

Protokoll

Arbeitskreis Nahmobilität Walldorf

7. Sitzung: Fußverkehrskonzept und Radverkehr

Ort: Ratssaal Walldorf
Datum: 05.02.2025
Uhrzeit: 19:00 – 21:10 Uhr
Anwesende: siehe Liste der Teilnehmenden

Begrüßung

Bürgermeister Herr Renschler begrüßt die Teilnehmenden des Arbeitskreises und blickt kurz auf den ersten Durchlauf des Arbeitskreises zurück. Er bedankt sich für die kontinuierliche Teilnahme und die gute Zusammenarbeit. Darauf folgt eine kurze Vorstellungsrunde, in der die Anwesenden ihren Namen, ihre Tätigkeit und ihre Erwartungen an den Arbeitskreis nennen.

Anschließend gibt Herr Müller von der Planersocietät einen Überblick über den Ablauf der Veranstaltung. Neben einer kurzen Vorstellung der Ziele und der Rolle des Arbeitskreises sowie des aktuellen Sachstands im Rad- und Fußverkehr und im ÖPNV wird das Schwerpunktthema Fußverkehrskonzept mit den Schlüsselmaßnahmen und der temporären Umgestaltung behandelt.

Überblick:

1. Allgemeiner Teil

- Begrüßung und Vorstellungsrunde
- Ziele und Rolle des Arbeitskreis Nahmobilität
- Sachstand Rad- und Fußverkehr & ÖPNV

2. Schwerpunktthema: Fußverkehrskonzept

- Schlüsselmaßnahme inkl. Workshop-Phase
- Temporäre Umgestaltung östliche Hauptstraße: Auswertungskonzept/Evaluation

3. Austausch – Ergänzende Themen

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

TOP 1 Allgemeiner Teil

Herr Müller stellt kurz die Aufgaben und Ziele des Arbeitskreises vor und geht dabei speziell auf die Rolle des Arbeitskreises ein. Der Arbeitskreis soll dazu dienen, konsensbasierte Empfehlungen auszusprechen und damit die Stadtverwaltung bzw. die politischen Gremien zu unterstützen. Außerdem geht Herr Müller auf die Themen der letzten sechs Sitzungen des Arbeitskreises ein und erläutert die daraus abgeleiteten Maßnahmen.

Im Anschluss stellt Herr Konrad (Stadtplanung und räumliche Entwicklung) den Sachstand verschiedener Aktionen, Maßnahmen und Konzepte der letzten Jahre in Walldorf vor. Insbesondere hebt er die Würdigung der AGFK zur Erreichung der Qualitätsstufe für den Fuß- und Radverkehr hervor. Auch das Radverkehrskonzept stellt Herr Konrad vor und erklärt dessen Inhalt.

Daraufhin geht Herr Tisch (Stadtbaumeister) auf konkrete Maßnahmen im Radverkehr ein, die während der ersten Laufzeit des Arbeitskreises Nahmobilität umgesetzt wurden. Zum Thema Mühlwegkreisel werden folgende inhaltliche Rückfragen gestellt und Anmerkungen gegeben:

