



Bericht

Fußverkehrskonzept für die Stadt Walldorf

Stadt Walldorf

FD 42 - Stadtplanung
Nußlocher Straße 45
69190 Walldorf

Dortmund, im Januar 2026

www.planersocietaet.de

Erstellt durch



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät

Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

Bearbeitung:

Moritz Müller / Raphael Domin (Projektleitung)

Jan Hauenstein

Manuel Kitzmann

www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: Achim Mende www.wall-dorf360.de Alle weiteren Fotos und Grafiken, wenn nicht weiter angegeben: Planersocietät

Inhalt

1	Anlass und Aufgabe	4
2	Öffentlichkeitsbeteiligung	7
2.1	Online-Beteiligung	7
2.2	Bürgerworkshop	17
2.3	Offenlage des Zwischenberichts	20
3	Ausgangssituation zur Mobilität in Walldorf	21
3.1	Lage in der Region und verkehrliche Anbindung	21
3.2	Bevölkerungs- und Stadtstruktur	24
3.3	Wichtige Quell- und Zielorte in Walldorf	27
3.4	Vorhandene Unterlagen, Daten und Konzepte	29
3.5	Einschätzung zum Fußverkehrsaufkommen	33
4	Netzkonzeption im Fußverkehr	38
4.1	Herleitung der Routen	38
4.2	Verlauf der Fußverkehrsrouten	44
5	Bestandsanalyse	46
5.1	Längsverkehr	46
5.2	Querverkehr	51
5.3	Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität	58
5.4	Erreichbarkeitsanalyse	65
5.5	Unfallanalyse	70
5.6	Zusammenfassende Stärken und Schwächen	74
6	Ziele und Grundsätze der Fußverkehrsförderung	76
6.1	Fußstrategie Walldorf: 10-plus-10-Punkte-Programm	77
6.2	10-plus-10-Punkte-Programm	79
7	Maßnahmenkonzeption	110
7.1	Mustermaßnahmen	110
7.2	Maßnahmenkatalog	127
7.3	Weitere Umsetzungs- und Finanzierungshinweise	157
7.4	Leuchtturmprojekt „Sommerstraße“ - Verkehrsversuch vordere Hauptstraße	159
8	Evaluationskonzept	168
8.1	Umsetzungsanalyse	169
8.2	Wirkungsanalyse	170
8.3	Einzelprojektanalyse	172
8.4	Evaluationsbericht	173
9	Zusammenfassung und Ausblick	174
10	Quellen	175

1 Anlass und Aufgabe

Die Stadt Walldorf will mit einem Fußverkehrskonzept die Sicherheit und die Attraktivität des Zufußgehens erhöhen und ein Maßnahmenprogramm zur Behebung von Defiziten und Mängeln umsetzen.

Die Stadt Walldorf ist seit 2018 Teil des Mobilitätspakts Walldorf–Wiesloch. Mobilitätspakte sind freiwillige Zusammenschlüsse von Vertreter:innen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft. Mit ihrer Teilnahme verfolgt die Stadt Walldorf das Ziel, den Berufsverkehr im Wirtschaftsraum nachhaltig zu verbessern. Der Mobilitätspakt hat die Förderung der aktiven Mobilität und deren Vernetzung als wesentliche Aufgabe und Schlüssel für eine nachhaltige Mobilität herausgestellt.

Mit dem Fußverkehrs-Check 2021 - auch von dem Fachbüro Planersocietät durchgeführt - hat die Stadt Walldorf den Weg für eine systematische Fußverkehrsförderung geebnet und Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit stärker für den Fußverkehr sensibilisiert. Aufbauend auf den dabei erzielten Ergebnissen, beschlossen Verwaltung und Politik, sich verstärkt im Fußverkehr zu engagieren. Dieses Engagement mündete in der Mitgliedschaft der Arbeitsgemeinschaft für Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK BW). Damit wurde zugleich das Ziel ausgegeben, die Auszeichnung des Landes Baden-Württembergs „AGFK_Qualitätsstufe“ zu erreichen, die auch bereits erreicht wurde. Die von der AGFK-BW definierten Meilensteine auf dem Weg dorthin und der Wille der Stadt Walldorf, eine gesamtstädtische Strategie zur Förderung des Fußverkehrs zu entwickeln, führen zu einem Fußverkehrskonzept für Walldorf.

Als direktes Ergebnis der Fußverkehrs-Checks wurde 2022 der „Arbeitskreis Nahmobilität“ gegründet. Er setzt sich aus unterschiedlichen Personengruppen aus Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Ergänzend werden bei Bedarf Fachleute aus relevanten Fachgebieten eingeladen, sodass der durch die Fußverkehrs-Checks angestoßene Austausch dauerhaft strukturiert und fachlich fundiert fortgeführt werden kann. Der Arbeitskreis hat anlassbezogen wichtige Rahmenbedingungen und Zielsetzungen für das Fußverkehrskonzept in Walldorf aufgestellt sowie inhaltliche und räumliche Schwerpunkte definiert. So sollte eine integrierte Netzkonzeption erstellt werden, die vor allem auch die nördlichen Wohngebiet mit dem zentralen Versorgungsbereich verbinden, und die Anbindung der Arbeitsstadt an die Wohnstadt und den Bahnhof aufgreift. Inhaltlich soll der Fokus auf Sicherheit (insbesondere barrierefreie Wege) und Aufenthaltsqualität zur Umsetzung einer lebenswerten Stadt, durch Straßenumgestaltungen gelegt werden. Dabei müssen die schmalen Gehwegbreiten und der hohe Parkdruck berücksichtigt werden.

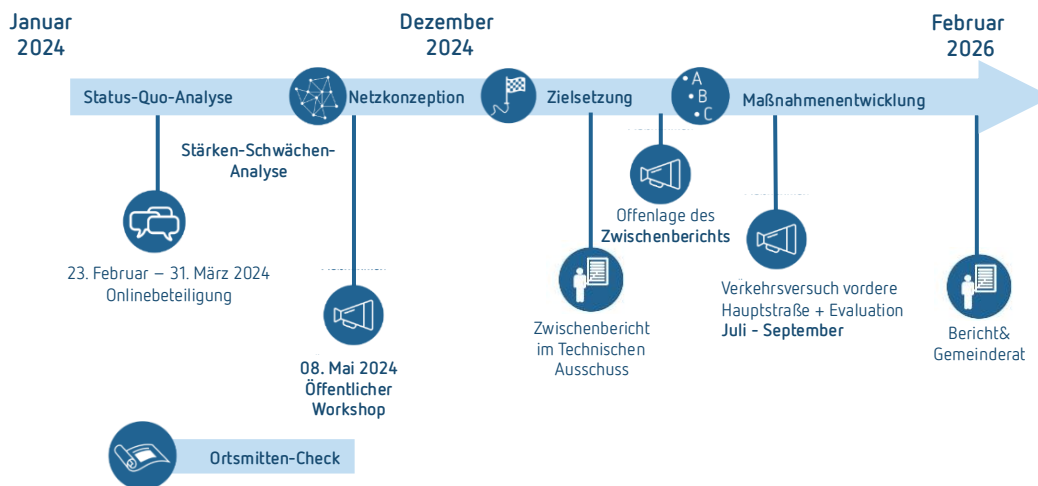
Mit dem Fußverkehrskonzept sollen die Bedingungen für den Fußverkehr in Walldorf untersucht und systematisch verbessert werden. Grundsätzlich bringt Walldorf gute Voraussetzungen für einen starken Fußverkehr mit. So verfügt es über ein kompaktes Stadtgebiet, in dem die wichtigsten Ziele fußläufig erreichbar sind, und bietet damit ein hohes Potenzial für eine Stadt der kurzen Wege. Auch die ebene Topographie begünstigt das Zufußgehen.

Diese Rahmenbedingungen sollen nun mit dem gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept genutzt werden, um Walldorf als Stadt der aktiven Mobilität weiter zu qualifizieren.

Prozess und Zeitplan

Das Fußverkehrskonzept gliedert sich in verschiedene Bausteine, die aufeinander aufbauen und eine stringente Vorgehensweise sichern (vgl. Abbildung 1). Der Prozess zur Erarbeitung des Fußverkehrskonzepts für die Stadt Walldorf ist über einen Zeitraum von etwa zwei Jahren vorgesehen und wurde Anfang 2026 fertiggestellt.

Abbildung 1: Ablauf des Fußverkehrskonzeptes



Quelle: Planersocietät

In einem ersten vorbereitenden Schritt wurden die Grundlagen erarbeitet. Dazu sind in einem Auftaktgespräch zwischen der Stadt Walldorf und der Planersocietät die Aufgabenstellung konkretisiert und der Projektverlauf terminlich und inhaltlich abgestimmt worden. In der Grundlagen-Analyse wurden anschließend bereits vorhandene Konzepte und Daten der Stadt Walldorf analysiert und wichtige Punkte für den Fußverkehr herausgearbeitet. Auf Grundlage wichtiger Quell- und Zielverbindungen wurde ein erstes Hauptfußwegenetz definiert, das durch die Hinweise aus einer Onlinebeteiligung und einem öffentlichen Workshop finalisiert und kartographisch aufgearbeitet wurde (vgl. Kapitel 4).

Im Anschluss daran fand die Bestandsaufnahme der festgesetzten Hauptwegerouten statt, die mit Hilfe schriftlicher und fotografischer Dokumentation vor Ort festgehalten wurde. Dabei wurden sowohl die Bestandsinfrastruktur (z. B. Art der Führung, Querungen, Bushaltestellen, Geschwindigkeitsniveau) als auch festgestellte Mängel (z. B. fehlende Barrierefreiheit, Engstellen, mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit) festgehalten, die daran anknüpfend in Karten dargestellt worden sind (vgl. Kapitel 5).

Neben der Netzkonzeption und der Stärken-Schwächen-Analyse wurde eine konkrete Zielsetzung für Walldorf entwickelt. Diese ist in der sogenannten Fußstrategie Walldorf als 10-plus-10-Punkte-Programm mit konkreten Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen verankert. Die gemeinsam mit der Stadtverwaltung und den Teilnehmenden des öffentlichen Workshops erarbeiteten Grundsätze der Fußverkehrsförderung für Walldorf bilden ein zentrales Element und dienen als Grundlage für die anschließende Maßnahmenkonzeption.

Im Zentrum der Maßnahmenkonzeption stehen fünf Mustermaßnahmen, die neben Prinzipskizzen je anhand einer konkreten Beispielsmaßnahme für Walldorf veranschaulicht werden (siehe Kapitel 7.1). Sie umfassen auf Walldorf abgestimmte Lösungen, die besonders häufig vorkommen oder entlang der Hauptfußverkehrsrouten eine hohe Wirksamkeit im Hinblick auf die Ziele der Fußstrategie aufweisen. Hierzu wurden entsprechende Prüfschemata entwickelt, die bei den Einzelfallentscheidungen unterstützend wirken sollen. Ergänzend dazu wurde ein Maßnahmenkatalog erstellt, der aus der Bestandsanalyse abgeleitete und kartografisch verortete Maßnahmen enthält (siehe Kapitel 7.2). Dieser Katalog umfasst zahlreiche kleinere Einzelmaßnahmen, die vor allem der Beseitigung festgestellter Mängel dienen und die Ziele der Fußstrategie aufgreifen.

Darüber hinaus wurde als innovatives Leuchtturmprojekt während der Erarbeitung des Fußverkehrskonzepts im Sommer 2025 auch ein Verkehrsversuch durchgeführt: Zwischen Juni und September wurde die vordere Hauptstraße temporär umgestaltet, um die Qualität für den Fußverkehr dort maßgeblich zu verbessern. Der Wunsch nach Verbesserungsmaßnahmen in diesem Bereich wurde bereits in zahlreichen Beteiligungsformaten und Konzepten thematisiert (Fußverkehrs-Check 2021, Arbeitskreis Nahmobilität, Einzelhandelskonzept, Ortsmitten-Check, IHK Innenstadtberatung). Der Verkehrsversuch diente vor allem zur Erprobung von Maßnahmen und ermöglicht es, Maßnahmen auszutesten, bevor sie baulich und langfristig umgesetzt werden. So konnten wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, ob die Maßnahmen geeignet sind, die Qualität für den Fußverkehr genügend zu steigern sowie gleichzeitig vorliegende Nutzungskonflikte ausreichend beachtet werden. Eine entsprechende Beteiligung und Evaluation der Vor- und Nachteile ist wichtiger Bestandteil des Verkehrsversuchs (siehe Kapitel 7.4).

2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsplanung und die zukünftige Entwicklung der Mobilität betreffen alle Walldorfer Bürger:innen sowie alle Besucher:innen. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Der dabei entstehende Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen für Bewohner:innen entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität hat daher erhebliche Auswirkungen auf die Einwohnenden, Betriebe und Unternehmen in Walldorf und muss für eine erfolgreiche Mobilitätswende von den Bürger:innen mitgetragen werden. Hierfür ist ein partizipativer Prozess notwendig, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden. Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Walldorfer Fußverkehrskonzepts findet dabei auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Formaten statt.

Die Ergebnisse aus der bisher erfolgten Beteiligung werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

2.1 Online-Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung des Fußverkehrskonzepts wurde zwischen dem 23. Februar und 31. März 2024 eine Online-Beteiligung durchgeführt. Die Online-Beteiligung diente vor allem dazu, Hinweise und Ideen zu Maßnahmen im Fußverkehr von den Bürger:innen zu erhalten. Sie sind täglich in der Stadt Walldorf unterwegs und damit ein Teil des Verkehrsgeschehens; sie kennen daher viele Alltagssituationen und Probleme des Fußverkehrs am besten. Im Rahmen der Onlinebeteiligung bestand die Möglichkeit, in eine interaktive Karte Anregungen und Hinweise einzutragen.

Die Online-Beteiligung stellt einen zentralen Bestandteil der Status-quo-Analyse des Fußverkehrskonzeptes in Walldorf dar. In einer interaktiven Karte konnten mit Hilfe von Pins zu den Rubriken „Aufenthaltsqualität (z. B. Neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen etc.)“, „Querungen (z. B. neuer "Zebrastrreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)", „Gehweg ausbauen (z. B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)", „Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z. B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)", „Barrierefreiheit verbessern (z. B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)" und „Sonstiges" Anregungen und Ideen eingetragen werden. Hier ging es auch darum, Problemstellen bzw. Mängel und Stärken des Fußverkehrs in Walldorf zu benennen. Zudem hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Beiträge mit „Gefällt mir" (im Folgenden als Like bezeichnet) zu bewerten und zu kommentieren.

Neben der Möglichkeit, Ideen zu verorten, wurden die Teilnehmenden auch nach ihren wichtigsten Routen im Alltag und in der Freizeit gefragt, um diese Informationen für die Netzkonzeption nutzen zu können. Die Ergebnisse zu den Routen sind Kapitel 4.1.2 dargestellt.

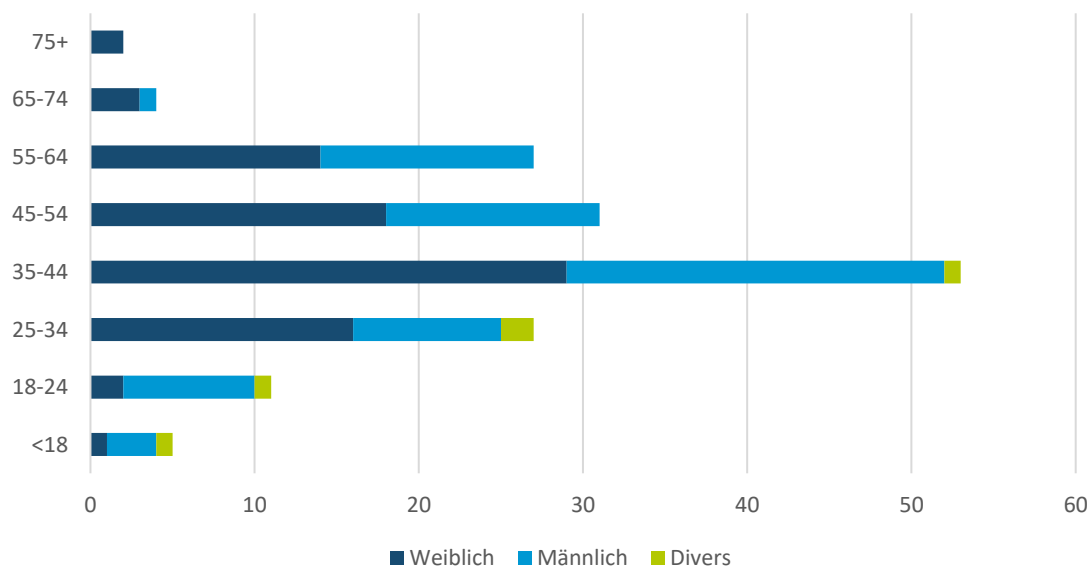
Allgemeine Zahlen

Insgesamt haben 294 Teilnehmende 233 Beiträge, 54 Kommentare und 349 Likes in die interaktive Karte von Walldorf eingetragen. Mit 13 Likes kommt die am besten bewertete Idee aus dem Feld *Gehwege ausbauen*, die den schmalen Gehweg zwischen Drehscheibe und Lindenplatz thematisiert.

Ein Beteiligungsformat wie die interaktive Karte wird erfahrungsgemäß vorrangig genutzt, um auf gewisse Missstände und Handlungserfordernisse hinzuweisen und weniger, um bereits gute Situationen hervorzuheben. Dies ist auch in Walldorf der Fall.

Da eine möglichst niederschwellige Teilnahme ermöglicht werden sollte, konnten die Interessierten an der Online-Beteiligung anonym teilnehmen. Das heißt, man konnte bei der Beteiligung auch als Gast mitmachen. Lediglich die Angabe eines Geburtsdatums, Geschlechts und einer Postleitzahl waren notwendig. Zur Teilnahme bestand keinerlei Verpflichtung. Das Diagramm zeigt die Altersverteilung der 160 Teilnehmenden, die ihr Alter angegeben haben. Besonders die Altersgruppen 35-44 (33 % der Nutzenden) und 45-54 (19 %) sind stark vertreten. Am schwächsten sind die Altersgruppen <18 (3 %), 65-74 (3 %) und 75+ (1 %) vertreten. 25 Personen gaben an nicht in Walldorf zu wohnen.

Abbildung 2: Altersverteilung der Teilnehmenden der Online-Beteiligung

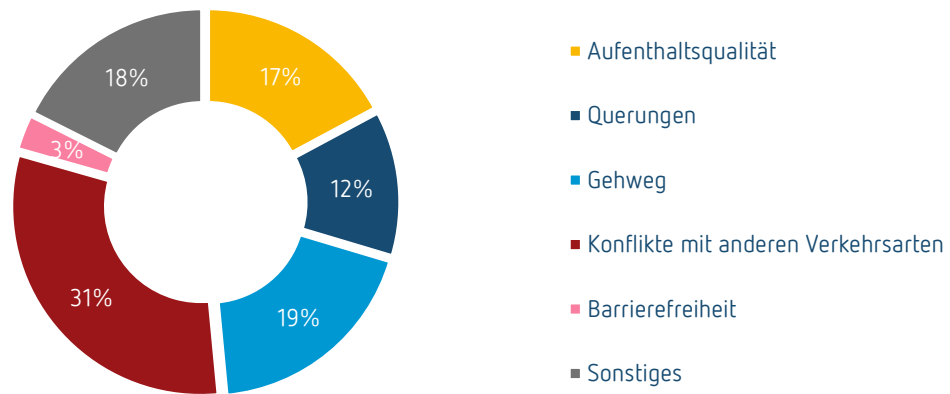


Quelle: Planersocietät

Rubriken

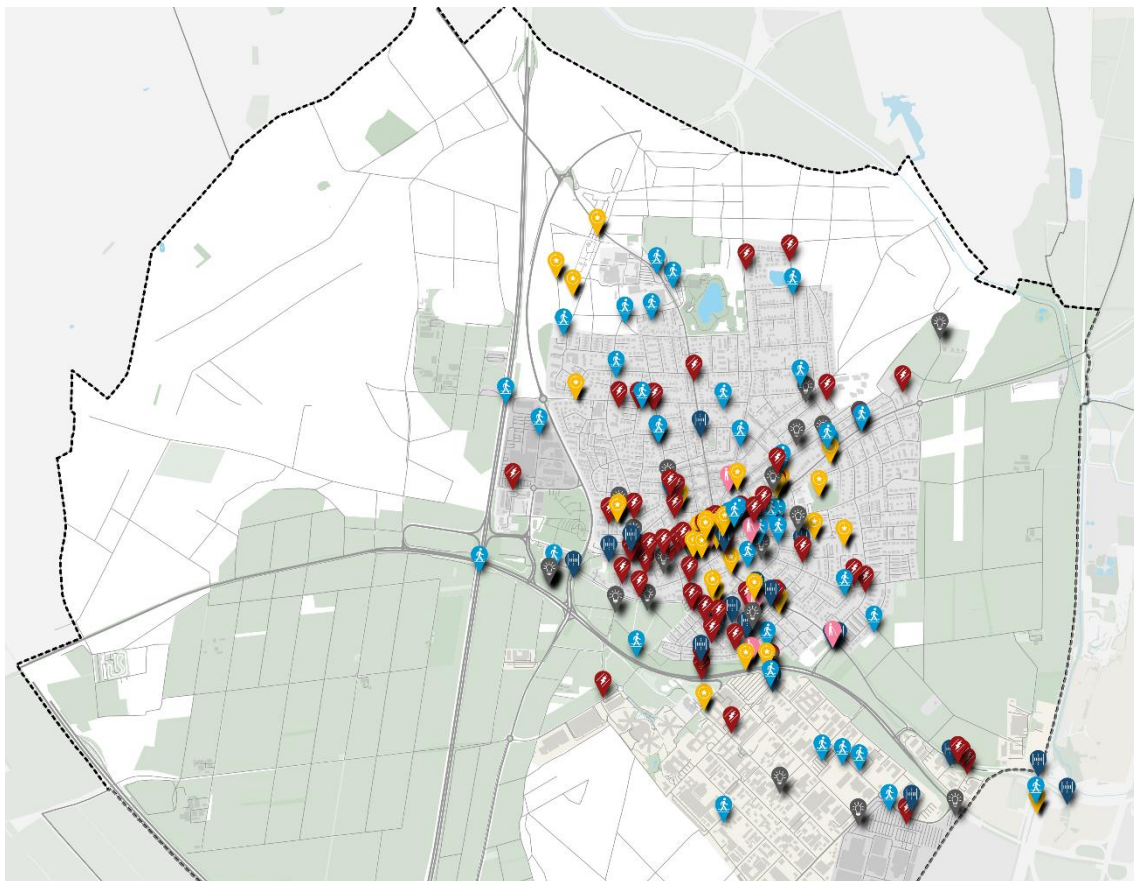
Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, ihre Beiträge selbstständig Rubriken zuzuordnen. Beiträge, die einer anderen Rubrik besser zuzuordnen waren, wurden nachträglich durch das Planungsbüro in die entsprechende Rubrik verschoben. Somit stellt das hier dargestellte Ergebnis bereits eine nachbearbeitete Version da. Die Verteilung der 233 Beiträge in die vorgegebenen Rubriken ist in Abbildung 3 dargestellt.

Abbildung 3: Verteilung der Beiträge in die interaktive Karte nach Rubriken









Quelle Planersocietät

Abbildung 4: Verortung aller Beiträge in die interaktive Karte



Kategorien Ideenmelder

-  Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)
-  Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)
-  Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)
-  Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)
-  Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)
-  Sonstiges

0 500 1.000 m

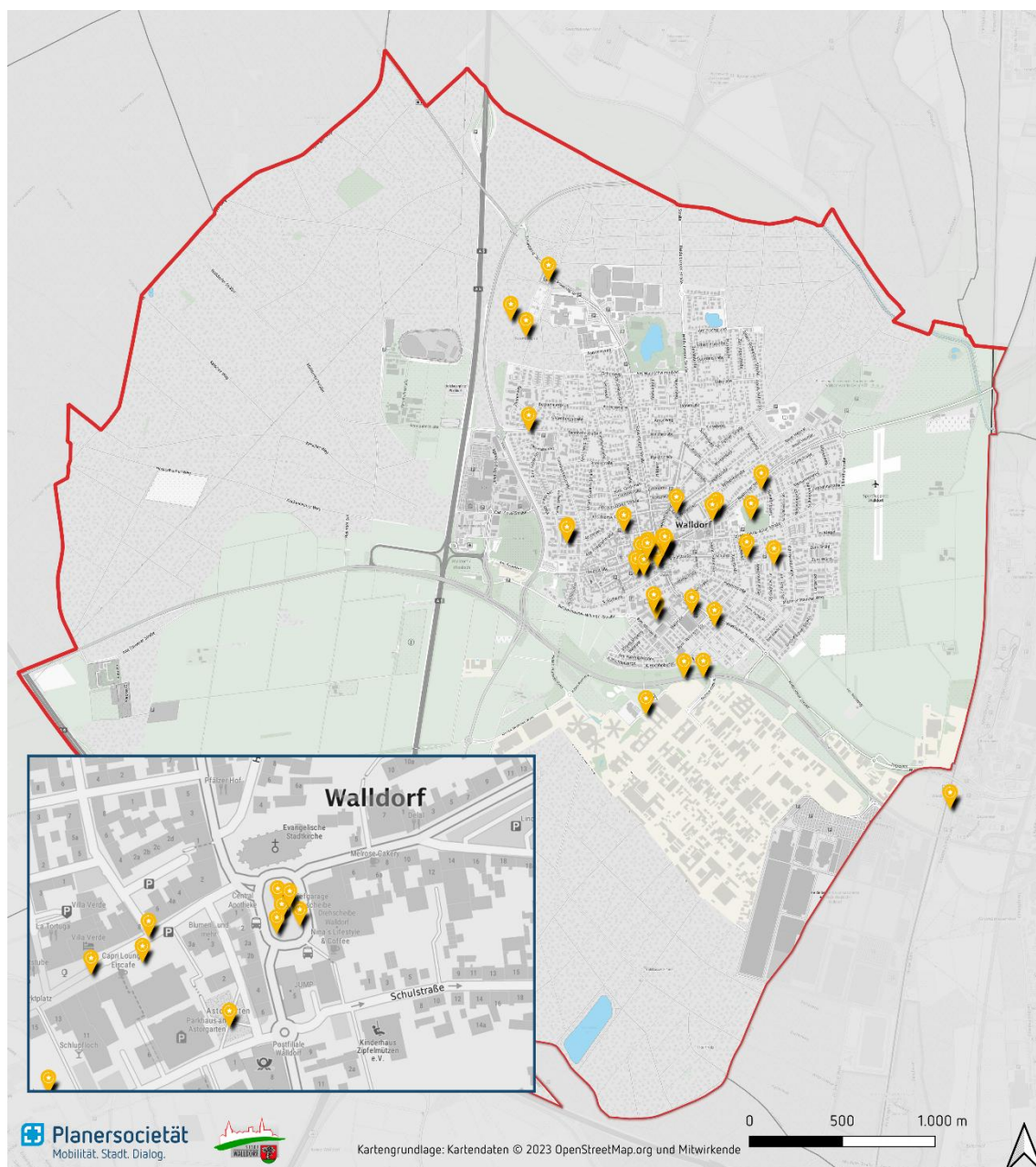
Mit 72 Beiträgen (31 Prozent der Einträge) wurde die Rubrik *Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben* am häufigsten ausgewählt. 19 Prozent aller Anregungen (44 Beiträge) wurden in der Rubrik *Querungen* geteilt. Für die Rubrik *Gehweg ausbauen* wurden 29 Beiträge verfasst und bei der Rubrik *Aufenthaltsqualität* 40 Beiträge eingezeichnet. In der Rubrik *Barrierefreiheit verbessern* wurden sieben Beiträge verfasst. 41 Beiträge wurden unter der Rubrik *Sonstiges* eingetragen. Durch diese Verteilung zeigt sich, dass die Teilnehmenden am meisten Ideen und Anregungen zu Konflikten mit anderen Verkehrsarten und Gehwegen eingetragen haben.

Bei der Verteilung der 349 Likes auf die verschiedenen Rubriken ist ein ähnliches Bild ersichtlich. 136 Likes wurden auf Beiträge der Rubrik *Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben* verteilt, 69 auf Beiträge aus der Rubrik *Aufenthaltsqualität* und 63 Likes haben Beiträge aus *Gehweg ausbauen* erhalten. Ergänzend ist noch zu erwähnen, dass die Zuordnung zu den Rubriken nicht immer eindeutig ist und deswegen die hier genannten Werte nur Anhaltspunkte sind. Beispielsweise können Beiträge der Rubrik *Gehweg* meist auch der Rubrik *Barrierefreiheit* zugeordnet werden.

Rubrik Aufenthaltsqualität

In der Rubrik *Aufenthaltsqualität* finden sich Anregungen und Hinweise zu öffentlichen Räumen und der Situation der Aufenthaltsqualität vor Ort sowie Anmerkungen zu Spiel- und Sportflächen und möglichen Verkehrsberuhigungen. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 40 Beiträge verfasst, 5 Kommentare abgegeben und 69 Likes verteilt. Die Beiträge sind besonders in der Ortsmitte und auf verschiedene Grünflächen im Stadtgebiet verteilt. Ein besonderer Schwerpunkt besteht an der Drehscheibe in der Ortsmitte. Hier sind sieben Beiträge, die sich mit der Aufenthaltsqualität an diesem Platz beschäftigen. Die Beiträge bemängeln insbesondere die fehlende Beschattung, den Mangel an Grün und Sitzgelegenheiten sowie die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr.

Abbildung 5: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Aufenthaltsqualität*

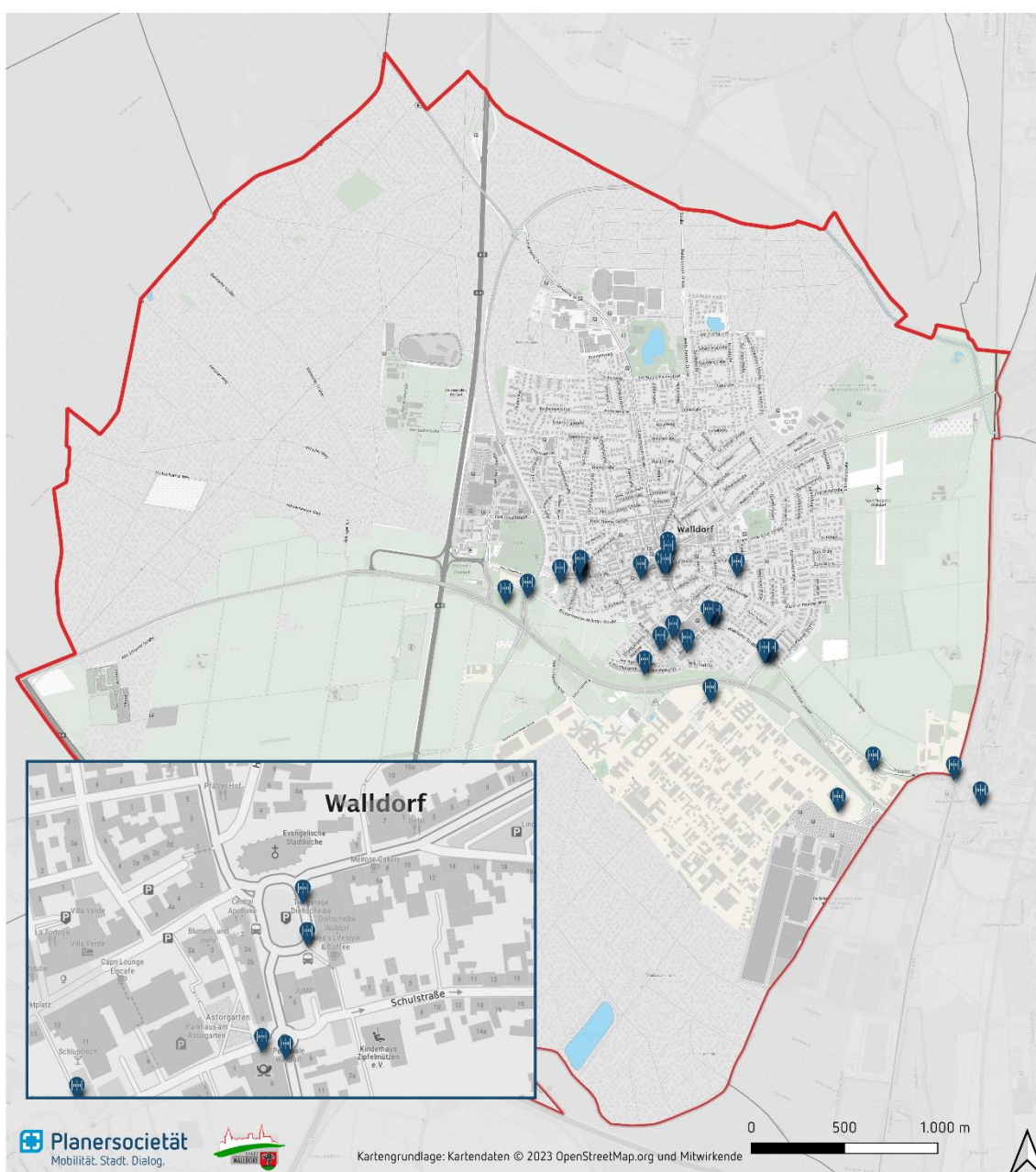


Quelle: Planersocietät

Rubrik Querungen

In der Rubrik Querungen finden sich Anregungen und Hinweise zu bestehenden gesicherten oder ungesicherten Querungsstellen sowie Vorschläge und Ideen zur Herstellung von neuen Querungsanlagen. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 29 Beiträge verfasst, 5 Kommentare abgegeben und 41 Likes verteilt. Verortet sind die 29 Beiträge mehrheitlich im südlichen Stadtgebiet. Besondere Schwerpunkte finden sich in der Ortsmitte von Walldorf und an der Wieslocher Straße. Inhaltlich fordern die Beiträge schwerpunktmäßig neue gesicherte Querungsanlagen, besonders an den Kreisverkehren auf der Wieslocher Straße und der Bahnhofsstraße. In den Wohngebieten liegt der Fokus mehrheitlich auf der Verbesserung bestehender Anlagen.

Abbildung 6: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Querungen*

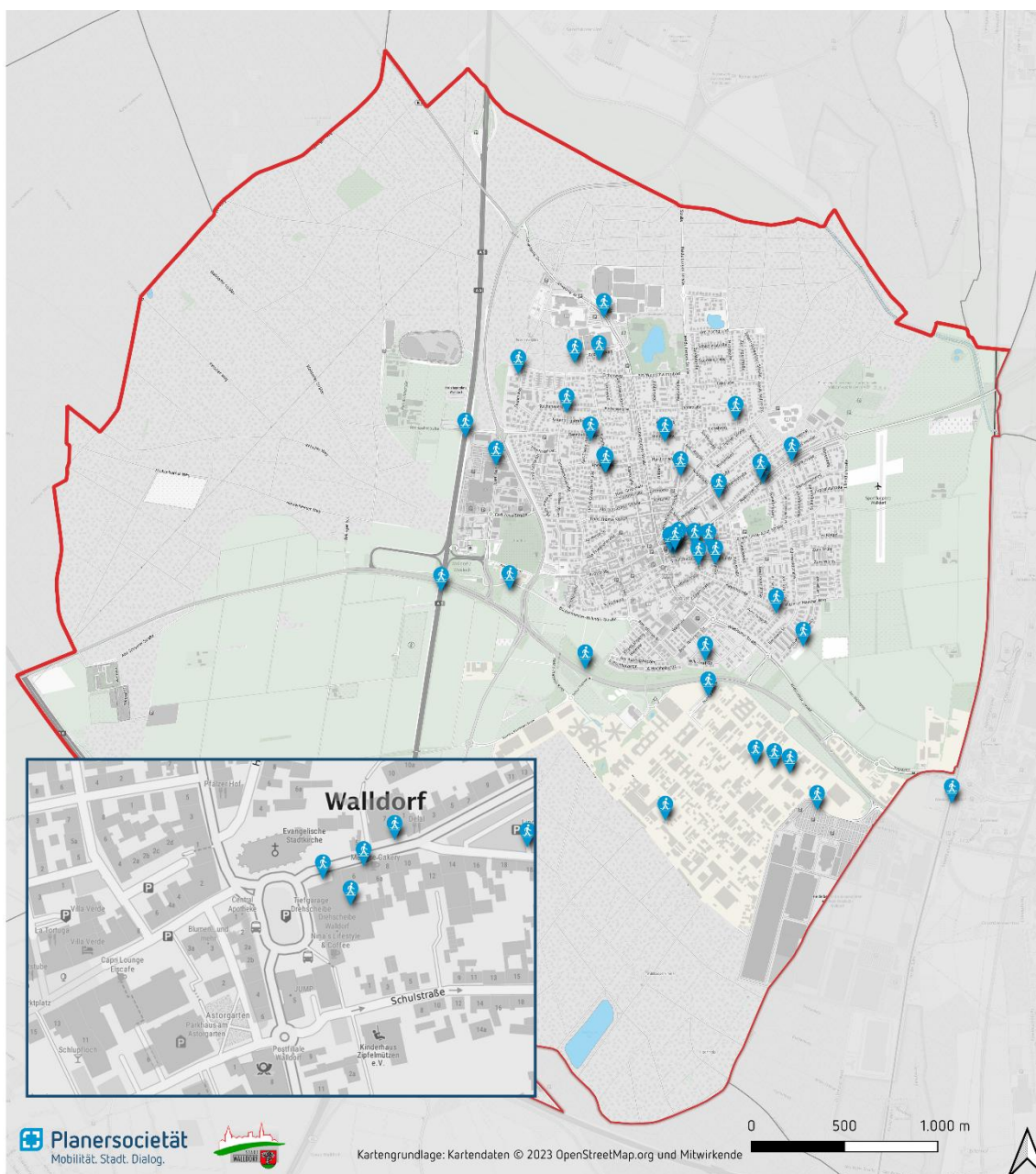


Quelle: Planersocietät

Rubrik Gehweg ausbauen

In der Rubrik *Gehweg ausbauen* finden sich Anregungen und Hinweise zu verschiedenen Gehwegen und deren Zustand. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 44 Beiträge verfasst, 6 Kommentare abgegeben und 63 Likes verteilt. Verortet sind die Beiträge im gesamten Stadtgebiet. Die Beiträge sind hauptsächlich auf die Ortsmitte und die Wohngebiete verteilt. Besonders wird die Breite von einigen Gehwegen auf wichtigen Verbindungsrouten kritisiert, wie beispielsweise der Gehweg zwischen Drehscheibe und Lindenplatz. Auch werden fehlende Gehwege thematisiert, wie an der Neuen Heimat im Nordosten der Stadt.

Abbildung 7: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Gehweg ausbauen*

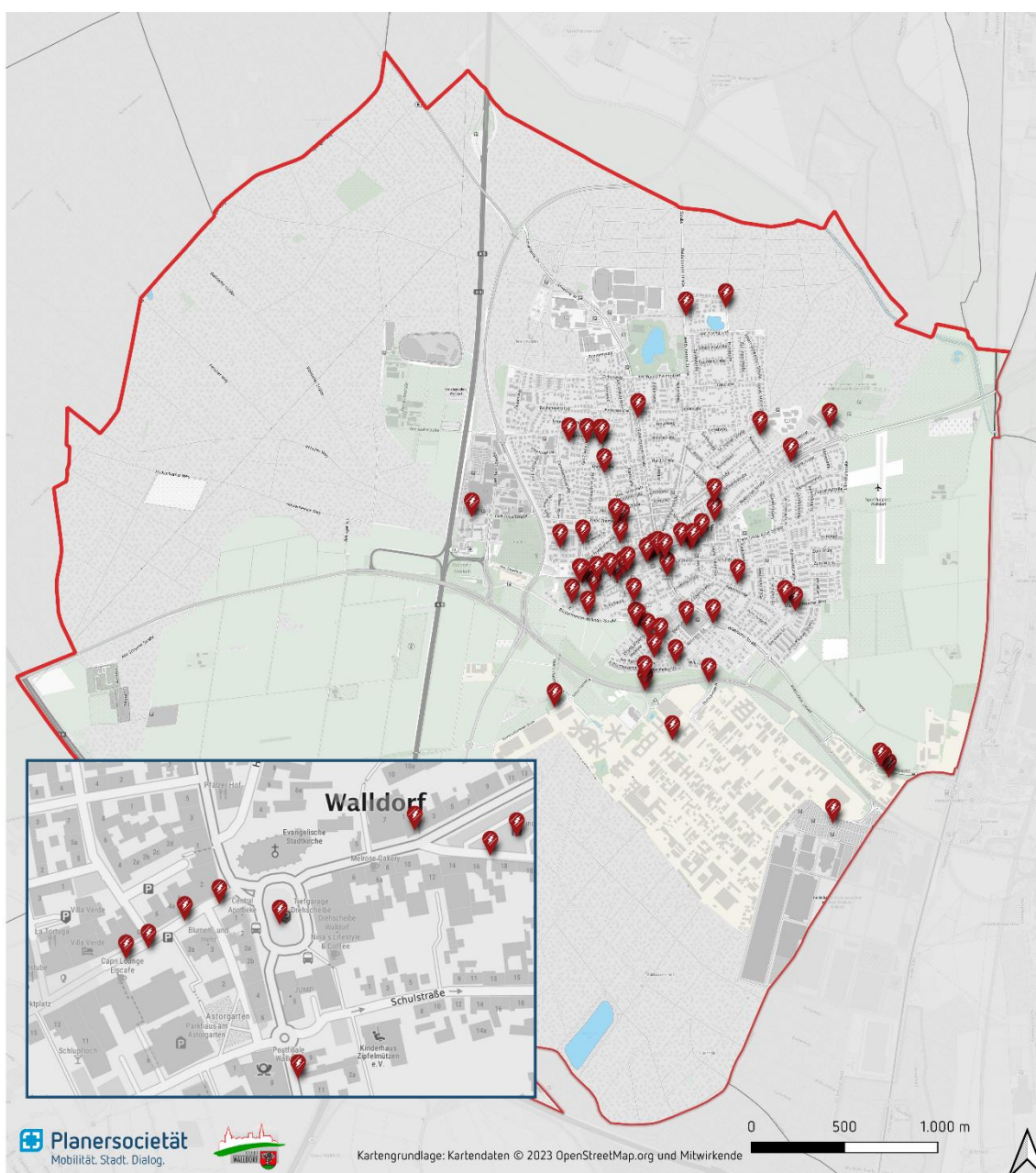


Quelle: Planersocietät

Rubrik Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben

In der Rubrik *Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben* finden sich Anregungen und Hinweise zu Stellen, an denen besondere Konfliktsituationen zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsarten bestehen. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 72 Beiträge verfasst, 31 Kommentare abgegeben und 136 Likes verteilt. Verortet sind die Beiträge im gesamten Stadtgebiet mit besonderem Schwerpunkt auf der Hauptstraße in der Ortsmitte. Thematisch werden schwerpunktmäßig Konflikte mit dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr in den Beiträgen erwähnt. Beispielsweise wird in der Hauptstraße angemerkt, dass es häufig zu Konflikten zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Fußverkehr kommt oder Vorfahrtsregeln durch dem fließenden Kfz-Verkehr missachtet werden.

Abbildung 8: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben*

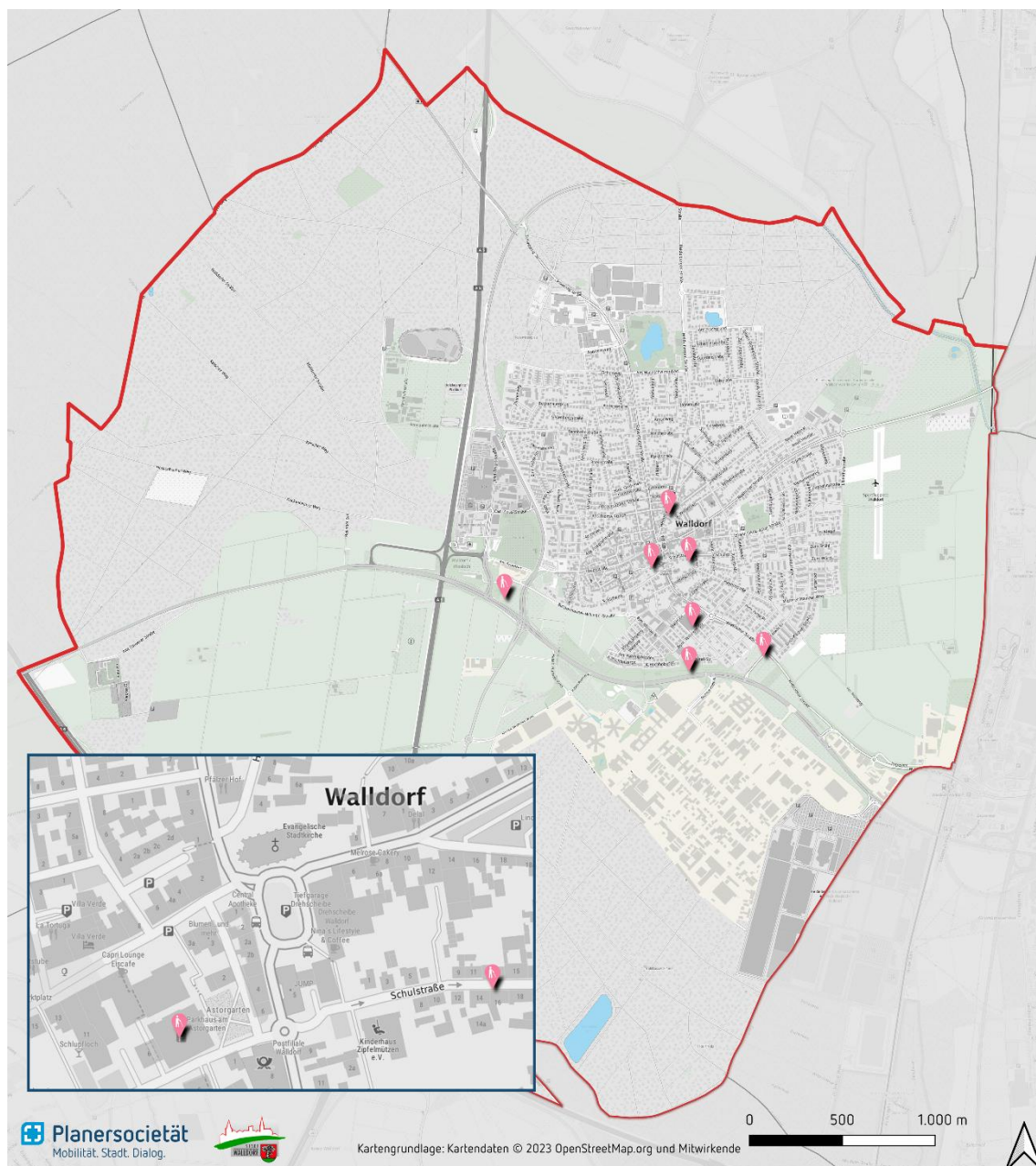


Quelle: Planersocietät

Rubrik *Barrierefreiheit verbessern*

In der Rubrik *Barrierefreiheit verbessern* finden sich Anregungen und Hinweise zu Orten mangelnder Barrierefreiheit in Form von Hindernissen, Stufen oder ähnlichem. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 7 Beiträge verfasst, 1 Kommentar abgegeben und 3 Likes verteilt. Verortet sind die Beiträge eher in der südlichen Hälfte der Stadt. Thematisch werden hier kleinere Mängel der Barrierefreiheit behandelt wie fehlende abgesenkte Bordsteine oder rollstuhlgerechte Gehwege. Es finden sich jedoch auch in anderen Rubriken einzelne Beiträge, die das Thema Barrierefreiheit behandeln, wie beispielsweise der Rubrik Gehwege ausbauen.

Abbildung 9: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Barrierefreiheit verbessern*

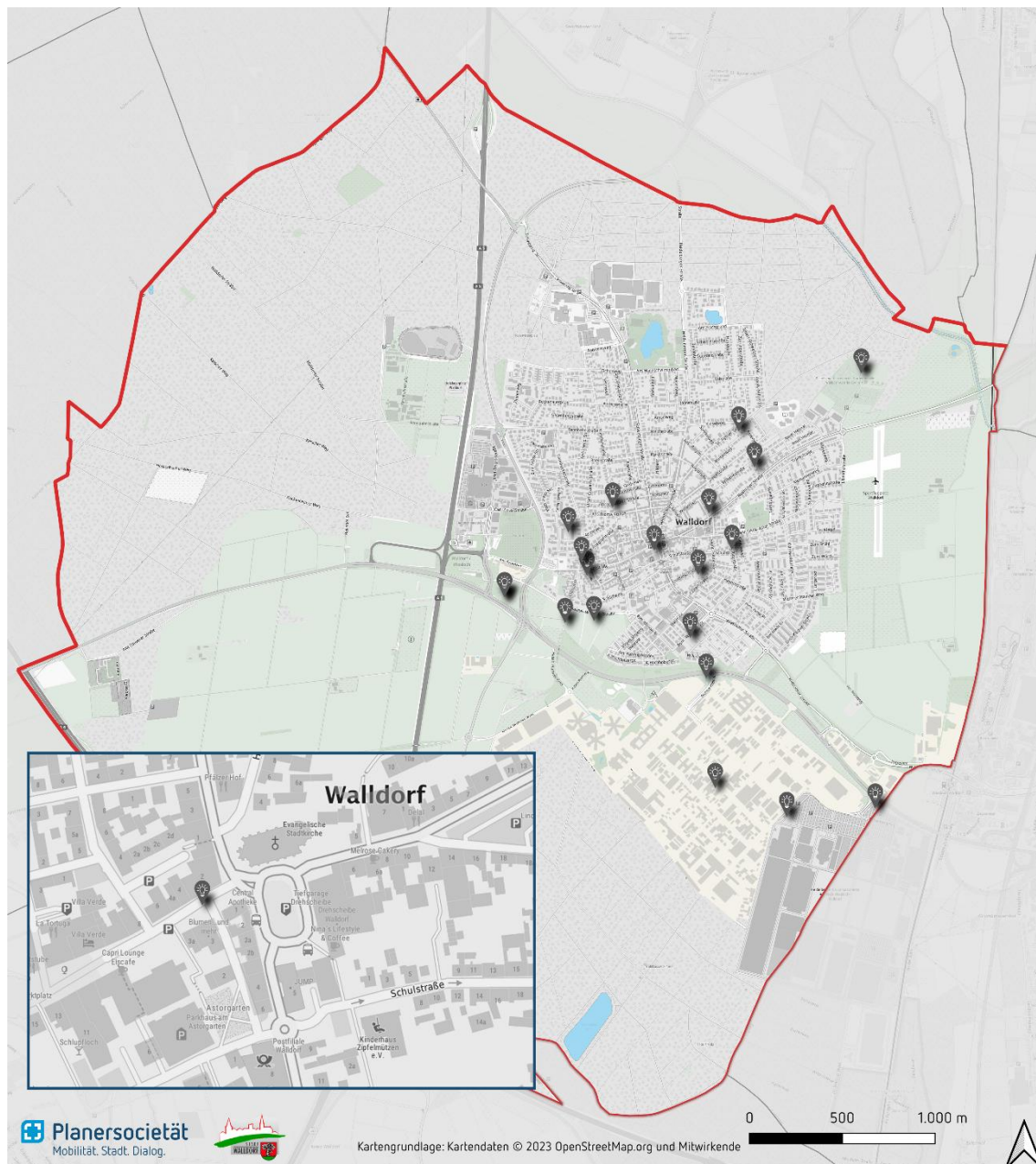


Quelle: Planersocietät

Rubrik Sonstiges

In der Rubrik *Sonstiges* finden sich Beiträge, die keiner der übrigen Rubriken zugeordnet werden können. Dies liegt unter anderem daran, dass der direkte Bezug zum Fußverkehr fehlt (z. B. den Kfz-Verkehr oder Einzelhandel betreffende Beiträge) oder sehr spezifische Anregungen beigetragen wurden. Insgesamt wurden in dieser Rubrik 41 Beiträge verfasst, 6 Kommentare abgegeben und 37 Likes verteilt. Verortet sind die Beiträge im gesamten Stadtgebiet. Thematisiert werden in diesen Beiträgen Probleme, die nicht direkt den Fußverkehr betreffen, zum Beispiel schlechte Sichtbeziehungen für den Kfz-Verkehr, oder Beiträge, die nicht in eine der anderen Rubriken eingeordnet werden können, wie blendende Beleuchtung auf einem Fußweg.

Abbildung 10: Verortung der Beiträge aus der Rubrik *Sonstiges*



Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung und Ausblick

Die Auswertung der Online-Beteiligung zeigt, dass es in Walldorf ein großes Interesse der Bürgerschaft an der Verbesserung des Fußverkehrs gibt. Im Zeitraum vom 23. Februar und 31. März 2024 haben insgesamt 294 Teilnehmende 233 Beiträge, 54 Kommentare und 349 Likes in die interaktive Karte eingetragen.

Die hohe Beteiligung zeigt, dass digitale Beteiligungsformate wie diese interaktive Karte ein effektives Mittel sind, um die Meinungen und Wünsche der Bürgerschaft zu erfassen.

Ein sehr zentrales Thema bei der Beteiligung sind die Konflikte speziell mit dem Rad- und Kfz-Verkehr in der Stadt. Dies deutet auf einen besonderen Handlungsbedarf im Bereich Verkehrsverhalten sowie Regelungen im Straßenverkehr hin.

Räumlich betrachtet liegt der Schwerpunkt der Beiträge auf der Ortsmitte, im speziellen auf der Hauptstraße und der Drehscheibe. An der Drehscheibe wird besonders die Aufenthaltsqualität bemängelt, verschiedene Vorschläge zu deren Verbesserung werden eingebracht. In der Hauptstraße auf der anderen Seite werden besonders die Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr thematisiert. Abseits von diesen Schwerpunkten wird besonders in den Wohngebieten der Zustand der Gehwege bemängelt; die Teilnehmenden wünschen sich Verbesserungen.

Die einzelnen Hinweise können im Anhang eingesehen werden.

Die Hinweise aus der Online-Beteiligung ergänzen die durch die Planersocietät durchgeführte Bestandsaufnahme und -analyse und werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Alle Beiträge und Kommentare stehen der Stadt Walldorf zur Verfügung, sodass ggf. auf kleine Anliegen zeitnah reagiert werden kann bzw. die zuständigen Stellen informiert werden können.

2.2 Bürgerworkshop

In der Auftaktveranstaltung zum Fußverkehrskonzept in Walldorf wurden der Ablauf und die Ziele des Projekts erläutert. Zudem wurden erste Eindrücke aus der Bestandsaufnahme präsentiert. In einer anschließenden Workshopphase hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, das Fußverkehrsroutennetz für Walldorf sowie verschiedene Zielthesen zu diskutieren. Der Entwurf des Fußverkehrsroutennetz stammte dabei aus Ergebnissen aus der Online-Beteiligung und Absprachen mit der Gemeinde. Darüber hinaus konnten die Bürger:innen auf Mängel hinweisen und Wünsche im Hinblick auf den Fußverkehr in Walldorf äußern.

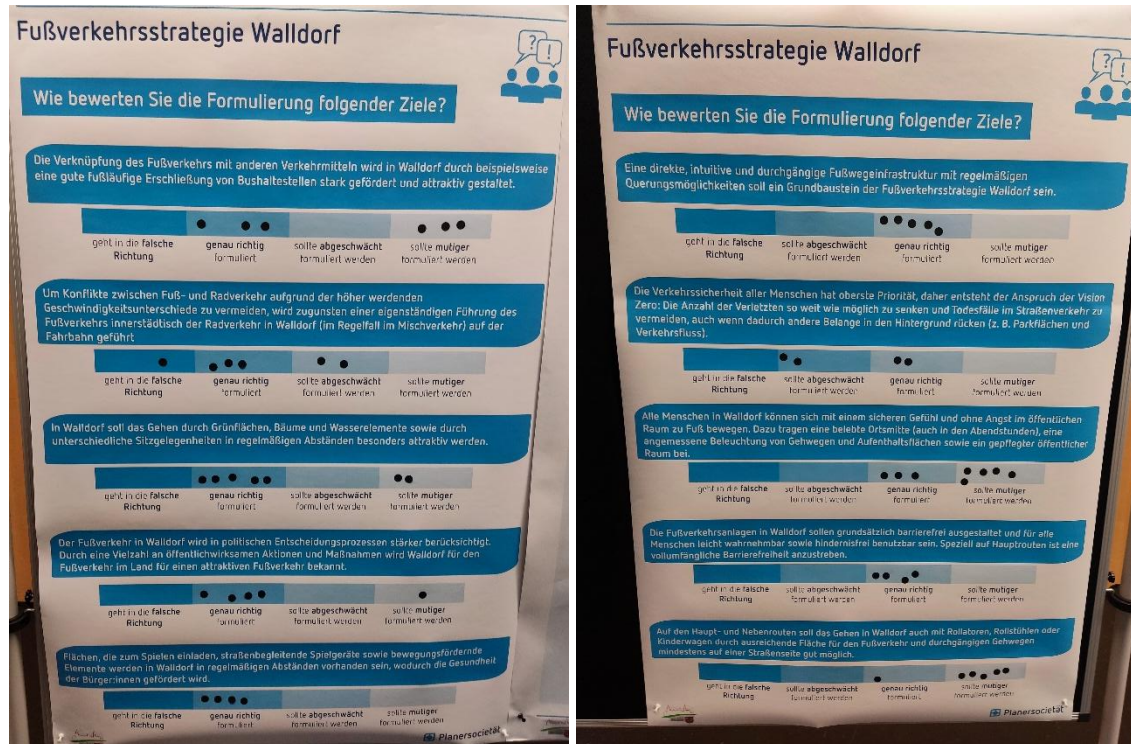
Die Ergebnisse dieser Veranstaltung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Zielthesen

Es wurde allgemein Einigkeit darüber erzielt, dass die Ziele spezifisch auf Walldorf abgestimmt werden sollten, um konkrete und nicht zu allgemeine Aussagen zu treffen. 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 sollte das Ziel sein, eine Stadt zu haben, in der man sich gut zu Fuß bewegen kann.

Besonderer Handlungsbedarf wird von den Teilnehmenden bei den schmalen Gehwegbreiten und dem -gefälle, Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung sowie Konflikte mit dem Radverkehr gesehen.

Abbildung 11: Ergebnis der Bewertung von Thesen im Workshop



Zu den Fußverkehrsrouten:

Die vorab entwickelten Fußverkehrsrouten wurden größtenteils als sinnvoll erachtet. Besonders wichtig sind dabei die Routen entlang der Schulwege, wie beispielsweise die Friedenstraße und die Straße „Am Waldschwimmbad“. Auch die Ziegelstraße sowie die Verbindung zum Bahnhof und dem Kino wurden als bedeutend hervorgehoben.

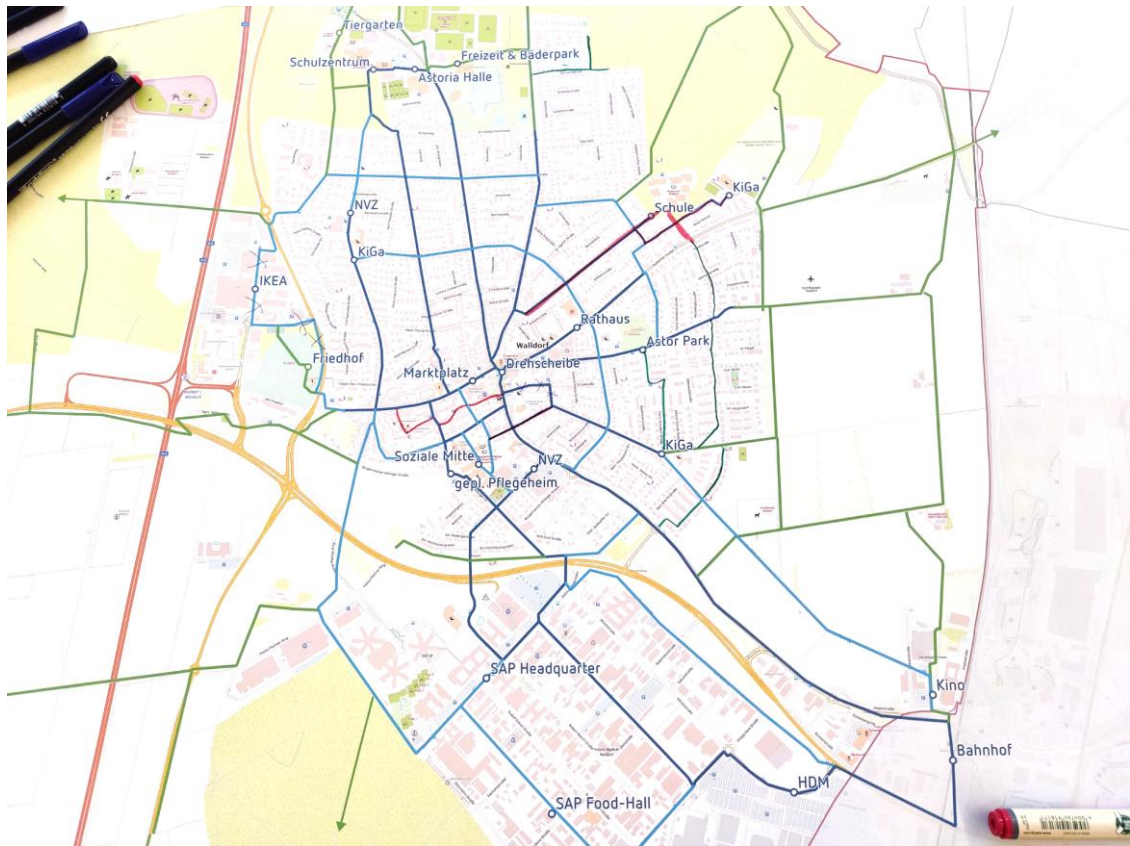
Zusätzlich wurden weitere wichtige Routen diskutiert, darunter die Erich-Kästner-Straße als wichtige Freizeitroute, sowie der „Dreckweg“ in Walldorf-Ost als Alltagsroute.

Im Rahmen der Diskussion wurden auch verschiedene parallel verlaufende Routenoptionen miteinander verglichen. Dazu gehören unter anderem die Verbindung in Richtung Ikea, die am Friedhof vorbeiführt, sowie die Ost-West-Verbindung über den Rockenauer Pfad, Jahnstraße und Rennbahnstraße.

