

# Zwischenbericht des Fußverkehrskonzepts der Stadt Walldorf vom Dezember 2024

Das Zufußgehen ist die wichtigste Basis-Mobilität aller Altersgruppen auch im öffentlichen Verkehrsraum. Fußverkehrskonzepte versuchen, die Bedeutung und Berücksichtigung des Fußverkehrs in den öffentlichen Verkehrsräumen zu stärken.

Der öffentliche Straßenraum wird definiert als öffentlicher Verkehrsraum, der Platz für alle Verkehrsarten bieten soll. Im Regelfall sollte er aus einer Fahrbahnfläche, den Fuß- und Radwegen sowie größeren und kleineren Plätzen bestehen. Viele bestehende Verkehrsräume sind derzeit noch größtenteils zugunsten des Kfz-Verkehrs ausgelegt sind. Dies liegt vor allem daran, dass der Fußverkehr lange Zeit verkehrspolitisch lediglich als „Sowieso-Verkehr“ wahrgenommen wurde, obwohl er eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt. Auch in Walldorf finden sich viele schmale Straßenräume, die aus historisch gewachsenen städtebaulichen Strukturen resultieren und wenig Platz für Fußverkehr lassen. Daher hat sich die Stadt Walldorf das Ziel gesetzt, die Sicherheit und die Attraktivität des Zufußgehens zu erhöhen (Seite 4-6).

Hierzu hat das beauftragte Planungsbüro Planersocietät aus Karlsruhe die Aufstellung des Konzeptes übernommen und Anfang des Jahres eine Bestandsanalyse gestartet. Durch verschiedene Beteiligungsformate wie zum Beispiel den Online-Dialog im März 2024, bei dem 233 Ideen von Bürgerinnen und Bürgern eingebracht wurden, und den Workshop im Mai 2024 konnten Grundlagen ermittelt und erste Ergebnisse der Erfassung diskutiert werden (Seite 7-20). Damit konnten die Grundlagen zur Bestandsanalyse ausgewertet und eine Zusammenfassung der Stärken und Schwächen sowie der Potenziale aufgestellt werden. Positiv wurden dabei das weitgehende Tempo 30 im Stadtgebiet, die gute Anzahl an gesicherten Querungsanlagen und Bedarfsampeln für den Fußverkehr, die Möglichkeit zu Meldungen über das Online-Schadensmelde-Portal, der Arbeitskreis Nahmobilität und die Mitgliedschaft in der AGFK (Arbeitsgemeinschaft für Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg) benannt. Die größten Potenziale für Verbesserungen werden in der Festlegung von Qualitätsstandards bei Neu- und Umbaumaßnahmen zur Sicherung der Barrierefreiheit, insbesondere durch ausreichende Gehwegbreiten und die Aufwertung und Belebung der Ortsmitte, gesehen (Seite 21-36 und 44-71).

Aus den gesamten Grundlagen, die im ersten Teil des Fußverkehrskonzeptes zu finden sind, wurde eine Strategie entwickelt, die widerspiegelt, wie eine Förderung des Fußverkehrs stattfinden könnte. Hierzu wurden zehn Zielsetzungen definiert und weitere zehn explizite Handlungsempfehlungen aufgestellt, die zu einer Förderung des Zufußgehens beitragen. Wichtig dabei ist, dass in den Formulierungen genügend Raum gelassen wurde, um eine Flexibilität in der Einzelfallbetrachtung zu zulassen. Dies wird am Beispiel Nummer 2 der Handlungsempfehlungen „Ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen“ deutlich. Hierüber soll eine Handlungsreihenfolge festgelegt werden, falls die Regelbreiten nach dem Stand der Technik nicht möglich sein sollten (Seite 72-95).

Die Festlegung eines Fußverkehrsnetzes dient auch dazu, Investitionen und Ressourcen effizient zu lenken und eine Priorisierung der Handlungsstandorte zu ermöglichen. Besonders auf den Haupttrouten soll der Straßenraum vorrangig aufgewertet werden und die Ziele und Handlungsempfehlungen umgesetzt werden. Dabei handelt es sich um einen Plan, der mit der Zeit überprüft und weiterentwickelt werden soll (Seite 37-43).

Der Maßnahmenkatalog bildet das Kernstück und ist die Voraussetzung für die Umsetzung nach der Erstellung des Fußverkehrskonzepts. Dabei handelt es sich um einzelne Maßnahmenempfehlungen, die explizit auf den Hauptfußwegeverbindungen liegen. Sie zeigen Standorte in Walldorf, bei denen die zehn Ziele und Handlungsempfehlungen angewendet werden sollen. Die fünf detaillierten Entwürfe, die sogenannten „Schlüsselmaßnahmen“, stellen darunter Maßnahmen dar, die einen besonderen großen Nutzen für den Fußverkehr darstellen. Sie sollen auch Beispielcharakter haben und sich auf viele weitere Orte in Walldorf übertragen lassen. Andere Maßnahmen waren in den Beteiligungen als besonders wichtig angesehen worden. Darunter fallen: der Kreisverkehrsplatz Nahversorgungszentrum, der Knotenpunkt Luisenstraße/Haydnstraße, der Straßenraum St. Ilgener Straße, der Drehscheibenplatz und der Fußwegs zur Theodor-Heuss-Realschule (Seite 96-116).

Mit der Offenlage des Zwischenberichts wird die Möglichkeit eröffnet, hierzu inhaltliche Rückmeldungen zu geben und Vorschläge einzubringen. Diese sollen in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt und in das Fußverkehrskonzept eingearbeitet werden.