- Es gibt positives Feedback zur Einfädelspur am Mühlwegkreisel, da diese gut abgesichert und deutlich erkennbar ist. Jedoch wird auch eine Frage nach dem Fahrrad-Piktogramm auf der Fahrbahn gestellt: dieses würde den Radverkehr nur verwirren und hätte keine ersichtliche Funktion. Herr Konrad erläutert daraufhin, dass Adressat des Piktogramme weniger die Radfahrenden seien und das Piktogramm für mehr Aufmerksamkeit und Bewusstsein im Kfz-Verkehr für den Radverkehr auf der Fahrbahn sorgen soll.
- Eine weitere Rückfrage betrifft die Nutzungspflicht des Einfädelsstreifens. Es wird betont, dass die Führung auf der Fahrbahn nur eine Option darstellt und weiterhin der Gehweg durch die Beschilderung „Radfahrer frei“ genutzt werden kann.
- Eine weitere Meldung bezieht sich auf die unklaren Vorfahrtsregelungen in den Kreisverkehrsausfahrten; hier wird auf eine eindeutigere Information für den Kfz-Verkehr gehofft. Das Problem dabei ist, dass viele Personen nicht sicher wissen, dass bei den Radfurten bei den Ein- und Ausfahrten des Kreisverkehrs der Radverkehr auf dem Radweg dem Kfz-Verkehr Vorfahrt gewähren muss. Im Zusammenhang mit diesem Thema wird auch auf die Dooringzonen-Markierung in der Schwetzingen Straße eingegangen. Häufig würden die gestrichelte Breitstrichmarkierung als Begrenzung der Parkplätze durch den ruhenden Kfz-Verkehr missverstanden, sodass die Fahrbahn weiter verengt werde und Radfahrenden gezwungen seien, noch weiter in der Fahrbahnmitte zu fahren. Auch dort sei das Wissen, wo gefahren werden dürfe und wo nicht, bei vielen Personen noch nicht gegeben. Herr Tisch weist darauf hin, dass diese Maßnahmen regelkonform seien, gibt der Meldung aber Recht, dass man insgesamt mehr Aufklärungsarbeit betreiben könnte; Dies aber als Stadt Walldorf nur begrenzt möglich sei.
- Als letzte Meldung an dieser Stelle wird der als holprig empfundene Übergang des Gehwegs mit „Radfahrer frei“ entlang der Wieslocher Straße und im Bereich der Einmündung in das Neubaugebiet Walldorf-Süd vom Nahversorgungszentrum benannt.

Zwar sei der Bordstein abgesenkt, dennoch werde der Übergang als holprig wahrgenommen. Hier wünscht sich der Teilnehmer eine weitere Absenkung.

Daraufhin erläutert Herr Tisch weitere Maßnahmen, wie die geplanten Fahrrad-Piktogramme und die Querungshilfe in der Schwetzinger Straße sowie Maßnahmen im Fußverkehr. Dazu wird die Rückfrage nach der Möglichkeit gestellt, die eigenen Piktogramme auch auf die Kreisstraße zu markieren. Diese Möglichkeit verneint Herr Tisch und erklärt, dass diese Markierungen nur auf Straßen der Stadt möglich seien.

Frau V. Müller (Stadtplanung) gibt bekannt, dass die Stadt Walldorf in der diesjährigen Schritte-Challenge „#allesgeht“ der AGFK teilgenommen hat und geht kurz auf die positiven Ergebnisse ein.

Zu dem Thema Einführung Ortstarif, das Herr Tisch kurz erläutert, kommt die Rückmeldung einer Teilnehmerin, ob auch Wochen- oder Monatstickets wie Bspw. in Hockenheim angeboten werden könnten und von einer anderen Teilnehmerin dass veranstaltungsbezogene Tarife und/oder Wochentarife für Walldorf eine gute Idee seien (siehe Speyer oder Tübingen, bzw. Hockenheim). Herr Renschler betont, dass dies seitens des VRN nicht angeboten wurde, man aber Möglichkeiten prüfen werde. Hierzu müssen Absprachen mit dem VRN gehalten werden. Bislang sein man mit dem VRN noch zu Mehrfachtickets in Verhandlungen.

Abbildung 1: Arbeitskreis Nahmobilität im Plenum



Quelle: Frau V. Müller, Stadt Walldorf

TOP 2 **Schwerpunktthema: Fußverkehrskonzept**

Herr Müller erläutert den Stand des Fußverkehrskonzepts. Er weist darauf hin, dass der Zwischenbericht des Konzepts vom 24.01. bis zum 28.02. offen ausliegt und es möglich ist, diesen einzusehen. Weiterhin stellt er die bisherigen Ergebnisse mit dem Netzkonzept, dem Zielkonzept und der bisherigen Maßnahmenentwicklung vor.

Schlüsselmaßnahmen inkl. Workshop-Phase

Herr Müller erläutert daraufhin die bisherigen Schlüsselmaßnahmen des Fußverkehrskonzepts und leitet damit in die Workshopphase über. In dieser sollen drei der Schlüsselmaßnahmen nochmals genauer besprochen werden. Zu diesem Zweck teilen sich die Anwesenden in drei etwa gleich große Gruppen auf und diskutieren anhand von Plakaten die Maßnahmen und an welchen Stellen in Walldorf diese Maßnahmen eingesetzt werden können.