Des Weiteren wurden weniger bedeutende Fußachsen angesprochen, wie etwa die Schulstraße. Auch Probleme mit der Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Konflikte mit dem Kfz-Verkehr in den Bereichen Albert-Fritz-Straße, Goethestraße und der Fußgängerzone Hauptstraße wurden benannt.

Insgesamt zeigt sich, dass es ein breites Interesse an der Optimierung des Fußverkehrsnetzes in Walldorf gibt und dass sowohl wichtige als auch weniger bedeutende Routen einer eingehenden Betrachtung bedürfen.

Abbildung 12: Anpassungen am Routennetz



Durch den Bürgerworkshop erhielten interessierte Personen die Möglichkeit, sich aktiv an der zukünftigen Entwicklung des Fußverkehrs in Walldorf zu beteiligen. In der Workshopphase hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, eine Vielzahl von Themen rund um den Fußverkehr anzusprechen. Dies führte zu wertvollen Erkenntnissen und der Entwicklung von weiteren Ideen - beispielsweise die Idee eines Einbahnstraßenkonzepts mit Radverkehr frei, um in schmalen Straßen zumindest einen einseitigen Gehweg schaffen zu können.

2.3 Offenlage des Zwischenberichts

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehrskonzept hatte die Stadt Walldorf den Zwischenbericht transparent zur Verfügung gestellt und alle interessierten Bürger:innen eingeladen, sich aktiv in den weiteren Planungsprozess einzubringen. Das Zwischenergebnis konnte im Zeitraum vom 24. Januar bis 28. Februar 2025 sowohl online über die städtische Webseite als auch während der regulären Öffnungszeiten im Rathaus eingesehen werden. Mit der Offenlage verfolgte die Stadt das Ziel, umfassende Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu erhalten und so die Qualität sowie die Akzeptanz der weiteren Planungsschritte zu erhöhen.

Im Zuge der Beteiligung wurde ein Hinweis zum Verlauf des vorgesehenen Fußverkehrsnetzes (Aufnahme der Rennbahnstraße und der Bleichstraße in das Nebennetz), zu vorgeschlagenen Maßnahmen sowie zu bislang noch nicht berücksichtigten Problemstellen gegeben. Die eingebrachten Problemstellen und Maßnahmenvorschläge umfassten unter anderem:

- Einrichtung einer Querungshilfe in der Bürgermeister-Willinger-Straße auf Höhe der Hochholzer Straße
- Nicht vollständig barrierefrei ausgeführte Bordsteinabsenkungen am Fußgängerüberweg in der Nußlocher Straße auf Höhe des Lidl-Marktes
- Prüfung eines Einbahnstraßensystems in Jahnstraße und Bleichstraße zur Verkehrsberuhigung und zur Schaffung breiterer Gehwege
- Bedarf einer Querungshilfe am Knotenpunkt Rennbahnstraße / Schwetzingen Straße / Bleichstraße
- Unzureichende Beleuchtung am Kinderhaus „Gewann Hof“ in Richtung der Stellplätze an den Schrebergärten
- Hinweise auf den möglichen Wegfall von Parkplätzen in der Hauptstraße, der insbesondere für ältere Personen als kritisch bewertet wurde
- Fehlender Gehweg auf Höhe der Kinderkrippe im Rockenauer Pfad
- Vorschlag zur Einrichtung einer Einbahnstraße im Rockenauer Pfad zur Verbesserung der Gehwegsituation
- Sehr schmale Gehwegbreiten in Walldorf Nord und im Bereich der Rennbahnstraße
- Bedarf an komfortablen, alltagstauglichen Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum
- Rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge in der Bleichstraße

Neben der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auch die zuständigen Behörden sowie weitere Träger öffentlicher Belange mit Bezug zu Walldorf, um Stellungnahmen zum Zwischenbericht gebeten. Dazu gehörten unter anderem das Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis und die IHK Rhein-Neckar. Aus den eingegangenen Rückmeldungen ergaben sich neben Kenntnisnahmen auch erste fachliche Einschätzungen sowie Hinweise auf mögliche Synergien mit bestehenden Planungen.

3 Ausgangssituation zur Mobilität in Walldorf

Das Mobilitätsverhalten sowie dessen Entwicklung wird von unterschiedlichen Einflüssen geprägt. Neben persönlichen Gewohnheiten und Präferenzen sowie dem Angebot unterschiedlicher Verkehrsangebote sind die räumlichen Gegebenheiten maßgeblich. Zu diesen räumlichen Gegebenheiten gehören einerseits die geographische Lage des Untersuchungsgebiets und andererseits die Strukturen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Dies sind sowohl die Stadtstruktur als auch die Bevölkerungsstruktur. Aus der geographischen Lage und der Stadtstruktur können sich Verflechtungen mit umliegenden Kommunen ergeben. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von Bedeutung.

Im Folgenden werden diese mobilitätsbezogenen Grundlagen der Stadt Walldorf und sich daraus ergebende Folgen für das Fußverkehrskonzept dargestellt.

3.1 Lage in der Region und verkehrliche Anbindung

Die Stadt Walldorf liegt im Nordwesten des Bundeslands Baden-Württemberg und gehört gemeinsam mit 54 weiteren Städten und Gemeinden zum Rhein-Neckar-Kreis und dem Regierungsbezirk Karlsruhe. Die Stadt Walldorf bildet mit der Nachbarstadt Wiesloch ein Mittelzentrum und dient somit als Anlaufpunkt für die Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die durch die angrenzenden Grundzentren (Sandhausen, Leimen, Nußloch, St. Leon-Rot und Reilingen) nicht geleistet werden können. Die nächstgelegenen größeren Städte, die als Oberzentren klassifiziert sind, sind Heidelberg (ca. 12 km entfernt) und Mannheim im Norden (ca. 24 km entfernt) sowie Karlsruhe im Süden (ca. 37 km entfernt).

Zwischen den Städten Walldorf und Wiesloch, aber dem Stadtgebiet Wiesloch zugeordnet, liegt der Bahnhof Wiesloch-Walldorf. Hier halten stündlich Regionalzüge und S-Bahnen, die zwischen Karlsruhe und Mannheim verkehren. In den Morgenstunden fahren außerdem vereinzelt Intercity-Linien sowie Intercity-Express-Linien in Richtung Dortmund und Stuttgart sowie Stuttgart und Frankfurt. Ebenfalls hält der FlixTrain in Richtung Basel oder Berlin am Bahnhof Wiesloch-Walldorf¹.

Unterstützt wird das öffentliche Verkehrsangebot durch den Stadtbus nach Wiesloch sowie verschiedene Linien nach Sandhausen und Heidelberg sowie weitere Busse nach St. Leon-Rot, Reilingen/Altlußheim und Schwetzingen. Innerhalb des Stadtgebiets war das Busfahren zwischen 2022 bis 2024 für die Fahrgäste zum Nulltarif angeboten. Da zu der Zeit keine automatische Fahrgastzählung vorliegt und die Abrechnung dadurch wenig transparent ist, wird bis zur Einführung einer transparenten Abrechnungslösung ab 2025 ein Ortstarif von 1 Euro pro Fahrt angeboten.

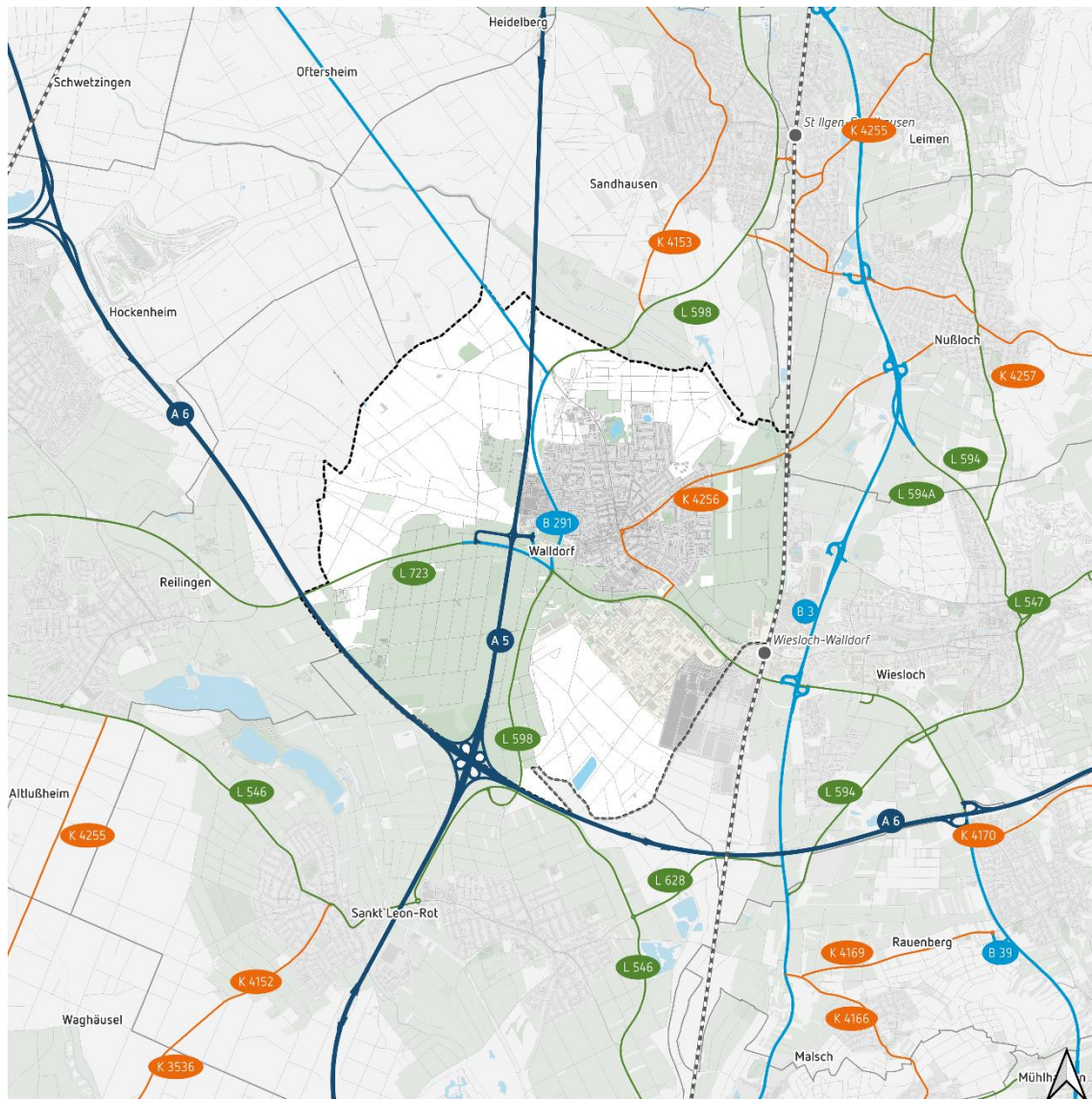
¹ <https://www.bahnhof.de/wiesloch-walldorf>

Auch die Anbindung zum und vom Bahnhof Wiesloch-Walldorf ist kostenfrei. Andere Fahrten über das Stadtgebiet hinaus sind nicht in diesem Angebot enthalten².

Im gesamten Stadtgebiet verlaufen die Bundesstraße 291 sowie eine Landesstraße und verbinden die Ortschaften miteinander. Des Weiteren führt die Bundesautobahn A 5 von Basel über Freiburg im Breisgau, Karlsruhe, Darmstadt und Frankfurt am Main nach Alsfeld und fungiert somit als überregionale Nord-Süd-Anbindung. Auf der West-Ost-Achse und im Süden von Walldorf verläuft die Bundesautobahn A 6 zwischen Frankreich und Tschechien, die durch die deutschen Städte Saarbrücken, Kaiserslautern, Nürnberg, Amberg und Waidhaus führt.

² <https://www.walldorf.de/>

Abbildung 13: Klassifiziertes Straßen- und Schienennetz in Walldorf und Umgebung



Klassifiziertes Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Schienennetz

- SPNV-Haltpunkt
- SPNV-Linie

0 1.000 2.000 m

3.2 Bevölkerungs- und Stadtstruktur

Stadtstruktur

Die größte Ausdehnung der Stadt beträgt ca. 8,1 km von West nach Ost und ca. 7,9 km von Nord nach Süd. Die Stadt hat eine Gesamtfläche von 19,9 km². Walldorf ist insbesondere im Norden (Teil des Schwetzingen Hardts) von Wäldern umgeben, die insgesamt eine etwa 7,6 km² große Fläche einnehmen, was mehr als einem Drittel der gesamten Stadt entspricht. Im Süden von Walldorf und damit im Waldgebiet Hochholz befindet sich der Waldsee, der als wichtiges Ziel und Erholungsort für Radfahrende, Spaziergehende, Joggende und Angelnde gilt³.

Die Innenstadt von Walldorf bietet ein breites Angebot von kleinen Fachgeschäften und attraktiver Gastronomie. Außerdem befinden sich dort der Marktplatz, die katholische Kirche St. Peter, die evangelische Stadtkirche, das Pflegezentrum der Astorstiftung sowie die Stadtbücherei.

Neben einigen Kindergärten, die über das Stadtgebiet verteilt sind, befinden sich auch einige Schulen in Walldorf. Südlich der Innenstadt liegt die Grundschule Schillerschule sowie das Sonderpädagogische Bildungs- & Beratungszentrum Sambuga-Schule. Nordöstlich und am Waldrand des Waldgebiets Dannheckerwald befindet sich die Grund- und Werkrealschule Waldschule und im Norden der Stadt liegt das Schulzentrum, das aus der Theodor-Heuss-Realschule und einem Gymnasium besteht. Angrenzend an das Schulzentrum befinden sich außerdem einige Freizeiteinrichtungen sowie das Gelände des FC Astoria Walldorf.

Im Süden der Stadt befindet sich ein Industrie- und Gewerbegebiet, in dem der europaweit führende Softwareanbieter SAP mit rund 24.000 Arbeitsplätzen seinen Sitz hat⁴ sowie ein Standort des Industrieanlagenanbieters SKF. Außerdem befindet sich auf der Grenze zwischen Walldorf und Wiesloch der wichtigste Produktionsstandort und die Konzernzentrale der Heidelberger Druckmaschinen AG⁵ und ein Standort der John Deere International GmbH. Direkt an der Autobahn A 5 im Westen der Stadt befindet sich zusätzlich noch ein kleineres Gewerbegebiet, in dem ein großer IKEA sowie weitere Möbel- und Autohäuser ihren Platz finden.

³ <https://www.walldorf.de/nachhaltigkeit/natur-und-landschaft/waelder>

⁴ <https://www.sap.com>

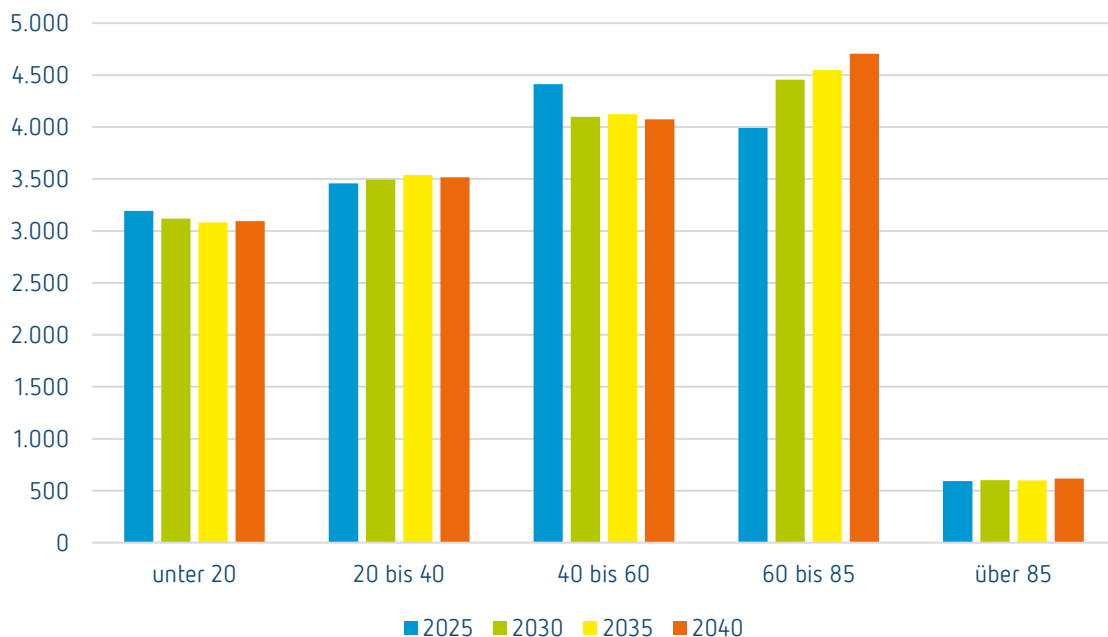
⁵ <https://www.heidelberg.com>

Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

In Walldorf leben insgesamt 16.188 Menschen (Stand: 2024)⁶. Mit einem Blick auf die aktuelle und zukünftige Altersverteilung wird eine gleichmäßige Verteilung der Altersgruppen deutlich (vgl. Abbildung 14). Aktuell ist die Altersgruppe zwischen 40 und 60 Jahren mit 30 % der Gesamtbevölkerung am größten vertreten. Die über 60-jährigen haben einen Anteil von etwa 27 %. Die unter 20-jährigen sowie die Menschen zwischen 20 und 40 Jahren machen jeweils etwa einen Fünftel der Bevölkerung aus.

Im Hinblick auf die Entwicklung der Bevölkerung (vgl. Abbildung 15) ist in den nächsten Jahren ein leichter Anstieg der über 60-Jährigen zu erwarten und ein leichter Rückgang der unter 20-Jährigen sowie ein stärkerer Rückgang der Altersgruppe zwischen 40 und 60 Jahren.

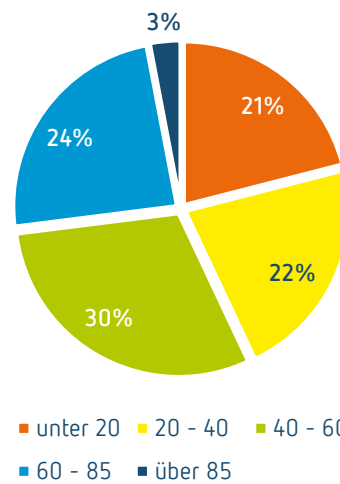
Abbildung 15: Prognostizierte Altersverteilung Stadt Walldorf



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg

Die prognostizierte Zunahme an älteren Menschen hat direkte Auswirkungen auf die Mobilitätsplanung. In Walldorf muss auch zukünftig die Teilhabe am alltäglichen Leben für alle Menschen gewährleistet sein und somit auch eine gute Grundmobilität vorhanden sein. Dazu zählt vor allem der barrierefreie Ausbau von Fußwegen und des ÖPNV.

Abbildung 14: aktuelle Altersgruppenverteilung (Stand 2020)

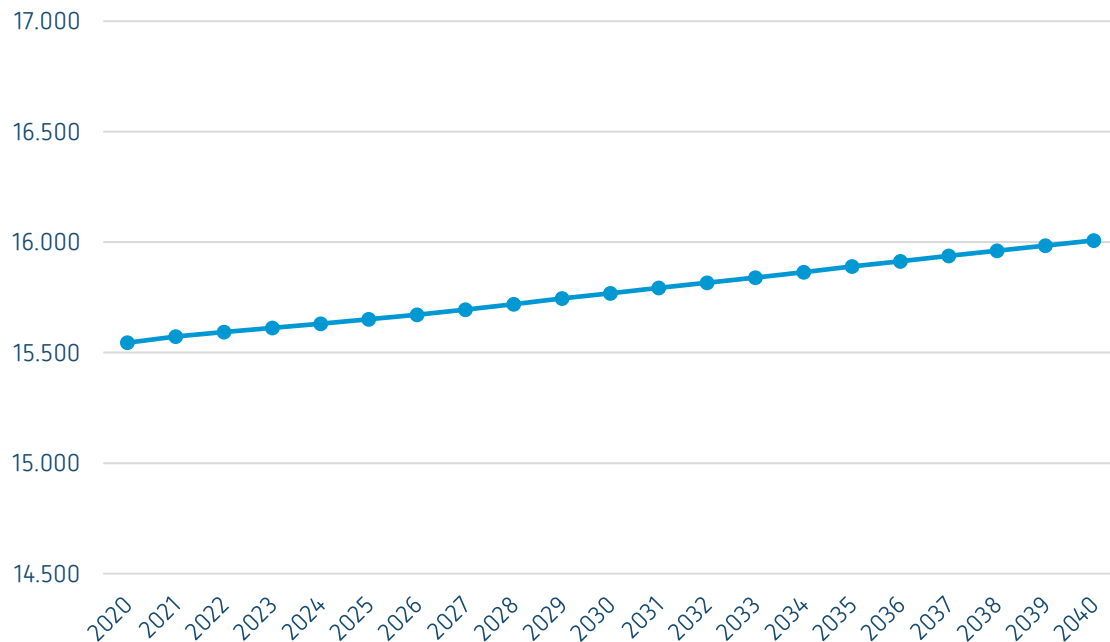


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg

⁶ Bevölkerungsvorausberechnung nach Altersgruppen Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Nach den Prognosen ist insgesamt ein Anstieg von 3 % der Bevölkerung von 15.545 (2020) auf 16.008 Menschen bis in das Jahr 2040 zu erwarten (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung Stadt Walldorf



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg

Schülerzahlen

Auf die Grundschule Schillerschule gehen aktuell insgesamt 448 Kinder, die sich auf die Vorbereitungsklassen sowie die Stufen eins bis vier verteilen. Die daneben liegende Sambuga-Schule betreut aktuell 25 Kinder in den Klassenstufen eins bis vier. Auf der Grund- und Werkrealschule Waldschule verteilen sich 429 Kinder auf die Vorbereitungsklassen sowie die Stufen eins bis vier. Insgesamt besuchen demnach aktuell 902 Kinder die örtlichen Grundschulen.

Auf die weiterführenden Schulen in Walldorf gehen aktuell 2.075 Schüler:innen. Davon gehen 1.168 auf das Gymnasium Walldorf. Diese verteilen sich auf insgesamt 35 Klassen in den Klassenstufen fünf bis zehn sowie auf die gymnasiale Oberstufe. Auf die Theodor-Heuss-Realschule gehen aktuell 907 Schüler:innen, die sich auf die Klassenstufen fünf bis zehn sowie Vorbereitungsklassen aufteilen. Auf der Werkrealschule in der Waldschule sind es etwa 400 Schüler:innen, die sich auf die Klassenstufen fünf bis zehn inklusive Inklusionsklassen aufteilen.

Tabelle 1: Schüler:innenzahlen in Walldorf 2024

Schule	Anzahl Schüler:innen
Grundschule Schillerschule	448
Grundschule Sambuga-Schule	25
Waldschule	429
Gymnasium Walldorf	1.168
Theodor-Heuss- Realschule	907

Quelle: schulamt-bw.de, Schuladressendatenbank 2025

3.3 Wichtige Quell- und Zielorte in Walldorf

Walldorf zeichnet sich durch eine kompakte Struktur aus, die eine gute fußläufige Erreichbarkeit ermöglicht. Innerhalb eines Radius von knapp 1,6 km sind nahezu alle bebauten Bereiche der Stadt von der Ortsmitte aus erreichbar. Dies bedeutet, dass alle Alltagsziele in Walldorf als potenzielle Ziele für den Fußverkehr betrachtet werden können.

Die Ortsmitte erstreckt sich über einen Bereich, der sich vom Rathaus über die Nußlocher Straße bis zur Drehscheibe und Hauptstraße sowie bis zur Leopoldstraße streckt. In diesem zentralen Bereich befinden sich zahlreiche Einrichtungen des täglichen Bedarfs, darunter Nahversorger, Einzelhandelsgeschäfte, eine Kindertagesstätte sowie öffentliche Gebäude wie Kirchen und das Rathaus. Diese Ansammlung von Zielen macht diesen Bereich zu einem wichtigen Zielgebiet für zu Fuß Gehende in Walldorf.

Zusätzlich zu diesem zentralen Bereich gibt es weitere bedeutende Zielgebiete:

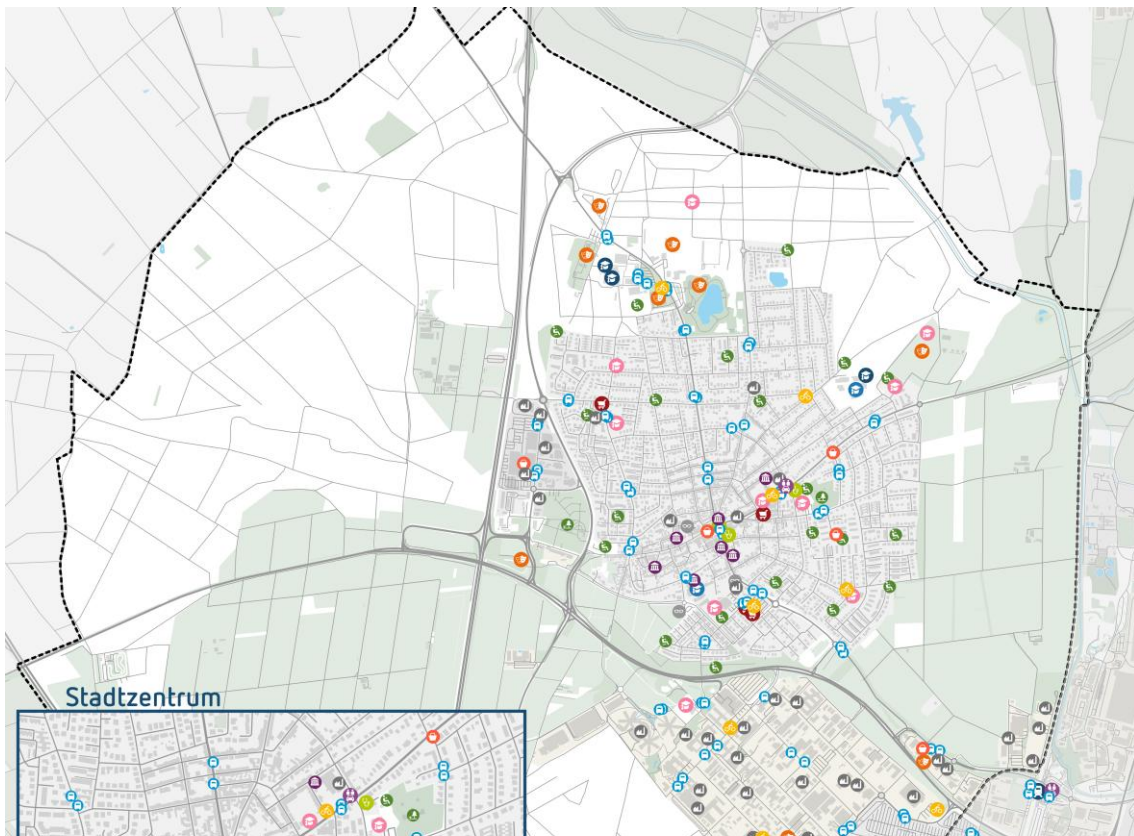
- **Die Arbeitsstadt** mit mehreren großen Arbeitgebern
- **Das Gebiet um die Astoria-Halle** mit dem Gymnasium Walldorf, der Theodor-Heuss Realschule sowie dem Badeseesee, Hallenbad und Sportplätzen als Freizeitbereich
- **Die Soziale Mitte** mit Schule, Seniorenwohnanlagen und Nahversorger
- **Das Gebiet um den Knotenpunkt Dannheckerstraße/Rennbahnstraße** mit Einzelhandel, Kindertagesstätten und Spielplätzen
- **Der Bereich um die Waldschule** mit Freizeiteinrichtungen und einer Kindertageseinrichtung.

Insgesamt können folgende Ziele als alltägliche oder zumindest wöchentliche Anlaufstellen für die Bürger:innen von Walldorf identifiziert werden (vgl. Abbildung 17): Altenpflegeheime (wie das Pflegezentrum Astoriastiftung), Sport- und Spielplätze, Nahversorger (insbesondere in der Bahnhofstraße), Schulen, Kindertagesstätten sowie Arbeitgeber und Kultureinrichtungen. Auch Anbindungspunkte an den öffentlichen Verkehr sind in diesem Zusammenhang zu nennen (z. B. Haltestellen am Rathaus und an der Drehscheibe).

Ein zentrales Ziel außerhalb des bebauten Stadtgebiets ist der Bahnhof Wiesloch-Walldorf, der sich auf der Gemarkung der Nachbarstadt Wiesloch befindet. Von hier aus ist dennoch eine fußläufige Erreichbarkeit sowohl zur Arbeitsstadt als auch zum südöstlichen Stadtgebiet gegeben.

Die Wohngebiete in Walldorf sind über das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der Arbeitsstadt verteilt und stellen wichtige Quellgebiete für den Fußverkehr dar.

Abbildung 17: Wichtige Alltagsziele in Walldorf



3.4 Vorhandene Unterlagen, Daten und Konzepte

IHK Innenstadtberatung

2023 wurde durch die Förderung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus ein Förderprogramm zu „Innenstadtberater - Empfehlungen zur Weiterentwicklung und Belebung der Innenstadt in Walldorf“ vorgenommen. Bei diesem Programm wurde auf Basis einer Ist-Analyse der Innenstadt („Innenstadt-Check“) ein standortbezogenes Konzept in Zusammenarbeit mit betroffenen Akteur:innen und Passanten für die Innenstadt in Walldorf erarbeitet. Die Analyse umfasste eine Erhebung, Passantenbefragungen und -zählungen sowie Experten-Gespräche und einen Digitalisierungs-Check.

Die durchgeführten Befragungen lassen unter anderem Rückschlüsse zur Wahl des genutzten Verkehrsmittels beim Besuch der Innenstadt zu. Bei einer Vor-Ort Befragung in Walldorf (n = 111), gaben 45 % an, dass sie zu Fuß in die Innenstadt gekommen sind (weitere Angaben: Pkw: 32 %; Rad: 15 %; Rest: 7 %). Bei der Online-Befragung (n = 690) waren es 35 %, die angegeben haben überwiegend zu Fuß in die Innenstadt zu kommen (weitere Angaben: Rad: 34 %; Pkw: 29 %; Rest: 1 %).

Diese Umfrageergebnisse bestätigen die hohe Relevanz des Zufußgehens beim Besuch der Walldorfer Innenstadt. Die IHK empfiehlt, dass die Gewerbetreibenden in der Innenstadt diese Zielgruppe verstärkt in den Fokus nehmen. Auch die Landesauszeichnung „Fußgängerfreundliche Kommune“ kann genutzt werden, um die Außendarstellung zusätzlich zu stärken

Die Ergebnisse dieser umfassenden Untersuchung führten zudem zur Identifizierung folgender Schlüsselprojekte für Walldorf:

- Zukunftsfähige Organisation im Stadtmarketing
- Vermarktung der Innenstadt aufwerten
- Digitale Sichtbarkeit stärken
- Neue Impulse bei Veranstaltungen setzen
- Aufenthaltsqualität erhöhen

Durch die zeitnahe Planung und Umsetzung dieser und weitere Maßnahmen soll eine Stärkung und der Erhalt des Einzelhandels in der Innenstadt von Walldorf unterstützt werden.

Die zeitnahe Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen zielen darauf ab, den Einzelhandel in der Innenstadt von Walldorf zu stärken und dessen Erhalt zu unterstützen. In Kombination mit dem zu entwickelnden Fußverkehrskonzept ergeben sich Synergien, die sowohl den Einzelhandel als auch den Fußverkehr in der Innenstadt attraktiver gestalten können. Das Zufußgehen trägt zur Belebung der Innenstadt bei und bietet ein großes Potenzial an Laufkundschaft für den Einzelhandel. Umgekehrt kann die Förderung des Einzelhandels dazu beitragen, den Fußverkehr als attraktives Fortbewegungsmittel – insbesondere bei kurzen Wegen – stärker in den Vordergrund zu rücken. Aus diesen Gründen ist die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Einzelhandels im Rahmen der Fußverkehrsförderung sehr begrüßenswert und sollte integraler Bestandteil des Fußverkehrskonzepts sein.

MobiPakt Wiesloch-Walldorf

Als einer von sechs Mobilitätspakten in Baden-Württemberg, haben sich Wiesloch und Walldorf zusammengeschlossen, um gemeinsam an regionalen Lösungskonzepten zu arbeiten. Der Mobilitätspakt dient als Plattform des Austausches und der Kooperation. Gegründet wurde der Mobilitätspakt im Oktober 2018 und hat sich zum Ziel gesetzt, die Mobilität im Wirtschaftsraum Walldorf/Wiesloch umweltfreundlicher und nachhaltiger zu gestalten.

Den wesentlichen Beitrag für eine zukunftsorientierte Sicherung der Mobilität sollen dafür intermodale und vernetzte Lösungsansätze leisten. Grundlage für diesen Prozess ist die Erkenntnis, dass das bisherige Verkehrssystem vielfach an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stößt und die hohen Belastungen im motorisierten Individualverkehr mit regelmäßigen Staus negative Auswirkungen auf Wirtschaft und Bevölkerung in der Region haben. Durch Verbesserungen bei ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und die Vernetzung untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr soll eine Entlastung der Straßeninfrastruktur ermöglicht werden. Bei der Strategie für eine bessere Mobilität im Raum Walldorf/Wiesloch werden innovative Ansätze, wie z. B. die Förderung von umwelt- und klimafreundlichen Antrieben genutzt. Die gesetzten Schwerpunktthemen des Mobilitätspaktes sind:

- Öffentlicher Personennahverkehr
- Fuß- und Radverkehr
- Straßenverkehr und
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

Zur Förderung des Fußverkehrs werden im Mobilitätspakt bspw. die Fußverkehrs-Checks, der Beitritt in der AGFK BW sowie das Fußverkehrskonzept und die allgemeine, gemeinsame Arbeit zur systematischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs und Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur benannt.

Als weiteres Produkt aus dem MobiPakt steht eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten von Pendler:innen zur Verfügung. Der Fußverkehr spielt hier allerdings eine untergeordnete Rolle – 4,6 % der Befragten gaben an, den Weg zur Arbeit zu Fuß zurückzulegen. Auch der Maßnahmenkatalog beinhaltet erste Hinweise auf mögliche Maßnahmen im Fußverkehr, von denen einige auch bereits umgesetzt wurden. Kurzfristig werden bspw. Fußgängerüberwege oder die Verbesserung der Barrierefreiheit an verschiedenen Stellen vorgeschlagen, langfristig u. a. die Ausweitung der Fußgängerzone in der Hauptstraße. Dies soll unter anderem auch im Fußverkehrskonzept weiter geprüft werden.

Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept der Stadt Walldorf aus dem Jahr 2022 gibt die Entwicklung im Bereich des Radverkehrs für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren vor. Basis ist das hierfür entwickelte klassifizierte Radverkehrsnetz Walldorf, bestehend aus Radschnellverbindungen, (Premium-)Pendler-routen, Basisrouten sowie einem Verdichtungsnetz. Im Radverkehrskonzept wird die Förderung der Nahmobilität, und damit auch des Fußverkehrs, als übergeordnetes Ziel aufgeführt. Dies wird im 10+10-Punkte-Programm konkretisiert. Folgende Punkte betreffen neben dem Radverkehr auch den Fußverkehr:

- „Umweltverbund stärken“
 - Gleichstellung von Fuß- und Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr
 - Trennung von Rad- und Fußverkehr
 - Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs
- „Multi- und Intermodalität fördern“
 - Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten
- „Verkehrssicherheit erhöhen“
 - Die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr soll durchgreifend verbessert werden
- „Gegenseitige Rücksichtnahme“
 - Im Straßenverkehr sind Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme oberstes Gebot

Im Maßnahmenkataster des Radverkehrskonzeptes finden sich ebenso vereinzelte Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen. Dazu zählen bspw. die planfreien Querungen über die Dietmar-Hopp-Allee und den Gutenbergring für den Fuß- und Radverkehr an den Knotenpunkten zur L723 oder Rad- und Fußpiktogramm-Markierungen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme.

Fußverkehrs-Check 2021

Weiteres relevantes Material bietet der Bericht des Fußverkehrschecks 2021. Hier wurden Ziele und Maßnahmen für den Fußverkehr definiert. Zudem werden hier explizit nochmals Stärken und Schwächen des Fußverkehrs aufgeführt. Als Stärken wurden in Walldorf besonders die kompakte Struktur, die bereits bestehenden fußverkehrsfreundlichen Lichtsignalanlagen und die Umverteilung von Flächen des ruhenden Verkehrs zugunsten des Fußverkehrs im öffentlichen Raum identifiziert. Neben den bereits vorhandenen Stärken für den Fußverkehr wurden auch verschiedene Schwächen aufgedeckt: fehlende Leitsysteme, schmale Gehwege in den Nebenstraßen, Hindernisse auf den Gehwegen sowie verschiedene Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsmitteln, insbesondere im Bereich der Drehscheibe.

Neben der Stärken- und Schwächen-Analyse wurden auch zwei Begehungen vor Ort in die Maßnahmenentwicklung einbezogen. In dem Bericht sind Maßnahmenvorschläge entwickelt und vertortet worden. Einige davon sind bereits umgesetzt worden, darunter z. B. die Kontrastierung von Treppen und Sitzgelegenheiten sowie der Ausbau fußgängerfreundlicher Querungen. Weitere Maßnahmenvorschläge aus dem Fußverkehrs-Check beziehen sich auf die Ordnung von Gehwegparkern, die Aufpflasterung von Knotenpunkten sowie die generelle Sensibilisierung für den Fußverkehr.

Aus den Erkenntnissen und Maßnahmenvorschlägen des Fußverkehrs-Checks können viele Anregungen in das Fußverkehrskonzept übernommen werden.

Ortsmitten Qualitätserfassung

Im Jahr 2023 unterzog sich Walldorf im Rahmen eines landesweiten Angebots einem Qualitätscheck der Ortsmitte. Bei der Qualitätserfassung wurden bestehende Potenziale und Defizite in Bezug auf die Verkehrssituation in der Ortsmitte aufgezeigt und Maßnahmen zur Verbesserung empfohlen. Der Untersuchungsraum erstreckte sich entlang der Nußlocher Straße bzw. Johann-Jakob-Astor-Straße vom Rathaus bis zur Drehscheibe und führte von dort weiter über die Bahnhofstraße zwischen Friedrichstraße bzw. Schulstraße. Neben der Aufenthaltsqualität, dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und der Kfz-Verträglichkeit wurde auch der Fußverkehr in der Ortsmitte rund um die Nußlocher Straße zwischen dem Rathaus und der Drehscheibe betrachtet. Von möglichen 6 Punkten wurden dabei 2,5 Punkte für die Qualität des Fußverkehrs in Walldorf erreicht. Negativ bewertet wurden die nicht durchgängige Gehwegbreite von 2,50 Metern, die Einschränkungen durch den ruhenden Verkehr, das Fehlen von Querungsanlagen an jedem Knotenpunkt sowie die unzureichende Barrierefreiheit aller Querungsanlagen. Positiv gewertet wurde in der Ortsmitte hingegen die hohe Bedeutung des Fußverkehrs. Neben der Bewertung wurden auch konkrete Maßnahmenvorschläge im Projekt entwickelt. Bezogen auf den Fußverkehr wurden dabei folgende Maßnahmen benannt:

- Wegnahme von Parkflächen zu Gunsten von breiteren Gehwegen entlang der Nußlocher Straße und der Schwetzingen Straße
- Umstrukturierung von Radabstellanlagen, die bei Nutzung den Gehweg einschränken
- Einrichtung von Fußgängerüberwegen in dem Kreisverkehr Bahnhofstraße/Schulstraße/Obere Grabenstraße
- Einrichtung einer streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Drehscheibe
- Freihalten der Gehwege von abgestellten Fahrrädern
- Barrierefreier Ausbau eines Fußgängerüberwegs

3.5 Einschätzung zum Fußverkehrsaufkommen

Im Folgenden wird eine Einschätzung zum Fußverkehrsaufkommen in Walldorf getroffen. Diese Einschätzung bezieht sich auf das Stadtgebiet bzw. auf einzelne räumliche Schwerpunkte und wird anhand verschiedener Kriterien getroffen. Dazu zählen z. B. eine Einschätzung zur fußläufigen Erreichbarkeit des Stadtgebiets, Schülerzahlen oder Aussagen zum Modal Split der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD).

Einordnung relevanter Kriterien

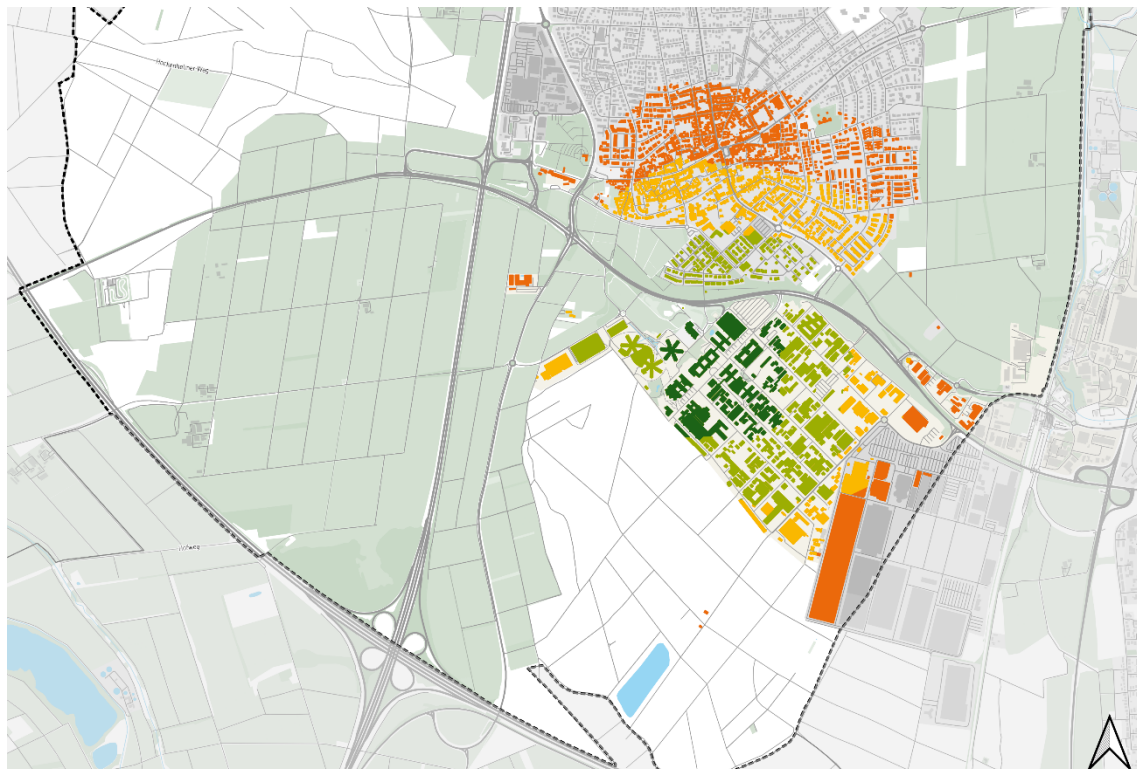
Die Stadtstruktur Walldorfs ist grundsätzlich dazu geeignet, Wege zu Fuß zurückzulegen. Dies ist u. a. in der Ausdehnung der bebauten Gebiete zu erkennen. Außerhalb des Ortskerns ist Walldorf von Einfamilienhaus- und Reihenhausbereichen geprägt, sodass grundsätzlich eine gleichmäßige Bevölkerungsdichte angenommen werden kann. Nähere Auswertungen zur Stadt- und Bevölkerungsstruktur sind Kapitel 3.2 zu entnehmen.

Die grundsätzliche Ausdehnung der bebauten Gebiete sowie der Verteilung der Bevölkerung auf das Stadtgebiet ist insbesondere im Quellverkehr für den Fußverkehr von Relevanz. Fußverkehrsrelevante Ziele stellen darüber hinaus ein weiteres wichtiges Kriterium dar. Diese sind nicht nur für die Einwohnenden Walldorfs von Bedeutung, sondern auch für Einpendelnde. Hervorzuheben sind hier insbesondere Arbeitsplatzschwerpunkte oder Einrichtungen für den periodischen Bedarf. Die Einordnung der wichtigen Quell- und Zielorte in Walldorf ist in Kapitel 3.3 dargestellt.

Zur Einschätzung des Fußverkehrsaufkommens ist darauf aufbauend die fußläufige Erreichbarkeit zu berücksichtigen. Nicht alle Entfernungen eignen sich für den Alltagsfußverkehr – mit Zunahme der Entfernung wird auf andere Verkehrsmittel wie z. B. das Fahrrad, den ÖPNV oder den Pkw zurückgegriffen. Laut MiD 2023 beträgt die mittlere Entfernung der Wege zu Fuß 1,7 km. Das entspricht bei zügigem Gehen (5,0 km/h) einer Unterwegszeit von ca. 19 min, bei langsamem Gehen (3,6 km/h) einer Unterwegszeit von ca. 27 min.

Auf Grundlage der Erreichbarkeitsanalyse (vgl. Abbildung 18, dort mit Gehgeschwindigkeiten von 5,0 km/h) ist bspw. eine fußläufige Erreichbarkeit der Arbeitsstadt aus den nördlichen Bereichen Walldorfs nicht mehr gegeben. Ziele außerhalb Walldorfs spielen daher ebenfalls eine untergeordnete Rolle, da die fußläufige Erreichbarkeit nicht gegeben ist. Eine Ausnahme stellt hier der Bahnhof Wiesloch-Walldorf dar, der auf der Gemarkung der Nachbarstadt Wiesloch liegt. Hier ist eine fußläufige Erreichbarkeit in Teilen der Arbeitsstadt sowie in das südöstliche Stadtgebiet gegeben.

Abbildung 18: Fußläufige Erreichbarkeit der Arbeitsstadt bei einer Gehgeschwindigkeit von 5 km/h (Zielpunkt SAP-Headquarter)

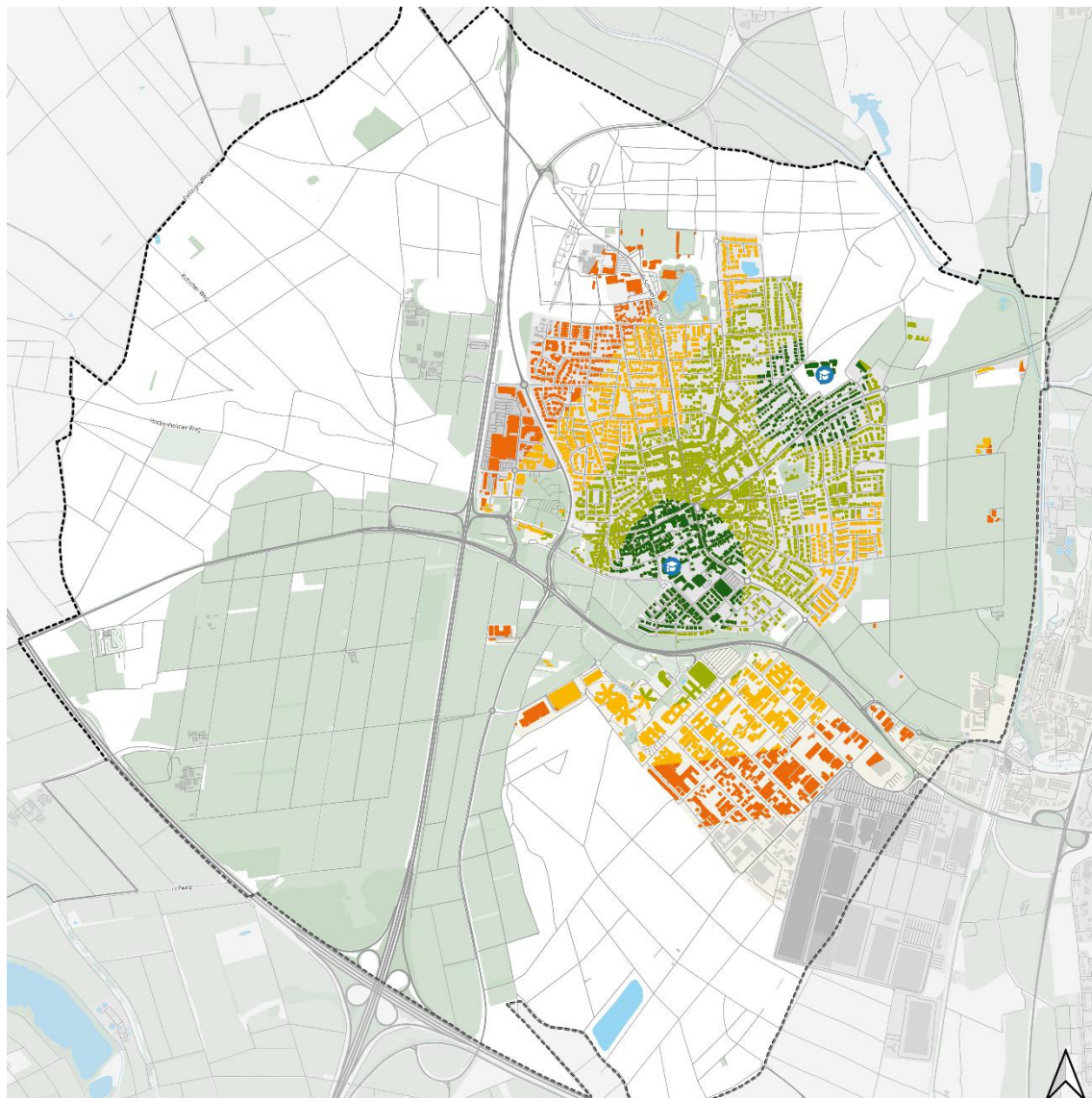


Erreichbarkeiten zu Fuß

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min

0 500 1.000 m

Abbildung 19: Fußläufige Erreichbarkeit der Grundschulen bei einer Gehgeschwindigkeit von 5 km/h



Erreichbarkeiten zu Fuß

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min

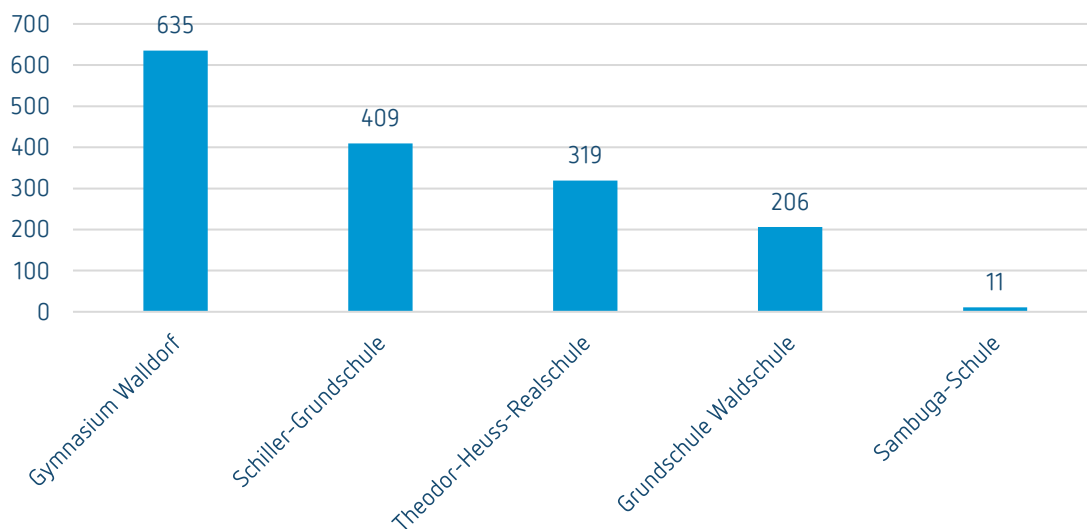
Zielorte

- Grundschule

0 500 1.000 m

Einen besonderen Einfluss auf das Fußverkehrsaufkommen haben Schüler:innen der Grundschulen (vgl. Abbildung 19). In diesem Alter wird der Schulweg i. d. R. selbstaktiv, d. h. zu Fuß - oder in der weiterführenden Schule auch mit dem Fahrrad - zurückgelegt. Zu beachten ist hier jedoch auch der steigende Anteil an Hol- und Bringverkehren mit dem Pkw („Elterntaxis“). Ungefähr 1.600 der Schüler:innen an Walldorfer Schulen wohnen auch in Walldorf (vgl. Abbildung 20). Hier ist davon auszugehen, dass ein bedeutender Anteil zu Fuß den Schulweg bestreitet.

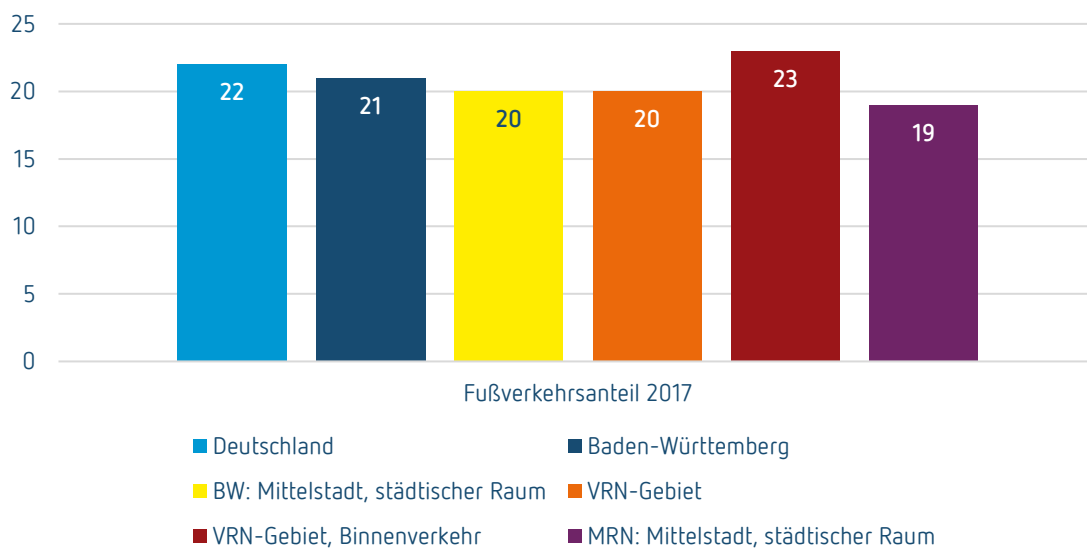
Abbildung 20: Schüler:innen an Walldorfer Schulen mit Wohnort Walldorf



Quelle: eigene Darstellung nach Daten Stadt Walldorf

Für die Stadt Walldorf liegt keine Erhebung zum Modal Split vor, sodass nachfolgend auf Grundlage der Erhebung MiD mit den Angaben zum Modal Split des Verkehrsaufkommens im Jahr 2017 für Deutschland, Baden-Württemberg, dem VRN-Gebiet bzw. der Metropolregion Rhein-Neckar eine Einordnung getroffen wird.

Abbildung 21: Fußverkehrsanteil im Modal Split des Verkehrsaufkommens 2017



Quelle: eigene Darstellung nach MiD 2017

Zu den Entwicklungen des Fußverkehrsanteils der vergangenen Jahre lassen sich Einschätzungen treffen, eine vollständige Einordnung ist jedoch nicht möglich. Ein hervorzuhebendes relevantes Ereignis mit Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten in der gesamten Gesellschaft ist die Covid-19-Pandemie in den Jahren 2020 bis 2023. Zur aktiven Phase der Pandemie kam das öffentliche Leben zeitweise zum Stillstand, was zum einen zu einer starken Abnahme des gesamten Verkehrsaufkommens geführt hat. Zum anderen hat der Individualverkehr stark zugenommen, insbesondere der öffentliche Verkehr kam zeitweise zum Stillstand. Einige Entwicklungen etablierten sich über die Covid-19-Pandemie hinaus, im Fußverkehr konnte eine höhere Bedeutung des Fußverkehrs für die alltägliche Mobilität festgestellt werden⁷.

Zusammenfassende Einschätzung des Fußverkehrsaufkommens

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in Walldorf ein bedeutendes Fußverkehrsaufkommen vorliegt. Es ist anzunehmen, dass der Fußverkehrsanteil im Modal Split des Verkehrsaufkommens bei ca. 20-21 % liegt. Demnach würde etwa jeder 5. Weg zu Fuß zurückgelegt werden. Es ist davon auszugehen, dass einzelne räumliche Verflechtungen vorliegen, auf denen der Fußverkehrsanteil stärker ausgeprägt ist. Dies ist in der fußläufigen Erreichbarkeit sowie dem Verkehrsaufkommen zur Verbindung relevanter Quellen und Ziele begründet. Zu den bedeutenden räumlichen Verflechtungen zählen:

- Verbindungen innerhalb des Stadtzentrums
- Verbindung der gesamten Wohnstadt sowie der nördlichen Arbeitsstadt mit dem Stadtzentrum
- Verbindung des Stadtzentrums sowie der nördlichen Wohnstadt mit den Schul- und Freizeitstandorten im Norden der Stadt Walldorf
- Verbindung des Stadtzentrums und der westlichen Wohnstadt mit dem Gewerbegebiet im Westen der Stadt Walldorf
- Verbindung der südlichen Wohnstadt mit der Arbeitsstadt
- Verbindung des Bahnhofs Wiesloch-Walldorf mit der Arbeitsstadt sowie der südöstlichen Wohnstadt

⁷ DLR 2022

4 Netzkonzeption im Fußverkehr

Eine wesentliche Aufgabe der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes umfasst die Definition und Ausarbeitung von Routen. Ziel der Netzkonzeption ist es, Fußwegeverbindungen innerhalb der Stadt zu identifizieren, die wichtige Quellen und Ziele des Fußverkehrs verbinden und stark von Fußgängern frequentiert sind. Für diese Fußwegeverbindungen wurde anschließend eine Mängelanalyse durchgeführt, auf deren Grundlage im nächsten Arbeitsschritt ein Maßnahmenkonzept sowie ein Investitionsprogramm festzulegen ist.

4.1 Herleitung der Routen

Die Herleitung des Hauptnetzes in Walldorf baut auf mehreren Analysen auf. Zum einen wurde eine GIS gestützte Routenanalyse durchgeführt, die auf Grundlage der Quellen (Wohnorte) und Ziele (verschiedene „Points of Interest“) besonders stark genutzte Routen identifiziert. Zum anderen basiert das Hauptnetz auf der Öffentlichkeitsbeteiligung und den Hinweisen der Bürger:innen aus Walldorf. Die verschiedenen Analysen und Anmerkungen wurden anschließend überlagert und in Abstimmung mit der Stadtverwaltung ein finales Hauptnetz für Walldorf entwickelt. Die einzelnen Herleitungen und Ergebnisse sind im Folgenden beschrieben.

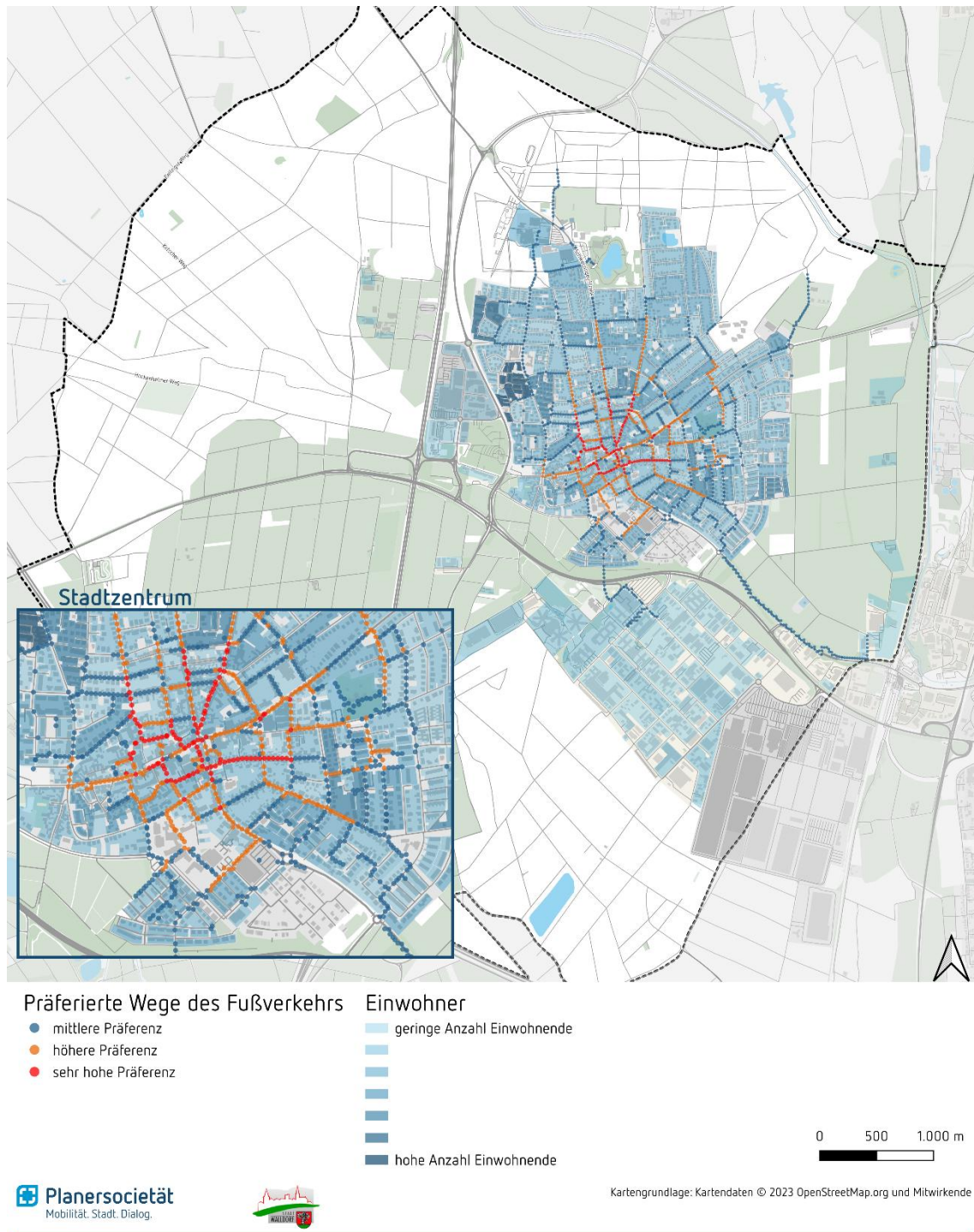
4.1.1 GIS gestützte Routenanalyse

Bei der Routenpotenzialanalyse werden Routen von Punkten, die aus Einwohnerdaten generiert wurden, zu „Points of Interest“ (vgl. Kapitel 0, diese POI sind nach Relevanz gewichtet) im gewählten Radius berechnet. Dabei wird die Eignung der Wege des Straßen- und Wegenetzes für den Fußverkehr berücksichtigt. Die berechneten Routen werden addiert, sodass eine Vorhersage entsteht, welche Routen zu Fuß Gehende voraussichtlich in welchem Umfang wählen werden.

