilen. Diese ergänzen die Hinweise aus der Onlinebeteiligung und fließen in den weiteren Prozess der Erstellung des Fußverkehrskonzepts für Walldorf ein. Als nächster Schritt werden die Anregungen insbesondere aus der Station 2 in das Fußverkehrsnetz bestehend aus Haupt- und Nebenrouten eingearbeitet. Durch die Status-Quo-Analyse und den Anmerkungen zu den Thesen aus dem Workshop werden Ziele für das Fußverkehrskonzept bestimmt und dadurch eine Maßnahmenkonzeption abgeleitet.