Gruppe A: Bordsteinabsenkung und Freihaltung von Sichtfeldern

Folgenden Themen wurden zu dieser Schlüsselmaßnahme besprochen:

Zunächst wurde in die Thematik eingeführt und an zwei beispielhaften Kreuzungen mögliche Verbesserung der Querungssituationen für Zufußgehende an Kreuzungsbereichen vorgestellt. Ziel ist es, durch relativ niederschwellige (Sofort-)Maßnahmen wie Markierungen von Halteverbieten oder das Aufstellen von Pollern – ohne Komplettumbau aller Kreuzungsbereiche - Sichtfelder an dem Knotenpunkt freizuhalten und somit das sichere Queren von Zufußgehenden und die Sicherheitsrelevanten Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund wurde in der Gruppe anhand der Knotenpunkte Haydnstraße/ Luisenstraße/ Friedensstraße sowie Haydnstraße/ Mittlerer Mainzer Weg/ Franz-Schubert-Straße Markierungsmöglichkeiten diskutiert:

In der ersten Variante am Knotenpunkt Luisenstraße / Haydnstraße sollen Grenzmarkierungen (VZ 299) angebracht werden, um das Parkverbot zu verdeutlichen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die zweite Variante an diesem Knotenpunkt geht darüber hinaus, indem zusätzlich der Knotenpunktbereich farblich zur Erhöhung der Aufmerksamkeit hervorgehoben wurde. Im Gegensatz dazu wird vorgeschlagen am Knotenpunkt Haydnstraße/ Mittlerer Mainzer Weg/ Franz-Schubert-Straße durch Markierungen von Gehwegnasen den Kreuzungsbereich verstärkt zu fassen und zu verringern, sodass das Aufstellen für die Querenden verbessert wird und somit ebenfalls die Sichtbeziehungen verbessert werden können.

Folgende Anmerkungen wurden in der Gruppe zum Knotenpunkt Haydnstraße/ Luisenstraße diskutiert:

- Die Knotenpunkte wurden seitens der Teilnehmenden als gut gewählte beispielhafte Knotenpunkte gesehen. Vor allem der Knotenpunkt Luisenstraße ist aus Sicht der Teilnehmenden durch die Enge und die Parksituation sehr unübersichtlich, obwohl dieser eine wichtige Schulwegeverbindung darstelle.

- Die Hervorhebung des gesamten Kreuzungsbereichs wurde durchaus auch kritisch gesehen: Dies könnte auch durch Zufußgehenden als Bevorrechtigung missverstanden werden, stattdessen wurde das Aufbringen von Piktogrammen „Vorsicht Fußverkehr/ Schulweg“ vorgeschlagen. Es wurde auch die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen in solchen Engstellen vorgeschlagen.
- Als kurzfristige Maßnahme wurde das Errichten von Verkehrsspiegeln vorgeschlagen.
- Auch die Einrichtung von Einbahnstraßensystemen wurde vorgeschlagen und diskutiert. Wobei Maßnahmen zur Beschränkung der Geschwindigkeit als notwendig gesehen wurden. Auf Grund der engen Situationen im Bestand wird bereits eine gute Verkehrsberuhigung erreicht.
- Langfristig könnten sich die Teilnehmenden auch durchgehende Gehwege als Gehwegüberfahrten über die Einmündung der Luisenstraße vorstellen, sodass der Fußverkehr entlang des Schulweges Haydnstraße – Friedensstraße gegenüber dem Abbiegenden Verkehr in oder aus der Luisenstraße bevorrechtigt im Kreuzungsbereich wäre.
- Das verdeutlichen des Halteverbots in Kreuzungen von schmalen Straßen müsse Mindeststandard sein. Die Vorschläge der Schlüsselmaßnahme wurden daher als richtige Ansätze gesehen.
- Als weitere ähnliche Knotenpunkte wurden die Einmündungen Moritz-Schwind-Straße und Ludwig-Richter-Straße in die Dannhecker Straße angesprochen.