Nicht berücksichtigt werden dabei Bewegungen zwischen den POIs wie z. B. Bummeln in der Fußgängerzone, Spaziergänge, Umwege von der Arbeit über den Einkaufsladen nach Hause usw.

Das Ergebnis stellt eine relative Einschätzung der präferierten Wege dar, keine Vorhersage über absolute Fußgängeraufkommen.

Abbildung 22: Präferierte Wege des Fußverkehrs nach Modellberechnung



4.1.2 Hauptnetz aus den Beteiligungsformaten

Über die wichtigsten Wege für den Fußverkehr wurde in mehreren Beteiligungsformaten gesprochen. Bereits vor Beginn der Arbeiten am Fußverkehrskonzept wurde vorbereitend im AK Nahmobilität abgefragt, was wichtige Routen sind, die im Konzept betrachtet werden sollten. Im Rahmen dieses Projektes wurde in einer Online-Beteiligung und dem Bürgerworkshop über diese Thematik diskutiert. Weiterhin wurden im Rahmen der Offenlage des Zwischenberichts zusätzliche Hinweise zu den Routen eingebracht, insbesondere im Bereich der Rennbahnstraße.

Die Hinweise, die von den Teilnehmenden gegeben wurden, fließen maßgeblich in die Netzkonzeption ein und werden im Folgenden einzeln dargestellt.

AK Nahmobilität

Die kompakte Struktur Walldorfs soll im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes im Sinne eines Netzgedankens weiter gestärkt und entwickelt werden. Nach Möglichkeit soll dabei die sogenannte **Drehscheibe als zentraler Bushaltestelle und Ankerpunkt** des langgestreckten Zentralen Versorgungsbereichs (ZVB) auch Ausgangspunkt für den Netzgedanken darstellen. In der Arbeitskreissitzung wurde dabei die Idee eines sternförmigen Netzes angeregt, das sich von der Drehscheibe aus über die gesamte Wohnstadt erstreckt.

Neben dem zentralen Versorgungsbereich wurden im Bereich der **Nahversorgungszentren (NVZ) in der Bahnhofstraße sowie der Dannhecker Straße** Schwerpunkte für die Netzentwicklung im Arbeitskreis Nahmobilität im Sinne von Versorgungsrouten gesehen. Das gilt auch auf Ebene der Quartiere, indem die Wohnwege in die Netzplanung integriert werden sollen. Ziel könnte dabei sein, eine im Vergleich zu Pkw-Strecken bessere direkte Durchgängigkeit zu Fuß zu ermöglichen. Wünschenswert wäre es nach Einschätzung der Teilnehmenden des AK, dieses Prinzip fortzuführen und ggf. weitere verkehrsberuhigte Wegebereiche zu schaffen.

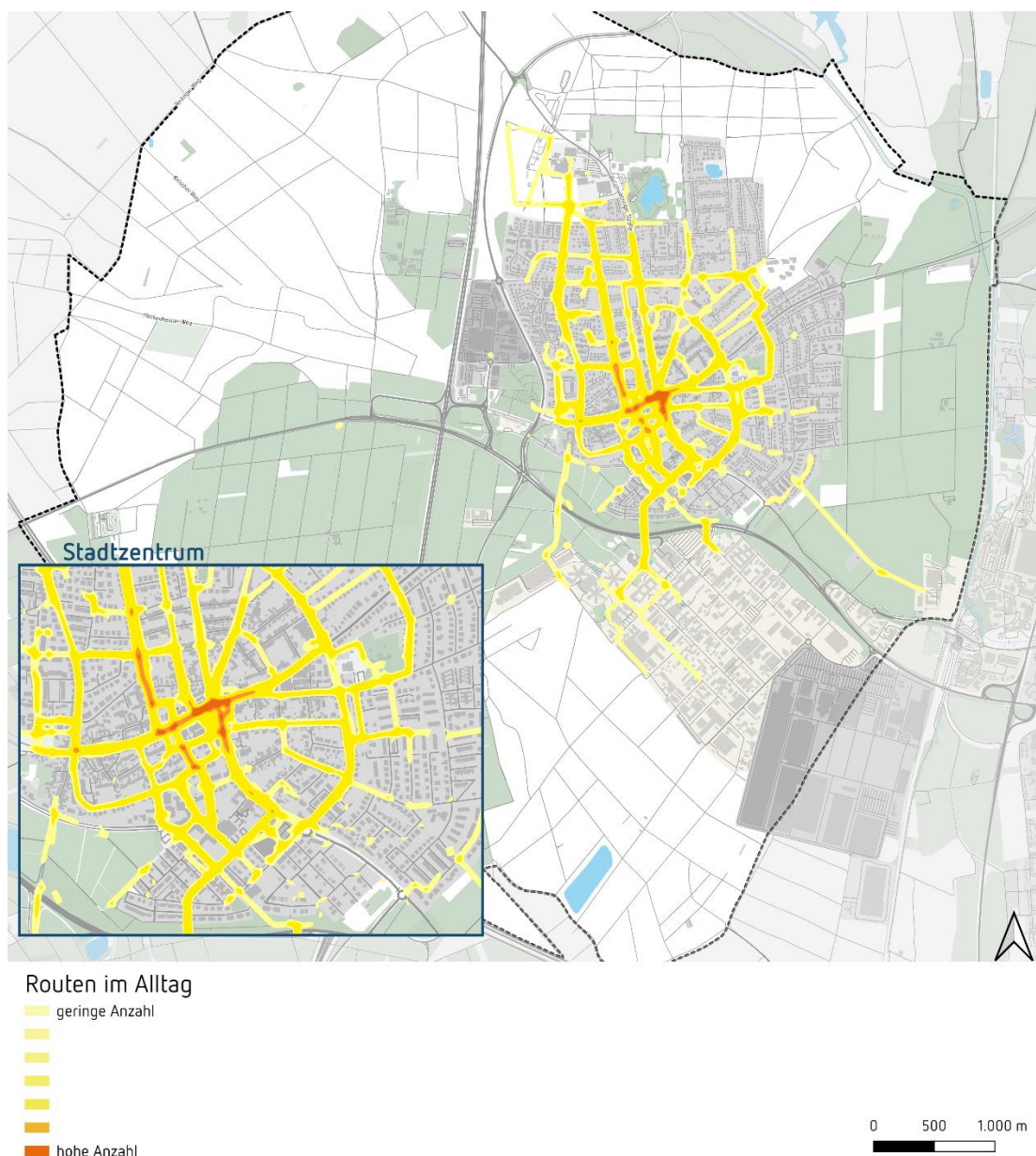
Gleichzeitig ist im Rahmen der Netzplanung ein weiterer Schwerpunkt auf die sog. Arbeitsstadt zu legen. Mit rund 20.000 Beschäftigten in der Gesamtstadt kommt dabei dem SAP-Campus sowie auch den im Gewerbegebiet „Industriegebiet“ verteilten Standorten mit Dienstleistungsschwerpunkt eine besondere Bedeutung zu. Es sind dabei insbesondere die Binnenverkehre innerhalb des Industriegebietes sowie in Richtung Bahnhof Wiesloch/Walldorf bei der Netzgestaltung zu berücksichtigen. Die Wegeverbindungen zu den Bushaltestellen und sonstigen Zielen sind dabei besonders zu beachten.

Auch der Fußverkehr zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsplatzstandorten sollte im Netz bedacht werden. Ebenfalls stellt sich hier die Frage, wie Synergieeffekte zwischen der Innenstadt Walldorfs und den Gewerbebeständen, insbesondere auch zum IKEA-Standort im Gewerbegebiet West, stärker entwickelt werden können. Zur Stärkung des Einzelhandels im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt wäre es wünschenswert, die räumliche Distanz durch eine bessere Fußwegevernetzung weiter zu verringern; so kann nach Möglichkeit auch Arbeit und Versorgung stärker verzahnt werden. Von den AK-Teilnehmenden wird speziell in Bezug zur Arbeitsstadt jedoch weniger ein Verknüpfungspotenzial gesehen.

Online-Beteiligung

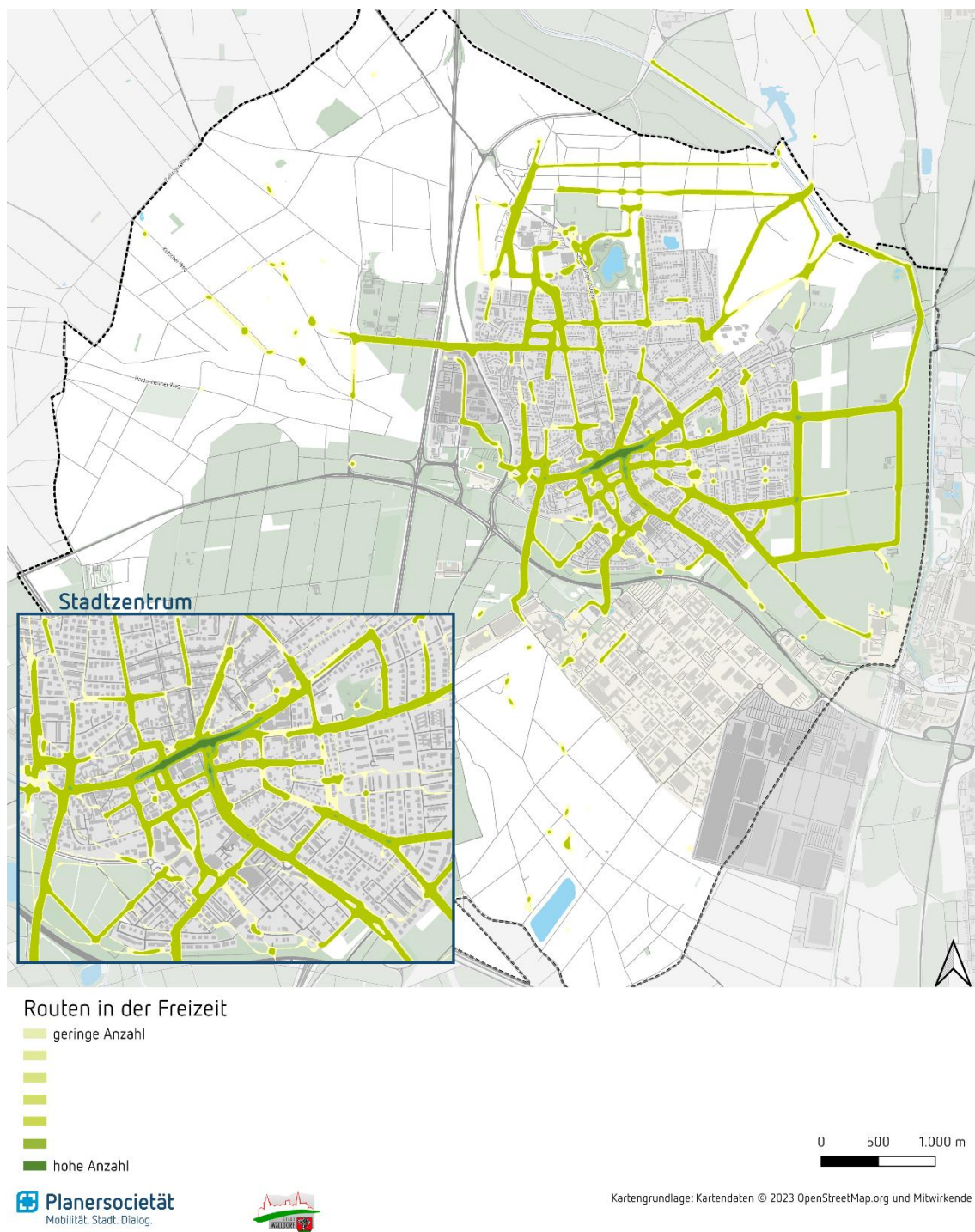
Zwischen dem 23. Februar und 31. März 2024 fand die Online-Beteiligung zum Fußverkehrskonzept statt. Um die wichtigsten Fußrouten in Walldorf zu erfassen und so ggf. Prioritäten abschätzen zu können, konnten die Teilnehmende ihre Hauptrouten über die anonymisierte Online-Umfrage einzeichnen. An der Online-Beteiligung haben insgesamt 141 Personen teilgenommen, die Ihre Routen in einer Online-Karte eingezeichnet haben. Zur Auswertung wurde analysiert, wo sich Routen-Abschnitte überlagern. Dabei zeigt sich, dass sich – wie bereits im AK hervorgehoben – vor allem im Umfeld der Drehschreibe viele Routen überlagern - vor allem in der Achse der Hauptstraße und der Nußlocher Straße. Auch auf der Bahnhofstraße gaben viele Teilnehmende Routen an. Weiterhin liegen viele Routen in den Nebenstraßen, besonders auf den Fußwegeverbindungen zwischen dem Schloßweg, der Oberen Grabenstraße und der Hauptstraße zum Marktplatz. In Richtung Norden bündeln sich die meisten Hinweise auf der Kurpfalzstraße.

Abbildung 23: Heatmap aus eingezeichneten Routen im Alltag



Auch bei den Freizeit-Routen überlagern sich die meisten eingetragenen Verbindungen entlang der Hauptstraße – Drehscheibe – Nußlocherstraße. Darüber hinaus sind vor allem die Wege in die Umgebung (Wald- und Ackerflächen), über die Hochholzerstraße, die Haydnstraße, die Wieslocher Straße und den Mühlweg beliebt. Auch die Rennbahnstraße sowie die Kurpfalzstraße und von dort die Waldwege in Richtung Tierpark werden gerne genutzt.

Abbildung 24: Heatmap aus eingezeichneten Routen in der Freizeit



Bürgerworkshop

Beim Bürgerworkshop am 08.05.2024 in der Astoria-Halle in Walldorf hatten die Bürger:innen in Walldorf die Gelegenheit, das bis dahin entwickelte Hauptnetz zu diskutieren und gemeinsam weiterzuentwickeln. Anhand einer ausgelegten Karte von Walldorf mit dem ausgearbeiteten Hauptnetz wurden wichtige Haupt- und Nebenrouten des Fußverkehrs in Walldorf besprochen. Folgende Straßenabschnitte wurden dabei von den Anwesenden als wichtig empfunden:

- Eine Priorisierung der Schulweg: Die Straße „Am Waldschwimmbad“ und die Friedenstraße wurde beispielsweise als wichtige Schulwegeverbindung angesprochen.
- Fußweg von der Hauptstraße in Richtung Ikea
- Straßenzug über die Rennbahnstraße, Rockenauer Pfad/ Jahnstraße oder die Rheinstraße/Hardtstraße
- Verbindung Richtung Bahnhof/Kino (Mühlweg und Fußweg entlang der Wieslocher Straße)
- Erich-Kästner-Straße und für die Verlängerung über Franz-Schubert-Straße und Stiftstraße
- „Dreckwegle“ in Walldorf-Ost zwischen den Neubaugebieten und ehemaligen Bestand bis hin zur Johan-Jakob-Astor-Straße
- Ziegelstraße
- Überquerungen der L723 für den Fußverkehr (Höhe Dietmar-Hopp-Allee und Verlängerung der Walzrute)
- Die Achse von der Waldschule über die Neue Heimat, Sickinger Weg, Zum Mainzern bis auf Mittlerer Mainzerweg. Diese Achse wurde im Zuge des Workshops mit in das Fußwegenetz aufgenommen.

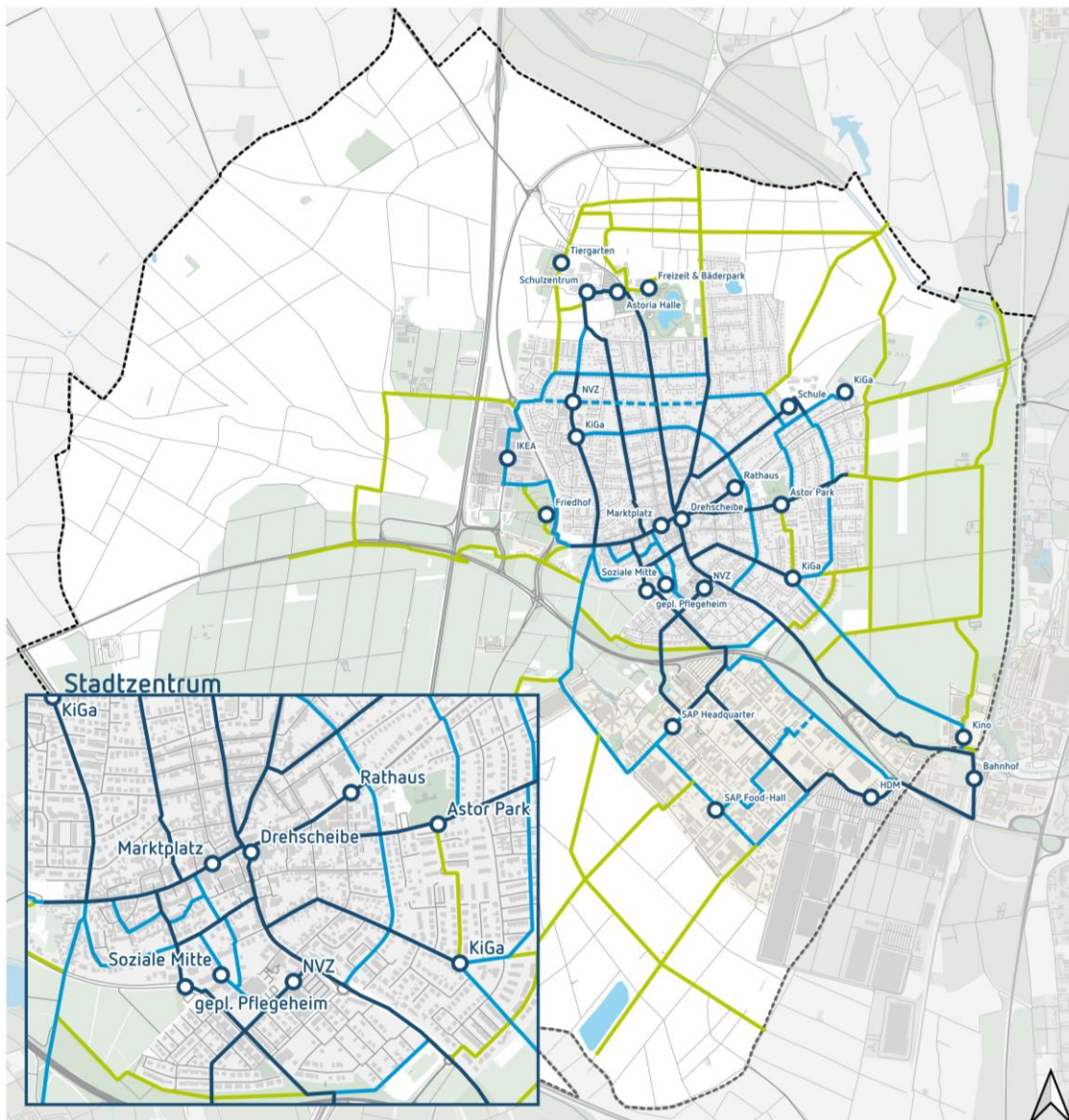
Zudem wurden noch weniger wichtige, bereits eingezeichnete Fußachsen (z. B. Schulstraße) und generelle Mängel von Fußwegen in Walldorf angesprochen (z. B. Albert-Fritz-Straße, Goethestraße oder die Fußgängerzone Hauptstraße).

Die Workshopphase zum Hauptnetz in Walldorf hat eine gute Möglichkeit geboten, die zuvor bestimmten wichtigen Fußwege in Walldorf zu verifizieren und andere Strecken nochmals zu überdenken. Zudem konnten bereits Verbesserungsvorschläge entlang der Routen gesammelt werden.

4.2 Verlauf der Fußverkehrsrouten

Die vielen Hinweise aus den Beteiligungsformaten und der GIS-gestützten Routenanalyse wurden abschließend zusammengeführt. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung wurden darauf aufbauend Haupt- und Nebenrouten festgelegt, die künftig das Fußverkehrsnetz in Walldorf bilden. Das Fußverkehrsnetz soll ein lückenloses und dichtes Netz aus adäquaten Gehwegen und Querungsanlagen bereitstellen. Um dies gezielt umzusetzen, gilt es Investitionen und Ressourcen effizient zu lenken und besonders die Hauptrouten des Fußverkehrsnetzes priorisiert aufzuwerten und besonders dort die Ziele, Handlungsempfehlungen (vgl. Kapitel 6) und hohe Mindeststandards umzusetzen.

Abbildung 25: Fußverkehrsnetz Walldorf



Netzkonzeption

- Hauptroute
- Nebenroute
- Freizeitroute
- Nebenroute (Zusatz)
- Wichtige Zielpunkte

0 500 1.000 m

5 Bestandsanalyse

Die Erarbeitung einer nach Handlungsfeldern differenzierten Bestandsanalyse wurde auf Grundlage intensiver Ortsbegehungen durchgeführt und durch verschiedene Daten ergänzt. Beispielsweise durch Unfalldaten der Polizei oder GIS-Daten der Stadtverwaltung. Die Untersuchung von Situationen vor Ort wurde auf Grundlage der Routenkonzeption durchgeführt. Im Folgenden werden die Erkenntnisse der Bestandsanalyse zunächst nach Handlungsfeldern und anschließend in einer integrierten Gesamtbetrachtung zusammengefasst.

5.1 Längsverkehr

Geringe Gehwegbreiten

Die Breite von Gehwegen ist ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Nach § 25 Abs. 1 StVO müssen zu Fuß Gehende Gehwege benutzen. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen, bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen sie dies; gleichzeitig müssen Gehwege den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck gerecht werden. Um dies zu ermöglichen, muss eine ausreichende Gehwegbreite vorhanden sein. Für die Gehwegbreite ist nach aktuellem Stand der Technik eine Regelbreite für zu Fuß Gehende von 2,50 m vorgesehen. Lediglich entlang von Engstellen kann eine abgeminderte Regelbreite (2,10 m) bereitgestellt werden. Damit sich zwei Personen begegnen können, wird zudem häufig eine nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m angeführt. Jedoch kann damit weder ein Sicherheitsraum zur Fahrbahn (0,50 m) noch zu Gebäudewänden oder Hecken bereitgestellt werden (EFA 2002, 3.2.1).

Für einen Großteil der Gehwege in Walldorf liegen detaillierte Angaben zu Gehwegbreiten vor. Diese Daten zeigen, dass Gehwege in Walldorf überwiegend deutlich schmaler als die Regelbreite von 2,50 m (vgl. Abbildung 27) sind. Lediglich 8 % der dort aufgeführten Gehwege erreichen die Regelbreite. Über 80 % sind sogar schmaler als 1,80 m und ermöglichen somit nicht einmal das Begegnen zweier Personen. Vor allem die Barrierefreiheit ist bei diesen schmalen Gehwegbreiten stark eingeschränkt.

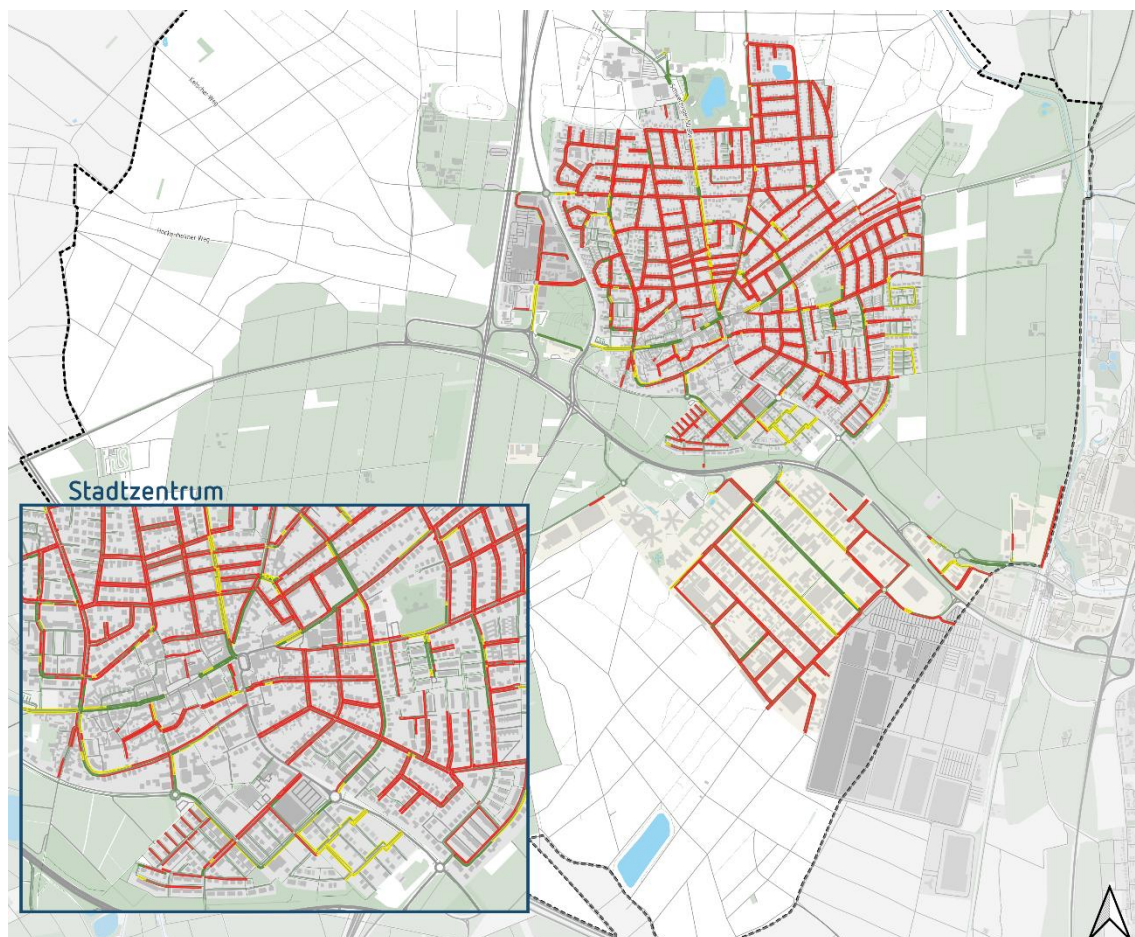
Straßenzüge mit Gehwegbreiten über 1,80 m sind z. B. entlang der Schwetzinger Straße, Bürgermeister-Willinger-Straße/Dietrich-Bonhoeffer-Straße vorhanden. Straßen mit Gehwegen mit 2,50 m Breite oder breiter sind lediglich in der Arbeitsstadt entlang der Industriestraße und sehr vereinzelt im weiteren Stadtgebiet vorzufinden, z. B. Abschnitte der Ringstraße und Schwetzinger Straße.

Abbildung 26: Beispiele für Gehwege



Links: Industriestraße, rechts: Johann-Jakob-Astor-Straße

Abbildung 27: Gehwegbreiten in Walldorf



Gehwegbreiten

- < 1,80 m
- 1,80 - 2,50 m
- > 2,50 m

0 500 1.000 m

Engstellen:

In Walldorf gibt es Engstellen durch bauliche Hindernisse wie Treppen oder Hauswände (z. B. in der Schulstraße). Damit ist kein Sicherheitsraum gegeben und ein komfortables Gehen auf den Gehwegen ist nicht möglich. Vor allem die Barrierefreiheit für Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator wird durch diese Engstellen stark eingeschränkt.

Abbildung 28: Beispiele für Engstellen



Links: Nußlocher Straße, rechts: Heidelberger Straße

Nutzungskonflikt durch ruhenden Verkehr

Bereits schmale Gehwege werden durch parkende Kfz an einigen Stellen stark eingeschränkt (z. B. westliche Johann-Jakob-Astor-Straße, Schulstraße, Luisenstraße). Durch illegales Gehwegparken wird die nutzbare Gehwegfläche entlang von Straßen stark eingeschränkt. Dies ist z. B. entlang der östlichen Nußlocher Straße oder Ringstraße der Fall. Weiterhin ragen längs parkenden Fahrzeuge häufig in die Gehfläche hinein. An geeigneten Stellen kann zwar das Parken auf Gehwegen legalisiert werden, aber nur, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Weiterhin wurde an Stellen in Walldorf der Gehweg zugunsten von Parkbuchten aufgegeben (siehe Abbildung 29).

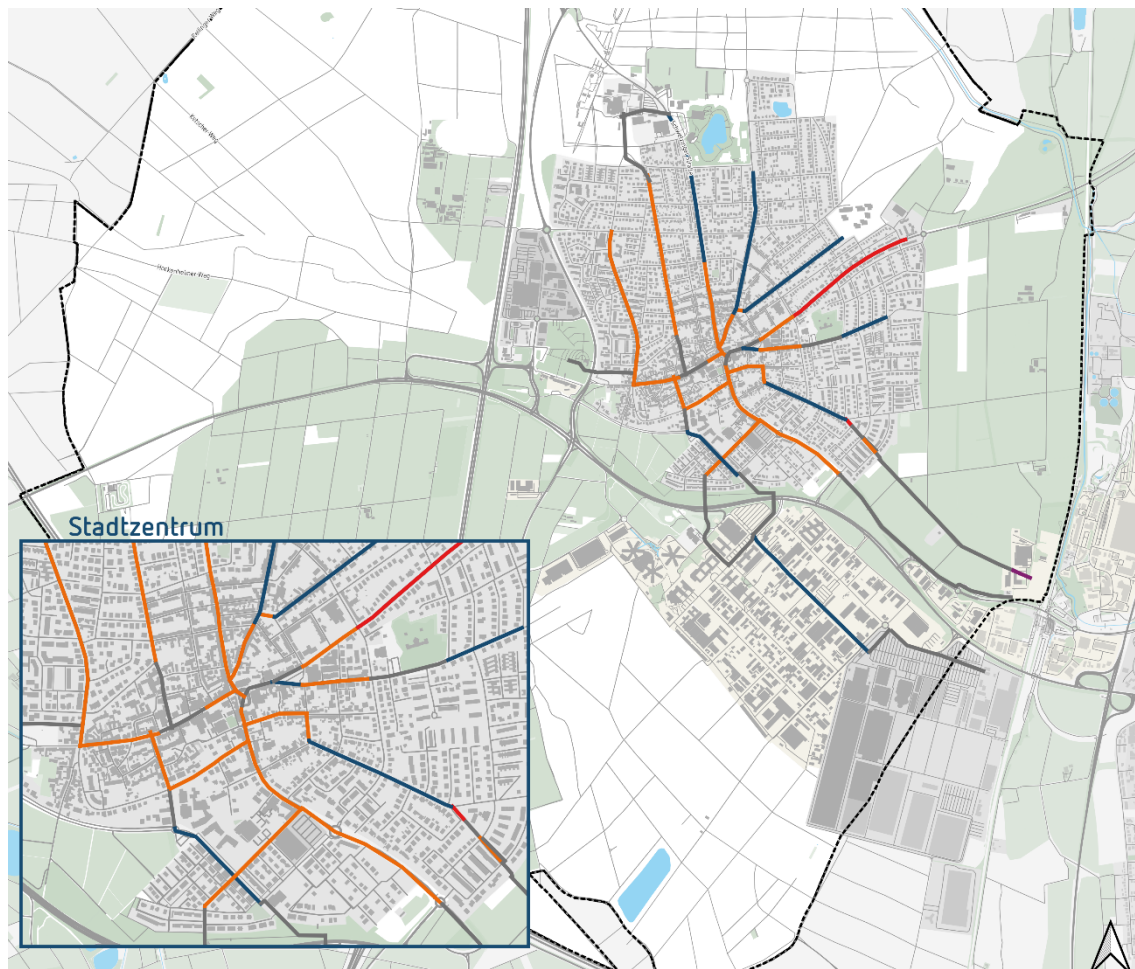
Abbildung 29: Beispiele für Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr



Links: Nußlocher Straße, rechts: Kurpfalzstraße

Anhand der unten dargestellten Karte sieht man, dass entlang nahezu jeder Straße im Hauptnetz Parkplätze im Seitenraum oder als Gehwegparker vorhanden sind. Speziell Gehwegparken ist in der Nußlocher Str. anzutreffen. Parken auf der Fahrbahn ist nur in den Wohngebieten außerhalb des Stadtzentrums vorhanden. (vgl. Abbildung 30)

Abbildung 30: Ruhender Verkehr entlang des Hauptnetzes



Ruhender Verkehr

- Parken auf der Fahrbahn
- Gehwegparken
- Parken im Seitenraum
- Kein Parken

0 500 1.000 m

Nutzungskonflikt Radverkehr

Radfahrende und zu Fuß Gehende werden in Walldorf größtenteils getrennt geführt. Nur in Siedlungsrandgebieten bestehen Gehwege, die mit „Rad frei“ oder als „gemeinsamer Geh- und Radweg“ ausgewiesen sind (z. B. Mühlweg, Wieslocher Straße, Alte Friedhofstraße). Die Breite der Gehwege bei gemeinsamer Führung ist größtenteils über 3,00 m und damit verträglich (vgl. FGSV

2009, Kapitel 3.6). Direkt in der Ortsmitte ist nur die Fußgängerzone entlang der Hauptstraße für den Radverkehr freigegeben.

In Bezug auf Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr ist die widerrechtliche Nutzung von reiner Fußinfrastruktur durch Radfahrende über die Drehscheibe in Walldorf zu nennen. Der Platz an der Drehscheibe ist nur als Aufenthaltsfläche und zur Querung durch den Fußverkehr gedacht, wird jedoch durch Radfahrende als Abkürzung genutzt. Infolge der widerrechtlichen Nutzung der Fläche durch Radfahrende besteht so großes Konfliktpotenzial (vgl. Radverkehrskonzept Stadt Walldorf 2022 und Kapitel 3.4).

Abbildung 31: Beispiele für „Rad frei“



Links: entlang der alten Friedhofstraße, rechts: Walzrute

Oberflächenschäden

Die Oberflächenbeschaffenheit ist ein entscheidender Faktor für den Gehkomfort, insbesondere für Personen, die auf rollbare Hilfsmittel angewiesen sind. Unebenheiten erhöhen das Risiko des Stolperns und schränken die Rollfähigkeit dieser Hilfsmittel ein. In Walldorf wurden vereinzelt Oberflächenschäden entlang der Fußwege festgestellt, beispielsweise auf dem Fußweg zwischen der Theodor-Heuss-Realschule und dem Eichweg (vgl. Abbildung 32).

Abbildung 32: Beispiele für Oberflächenschäden



Links: Fußweg zur Theodor-Heuss-Realschule, rechts: Rennbahnstraße/Bleichstraße

5.2 Querverkehr

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze. In der Praxis stellt das Queren für zu Fuß Gehende jedoch eines der größten Hindernisse dar. Um Straßenüberquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Eine Übersicht über die Querungsanlagen in den bebauten Gebieten Walldorf gibt die Abbildung 34.

Lage und Art der Querungsmöglichkeiten

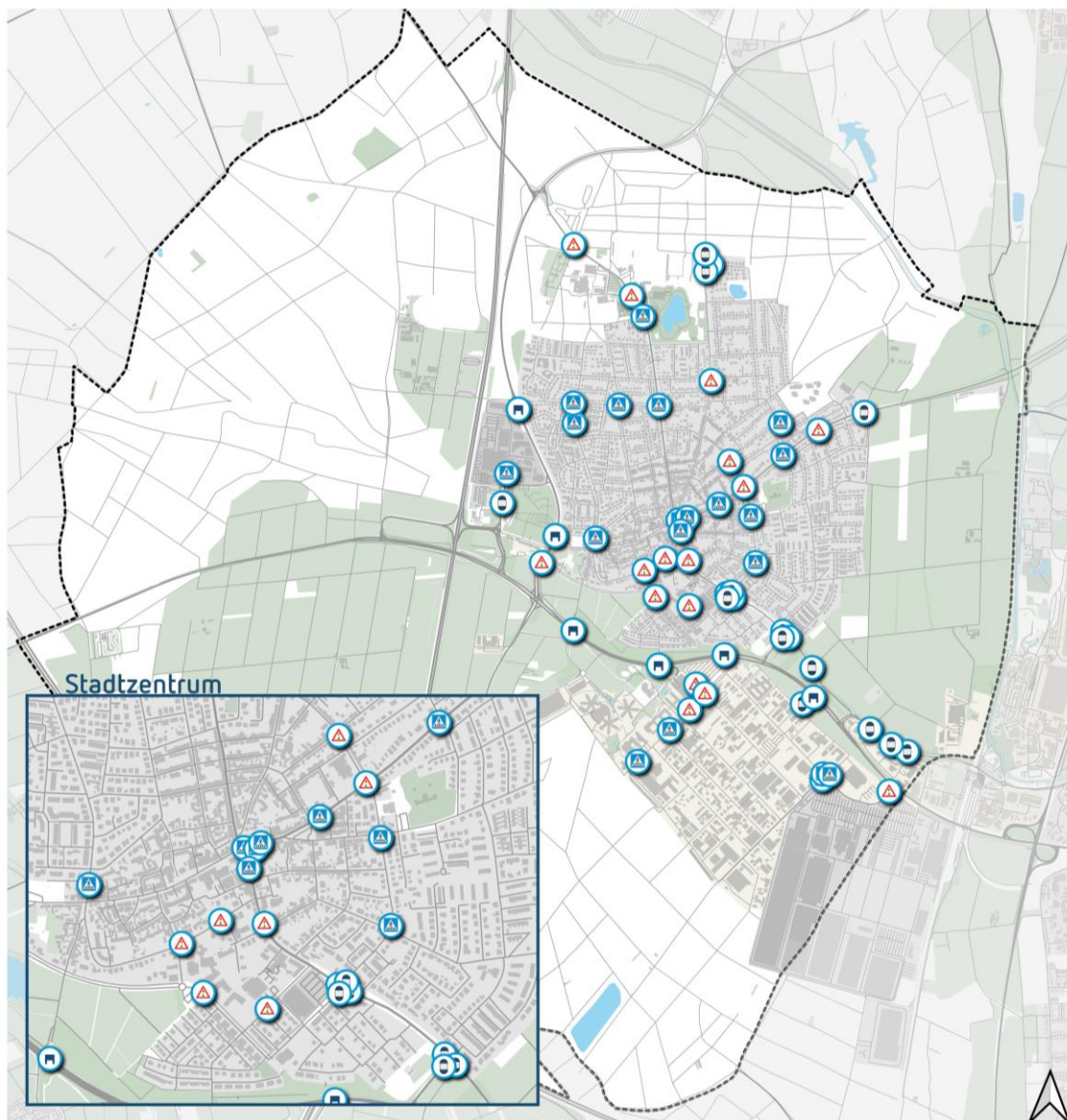
Ein großer Teil des Straßennetzes in Walldorf ist als Tempo-30-Zone ausgestaltet. Dadurch wird dem Fußverkehr in diesen Bereichen das Queren ohne Vorrang großflächig ermöglicht. Nichtsdestotrotz sind auch in diesen Bereichen Querungsanlagen für den Fußverkehr zu finden, bspw. Fußgängerüberwege in der Rennbahnstraße Höhe Dannheckerstraße und Höhe Kurpfalzstraße.

Abbildung 33: Querungsanlagen in Tempo-30-Zone



Links: Rennbahnstraße/Dannheckerstraße, rechts: Rennbahnstraße/Kurpfalzstraße

Abbildung 34: Querungsanlagen in Walldorf



Querungsanlagen/-hilfen

-  Fußgängerüberweg (Zebastreifen)
-  Lichtsignalanlage (Ampel)
-  Querungshilfe / Mittelinsel / Mittelstreifen
-  Über-/Unterführung

0 500 1.000 m

Auf Straßen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung sind vermehrt Querungsanlagen für den Fußverkehr zu finden. Dabei sind die Nußlocher Straße, die Bahnhofstraße/Wieslocherstraße sowie die Schwetzingen Straße zu nennen. In der Nußlocher Straße befinden sich bspw. 6 Querungsanlagen auf einer Strecke von ca. 900 m. Die Querungsanlagen liegen hauptsächlich an Knotenpunkten, vereinzelt auch auf der Strecke zur Anbindung wichtiger Ziele für den Fußverkehr (z. B. FGÜ in der Nußlocher Straße, Höhe Lidl). Im Bereich der Sozialen Mitte befinden sich ebenfalls einige

Querungsanlagen für den Fußverkehr. Dabei handelt es sich größtenteils um Lichtsignalanlagen (z. B. Walzrute, Schloßweg, Bgm.-Willinger-Straße, Bahnhofstraße).

Abbildung 35: Querungsanlagen auf Straßen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung



Links: Nußlocher Straße/Sambugaweg, rechts: Walzrute

Die Drehscheibe stellt eine Besonderheit hinsichtlich der Querungsanlagen für den Fußverkehr dar. Hier befinden sich in geringer Entfernung insgesamt sechs FGÜ. Diese bündeln die Querungen aus den Relationen Schwetzinger Straße/Hauptstraße (drei FGÜ), Nußlocher Straße (zwei FGÜ) sowie Bahnhofstraße. In diesem Bereich kann aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens sowie der Vielzahl der Ziele für den Fußverkehr festgestellt werden, dass auch außerhalb der vorhandenen Querungsanlagen die Fahrbahnen gequert werden.

Abbildung 36: Querungsanlagen im Bereich der Drehscheibe



Links und rechts: FGÜ an dem Platz an der Drehscheibe

Weitere Besonderheiten sind zum einen im Bereich um die Astoria-Halle festzustellen. In einer Entfernung von ca. 120 m befinden sich zwei gesicherte Querungsanlagen, ein FGÜ sowie eine Fußverkehrs-LSA. Zum anderen in der Dietmar-Hopp-Allee. Dort befinden sich vier gesicherte Querungsanlagen auf einer Strecke von 500 m. Diese für ein Gewerbegebiet hohe Anzahl an Querungsanlagen ist insbesondere durch die fußläufigen Verbindungen der umgebenden SAP-Gebäude begründet. Im restlichen Gewerbegebiet sind allerdings deutlich weniger Querungsanlagen vorhanden. Auf den langen, parallelen Straßen Daimlerweg, Rudolf-Diesel-Straße, Industrie-Straße und Altrotstraße sind bspw. keine Querungsanlagen vorhanden.

Abbildung 37: Querungsanlagen im Bereich der Astoria-Halle sowie der Dietmar-Hopp-Allee



Links Bereich der Astoria-Halle, rechts: Dietmar-Hopp-Allee

Barrierefreiheit der Querungsanlagen

Sowohl Personen mit Mobilitätseinschränkungen und mit rollenden Fortbewegungsmitteln als auch für Personen mit Seheinschränkungen sind gleichermaßen auf ein sicheres und problemloses Queren angewiesen. Bedeutend ist dabei die Ausstattung von Querungsanlagen mit taktilen Leitelementen, kontrastierender Gestaltung sowie differenzierten Bordhöhen. Manche Querungsanlagen in Walldorf entsprechen bereits den Kriterien. Zu nennen sind hier bspw. der FGÜ in der Schwetzingener Straße Höhe Rennbahnstraße, der FGÜ in der Ringstraße Höhe Haydnstraße oder der FGÜ in der Dannheckerstraße Höhe Alte Friedhofstraße. Teilweise sind untergeordnete Knotenpunktarme ebenfalls mit taktilen Leitelementen sowie differenzierter Bordhöhe ausgestattet, bspw. im Schloßweg Höhe Bahnhofstraße.

Abbildung 38: Barrierefreiheit an Querungsanlagen



Links: Schloßweg/Bahnhofstraße, rechts: Dannheckerstraße/Alte Friedhofstraße

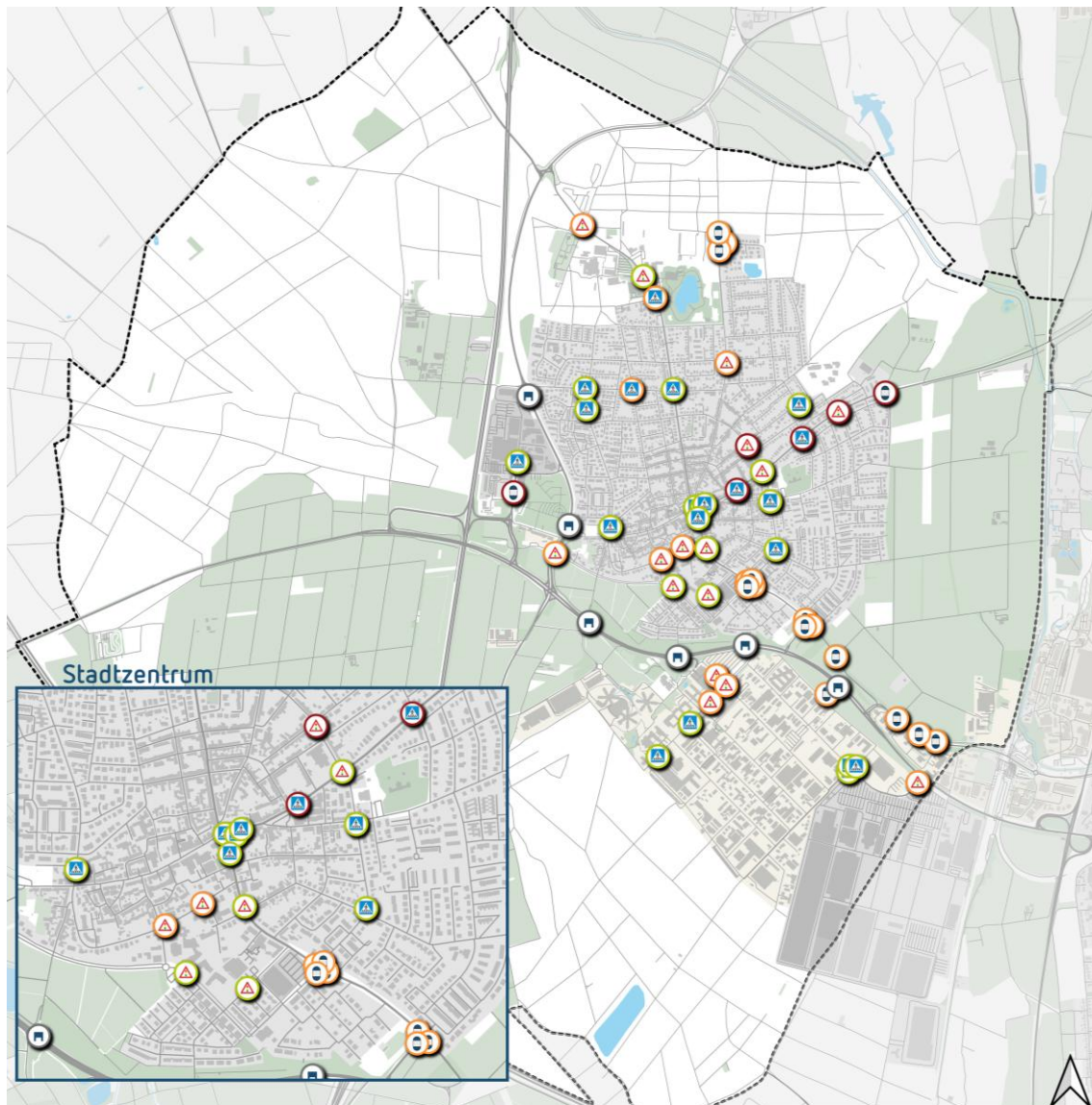
Dem gegenüber stehen Querungsanlagen, die weder über taktile Leitelemente verfügen noch über differenzierte Bordhöhen bzw. abgesenkte Bordsteine (vgl. Abbildung 40). Beispiele hierfür sind die Fußverkehrs-LSA in der Ringstraße Höhe Ziegelstraße, der FGÜ in der Rennbahnstraße Höhe Kurpfalzstraße oder die Mittelinseln am Mühlwegkreisel in der Wieslocherstraße.

Abbildung 39: Fehlende Barrierefreiheit an Querungsanlagen



Links: Mühlwegkreisel/Wieslocherstraße, rechts: Ringstraße/Ziegelstraße

Abbildung 40: Barrierefreiheit von Querungsanlagen



Querungsanlagen/-hilfen

Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)

Lichtsignalanlage (Ampel)

Querungshilfe / Mittelinsel / Mittelstreifen

Über-/Unterführung

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit vorhanden

Barrierefreiheit teilweise vorhanden

Barrierefreiheit nicht vorhanden

0 500 1.000 m



Ausstattung und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

An Querungsanlagen mit Lichtsignalanlagen bestehen neben der Bordsteinabsenkung für Personen mit rollbaren Hilfsmitteln zusätzlich die Anforderungen, neben der visuellen Signalisierung auch eine akustische und haptische Informationsquelle bereitzustellen. Dies wird durch akustische Signale bei Freigabe der Querung sowie durch tastbare Richtungspfeile an der Lichtsignalanlage erreicht. In Walldorf gibt es bereits Lichtsignalanlagen, die eine umfassende Barrierefreiheit mit Doppelbord, akustischem Signal und tastbaren Richtungspfeilen aufweisen (vgl. Abbildung 41). Gleichzeitig wurden jedoch auch Anlagen festgestellt, bei denen einzelne Ausstattungselemente fehlen.

Abbildung 41: ein positives (links) und negatives (rechts) Beispiel für die Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen



Links: Bahnhofstraße, rechts: Schloßweg

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei Lichtsignalanlagen ist die Wartezeit. Eine Wartezeit von 30 Sekunden wurde in Walldorf gemessen. Dies entspricht noch den einschlägigen Empfehlungen von maximal 40 Sekunden Wartezeit an Lichtsignalanlagen (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25).

Planfreie Querungen

Planfreie Querungen (Über- und Unterführungen) sind nur indirekt als Querungsanlage für den Fußverkehr zu klassifizieren. Bei den in Walldorf vorhandenen Über- und Unterführungen lassen sich ähnliche Merkmale feststellen, wie Sie bei planfreien Querungen häufig auftreten. Die vorhandenen Unterführungen unter der B291 Höhe Friedhof sowie unter der L723 Höhe Kopernikusstraße stellen Angsträume dar und vermitteln damit ein deutlich negatives subjektives Sicherheitsgefühl. Es besteht die Gefahr, dass die Unterführungen insbesondere bei Dunkelheit nicht (gerne) genutzt werden. Ebenso wie Unterführungen sind auch die Überführungen – etwa die drei Querungen über die L723 auf Höhe der SAP sowie die Überführung über die B291 an der Rennbahnstraße – mit Steigungen verbunden, die Einschränkungen durch die Steigung in der Barrierefreiheit mit sich bringen.

Abbildung 42: Planfreie Querungsanlagen



Links: B291/Friedhof, rechts: ÖPNV-Brücke, Walzrute

5.3 Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

Die Straßenraumgestaltung hat einen großen Einfluss auf die Wohlfühlqualität im öffentlichen Raum. Insbesondere zu Fuß Gehende sind ihrer Umgebung und der Wirkung direkt ausgesetzt. Die Straßenraumgestaltung soll daher dazu beitragen den Raum sicher, attraktiv und auch nachhaltig zu gestalten. Zur Straßenraumgestaltung gehören Ausstattungselemente wie Straßenraumgrün, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten und beispielbare Elemente. Aber auch die Beachtung von Maßnahmen zur Orientierung, zur Verkehrsberuhigung und zur Instandhaltung und Pflege der Flächen im öffentlichen Raum sind ein Part der Straßenraumgestaltung.

Eine Beschilderung speziell für den Fußverkehr zeichnet sich durch eine engmaschigere Platzierung der Schilder und weiteren Informationen wie Dauer/Distanz bis zu den Zielgebieten aus. Zu Fuß Gehende sind nur auf kurzen Strecken unterwegs und brauchen daher detailliertere Informationen zu Distanz, Orientierung und Begehrbarkeit von Routen. In Walldorf ist keine separate durchgängige Beschilderung für den Fußverkehr vorhanden. Einzelne Schilder weisen auf die öffentliche Toilette oder beispielsweise auf den Hopp-Stift/ Astor-Stift hin. Ziele des Alltagsverkehrs oder des Freizeitverkehrs sind jedoch neben der bestehenden Beschilderung für den Radverkehr nicht separat für den Fußverkehr vorhanden. Dadurch ist die Orientierung speziell für ortsfremde Personen in Walldorf erschwert. Informationstafeln mit dem Stadtplan hängen in Walldorf unter anderem am Rathausplatz, der Rennbahnstraße und in der Nähe der Fuß- und Radbrücke an der Dietmar-Hopp-Allee aus und können zur Orientierung helfen.

Abbildung 43: Ausschilderung der Toilette und Informationstafel



Links: Heidelberger Straße, rechts: Ortsmitte

Verkehrsberuhigung

Außer in der Bürgermeister-Willinger-Straße, in der östlichen Nußlocher Straße, in der südlichen Wieslocher Straße und in der Arbeitsstadt besteht im Gemeindegebiet in Walldorf durchgehend eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oder weniger. Des Weiteren sind einige verkehrsberuhigte Bereiche (z. B. Obere Grabenstraße, Teile der Hauptstraße, Zum Brühl, Im Langenloch, Im Riegel, nördliche Heidelberger Straße, Robinienweg) und eine Fußgängerzone entlang der Hauptstraße im Gemeindegebiet vorhanden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h liegt entlang des Schloßwegs um die Schillerschule vor. (vgl. Abbildung 45)

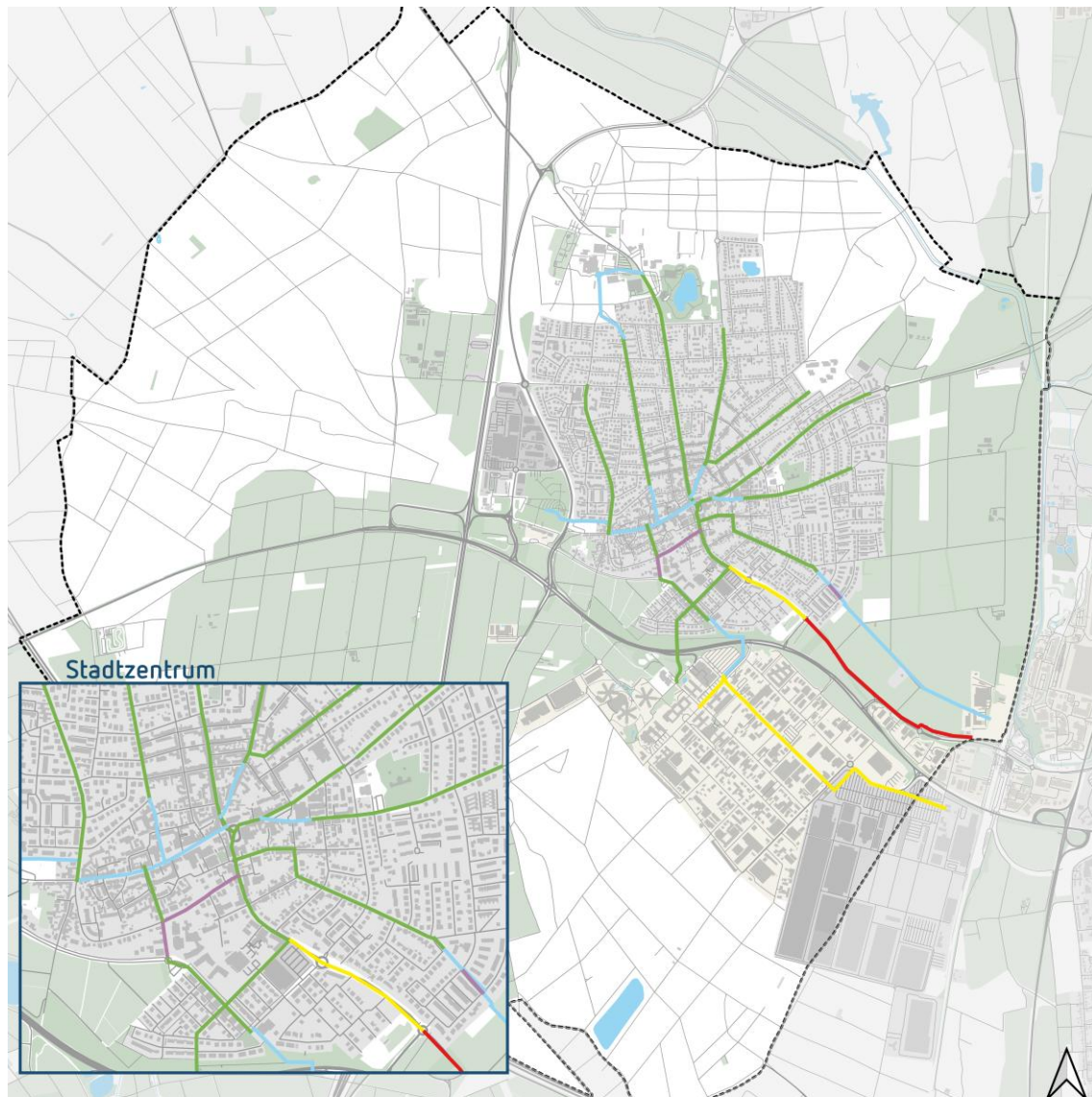
Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen finden sich unter anderem durch Fahrbahneinengungen am östlichen Ortseingang auf der Nußlocher Straße, in der Johann-Astor-Straße auf Höhe des Astorpark sowie auf der Johann-Astor-Straße auf Höhe von Haus Nr. 52 wieder. In der Schwetzingen Straße befindet sich auf Höhe der Schule ein fest installiertes System zur Geschwindigkeitsüberwachung. Insgesamt sind sechs solcher Anlagen seit 2025 im gesamten Stadtgebiet verortet. Die verkehrsberuhigten Bereiche sind in Walldorf größtenteils durch besondere Gestaltung der Einfahrt durch Pflasterung und/oder Bodenmarkierungen gekennzeichnet. Dadurch wird Aufmerksamkeit generiert.

Abbildung 44: Fahrbahneinengungen und Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Oberen Grabenstraße



Links: am Astorpark, rechts: Obere Grabenstraße

Abbildung 45: Zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang von Hauptrouten



- zul Geschwindigkeit
- Schrittgeschwindigkeit (Verkehrsberuhigter Bereich, straßenunabhängiger Gehweg)
 - 20 km/h
 - 30 km/h
 - 50 km/h
 - Mehr als 50 km/h

0 500 1.000 m

Beleuchtung

Die Fußwege in Walldorf sind größtenteils beleuchtet. Aus der Onlinebefragung gehen jedoch Hinweise auf unzureichender Beleuchtung hervor (z. B. Ecke Luisenstraße/Friedensstraße, Fußweg parallel zur L723 über die Brücke an der Einmündung zur Dietmar-Hopp-Allee).

Barrierefreiheit

Die Berücksichtigung von Barrierefreiheit in der Straßenraumgestaltung trägt dazu bei, die Teilhabe aller Bürger:innen am öffentlichen Leben zu gewährleisten und die Mobilität aller Personen möglich zu machen. Dazu gehört neben dem barrierefreien Ausbau von Querungsanlagen und ausreichenden Gehwegbreiten auch die Wahrnehmbarkeit von möglichen Hindernissen wie Treppenstufen oder Poller, der Gehkomfort des Gehwegbelags und die barrierefreie Nutzung öffentlicher Aufenthaltsbereiche. In Walldorf sind bereits viele Poller und bauliche Elemente mit einer gut wahrnehmbaren Kontrastierung ausgestattet (z. B. Platz am Vogelkäfigweg und an der Bürgermeister-Willinger-Straße), jedoch sind viele Treppen und weitere mögliche Hindernisse für sehingeschränkte Personen im öffentlichen Raum in Walldorf nicht ausreichend gekennzeichnet.

Abbildung 46: Kontrastierung der baulichen Elemente



Links: Platz am Vogelkäfigweg, rechts: Platz an der Drehscheibe

Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten

Die Aufenthaltsqualität spielt beim Fußverkehr eine bedeutende Rolle, denn bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegen und Aufenthalt so unmittelbar. Der Aufenthalt in einem Bereich ist abhängig von seiner Attraktivität, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. In Walldorf bestehen bereits einige attraktive Aufenthaltsbereiche und Spielplätze (z. B. Astorpark, Waldspielplatz, Badeseesee Walldorf), jedoch fehlt es in der Ortsmitte an Grünflächen durch Bäume und straßenraumbegleitendes Grün. Viele Flächen sind in Walldorf versiegelt und wie am Platz an der Drehscheibe fehlen Beschattungselemente. In der Fußgängerzone in der Hauptstraße sorgen große Sonnenschirme im Sommer für einen guten Sonnenschutz.

Abbildung 47: Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße



Links und rechts: Entlang der vorderen Hauptstraße

Sitzmöglichkeiten sind vor allem in der Ortsmitte verteilt: entlang der Hauptstraße, an der Drehscheibe sowie entlang der Nußlocher Straße bis zum Parkplatz am Lindenplatz. Jedoch sind diese Sitzmöglichkeiten meist nicht barrierefrei ausgestattet, d. h., es fehlt an Lehnen und Armstützen, die insbesondere bewegungseingeschränkte Personen benötigen, um sich hinzusetzen und wieder aufzustehen.

Weitere Sitzmöglichkeiten befinden sich beispielsweise entlang der Bürgermeister-Willinger-Straße und in der sozialen Mitte. Viele wirken jedoch durch die fehlende komfortable Sitzoberfläche kalt und unbequem. Im weiteren Stadtgebiet entlang des Hauptwegenetzes sind kaum Sitzmöglichkeiten vorhanden. (vgl. Abbildung 49). Dadurch fehlen Möglichkeiten zum Ausruhen für mobilitätseingeschränkte Personen, die auf diese bei längeren Wegestrecken angewiesen sind.

Abbildung 48: Sitzmöglichkeiten



Links: Nußlocher Straße, rechts: Dannheckerstraße / Adolf-Menzel-Straße

Abbildung 49: Aufenthaltsflächen und Sitzmöglichkeiten entlang von Hauptrouten



Begleitgrün

In ganz Walldorf sind entlang des Hauptnetzes Begrünung durch Umgebungsrün, Bäume oder andere Grünelemente gegeben. Nur wenige Abschnitte sind ohne Grünelemente. Dabei muss man auch bei den begrünten Abschnitten davon ausgehen, dass das Grün nicht im öffentlichen Raum, sondern durch Privatgrundstücke eine Wirkung auf den Straßenraum hat. Neben Bäumen und Büschen, die den Straßenraum begrünen, finden sich vereinzelt mobile Grünelemente, die zusätzlich

eine positive Aufenthaltsqualität schaffen und eine verkehrsberuhigende Wirkung haben können. Dies ist auf der Hauptstraße oder der Drehscheibe der Fall.