Folgende Anmerkungen wurden in der Gruppe zum Knotenpunkt Mittlerer Mainzer Weg / Haydnstraße/ Franz-Schubert-Straße diskutiert:

- Beim Knotenpunkt Haydnstraße/ Mittlerer Mainzer Weg/ Franz-Schubert-Straße müsse neben der Markierung weitere Maßnahmen zum Schutz der Zufußgehenden erfolgen. Dabei wurde in der Gruppe diskutiert, welche Maßnahme hier sinnvoll zum Einsatz kommen könnten. Dabei wurde insbesondere das Aufstellen von Pollern und Blumenkübeln diskutiert.
- Der Knotenpunkt wurde durch die Teilnehmenden als sehr unübersichtlich und ausgedehnt gesehen. Viele verkehrsteilnehmenden sei hier die Rechts-vor-links-Regelung nicht deutlich genug.
- Da auch die Fahrbeziehungen insbesondere der Müllabfuhr und die Andienung der privaten Stellplatzzufahren berücksichtigt werden muss, wurde auch über mögliche grafische Verdeutlichung diskutiert. Hier hatte eine Teilnehmerin vorgeschlagen perspektivische Treppen, Bordsteine grafisch vorzutäuschen.
- Den Teilnehmenden war es wichtig, die Barrierefreiheit dabei zu berücksichtigen. Auch Bordsteinabsenkungen sollten eingerichtet werden.
- Als weiteren unübersichtliche Knotenpunkte wurden der Kreuzungspunkt Hauptstraße/ Dannhecker Straße/ Schloßweg, (hier sei der Fußgängerüberweg für Fußgänger zu weit nördlich im Bereich der Bushaltestellen eingerichtet und sollte eine verbesserte Querungssituation geschaffen werden) angesprochen.

Abbildung 2 Plakat: Bordsteinabsenkungen und Freihaltung von Sichtfeldern

Arbeitskreis Nahmobilität

Fußverkehrskonzept - Freihalten von Sichtbeziehungen / Knotenpunktbereiche für den Fußverkehr verbessern

Reicht diese Maßnahme aus?
Welche Variante ist zu bevorzugen?
Haben Sie weitere Ideen, um die Quersungssituation für den Fußverkehr zu verbessern?

Kennen Sie weitere Orte, wo der Einsatz der Maßnahmen sinnvoll wäre?

- KP des Todes → richtiger KP
- Einbahnstraßen-System
- rote Markierung auch Gefahr missverständlich zu werden
- Piktogramme? → Vorsicht Fuß
- Schulweg
- VB
- SPIEGEL?
- Durchgehender Gehweg

Wie könnten solche Knotensituationen umgestaltet werden? Welche Elemente sind kurzfristig, mittelfristig und langfristig sinnvoll? (z. B. Poller, Sichtzeichen, Leitbänke)

Überweg schaffen

BLUMENKREISEL AUFSTELLEN?
Optische Barrieren
Barrierefreiheit beachten
Schmale Straßen immer mit ZickZack im KP

Quelle: Frau V. Müller, Stadt Walldorf

Gruppe B: Umgestaltung von schmalen Straßenräumen in Walldorf

Folgenden Punkte wurden zu dieser Schlüsselmaßnahme besprochen:

- Die Lösung mit den Multifunktionstreifen wird bei bereits sehr schmalen Gehwegen als kritisch gesehen. Insbesondere die Barrierefreiheit könnte durch Einrichtungen zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg, den bereits schmalen Seitenraum noch weiter einschränken. An Stellen, wo der Gehweg beispielsweise durch Treppen sehr eingengt ist, müssten Personen auf die Straße ausweichen, um überhaupt laufen zu können. Dies könnte durch Einrichtungen auf dem Multifunktionstreifen zusätzlich erschwert werden. Auf der anderen Seite wird jedoch auch die Chance gesehen, die Gehwege frei von Mülltonnen zu halten und so angenehme Gehwegbreiten zu gewährleisten. Außerdem wird davon ausgegangen, dass durch den Ersatz der parkenden Fahrzeuge

durch kleinere, den Gehweg abtrennende Einrichtungen die Situation verbessert werden kann. Zusammenfassend wird herausgestellt, dass der Einsatz von Multifunktionsstreifen nur an Gehwegen mit einer ausreichenden Grundbreite sinnvoll ist und sie dort eine gute Übergangslösung/Lösung bieten können.

- Statt Streifen können sich die Anwesenden auch gut Multifunktionsflächen/Sammelstellen vorstellen, damit würde die Möglichkeit bestehen Platz für Mülltonnen etc. zu haben und gleichzeitig nicht den bereits geringen Platz auf den Gehwegen auf längere Distanz einzuschränken.
- Es wird darauf hingewiesen, dass beim Einsatz von Multifunktionsstreifen der Wegfall von Parkplätzen eine umfassende Absprache und Information der Anwohnenden erfordert.
- Als weitere Übergangslösung wird eine generelle Verkehrsberuhigung durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen vorgeschlagen, um den Fußverkehr besser in betreffenden Straßen abzusichern.
- Als generelle Straßen, wo der Straßenraum sehr schmal ist, und es einer Lösung bedarf, werden folgenden Straßen genannt (siehe Abbildung 3):
 - Hans-Thoma-Straße
 - Kurpfalzstraße
 - Rennbahnstraße
 - Bleichstraße
 - Neue Heimat

Abbildung 3 Plakat: Multifunktionsstreifen

Arbeitskreis Nahmobilität

Fußverkehrskonzept - Umgestaltung von schmalen Straßen / Multifunktionsstreifen als Übergangslösung

Sind Multifunktionsstreifen eine gute Lösung oder eher eine Übergangslösung? Wie könnten diese in Walldorf genutzt werden?

Kennen Sie weitere Orte, wo der Einsatz der Maßnahmen sinnvoll wäre?

Das ist ein Problem? Bestenfalls
 Mehr Energiegang → Min. Straßbreite
 Lösung: Langsam
 Sammelstraße
 Verkehrsberuhigung
 natürliche Trennung
 Breite
 Parkplätze folgen Weg → Ausweichen ansprechen

Wie sehen Sie die Umgestaltung der Ziegelstraße?
 Gibt es Verbesserungswünsche oder Probleme?
 La gelungener, aber grün, Gestaltung → Kabel, Hecke
 La Müllabfuhr
 La Vorankommen
 La weniger als Pflanzung
 La Gasse
 La ruhiger
 Eintracht

St. Ilgener Straße

Beispiel Köln

alt

neu

alt

neu

Planersocietät

Quelle: Frau V. Müller, Stadt Walldorf

- Die Straßenraumgestaltung in der Ziegelstraße wird generell als gelungen empfunden. Als einziger Kritikpunkt wird die fehlende Begrünung angesprochen. Der Straßenraum wirkt im Moment zu grau. Mit Bepflanzung könnte auch Beschattung und damit eine Verbesserung des Straßenraumklimas erreicht werden. Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass Bäume und Hecken aufgrund dem Platzbedarf in die Tiefe nicht überall gepflanzt werden können.
- Weiterhin wird das Thema Vorfahrtsregelung angesprochen. Herr Hauenstein erläutert, dass Fahrzeuge aus Einmündungen mit durchgezogenem Bordsteine, wie in der St. Ilgener Straße, dem Verkehr der kreuzenden Straße Vorfahrt gewähren müssen. Hierzu wurde der Hinweis gegeben, dass ein durchgezogener Bord im Bereich der Schnittstelle Ziegelstraße/Ringstraße auch sinnvoll wäre.
- Eine generelle Erweiterung dieser Maßnahme in weiteren Straßenabschnitten wird begrüßt.

- Die Verkehrssituation mit der gemeinsamen Verkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmenden wird als positiv angesehen. Es gab keine negativen Erfahrungen der Anwesenden und das zu Fuß Gehen entlang der Ziegelstraße sei angenehmer.
- Es wird angesprochen, dass die Müllabfuhr befragt werden sollte, ob die bestehenden Straßenraumbreiten für die Einsatzfahrzeuge ausreichend sind.
- Als weitere größere sinnvolle Maßnahme für die schmalen Straßen wird eine Einbahnstraßenregelung in den betreffenden Abschnitten vorgeschlagen, z. B. im Bereich der Adlerstraße, Steinstraße und Zimmerstraße. Gleichzeitig wird aber auch darauf hingewiesen, dass eine solche Maßnahmen eine genauen Prüfung und Mitbeachtung des Verdrängungsverkehr in anderen Straßenabschnitten bedarf und dass z. B. die Hans-Thoma-Straße dringend in beide Richtungen befahrbar bleiben muss.