Abbildung 50: Beispiele für mobile Grünelemente



Links oben: Hochholzerstraße, rechts oben: Am neuen Schulhaus, unten: Platz an der Drehscheibe

5.4 Erreichbarkeitsanalyse

Im Rahmen einer Erreichbarkeitsanalyse wird die fußläufige Erreichbarkeit bestimmter Standorte und Einrichtungen in Walldorf untersucht. So können bereits hohe Qualitäten oder Potenziale aufgezeigt werden. Die Erreichbarkeitsanalyse wird mithilfe eines geographischen Informationssystems (GIS) durchgeführt. Ausgehend von definierten Zielpunkten werden Isochronen gebildet, die anzeigen, von welchen Gebäuden aus innerhalb einer bestimmten Zeit die Zielpunkte erreicht werden können. Die Erreichbarkeit wird dabei in 5-Minuten-Schritten dargestellt und eine Geschwindigkeit von 5 km/h zugrunde gelegt. Neben der GIS-gestützten Erreichbarkeitsanalyse, werden Barrieren und Netzlücken im Stadtgebiet exemplarisch dargestellt und Einschätzungen zu Umwegen bzw. barrierefreien Verbindungen untersucht.

Für die fußläufige Erreichbarkeit verschiedener Zielorte zeigt sich für Walldorf eine sehr gute Ausgangslage. So sind vor allem in der Wohnstadt viele Ziele innerhalb von 15 Minuten zu Fuß zu erreichen. Beispielsweise ermöglichen die NVZ Dannheckerstraße und Bahnhofstraße sowie der Einkaufsstandort Nußlocher Straße beinahe allen Einwohnenden eine fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von 10 Minuten. Lediglich die nord-östlichen Wohngebiete liegen im 15 Minuten Bereich.

Ähnliches gilt für die Schulstandorte in Walldorf. Auch hier liegt fast die gesamte Wohnstadt innerhalb der 10-Minuten-Isochrone (vgl. Abbildung 53, Abbildung 54).

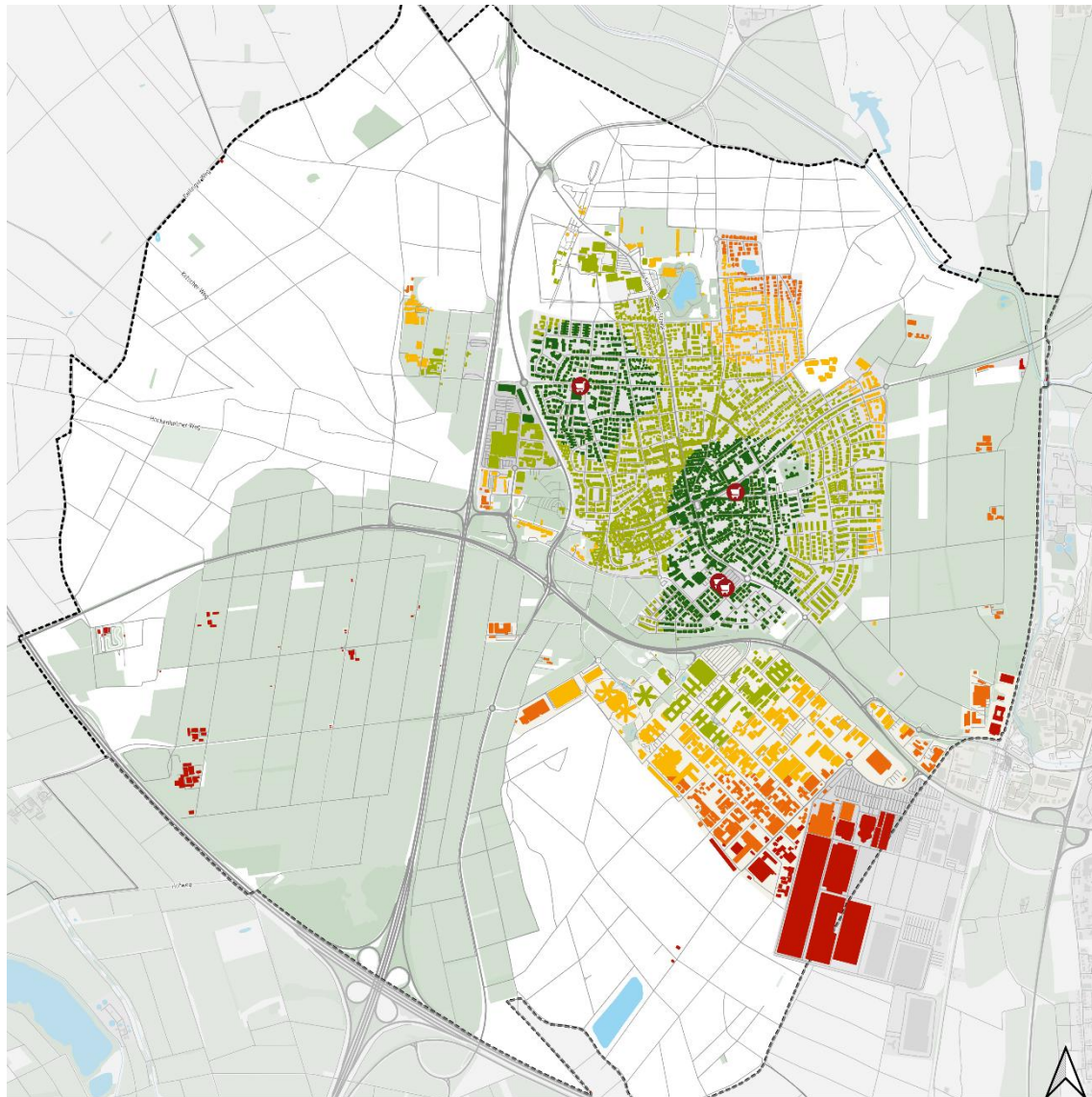
Lediglich die Erreichbarkeit der äußeren Zielpunkte – also die südlichen Bereiche der Arbeitsstadt sowie die Freizeit-Ziele rund um die Astoria-Halle – sind für die meisten Einwohnenden nicht in weniger als 15 Minuten möglich.

Positiv hervorzuheben ist zudem, dass für den Fußverkehr oft direktere Wegeverbindungen möglich sind als für den Kfz-Verkehr. So existieren bspw. Querverbindungen zwischen dem Marktplatz und dem Schloßweg sowie darüber hinaus zur Bürgermeister-Willinger-Straße und der Walzrute. Über die Bus- und Fußbrücke entlang der Walzrute ist zudem eine direkte Verbindung in die Arbeitsstadt möglich.

Rund um die Stadtmitte ist die Maschenweite des Straßennetzes in Walldorf sehr gering, wodurch sich ein dichtes Fußwegenetz ergibt und kaum Umwege in Kauf genommen werden müssen. Dies ist auch in der gleichmäßigen Ausbreitung der Isochronen in alle Richtungen, um die Zielorte dort zu erkennen (vgl. Abbildung 51, Abbildung 52, Abbildung 54). So sind kaum Barrieren für den Fußverkehr vorhanden und man kann sich relativ frei im Netz bewegen. Nur in der Arbeits- als auch in der Wohnstadt ist die Maschenweite des Straßennetzes größer, sodass Fußwege teilweise mit kleineren Umwegen verbunden sind.

Auf Grund der geringen räumlichen Distanzen und guten Erreichbarkeiten zwischen Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung, Dienstleistungen, Freizeit- und Bildungsorten gibt es in Walldorf ein hohes Potenzial für kurze Wege und somit auch für Wege zu Fuß. Jedoch ist die Siedlungsstruktur lediglich die Grundlage für diese „Stadt der kurzen Wege“ – darüber hinaus ist auch die Qualität und Barrierefreiheit der Gehwege und Querungen entscheidend, damit Wege zu Fuß bestritten werden. Dies bleibt bei der GIS-Analyse der Erreichbarkeit unberücksichtigt und ist in Verbindung mit den vorangegangenen Kapiteln zu bewerten.

Abbildung 51: Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren in Walldorf



Erreichbarkeiten zu Fuß

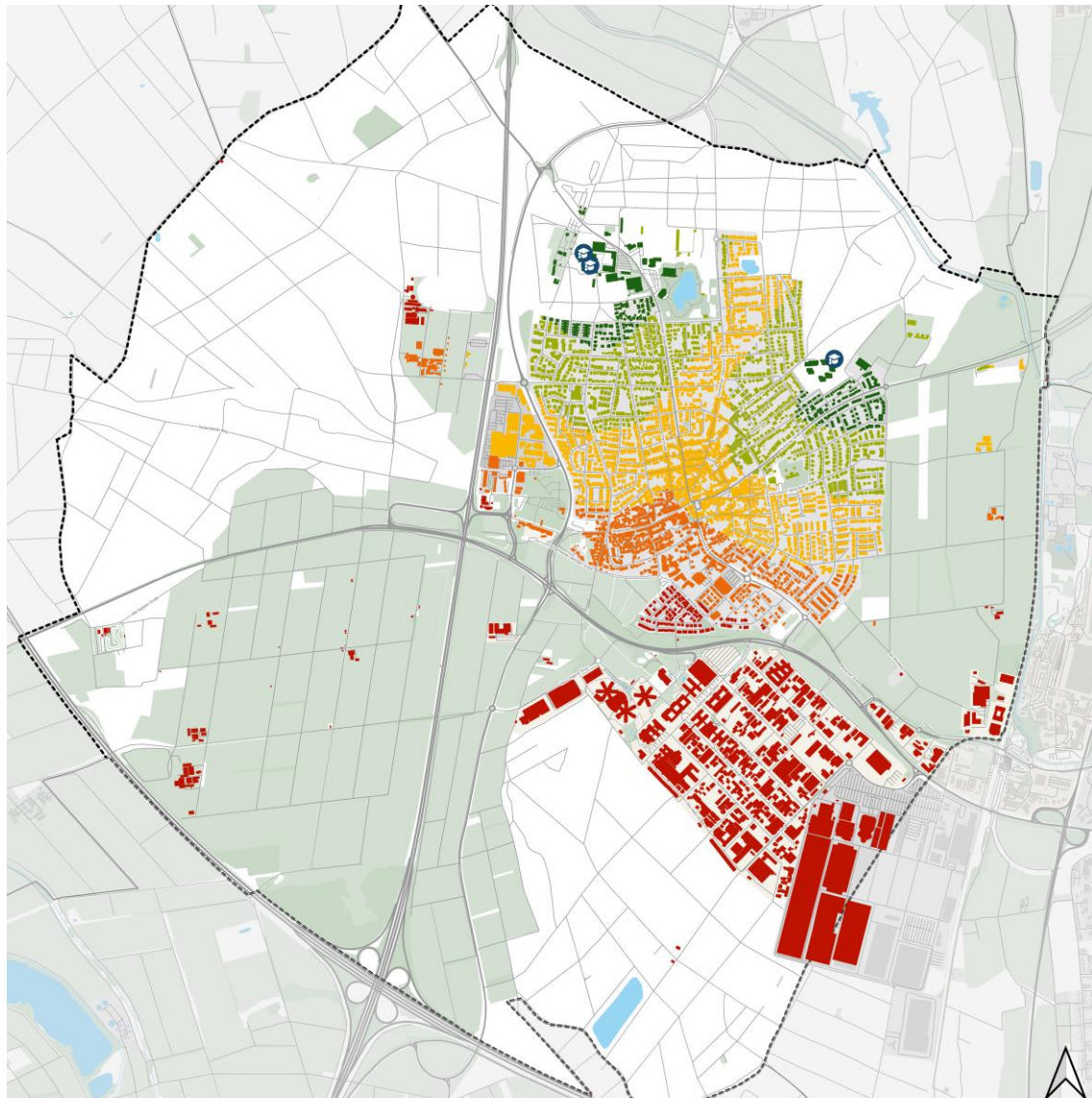
- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- > 20 min

Zielorte

- großflächiger Einzelhandel



Abbildung 52: Erreichbarkeit der weiterführenden Schulen



Erreichbarkeiten zu Fuß

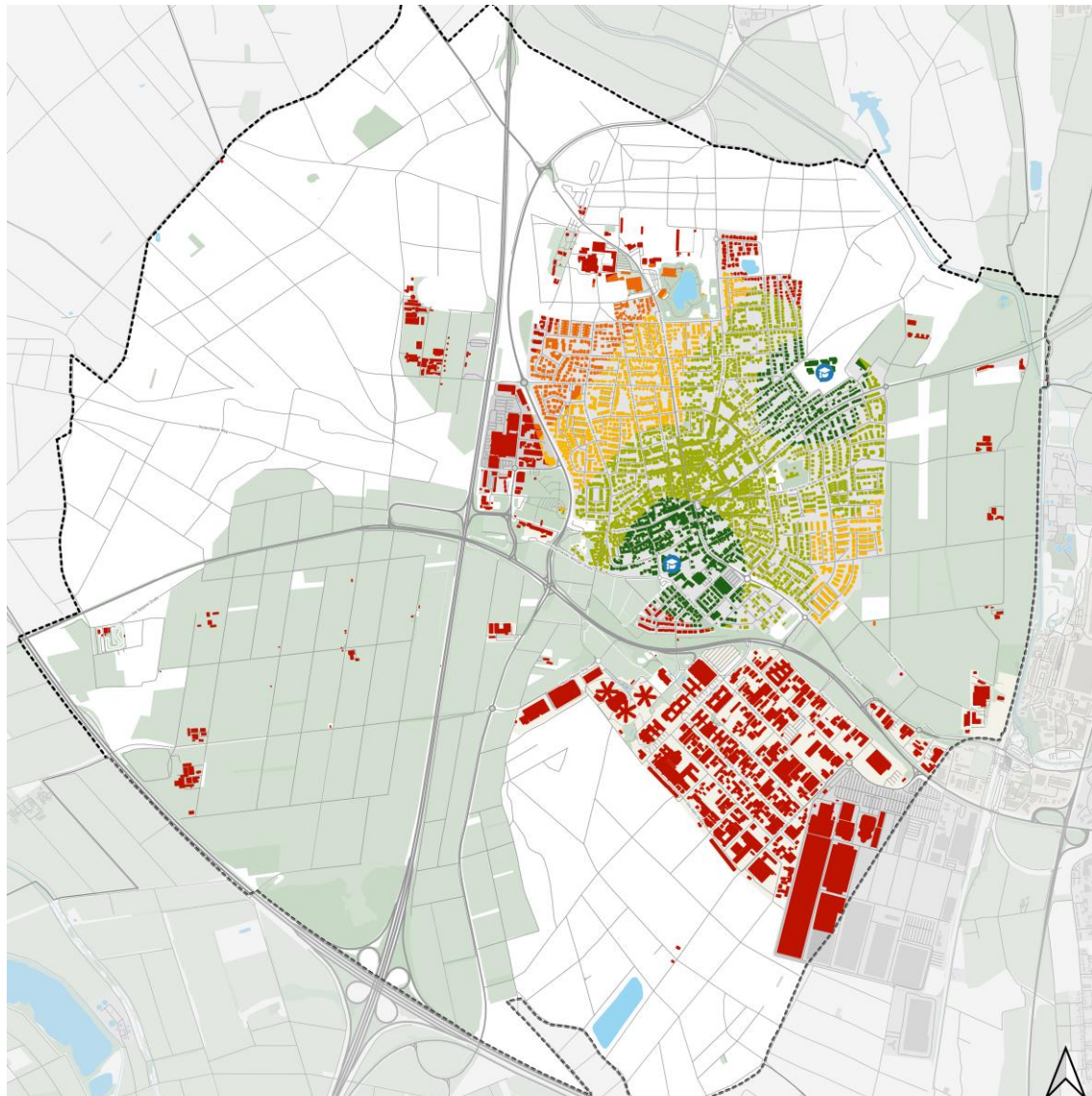
- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- > 20 min

Zielorte

- weiterführende Schule



Abbildung 53: Erreichbarkeit der Grundschulstandorte



Erreichbarkeiten zu Fuß

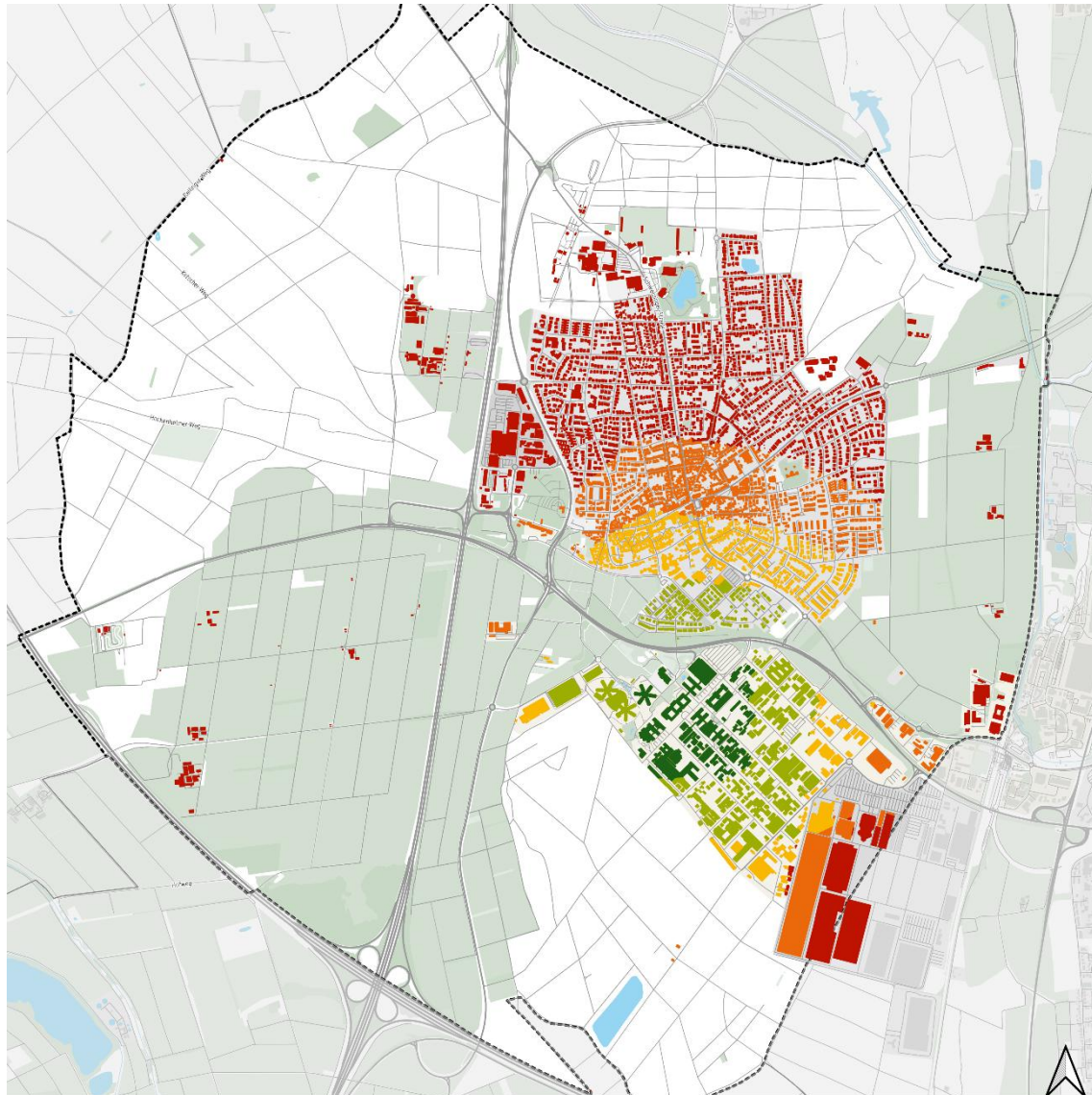
- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- > 20 min

Zielorte

- Grundschule

0 500 1.000 m

Abbildung 54: Erreichbarkeit der Arbeitsstadt (Zielpunkt SAP)



Erreichbarkeiten zu Fuß

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- > 20 min

0 500 1.000 m

5.5 Unfallanalyse

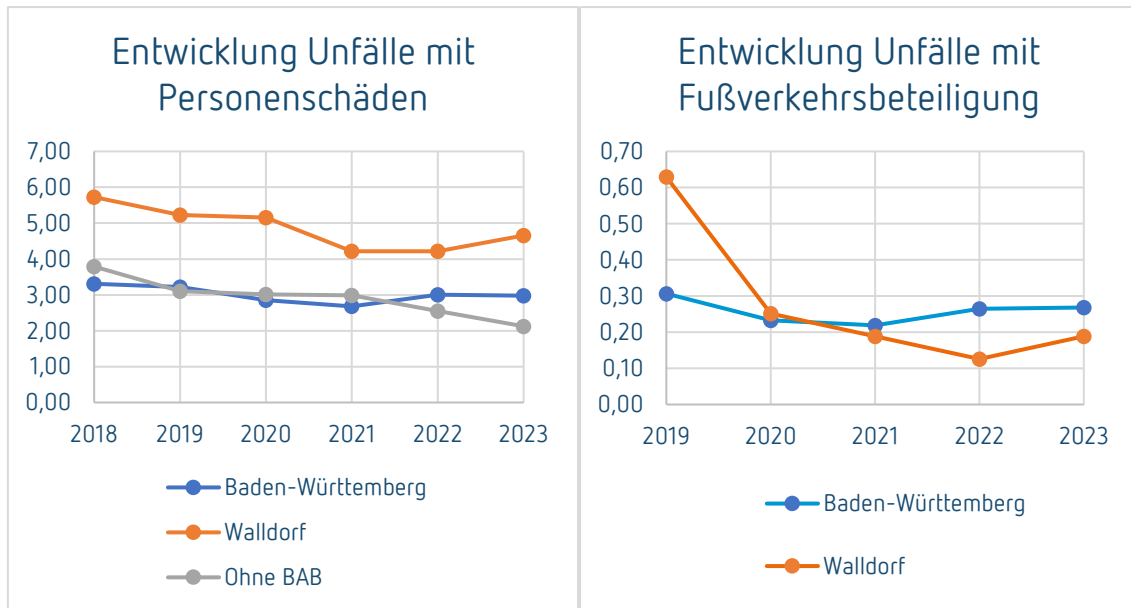
Unfälle sind ein wichtiger Indikator für die Verkehrssicherheit, daher ist eine genauere Betrachtung und Analyse unerlässlich. Im folgenden Bericht werden Unfallstatistiken und -muster in Walldorf untersucht, um potenzielle Gefahrenbereiche zu identifizieren und um einen grundlegenden Eindruck der Situation zu bekommen. Es werden verschiedene Aspekte beleuchtet, darunter Unfallhäufungsstellen, Unfallursachen und Vergleiche mit anderen Kommunen ähnlicher Größe und Struktur. Hierzu werden die Daten des statistisches Landesamt Baden-Württemberg untersucht, die einen Vergleich zu anderen Kommunen und dem Landesdurchschnitt ermöglichen. Eine detaillierte Untersuchung der Unfälle in Walldorf wird anschließend mit Hilfe der polizeilichen Unfalldaten durchgeführt.

Statistische Unfallanalyse im Vergleich

Bei der Betrachtung der Unfallzahlen mit Personenschaden der vergangenen fünf Jahre fällt auf, dass diese in Walldorf in diesem Zeitraum leicht rückgängig, aber weiterhin auf vergleichsweise hohem Niveau sind (vgl. Abbildung 55). Im Jahr 2018 erreichten sie mit 5,73 Unfällen mit Personenschaden pro 1.000 Einwohnende ihren Höchstwert. Bis 2022 war dieser Wert rückläufig auf 4,22 Unfälle mit Personenschaden pro 1.000 Einwohnende und ist 2023 wieder auf 4,66 Unfälle angestiegen. Auffällig ist, dass in Walldorf ein Rückgang in den Jahren 2020 und 2021 zu erkennen ist. Der Rückgang kann im Allgemeinen auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückgeführt werden, da aufgrund der politischen Maßnahmen zur Eindämmung insgesamt weniger Wege zurückgelegt wurden als zuvor. Betrachtet man die Zahlen ohne die in Walldorf verlaufende Bundesautobahn (BAB), liegt dieser Wert zwischen 3,79 Unfällen mit Personenschaden pro 1.000 Einwohnende im Jahr 2018 bzw. bei 2,12 Unfällen mit Personenschaden pro 1.000 Einwohnende im Jahr 2023. Die Entwicklung der Unfallzahlen liegt damit etwa auf dem Niveau des Landes Baden-Württemberg (vgl. Abbildung 55).

Bei Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung zeigt sich ebenfalls ein Rückgang in Walldorf (vgl. Abbildung 55). Von 2019 (0,63 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung pro 1.000 Einwohnende) auf 2020 (0,25 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung pro 1.000 Einwohnende) zeigte sich ein besonders starker Rückgang. Die weitere Entwicklung war weiter rückläufig, jedoch deutlich moderater (2023: 0,19 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung pro 1.000 Einwohnende). Die Entwicklung in Baden-Württemberg verläuft ähnlich zur deutschlandweiten Entwicklung, mit einem Tiefstwert im Jahr 2021 und einer leichten Zunahme im Jahr 2022 und 2023.

Abbildung 55: Entwicklung der Unfallzahlen mit Personenschaden und Fußverkehrsbeteiligung je 1.000 Einwohnende

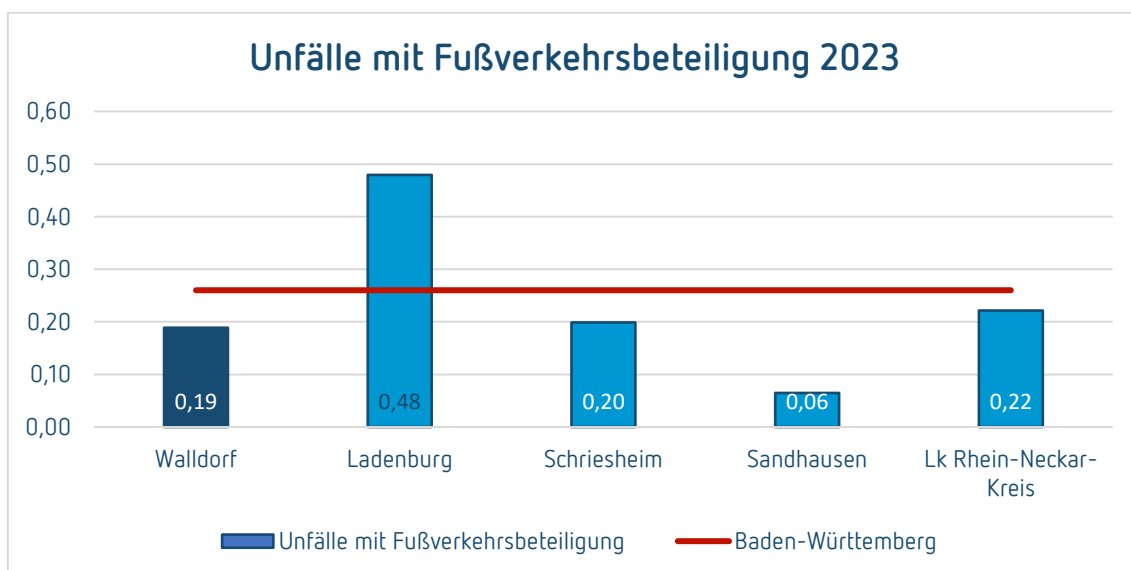


Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2024, Darstellung: Planersocietät

Im Jahr 2023 waren in Walldorf 3 zu Fuß Gehende an Verkehrsunfällen beteiligt. Um diese Zahlen besser einordnen zu können, bietet sich ein Vergleich mit anderen Kommunen ähnlicher Größe und räumlicher Nähe an. Dafür werden Unfallzahlen von Ladenburg, Schriesheim und Sandhausen (alle Rhein-Neckar-Kreis) herangezogen.

Mit 0,19 Unfällen je 1.000 Einwohnende liegt der Wert bei den Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung von Walldorf knapp unter dem Durchschnittswert des Landkreises. Schriesheim weist ähnlich viele Unfälle je 1.000 Einwohnende auf, während Ladenburg und Sandhausen jeweils einen deutlich höheren bzw. deutlich niedrigeren Wert aufweisen. (vgl. Abbildung 56).

Abbildung 56: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung 2023 je 1.000 Einwohner im Vergleich



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2024, Darstellung: Planersocietät

Unfallorte in Walldorf

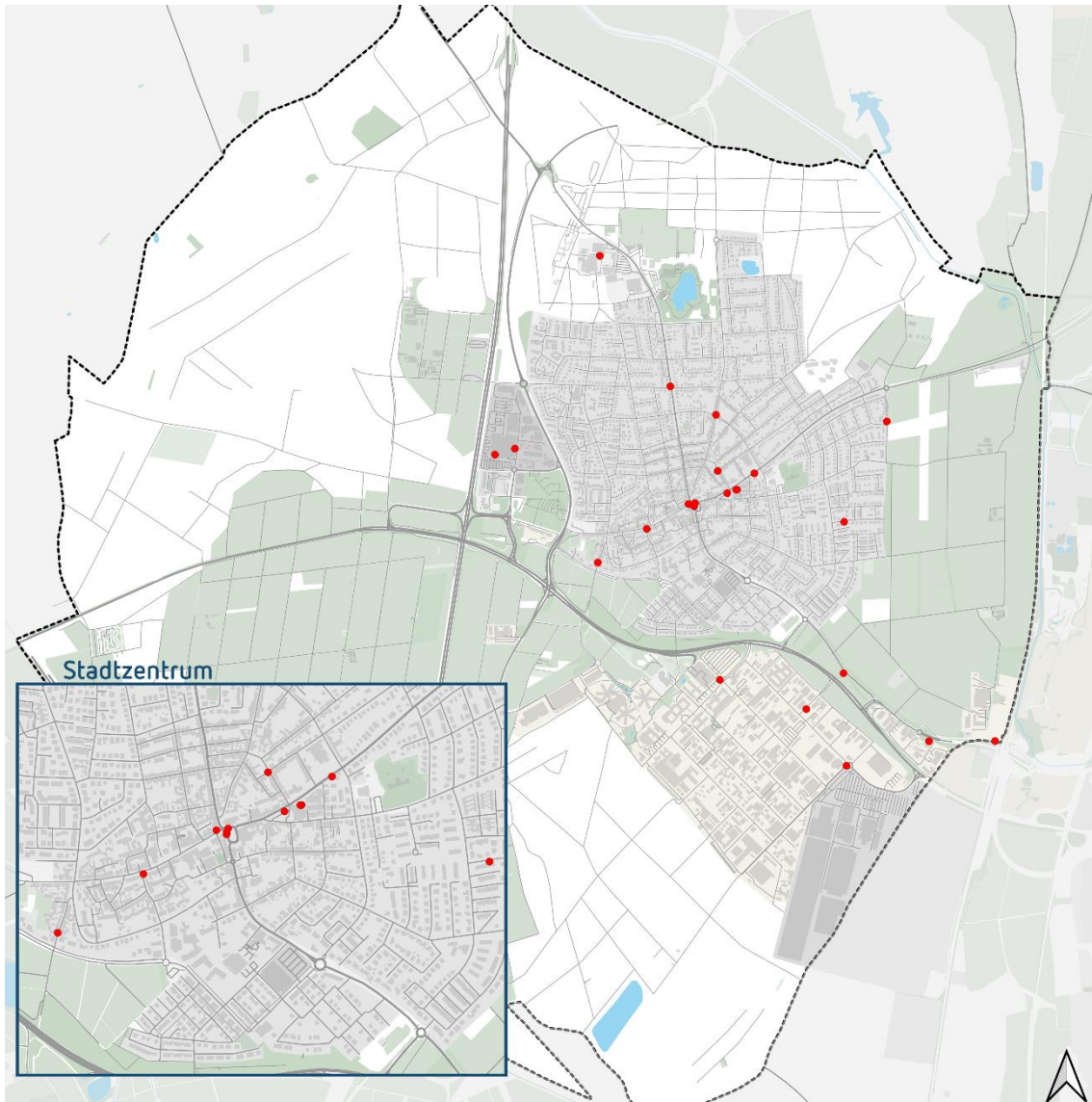
Für die vertiefte Auswertung der Unfalldaten stehen die polizeilich erfassten Unfälle der Jahre 2017 bis 2023 zur Verfügung. Diese beinhalten unter anderem eine exakte Verortung (vgl. Abbildung 57) sowie den Unfalltyp (z. B. Abbiege-Unfall oder Unfall beim Überschreiten der Straße) und die Unfallkategorie (Unfall mit Leicht- oder Schwerverletzten bzw. Getöteten). Auch Informationen zum Straßenzustand oder den Lichtverhältnissen sowie den beteiligten Verkehrsarten und Personen liegen vor.

In den Jahren 2017 bis 2021 gab es in Walldorf insgesamt 24 Unfälle mit der Beteiligung von zu Fuß Gehenden. Diese verteilen sich im Stadtgebiet und zeigen kaum örtliche Häufungsstellen. Lediglich auf der Drehscheibe, im Bereich der Fußgängerüberwege im Übergang zur Hauptstraße und zur Schwetzinger Straße, gab es mehrere Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden an genau demselben Ort. Im Untersuchungszeitraum wurden drei Überschreiten-Unfälle registriert – also Unfälle, bei denen zu Fußgehende beim Überqueren der Fahrbahn verunglückten. Sie stammen aus den Jahren 2020, 2018 und 2017. Bei zwei der drei Unfälle gab es Schwerverletzte, bei einem eine leichtverletzte Person.

Von den 24 Unfällen sind 5 Unfälle „Überschreiten-Unfälle“, 4 Unfälle wurden als Unfalltyp „Längsverkehr“ gekennzeichnet sowie 2 Unfälle „Einbiege-/Kreuzen-Unfälle“. Die restlichen Unfälle sind als sonstige Unfälle gekennzeichnet. Auch aus den Unfalltypen lassen sich somit keine Auffälligkeiten in Walldorf erkennen, die auf systematische Problemstellen hindeuten.

Das Unfallgeschehen mit zu Fuß Gehenden lässt sich in Walldorf somit als unauffällig bezeichnen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass in der Unfallanalyse lediglich polizeilich gemeldete Unfälle auftauchen. Oft sind bspw. Unfälle zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in dieser Statistik eher unterrepräsentiert. Zudem ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden ein wichtiger Aspekt, der in den weiteren Maßnahmen zu berücksichtigen ist.

Abbildung 57: Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden (2017 bis 2021)



Verkehrsunfälle

- Unfälle mit Fußgängerbeteiligung



5.6 Zusammenfassende Stärken und Schwächen

- ↑ Gute Voraussetzungen für Fußverkehrswege auf Grund von flacher Topografie und kompakter Siedlungsstruktur
- ↑ Meist Tempo 30 – im Nebennetz und teilweise auch auf Hauptstraßen, bspw. der Schwetzingener Straße
- ↑ Gute Anzahl gesicherter Querungsanlagen. Einige Bedarfsampeln für den Fußverkehr. Lichtsignalanlagen meist mit kurzen Wartezeiten.
- ↑ Umsetzungen Barrierefreiheit bei Querungsanlagen
- ↑ Gute Beteiligung der Öffentlichkeit durch einen Online-Schadensmelder („Walldorf Schaden Dialog“) und AK Nahmobilität
- ↑ Kaum Unfälle im Fußverkehr
- ↑ Bereits heute gute Zielerfüllung der AGFK-Meilensteine
 - ↑ Erstellung Fußverkehrskonzept
 - ↑ Netzkonzeption
 - ⬇ Schaffung einer lückenlosen, richtlinienkonformen Bewegungsqualität im Längsverkehr
 - ⬇ Angemessene Aufenthaltsqualität
 - ↑ Querungsstellen für den Fußverkehr entlang der Haupttrouten, insbesondere die LSA-Schaltungen, wurden für den Fußverkehr optimiert.
 - ⬇ Die Fußverkehrsinfrastruktur wird regelmäßig überprüft und gewartet, vor allem Grünschnitt, Reinigung, Winterdienst.
 - ⬇ Bei der Einrichtung von Baustellen bzw. Störstellen wird eine durchgehende sichere Führung für den Fußverkehr nach dem Stand der Technik stets berücksichtigt.
 - ↑ Eine intensive Befassung mit dem Thema Verkehrssicherheit für den Fußverkehr findet statt.
 - ⬇ Das Freihalten der Fußverkehrsinfrastruktur von ruhendem Verkehr wird gewährleistet.
 - ↑ Es wird aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Fußverkehrsförderung betrieben.
- ⬇ Im Längsverkehr zeigen sich insbesondere in der Wohnstadt Probleme mit der Gehwegbreite. Die (nutzbare) Gehwegbreite ist häufig so schmal, dass auch die Barrierefreiheit eingeschränkt ist.
- ⬇ Engstellen schränken die Gehwegbreiten weiter ein, bspw. durch Treppenstufen. Die Durchgängigkeit der Gehwege ist häufig nicht gegeben.
- ⬇ Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit im zentralen Versorgungsbereich eingeschränkt auf Grund von Kfz-Verkehr in der vorderen Hauptstraße und Nutzungskonflikten mit dem Radverkehr auf der Drehscheibe – fehlende Attraktivität für zu Fuß Gehende.

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- ✦ Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten bzw. Umsetzung alternativer Straßenraumgestaltung, um die Barrierefreiheit sicherzustellen (bspw. am Vorbild Ziegelstraße)
- ✦ Aufwertung des neuen Fußnetzes und Schaffung von lückenlosen, richtlinienkonformen Hauptrouten für den Fußverkehr
- ✦ Aufwertung und Belebung der Fußverkehrszone und des zentralen Versorgungsbereichs in der Ortsmitte durch höhere Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigung und mehr Grün im Straßenraum
- ✦ Festlegen von Qualitätsstandards, die in Walldorf bei Neu- und Umbaumaßnahmen für den Fußverkehr berücksichtigt werden sollen
- ✦ Stärkung der Kommunikation und des Marketings für den Fußverkehr durch gezielte Beteiligungsformate

6 Ziele und Grundsätze der Fußverkehrsförderung

Auf Basis bisheriger Ergebnisse und Konzepte wurde unter Berücksichtigung der AGFK-Meilensteine eine Fußstrategie für die Stadt Walldorf entwickelt, die unterschiedliche Ziele vereint (z. B. gesteigerte Aufenthaltsqualität und lebendige Innenstadt, konfliktreduziertes Miteinander im Straßenraum, Steigerung des Fußverkehrsaufkommens). Darauf aufbauend werden Empfehlungen für konkretes Handeln und Qualitätsstandards für den Fußverkehr erarbeitet.

Die Fußverkehrsstrategie soll zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen und Zielen der Stadt Walldorf fungieren und gleichzeitig den Handlungsrahmen für das Fußverkehrskonzept vorgeben. Zum anderen kann ein gut in die Gegebenheiten angepasstes sowie integriertes und konsensuales Leitbild Identität stiften, motivieren und den politischen Willen darlegen. Die Ziele und Grundsätze wurde daher unter Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung erarbeitet und diskutiert. So wurden im Arbeitskreis Nahmobilität bereits folgende wichtige Schwerpunkte benannt:

- Stärkung der Stadt der kurzen Wege
- Belebung der Innenstadt/Ortsmitte
- Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten,
- Kommunikation durch gezielte Beteiligungsformate
- Umsetzbarkeit kurzfristiger und langfristiger Verbesserungen

Zusätzlich wurde auf dem öffentlichen Bürgerworkshop zu Beginn der Fußverkehrskonzeptes mit den Teilnehmenden über verschiedene Zielthesen diskutiert. Dabei wurden verschiedene Kernpunkte festgehalten, die Teil der Ziele und Grundsätze für die Fußverkehrsförderung sein sollten:

- Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit (subjektiv und objektiv) sowie mehr Aufenthaltsqualität (z. B. Spielgeräte, Sitzgelegenheiten, Beschattung) und Grün im öffentlichen Raum
- Lösungen für enge Gehwege entwickeln
- Verkehrsberuhigung für den Kfz-Verkehr und Vermeidung von Konflikten mit dem Radverkehr (vor allem Fahren auf dem Gehweg)
- Erweiterung von Fußgängerbereichen (z. B. die Fußgängerzone)

Auf Grundlage dieser Hinweise wurde die Fußstrategie Walldorf aufgestellt. Die Gliederung erfolgt anlehnend an das 10-plus-10-Punkte-Programm aus der Radverkehrsstrategie Walldorfs.⁸ Dabei hat die Reihenfolge der Punkte keine wertende Bedeutung und alle Punkte sind zunächst gleich prioritär zu verfolgen.

⁸ https://www.walldorf.de/fileadmin/Nachhaltig/Radverkehrskonzept/Anhang_2_Radstrategie_Walldorf.pdf

6.1 Fußstrategie Walldorf: 10-plus-10-Punkte-Programm

Präambel

Die Stadt Walldorf beabsichtigt mit Hilfe des Fußverkehrskonzeptes die Nahmobilität weiter zu fördern, um allen Bürger:innen eine Stadt zu bieten, in der man sich gut und gerne zu Fuß bewegen kann.

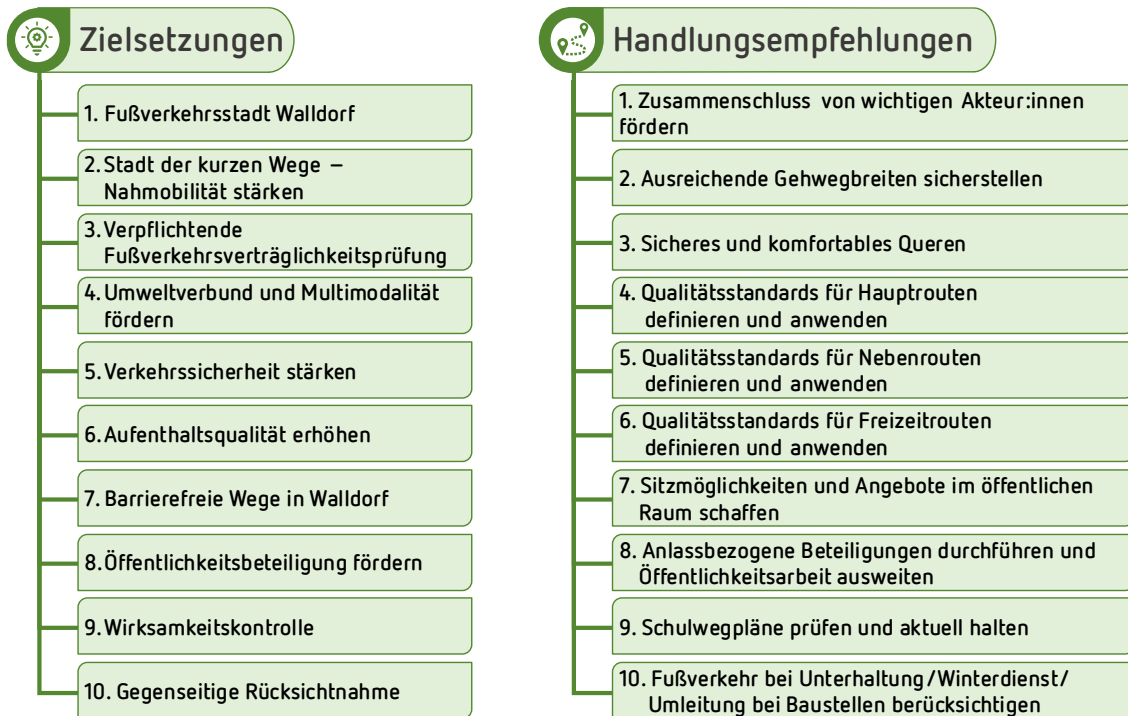
Die Förderung des Fußverkehrs trägt dazu bei, eine **lebendige Innenstadt** und hohe **Lebensqualität** in Walldorf zu schaffen. Das Zufußgehen ermöglicht aktive Mobilität, Begegnung, Kommunikation, stärkt die Nachbarschaft und den sozialen Zusammenhalt. Als umweltfreundlichste Fortbewegungsart trägt ein hoher Fußverkehrsanteil zum Erreichen der Ziele des **Klimaschutzes** bei und hilft Treibhausgase, Luftschadstoffe und Lärm zu reduzieren. Der Walldorfer Verkehrsraum soll einladend gestaltet sein und Lust auf Radfahren oder Zufußgehen machen, das bedeutet auch **Gesundheitsförderung** durch mehr alltägliche Bewegung.

Da jeder Mensch, der im öffentlichen Raum unterwegs ist, auch immer ein Stück zu Fuß geht, kommen Verbesserungen des Fußverkehrs allen Bürger:innen zugute. **Barrierefreie, sichere und kurze Wege** erhöhen nicht nur Effizienz und Attraktivität des Fußverkehrs, sondern auch weiterer Verkehrssysteme. Je mehr Menschen entscheiden, auf ihren alltäglichen Wegen mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs zu sein und ihre Wege vom Autoverkehr auf die Nahmobilität verlagern, desto höher ist auch die Entlastung auf den Straßen, das bedeutet eine **Optimierung des Gesamtverkehrs**.

Wichtig ist bei der Formulierung der einzelnen Ziele und Grundsätze, dass eine flexible Einzelfallbetrachtung möglich bleibt und dennoch eine Basis als eine Art Leitplanke im Sinne einer Abwägungsdirektive zur Erreichung der jeweiligen Ziele des Fußverkehrskonzeptes geschaffen wird.

Übersicht

Folgende Übersicht zeigt die Fußstrategie als 10-plus-10-Punkte-Programm zusammenfassend:



6.2 10-plus-10-Punkte-Programm

Zielsetzungen und Begründungen

Im Folgenden werden die Zielsetzungen des 10-plus-10-Punkte-Programms der Fußstrategie näher erläutert und fachlich und mit Bezug auf Walldorf begründet.

1. Fußverkehrsstadt Walldorf

Walldorf möchte eine fußgängerfreundliche Stadt werden und sich als solche positionieren. Ziel der Stadt ist es, den Anteil der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) an allen zurückgelegten Wegen in Walldorf bis 2030 auf 50 % zu steigern.

Begründung

Das Zufußgehen soll in allen öffentlichen und privaten Bereichen als eine zukunftsfähige Verkehrsart gefördert werden. Gesundere Bürger:innen, mehr Lebensqualität und mehr Laufkundschaft für den Einzelhandel: Fußgängerfreundliche Kommunen bieten viele Vorteile, die Walldorf seinen Bürger:innen bieten möchte.

Der Gemeinderat hat am 25.01.2022 eine Mitgliedschaft an der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) beschlossen. Mit diesem Beschluss hat der Gemeinderat auch ausdrücklich bekräftigt, die Landesauszeichnung "Fußgängerfreundliche Kommune" anzustreben und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen. Dabei gibt es durch das Land Baden-Württemberg noch keine Bestimmung der Mindestkriterien für die Auszeichnung als „Fußgängerfreundliche Kommune“. Das Land plant hierzu eine vergleichbare Auszeichnung in Zukunft wie für die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ zu schaffen. Die Stadt Walldorf möchte sich als eine der ersten Städte in Baden-Württemberg als fußgängerfreundliche Stadt positionieren und insbesondere mit Hilfe des Fußverkehrskonzeptes Anstrengungen intensivieren, das Zufußgehen in Walldorf zu stärken.

Ziel der AGFK-BW-Vision ist es, dass in den Mitgliederkommunen mindestens die Hälfte aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden und dafür der aktiven Mobilität der entsprechende Platz eingeräumt wird⁹. Und auch das Land Baden-Württemberg verfolgt das Ziel, dass jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.¹⁰ Auch die Stadt Walldorf will als AGFK-Kommune Teil dieser Zielsetzung sein und insbesondere mit einem ambitionierten Fußverkehrskonzept und der Fußstrategie die strategische Fußverkehrsförderung in Walldorf weiterentwickeln, da entsprechend des AGFK-Meilensteins das Zufußgehen als nachhaltigste Fortbewegungsart größte Aufmerksamkeit verdient.

⁹ <https://www.agfk-bw.de/verein/agfk-vision-2030>

¹⁰ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/ziele-der-verkehrswende-in-baden-wuerttemberg>

2. Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität stärken

Walldorf verwirklicht ein flächendeckendes Fußverkehrsnetz. Dieses garantiert Bewegungsqualität im Längs- und Querverkehr (inkl. Barrierefreiheit) sowie eine angemessene Aufenthaltsqualität mit ausreichend vielen Ruhezeiten für zu Fuß Gehende. Durch leichte und gute Erreichbarkeit aller für die Menschen nötigen Einrichtungen (Wohnen, Handel, Arbeit, Gastronomie, Schulen, Freizeit, medizinische Einrichtungen etc.) soll die Lebensqualität gefördert werden; diese Einrichtungen sollen innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein.

Themenrouten und zusätzliche Angebote wie Spiel- und Sportanlagen machen den Fußverkehr in Walldorf erlebbar.

Begründung

Durch das Ziel soll flächenhaft in der Wohnstadt Walldorfs eine komfortable Erreichbarkeit der Schulen, der Nahversorgungsstandorte und weiterer Ziele des täglichen Bedarfs zu Fuß sichergestellt sein. Die Erreichbarkeitsanalyse hat aufgezeigt, dass dies für einen Großteil der Bürger:innen aufgrund der kompakten Stadtstruktur der Wohnstadt bereits heute innerhalb von 15 Minuten möglich ist. Diese Stärke Walldorfs **soll** erhalten und ausgebaut werden. Das Ziel korrespondiert dabei auch stark mit den Zielen aus dem Einzelhandelskonzept der Stadt Walldorf, das am 20.10.2020 durch den Gemeinderat beschlossen wurde, wonach insbesondere als Stadt der kurzen Wege die Nahversorgungsstruktur und Versorgungsfunktion der Innenstadt erhalten und weiter gestärkt werden soll.¹¹

Neben der reinen Wegedauer spielt für den Fußverkehr aber auch die Qualität und Wahrnehmung der Wege eine entscheidende Rolle. Eine hohe Aufenthaltsqualität des Stadtraums und generell Qualität der Gehwege beeinflusst den Fußverkehr messbar und führt zu kurz erlebten Distanzen und somit auch zu einer Verlängerung der akzeptablen Fußwege¹². Mit der Verwirklichung eines flächendeckenden Fußverkehrsnetzes soll daher die Qualität der Fußwege in Walldorf programmatisch gesteigert werden. Zentraler Aspekt für eine Stadt der kurzen Wege in Walldorf ist die Drehscheibe als zentraler Busbahnhof und Ankerpunkt des langgestreckten Zentralen Versorgungsbereichs, der für den Fußverkehr besonders gestärkt werden soll.

¹¹ https://www.walldorf.de/fileadmin/Rathaus/Planen_und_Bauen/Einzelhandelskonzept_vom_20-10-2020__00_textliche_Festsetzungen.pdf

¹² Helge Hillnhütter 2022 - Stimulating urban walking environments

3. Verpflichtende Fußverkehrsverträglichkeitsprüfung

Sämtliche Verkehrsinfrastrukturplanungen und -maßnahmen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fußverkehr zu überprüfen. Die Belange des Fußverkehrs sind zu beachten. Eine Priorisierung der Verkehrsteilsysteme nach aktuellen Regelwerken in der Reihenfolge: Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr soll beachtet werden. Bei Planungen ist nachzuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen untersucht wurden.

Begründung

Übergeordnete Zielsetzung der Verkehrsplanung ist es, die Grundlagen für ein Verkehrssystem zu schaffen, mit dem es gelingt, alle Mobilitätsbedürfnisse adäquat zu steuern und zu befriedigen und gleichzeitig Nachhaltigkeitsziele zu erfüllen. Häufig entstehen dabei Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Oft ist es nicht möglich, alle Anforderungen der Verkehrsarten entlang einer Strecke gleichermaßen zu erfüllen. Die aktuellen Regelwerke sehen vor, die Straßenraumgestaltung vom Rand aus zu planen. Somit müssen zunächst sowohl für den Fußverkehr und gegebenenfalls für den Radverkehr die je nach Bedeutung des Straßenraums erforderlichen Flächen im Seitenraum bereitgestellt werden. Aus der Differenz der dafür benötigten Breite zur Gesamttraumbreite ergibt sich die städtebaulich mögliche Breite der Fahrbahn. Diese ist mit der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite abzugleichen. In diese Abwägung sind insbesondere die Fragen einer einheitlichen oder wechselnden Fahrbahnbreite, der Fahrstreifenbreite, der Addition oder Überlagerung von verkehrsmittelspezifischen Flächen sowie der (abschnittswisen) Verlagerung von ruhendem Verkehr mit den jeweils erwartbaren Auswirkungen umfassend einzubeziehen¹³. Stehen keine ausreichenden Flächen zur Verfügung, um alle Ansprüche zu erfüllen, sehen die aktuellen Regelwerke eine Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge: Fußverkehr – Radverkehr – ÖPNV – fließender MIV – ruhender Verkehr vor.¹⁴

Bei allen anstehenden Bau- und Sanierungsarbeiten soll in Walldorf der Fußverkehr somit stärker in den Mittelpunkt der Planungen rücken. Sämtliche Verkehrsinfrastrukturplanungen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fußverkehr 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 eine Ansprechperson für Fußverkehrsbelange bestimmt werden, die bei verkehrsrechtlichen sowie planerischen Fragen, die die Belange des Fußverkehrs berühren, zu beteiligen ist.

¹³ RASt 2006

¹⁴ E Klima 2022

4. Umweltverbund und Multimodalität fördern

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

(2) Bei Sanierungs- und Baumaßnahmen ist den Belangen des Fuß- und Radverkehrs unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen und baulichen Situation angemessene Rechnung zu tragen. Auf eine Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs ist hinzuwirken.

(3) Eine gute Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist für den Fußverkehr besonders bedeutsam. Die Zuwegung wird verbessert, indem direkte Wegeverbindungen und Zugänge hergestellt und ausgebaut werden. Der barrierefreie und wettergeschützte Umbau von Haltestellen wird als Daueraufgabe fortgesetzt.

Begründung

Zugrunde liegt das übergeordnete Ziel, modern und nachhaltig mobil zu sein. Das bedeutet auch, dass der Verkehr deutlich weniger CO₂ produzieren muss. Dies soll u.a. durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Fahrten mit dem Umweltverbund gelingen, wozu der Umweltverbund und die Multimodalität besonders gefördert werden sollen. Der Fußverkehr stellt dabei ein Basisverkehrsmittel dar, da jeder, der im öffentlichen Raum unterwegs ist, auch ein Stück zu Fuß geht. Seine Förderung unterstützt besonders Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Zum Umweltverbund zählen neben dem Fußverkehr der Radverkehr und 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. Dies insbesondere, wenn Fahrten mit dem Pkw durch Fahrten mit dem Fahrrad oder Bus und durch Wege zu Fuß ersetzt werden. Entsprechend der Radstrategie Walldorf sollen angesichts der nahezu flächendeckende Tempo-30-Ausweisung der Radverkehr in der Wohnstadt zugunsten des Fußverkehrs und der Verkehrssicherheit gleichberechtigt und flächenhaft auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.

Im Falle von Umbau- und Sanierungsarbeiten ist den Belangen des Fuß- und Radverkehrs eine der Bedeutung dieser Verkehrsarten angemessene und somit dem Kfz-Verkehr mindestens gleichgestellte Gewichtung beizumessen (vgl. auch Ziel 3: Verpflichtende Fußverkehrsverträglichkeitsprüfung). Insgesamt betrachtet wird insofern mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr im Stadtgebiet geschaffen und der Umweltverbund kann somit gestärkt werden.

Multimodale Mobilität bedeutet die individuelle Entscheidungsmöglichkeit über die Art des genutzten Verkehrsmittels, die Auswahl zwischen Kfz, Rad, ÖPNV und dem Zufußgehen. Durch eine hohe Qualität der jeweiligen Verkehrsnetze wird die Wahlfreiheit gefördert. Wichtig ist auch die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten untereinander (Intermodalität). So verbessern gute Zuwegungen zu Haltestellen des ÖPNV die gesamte Reisekette und sind ggf. ausschlaggebend, ob eine Strecke mit dem Umweltverbund oder dem Kfz zurückgelegt wird.

5. Verkehrssicherheit stärken

Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind soziale, gesundheitliche und klimarelevante Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen. Dazu sollen ausreichende Gehwegbreiten sowie mehr Platz und Qualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende geschaffen werden – kurz: mehr eigenständige Mobilität und Raum für alle.

(1) Die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr soll durchgreifend verbessert werden. Sofortmaßnahmen zur Entschärfung der Gefahrensituationen an Unfallschwerpunkten sind zu prüfen.

(2) Das subjektive Sicherheitsgefühl soll durch ausreichende Gehwegbreiten, Belichtung, getrennte Rad- und Fußverkehrswege, Winterdienst und ständige Unterhaltung gesichert werden. Die Belange des Natur- und Artenschutzes sowie die Sicherung dunkler Nächte sind bei der Abwägung der Belichtung einzubeziehen.

(3) Um ausreichende Gehwegbreiten bereitstellen zu können und ein sicheres Begegnen zu ermöglichen, sind Gehwege vom ruhenden Verkehr freizuhalten.

Begründung

Die Einbeziehung sozialer, gesundheitlicher und klimarelevanter Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung ist von entscheidender Bedeutung, um eine ganzheitliche Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Eine solche integrative Planung trägt nicht nur zur Reduktion von Unfällen bei, sondern fördert auch eine nachhaltige und lebenswerte Umwelt, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht wird. So beeinflusst bspw. das subjektive Sicherheitsgefühl maßgeblich, ob Menschen bereit sind, zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen. Ausreichend breite Gehwege, getrennte Rad- und Fußverkehrswege sowie eine angemessene Beleuchtung tragen dazu bei, dass sich Verkehrsteilnehmende sicher und wohl fühlen. Und so neben der objektiven Sicherheit auch das subjektive Sicherheitsgefühl gestärkt werden kann.

Radfahrende und zu Fuß Gehende sind zudem besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende. Durch gezielte Maßnahmen zur Entschärfung von Gefahrensituationen an bekannten Unfallschwerpunkten kann das Unfallrisiko erheblich reduziert werden. Bekannte Gefahrenstellen sowie auch neue Hinweise an die E-Mailadresse Fussverkehr@walldorf.de (vgl. Ziel 8) und Informationen aus der Unfallstatistik sollen fortlaufend kontrolliert und Gefahrvermeidungsstrategien erarbeitet werden.

Ein weiteres häufiges Sicherheitsrisiko stellt das Gehwegparken dar. Nicht nur als Sichtbehinderung beim Queren zum Beispiel durch Kinder, sondern auch da es den Bewegungs- und Aufenthaltsraum des Fußverkehrs insbesondere von Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen begrenzt. Mit der weiter steigenden Motorisierung und der Entwicklung zu größeren Pkw verschärfen sich zusehends auf den Gehwegen die Flächenkonflikte zulasten des Fußverkehrs.

Gemäß § 25 Abs. 1 Satz 1 StVO muss, wer zu Fuß geht, die Gehwege benutzen. Im Umkehrschluss sollen in Walldorf Gehwege für zu Fuß Gehende auch benutzbar bleiben und nicht durch (temporäre) Einschränkungen durch parkende Fahrzeuge behindert werden, sodass Ausweichen auf die Fahrbahn notwendig wird. Daher sind Mindestbreiten für den unbehinderten Verkehr von

Fußgänger:innen gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden einzuhalten, sodass ausreichend Raum auch im Begegnungsverkehr auf den Gehwegen verbleibt.

6. Aufenthaltsqualität erhöhen

Die Aufenthaltsqualität ist bei der Gestaltung von Fußverkehrsflächen immer zu beachten und durch ein gutes Angebot an Sitzmöglichkeiten, mehr Grün und Beschattung im Straßenraum sowie ausreichenden Flächen zu fördern. Die Ortsmitte soll belebt werden und durch eine hohe Aufenthaltsqualität zum Begehen, Flanieren und Verweilen einladen.

Begründung

Die Aufenthaltsqualität spielt beim Fußverkehr eine bedeutende Rolle, denn bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegen und Aufenthalt so unmittelbar. Wer sich in der nahen Umgebung wohl fühlt, spaziert und flaniert gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Wer zu Fuß unterwegs ist, kauft mehr und länger ein und nutzt die lokale Gastronomie. Wenngleich Ladenbesitzende immer wieder unterschätzen, wie viele ihrer Kund:innen zu Fuß kommen, machen diese einen erheblichen Anteil der Konsumierenden im Einzelhandelsbereich aus¹⁵. Um dies in Walldorf zu fördern, soll ein Hauptaugenmerk des Fußverkehrskonzeptes folglich auf die Aufenthaltsqualität im Bereich der Innenstadt liegen. Von einer attraktiven und belebten Ortsmitte können daher alle profitieren – der lokale Wirtschaftsstandort genauso wie die Menschen. Durch Begrünung und ausreichende Beschattung soll eine Anpassung an die Klimaerhitzung im Sinne der Aufenthaltsqualität sichergestellt werden. Sie reduzieren Hitzeinseln, verbessern die Luftqualität und senken Temperaturen durch Schatten und Verdunstung. Bäume, Dach- und Fassadenbegrünungen sowie entsiegelte Flächen fördern Kühlung, Regenwasserversickerung und steigern die Aufenthaltsqualität, während sie gleichzeitig die Gesundheit und Biodiversität unterstützen.

¹⁵ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf

7. Barrierefreie Wege in Walldorf

Das Netz für den Fußverkehr soll barrierefrei gestaltet sein. Barrierefreie Wege sollen engmaschig und qualitativ hochwertig miteinander vernetzt werden. Ziel ist die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität aller durch eine konsequente Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips.

Begründung

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben partizipieren zu können. Daher stellen die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität für alle ein vordergründiges Ziel der Stadt Walldorf dar. Dabei gestaltet sich Mobilität für Menschen unterschiedlich schwierig. Personen mit körperlicher Behinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Mobilität bzw. die Barrierefreiheit. Um dem möglichst gerecht zu werden, ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips konsequent einzuhalten. Nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne "Hören, Sehen und Tasten" angesprochen werden.

Damit darüber hinaus alle Personen am gesellschaftlichen Leben gleichberechtigt teilhaben können und ihnen eine möglichst selbstständige und selbstbestimmte Lebensführung ermöglicht wird, ist eine barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raumes und des Mobilitätsangebots von sehr hoher Bedeutung sowie eine wichtige städtebauliche und soziale Herausforderung.