Gruppe C: Vorgezogene Seitenräume als Querungshilfe

Folgenden Themen wurden zu dieser Schlüsselmaßnahme besprochen:

- Zunächst wurde in die Thematik eingeführt und vorgezogene Seitenräume als Möglichkeit der besseren Querung für Fußgänger an befahrenen Straßen vorzusehen vorgestellt. Dabei ist es Ziel, dass Fußgänger vor parkende Autos treten können, um ein gutes Sichtfeld in die Straßenräume zu erhalten, um herannahenden Fahrzeuge sehen zu können, aber auch selbst gesehen zu werden. Die Gruppe sah im Grundsatz dies durchaus als ein gutes Mittel an, um das Queren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dabei hat man sich auch dafür ausgesprochen, dass die Breite der Verengung der Fahrbahn dennoch so breit sein sollte, das zwei Fahrzeuge sich begegnen können.
- Es wurde auch die Sicht von auf der Straße fahrenden Fahrradfahrern angesprochen. Für diese könnten solche Einengungen durchaus auch Hindernisse sein, sodass man hier entsprechend frühzeitig darauf hingewiesen werden müsste. Daher würde vorgeschlagen, in der jeweiligen Fahrtrichtung vor dem vorgezogenen Seitenraum eine Markierung mit einer Sperrfläche anzubringen, sodass für Radfahrer aber auch für die hinterherfahrenden PKWs frühzeitig die Einengung erkennbar und sichtbar wird. Auch die Markierung der Seitenräume mit reflektierenden Pollern sollte deutlich erkennbar werden. Es wurde auch angeregt, eine Markierung mit einem partiellen Schutzstreifen für Radfahrer zu versehen. Die Gruppe hat angeregt, diese Hinweise entsprechend zu prüfen.
- Die auf der beispielhaften Darstellung gezeigten Situation (Fußverkehrsstrategie Konstanz), bei der ein Kinderwagen in den Fahrbahn Bereich hineinragt, wurde durchaus kritisch wahrgenommen. Hier sollte die Ausformung des vorgezogenen Seitenraums so erfolgen, dass eine Aufstellung mit einem Kinderwagen sinnvoll möglich ist. Die Gruppe sah den Einsatz von vorgezogenen Zeiträumen durchaus als ein mögliches Mittel an, um Querungserleichterungen zu schaffen. Dies ist jedoch sicherlich im Einzelfall entsprechend zu prüfen.

Danach wurden die beiden dargestellten Einsatzvorschläge diskutiert:

Querungshilfe Bürgermeister- Willinger-Straße

In der Bürgermeister- Willinger-Straße wurde die vorgezogene Seitenräume auf der Südseite bei der Wohnbebauung durchaus auch als sinnvoll angesehen. Dabei würde man sich auch davon versprechen, dass die Aufmerksamkeit auch hinsichtlich der Stoppschilder an der Kreuzung Bürgermeister-Willinger-Straße Walzrute erkennbarer würden.

Querungshilfe Ringstraße:

In der Ringstraße wurde die Situation auch thematisiert, hier war es durchaus auch vorstellbar, einen solchen vorgezogenen Seitenraum einzubauen. Dabei sollte jedoch durchaus auch der Verkehrsfluss nicht zu stark beeinträchtigt werden.

Im Weiteren wurden nach Situationen geschaut, bei denen ebenfalls vorgezogene Seitenräume sinnvoll sein könnten:

Querung Hochholzer Straße / Bürgermeister-Willinger-Straße:

- Bei der Querung Hochholzer Straße über die Bürgermeister-Willinger-Straße insbesondere von aus der Stadt selbst kommend, ist durch die konkav querende BMW-Straße die Einsicht in die Straßenräume für Fußgänger durchaus schwierig. Daher wäre es durchaus wünschenswert, hier einen Seitenraum zu haben von dem aus, die Fußgänger gut in die querende Bürgermeister-Willinger-Straße sehen kann und auch wahrgenommen wird.
- Im Sinne von Querungshilfen wurden auch die Nußlocher Straße und die Schwetzingen thematisiert. Hierzu konnten jedoch keine dezidierten Situationen vorgeschlagen werden, welche mit einem vorgezogenen Seitenraum auszustatten wären.

Weitere Themen jenseits vorgezogener Seitenräume:

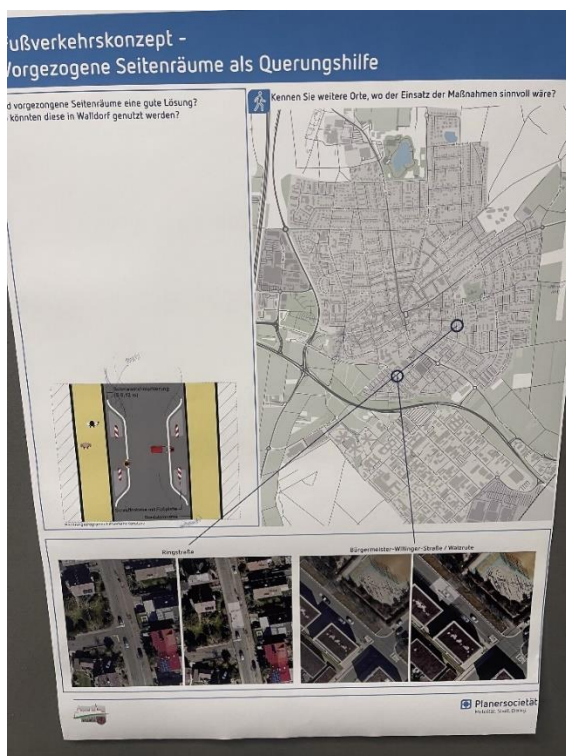
Kreuzungsbereich Schlossweg / Hauptstraße:

- Es wurde der Bereich Schlossweg Kreuzung Hauptstraße und Hochholzer Straße angesprochen. Hier war die Vorstellung geäußert worden, durch eine Einengung der Fahrbahn die Geschwindigkeit von Fahrzeugen von Süden aus dem Schlossweg in Richtung Hauptstraße zu reduzieren. Es wurde gebeten, diese Situation hinsichtlich möglicher Eingriffsmöglichkeiten zu untersuchen.

Kreuzung Johann-Jakob-Astor-Straße / Sambugaweg:

- Bei dieser Kreuzung wurde von einer Teilnehmerin thematisiert, dass hier der Straßenraum sehr aufgeweitet wäre und durchaus Verengungen denkbar wären. Diese Auffassung als Gefahrenstelle wurde in der Gruppe nur bedingt geteilt.

Abbildung 4: Plakat: Querungshilfe



Quelle: Frau V. Müller, Stadt Walldorf

Temporäre Umgestaltung östliche Hauptstraße: Auswertungskonzept/Evaluation

Herr Tisch erläutert kurz das Leuchtturmprojekt des Fußverkehrskonzepts mit der temporären Umgestaltung der östlichen Hauptstraße. Herr Müller übernimmt daraufhin die Vorstellung von möglichen Evaluations- und Bewertungsmethoden, um den Erfolg der Umgestaltung bewerten zu können. Es entsteht dabei eine offene Diskussion, in der die Anwesenden Anregungen und Fragen stellen:

- Zu dem Thema Befragungen wird gleich zu Anfang darauf hingewiesen, dass die Umfrage der IHK, die bereits zu diesem Thema gemacht wurde, nur bedingt zum Vergleich herangezogen werden kann, da diese nur einer Stichprobe entspricht. Herr Tisch verweist darauf, dass die IHK-Befragung auch eine Online-Befragung beinhaltet hatte und diese zumindest zur Orientierung gut herangezogen werden könne.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Evaluation sich örtlich nicht nur auf die Hauptstraße beziehen darf und auch Umgebungseffekte miteinbezogen werden sollten. Als Beispiel wird hierbei der Verdrängungsverkehr in der Umgebung des Astor-Stifts und der Rückstau in Richtung Drehscheibe genannt.
- Als gute Idee wird von den Anwesenden die Möglichkeit gesehen, mit QR-Codes auf die Befragung aufmerksam zu machen. Es wird sich generell eine kontextbezogene Bewertung der Evaluation in den Lokalitäten in der Hauptstraße gewünscht. Dies könne auch mittels Postkartenbefragung erfolgen.
- Es sei wichtig, den Wegfall der Parkplätze und die kostenlosen Parkplätze im näheren

Umfeld zu kommunizieren. Man solle sich bei der Befragung nicht zu eng auf die Hauptstraße beschränken, sondern auch das Umfeld im Blick behalten, um Auswirkungen durch Verdrängungsverkehren erkennen zu können.