Barrieren können sowohl historisch gewachsene städtebauliche Strukturen, aber auch die baulichen Ausführungen neuerer Gebäude und Wege sein. Diese Barrieren können bspw. zu schmale und enge Gehwege, unebener oder schadhafter Bodenbelag oder Stufen und Treppen zu Eingängen von Wohnraum, Geschäften oder öffentlichen Einrichtungen sein. Ebenfalls gibt es temporäre Barrieren, die für mobilitätseingeschränkte Personen problematisch sein können, etwa Fahrzeuge, die Gehwege zuparken, Werbe-Aufsteller oder Bestuhlung von Außengastronomie. In solchen gewachsenen Strukturen Barrieren abzubauen, erfordert einen hohen Aufwand an Planung und finanziellen Mitteln.

Umbauten zur Erhöhung der Barrierefreiheit kommen jedoch nicht nur denjenigen Menschen zugute, die diese zur Teilhabe am öffentlichen Leben benötigen, sondern bringen auch allen anderen Personen in Walldorf Vorteile, durch mehr Komfort und einen hochwertigen Straßenraum (vgl. Ziel 3 und 4).

8. Öffentlichkeitsbeteiligung fördern

Maßnahmen für den Fußverkehr werden öffentlich bekanntgemacht und durch geeignete Kommunikation und gezielte Beteiligungsformate unterstützt. Zudem wird ein städtisches Schadensmeldeportal auch für Fuß- und Radverkehr eingerichtet, um den Bürger:innen fortlaufend die Möglichkeit zu bieten, Hinweise, Schäden oder Verbesserungsmöglichkeiten zu benennen. Zudem wird für weitere Hinweise zum Fußverkehr eine Mailadresse Fussverkehr@walldorf.de eingerichtet und eine Ansprechperson für Belange des Fußverkehrs benannt.

Begründung

Fußverkehr wird oft nicht als eigenständige Mobilitätsform gesehen und daher in seiner Bedeutung unterschätzt. Als Basismobilität betrifft Fußverkehr alle. Jegliche Verkehrsteilnehmenden sind auch immer Fußgänger:innen: auf dem Weg von der Haustür zum Parkplatz, von der Arbeit zum Bäcker, von der Bushaltestelle nach Hause geht jede:r auch ein Stück zu Fuß.

Ziel der Kommunikation soll daher sein, den Fußverkehr als wichtiges Element der Nahmobilität sichtbar zu machen und seine vielfältigen, wichtigen Rollen in Walldorf hervorzuheben: Mehr Fußverkehr ist gut für unsere Lebensqualität und unser Gemeinwesen. Gleichzeitig sollten die Anforderungen an einen sicheren und attraktiven Fußverkehr deutlich betont werden, um die Akzeptanz der entsprechenden Maßnahmen zu erhöhen¹⁶. Neue Verkehrsinfrastrukturen für den Fußverkehr sollen öffentlich bekannt gegeben und für die Verbesserung des Mobilitätsklimas genutzt werden.

¹⁶ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/220323_VM_Broschu%CC%88re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf, S.28

9. Wirksamkeitskontrolle

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

Begründung

Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes 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 werden das Erreichen der Ziele des Fußverkehrskonzeptes und die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen regelmäßig überprüft und bewertet. Für die fortlaufende Überprüfung und Bewertung wird ein Evaluationskonzept erarbeitet und beachtet. Die Wirksamkeitskontrolle sollte bei Anpassungen bereits realisierter und Umsetzung neuer Maßnahmen durchgeführt werden. Diese Vorgehensweise ermöglicht die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen zu bewerten und trägt zur Verstetigung und Verfestigung der Ziele des Fußverkehrskonzeptes bei.

10. Gegenseitige Rücksichtnahme

Im Straßenverkehr sind Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme oberstes Gebot. Dies soll durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit beworben und unterstützt werden.

Begründung

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, die Nahmobilität zu fördern, wird eine Verbesserung des Mobilitätsklimas in Walldorf nur unter Mitwirkung der Verkehrsteilnehmenden 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:innen und Besucher:innen der Stadt gegenseitig Rücksicht nehmen. Um dafür zu werben, wichtige Verkehrsregeln bekannter zu machen und für mehr Akzeptanz zu sorgen, soll dies durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit wie bspw. einer aktiven Teilnahme von Infokampagnen der AGFK-BW unterstützt werden.

Im Rahmen der personellen Ressourcen sollen Verstöße konsequent verfolgt und geahndet werden. Bereits im Rahmen der Onlinebeteiligung, dem AK Nahmobilität und des Mobilitätsforums wurde deutlich, dass sich viele Walldorfer Bürger:innen eine Durchsetzung der geltenden Vorschriften zur Förderung der Verkehrssicherheit wünschen. Zur konsequenten Verfolgung von Verstößen zählt auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs, insbesondere die wirksame Unterbindung des Parkens auf Geh- und Radwegen sowie dem Radfahren auf Gehwegen.

Begründungen Handlungsempfehlungen

1. Zusammenschluss von wichtigen Akteur:innen fördern

(1) Walldorf ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) und strebt eine kontinuierliche, aktive Mitarbeit in der AGFK-BW an.

(2) Walldorf hat einen Arbeitskreis Nahmobilität eingeführt und wird diesen fortführen. Anlassbezogen sollen neben den ständigen Mitgliedern des Arbeitskreises weitere Akteur:innen eingeladen werden. Die Stadt Walldorf beteiligt sich darüber hinaus aktiv an der Abstimmung mit angrenzenden Gemeinden und übergeordneten Planungsverbänden zur gemeinsamen Förderung der Nahmobilität.

(3) Walldorf unterstützt aktiv Unternehmen, die Fußverkehrsförderung betreiben.

Begründung

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) ist ein Zusammenschluss von aktuell 120 Mitgliedskommunen (15 Gemeinden, 72 Städte, alle 9 Stadt- und 24 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“. Das erklärte gemeinsame Anliegen von AGFK-BW und des Landes BW ist es, „mehr Menschen sicher aufs Rad zu bringen, die Wege für Fußgänger:innen 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. Auch Walldorf profitiert von dem gemeinsamen Austausch der Arbeitsgemeinschaft und will daran weiterhin festhalten und mit der AGFK und den Mitgliedskommunen zusammenarbeiten.

Ein weiteres wichtiges Gremium wichtiger Akteur:innen in Walldorf ist der Arbeitskreis Nahmobilität, der sich im Anschluss an den Fußverkehrs-Check und das Radverkehrskonzept gegründet hat.

Der Arbeitskreis ermöglicht es, verschiedene Akteur:innen und Entscheider:innen der Kommune miteinander ins Gespräch zu bringen. Der Arbeitskreis wurde vor zwei Jahren gegründet und tagt viertel- bis halbjährlich. Nach den positiven Erfahrungen dieser zwei Jahre soll der Arbeitskreis auch künftig fortgeführt werden.

Zur Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen wurde am 25. Oktober 2018 unter Leitung des Ministeriums für Verkehr der Mobilitätspakt Walldorf/Wiesloch unterzeichnet und am 18. Oktober 2023 um weitere fünf Jahre verlängert. Partner sind das Verkehrsministerium, der Rhein-Neckar-Kreis, die Städte Walldorf und Wiesloch, SAP SE, Heidelberger Druckmaschinen AG, MLP SE, die IHK Rhein-Neckar, der Verkehrsverbund Rhein-Neckar, der Verband Region Rhein-Neckar, die NVBW, die Autobahn GmbH des Bundes und das Regierungspräsidium Karlsruhe, das die Koordination des Paktes innehat.

Beim Mobilitätspakt erarbeiten Akteur:innen aus unterschiedlichen Bereichen gemeinsam Lösungen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Lebens- und Wirtschaftsraum und setzen

diese dann auch um. Wesentlich ist dabei eine zukunftsfähige, vernetzte und klimafreundliche Mobilität. Im Rahmen des Mobilitätspaktes bringt sich die Stadt Walldorf in die Abstimmung mit den hiesigen Unternehmen aktiv ein.

2. Ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen

(1) Bei Planungen und Baumaßnahmen sind die Regelbreiten für Gehwege nach Stand der Technik anzustreben. Bei nicht ausreichenden Straßenräumen/Querschnitten sind

1. zumindest die vorgegebenen Regelbreiten einseitig einzuplanen,

2. oder Gehwege mit Nutzungskonflikten von Hindernissen (wie beispielsweise Stadtmobiliar, Beschilderungen oder anderen technischen Einbauten) freizuhalten, um die nutzbare Gehwegbreite zu maximieren. Für notwendige Einrichtungen im Seitenraum können Multifunktionsstreifen oder Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn errichtet werden.

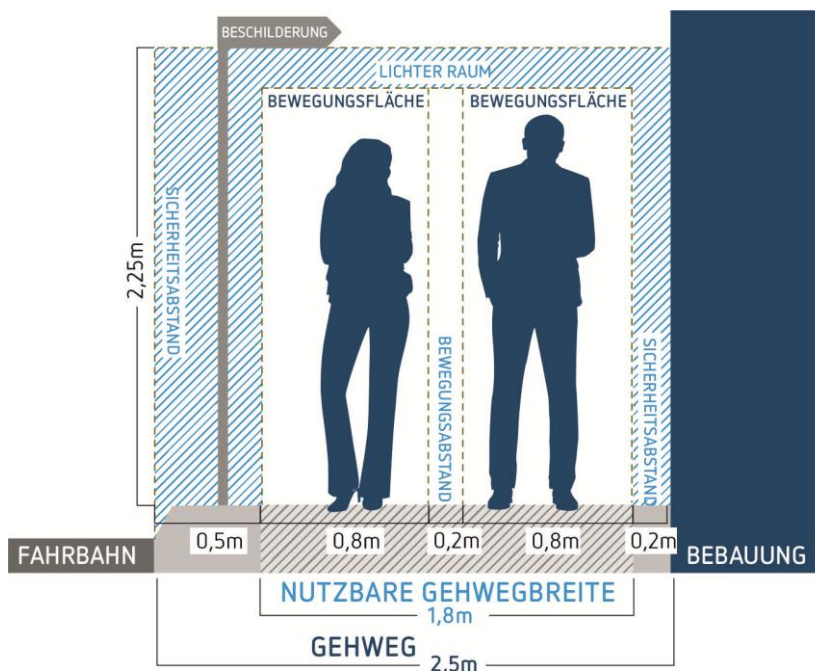
(2) Auf eine möglichst durchgängige Führung der regelkonformen Gehwegbreiten ist zu achten. Dabei sind die übergeordneten Ziele zur Entwicklung und Entstehung lebendiger Räume auch für weniger mobile Bevölkerungsgruppen im Sinne eines generationengerechten Umbaus, eines klimaanangepassten Stadtumbaus sowie zur Vermeidung von umweltbelastenden Verkehren anzustreben.

(3) Gehwege sollen frei von ruhendem Verkehr bleiben. Dafür sollen rechtliche Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Bei bestehendem zugelassenem Gehwegparken soll geprüft werden, dieses in andere Angebote zu überführen.

Begründung

Nicht nur im Zentrum von Walldorf spielen die schmalen Gehwegbreiten und der hohe Parkdruck eine wesentliche Rolle bei der Fußverkehrsförderung. Auch in den Wohngebieten verfügt Walldorf in großen Teilen über schmale Straßenräume, bei gleichzeitig geringen Gehwegbreiten von häufig deutlich unter 1,50 m. Weiter werden häufig durch Treppenzugänge, Schilder und weiteres notwendiges Stadtmobiliar die bereits schmalen Gehwege weiter verengt. Gleichzeitig sind für Gehwege nach aktuellem Stand der Technik eine Regelbreite für zu Fuß Gehende von mindestens 2,50 m vorgesehen. Diese setzt sich aus einem Sicherheitsraum zur Hauswand von 0,20 m, einem Gehbereich von 1,80 m und einem Sicherheitsraum zur Fahrbahn von 0,50 m zusammen. (siehe Abbildung 58)

Abbildung 58: Gehwegbreite nach Regelwerk



Quelle: Planersocietät

Mittel- bis langfristig gilt es eine einheitliche Vorgehensweise in der Umgestaltung von diesen Straßenräumen zu entwickeln und kontinuierlich bei Umbaumaßnahmen und auch im Bestand umzusetzen. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung des Fußverkehrskonzepts werden Vorgehensweisen im Sinne von beispielhaften Straßenmarkierungen/ Maßnahmen, wie z.B: Multifunktionsstreifen oder Einbahnstraßenregelungen etc. vorgeschlagen, die die Problemstellung der schmalen Gehwege und Straßen entschärfen können.

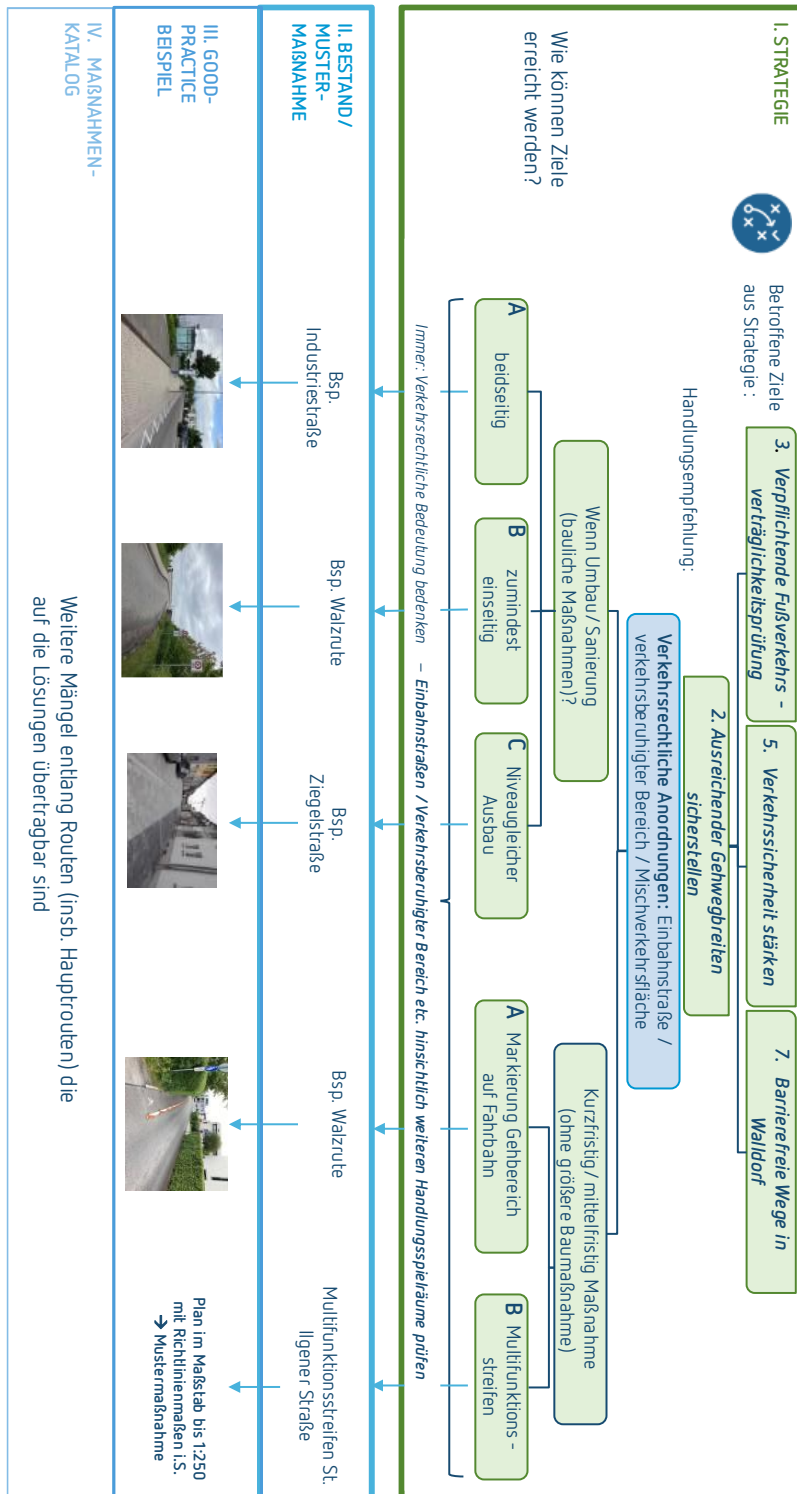
Neben einer Verbreiterung von Gehwegen gilt es zudem, diese möglich von Hindernissen freizuhalten, um die nutzbare Gehwegbreite zu maximieren. Vor allem das Parken auf Gehwegen schränkt die Gehwege teilweise stark ein und zwingt zu Fuß Gehende häufig dazu, auf die Straßen auszuweichen. Dies ist besonders dann eine starke Beeinträchtigung, wenn zum Beispiel Kinderwagen oder Gehhilfen manövriert werden müssen. Vielerorts ist das Begehen der Straße mit einem erheblichen Gefahrenpotential verbunden. Falschparken ist nicht nur gefährlich, sondern behindert oftmals auch den Verkehr mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Daher hat das Ministerium für Verkehr im Jahr 2020 einen Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr aufgestellt¹⁷. Demnach sind bestehende und neu geschaffenen Sanktionsmöglichkeiten, aus der Ende April 2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle, konsequent anzuwenden und Handlungsspielräume zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten in vollem Umfang auszuschöpfen. Das Verkehrsministerium hält es für notwendig, die Überwachung des ruhenden Verkehrs zu fokussieren, um gefährdendes Parken wirksam einzudämmen.

¹⁷ https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Regelwerke/2020_Erlass_zu_Ueberwachung_Sanktionierung_von_Ordnungswidrigkeiten_im_ruhenden_Verkehr.pdf

Prüfschema zu Gehwegbreiten

Im Folgenden wird ein Prüfschema dargestellt, durch das ausreichende Gehwegbreiten in Walldorf erreicht werden sollen. Das Schema soll dabei helfen, im Bestand passende kurzfristige, mittelfristige bzw. langfristige Maßnahmen zu bestimmen. Im anschließenden Kapitel wird das Schema anhand von Mustermaßnahmen konkretisiert und durch spezifische Maßnahmen im Maßnahmenkatalog ergänzt.

Abbildung 59: Prüfschema schmale Straßenräume



Aus der Strategie ergibt sich die Empfehlung, ausreichend breite Gehwege bereitzustellen. Idealerweise sollten diese gemäß den Richtlinien der ERA 2006 beidseitig eine Breite von 2,50 m aufweisen. Ist diese Breite im Bestand nicht gegeben, werden verschiedene Lösungsansätze vorgeschlagen:

- **Lösung A:** Bei Sanierungen oder baulichen Umgestaltungen des Straßenraums sollte eine neue Aufteilung angestrebt werden, die beidseitige Gehwegbreiten von 2,50 m ermöglicht.
- **Lösung B:** Falls dies aufgrund der vorhandenen Straßenraumbreite nicht umsetzbar ist, sollte zumindest einseitig ein Gehweg mit 2,50 m realisiert werden.
- **Lösung C:** Wenn auch dies baulich nicht möglich ist, kann die Umgestaltung des Straßenraums zu einer niveaugleichen Mischverkehrsfläche geprüft werden, um dem Fußverkehr dennoch eine angemessene Fläche zur Verfügung zu stellen. Dabei ist insbesondere der Richtwert von 400 Kfz/h als Grenzwert für den Einsatz von Mischverkehrsflächen zu beachten¹⁸.

Wenn kurz- oder mittelfristig keine Umbaumaßnahmen des Straßenraums vorgesehen sind, werden alternative Lösungen empfohlen (Lösungen 2), die mit geringem Kosten- und Planungsaufwand umsetzbar sind. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, kurzfristig Verbesserungen für den Fußverkehr zu erreichen:

- **Lösung A:** Bei fehlenden Gehwegen oder Gehwegbreiten von < 1m kann ein Gehbereich durch Markierungen direkt auf der Fahrbahn als Übergangslösung ausgewiesen werden. Einrichtungen wie Laternen, Mülltonnen oder Verkehrsschilder sollen dabei, wenn vorhanden, auf dem schmalen Bestandsgehweg untergebracht werden.
- **Lösung B:** Bei Gehwegbreiten von 1 – 1,8 m und ausreichenden Fahrbahnbreiten sind Multifunktionsstreifen zu markieren. Auf diesen sollen, wenn nötig, bei Aufweitungen Verkehrsschilder, Mülleimer, Laternen, Bänke, Pflanzkübel, Parkplätze Platz finden. Der Gehweg wird frei gehalten für zu Fuß Gehende. (siehe Musterlösung 3)

Zusätzlich zu baulichen Lösungen sind in Walldorf auch verkehrsrechtliche Anordnungen realisierbar, um die angestrebte Regelbreite von 2,50 m auf Gehwegen zu unterstützen:

- Der Ausbau zu einer **Mischverkehrsfläche** beinhaltet neben der baulichen Schaffung einer plangleichen Verkehrsfläche eine generell höhere gegenseitige Rücksicht und Geschwindigkeiten unter 30 km/h. Der **Einsatz von verkehrsberuhigten Bereichen erfolgt** durch die entsprechende Beschilderung. Sie zeichnen sich aus durch die Gleichberechtigung des Fußverkehrs, die Zulassung spielender Kinder sowie die Verpflichtung für Fahrzeuge, Schrittgeschwindigkeit einzuhalten (vgl. StVO).
- Durch die verkehrsrechtliche Einführung von **Einbahnstraßenregelungen** kann die Fahrbahnbreite zusätzlich reduziert und der gewonnene Raum für breitere Gehwege genutzt werden. Gleichzeitig trägt dies zur Verkehrsberuhigung bei. Bei Einbahnstraßen kann die Fahrbahn bis auf 3,25 m Fahrbahnbreite reduziert werden. In Walldorf

¹⁸ Rast 2006

sollte aber, wenn möglich, eine Mindestbreite der Fahrbahn von 4,50 m gegeben sein, sodass der Radverkehr in die Gegenrichtung freigegeben werden kann. Verkehrrechtliche Anordnungen erfordern eine umfassende Prüfung sowie eine Abschätzung der Auswirkungen auf angrenzende Straßenabschnitte. (siehe Musterlösung 5)

Die vorgeschlagenen Lösungen können sowohl kombiniert als auch in zeitlicher Abfolge umgesetzt werden. Dabei ist es möglich, zunächst kurzfristige Maßnahmen wie Markierungen zur provisorischen Erweiterung des Gehbereichs zu realisieren und diese perspektivisch durch bauliche Anpassungen zu ersetzen oder zu ergänzen. Diese Vorgehensweise ermöglicht eine flexible und bedarfsgerechte Entwicklung der Fußverkehrsinfrastruktur im Bestand.

3. Sicheres und komfortables Queren

(1) Querungsanlagen oder -hilfen sollen eingerichtet werden, wenn ein Querungsbedarf besteht, zu erwarten ist oder im Zuge einer attraktiven Fußwegeverbindung erzeugt werden soll. Die Wahl der geeigneten Querungshilfe und Führungsform richtet sich nach den gesetzlichen und technischen Regelwerken sowie die städtebaulichen Randbedingungen. An Stellen, die einen besonderen Schutz der zu Fuß Gehenden verlangen (z. B. an Bushaltestellen, Schulwegen), soll, sofern möglich, von den Einsatzuntergrenzen abgewichen werden.

(2) An Knotenpunkten wird der Fußverkehr angemessen berücksichtigt. Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wird die Verkehrssituation an bestehenden Knotenpunkten überprüft und es werden Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Die Barrierefreiheit ist dabei mitzudenken.

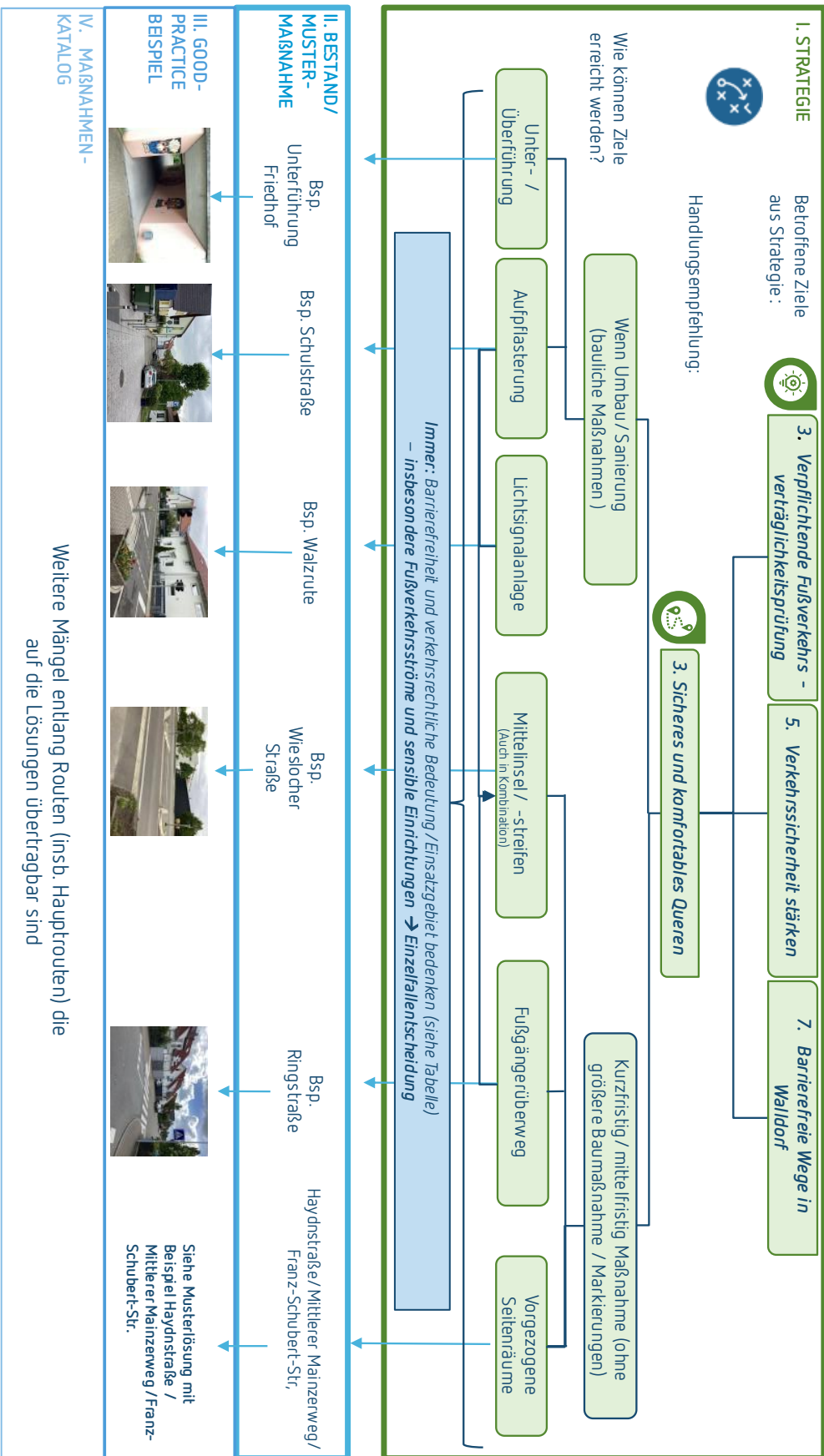
(3) Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen sollen möglichst fußverkehrsfreundlich gestaltet werden. Die Freigabe für den Fußverkehr soll in jedem Umlauf berücksichtigt werden. Auf Anforderungen („Bettelampeln“) soll möglichst verzichtet werden.

Begründung

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze. In der Praxis stellt das Queren für zu Fuß Gehende jedoch eines der größten Hindernisse dar. Besonders an Knotenpunkten, also Kreuzungen oder Einmündungen von Straßen, können Querungsanlagen dem Fußverkehr das Überqueren der Fahrbahn erleichtern. Bei der Ausgestaltung entsprechender baulicher Anlagen ist auf die Punkte Barrierefreiheit und das Freihalten von Sichtbeziehungen zu achten. Querungsanlagen sind immer dann einzurichten, wenn ausgeprägter Querungsbedarf vorliegt. Weitere die Einrichtung von Querungsanlagen erzwingende Maßgaben sind das Vorliegen bestimmter Verkehrsstärken in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Wenn jedoch regelmäßig mit besonders schutzbedürftigen zu Fuß Gehenden zu rechnen ist, ist die Einrichtung von Überquerungsanlagen immer sinnvoll und zu empfehlen.

An jeder Querungsstelle ist Barrierefreiheit unerlässlich, um Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder anderen Beeinträchtigungen eine selbstständige, komfortable und sichere Mobilität zu ermöglichen. Dazu gehören insbesondere abgesenkte Bordsteine und taktile Leitelemente, die sowohl das Überqueren der Straße mit rollbaren Hilfsmitteln wie Rollatoren oder Rollstühlen ermöglichen als auch die Orientierung für sehbehinderte Personen erleichtern. An Querungsanlagen wie Lichtsignalanlagen sind ergänzend Elemente wie akustische Signalgeber und Blindenleitsysteme durch Rippenplatten vorzusehen, um eine sichere und barrierefreie Nutzung zu gewährleisten.

Abbildung 60: Prüfschema sicheres und komfortables Querens



Unter- und Überführungen ermöglichen eine vollständige Trennung des Fußverkehrs vom Kfz-Verkehr und gelten daher als objektiv die sicherste Lösung. Allerdings besteht ein wesentlicher Nachteil in der subjektiven Sicherheit: Insbesondere Unterführungen können durch ihre bauliche Gestaltung und eingeschränkte Sichtverhältnisse zu sogenannten Angsträumen werden. Dies mindert neben der Steigungstrecke die Akzeptanz und Nutzung solcher Anlagen erheblich. Sie sollten daher vorzugsweise nur im Bestand oder bei der Querung stark befahrener Straßen zum Einsatz kommen.

Aufpflasterungen in der Querungsfurt dienen als aufmerksamkeitssteigernde Maßnahme für den Kfz-Verkehr an Querungsstellen. Allerdings besteht die Gefahr einer trügerischen Sicherheit für den Fußverkehr, da trotz der optischen Hervorhebung keine rechtliche Bevorrechtigung gegenüber dem Fahrzeugverkehr gegeben ist.

Lichtsignalanlagen (LSA, oder auch Ampeln) tragen zur Sicherheit und zum Komfort der Verkehrsteilnehmenden bei. Für zu Fuß Gehende sind konfliktfreie Schaltungen (bspw. an einfachen Fußgängerlichtsignalanlagen) von nicht konfliktfreien Schaltungen (z. B. beim Rechtsabbiegen) zu unterscheiden: in der Praxis haben oft Links- oder Rechtsabbiegende zeitgleich mit den zu Fuß Gehenden Grün. Der querende zu Fuß Gehende und der abbiegende Fahrzeugführende treffen sich daher ohne zeitliche Trennung ggf. auf der Furt. Obwohl nach StVO klar geregelt ist, dass der zu Fuß Gehende in diesem Fall Vorrang hat (§ 9 Abs. 3 StVO), kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden ist daher eine Trennung der Grünphasen für Fahrzeuge und zu Fuß Gehende anzustreben.

Darüber hinaus haben die Wartezeit (Rotphase), die Freigabezeit (Grünphase) und die Räumzeit¹⁹ großen Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von zu Fuß Gehenden. Das Signalprogramm einer LSA sollte eine Wartezeit von 40 Sekunden nicht überschreiten, da sich der Anteil an Rotlichverstößen im Fußverkehr sonst deutlich erhöht²⁰. Die Summe aus Freigabe- und Räumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Queren auch für weniger schnelle zu Fuß Gehende ermöglicht wird. Die Geschwindigkeiten von zu Fuß Gehenden variieren; Regelwerke gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,2 m/s aus²¹. Senioren oder Menschen mit Behinderungen sind in vielen Fällen jedoch langsamer. Um eine fairere Räumzeit zu gewährleisten, soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 m/s (im Umfeld von sensiblen Einrichtungen 0,8 m/s) angenommen werden²².

Bedarfsampeln können in städtischen Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen die Sicherheit des Fußverkehrs erhöhen. Sie werden durch Knopfdruck aktiviert und schalten dann für den Kfz-Verkehr auf Rot und für den Fußverkehr auf Grün. Ihr Vorteil liegt darin, dass der fließende Verkehr nur minimal beeinträchtigt wird, da die Ampel nur bei Bedarf aktiviert wird. Dennoch sollte der Einsatz von Bedarfsampeln die Ausnahme bleiben. Für eine attraktive und komfortable

¹⁹ Zeitraum in dem sowohl die Lichtsignalanlage für zu Fuß Gehende als auch die des Kfz-Verkehrs rot zeigt – die Zeit also, die zu Fuß Gehenden bleibt, um die Fahrbahn „zu räumen“.

²⁰ FGSV EFA 2002: S. 23

²¹ FGSV RiLSA 2015: S. 25

²² FGSV HBVA 2011, S. 51

Führung des Fußverkehrs ist es vorzuziehen, die Querungen im Regelumlauf der Lichtsignalanlage zu berücksichtigen, sodass der Fußverkehr ohne zusätzlichen Bedienungsaufwand eingeplant wird.

Fußgängerüberwege (FGÜ, auch Zebrastreifen) eignen sich in besonderem Maße, um das Querens für zu Fuß Gehende innerorts komfortabler und sicherer zu gestalten. Die StVO regelt, dass zu Fuß Gehende hier Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden haben. Fußgängerüberwege bündeln Querungswünsche. Durch die Konzentration des Querens an Stellen mit guten Sichtbeziehungen (verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle) erhöhen sie die Verkehrssicherheit deutlich. Um die Kommunen Baden-Württembergs dabei zu unterstützen, mehr und sichere Fußgängerüberwege einzurichten, hat das Ministerium für Verkehr einen Planungsleitfaden erarbeitet: *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen*.²³ Dieser erweitert die Einsatzmöglichkeiten nach den *Richtlinien des Bundes zu Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)* und wurde per Erlass im Februar 2019 verbindlich eingeführt. Bestandteil ist auch eine Erleichterung des Einsatzes von Fußgängerüberwegen (z. B. bei anderen Verkehrsstärken oder in Tempo-30-Zonen). Ebenso ist die Berücksichtigung der StVO-Novelle 2024 bzw. der VwV-StVO-Novelle 2025 (weitere Neuerungen und neuen Spielräume) wichtig.

Mittelinseln und Mittelstreifen verkürzen die Querungsdistanz und verbessern die Sichtbeziehungen an Querungsstellen. Sie können sowohl als eigenständige Querungshilfen als auch in Kombination mit Anlagen wie FGÜ oder LSA eingesetzt werden (RASt 2006). Um eine hohe Akzeptanz zu erreichen, sollten sie möglichst direkt an den bevorzugten Querungsrouten der zu Fußgehenden liegen. Mittelinseln sollen grundsätzlich baulich ausgeführt werden und mindestens 2,0 m breit sein. Für überquerende Personen mit Kinderwagen oder ähnlichen Hilfsmitteln sind Breiten von 2,5 bis 3,0 m günstiger (EFA 2002). Die Richtungsfahrbahnen sind in der Regel mit einer Breite von 3,25 m bis 3,75 m anzulegen (RASt 2006). Eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung kann durch einen beidseitigen Versatz der Fahrbahnen erzielt werden. Die Versatztiefe muss hierfür mindestens 1,75 m auf jeder Seite betragen. Mittelinseln zur Geschwindigkeitsdämpfung – im Gegensatz zu reinen Überquerungshilfen – sollten daher mindestens 3,5 m breit sein. In Ortseinfahrtsbereichen stellt die Breite von 3,5 m den Mindeststandard dar (RASt 2006).

²³ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/fussgaengerueberwege>

Abbildung 61: Einsatz von FGÜ bei streckenbezogener Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h + leichte Gefahrenlage

Verkehrsstärke in der Spitzenstunde	200-300 Kfz/h	300-450 Kfz/h	450-600 Kfz/h	600-750 Kfz/h	750-900 Kfz/h	> 900 Kfz/h
1-50 Fußg./h	Möglich bei besonders Schutzbedürftigen, bei Haltestellen sowie in Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung.					Lichtsignalanlage möglich / zu prüfen* Mittelinsel
50-100 Fußg./h	möglich	möglich	empfohlen	möglich	bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich	Lichtsignalanlage möglich / zu prüfen Mittelinsel
100-150 Fußg./h	möglich	empfohlen	empfohlen	Lichtsignalanlage möglich / zu prüfen Mittelinsel		
über 150 Fußg./h	möglich	bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich.		* Nur in Kombi von Schutzbedürftigen bei 30 km/h		

Quelle: Planersocietät nach AGFK BW

4. Qualitätsstandards für Haupttrouten definieren und anwenden

(1) Im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit wird auf Haupttrouten des Fußverkehrs unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche angestrebt, einen 2,5 m breiten Gehweg anzulegen.

(2) In Bereichen, wo die Einrichtung des 2,5 m breiten Gehwegs aufgrund geringer Fahrbahnquerschnitte nicht möglich ist, sollen wenn möglich eine Engstelle für den Kfz-Verkehr oder weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen werden.

(3) Querungsanlagen sind auf Haupttrouten nach Möglichkeit alle ca. 300-500 m einzurichten. Der Abstand von Querungsanlagen sollte im Umfeld von sensiblen Verkehrseinrichtungen wie Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen, medizinischen Einrichtungen etc. auf ca. alle 150 m verringert werden.

(4) Gehwege sind nach aktuellen Vorgaben barrierefrei zu gestalten und bei Bedarf mit Leitlinien zu versehen. Bei Fehlen von natürlichen Leitlinien (z. B. Hauskante als innere Leitlinie oder Bordsteinkante als äußere Leitlinie) kommen zum Ausgleich auf Haupttrouten spezielle Bodenindikatoren zum Einsatz. Hierbei sind entsprechende Regeln einzuhalten, damit sie ihre Funktionen (warnend, hinweisend, leitend) wahrnehmen können.

(5) Bei Nutzungskonflikten auf Haupttrouten soll dem Fußverkehr grundsätzlich Vorrang eingeräumt werden.

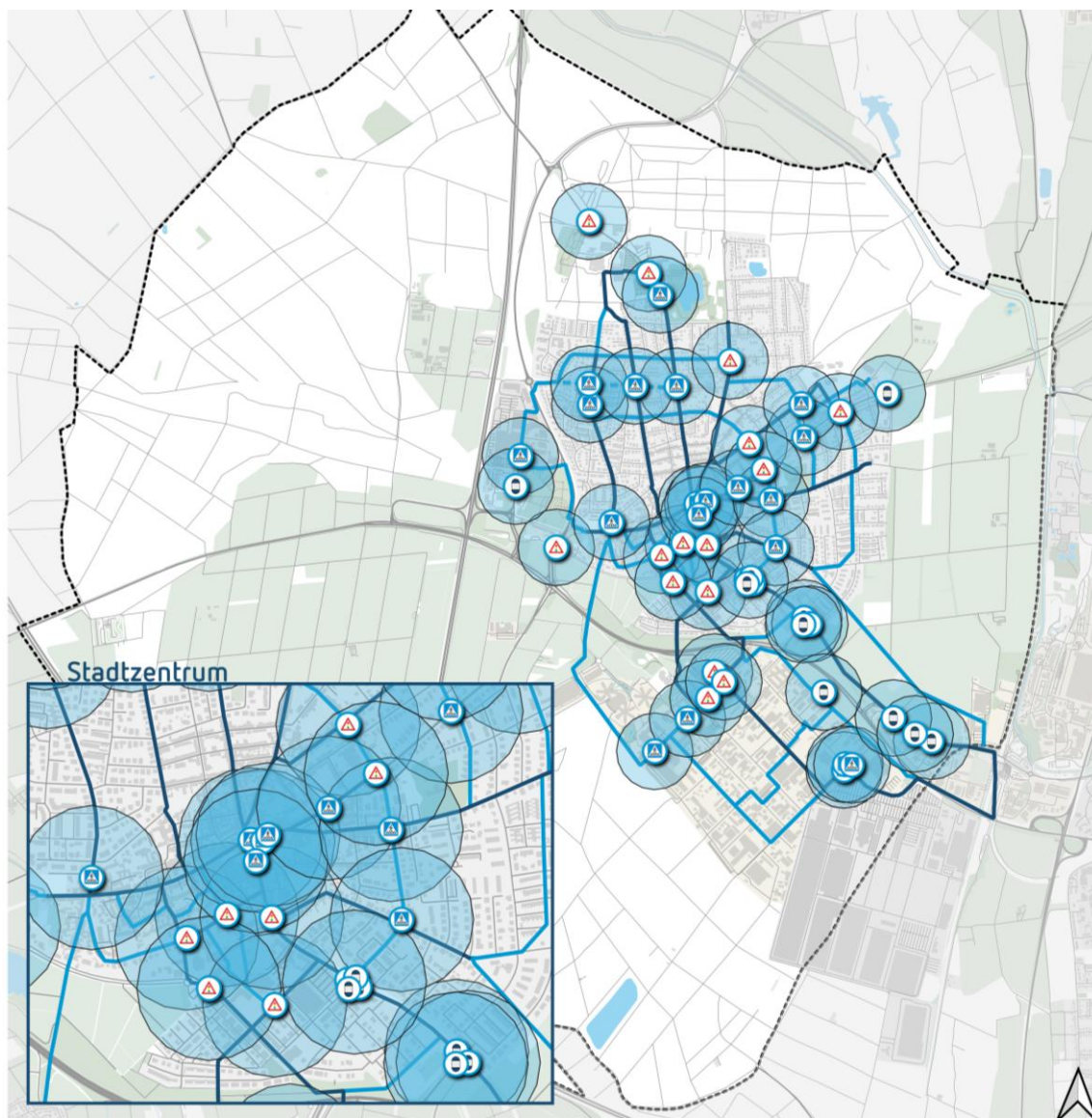
Begründung

Die Einführung und Umsetzung von Qualitätsstandards auf Haupttrouten des Fußverkehrs kombiniert einen Großteil der anderen Ziele und Handlungsempfehlungen und baut darauf auf. ((1) und (2) siehe Handlungsempfehlung 2 und Zielsetzung 2,3 und 4; (3) siehe Handlungsempfehlung 6; (4) siehe Zielsetzung 7; (5) siehe Zielsetzung 3 und 4)

Um ein lückenloses und dichtes Fußwegenetz aus adäquaten Gehwegen und Querungsanlagen gezielt umzusetzen, gilt es Investitionen und Ressourcen effizient zu lenken und besonders die Haupttrouten des Fußverkehrsnetzes (vgl. Kapitel 4) priorisiert aufzuwerten und besonders dort die Ziele und Handlungsempfehlungen umzusetzen.

In der folgenden Karte sind Querungsanlagen in Walldorf sowie die Fußverkehrsrouten dargestellt. Durch die Einzeichnung von 300-Meter-Puffern rund um die Querungsanlagen lassen sich erste Hinweise zur Abdeckung entlang der Haupttrouten erkennen. Diese Visualisierung ermöglicht es, potenzielle Lücken im Angebot von Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptwege zu identifizieren. Auf Basis dieser Analyse wurden im Maßnahmenkatalog gezielte Vorschläge zur Prüfung und gegebenenfalls Ergänzung weiterer Querungsanlagen abgeleitet.





Abbildung 62: 300 m Abdeckung der Querungsanlagen



Querungsanlagen

-  Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen)
-  Lichtsignalanlage (Ampel)
-  Querungshilfe / Mittelinsel / Mittelstreifen

Netzkonzeption

-  Hauptroute
-  Nebenroute
-  Freizeitroute
-  Nebenroute (Alternative)

0 500 1.000 m

5. Qualitätsstandards für Nebenrouten definieren und anwenden

Auch entlang der Nebenrouten des Fußverkehrsnetzes sollen die genannten Qualitätsstandards möglichst eingehalten werden. Die Hauptrouten des Fußverkehrsnetzes sind im Vergleich zu den Nebenrouten in der Umsetzung von Maßnahmen, der Erhaltung und dem Winterdienst zunächst zu priorisieren. Auch bei Nutzungskonflikten soll entlang der Hauptrouten grundsätzlich dem Fußverkehr Vorrang eingeräumt werden. Entlang der Nebenrouten kann hiervon abgewichen werden.

Begründung

Nebenrouten sind eine Ergänzung zum Hauptroutennetz. Sie weisen beispielsweise Verbindungen innerhalb der Quartiere aus oder stellen Querverbindungen zwischen den Quartieren dar, während die Hauptrouten hauptsächlich die Achsen ins Zentrum und zu den Hauptzielorten darstellen.

Auch auf den Nebenrouten sollen die Qualitätsstandards möglichst eingehalten werden. Da auf den Nebenrouten jedoch geringere Fußverkehrsmengen zu erwarten sind, sind sie in der Priorisierung hinter den Hauptrouten zu sehen und es kann bei Nutzungskonflikten eher von den Standards abgewichen werden.

6. Qualitätsstandards für Freizeitrouten definieren und anwenden

Für Freizeitrouten sowie besonders zu berücksichtigende Themenrouten (z. B. Schulrouten oder Einkaufsrouten) sollen zusätzliche Elemente wie Sitzmöglichkeiten, Spiel- und Sportgeräte eingerichtet werden, um die Qualität für den Fußverkehr zu erhöhen. Dabei ist die Flächenverfügbarkeit und ausreichende Gehwegbreiten zu berücksichtigen.

Begründung

Bei der Planung des Fußverkehrsnetzes von Walldorf sollen Abschnitte bzw. Routen definiert werden, die besondere Qualitäten für Freizeitwege aufweisen.

Auf den Freizeitrouten wird eine gute erste Grundlage geschaffen, um das Zufußgehen in der Freizeit – insbesondere in Form von Spaziergängen oder Wanderungen – weiter zu stärken. Die Routen werden zu Bewegungs- oder Themenrouten weiterentwickelt und verlaufen zu großen Teilen durch die bestehenden Grünzüge. Eine Verknüpfung mit regionalen Wanderrouten – beispielsweise durch die Schwetzingen Hardt – wird sichergestellt. Die Freizeitrouten werden mit Blick auf unterschiedliche Zielgruppen entwickelt und spezifisch mit Mobiliar und Wegweisung – zum Beispiel zu weiteren Freizeitzielen – ausgestattet. Senioren oder Familien mit Kindern benötigen Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen. Altersspezifische Sport- und Spielgeräte werden in die Routen integriert. Bei Kindern führen Spiel und Bewegung im Freien zu einer Verbesserung von motorischen, sprachlichen und mathematischen Fertigkeiten und fördern Konzentration und Leistungsfähigkeit. Informationen zu bestehenden Sport- und Freizeitangeboten, zum Beispiel der Freizeit- und Bäderpark an der Schwetzingen Straße oder der Tierpark, stellt die Stadt Walldorf unter anderem im Internet und auch in Form von Wegweisungen zur Verfügung. Über das gesamte Stadtgebiet verteilt sollen so attraktive Orte für Erholung geschaffen werden, die in wenigen Minuten erreichbar sind (vgl. Stadt der kurzen Wege).

7. Sitzmöglichkeiten und Angebote im öffentlichen Raum schaffen

(1) Der Ausbau von weiteren Sitzmöglichkeiten an wichtigen Zielpunkten und entlang wichtiger Routen wird gefördert und bei Straßenraumgestaltungen zukünftig als eigener Belang berücksichtigt. Entlang der Haupt- und Themenrouten werden Sitzmöglichkeiten verstärkt errichtet. Bei der Errichtung der Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum werden die Belange der Barrierefreiheit besonders berücksichtigt. Bei Sitzgelegenheiten und weiterem Stadtmobiliar ist darauf zu achten, dass eine ausreichende nutzbare Gehwegbreite erhalten bleibt.

(2) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen Straßen, Wege und Plätze insbesondere im Ortszentrum zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten gestaltet und ggf. umgenutzt werden. Das Angebot an öffentlichen WCs soll weiter gefördert werden.

Begründung

Sitzgelegenheiten dienen nicht nur der Erholung, sondern sind ebenso ein Element, um mobilitätseingeschränkte Personen beim Zufußgehen zu unterstützen. Somit werden regelmäßige Erholungsmöglichkeiten geschaffen und längere Fußwege können zurückgelegt werden. Sitzgelegenheiten sind daher in überschaubaren Abständen zu installieren. Auf den Hauptrouten im Fußwegenetz sollten im Abstand von mindestens 300 m Sitzgelegenheiten vorhanden sein (vgl. FGSV 2002: 32; FGSV 2011: 60). Im hochfrequentierten Innenstadtbereich um die Drehscheibe und der Hauptstraße ist die Dichte entsprechend der Nachfrage anzupassen.

Auch weiteres Stadtmobiliar ist eine große Unterstützung in der Mobilität. Es gliedert und steigert die Attraktivität von Räumen (vgl. Ziel 2). Kinder haben dabei spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum, der attraktiv, erlebbar und aktivierend sein sollte, damit Kinder in Walldorf gerne zu Fuß gehen. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern.

Stadtmobiliar kann jedoch auch Barrieren erzeugen. Daher sollen Stadtmobiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Straßenschilder, Abfallbehälter etc. die nutzbare Gehwegfläche möglichst nicht einschränken und in Konfliktfällen z. B. auf Multifunktionsstreifen untergebracht sein.

8. Anlassbezogene Beteiligungen durchführen und Öffentlichkeitsarbeit ausweiten

(1) Zur Planung und Umsetzung von größeren Umgestaltungsmaßnahmen sollen anlassbezogene Beteiligungen durchgeführt werden, zu denen die betroffenen Akteur:innen und Anwohnenden explizit ein-geladen werden.

(2) Entwicklung einer begleitenden Marketingkampagne zur Förderung des Fußverkehrs im Allgemeinen und Aufzeigen wichtiger Grundsätze und Regeln wie bspw. der gegenseitigen Rücksichtnahme.

(3) Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen im öffentlichen Raum, bei Unternehmen oder Schulen etc.

(4) Bekanntmachung neuer Angebote durch deren sichtbare Platzierung im öffentlichen Raum sowie eine Marketing-technische Begleitung.

Begründung

Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für zu Fuß Gehende. Durch Informationen zum Fußverkehr kann für die Herausforderungen sensibilisiert und zum Zufußgehen motiviert werden, auch können aktuelle Schritte der Fußverkehrsförderung in Walldorf erläutert werden. Hierzu entwickelt die Stadt Walldorf eine Marketingkampagne bzw. beteiligt sich an den Kampagnen der AGFK-BW. Dabei werden verschiedene Medien und Wege gewählt, um möglichst viele Bewohner:innen zu erreichen. Themen, die aufgegriffen werden können, sind z. B. der Schulverkehr (insbesondere zum Start ins neue Schuljahr), Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden, Hinweise zum ruhenden Verkehr oder saisonale Themen wie z. B. Grünschnitt.

Das ganze Jahr über bieten sich zudem vielfältige Möglichkeiten, zum Gehen einzuladen. Stadtpaziergänge, Straßenfeste, Wettbewerbe oder sonstige Aktionen können mit der Unterstützung von lokalen Partnern geplant werden.

Bei der Planung und Umsetzung von größeren Straßenbauvorhaben sollen Aktionen und temporäre Maßnahmen sinnvoll eingesetzt werden. Vorübergehende Interventionen (wie etwa Sitzgelegenheiten auf Kfz-Stellflächen, sogenannte „Parklets“), temporäre Spielstraßen oder zeitlich begrenzte Verkehrsversuche können neue Qualitäten im Straßenraum erlebbar machen und so Unterstützung für ansonsten kontroverse Projekte generieren. Dadurch soll eine erweiterte Wahrnehmung des öffentlichen Raums und das Miteinander im Straßenverkehr gefördert werden.

9. Schulwegplanung prüfen und aktuell halten

(1) Die Schulwegsicherheit ist dauerhaft zu optimieren und zu sichern. Die vorhandenen Schulwegkarten sind aktuell zu halten und zu überprüfen. Die Schulwege sind kontinuierlich zu pflegen. Zur Übertragung und besseren Erkennbarkeit der Schulwege im Stadtbild sollen sichere Übergangsstellen mit einer einheitlichen, wiedererkennbaren Gestaltung ergänzt werden (bspw. durch Bodenmarkierungen).

(2) Entlang der empfohlenen Schulwege sind durchgängig breite Gehwege sowie gesicherte Querungsstellen vorzusehen, um eine sichere und komfortable Wegeführung für alle Kinder zu gewährleisten.

(3) Sofern es nicht zu Beeinträchtigungen in der Verkehrssicherheit der Schulwege führt, sollen diese im Sinne der Freizeitrouten (vgl. Handlungsempfehlung 5) möglichst attraktiv mit Spielmöglichkeiten ausgestattet werden.

Begründung

Wenn Schüler:innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur sicher und auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Verkehrssituationen anders einschätzen als Erwachsene. Ein gutes Instrument hierfür sind Schulwegpläne oder -karten. Diese dokumentieren Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und sind damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Die Karten enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgangen werden kann. In Baden-Württemberg sollen für alle Grundschulen Gehschulwegpläne erstellt werden.²⁴ Entsprechend bestehen für die Walldorfer Grundschulen (Schiller- und Waldschule) Schulwegepläne.

Der Erlass „Sicherer Schulweg“ sieht vor, dass Schulen gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei Wegestrecken und Problemstellen der Schüler:innen erheben. Die örtlichen Verkehrsschaukommissionen überprüfen diese auf Gefahrenstellen. Die Aufgabe der Verwaltung ist es dabei, den Schulen die dafür benötigten Kartengrundlagen zur Verfügung zu stellen, die Ergebnisse auszuwerten und digitale und gedruckte Schulwegpläne zu erstellen. Die Straßenverkehrsbehörden werden im Erlass gebeten, die in den Plänen enthaltenden Schulwege regelmäßig zu überprüfen und die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran auszurichten.

Besonderes Augenmerk sollte auf die Gestaltung breiter Gehwege sowie gesicherter Querungsstellen entlang der Schulrouten gelegt werden. Dabei können die Potentiale zur erleichterten Einrichtungen von Fußgängerüberwegen aus dem Planungsleitfaden *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen*²⁵ und der der StVO-Novelle 2024 bzw. der VwV-StVO-Novelle 2025 auf diesen Routen genutzt werden.

²⁴ <https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/erlass-sicherer-schulweg-20222023-veroeffentlicht/>

²⁵ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/fussgaengerueberwege>

Weiterhin sollen die durch den Schulwegeplan bestimmten Routen attraktiv für Kinder gestaltet werden, damit diesen den Weg gerne gehen. Dazu können beispielbare Elemente entlang der Routen beitragen (vgl. Maßnahme 5. Qualitätsstandards für Freizeitrouten bestimmen und umsetzen). Wie entlang von Freizeitrouten wird so die Begehbarkeit attraktiver und die Nutzung von abgesicherten Querungen entlang der Route kann durch die Elemente gelenkt werden (vgl. kleiner Griesheimer in Griesheim, Stadt Griesheim).

10. Ständige Unterhaltung/Winterdienst/Umleitung bei Baustellen berücksichtigen

(1) Auf den ausgewiesenen Haupttrouten wird besonderes Augenmerk auf eine regelmäßige Reinigung, besonders bei Laubfall, und den Winterdienst gelegt. Bewuchs wird durch die Bürger:innen sowie die Stadt regelmäßig zurückgeschnitten und wenn nötig entfernt. Städtischer und privater Grünschnitt und Winterdienst sollen so durchgeführt werden, dass zu Fuß Gehende, auch wenn sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sicher mobil bleiben können.

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

Begründung

Die Qualität auf den Gehwegen hat sehr großen Einfluss auf die Mobilitätswahl. Sind Gehwege uneben, vermüllt oder stören in den Verkehrsraum hineinragende Äste oder Büsche, kann die Barrierefreiheit stark eingeschränkt sein und ein Begegnen erschwert werden. Daher empfehlen sich regelmäßige Qualitätskontrollen der Wege des Fußverkehrs. Die Einrichtung eines Schadenmeldeportals auf der Internetseite der Stadt Walldorf (vgl. Ziel 8.) kann die Verwaltung bei der Pflege der Gehwege unterstützen, indem zeitnah die von den Wegennutzenden gemeldeten Schäden beseitigt werden. Auch im Winter ist darauf zu achten, dass Gehwege 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 zu Fuß Gehende behindert. Dabei ist es nicht die alleinige Pflicht der Stadt, sondern auch die Pflicht der Straßenanlieger, Schnee zu räumen, zu streuen und die Gehwege von überhängenden Ästen etc. freizuhalten.

Werden im Zusammenhang mit der Einrichtung von Baustellen Veränderungen an der Wegeführung 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.

7 Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmenkonzeption bildet das Kernstück des Fußverkehrskonzeptes und ist die Voraussetzung für die anschließende Umsetzung. Sie leitet sich aus der Bestandsanalyse, den Ergebnissen des Bürgerworkshops, der Online-Beteiligung sowie den Zielen der Fußstrategie Walldorf ab. Die Maßnahmenkonzeption setzt sich aus den spezifischen für Walldorf entwickelten Mustermaßnahmen mit Musterlösungen sowie aus einzelnen investiven Maßnahmenempfehlungen, explizit auf die jeweiligen Hauptfußwegeverbindungen bezogen, zusammen.

Falls notwendig und sinnvoll, sind einzelne Maßnahmen miteinander zu kombinieren oder bei der Umsetzung gegenseitig zu berücksichtigen.

Ebenso werden Interimsvorschläge angeboten, die teilweise eine kostengünstigere oder schnellere Umsetzung ermöglichen und als temporäre Maßnahmen anzuwenden sind, bis die langfristige Maßnahmenumsetzung zu verwirklichen ist. Langfristige Maßnahmen, wie bspw. die baulichen Veränderungen von Straßenabschnitten, sind häufig sehr kostenintensiv und es empfiehlt sich aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten, diese Maßnahmen mit weiteren Umbaumaßnahmen zu kombinieren. So könnte die Umgestaltung des Straßenraums erfolgen, wenn bspw. Leitungen in der Straße erneuert werden müssen oder eine Sanierung der Oberfläche geplant ist.

Die einzelnen Maßnahmenempfehlungen sind in einem Maßnahmenkatalog aufgeführt. Dieser ist folgendermaßen gegliedert: Neben einer Maßnahmennummer, die sich auch in der Kartenübersicht wiederfindet, wird der jeweilige Straßenname samt Abschnitt sowie Straßenseite festgehalten. Neben einer Beschreibung des Mangels liegt dieser fotodokumentiert in der Tabelle vor. Der Maßnahmenvorschlag schließt sich daran an. Ergänzt wird die Maßnahmentabelle durch Hinweise zur Priorität sowie zum Umsetzungshorizont.

7.1 Mustermaßnahmen

Im Folgenden werden fünf Mustermaßnahmen in Form von Steckbriefen vorgestellt. Sie setzen sich aus Musterlösungen und konkreten Schlüsselmaßnahmen zusammen:

Die **Musterlösungen** beinhalten allgemein gültige und typische Lösungsansätze, die auf die spezifischen Anforderungen in Walldorf übertragbar sind. Anhand von Prinzipskizzen, Angaben zu Einsatzbereichen sowie ergänzenden Hinweisen werden die Maßnahmen anschaulich erläutert und ihre Anwendung im Kontext Walldorfs konkret beschrieben. Für die fünf Maßnahmen wird zudem jeweils das Prüfschema (vgl. Kapitel 6.2) dargestellt, um aufzuzeigen, wie in dem jeweiligen Fall entschieden wurde.

Die **Schlüsselmaßnahmen** stellen exemplarische Maßnahmen dar, die einen besonders großen Nutzen für den Fußverkehr darstellen und die einen Beispielcharakter für Walldorf haben (z. B. Maßnahmen in der St. Ilgener Straße, stellvertretend für viele weitere schmale Straße) oder aus der Beteiligung heraus als besonders wichtig hervorgehoben wurden.

Durch die Beschreibung der Mängel und die Erläuterung von Maßnahmen, ergänzt durch Best-Practice-Beispiele und Zeichnungen, sollen so auch Handlungsempfehlungen gegeben werden, die auch auf andere Mängel in Walldorf anwendbar sind.

Die Steckbriefe der Schlüsselmaßnahmen enthalten darüber hinaus eine Einordnung der Priorisierung, des Zeitrahmens, der Kosten und des Personalaufwands. Alle Kriterien werden in drei Stufen eingeteilt:

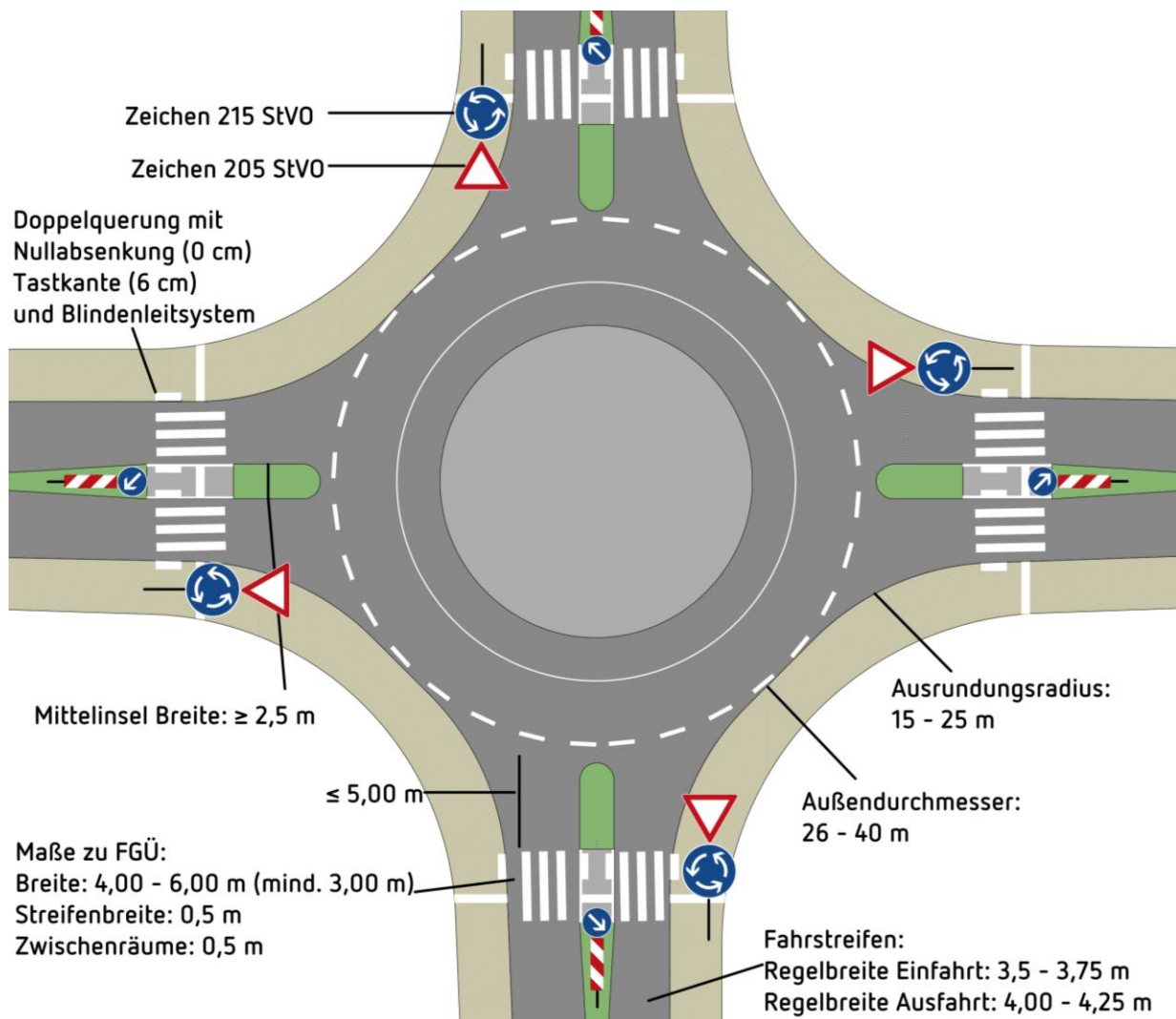
Priorisierung, Kosten, Personalaufwand			Zeitraumen		
hoch			langfristig		
mittel			mittelfristig		
gering			kurzfristig		

Da es sich bei allen Maßnahmen, um erste konzeptionelle Entwürfe handelt, werden den Kriterien keine konkreten Zahlen zugewiesen. Die Einteilungen sind eher als grobe Richtwerte zu verstehen und erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung der Maßnahmen untereinander.

Musterlösung 1: Optimierung von Kreisverkehren – Fußgängerüberwege an Kreisverkehren

Fußstrategie: „Sicheres und komfortables Queren“

Prinzipskizze/Best-Practice-Beispiel:



Quelle: Planersocietät: Prinzipskizze: Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen

Vorgabe/Einsatzbereich:

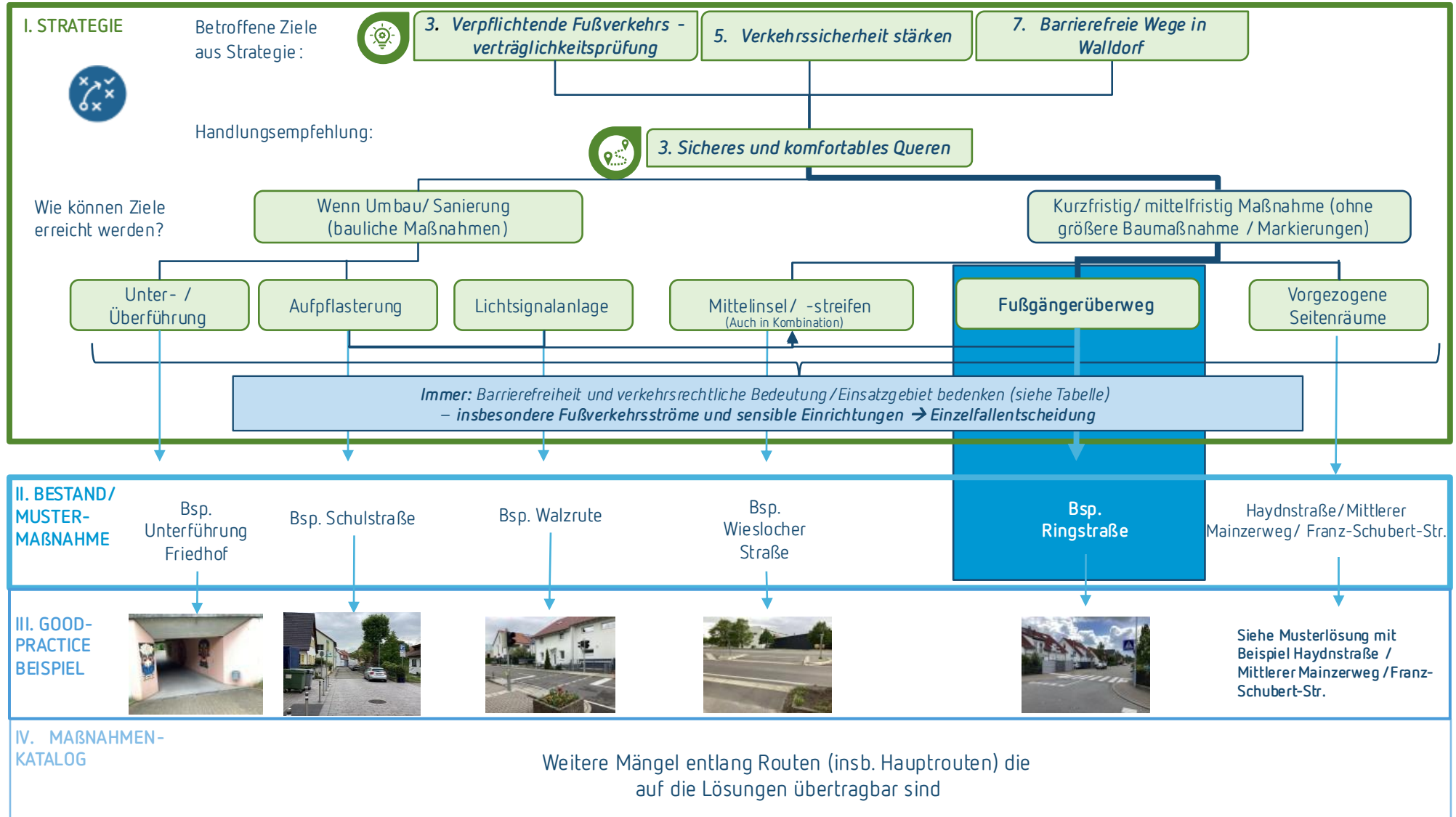
Der Einsatz von Fußgängerüberwegen (FGÜ) ist innerorts an kleinen Kreisverkehren (siehe Prinzipskizze) und Minikreisverkehren (<22 m) mit Querungsbedarf von Fußverkehr zu prüfen (RASt 06). In der Nähe von Wegen und Einrichtungen von Schutzbedürftigen (z. B. an Schulwegen und in der Nähe von Altersheimen) kann der Einsatz auch bei geringeren Fußverkehrszahlen als 50 Fg/Stunde vorgesehen werden (Leitfaden FGÜ BW 2019).

Hinweis:

- Barrierefreier Ausbau der FGÜ (siehe Musterlösung 3)
- Die FGÜ an Kreisverkehren sind, wenn möglich, mit Mittelinseln auszubilden und mit einem Mindestabstand von 5 m von der Kreisfahrbahn entfernt einzurichten.
- Wenn an einem Kreisverkehrsarm ein FGÜ vorgesehen ist, sind auch alle übrigen Zufahrtsarme einheitlich hinsichtlich der Vorfahrtsregelung zu gestalten und ebenfalls mit FGÜ auszustatten (vgl. RAST 06). Ausnahmen können in Walldorf zugelassen werden, wenn an einem oder mehreren Knotenarmen keine weiterführende Fußverkehrsführung besteht (z. B. in Randlagen) und wenn sich in unmittelbarer Nähe (weniger als 30 m) bereits ein FGÜ befindet, der den Fußverkehr gebündelt und sicher führt und damit an dem entsprechenden Kreisverkehrsarm verlagert die Vorfahrt des querenden Fußverkehr regelt. In beiden Fällen sollen die anderen Kreisverkehrsarme bei entsprechenden Vorgaben trotzdem mit FGÜ ausgestattet werden.

Referenzen: Leitfaden FGÜ BW 2019; RAST 06; Fußverkehrskonzept: Kapitel: 5.2;

Optimierung von Kreisverkehren - Prüfschema



Quelle: Planersocietät

Qualifizierung der Querungen am Kreisverkehr Nahversorgungszentrum

Aktuelle Situation

Durch die Lage des Kreisverkehrs und dem dadurch bestehenden Fußverkehrsaufkommen ist der Einsatz von FGÜ an dem Kreisverkehr zu prüfen.

Die bestehenden Querungsanlagen durch Mittelinseln sind bisher nicht barrierefrei ausgebaut und können so nicht von allen Personen barrierefrei genutzt werden.



Quelle: <https://opengeodata.lgl-bw.de/#/>

Priorisierung



Zeitrahmen



Kosten



Personalaufwand

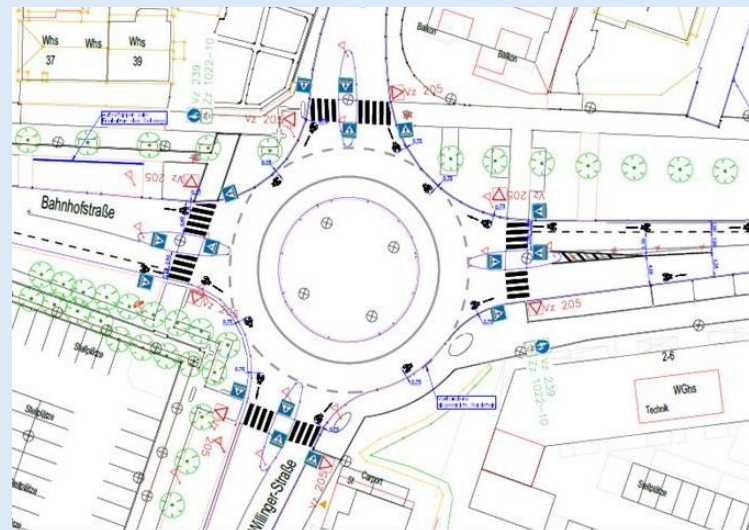


Maßnahmenbeschreibung

Durch die Verbindungsfunktion zum Nahversorgungszentrum und im näheren Umfeld zur Sozialen Mitte ist mit viel Fußverkehr insbesondere an der nordöstlichen Querung zu rechnen. Aus diesem Grund ist das Einrichten von FGÜ an jedem Kreisverkehrsarm zweckmäßig. Da es sich bei der Wieslocher Straße um eine Kreisstraße handelte, erfolgte die bisherige Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger. Mit der Übernahme des Kreisstraßenabschnittes ist nun die weitere Planungen und die Umsetzung zu verfolgen.

Die Fußgängerüberwege sind entsprechend barrierefrei auszubauen. Der Radverkehr sollte aus Sicherheitsgründen auf der Fahrbahn des Kreisverkehrs geführt werden (vgl. auch Radverkehrsstrategie Walldorf 2022).

Maßnahmenbereich / Good-Practice-Beispiel:



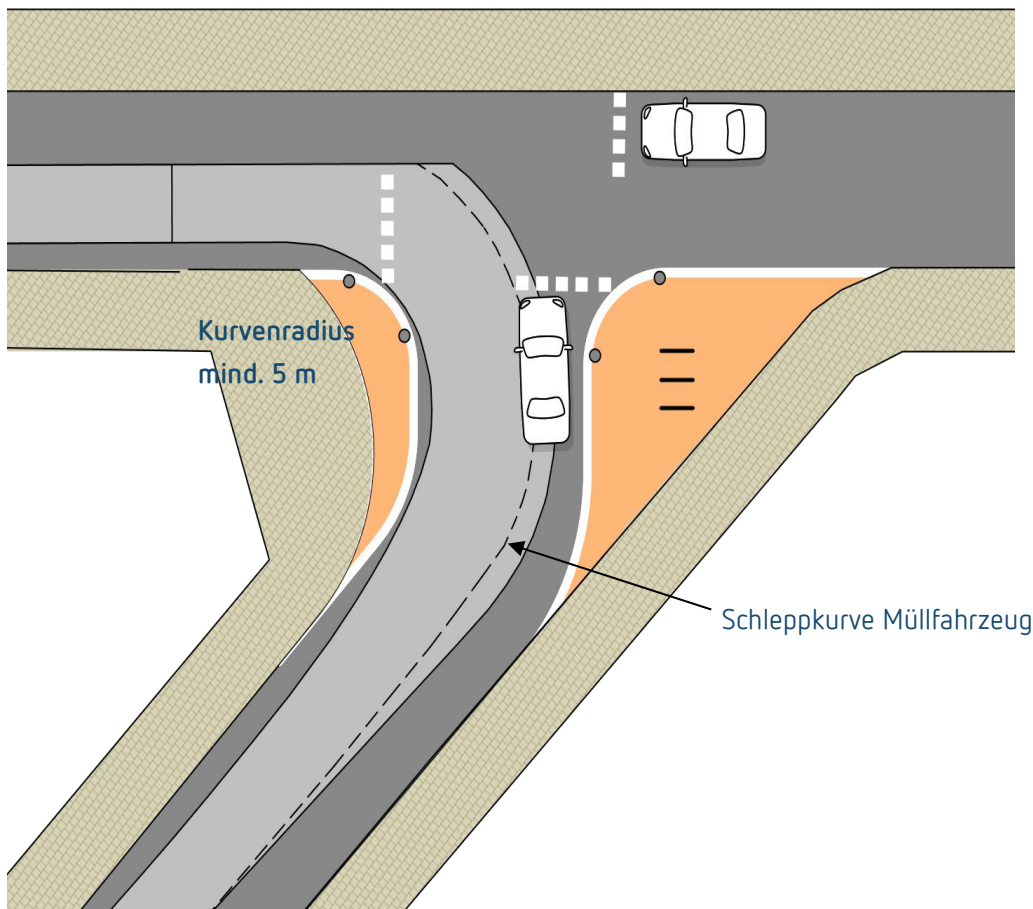
Quelle: links: Stadt Walldorf 2024; rechts: Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen in Neumünster



Musterlösung 2: Optimierung von Querungen – vorgezogene Seitenräume

Handlungsempfehlung: „Sicheres und komfortables Querens“

Prinzipskizze:



Quelle: Planersocietät, Prinzipskizze: vorgezogene Seitenräume an einem ungeordneten Knotenpunkt

Vorgaben/Einsatzbereich:

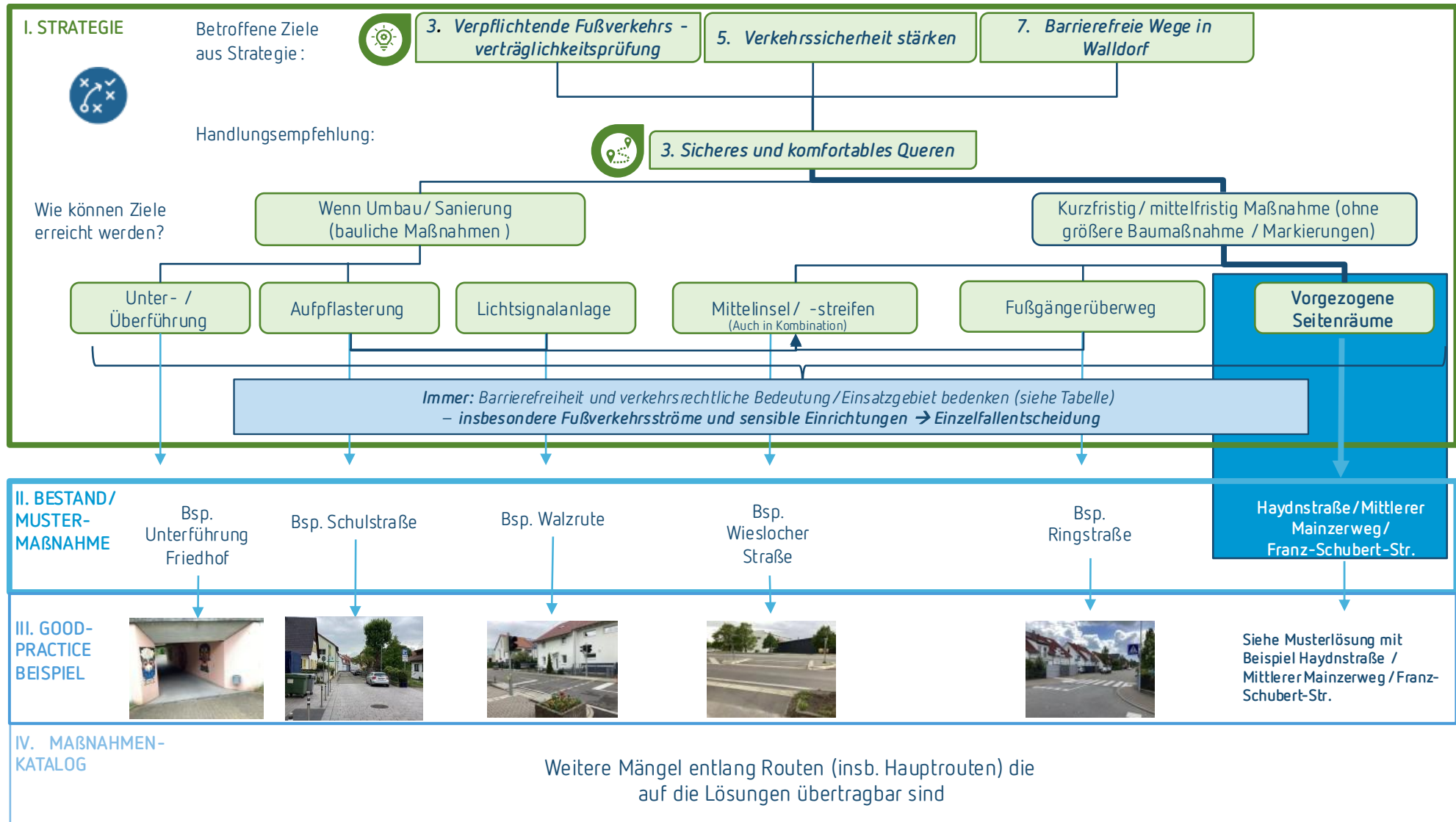
Insbesondere Knotenpunkte mit überbreiten Einfahrten (>10 m) und/oder ungeordneten Knotenarmen (keine rechtwinklige Zufahrten, schlechte Sichtbeziehungen) sollte der Einsatz vorgezogener Seitenräume geprüft werden. Diese Maßnahme kann dazu beitragen, die Verkehrsführung zu ordnen, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu verbessern und die Querungsdistanzen für den Fußverkehr zu verringern.

Hinweis:

- Das barrierefreie Querens des Knotenpunkts über die vorgezogenen Seitenräume muss sichergestellt und möglichst verbessert werden (siehe Musterlösung 3). Die neuen Flächen sind kontrastreich, rutschfest und eben auszuführen. An Querungsstellen sind Bordabsenkungen sowie Bodenindikatoren zur Führung und Warnung vorzusehen.
- Vorgezogene Seitenräume können zunächst provisorisch durch Leitschwellen, Sichtzeichen und Markierungen ausgebildet werden, sollen aber später baulich verstetigt werden. Provisorische Elemente zur Abtrennung müssen stabil verankert, gut sichtbar markiert sein und können durch Poller oder Blumenkübel ergänzt werden.
- Bei Einengung der Fahrbahn sind Schleppkurven von Einsatzfahrzeugen zu berücksichtigen, in Walldorf noch die der Busse (siehe Schleppkurven FGSV 2003). Die Einengung sollte so gestaltet werden, dass möglichst rechtwinklige Zufahrten entstehen, um klare, sichere Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.
- Vorgezogene Seitenräume können auch außerhalb von Knotenpunkten (d.h. auf der Strecke) als Querungshilfe eingesetzt werden, um eine sichere und gebündelte Querungshilfe anzubieten.

Referenzen: RAST 06; Fußstrategie Walldorf: Kapitel: 5.2;

Optimierung von Querungen - Prüfschema



Quelle: Planersocietät

Vorgezogene Seitenräume KP Haydnstraße / Mittlerer Mainzerweg / Franz-Schubert-Str.

Aktuelle Situation

Große Querungsdistanzen und schlechte Sichtbeziehungen durch überdimensionierte Knotenarme ermöglichen keine ausreichend sichere und komfortable Querungssituation für zu Fuß Gehende. Weiterhin befindet sich dieser Knotenpunkt in der Nähe eines Kindergartens und sollte daher möglichst gut einsehbare und kurze Querungsfurten aufweisen.



Quelle: <https://opengeodata.lgl-bw.de/#/>

Priorisierung



Zeitraumen



Kosten



Personalaufwand



Maßnahmenbeschreibung

Am Knotenpunkt Haydnstraße / Mittlerer Mainzer Weg / Franz-Schubert-Straße soll durch den Einsatz vorgezogener Seitenräume die Verkehrsführung geordnet und die Sichtbeziehungen verbessert werden (vgl. Schlüsselmaßnahme 5). Gleichzeitig verkürzen sich durch die Reduzierung der Querungsdistanzen die erforderlichen Querungszeiten. Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen von Bedeutung, da sie sich langsamer fortbewegen und somit länger auf der Fahrbahn unterwegs sind.

Die freiwerdenden Flächen können der Aufenthaltsqualität im Seitenraum dienen, dürfen aber nicht die Sichtfelder im Knotenpunkt einschränken. In diesem Fall sollten die Elemente eine Höhe von 1,10 m (Höhe Kinder im Vorschulalter) nicht überschreiten.

Maßnahmenbereich / Good-Practice-Beispiel:



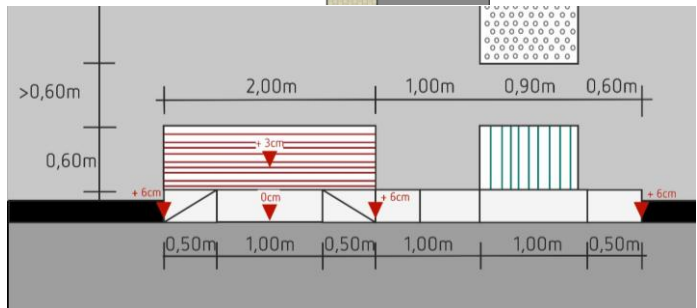
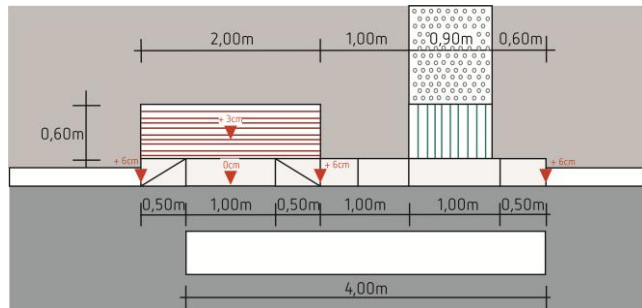
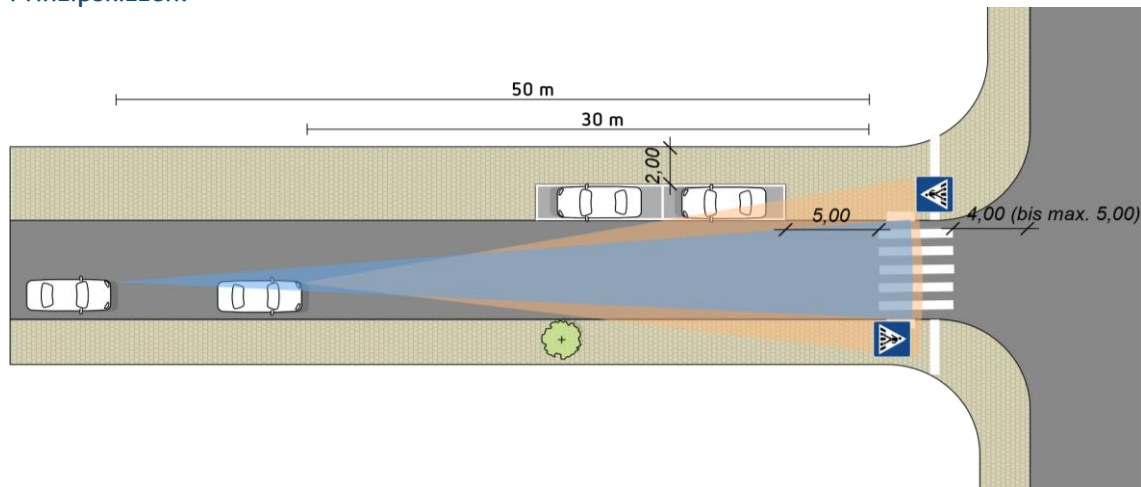
Quelle: Planersocietät: links: Skizze Haydnstraße / Mittlerer Mainzerweg / Franz-Schubert-Str.; rechts: vorgezogener Seitenraum in Frankfurt



Musterlösung 3: Umbau von Kreuzungen – Bordsteinabsenkungen und Freihaltung von Sichtfeldern

Handlungsempfehlung: „Sicheres und komfortables Querens“

Prinzipskizzen:



Quelle: Planersocietät oben: Prinzipskizze: Sichtdreiecke am Beispiel FGÜ unten: Prinzipskizzen: Barrierefreiheit an Querungsstellen mit Doppelquerungen (von oben), links: FGÜ, rechts: nicht bevorrechtigte Querungsstelle

Vorgaben/Einsatzbereich:

An Einmündungen und Kreuzungen sowie an allen Querungshilfen und Querungsanlagen für den Fußverkehr sollen Bordsteinabsenkungen möglichst in der direkten Querungsfurt angebracht und Sichtfelder zwischen allen Verkehrsteilnehmenden freigehalten werden (bei FGÜ: Sichtdreieck mit Sichtweite von 30 m bzw. 50 m (R-FGÜ 2002)). Allgemein ist der Bereich von 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten einer Kreuzung oder Einmündung bzw. FGÜ und anderen Querungshilfen freizuhalten (StVO).

Prioritär entlang von Haupttrouten des Fußverkehrs ist an Querungsstellen ein komplett barrierefreier Ausbau mit taktischen Leitelementen und differenzierten Bordhöhen (Nullabsenkung (0 cm) und Tastkante (6 cm)) vorzunehmen.

Hinweis:

- Querungsstellen wie FGÜ müssen gut beleuchtet sein, sodass die Querungsstelle und wartende Personen jederzeit deutlich erkennbar sind. Zusätzlich sind beidseitig die vorgeschriebenen Verkehrszeichen (bei FGÜ: Zeichen 293 auf der Fahrbahn und Zeichen 350 an den Straßenseiten) gut sichtbar anzubringen, gegebenenfalls mit Zusatzbeleuchtung oder Vorankündigungsschildern zur Erhöhung der Aufmerksamkeit.
- Die Aufstellflächen an Querungsstellen müssen so gestaltet sein, dass wartende Personen gut sichtbar sind und ausreichend Platz haben. Hindernisse wie Schilder oder Büsche dürfen die Sichtfelder nicht einschränken. Durch Einsatz von Grenzmarkierungen und regelmäßige Kontrollen können Sichtfelder präventiv freigehalten werden.
- An Knotenpunkten sollen FGÜ 3 m (bis max. 5 m) vom Schnittpunkt der Fahrbahnkanten abgerückt angeordnet werden, damit ein einfahrendes Fahrzeug vor dem Überweg sicher halten kann. Die Entfernung darf jedoch nicht zu groß sein (max. 5 m), da sonst die direkte Querung unterbrochen wird und die Nutzung des Überwegs unattraktiv für den Fußverkehr wird. Bei ungesicherten Querungsstellen sollte bei Verwendung von taktischen Leitelementen zudem eine sichere und geordnete Führung auf die gegenüberliegende Seite gewährleisten werden. Die barrierefreie und sichere Nutzung der Querung hat Vorrang vor der direkten Linienführung, auch wenn dies eine leichte Absetzung von der eigentlichen Querungsfurt erfordert.

Referenzen: R-FGÜ 2002; Fußstrategie Walldorf: Kapitel: 5.2;

Bordsteinabsenkungen und Freihaltung von Sichtfeldern KP Luisenstraße / Haydnstraße

Aktuelle Situation

Durch fehlende Bordsteinabsenkungen auf Höhe der Querungsstellen im Knotenpunkt wird die Barrierefreiheit für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder auch Kinderwagen stark eingeschränkt. Weiterhin sind Sichtfelder durch den ruhenden Kfz-Verkehr im Knotenpunktbereich eingeschränkt. Zu Fuß Gehende sind durch die eingeschränkten Sichtfelder gefährdet und sicheres Queren wird erschwert.



Quelle: Planersocietät, KP Luisenstraße / Haydnstraße

Priorisierung



Zeitraumen



Kosten



Personalaufwand



Maßnahmenbeschreibung

Gemäß StVO sind Bereiche vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten von sichteinschränkenden Elementen freizuhalten. Durch Grenzmarkierungen (vgl. Abbildung unten links) oder Poller und regelmäßige Kontrollen von Halteverboten in dem Kreuzungsbereich können die Sichtfelder an dem Knotenpunkt freigehalten werden. Somit wird das sichere Queren von zu Fuß Gehenden begünstigt und die sicherheitsrelevanten Sichtbeziehungen gewährleistet.

Am Knotenpunkt Luisenstraße / Haydnstraße sollen die Grenzmarkierungen (VZ 299) angebracht werden, um das Parkverbot zu verdeutlichen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Weiterführend kann durch farbliche Hervorhebungen auf dem Knotenpunkt die Aufmerksamkeit erhöht werden.

Maßnahmenbereich / Good-Practice-Beispiel:



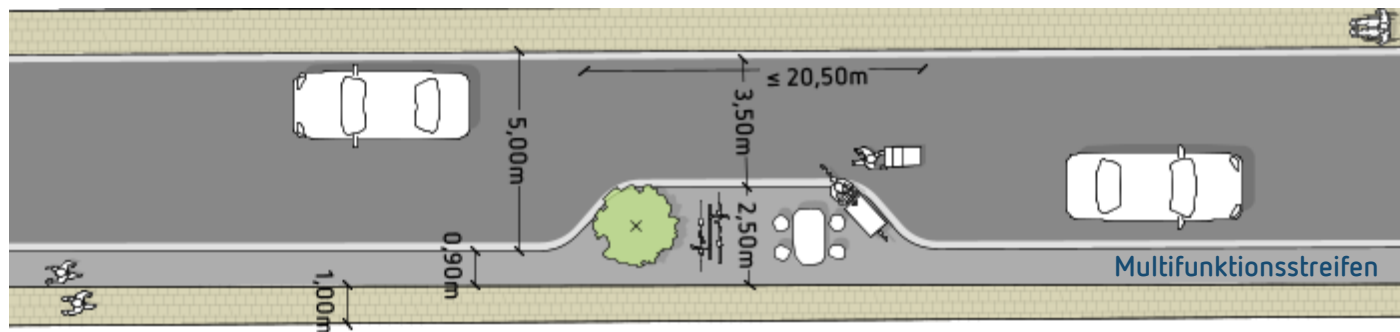
Quelle: Planersocietät links: Sperrfläche in Metzingen, rechts: gut einsehbare Kreuzungsbereiche in Walldorf mit Doppelquerung, Schwetzingen Straße

Musterlösung 4: Umgestaltung von schmalen Straßenräumen - Multifunktionsstreifen

Handlungsempfehlung: „Ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen“

Einsatzbereich Multifunktionsstreifen/Prinzipskizze:

Breite des Multifunktionsstreifen	0,5 - 0,90 m	$\geq 2,50$ m
Mögliche Einrichtungen	Verkehrsschilder, Mülleimer, abgestelltes Fahrrad, Fahrscheinautomat, Mülltonnen	Radabstellanlagen (1,50 m Länge, 0,70 m Breite), Baumbeete ($>1,50$ m), Ruhebänke (1,50 m)



Quelle: oben: Tabelle mit Einsatz Multifunktionsstreifen, unten Prinzipskizze: Multifunktionsstreifen von oben

Vorgaben/Einsatzbereich:

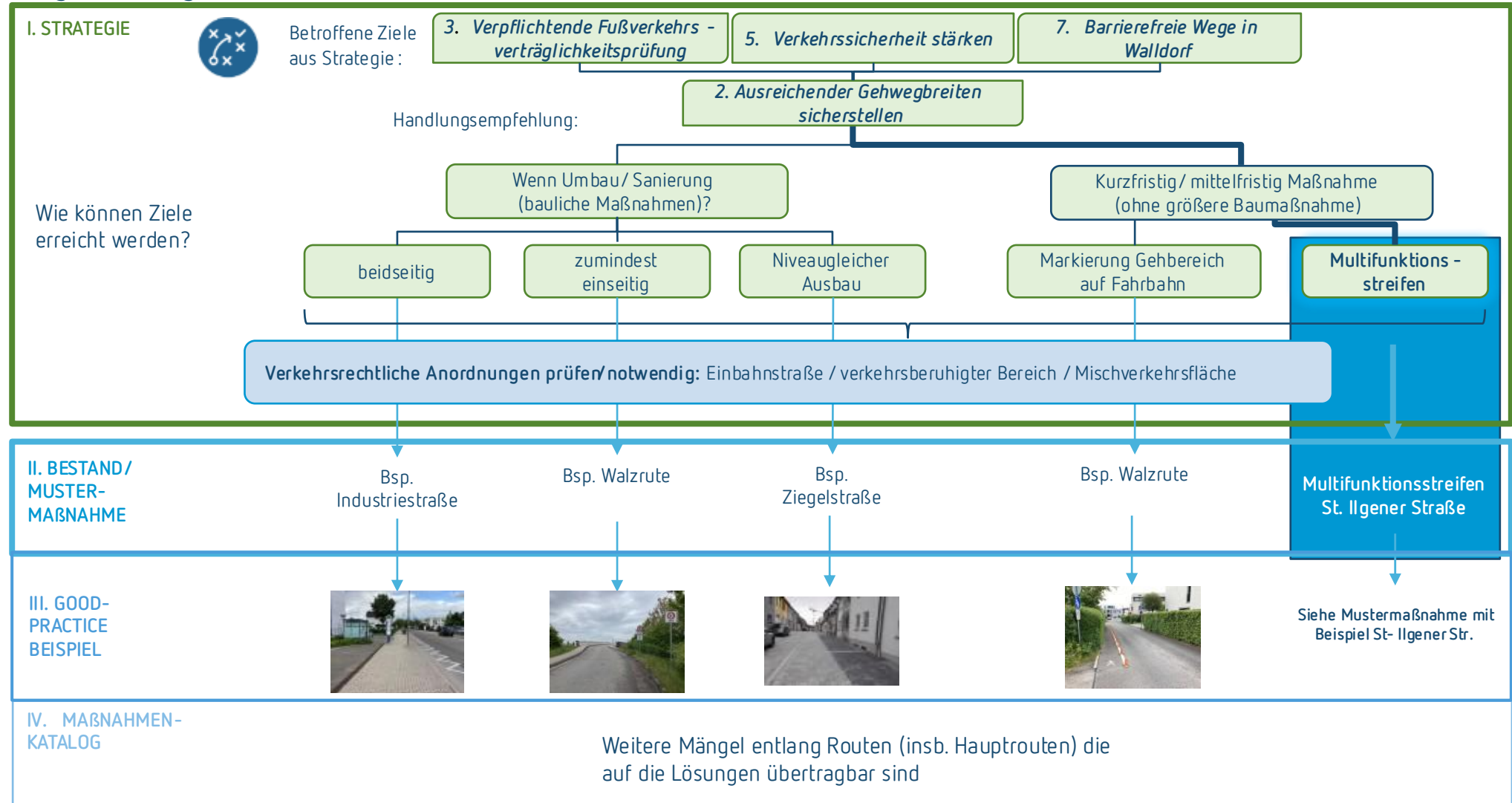
Bei beengten Straßenräumen mit schmalen Gehwegen ($< 1,80$ m) kann der Einsatz von Multifunktionsstreifen durch Markierungen dazu dienen den Gehweg von Hindernissen freizuhalten und zumindest abschnittsweise ausreichende Breiten bereitzustellen. Die Fahrbahnbreite sollte grundsätzlich im Zweirichtungsverkehr nicht unter $5,00$ m liegen; an Engstellen ist eine Mindestbreite von $3,50$ m einzuhalten (RASt 2006).

Hinweis:

- Der Multifunktionsstreifen ermöglicht eine Kombination mehrerer Nutzungen durch die Aufeinanderfolge verschiedener Bereiche. Es können sowohl Aufenthaltsbereiche ausgebildet, Raum für Verkehrsschilder oder Infrastruktur zum Laden als auch Flächen für Mülltonnen oder für Parken (Fahrrad und Kfz) ausgewiesen werden.
- Langfristig, bei bspw. Straßenraumsanierungen, kann durch die Einrichtung einer Mischverkehrsfläche der Straßenraum bei geringem Kfz-Aufkommen und abhängig der Verkehrsbedeutung effizienter genutzt werden (siehe Ziegelstraße). Dabei wird eine gleichberechtigte Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmenden ermöglicht, wodurch der begrenzte Raum funktional und städtebaulich sinnvoll ausgeschöpft werden kann.
- Die Länge der baulichen Engstelle richtet sich nach der Verkehrsstärke, der Zusammensetzung des Verkehrs sowie den Sichtverhältnissen. In Walldorf sind dabei insbesondere der Busverkehr und Müllfahrzeuge zu berücksichtigen (Engstelle ≤ 20 m).

Referenzen: Rast 06, 2006; Fußstrategie Walldorf: Kapitel: 5.1;

Umgestaltung von schmalen Straßenräumen - Prüfschema



Quelle: Planersocietät

Umgestaltung von schmalen Straßenräumen in Walldorf – Beispiel St. Ilgener Straße

Aktuelle Situation

In der St. Ilgener Straße, die als Schulweg genutzt wird, ist der Gehweg auf beiden Seiten nur etwa 1,00 m breit. Die parkenden Fahrzeuge verengen die ohnehin schon schmalen Gehwege zusätzlich. Viele zu Fuß Gehende, darunter Schulkinder, sind gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Der Gehweg ist nicht komfortabel nutzbar und bietet nicht genügend Platz für Personen mit Hilfsmitteln wie Rollstühlen oder Rollatoren oder für die Begegnung von zwei Personen.



St. Ilgener Straße

Maßnahmenbeschreibung

Um den vorhandenen Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmenden besser zu nutzen, kann der Gehweg entfernt und der Bereich in eine Mischfläche umgewandelt werden. Bei einer Belastung von weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24 h) kann laut Regelwerk auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden (FGSV 2002, S. 15). Eine mäßige Fahrgeschwindigkeit und gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden muss dafür sichergestellt werden. Die Gestaltung der Verkehrsfläche mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen, wie eingezeichneten Parkflächen, Baumscheiben oder Blumenkübeln, sollte dabei zur Verkehrsberuhigung beitragen. Als gutes Beispiel für diese Umsetzung dient die Ziegelstraße.

Als niederschwellige Lösung, die im Vergleich zur baulichen Umgestaltung auch kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden kann, können Multifunktionsstreifen auf der Fahrbahn markiert werden. Der Multifunktionsstreifen ermöglicht eine Kombination mehrerer Nutzungen durch die lineare Aufeinanderfolge verschiedener Bereiche. Es können sowohl Aufenthaltsbereiche ausgebildet als auch Flächen für Parken ausgewiesen werden. Sitzgelegenheiten in Abständen von max. 300 m sind zu empfehlen. Auf dem Multifunktionsstreifen sollten zudem Bereiche für Radabstellanlagen vorgesehen werden. Um die Begegnung von zwei Fahrzeugen zu ermöglichen, wird der Multifunktionsstreifen zwischenzeitlich unterbrochen.



Quelle: Planersocietät „Stuttgarter Rechteck“ in Stuttgart

Priorisierung



Zeitraumen



Kosten



Personalaufwand



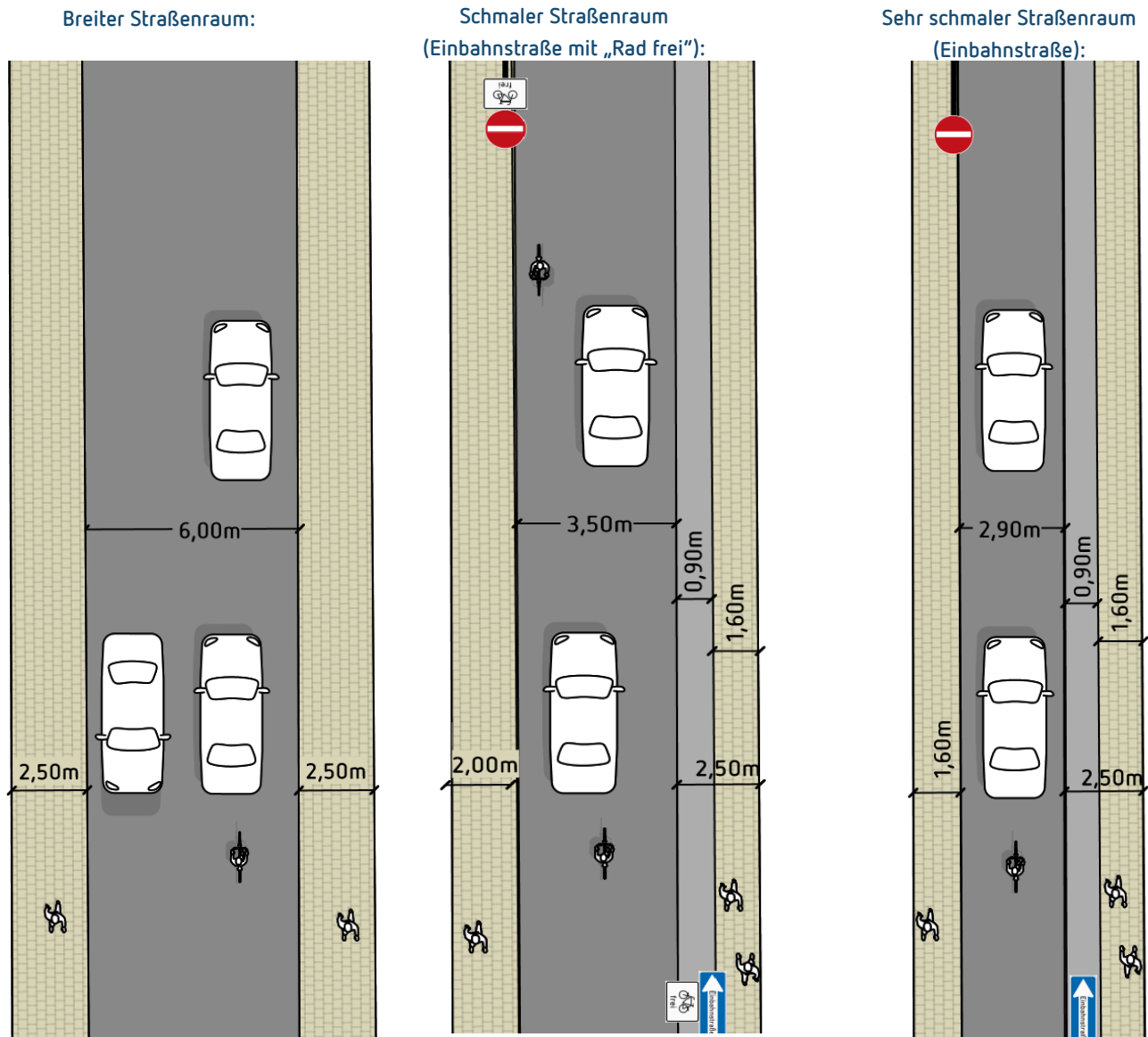
Maßnahmenbereich / Good-Practice-Beispiel:



Musterlösung 5: Neuregelungen von schmalen Straßen – Einbahnstraßen

Handlungsempfehlung: „Ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen“

Prinzipiskizze:



Quelle: Planersocietät; Skizzen Straßenräume mit und ohne Einbahnstraßenregelung und Multifunktionsstreifen

Vorgaben/Einsatzbereich:

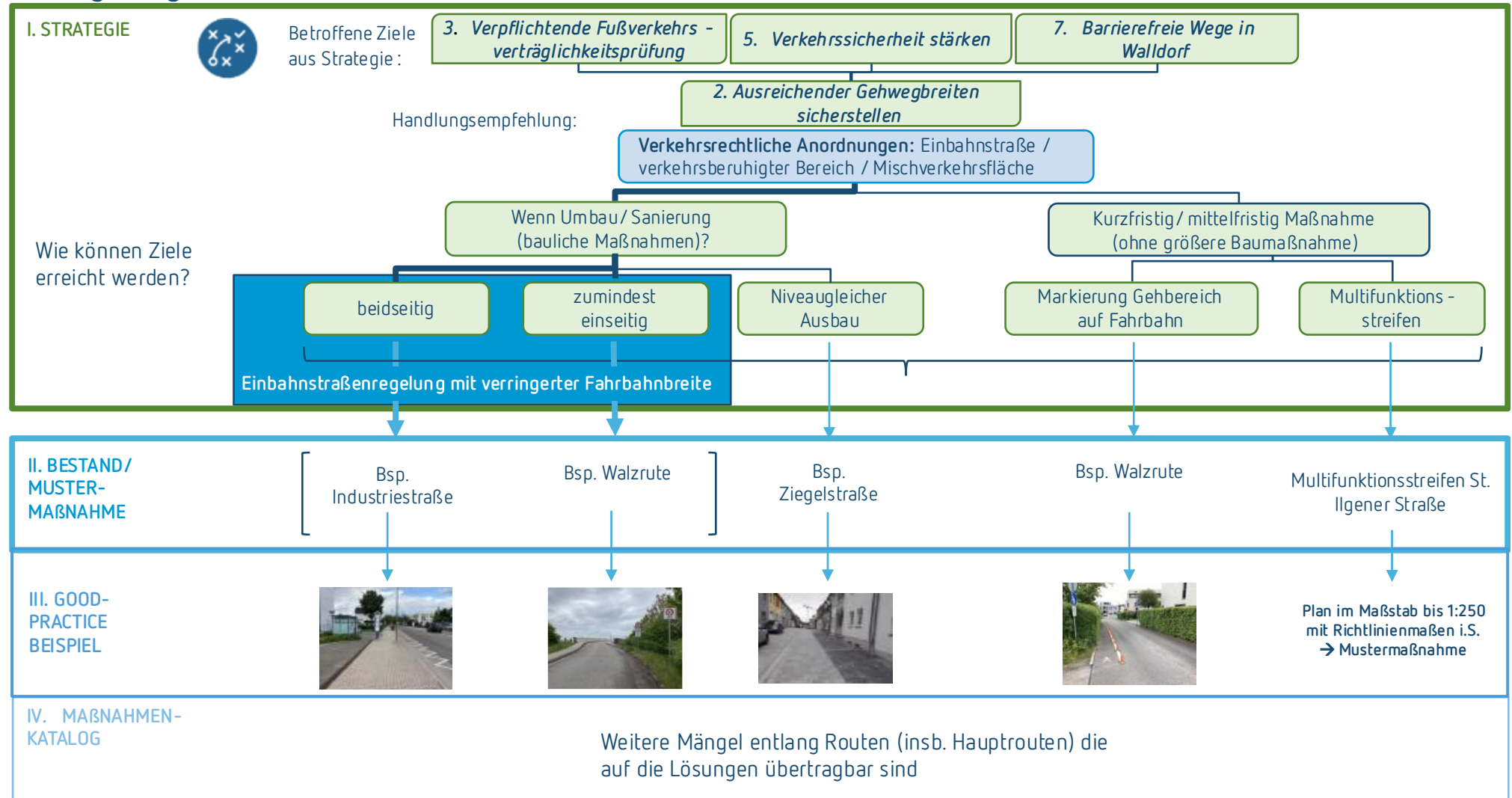
Bei beengten Straßenräumen mit schmalen Gehwegen (<1,80 m) sollte die Regelung einer Einbahnstraße überprüft werden. Dadurch wird eine Verkehrsberuhigung erreicht und die Gehwege können durch Markierungen von Multifunktionsstreifen (siehe Musterlösung 4) bzw. bei Straßenraumsanierungen baulich verbreitert werden.

Hinweis:

- Die Fahrbahnbreite kann bei Einbahnstraße auf bis zu 3,25 m Breite reduziert werden (Rast 06).
- Insbesondere Kfz-Fahrbeziehungen und daraus resultierende mögliche Verlagerungen im näheren Umfeld der betroffenen Straße müssen berücksichtigt werden.
- Bei ausreichender Fahrbahnbreite (mindestens 3,50 m bei Begegnungsverkehr mit Kfz (ERA 2010)) soll der Radverkehr in Gegenrichtung durch Zusatzzeichen („Radfahrer frei“) weiterhin zugelassen werden.
- Die Einbahnregelung sollte mit einer klaren Beschilderung und ggf. baulichen Maßnahmen (z. B. Fahrbahneinengungen, Markierungen) begleitet werden, um die neue Verkehrsführung verständlich und sicher zu gestalten.

Referenzen: Rast 06, 2006; Fußstrategie Walldorf: Kapitel: 5.1;

Neuregelungen von schmalen Straßen – Prüfschema



Quelle: Planersocietät

Neuregelungen von schmalen Straßen – Rockenauerpfad

Aktuelle Situation

Entlang des Rockenauerpfads sind die Gehwege beidseitig schmaler als 1 m, insbesondere auf Höhe des Kindergartens. Begegnungen von zu Fuß Gehenden sind somit nur mit Ausweichen auf die Fahrbahn möglich. Für Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl besteht kein Platz auf dem Gehweg, weshalb sie auf die Fahrbahn ausweichen müssen.



Quelle: <https://opengeodata.lgl-bw.de/#/>

Maßnahmenbeschreibung

Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße kann eine generelle Verkehrsberuhigung erreicht und die notwendige Fahrbahnbreite reduziert werden. Dies schafft Raum für eine Verbreiterung des Gehwegs, sodass eine Mindestbreite von 1,80 m gemäß den Anforderungen an barrierefreie Gehwege ermöglicht werden kann.

Die Maßnahme trägt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Sicherheit des Fußverkehrs bei. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang es durch die Einbahnregelung zu einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs in angrenzende Straßen kommt. Ergänzend kann der Einsatz eines Modalfilters zur weiteren Verkehrsberuhigung beitragen.

Maßnahmenbausteine / Good-Practice-Beispiele:



Quelle: Planersocietät: Einbahnstraße (Radverkehr frei) in Frankfurt (M), Stuttgart und Heidelberg

Priorisierung



Zeitraumen



Kosten



Personalaufwand



7.2 Maßnahmenkatalog

Die einzelnen Maßnahmen werden im Maßnahmenkatalog den Haupt- und Nebenrouten zugeordnet, um eine Übersicht zu schaffen. Innerhalb der Hauptrouten erfolgt eine Unterteilung in sechs Routen, die sich aus der räumlichen Lage sowie der funktionalen Zusammengehörigkeit in Walldorf ergeben. Den einzelnen Routen werden die jeweiligen Maßnahmen entsprechend ihrer Lage zugeordnet, um eine bessere Übersicht zu gewährleisten (Abbildung 63).

Neben der eindeutigen Benennung und Zuordnung der Maßnahme enthält die Tabelle weitere zentrale Informationen: die genaue Verortung anhand von Straße und Abschnitt sowie der betreffenden Seite, eine Beschreibung des festgestellten Mangels, ein Bild der aktuellen Situation, die empfohlene Maßnahme, gegebenenfalls eine Interims- oder Alternativlösung, eine Kostenschätzung, die potenzielle CO₂-Einsparung, die Zuordnung zu einem Handlungsfeld sowie Angaben zur Priorität und zum Umsetzungshorizont.

Abschätzung der Kosten

Die Kostenschätzung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage ihres Umfangs und des erforderlichen Aufwands. Dabei spielen insbesondere die Kosten für Ausstattungselemente, der bauliche Aufwand sowie die flächenmäßige Größe und gegebenenfalls notwendige Anpassungen des Straßenraums eine zentrale Rolle. Zur Orientierung wird eine grobe Einteilung in drei Kostenstufen vorgenommen:

- **Geringe Kosten** werden für Maßnahmen angesetzt, die Kleinstmaßnahmen wie Markierungsarbeiten, Beschilderungen oder punktuelle Ausstattungselemente darstellen, die keine baulichen Veränderungen der Infrastruktur erfordern.
- **Mittlere Kosten** werden für Maßnahmen angesetzt, die punktuelle bauliche Anpassungen notwendig machen.
- **Hohe Kosten** werden für Maßnahmen angesetzt, die einen umfassenden baulichen Eingriff und/oder eine großflächige bauliche Neuordnung des Straßenraums beinhalten.

Priorisierung

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage ihrer erwarteten Wirkung in Bezug auf die Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen der Fußverkehrsstrategie und stellt damit zugleich eine Wirkungsabschätzung dar. Maßgeblich ist, in welchem Umfang die Umsetzung der Maßnahme verschiedene Nutzergruppen betrifft und welchen Einfluss sie auf deren Komfort und Sicherheit hat.

- Eine **geringe Priorisierung** wird Maßnahmen zugeordnet, die nur eine geringe Wirkung auf einzelner Gruppen haben.
- Eine **mittlere Priorität** wird Maßnahmen zugeordnet, die eine deutliche Komfortsteigerung für viele Gruppen bewirken oder zusätzlich eine relevante sicherheitsfördernde Wirkung entfalten.

- Eine **hoher Priorität** wird Maßnahmen zugeordnet, die nachhaltig und in erheblichem Maße die Sicherheit und den Komfort des Fußverkehrs an besonders bedeutenden Stellen erhöhen, Lücken im Netz schließen und darüber hinaus einen großen Einfluss auf die öffentliche Wahrnehmung, die Verkehrsberuhigung sowie eine mögliche Verkehrsverlagerung haben.

Umsetzungshorizont

Die Abschätzung des Umsetzungshorizonts erfolgt auf Grundlage des erforderlichen administrativen und planerischen Aufwands sowie der baulichen Ausführung. Der Umsetzungshorizont wird in der Regel auch durch die Priorisierung der Maßnahmen beeinflusst. Eine höhere Priorität führt dazu, dass der Umsetzungshorizont verkürzt wird, da besonders wichtige Maßnahmen bevorzugt geplant und realisiert werden sollten.

Dabei wird zwischen drei zeitlichen Kategorien unterschieden:

- **Kurzfristige Maßnahmen** sind innerhalb des nächsten Jahres umsetzbar und umfassen in der Regel kleinere Markierungsarbeiten oder bauliche Anpassungen mit geringem Planungsbedarf.
- **Mittelfristige Maßnahmen** sind innerhalb eines Zeitraums von bis zu 5 Jahren realisierbar und erfordern einen größeren Vorlauf, beispielsweise aufgrund moderater Planungs- und Abstimmungsprozesse.
- **Langfristige Maßnahmen** hingegen liegen über einen Zeitraum von 5 Jahren hinaus und sind durch einen erheblichen baulichen sowie administrativen Aufwand gekennzeichnet, der umfassende Planung, Genehmigung und Finanzierung notwendig macht.

CO₂-Einsparpotenzial

Es wurde für jede Maßnahme überschlägig ermittelt, welches CO₂-Einsparpotenzial damit erreicht werden kann. Zugrunde gelegt wird die in Kapitel 3.5 enthaltene zusammenfassende Einschätzung des Fußverkehrsaufkommens in Walldorf. Dazu zählen

- ca. 16.000 Walldorfer:innen
- die mittlere Entfernung der Wege zu Fuß von 1,7 km
- der Fußverkehrsanteil im Modal Split des Verkehrsaufkommens von ca. 20 %
- die wichtigsten räumlichen Verflechtungen für den Fußverkehr in Walldorf.

Damit werden folgenden Annahmen im Hinblick auf eine Verlagerung getroffen: Zusätzlich zu Fuß zurückgelegte Wege machen Wege, die mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt wurden, entbehrlich. Für die Verlagerung kann die CO₂-Entlastung ermittelt werden.

1. Die Stadtstruktur Walldorfs ermöglicht es, dass viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden können. Die mittlere Entfernung der Wege zu Fuß von 1,7 km (siehe Kapitel 3.5) trifft also auf einen durchschnittlichen Weg in Walldorf zu. Der CO₂ Ausstoß beträgt durchschnittlich

ca. 150 g pro Kilometer (spezifische Emissionen in Gramm CO₂eq je Kilometer)²⁶ Damit lassen sich für jeden auf den Fußverkehr verlagerten Weg 255 g CO₂eq (1,7 km*200 g/km) einsparen. Durchschnittlich werden in der Regel etwa 3 Wege pro Tag zurückgelegt²⁷. In Walldorf werden demnach etwa 48.000 Wege pro Tag (3 x 16.000 Walldorfer:innen) zurückgelegt. Beim aktuellen Modal Split in Walldorf werden demnach 9600 Wege (20 % x 48.000 Wege) zu Fuß zurückgelegt. Dabei werden dann pro Weg und Tag 2.448.000 g CO₂eq (9.600 x 255 g CO₂eq) nicht emittiert.

2. Die Umsetzung der Maßnahmen zielt auf eine weitere Verlagerung auf den Fußverkehr. Je nach Relevanz (Lage im Fußverkehrsnetz) kommt den Einzelmaßnahmen damit ein unterschiedliches Verlagerungspotenzial und damit CO₂-Einsparpotential zu:
 - a. Hoch: Umsetzung der Maßnahme führt zu 100 zusätzlichen Fußwegen pro Tag 25.500 g CO₂eq (100 x 255 g CO₂eq) pro Tag werden nicht emittiert
 - b. Mittel: Umsetzung der Maßnahme führt zu 50 zusätzlichen Fußwegen pro Tag 12.750 g CO₂eq (50 x 255 g CO₂eq) pro Tag werden nicht emittiert
 - c. Niedrig: Umsetzung der Maßnahme führt zu 10 zusätzlichen Fußwegen pro Tag 2.550 g CO₂eq (10 x 255 g CO₂eq) pro Tag werden nicht emittiert

²⁶ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021_fb_umweltfreundlich_mobil_bf.pdf

²⁷ https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf

7.2.1 Hauptroute

Innerhalb der Hauptrouten erfolgte eine Unterteilung in sechs Routen, die sich aus der räumlichen Lage sowie der funktionalen Zusammengehörigkeit in Walldorf ergeben. Den einzelnen Routen wurden die jeweiligen Maßnahmen entsprechend ihrer Lage zugeordnet, um eine bessere Übersicht zu gewährleisten (vgl. Abbildung 63). Den einzelnen Maßnahmenpaketen der Routen ist jeweils eine Karte mit der genauen Verortung der Maßnahmen vorangestellt.