- Eine Teilnehmerin schlägt vor, eine repräsentative Gruppe von ca. 100 Bürgerinnen und Bürgern durch Auslosung bzw. Auswahl i.S. einer zufälligen Stichprobe zu erreichen. Diese sollten in einer Vorher-Nachher-Befragung repräsentativ zur temporären Umgestaltung befragt werden. Herr Müller gibt hierzu bedenken, dass diese Befragungsmethode mit einem hohen Aufwand verbunden sei und nach seinen Erfahrungen oft mit einer geringen Rücklaufquote zu rechnen sei.
- Ein Teilnehmender schlägt vor, die Befragung mit einem Gewinnspiel zu verbinden, um die Rücklaufquote zu erhöhen.
- Eine Teilnehmerin schlägt als analoge Befragung vor, die Onlinebefragung in der Walldorfer Rundschau zur Abgabe abzudrucken und beim Rathaus abgeben zu können. Zudem könne der Fragebogen auch in öffentlichen Einrichtungen wie dem Astor-Stift ausgelegt werden.
- Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Befragung eine Unterscheidung nach Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger berücksichtigt werden sollte.
- Für Gewerbetreibende solle ein extra Evaluationsbogen entwickelt werden. Dies ist wie in der Präsentation dargestellt vorgesehen.
- Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass beim Fragebogen die Frage nach dem Ziel im Vordergrund stehen müsse: Bei einer zu breiten und ausführlichen Umfrage rechne er nur mit einem Rücklauf von sehr Überzeugten. Er plädiere daher für eine möglichst kurze Umfrage mit einer überschaubaren Anzahl an Fragen. Eine kurze online-Abfrage über QR-Codes sieht er gewinnbringender.
- Auch ein Infostand an einem Tag am Anfang sei aus Sicht der Teilnehmer wünschenswert.
- Weiter wurde darüber diskutiert, ab wann die temporäre Umgestaltung als Erfolg zu bewerten sei. Für eine Teilnehmerin könne von einem Erfolg gesprochen werden, wenn die Aufenthaltsqualität gesteigert, die Fußgängerzone belebter, sodass es auch eine Auswirkung auf Geschäfte erfolgt. Zudem sei ein Sicherheitsgewinn wichtig. Austausch – Ergänzenden Themen

Vorschläge zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf

- Der Schadensmelder wurde von den Teilnehmenden gelobt. Er sei eine großartige Einrichtung, da man auch zu seiner Anregung rasch Rückmeldung bekomme.
- Ein Teilnehmer berichtet aus dem AK Verkehr Waldschule über die Probleme mit Elterntaxis. Hier fehle es an Lösungen, auch zu Zeiten in denen nicht der GVD vor Ort sei. Er bittet hier um verstärkte Kontrollen zur Entspannung der Situation.
- Auch in der Kurpfalzstraße wird um verstärkte Kontrollen gebeten. Hier gebe es weiterhin

zu viel Kfz-Durchgangsverkehr. Ein weiterer Teilnehmer schlägt zur Verhinderung von Durchgangsverkehr Modalfilter vor. Herr Konrad stellt klar, dass diese Lösung nur in Verbindung mit einem Einbahnstraßenkonzept möglich ist.

- Weiter wird in der Hauptstraße um eine verstärkte Kontrolle durch den GVD auf den Behinderten-Parkplätzen gebeten. Ein weiterer Teilnehmer spricht dabei auch das sich häufige gehwegparken insbesondere an der Ecke Lammstraße an.

Ausblick

Herr Müller bedankt sich bei den Anwesenden und weist auf den nächsten Arbeitskreis am 09. Juli 2025 hin. Dieser soll als Begehung/Rad-Begehung stattfinden, bei der umgesetzte Maßnahmen angeschaut werden. Die Teilnehmenden sprechen sich auf Rückfrage dafür aus, diese Sondersitzung bereits um 18 Uhr zu beginnen.

Bürgermeister Herr Renschler bedankt sich abschließend für die gute Zusammenarbeit sowie die konstruktiven Diskussionen im Arbeitskreis und verabschiedet die Runde.

Karlsruhe, 07. Februar 2024,

gez. Hauenstein

Anhang

Präsentation
Teilnehmendenliste