Abbildung 63: Netzkonzeption inkl. Gruppierung der Routen

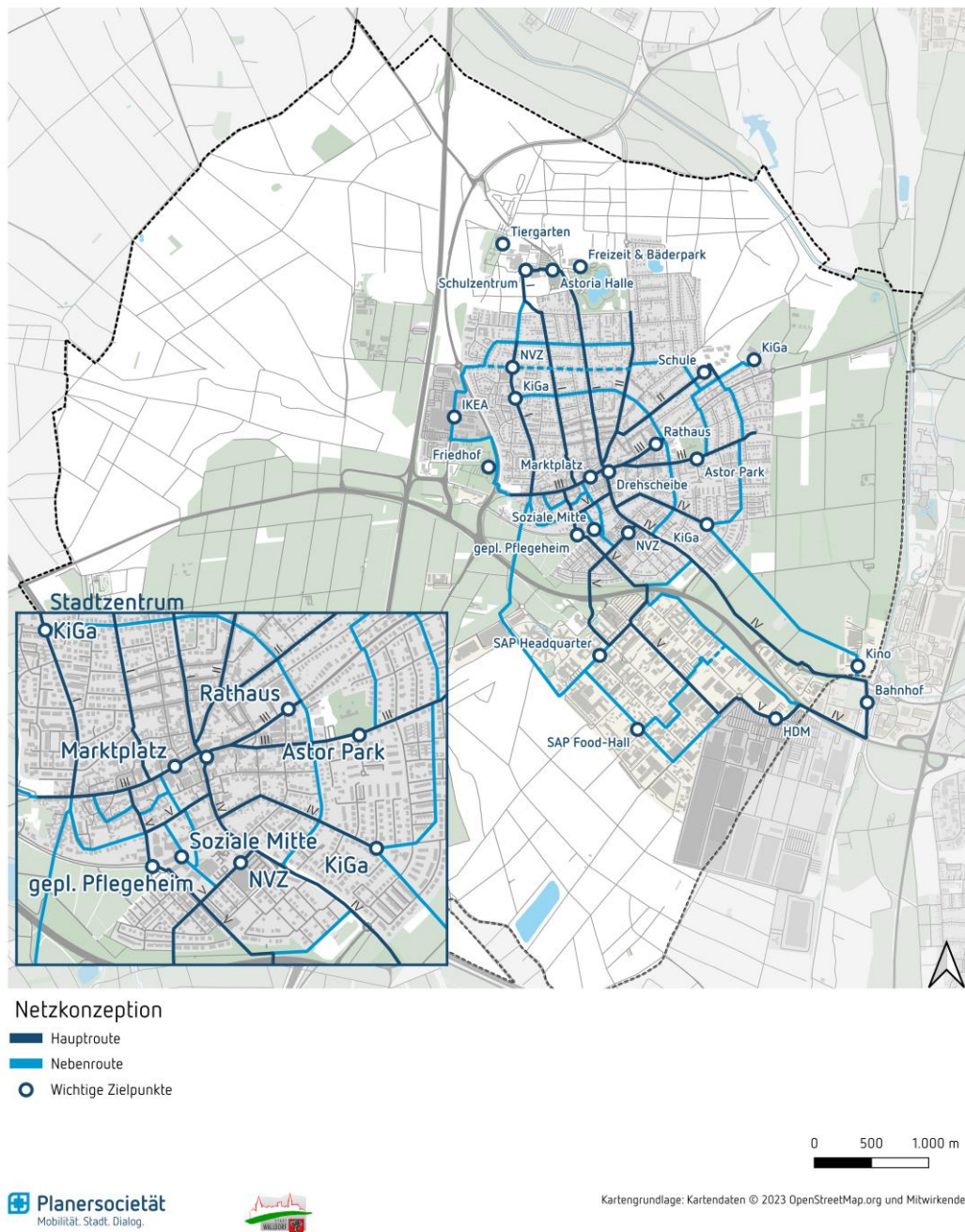


Abbildung 64: Maßnahmen Route I

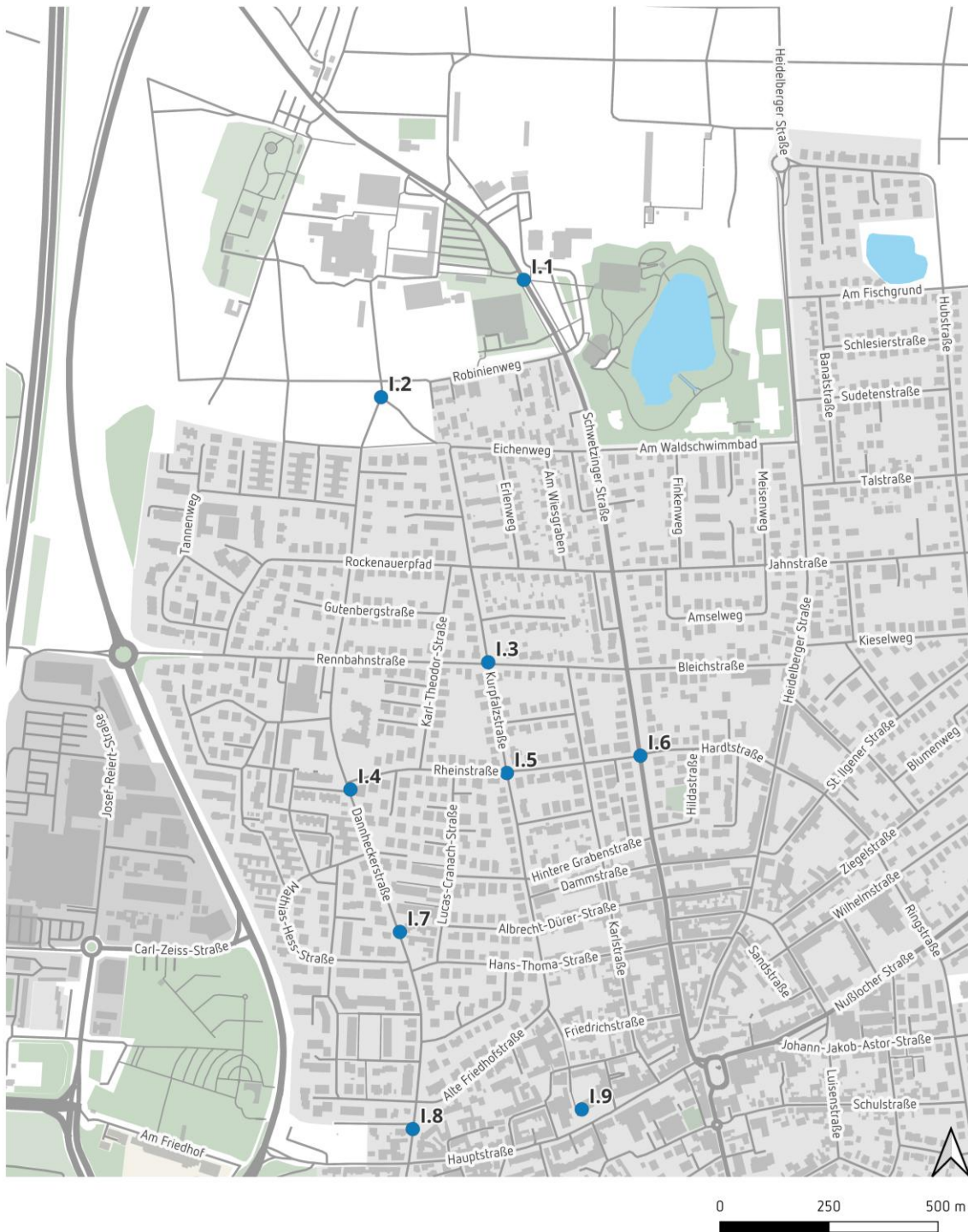






Tabelle 2: Maßnahmentabelle Route I

Route	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel / Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
I	I.1	Schwetzingener Straße, Astoria Halle	-	Durch fehlendes taktiler Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler Leitsystem inkl. differenzierten Bordhöhen installieren		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig
I	I.2	Fußweg von Theodor-Heuss-Realschule und Kurpfalzstraße	-	Schäden in der Wegoberfläche		Instandsetzung der Oberfläche		mittel	niedrig	Längsverkehr	mittel	langfristig
I	I.3	Kurpfalzstraße Höhe Rennbahnstraße	-	Durch fehlendes taktiler Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an dem FGÜ ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig

Route	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
I	I.4	Dannheckerstraße, Richtung nördlich der Rheinstraße	ost	Engstelle durch Baum, Belagsschäden durch Wurzeln		Instandsetzung der Oberfläche		gering	niedrig	Längsverkehr	mittel	mittelfristig
I	I.5	Kurpfalzstraße Höhe Rheinstraße	süd	In beide Richtungen entlang der Hauptroute ist erst über 500 m Entfernung eine Querungshilfe vorhanden		Prüfung des Einsatzes einer Querungshilfe (z. B. FGÜ) über Kurpfalzstraße auf Höhe der Nebenroute in der Rheinstraße (südlich)		mittel	hoch	Querung	niedrig	langfristig
I	I.6	Rheinstraße/ Hardtstraße/ Schwetzingener Straße	-	Querungsbedarf durch Eisdielen und Bushaltestelle, nächste Querungshilfe mehr als 300 m entfernt		Überprüfung des Einsatzes einer Querungsanlage (z. B. FGÜ) über Schwetzingener Straße auf Höhe Hardtstraße/ Rheinstraße (südlich)		mittel	hoch	Querung	mittel	mittelfristig
I	I.7	Kurpfalzstraße, Haus Nr. 22	ost	Engstelle durch Parkflächen		Umnutzung der Parkfläche zur Erweiterung des Gehwegs		mittel	niedrig	Längsverkehr	hoch	mittelfristig

Route	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
I	I.8	Schwetzingener Straße, Astoria Halle	west	FGÜ hat zu schmale Aufstellfläche auf der westlichen Seite		Einengung der Fahrbahn durch vorgezogenen Seitenraum		mittel	mittel	Querung	mittel	mittelfristig
I	I.9	Kirchstraße/ Hauptstraße	-	Fehlender Handlauf sowie keine alternative barrierefreie Wegführung		Handlauf anbringen und Kontrastierung der ersten und letzten Stufen, Wegweisung einer alternativen barrierefreien Wegführung		gering	niedrig	Barrierefreiheit	gering	mittelfristig

Tabelle 3: Maßnahmentabelle Route II

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
II	II.1	Heidelberger Straße Höhe Jahnstraße	Beidseitig	Durch fehlendes taktilen Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktilen Leitsystem inkl. differenzierten Bordhöhen installieren		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig
II	II.2	Heidelberger Straße	ost	Engstellen des Gehwegs durch legales Gehwegparkern		Parkflächen umstrukturieren, Rücknahme des VZ 315		gering	mittel	Längsverkehr	mittel	kurzfristig
II	II.3	Ziegelstraße/ Am Wald		Stark frequentierte Querung entlang des Schulwegs im Kurvenbereich ohne Absicherung		Überprüfung des Einsatzes einer Querungshilfe (z.B. Gehwegnase) abgesetzt vom Kurvenbereich		mittel	hoch	Querung	hoch	mittelfristig

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
II	II.4	Ziegelstraße/ Ringstraße		Durch fehlendes akustisches und taktiles Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an der LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktilsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren		gering	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig
II	II.5	Ziegelstraße/ Heidelberger Straße	nord	parkende Kfz schränken den Gehweg ein		Parkflächen umstrukturieren, damit Gehweg erweitert wird		gering	mittel	Längsverkehr	mittel	langfristig

Abbildung 66: Maßnahmen Route III

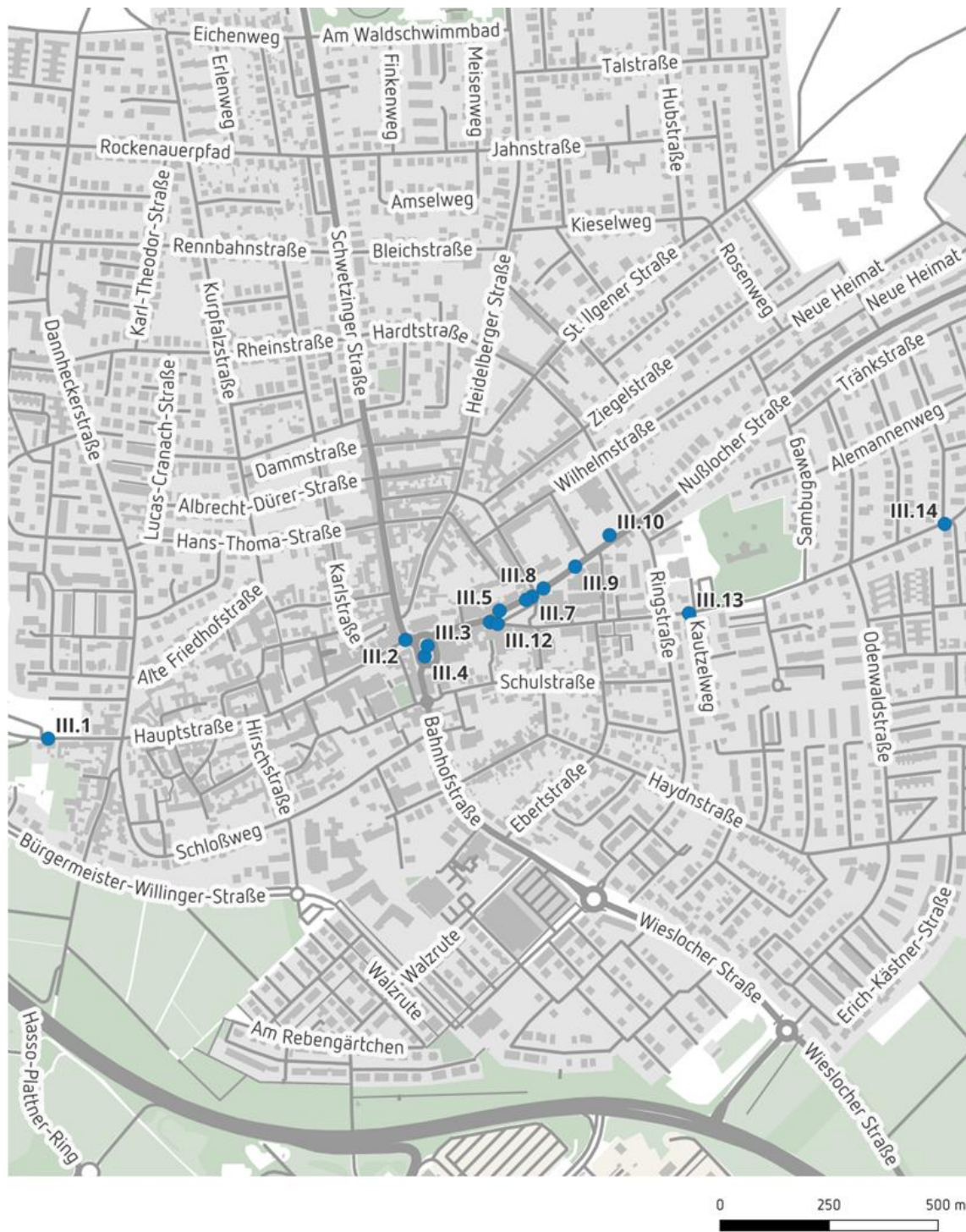












Tabelle 4: Maßnahmentabelle Route III

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/Problem-situation	Foto	Maßnahmen-empfehlung	Interims- / Alternativ-lösung	Kosten-schät-zung	CO ₂ Einspar-potenzial	Hand-lungsfeld	Prio-rität	Umset-zungs-hori-zont
III	III.1	Hauptstraße, Höhe Boule-Platz	-	Querungsbedarf in Richtung Felder (Freizeitverkehr)		Überprüfung des Einsatzes einer Querungshilfe (z. B. FGÜ)		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittel-fristig
III	III.2	Vordere Hauptstraße	-	Die vordere Hauptstraße verfügt aufgrund ihrer Lage und der vorhandenen Platzverhältnisse über ein hohes Aufenthaltspotenzial. Derzeit wird dieses jedoch durch hohes Verkehrsaufkommen, fehlendes Stadtmobiliar sowie eine bislang unzureichende Gestaltung nur eingeschränkt genutzt.		Verkehrsversuch Sommerstraße mit Ausgestaltung, Einbahnstraßenregelung, Erweiterung der Fußgängerzone, etc.		mittel	hoch	Aufent-haltsquali-tät	hoch	kurzfris-tig

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/Problem-situation	Foto	Maßnahmen-empfehlung	Interims- / Alternativ-lösung	Kosten-schätzung	CO ₂ Einspar-potenzial	Hand-lungsfeld	Prio-rität	Umset-zungs-hori-zont
III	III.3	Platz an der Drehscheibe	-	Durch fehlende Kontrastierung des Stadtmobiliars ist die Barrierefreiheit eingeschränkt, Bestehende Stadtmobiliar sind nur bedingt durch die Oberfläche zum Sitzen geeignet		Anbringen von Kontrastmarkierung, Sitzfläche bequemer sowie barrierefrei gestalten (durch gerade Sitzflächen und Armlehnen, z. B. durch einen Holzaufbau)		mittel	niedrig	Aufent-haltsquali-tät	mittel	mittel-fristig
III	III.4	Platz an der Drehscheibe	-	Die Querungsbeziehung von Ost nach West ist durch bestehende FGÜ nicht optimal abgebildet und zu Fuß Gehende queren an ungesicherten Stellen die Drehscheibe.		Prüfung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h im Bereich der Drehscheibe, um eine Verkehrsberuhigung zu erzielen. Die barrierefreie Nutzung des Haltestellen muss generell gewährleistet werden.	Bei Wegnahme der FGÜ: gestalterische Hervorheben von Stellen mit gebündeltem Querungsbedarf und deren barrierefreien Ausbau	niedrig	niedrig	Quer-verkehr	mittel	mittel-fristig
III	III.5	Johann-Jakob-As-tor-Straße, Haus Nr. 5	nord	Engstelle durch Treppe		Anbringen von Kontrastmarkierung des einengenden Elements, Prüfung alternativen Zugangs		mittel	niedrig	Längs-verkehr	gering	langfris-tig

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/Problem-situation	Foto	Maßnahmen-empfehlung	Interims- / Alternativ-lösung	Kosten-schätzung	CO ₂ Einspar-potenzial	Hand-lungsfeld	Prio-rität	Umset-zungs-hori-zont
III	III.6	Nußlocher Straße, Lindenplatz	süd	Temporäre Engstelle durch Ausrichtung der Bänke bei der Nutzung		Neuordnung des Seitenraums zu Gunsten der nutzbaren Gehfläche. Sitzbänke sollten nicht gegenüber den Baumscheiben platziert werden, da so der Gehweg durch Sitzende eingeschränkt wird.		gering	niedrig	Längsverkehr	mittel	mittel-fristig
III	III.7	Nußlocher Straße, Lindenplatz	süd	Hindernisse durch Fahrräder im Durchgang		Kontrolle und Sensibilisierung sowie Schaffung von Alternativen, z.B. überdachten Radabstellanlagen		gering	niedrig	Längsverkehr	hoch	kurzfris-tig
III	III.8	Nußlocher Straße, Höhe Haus Nr. 10	beid-seitig	Durch fehlendes taktilen Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an dem FGÜ ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt. Bordsteine sind nicht komplett abgesenkt		Taktilen Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren		mittel	niedrig	Barrierefreiheit	mittel	mittel-fristig

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/Problem-situation	Foto	Maßnahmen-empfehlung	Interims-/ Alternativ-lösung	Kosten-schätzung	CO ₂ Einspar-potenzial	Hand-lungsfeld	Prio-rität	Umset-zungs-hori-zont
III	III.9	Nußlocher Straße, Haus Nr. 14	süd	Engstelle durch Aufsteller und Parkflächen		Parkflächen umstrukturieren, langfristig: Anpassung der Fahrbahnbreite auf 6,50 m um den Gehweg zu erweitern		gering	niedrig	Längsverkehr	mittel	mittel-fristig
III	III.10	Rathaus-Vorplatz	nord	Durch die offene Platzgestaltung fehlt die innere Leitlinie zur Orientierung für sehingeschränkte Personen		Taktiler Leitsystem vom Rathaus zur Bushaltestelle installieren		gering	niedrig	Barrierefreiheit	mittel	mittel-fristig
III	III.11	Johann-Jakob-Astor-Straße, Lindenplatz	süd	Parkende Kfz in nicht markierten Bereich im verkehrsberuhigten Bereich		Kontrolle und Sensibilisierung		gering	niedrig	Längsverkehr	mittel	mittel-fristig
III	III.12	Johann-Jakob-Astor-Straße, Haus Nr. 16 / Lindenplatz	süd	Verkehrsberuhigter Bereich mit Gehweg ausgestaltet, wodurch eine ungewollte Trennung der Verkehrsarten entsteht		Umgestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs, sodass keine scheinbare Trennung der Verkehrsarten mehr vorliegt (Mischverkehrsfläche)		gering	niedrig	Längsverkehr	mittel	langfristig

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/Problem-situation	Foto	Maßnahmen-empfehlung	Interims-/ Alternativ-lösung	Kosten-schät-zung	CO ₂ Einspar-potenzial	Hand-lungsfeld	Prio-rität	Umset-zungs-hori-zont
III	III.13	Johann-Jakob-As-tor-Straße, Haus Nr. 35	nord	Oberflächenschäden		Instandsetzung der Oberfläche		gering	niedrig	Längsverkehr	gering	langfris-tig
III	III.14	Johann-Jakob-As-tor-Straße Höhe Im Riegel/Sickinger Weg	-	In beide Richtungen entlang der Haupt-route ist erst über 500 m Entfernung eine Querungshilfe vorhanden		Überprüfung des Einsatzes einer Querungshilfe im Verlauf der Nebenroute Im Riegel/Sickinger Weg)		mittel	mittel	Querung	mittel	mittel-fristig

Abbildung 67: Maßnahmen Route IV

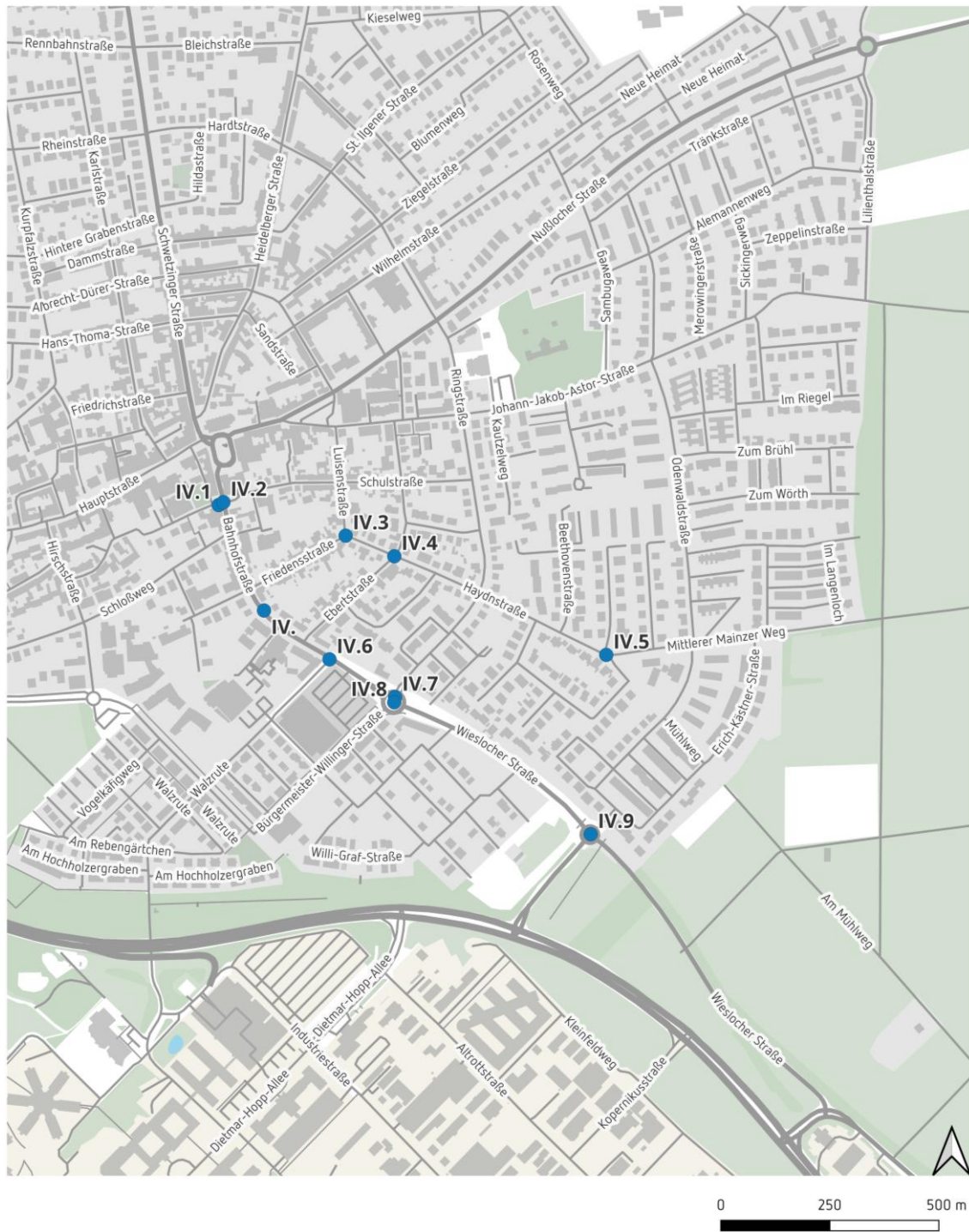


Tabelle 5: Maßnahmentabelle Route IV

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
IV	IV.1	Knotenpunkt Bahnhofstraße/Obere Grabenstraße		Engstelle durch Poller und Verkehrsschild		Überprüfung der Neupositionierung des Verkehrsschildes, um die Gehbahn von Einbauten freizuhalten		gering	niedrig	Längsverkehr	mittel	mittelfristig
IV	IV.2	Kreisverkehr Bahnhofstraße/Obere Grabenstraße/Schulstraße		Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeiten		Einrichtung von Fußgängerüberwegen in den drei Kreisverkehrsarmen (Schulstraße, südlichen Bahnhofstraße und Obere Grabenstraße) und Verlegung des Fußgängerüberwegs in der nördlichen Bahnhofstraße in Richtung Süden	Ist die Verlegung des Fußgängerüberwegs in der nördlichen Bahnhofstraße aufgrund von Rahmenbedingungen nicht möglich, ist eine Abwägung der Einrichtung der anderen Fußgängerüberwege vorzunehmen.	mittel	mittel	Querung	mittel	mittelfristig

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
IV	IV.3	Knotenpunkt Luisenstraße/Haydnstraße	nord	Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge im Knotenpunktbereich		Einsatz von Halteverbotslinie (Zickzacklinie), Regelmäßige Kontrolle		gering	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig
IV	IV.4	Haydnstraße/Ebertstraße	süd	Fehlende Bordsteinabsenkung		Bordsteinabsenkung in der direkten Querungsfurt		gering	niedrig	Barrierefreiheit	mittel	mittelfristig
IV	IV.5	Haydnstraße/Mittlerer Mainzer Weg		Ungeordneter Kreuzungsbereich mit überbreiten Querungen		Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig
IV	IV.6	Ecke Walzrute/Bahnhofstraße		Bushaltestelle ohne Querungshilfe, nächsten Querungen in 200 bzw. 100 m Entfernung		Überprüfung des Einsatzes einer Querungshilfe (z. B. FGÜ) in der Einmündung der Walzrute		mittel	mittel	Querung	mittel	mittelfristig




Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
IV	IV.7	Kreisverkehr Nahversorgungszentrum		Querungsbedarf aber keine abgesicherten und sichere Querungshilfen		Einsatz von FGÜ an allen Knotenarmen		mittel	mittel	Querung	hoch	mittelfristig
IV	IV.8	Kreisverkehr am Nahversorgungszentrum		Durch fehlendes taktiler Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an der Querungsstelle ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig
IV	IV.9	Mühlwegkreisel		Durch fehlendes taktiler Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an der Querungsstelle ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler Leitsystem inkl. differenzierte Bordhöhen installieren		gering	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig

Abbildung 68: Maßnahmen Route V

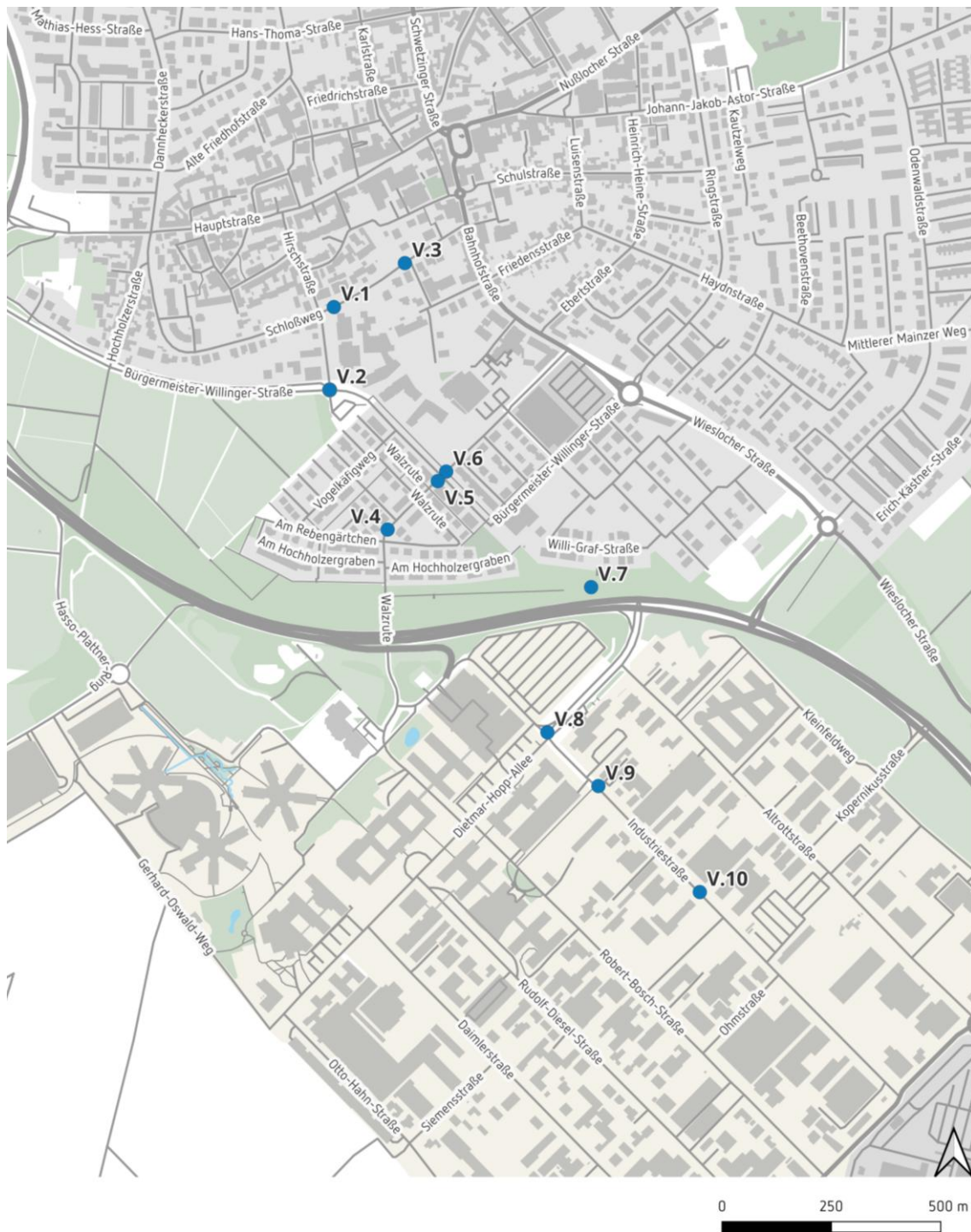








Tabelle 6: Maßnahmentabelle Route V

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
V	V.1	Schloßweg, Höhe Haltestelle Feuerwehrhaus	-	Durch fehlendes taktiler Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler Leitsystem inkl. differenzierter Bordhöhen installieren		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig
V	V.2	Astoria Kreis	-	Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeiten		Einsatz von FGÜ an dem nördlichen Knotenarmen		mittel	mittel	Querung	mittel	mittelfristig
V	V.3	Schloßweg, Höhe Am neuen Schulhaus	-	Durch fehlendes taktiler Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler Leitsystem inkl. differenzierter Bordhöhen installieren		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
V	V.4	Walzrute, ab Bushaltestelle Walzrute	ost	Schmaler markierter Gehweg		Bauliche Ausführung des Gehwegs überprüfen		hoch	niedrig	Längsverkehr	gering	mittelfristig
V	V.5	Walzrute ab B.-W.-Straße in Richtung Südwesten	ost	Engstelle durch legales Gehwegparkern		Parkflächen umstrukturieren, Rücknahme des VZ 315		gering	niedrig	Längsverkehr	mittel	mittelfristig
V	V.6	Bürgermeister-Willinger-Straße/Walzrute	-	Fehlende gesicherte Querungsmöglichkeit		Einrichten einer Querungsanlage (z. B. vorgezogenen Seitenräumen)		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittelfristig
V	V.7	Fußweg in Richtung Industriebücke	-	Eingeschränkte Beleuchtung		Beleuchtung überprüfen		gering	k. A.	Aufenthaltsqualität	hoch	kurzfristig

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
V	V.8	Knotenpunkt Industrie- straße, Dietmar- Hopp-Al- lee	beid- seitig	Durch fehlendes akustisches und taktilen Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktilen und akustisches Leitsystem inkl. differenzierten Bordhöhen installieren		mittel	niedrig	Querung	mittel	mittel- fristig
V	V.9	Industrie- straße	nordost	Bepflanzung ragt in lichten Raum des Gehweges und wirkt dadurch ungepflegt		Regelmäßiger Grünschnitt, Sensibilisierung der Anlieger		gering	niedrig	Längsverkehr	mittel	mittel- fristig
V	V.10	Industrie- straße, Höhe Bus- haltestelle	-	In beide Richtungen entlang der Hauptroute ist erst über 500 m Entfernung eine Querungshilfe vorhanden		Überprüfung des Einsatzes einer Querungshilfe (z. B. FGÜ) an der Bushaltestelle		mittel	mittel	Querung	mittel	mittel- fristig





7.2.2 Nebenroute

Die Maßnahmenliste zu den Nebenrouten setzt sich aus Hinweisen aus den Bürgerbeteiligungen sowie aus anderen Projekten zusammen und ist aufgrund des Schwerpunktes auf den Haupttrouten mit einer geringeren Priorität zu bewerten. Zudem basieren einige der Maßnahmen auf Hinweisen, denen im Rahmen dieses Projekts nicht vollständig nachgegangen werden konnte. Es handelt sich daher eher um Maßnahmenvorschläge als um bereits konkret ausgearbeitete Maßnahmen. Aufgrund dessen liegt auch nicht zu jeder Situation ein Bild vor.

Tabelle 7: Maßnahmentabelle Nebenroute

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
N	N.1	Rockenauerpfad, Höhe Kinderkrippe, Dannheckerstraße	beidseitig	Schmaler Gehweg mit nur 1 m Breite		Erweiterung des Gehwegs, Einbahnstraßenregelung prüfen		-	-	Längsverkehr	-	-
N	N.2	Bleichstraße	beidseitig	Schmale Gehwege		Erweiterung des Gehwegs, Einbahnstraßenregelung prüfen		-	-	Längsverkehr	-	-

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
N	N.3	St. Ilgener Straße	beidseitig	Schmale Gehwege		Einsatz von Multifunktionsstreifen, um den Gehweg zu erweitern		-	-	Schlüsselmaßnahme	-	-
N	N.4	KP Bürgermeister-Willinger-Str./B291	-	Querung der B291 durch Unterführung sehr umwegig		Überprüfung der Integration eines Fußgängerquerung am Knotenpunkt Bürgermeister-Willinger-Straße/B291 in Richtung Skatepark		-	-	Querung	-	-
N	N.5	Hirschstraße, Obere Grabenstraße, Goethestraße	-	Schrittgeschwindigkeit und parken in den eingezeichneten Flächen wird nicht eingehalten		Regelmäßige Kontrollen und Information/Sensibilisierung		-	-	Längsverkehr	-	-
N	N.6	Bürgermeister-Willinger-Straße, Höhe Hochholzer Straße	-	Durch die hohe Verbindungsfunktion in Richtung ST. Leon-Rot/Naherholungsgebiet besteht Querungsbedarf im Fußverkehr		Schaffung einer Querungshilfe durch vorgezogene Seitenräume		-	-	Querung	-	-

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
N	N.7	Feldweg parallel zum Hasso-Plattner-Ring	-	Eingeschränkte Beleuchtung		Beleuchtung überprüfen und anpassen		-	-	Längsverkehr	-	-
N	N.8	Kreisverkehr Impexstraße / John-Deere-Straße	-	fehlende Querungshilfe an dem Kreisverkehr		Überprüfung des Einsatzes von FGÜ		-	-	Querung	-	-
N	N.9	Nußlocher Straße, Haus Nr. 46	beidseitig	Engstelle durch illegales Gehwegparken		Verstärkte Kontrollen; Sensibilisierung der Anlieger		-	-	Querung	-	-
N	N.10	Friedhof-Walldorf	-	Fehlende Kontrastierung der Treppenanlage und beidseitige Handläufe		Kontrastierung der ersten und letzten Stufen und Anbringen von beidseitigen Handläufen		-	-	Längsverkehr	-	-

Gruppe	Nr.	Straße / Abschnitt (Verortung)	Seite	Mangel/ Problemsituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Kostenschätzung	CO ₂ Einsparpotenzial	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont
N	N.11	Schulstraße Haus-Nr. 20	süd	Engstelle durch Treppe		Kontrastmarkierung des einengenden Elements, neue Straßenraumneuaufteilung		-	-	Längsverkehr	-	-
N	N.12	Nußblocher Straße, Haus Nr. 46	beidseitig	Engstelle durch illegales Gehwegparken		Straßenraumumgestaltung, z.B. Einsatz von Multifunktionsstreifen (siehe Schlüsselmaßnahmen),	langfristig: Gestaltung und ordnungsrechtliche Ausführung als Mischverkehrsfläche	-	-	Längsverkehr	-	-
N	N.13	Knotenpunkt Industrie- straße Höhe SAP SE	beidseitig	Durch fehlendes akustisches und taktiles Leitsystem und differenzierte Bordhöhen an LSA ist die barrierefreie Nutzung eingeschränkt		Taktiler und akustischer Leitsystem inkl. differenzierter Bordhöhen installieren				Querung		

7.2.3 Querungsanlagen außerhalb der Fußverkehrsrouten

Da Querungsanlagen insbesondere außerhalb alltäglicher Fußverkehrsrouten eine wichtige Rolle spielen, sind im Folgenden zusätzliche Maßnahmen zu ihrer barrierefreien Gestaltung aufgeführt. Gerade an Stellen, an denen der Fußverkehr nicht im Vordergrund steht, ist eine barrierefreie Ausstattung dennoch notwendig, damit diese Wege überhaupt sicher und komfortabel zu Fuß genutzt werden können. Eine Übersicht der Barrierefreiheit aller Querungsanlagen ist in Abbildung 40 in Kapitel 5 gegeben.

Diese Querungsanlagen außerhalb der Fußverkehrsrouten, die bislang noch nicht barrierefrei ausgestattet sind, werden im Folgenden aufgelistet. Für alle diese Standorte ist die Installation eines taktilen Leit-systems einschließlich differenzierter Bordhöhen erforderlich.

- Mittelinsel an der Josef-Reiert-Straße
- LSA Schwetzingen Straße auf Höhe der Bushaltestelle Walldorf Tierpark
- Mittelinsel Kreisverkehr der Nußlocher Straße/Lilienthalstraße und zu den Schrebergärten
- LSA Nußlocher Straße auf Höhe der Bushaltestelle Nußlocher Straße
- FGÜ Nußlocher Straße Höhe Sambugaweg
- Mittelinsel Kopernikusstraße Höhe Kleinfeldweg

7.3 Weitere Umsetzungs- und Finanzierungshinweise

7.3.1 Finanzielle Ressourcen

Zu den anfallenden Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen kann im Rahmen des Konzepts nur eine grobe Schätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen, dem konkreten Planungsumfang sowie der Kombination mit bzw. der Abhängigkeit von anderen Maßnahmen abhängen. Im vorliegenden Konzept liegt bisher eine Zuordnung der Mängel in einen Maßnahmentypus stichwortartig vor. Es gibt zu den Maßnahmen jedoch noch keine Plandarstellungen, Massenermittlungen und Grundlagenprüfungen mit definierten Grenzen des Planungsumfangs. Des Weiteren ist durch kontinuierliche und konjunkturabhängige Preissteigerungen vor allem bei Materialien und Ausführungsleistungen im Infrastrukturbereich mit einer sich verändernden Preisstruktur zu rechnen.

Hilfreich ist eine enge Koordinierung der Einzelmaßnahmen im Maßnahmenkatalog mit anderen Planungs- und Sanierungsprojekten der Stadt. Dies betrifft die Planung im Besonderen, aber auch die Bauausführung. Auch die ämterübergreifende Ressourcenplanung spielt bei der positiven Beeinflussung des Projektfortschritts eine große Rolle. Besondere Synergien können durch Maßnahmen im weiteren Infrastrukturausbau liegen. Beispielhaft zu nennen sind der Glasfaserausbau oder ein vergleichbarer, noch nicht absehbarer, Ausbau im Telekommunikationsbereich oder ein flächendeckender Ausbau von Fern- oder Nahwärme.

Zielführend ist, dass die ortskundigen Planer:innen und Ingenieur:innen aus dem Fachbereich 4 (bspw. FD 42 Stadtplanung, Räumliche Entwicklung und FD 44 Tiefbau, Öffentlicher Raum und Landschaft) in einem ersten Schritt prüfen, welche Maßnahmen kurzfristig und eher baulich niederschwellig umgesetzt werden können.

In einem zweiten Schritt können die weiteren (und ggf. größeren) Planungsprojekte aus dem Maßnahmenkatalog in einzelne Arbeitspakete geschnürt werden, die dann zunächst im AK Nahmobilität diskutiert, von der Stadtverwaltung in eine Vorplanungsreife überführt (Leistungsphasen 1 - 2) und vom Gemeinderat verabschiedet werden. In diesen Paketen sind auch Maßnahmenvorschläge enthalten, die keine akuten Mängel angehen, sondern die Sicherheit und den Komfort für zu Fuß Gehende steigern. Das ämterübergreifende Erarbeiten einer Bearbeitungsstrategie könnte hier auch mit Blick auf die Kosten (Finanzmittelplanung und Fördermittelakquise) zielführend sein.

Zur Sicherstellung der Finanzierung kann die Stadt Walldorf ein gesondertes Investitionsprogramm Fußverkehr oder Umsetzungsprogramm Fußverkehrskonzept ins Leben rufen. Ein Ziel- bzw. Sockelwert von mindestens 10 Euro pro Einwohnenden und Jahr dient als Orientierung für eine kontinuierliche Investition in den Fußverkehr. Dieses jährlich fixierte Budget ist notwendig für eine konsequente, kontinuierliche finanzielle Förderung des Fußverkehrs in Walldorf. Analog zu den Ausführungen im Radverkehrskonzept ist auch ein Betrag von 30 Euro pro Einwohnenden und Jahr für den Fußverkehr anzustreben (vgl. Radverkehrskonzept Stadt Walldorf 2022).

Durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Kontinuierlich werden hier die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Auch Planungskosten sind pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. (Mehr Infos zur Förderlandschaft gibt es unter:

<https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>) Zusätzlich können hier die Beratungsleistungen des Regierungspräsidiums Karlsruhe und die Unterstützungsangebote der AGFK-BW in Anspruch genommen werden.

7.3.2 Personelle Ressourcen

Mit dem vorliegenden Fußverkehrskonzept besitzt die Stadt Walldorf eine Vielzahl an Maßnahmenvorschlägen, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollten. Neben der Bereitstellung von finanziellen Ressourcen sollte für die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge auch die passenden personellen Ressourcen geschaffen werden. Das Land Baden-Württemberg fördert 50 % der anfallenden Kosten bei der Einrichtung neuer Personalstellen u.a. im Bereich Fußverkehr. Weitere Informationen unter:

<https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/personalstellenfoerderung/>

7.3.3 Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Beschlossene oder umgesetzte Maßnahmen sollten zudem an die Öffentlichkeit kommuniziert werden. Die Kommunikation im Hinblick auf das Leuchtturmprojekt Sommerstraße (vgl. Kapitel 7.4) kann dahingehend als gutes Vorbild dienen.

Dies erhöht die Akzeptanz und die Wirkung der Maßnahmen. Folgende Möglichkeiten bieten sich an:

- Nutzung von sozialen Medien, Presse und Postwurfsendungen.
- Bürgerbeteiligungen bei der Planung neuer Maßnahmen.
- Aktive Nutzung des Online-Mängelmelders, um Anliegen der Bürgerschaft effektiv zu bearbeiten.

Mit einer klaren Strategie, engagierten Akteur:innen und der Nutzung von Förderprogrammen kann Walldorf eine Vorreiterrolle in der Fußverkehrsförderung einnehmen und langfristig eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität sicherstellen.

7.4 Leuchtturmprojekt „Sommerstraße“ - Verkehrsversuch vordere Hauptstraße

In der Bearbeitung des Fußverkehrskonzepts wurde schon früh ein inhaltlicher und räumlicher Fokus deutlich: Die vordere Hauptstraße im Bereich zwischen Drehscheibe und Marktplatz. Hier gab es im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für das Fußverkehrskonzept sowohl in der Online-Beteiligung als auch im Bürgerworkshop zahlreiche Einwände und Punkte, die den Status quo adressierten (vgl. Kapitel 2). Dazu zählen viele spezifische Anmerkungen für die vordere Hauptstraße, die die Aufenthaltsqualität, Rolle des Einzelhandels, Konflikte zwischen den Verkehrsträgern oder Engstellen (für den Fußverkehr) umfassten. Diese Einschätzung teilen auch andere Konzepte wie das Einzelhandelsgutachten. Auch die aus den Daten der Beteiligung für das Fußverkehrskonzept generierte Heatmap mit einer hohen Anzahl von eingezeichneten Routen in der Hauptstraße stellt gerade die vordere Hauptstraße als besonders zentrale Achse für den Fußverkehr in Walldorf heraus. Dies untermauert auch die ergänzend durchgeführte GIS gestützte Routenanalyse, die auf Grundlage der Quellen (Wohnorte) und allen voran der Ziele (als „Points of Interest“) besonders stark genutzte Routen identifiziert. Auch die darauf aufbauende Definition als Hauptroute sowie die Bestandsanalyse untermauerte einen Handlungsbedarf und auch -druck (vgl. Kapitel 5).

Auf Basis dieser Gemengelage wurde die Umgestaltung der vorderen Hauptstraße als Leuchtturmprojekt mit besonderer Relevanz als Maßnahme in das Fußverkehrskonzept aufgenommen und die Umsetzung priorisiert. Für eine kurzfristige Realisierung möglicher Einzelmaßnahmen bot sich das exemplarische Austesten und Erproben im Rahmen eines Verkehrsversuchs an. Dieser ermöglichte es, einzelne Maßnahmenbausteine auszutesten, bevor sie baulich und langfristig umgesetzt oder auch verworfen werden. Damit gelang es wichtige Erkenntnisse zu generieren, die dazu beitragen, die Qualität für den Fußverkehr zu verbessern und gleichzeitig etwaige Nutzungskonflikte o.ä. zu identifizieren.

In der Sitzung vom 17. Dezember 2024 hat der Gemeinderat die temporäre Umgestaltung der östlichen Hauptstraße beschlossen. Details wurden in den folgenden Monaten auch in weiteren Gremienterminen spezifiziert. Die Umsetzung als Verkehrsversuch erfolgte dann vom 5. Juni bis einschließlich 30. September 2025.

Abbildung 69: Impressionen vom Verkehrsversuch "Sommerstraße"

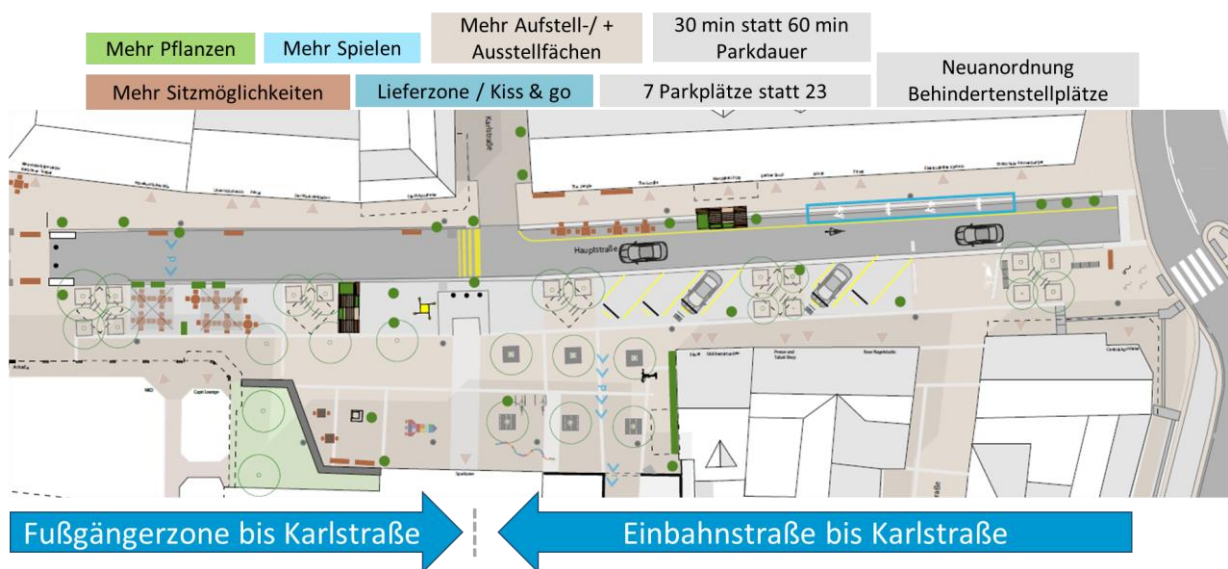


Quelle: Stadt Walldorf

Einbahnstraßenregelung und Verlängerung der Fußgängerzone

1. Durch die Verlängerung der Fußgängerzone im Westen bis zur Karlstraße wurde der gesamte Straßenraum mit den angrenzenden Parkplätzen ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt und dadurch der konfliktreiche Parksuchverkehr in diesem Bereich unterbunden. In diesem Teilbereich wurden die Aufenthaltsflächen durch Pflanzen, Sitzmöbel und im Bereich des Sparkassenvorplatzes durch Spielmöglichkeiten aufgewertet.
2. Von der Drehscheibe bis zur Karlstraße wurde eine Einbahnstraße mit *Radverkehr frei* ausgewiesen. Durch die damit reduzierte nötige Fahrbahnbreite und die zusätzliche Schrägaufstellung der Parkplätze konnte die Seitenräume beidseitig barrierefreier gestaltet werden. Vor allem auf der nördlichen Straßenseite wurde zusätzlicher Platz für Pflanzen, Sitzmöbel und für die angrenzenden Gewerbetreibenden (*Liefer- und Kiss-and-Ride-Zone*) gewonnen.

Abbildung 70: Umsetzung des Verkehrsversuchs "Sommerstraße"



Quelle: Stadt Walldorf

7.4.1 Auswertung Evaluations- und Beteiligungskonzept der „Sommerstraße“

Als wichtiges Element eines Verkehrsversuchs wurde begleitend auch ein Evaluations- und Beteiligungskonzept erarbeitet, um damit Vor- und Nachteile zu analysieren und eine langfristige Perspektive für Änderungen und Modifikationen des Status quo erarbeiten zu können. Das Konzept bestand aus mehreren Bausteinen:

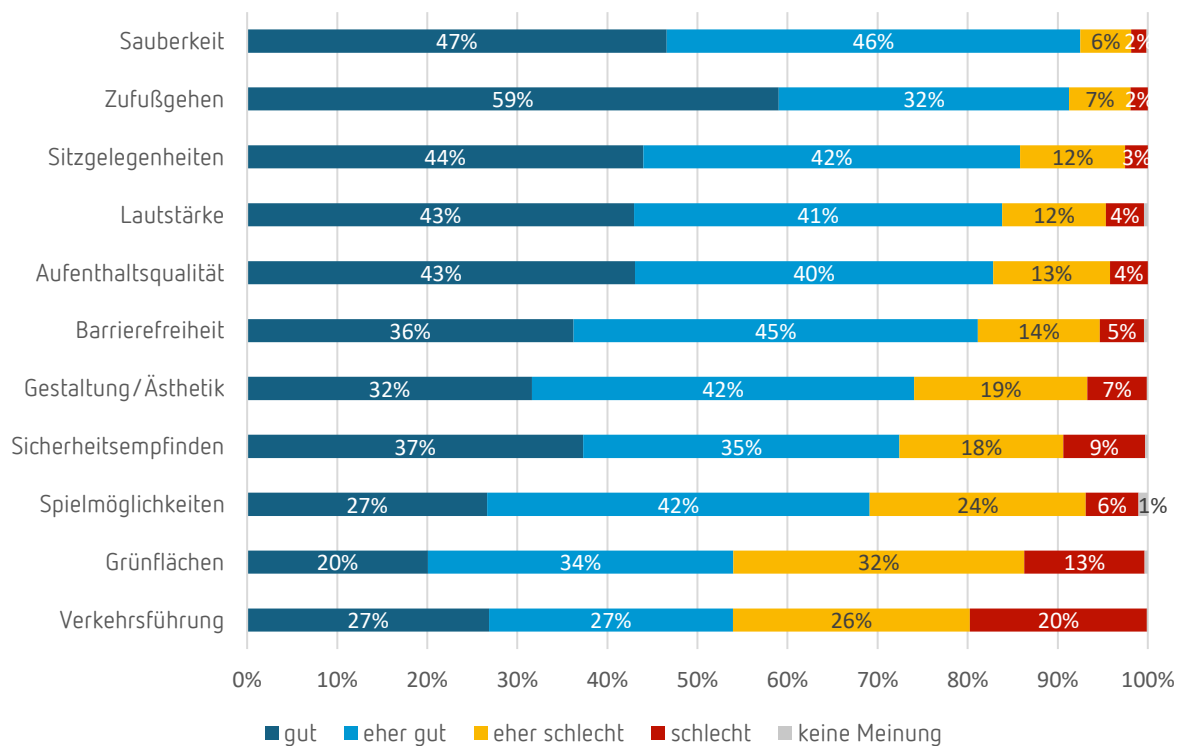
Repräsentative Befragung

Allen voran wurde eine begleitende Personenbefragung als repräsentative Erhebung durchgeführt, um ein Meinungsbild zur Umgestaltung einzuholen. Um die Repräsentativität zu gewährleisten, wurden als Zufallsstichprobenziehung mit einer Bruttostichprobengröße von 3.125 Personen per Zufall zur Teilnahme ausgelost. Damit wurde beinahe jede vierte erwachsene Person in Walldorf zur Teilnahme an der repräsentativen Befragung angeschrieben. Mit 770 ausgefüllten Fragebögen lag der Rücklauf deutlich

über dem erwartbaren Niveau. Zunächst wurde von den Teilnehmenden eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß konstatiert. Die Mehrzahl geht (auch daher) wöchentlich in der Innenstadt einkaufen.

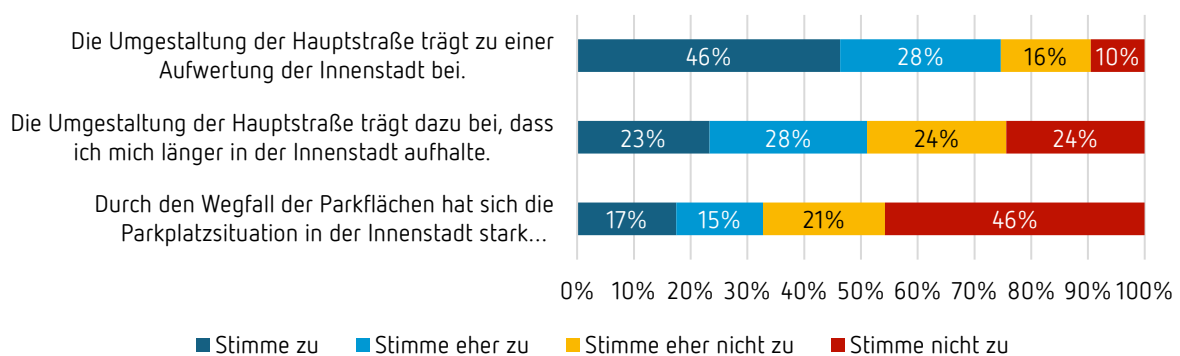
Insgesamt wurde die temporäre Umgestaltung überwiegend positiv bewertet: 46% der befragten Personen stimmten der Aussage zu, dass die Umgestaltung der östlichen Hauptstraße zu einer Aufwertung der Innenstadt beiträgt. Weitere 28% stimmten der Aussage eher zu. Insbesondere Sauberkeit, das Zufußgehen, Sitzmöglichkeiten, Lärmentwicklung und Aufenthaltsqualität sowie die Barrierefreiheit waren positive Aspekte. Verbesserungspotenzial wurde für die Grünflächen und die Verkehrsführung angemerkt.

Abbildung 71: Bewertung der Umgestaltung (Ergebnis der repräsentativen Erhebung)



Quelle: Planersocietät (Frage: Wie bewerten Sie die Umgestaltung im Hinblick auf:)

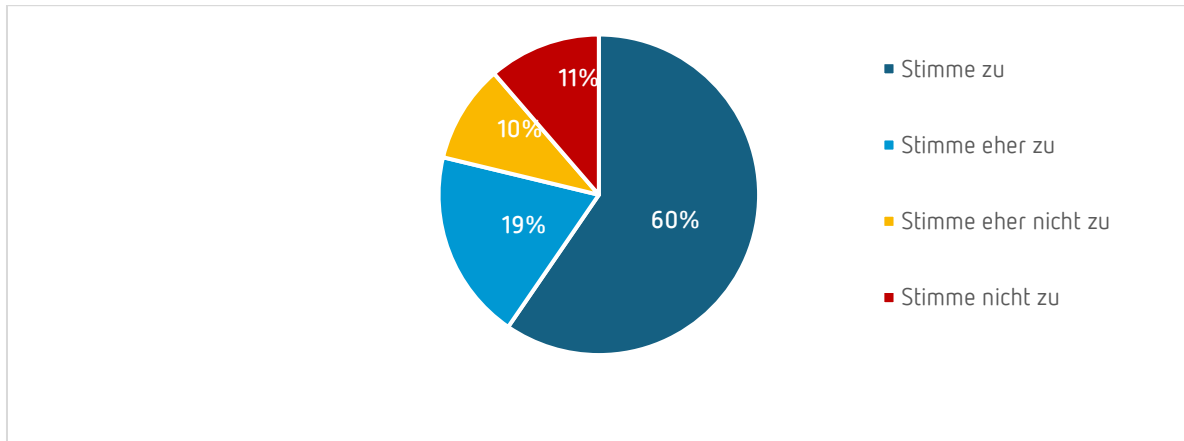
Abbildung 72: Auswirkungen der Umgestaltung (Ergebnis der repräsentativen Erhebung)



Quelle: Planersocietät (Frage: Wie hat sich die Umgestaltung der Hauptstraße für Sie ausgewirkt? Mit welchen Aussagen stimmen Sie überein?)

Einer dauerhaften Umsetzung stimmten 79% der Befragten zu bzw. eher zu. Bei einer dauerhaften Umgestaltung ist bei den Befragten zukünftig auch eine häufigere Nutzung zu erwarten: 40% der Befragten schätzen ein, dass sie die Hauptstraße bei einer dauerhaften Umgestaltung häufiger nutzen werden; nur 8% wollen sie seltener nutzen.

Abbildung 73: Meinung zur dauerhaften Umsetzung (Ergebnis der repräsentativen Erhebung)



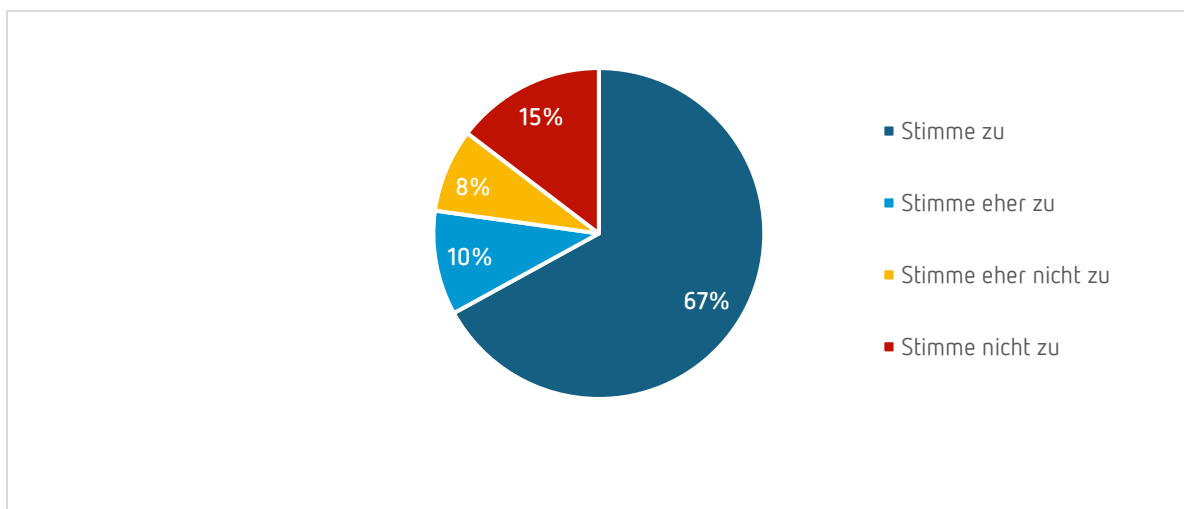
Quelle: Planersocietät (Frage: Sollte die Umgestaltung der Hauptstraße dauerhaft umgesetzt werden?)

Offene Umfrage (online)

Über eine offene Onlinebeteiligung, analog zur o.g. repräsentativen Befragung konnten alle Menschen, auch die, die nicht zur repräsentativen Befragung eingeladen wurden, ihre Meinung äußern. Über die offene Befragung wurden 315 weitere Datensätze generiert (eine Teilnahme per Papierfragebogen war auch möglich). Eingeladen wurde über den Internetauftritt der Stadt, QR-Codes auf den Plakaten und den Informationsstelen vor Ort, Postkarten sowie über Berichte in der Walldorfer Rundschau.

Der Fragenkatalog war dabei identisch zur o.g. repräsentativen Erhebung. Auch das Antwortverhalten war insbesondere im Hinblick auf die Einschätzung und Bewertung des Verkehrsversuchs vergleichbar. Der dauerhaften Umsetzung stimmten hier 77% der Befragten zu bzw. eher zu

Abbildung 74: Meinung zur dauerhaften Umsetzung (Ergebnis der offenen Umfrage)



Quelle: Planersocietät (Frage: Sollte die Umgestaltung der Hauptstraße dauerhaft umgesetzt werden?)

Postkartenkurzbefragung (vor Ort)

Ergänzend wurde im Sinne einer Passantenbefragung eine Kurzbefragung vor Ort mittels Postkarten durchgeführt. 305 Postkarten wurden ausgefüllt. Inhalt war ein Freitextfeld und die oben aufgeführte Frage (siehe Abbildung 71) zur Bewertung unterschiedlicher Aspekte der Umgestaltung. Auf den Postkarten wurden insbesondere die Sitzgelegenheiten, die Aufenthaltsqualität, die Sauberkeit und das Zufußgehen als positive Aspekte gesehen. Weiterhin haben auch hier die anderen Aspekte Zustimmungswerte (gut und eher gut zusammen betrachtet) von rund 70-90%. Der Aspekt Grünflächen wurde vor Ort im Vergleich zur Repräsentativen Befragung deutlich besser bewertet. Auffällig ist auch, dass hier insbesondere zur Barrierefreiheit häufig keine Angaben gemacht wurden. Analog zur repräsentativen Befragung wurde die Verkehrsführung mit Abstand am schlechtesten bewertet. 27% lehnen die Verkehrsführung ab und 15% eher ab. Auch hier wird jedoch durch die zusätzlichen Freifeldangaben deutlich erkennbar, dass dabei von den insgesamt 42% mit ablehnender Haltung 18% eine Komplettschließung der Hauptstraße für den Pkw-Verkehr bzw. eine Verlängerung der Fußgängerzone bis zur Schwetzingener Straße fordern. Insgesamt wird diese Forderung nach einer Kompletterweiterung der Fußgängerzone bis zur Schwetzingener Straße bei 23% der Postkarten deutlich.

Überwiegend wurde die temporäre Umgestaltung auch bei der Postkartenkurzbefragung positiv bewertet. Wie bei der repräsentativen Befragung und der offenen Umfrage waren die Tendenzen im Grundsatz erkennbar, gingen jedoch mit einer stärkeren Polarisierung einher.

Fragebogen für Gewerbetreibende

Zusätzlich wurden insgesamt 40 Gewerbetreibende per spezifischem Fragebogen schriftlich kontaktiert. Es gab jedoch nur 16 Rückmeldungen (zwei nicht aus dem Bereich der vorderen Hauptstraße). Der entsprechende Fragebogen war möglichst analog zum Fragebogen der öffentlichen Umfrage bzw. der repräsentativen Befragung aufgebaut. Ergänzend wurden nach den allgemeineren Fragen zum Verkehrsverhalten, zur Sommerstraße und dessen Bewertung auch die spezifischen Auswirkungen auf die Betriebe abgefragt. Analog zur repräsentativen Befragung und zur offenen Umfrage wurde auch durch die Gewerbetreibenden die Verkehrsführung mit Abstand am schlechtesten bewertet. Abgefragt wurden auch die Auswirkungen der Umgestaltung auf die Betriebe: 38% der Gewerbetreibende sahen negative Auswirkungen.

Auch in der Bewertung der Sommerstraße insgesamt, sahen diese die Gewerbetreibende deutlich schlechter, insgesamt betrachtet jedoch auch zustimmend: Nur 25% der Gewerbetreibenden stimmen der Aussage zu, dass die Umgestaltung der Hauptstraße zu einer Aufwertung der Innenstadt beiträgt 31% stimmten aber eher zu.

Insgesamt war jedoch auch bei der Frage zur dauerhaften Umgestaltung als Hauptergebnis festzuhalten, dass diese auch bei den Gewerbetreibenden mit 56% mehr Zustimmung für eine dauerhafte Umgestaltung erfährt, 37% lehnen diese ab bzw. eher ab.

Verkehrszählung und -beobachtung

Zwei videogestützte Zählungen mit gutachterlicher Analyse wurden an je sechs Standorten sowohl vor Umsetzung als auch während des Verkehrsversuchs durchgeführt:

- Drehscheibe (Knotenpunkt Hauptstraße/Schwetzingener Straße)
- Querschnittsbetrachtung in der Hauptstraße
- Karlstraße/Friedrichstraße
- Einfahrt/ Ausfahrt Parkhaus Drehscheibe
- Einfahrt/ Ausfahrt Parkhaus Astorgarten (Obere Grabenstraße)
- Einfahrt/ Ausfahrt Parkhaus Karlstraße

Dabei wurden jeweils zwei Tage für die Erhebung herangezogen: einmal mittwochs als repräsentativen Werktag sowie samstags als Tag am Wochenende. Die Erhebung fand für die Zählpunkte 1-3, welche als Knoten mit Richtungsströmen erhoben wurden, in den Zeiträumen 6-10 Uhr, 12-14 Uhr sowie 15-19 Uhr statt. Die Ein- und Ausfahrten der Parkhäuser wurden über einen Zeitraum von 24h ausgewertet

Kfz-Verkehr

Durch die Ausweisung der Hauptstraße als Einbahnstraße und dem damit verbundenen Wegfall des Richtungsverkehrs in Richtung Schwetzingener Straße konnte werktags der Kfz-Verkehr auf der Hauptstraße um rund 40 % reduziert werden. Die auf der Schwetzingener Straße von Norden einführende Verkehrsmenge ist dagegen um rund 20% gestiegen. Am Wochenende ist die Verringerung des Verkehrs auf 60% zu beziffern. Auf der Schwetzingener Straße hingegen ist eine leichte Abnahme der Verkehrsmenge zu beobachten. Grundsätzlich bleibt die Verkehrsmenge, welche in die Hauptstraße einfährt, in etwa gleich. Die Abnahme ist durch den Wegfall der Verkehrsbeziehung in Fahrtrichtung Schwetzingener Straße zu erklären.

Der Knoten Friedrichstraße / Karlstraße weist dazu eine deutliche Erhöhung der Verkehrsmenge während des Versuchs auf. Dies betrifft hauptsächlich die Verkehrsbeziehungen aus Süden. Hier wird die neu geschaffene Verkehrsbeziehung deutlich, dass die in die Hauptstraße einfahrenden Kfz über die Karl- und Friedrichstraße wieder zurück auf die Schwetzingener Straße geführt werden. Dies kann sowohl werktags als auch am Wochenende beobachtet werden. Trotz deutlicher Erhöhung auf den gesamten Tag gerechnet, liegt die Karlstraße an beiden Erhebungstagen in der Spitzenstunde nicht über den in der RAS06 empfohlenen Verkehrsstärken der entsprechenden Straßenkategorie. Die Spitzenstundenbelastung in der Karlstraße liegt sowohl werktags als auch am Wochenende bei rund 85 Kfz/h. Für die niedrigste Straßenkategorie, den Wohnweg, sind Verkehrsstärken von unter 150 Kfz/h empfohlen.

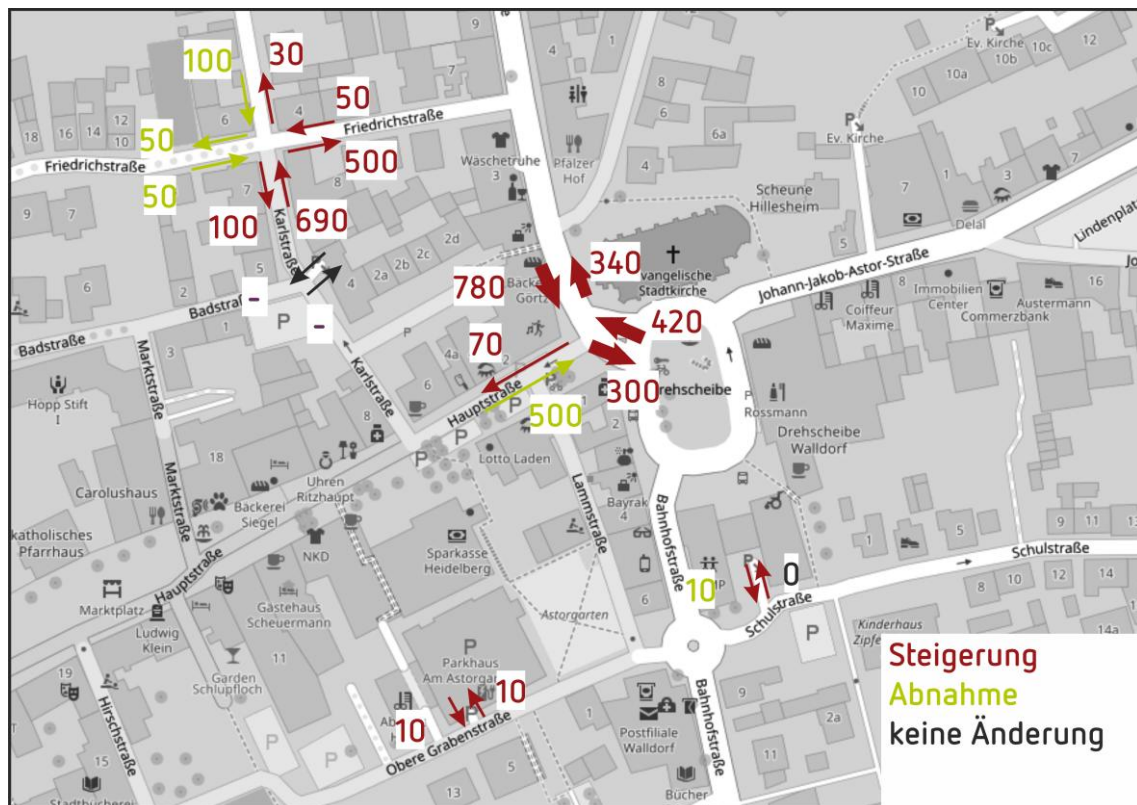
Für die Parkhäuser können gleichbleibende bzw. leicht steigende Zahlen konstatiert werden. Aufgrund von technischen Fehlern sind hier leider nicht alle Tage komplett auswertbar.

Radverkehr

Im Radverkehr konnte für die Zählstelle Schwetzingen Straße / Hauptstraße eine leichte Steigerung in der Verkehrsmenge werktags sowohl ein- (30%) als auch ausfahrend (5%) in die bzw. aus der Hauptstraße festgestellt werden. Am Wochenende ist hier ein leichter Rückgang von 9% (Einfahrten) und 30% (Ausfahrten) zu verzeichnen. Dies ist vermutlich auf das schlechtere Wetter (Regenschauer) während der Erhebung mit Ausweisung der Sommerstraße zurückzuführen.

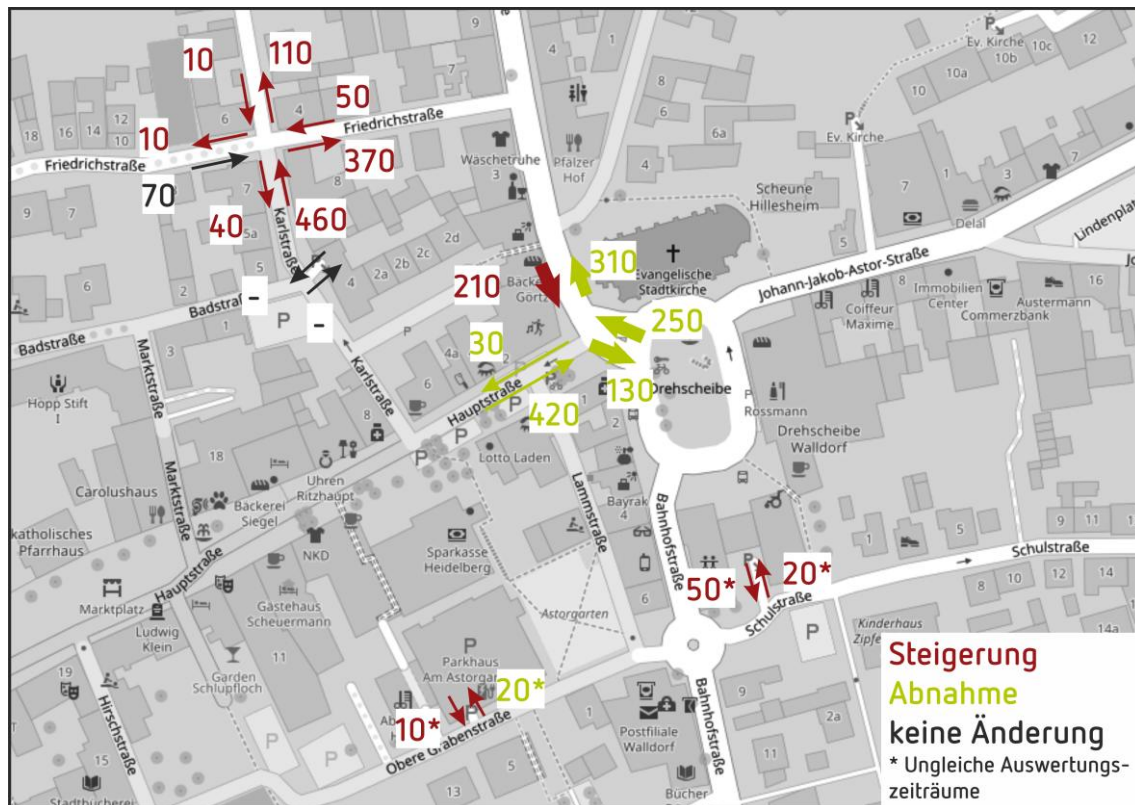
Der Radverkehr am Knoten Karlstraße / Friedrichstraße zeigt ein ähnliches Bild. Hier steigt die erhobene Menge im Zählzeitraum um 20% in der Ausfahrt bzw. 50% in der Einfahrt des südlichen Arms am Werktag. Am Wochenende liegt der Rückgang auf beiden Beziehungen bei etwa 30%.

Abbildung 75: Veränderung der Verkehrsmenge in Kfz pro Tag, werktags



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/) Copyright

Abbildung 76: Veränderung der Verkehrsmenge in Kfz pro Tag, Wochenende



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/) Copyright

Verkehrsbeobachtung

Zusätzlich zur Zählung der Verkehrsmengen wurde am Standort Schwetzingen Straße / Hauptstraße bzw. Anfang der Hauptstraße eine qualitative Beobachtung des Verkehrsgeschehens durchgeführt. Das Augenmerk lag hier auf Auffälligkeiten wie Rückstauungen sowie Fehlverhalten verschiedener Verkehrsträger.

- Standort 1: Schwetzingen Straße / Hauptstraße:
 - Vereinzelt entstehen Rückstauungen an der Drehscheibe durch haltende Busse. Dies stellt aber nur eine kurzfristige Einschränkung dar und führt zu keinen gravierenden Problemen.
 - Das Abbiegegebot nach rechts aus der Hauptstraße kommend wird von einigen Verkehrsteilnehmenden ignoriert. Vor allem Radfahrende halten sich nicht an diese Vorgabe.
 - Fahrräder queren die Drehscheibe meist über die Mitte und nutzen regelwidrig die entsprechenden Fußgängerüberwege (Zebrastrifen), um die Fahrbahn zu queren.
 - Grundsätzlich verhalten sich Radfahrende häufig nicht regelkonform und nutzen die Gehwege, welche nicht für den Radverkehr freigegeben sind oder fahren auf der falschen Straßenseite.
 - Während die Sommerstraße eingerichtet ist, verstoßen einige Kfz gegen die Einbahnstraßenregelung.

Insgesamt ist durch die Umgestaltung keine signifikante Veränderung des Verkehrsverhaltens am Standort zu beobachten.

- Standort 2: Hauptstraße
 - Teilweise sparen sich ausparkende Personen mit einem Kfz aus dem vorderen Bereich der Hauptstraße den Weg über die Karlstraße und fahren regelwidrig entgegen der Einbahnstraße zurück auf die Schwetzingen Straße. In Kombination der regelwidrige Nutzung und der neuen Anordnung der Parkplätze kommt es teilweise zu mehr Fahrzeugbewegungen durch rangierende Fahrzeuge. Bei Befolgung der Einbahnstraßenregelung liegen diese Fahrzeugbewegungen aufgrund der Anordnung und Nutzung der Parkplätze jedoch in einem normalen Rahmen.
 - Generell sind keine bzw. wenig Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden auf der Hauptstraße zu beobachten.

Auch hier ist durch die Umgestaltung am Standort keine signifikante Veränderung des Verkehrsverhaltens festzustellen.

Ergänzende Elemente des Evaluations- und Beteiligungskonzepts

Zusätzlich ergänzten weitere (auch informelle) Bausteine wie beispielsweise Feste und Aktionen, wie der Informationsstand zum Auftakt und zwei After-Work-Events, die Umsetzung des Verkehrsversuchs. Auch der Arbeitskreis Nahmobilität tagte zur Sommerstraße (u.a. mit Begehung vor Ort).

Fazit Leuchtturmprojekt als Verkehrsversuch

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse durchaus einstimmig, dass der Wunsch nach der Umgestaltung der vorderen Hauptstraße groß ist. Dabei hat die temporäre Umgestaltung in allen Befragungen bei den Walldorfer:innen aber auch den Besucher:innen Walldorfs hohe Zustimmung erhalten. Insbesondere Sauberkeit, das Zufußgehen, Sitzmöglichkeiten, Lärmentwicklung und Aufenthaltsqualität sowie die Barrierefreiheit wurden positiv benannt. Kritische und ablehnende Aspekte zeigten einzelne Aussagen seitens der Gewerbetreibenden (jedoch ohne klares und eindeutiges Meinungsbild) ab. Trotzdem fiel auch dort die Gesamtbewertung mit Zweidritteln eher zustimmend aus. Gleichzeitig wurde mit dem Evaluations- und Beteiligungskonzept für den Verkehrsversuch deutlich, dass für eine dauerhafte Umgestaltung insbesondere verkehrliche Aspekte einer weiteren Beratung und Diskussion bedürfen.

Die Besonderheit des Verkehrsversuchs lag neben der voranstehend skizzierten breiten Zustimmung in seiner Funktion als Leuchtturmprojekt dieses Fußverkehrskonzepts. Damit war es ein herausragendes, innovatives Vorhaben mit Vorbildfunktion, das als Signal und Inspiration für weitere Umsetzungsschritte aus der Maßnahmenkonzeption dienen wird. Dieser erste Realisierungsschritt trägt also nicht nur wegen der zentralen Lage und damit besonderen Relevanz im Herzen der Stadt (Zentrum des Handels und des Hauptnetzes für den Fußverkehr) sondern auch wegen der professionellen und gut kommunikativ begleiteten Vorgehensweise der Stadt einen entscheidenden Anteil am Gelingen des Leuchtturmprojekts des Fußverkehrskonzepts. Durch den Verkehrsversuch ließ sich in geeigneter Weise, ein Wandel anstoßen und durch das temporäre Austesten bzw. die Evaluation eine sichtbare Zukunftsperspektive schaffen.

8 Evaluationskonzept

Mit dem Fußverkehrskonzept hat die Stadt Walldorf ein zentrales Instrument geschaffen, um die Stadtentwicklung fußverkehrsfreundlich zu gestalten und die Mobilität in der Stadt mit dem fokussierten Blick auf den Fußverkehr strategisch nachhaltig zu entwickeln. Um die Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen sicherzustellen, sollte das Konzept nicht als statisches Planwerk betrachtet werden, sondern vielmehr als dynamischer Prozess. Eine kontinuierliche Überprüfung und Anpassung im Rahmen eines regelmäßigen Monitorings sind dafür besonders hilfreich.

Ein transparenter Umsetzungsprozess erhöht die Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz der Maßnahmen, insbesondere bei möglichen Anpassungen oder Nachsteuerungen. Für die Evaluation des Fußverkehrskonzepts könnten – wie in anderen Städten erfolgreich praktiziert – drei zentrale Säulen herangezogen werden:

Abbildung 77: Drei Säulen der Prozessevaluation



Darstellung: Planersocietät

Durch dieses Vorgehen kann das Fußverkehrskonzept dynamisch weiterentwickelt und den sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst werden, um den Anforderungen der Stadt und ihrer Bürger:innen langfristig gerecht zu werden

8.1 Umsetzungsanalyse

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung oder einer anderen Phase befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Als Basis sollten dafür die Maßnahmenpakete herangezogen werden (siehe Kapitel 7.2). Dort lässt sich aus einer Priorisierung und einem Umsetzungshorizont ein Ablaufplan für die Umsetzung der Maßnahmen ableiten. Die Umsetzung sollte durch eine kontinuierliche Abfrage des Bearbeitungsstands begleitet werden (vgl. Abbildung 78). Dieser lässt sich aus der Abschätzung der Priorisierung, des Aufwands und des damit verbundenen Zeithorizonts ableiten.

Maßnahmen, die einer kontinuierlichen Umsetzung bedürfen, wie beispielsweise Öffentlichkeitsarbeit oder die Pflege von Fußverkehrsinfrastrukturen, sind als Daueraufgaben zu sehen und sollten in einem regelmäßigen Abstand und mit entsprechenden Mitteln verfolgt werden. Kleinstmaßnahmen wie Markierungsarbeiten, die keiner besonderen Prüfung oder Bereitstellung von Mitteln bedürfen, oder sehr hoch priorisierte größere Maßnahmen, die beispielsweise die allgemeine Sicherheit von zu Fuß Gehenden betreffen, sollten innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden. Maßnahmen, die einer größeren Prüfung und Vorplanung bedürfen oder denen keine große Wirkung zugeschrieben wird, sollten in etwa fünf Jahren abgeschlossen werden. Alle weiteren großen Maßnahmen oder Maßnahmen, die eine lange Vorlaufzeit benötigen, können je nach Priorität und Umsetzung auch mehr als fünf Jahre in Anspruch nehmen.

Abbildung 78: Beispiel für einen Umsetzungsbericht

Wie ist der Stand?	Wie geht es weiter?	Abkürzung	Anzahl	%
<ul style="list-style-type: none"> umgesetzt (oder so ähnlich umgesetzt) zur Umsetzung beschlossen 	abgeschlossen	U1	85	32%
<ul style="list-style-type: none"> umgesetzt (oder so ähnlich umgesetzt) institutionalisiert 	kontinuierliche Aufgabe	U2	24	9%
<ul style="list-style-type: none"> Beratung im Rahmen eines anderen Projekts Grundsatzbeschluss vorhanden, Ausarbeitung folgt 	aktuelle Aufgabe	B1	45	17%
<ul style="list-style-type: none"> Beratung/Umsetzung steht noch aus 	künftige Aufgabe	B2	88	33%
<ul style="list-style-type: none"> Bearbeitung in einer anderen Organisationseinheit, nicht im Fachbereich Tiefbau und Verkehr 	keine Aufgabe im Fachbereich Tiefbau und Verkehr	KB	9	3%
<ul style="list-style-type: none"> (vorerst) keine Beratung Beratung zurück gestellt 	(vorerst) keine Aufgabe (im Fachbereich Tiefbau und Verkehr)	S	16	6%
			267	100%

Quelle: Stadt Offenburg, Beschlussvorlage 024/20

Denkbar ist die Verbildlichung in einem einfachen System, das z. B. wie folgt aufgebaut ist:

- „Grüne Ampel“: Maßnahme wurde bereits (in Teilen) umgesetzt
- „Gelbe Ampel“: Maßnahme ist in konkreter Planung/Vorbereitung/Umsetzung
- „Rote Ampel“: Maßnahme ist noch nicht umgesetzt/es wurde noch nicht in die Detailplanung eingestiegen
- „Blaue Ampel“: Maßnahme wurde geprüft und wird wegen eines negativen Ergebnisses nicht weiterverfolgt

Diese kurzen Übersichten (in einfacher Tabellenform) sollten in regelmäßigen Abständen (z. B. alle zwei Jahre) erstellt und auf dem aktuellen Stand gehalten werden. So können z. B. der Arbeitskreis (AK)

Nahmobilität sowie die Öffentlichkeit über den Fortgang der Projekte und damit der Umsetzung des Fußverkehrskonzepts informiert werden.

8.2 Wirkungsanalyse

Häufig wird der Fokus in der Verkehrsplanung einzig und allein auf die Umsetzung von Maßnahmen gelegt. Die Umsetzung allein ist jedoch keine Garantie, dass die gewünschten Entwicklungen erzielt werden. Daher ist es auch notwendig, die Wirkung zu prüfen.

Um die Wirkung zu bewerten, sollten die Indikatoren der Handlungsempfehlungen aus der Fußstrategie (10 plus 10 Punkte Programm) herangezogen werden (siehe Kapitel 6.1). Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate bis zu zwei Jahren), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Das vorgeschlagene Indikatorenset soll Walldorf als Anhaltspunkt für die Evaluation dienen (vgl. Tabelle 8). Es müssen nicht zwingend alle Indikatoren erfasst werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können. Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßigen Bericht (vgl. Kapitel 8.4) genutzt werden.

Auch wenn die Wirkungsanalyse mit größtenteils bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt wird, wird die Zusammenstellung und Auswertung der Daten sowie deren Interpretation und Bewertung personelle Ressourcen benötigen. Sofern eine Evaluation des Fußverkehrskonzepts erfolgen soll, müssen Zuständigkeiten geregelt und personelle Ressourcen reserviert oder ggf. geschaffen werden. Ebenso können weitere Akteur:innen wie lokale Gewerbetreibende aktiv in die Analyse integriert werden. So können bspw. Auswirkungen von Maßnahmen wissenschaftlich begleitet und die Ergebnisse für die Optimierung oder Anpassung der Maßnahmen genutzt werden. Ebenso können Maßnahmen wie Verkehrsversuche direkt begleitet und ausgewertet werden, um schnelle und aussagekräftige Ergebnisse generieren zu können (analog zum Leuchtturmprojekt „Sommerstraße“, vgl. Kapitel 7.4). Darauf aufbauend können Maßnahmen stadtwweit ausgeweitet werden.

Tabelle 8: Mögliche Indikatoren aus dem 10 plus 10 Punkte Programm

Handlungsempfehlungen	Mögliche Indikatoren
1. Zusammenschluss von wichtigen Akteur:innen fördern	Anzahl von Aktionen der AGFK-BW in Walldorf Anzahl von Sitzungen des AK Nahmobilität
2. Ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen	Anteil an Gehwegen/Gehwegabschnitten mit mind. 2,50 m Breite Anzahl von Multifunktionsstreifen/-flächen Anteil von Wegstrecken mit zugelassenem Gehwegparken (aufgeschlüsselt nach Routen)
3. Sicheres und komfortables Queren	Anzahl neuer Querungsanlagen Anzahl ertüchtigter Querungsanlagen mit taktilem Leitsystem Anzahl ertüchtigter Querungsanlagen mit Bordabsenkungen Anzahl ertüchtigter Querungsanlagen durch begleitende Sicherheitsmaßnahmen (z. B. vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln, Fahrbahnmarkierungen) Anzahl fußgängerfreundlicher LSA (z. B. konfliktfreie Schaltungen, Warte- und Freigabezeiten)
4. Qualitätsstandards für Hauptrouten definieren und anwenden	Anteil an Gehwegen/Gehwegabschnitten mit mind. 2,50 m Breite Anzahl verkehrsberuhigender Maßnahmen (z. B. bauliche Engstelle) Anteil an Gehwegen/Gehwegabschnitten mit taktilen Leitelementen Anzahl neuer Querungsanlagen Durchschnittlichen Abstand zwischen Querungsanlagen Anteil gesicherter Querungen (Querungsanlagen) an sämtlichen Knoten
5. Qualitätsstandards für Nebenrouten definieren und anwenden	Anteil an Gehwegen/Gehwegabschnitten mit mind. 2,50 m Breite Anzahl neuer Querungsanlagen Durchschnittlichen Abstand zwischen Querungsanlagen
6. Qualitätsstandards für Freizeitrouten definieren und anwenden	Anzahl Wegweisung Anzahl neuer Sitzgelegenheiten Anzahl neuer Spiel- und Sportgeräte (im direkten Umfeld der Routen)
7. Sitzmöglichkeiten und Angebote im öffentlichen Raum schaffen	Anzahl neuer Sitzgelegenheiten Investitionen je Route (bspw. Hauptroute) Investitionen in öffentliche WC, Beschattungselemente und/oder Wasserspiele
8. Anlassbezogene Beteiligungen durchführen und Öffentlichkeitsarbeit ausweiten	Beteiligung als Standard bzw. Begründung bei ausbleibender Beteiligung Standardbeteiligungsinstrument im festen Intervall (bzw. jährliche Begehung als Art Fußverkehrs-Check)

Handlungsempfehlungen	Mögliche Indikatoren
	Anzahl Aktionen im öffentlichen Raum
9. Schulwegplanung prüfen und aktuell halten	Regelmäßiges Prüfindervall für Schulwegpläne (alle 3 Jahre) Anzahl neuer Spiel- und Sportgeräte (im direkten Umfeld der Routen)
10. Ständige Unterhaltung/Winterdienst/Umleitung bei Baustellen berücksichtigen	Räumplan des Winterdienstes und Reinigungsplan sind deckungsgleich mit Haupttroutennetz Standardverfahren bei Baustelleneinrichtungen bestehend aus Planung und laufender Überprüfung während der Bauphase (besonderes Augenmerk auf Sicherung, Breite und Anrampungen)

Quelle: Planersocietät

Nicht alle Verbesserungen lassen sich quantifizierbar messen; sie können jedoch durch regelmäßige Befragungen der Bevölkerung zu Themen wie Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Verhaltensmustern erfasst werden. In Walldorf soll während der Umsetzung der Maßnahmen daher die Wirkung hinsichtlich der Zielerreichung analysiert werden. Diese kann auf vier methodischen Säulen basieren:

- Mobilitätserhebung in Form von Befragungen
- Verkehrserhebungen für den Fußverkehr
- (Informellere) Beteiligung in Form von Fußverkehrs-Checks
- Auswertung von Statistiken und Messungen

8.3 Einzelprojektanalyse

Die Einzelprojektanalyse sollte die detaillierte Prüfung besonders relevanter Projekte oder Maßnahmen umfassen.

In Walldorf trifft dies besonders auf die Anwendung der Mustermaßnahmen zu. Hier gilt es v. a. die Anwendung der stadtweiten Musteransätze in konkreten Vor-Ort-Maßnahmen zu betrachten. Auch bei Maßnahmen, bei denen spezifische oder neue Wege gegangen werden, soll die Umsetzung im Detail evaluiert werden. Damit können die gewonnenen Erfahrungen fundiert bewertet und systematisch dokumentiert werden. Im Ergebnis können Erfolge der Einzelmaßnahmen ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden. Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht auch ein Lernen aus Erfahrungen. Das Erproben von neuen Handlungsansätzen kann mit der Idee „Vom Projekt zum Prinzip“ durch die Evaluation systematisiert werden. Für verschiedene Maßnahmen kann es sich anbieten, einen zeitlich begrenzten Verkehrsversuch einzurichten und eine mögliche Umsetzung zu testen (siehe §45 StVO).

8.4 Evaluationsbericht

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzepts könnte ungefähr alle fünf Jahre (erstmalig 2030) ein Evaluationsbericht zusammengestellt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren (in politischen Gremien und gegenüber der Öffentlichkeit, bspw. auf der Internetseite der Stadt). Das Zeitintervall von fünf Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle fünf Jahre durchführbar sind und weil mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen gegenüber.

Ein Evaluationsbericht könnte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Walldorf (z. B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, regional bedeutende Planungen z. B. im ÖPNV); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen(-pakete) des Fußverkehrskonzepts
- Erstellung einer Zwischenbilanz im Sinne der Wirkungsanalyse: Darstellung der Ergebnisse von Indikatoren für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Fußverkehrskonzepts (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

In der Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden,

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der in dem Fußverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenpaketen) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab
- ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Fußverkehrskonzepts)

9 Zusammenfassung und Ausblick

Das Fußverkehrskonzept und seine ersten Umsetzungsschritte mit dem Leuchtturmprojekt „Sommerstraße“ markieren einen bedeutenden Meilenstein in der Stadt- und Mobilitätsentwicklung Walldorfs. Es vereint umfassende Analysen, Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen sowie Mustermaßnahmen und konkrete Maßnahmen, um das Zufußgehen attraktiver, sicherer und barrierefreier zu gestalten. Das Konzept basiert auf einem ganzheitlichen Ansatz, der die Interessen und Ansprüche aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigt und mit mobilitätsbezogenen Aspekten vereint.

Zentrale Elemente des Fußverkehrskonzepts waren eine umfangreiche Bestands- und Mängelanalyse der Fußwege in Walldorf sowie die Erarbeitung eines Fußverkehrsnetzes mit Haupt- und Nebenrouten. Schmale Gehwege, Engstellen, Nutzungskonflikte, unzureichende oder fehlende Querungen, die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Ziele wurden ebenso erfasst wie die Verbesserungspotenziale bei der Aufenthaltqualität, Barrierefreiheit und Wegweisung. Ergänzt wurde die Erhebung vor Ort durch eine aktive Einbindung der Bevölkerung. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung, bei der die Walldorfer:innen Anregungen und Ideen auf einer interaktiven Karte eintragen konnten, und des Bürgerworkshops flossen in die Bestandsanalyse ein. Bei dieser Dialogveranstaltung konnten interessierte Bürger:innen mit dem Planungsbüro und der Stadtverwaltung ins Gespräch kommen und sich aktiv in den Prozess einbringen. Der Arbeitskreis Nahmobilität, der die Erarbeitung des Fußverkehrskonzepts initiiert hat, begleitete die Erstellung des Fußverkehrskonzepts als Bindeglied zwischen gutachterlicher Arbeit, Politik und Bürgerbeteiligung. Die Offenlage des Zwischenberichts bot darüber hinaus die Gelegenheit, auf die bislang erarbeiteten Inhalte zu reagieren und zusätzliche wertvolle Hinweise einzubringen, die in die weitere Ausarbeitung des Konzepts eingeflossen sind.

Neben dem Fußverkehrsnetz wurde auch eine Fußstrategie für Walldorf entwickelt: Dieses 10-plus-10-Punkte-Programm beinhaltet zehn Zielsetzungen und zehn Handlungsempfehlungen. Darauf aufbauend folgte die Maßnahmenkonzeption mit fünf Mustermaßnahmen (Musterlösungen, Prinzipskizzen etc.) und einem ausführlichen und detaillierten Maßnahmenkatalog, die künftig die fußverkehrsfreundliche Entwicklung von Walldorf prägen werden.

Noch während der Erarbeitung des Fußverkehrskonzepts ist die Stadt Walldorf im Jahr 2025 einen ersten großen Umsetzungsschritt gegangen. Durch eine besonders engagierte und motivierte Arbeit von Stadtverwaltung, Politik und Stadtöffentlichkeit gelang es, erste Umsetzungsschritte dieses Fußverkehrskonzepts umzusetzen: Die östliche Hauptstraße als zentrale Achse im Fußverkehrsnetz wurde in einem Verkehrsversuch zur „Sommerstraße“ – das Leuchtturmprojekt des Konzepts. Durch diesen Schritt hat Walldorf gezeigt, wie sich auch komplexere Maßnahmen aus der theoretischen und konzeptionellen Phase in Richtung langfristige und praktische Umsetzung bringen lassen. Dazu beigetragen hat auch die professionelle Durchführung, die begleitende Öffentlichkeitsarbeit mit Informationen und festlichen Aktivitäten sowie die Begleitung durch eine intensive Evaluierung.

In den kommenden Jahren wird Walldorf schrittweise an diesem ersten Leuchtturmprojekt weiterarbeiten und damit die vordere Hauptstraße fußverkehrsfreundlicher machen, andere Projekte realisieren und die weiteren empfohlenen Maßnahmen Schritt für Schritt prüfen und umsetzen. Besondere Anwendung werden hier stadtwweit auch die Mustermaßnahmen finden. Begleitet durch eine laufende Evaluierung kann Walldorf seine Fußverkehrsfreundlichkeit somit kontinuierlich stärken und ausbauen.

10 Quellen

Bundesagentur für Arbeit 2025, Pendleratlas Deutschland, <https://pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-esslingen/leinfelden-echterdingen/>, letzter Zugriff: 16.04.2025.

IHK Rhein-Neckar 2023: Innenstadtberatung Stadt Walldorf, 2023

FGSV 2002 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002.

FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006.

FGSV 2010 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010.

FGSV 2011 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011.

FGSV 2015 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr – (RILSA) Köln, 2015.

FGSV 2022 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Köln, 2022

Mobilität in Deutschland 2023 - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas), Bonn, 2023.

OpenStreetMap-Mitwirkende 2025: OpenStreetMap – freie Weltkarte, <https://www.openstreetmap.org>

Schulamt BW: Schuladressendatenbank (<https://ma.schulamt-bw.de/,Lde/Startseite/Service/Schuladressdatenbank>), letzter Zugriff 18.12.2025

Stadt Walldorf 2021: Fußverkehrs-Check BW, 2021

Stadt Walldorf und Stadt Wiesloch: <https://mobipakt-wa-wi.de/>, letzter Zugriff am 10.12.2025

Stadt Walldorf 2021: Radverkehrskonzept Stadt Walldorf

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2024, Unfallatlas, 2024.

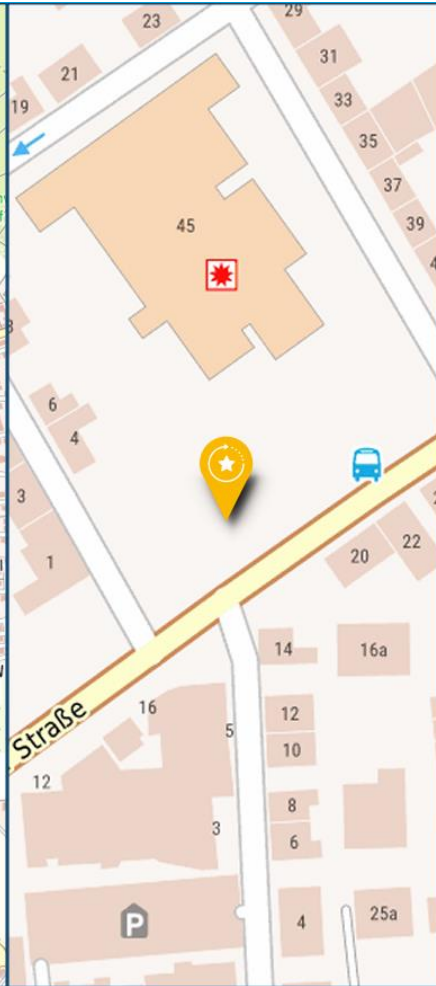
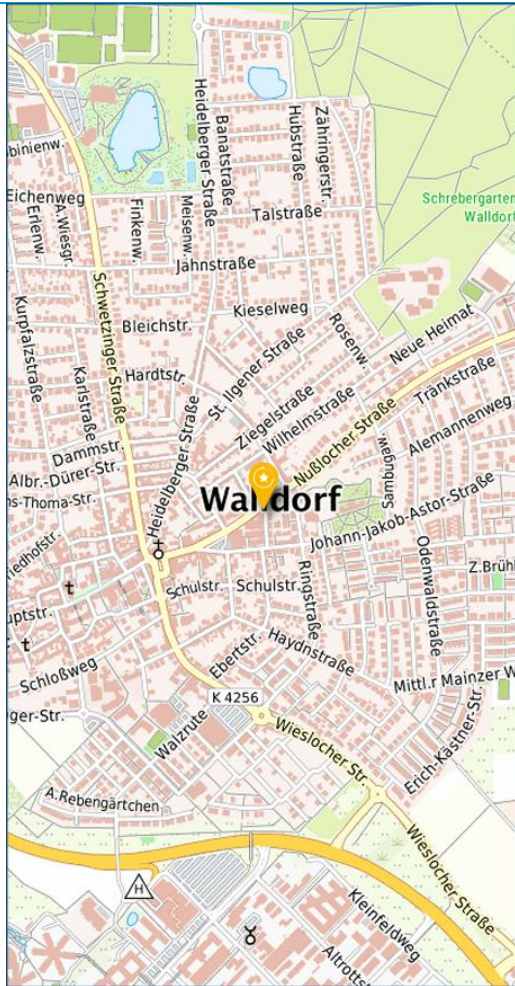
Umweltbundesamt 2021: Umweltfreundlich mobil, <https://www.umweltbundesamt.de>, letzter Zugriff am 10.12.2025

VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung. Stuttgart, 2017.

VM BW 2019 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußgängerüberwege – Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart, 2019.

VM BW 2022 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Auf die Füße, fertig, los! – Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit. Stuttgart, 2022.

wer denkt was GmbH 2025, Mängelmelder, <https://www.maengelmelder.de>, letzter Zugriff am 15.04.2025.



Kategorie

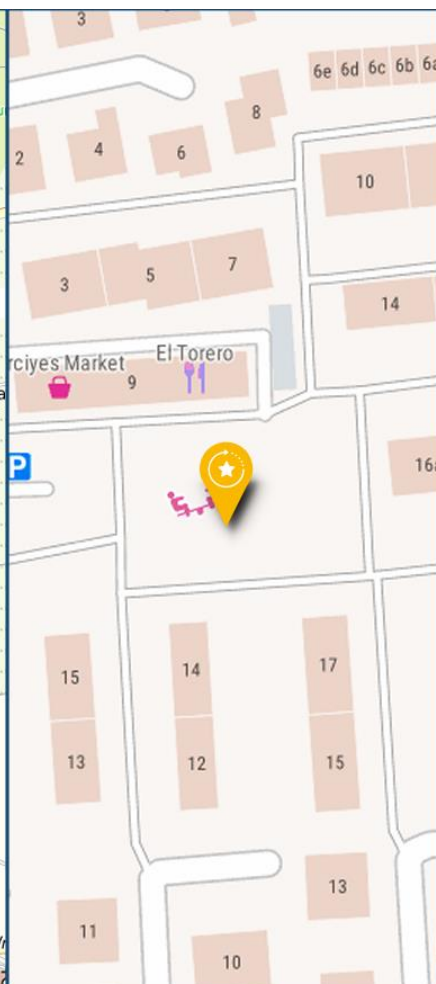
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Aufenthaltsqualität steigern

Aufenthaltsqualität vor dem Rathaus mit Sitzmöglichkeiten und Grünflächen verbessern.

Likes: 4



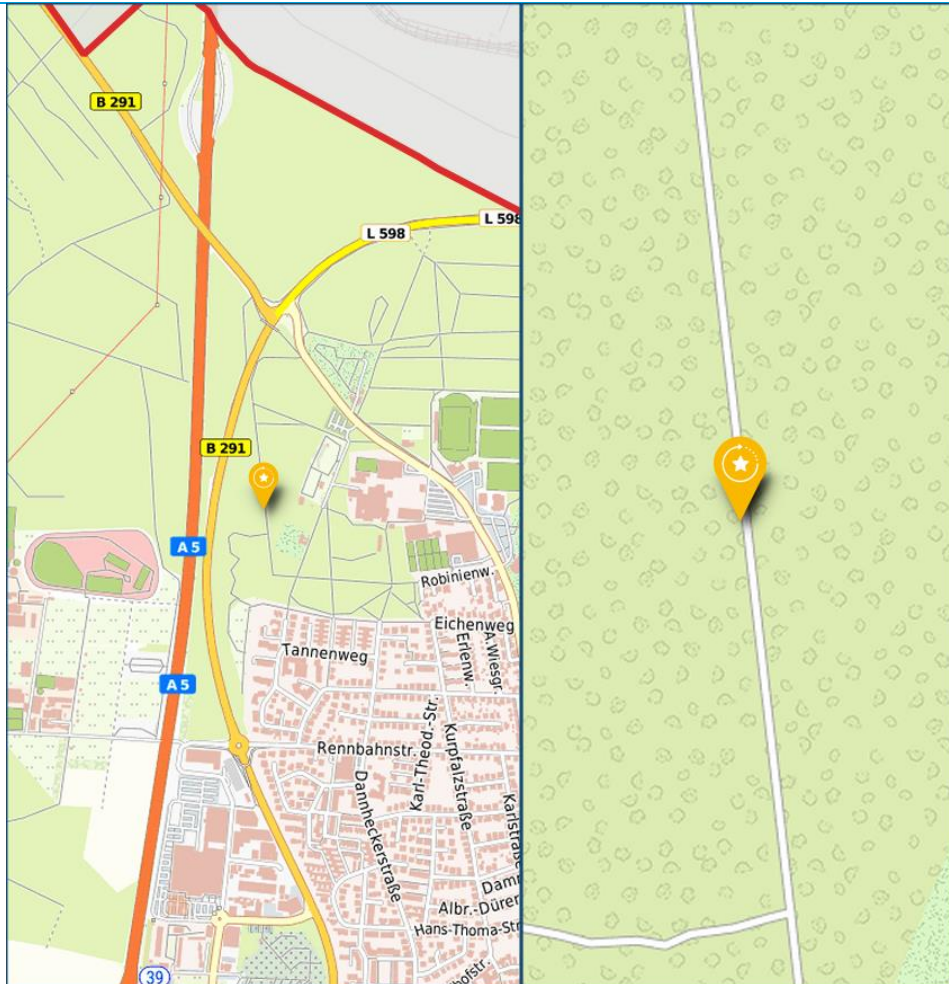
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Spielplatz könnte an einige Ecken überholt werden

Der Kautzelspielplatz könnte an einige Ecken überholt werden und neue Gerätschaften angeschafft werden. Im Sommer ist der Spielplatz ein echter Magnet und viele Kinder spielen hier sehr gerne im Schatten



Kategorie

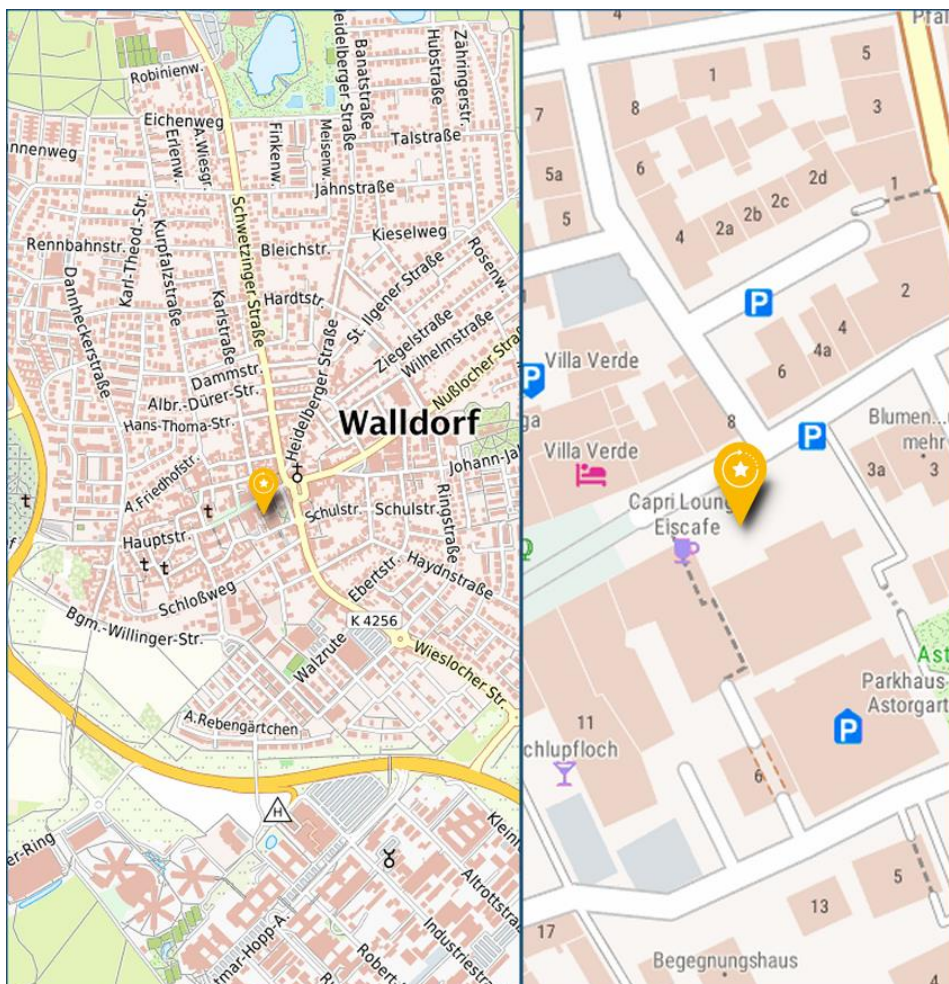
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Bank zum Ausruhen

Eine Bank auf der Strecke zum den Tierpark wäre hilfreich, um gerade im fortgeschrittenen Alter auf halber Strecke eine Pause machen zu können.

Likes: 1



Kategorie

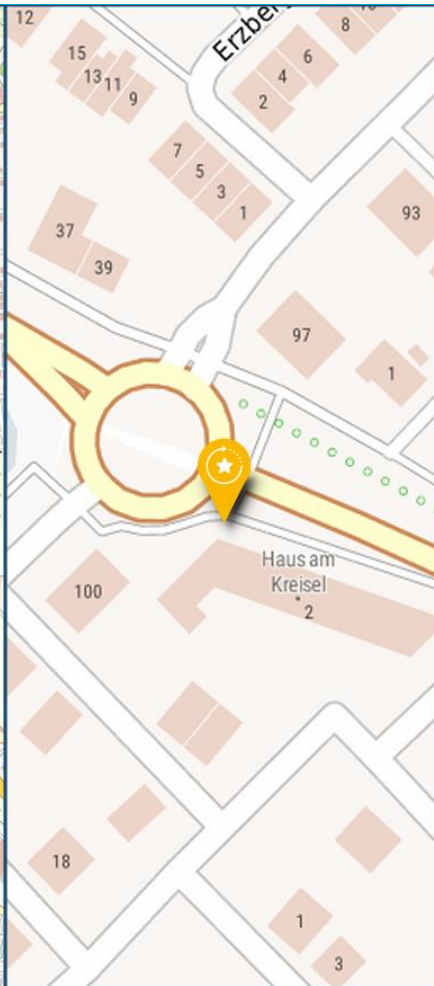
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Neugestaltung Sparkassen Vorplatz

Zur Steigerung der Aufenthalts Qualität sollte der Sparkassen Bereich neu gestaltet werden.

Likes: 4



Kategorie

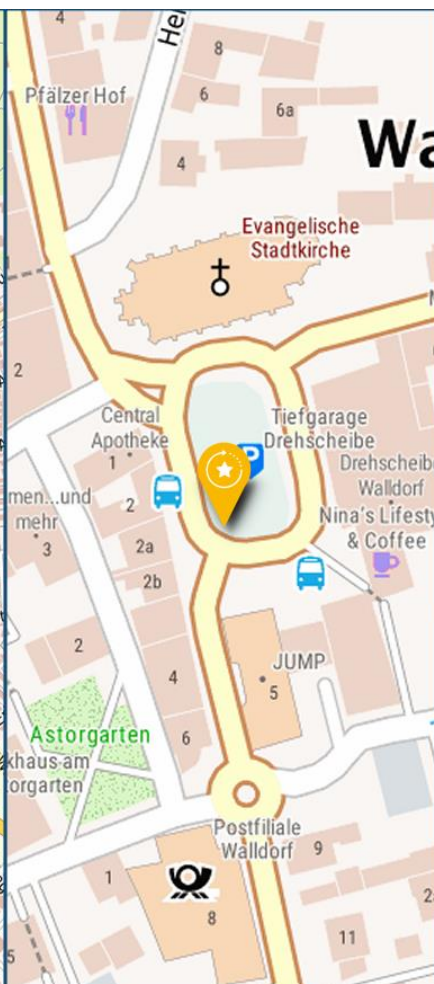
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Ein Blumenbeet im Gehweg

Ein schönes Blumenbeet im Gehweg, gerade bei der Überquerungsmöglichkeit. Hätte das nicht ein wenig weiter entfernt gemacht werden können? Oder gar nicht?

Likes: 1



Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

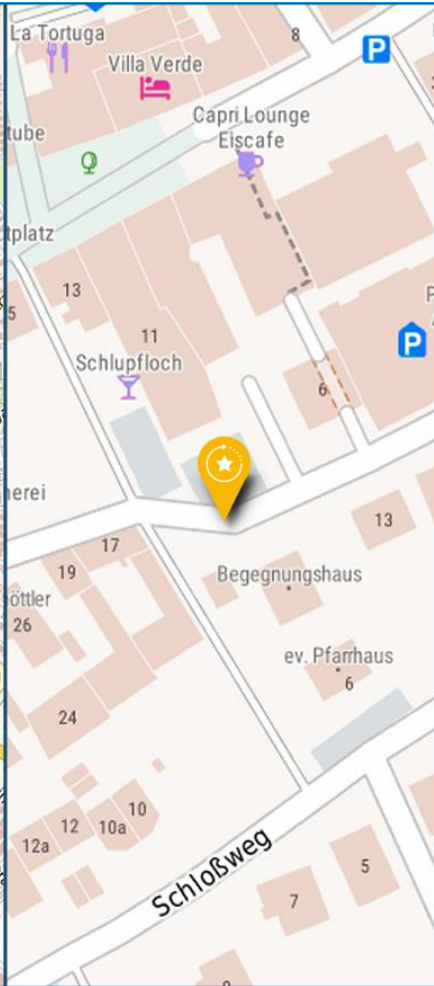
Neugestaltung Drehscheibe

Gutes Beispiel wie es besser geht ist der Schwetzingener Schlossplatz.

Die ganze Drehscheibe mit Schrittgeschwindigkeit ausweisen. Mehr Sitzmöglichkeiten und grün Oasen.

Außerdem Gastronomie Bestuhlung oder einen kleinen Kiosk etc. auf der Drehscheibe.

Likes: 7



Kategorie

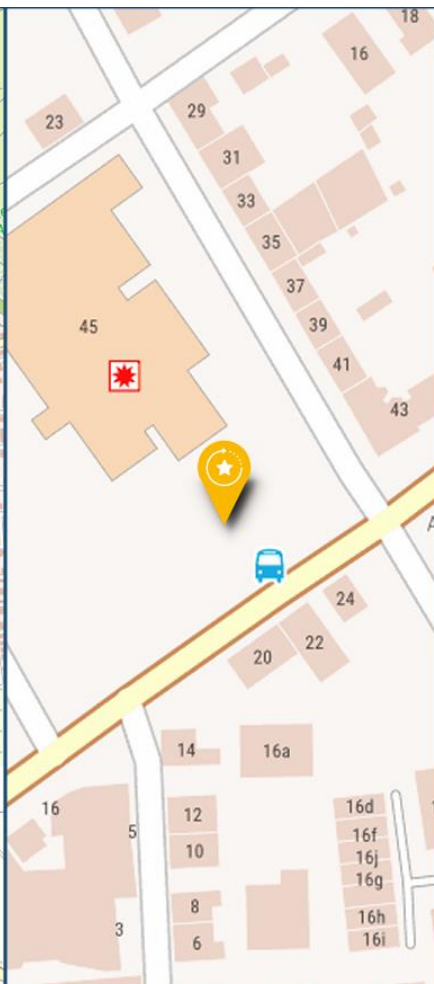
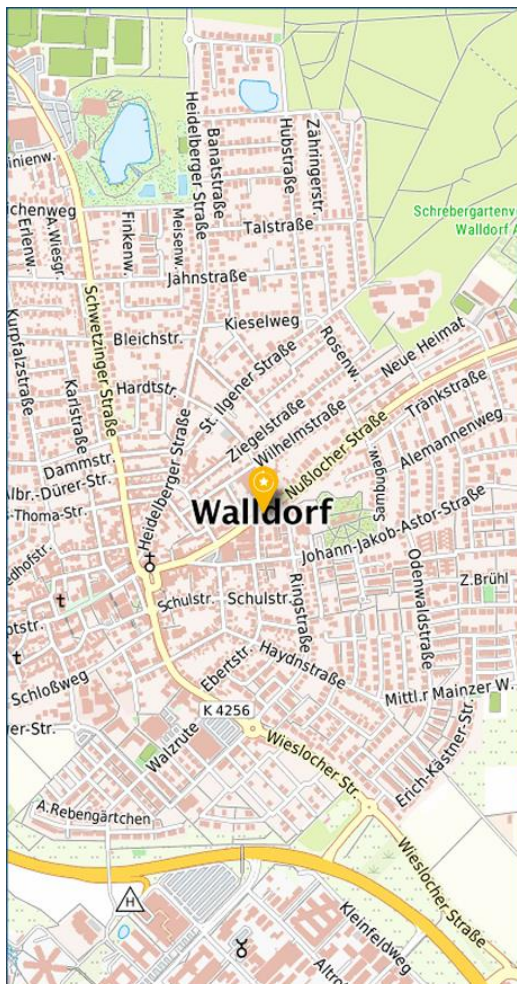
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität steigern. Keine schöne Ecke zum Verweilen. Eventuell mehr an Fußgängerzone anbinden und neue Geschäfte errichten.

Likes: 1



Kategorie

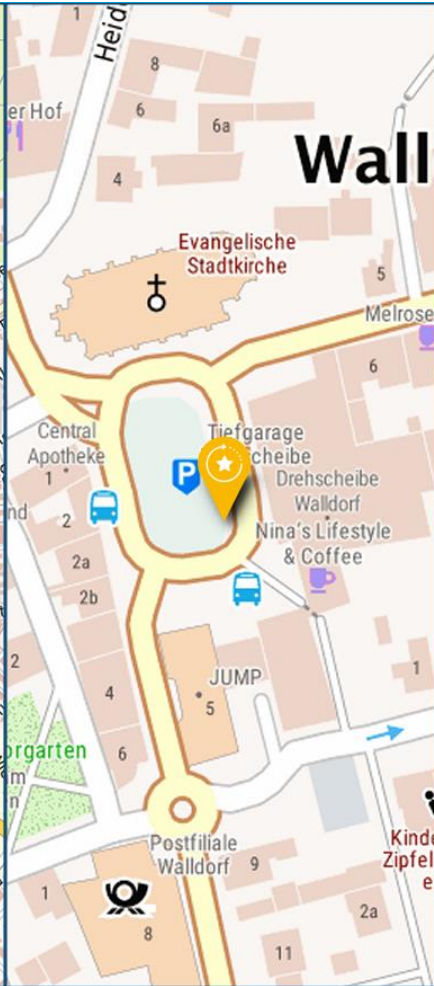
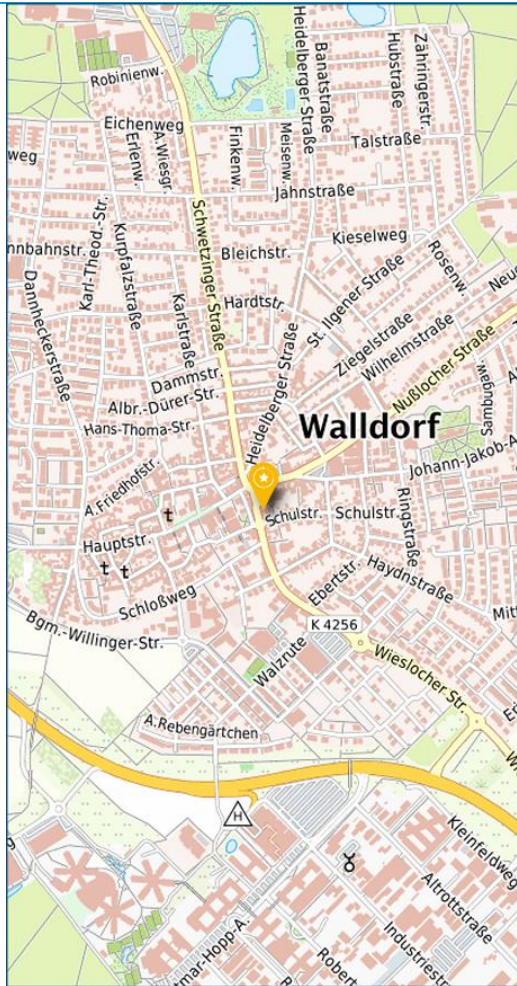
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Versiegelte Fläche vor dem Rathaus

Um das Rathaus ist sehr viel Fläche versiegelt (zubetoniert). Gerade in Zeiten von Klimawandel führt das im Sommer zu großer Hitzeentwicklung. Wäre es möglich, hier mehr zu entsiegeln und noch mehr zu begrünen, als bisher gemacht ist? Es gibt ja einige B

Likes: 4



Kategorie

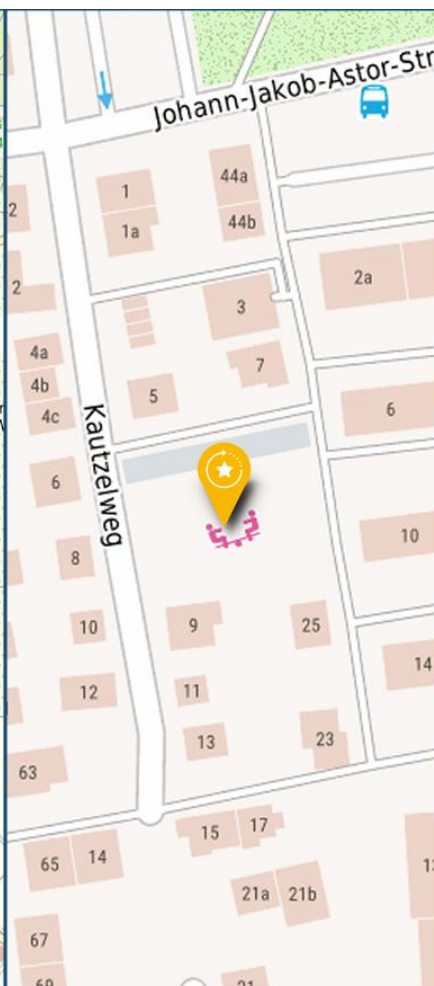
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Dreiheibe

Wäre es nicht möglich, z.B. durch Hochbeete oder Blumenkübel, die Dreiheibe besser zu begrünen?

Likes: 3



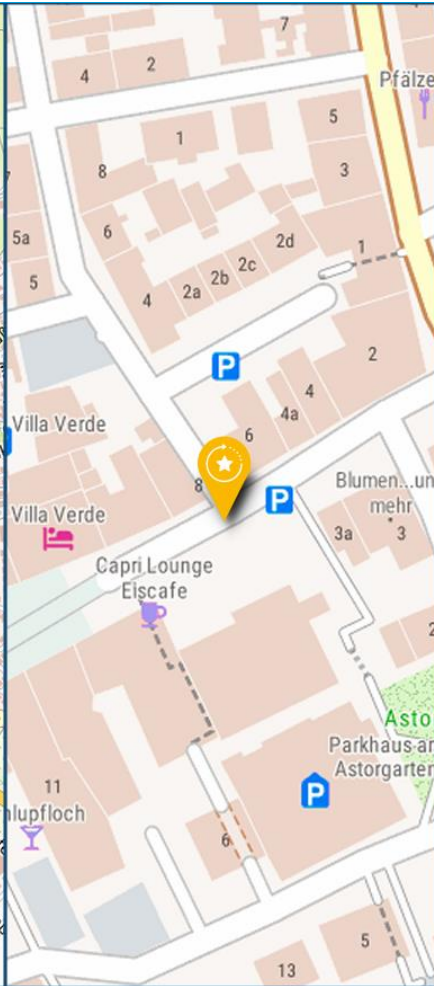
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Spielplatz schon lange eine Baustelle

der kleine Kautzel Spielplatz ist schon lange eine Dauerbaustelle.



Kategorie

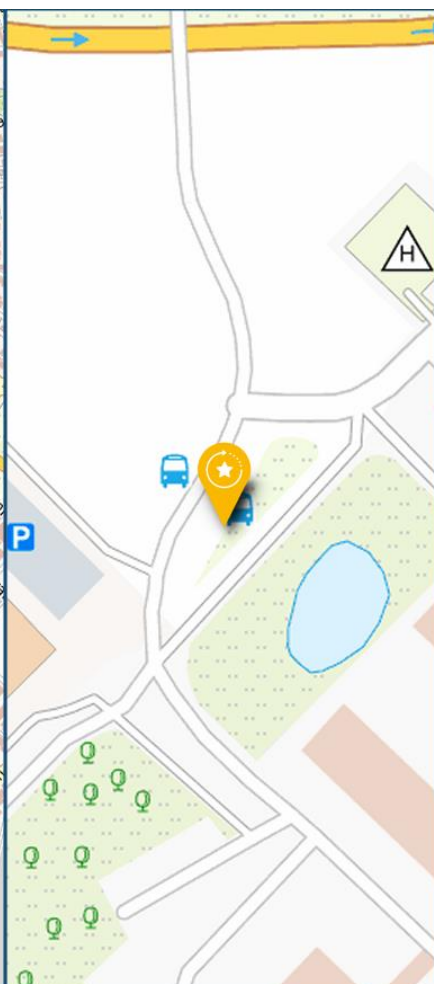
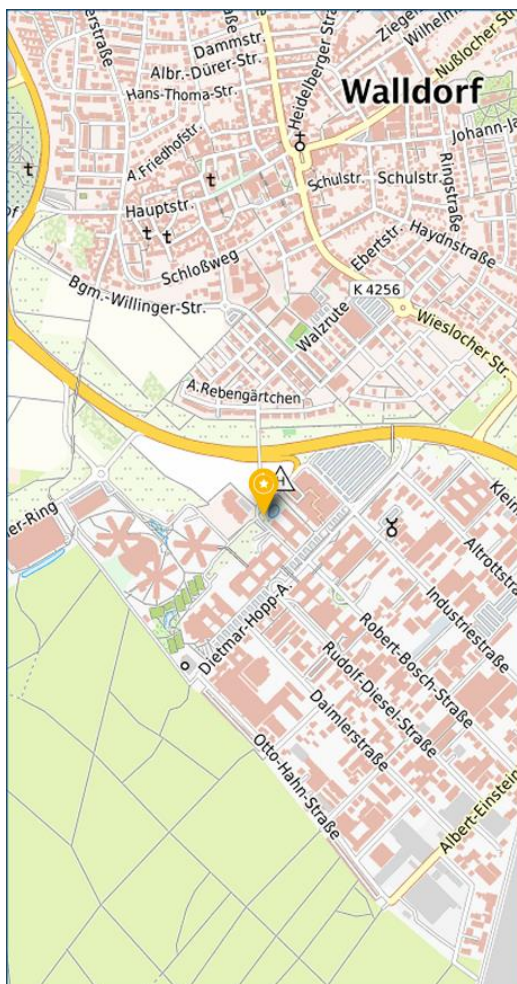
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Fußgängerzone

Fußgängerzone schon ab Einmündung Karlsstraße verlegen. Parkplätze größtenteils entfernen, bzw. Nur noch Kurzzeit Parken erlauben. Neuer einheitlicher Straßenbelag. Mehr Sitzmöglichkeiten vor allem vor dem Eiscafé bzw. Restaurants.

Likes: 4



Kategorie

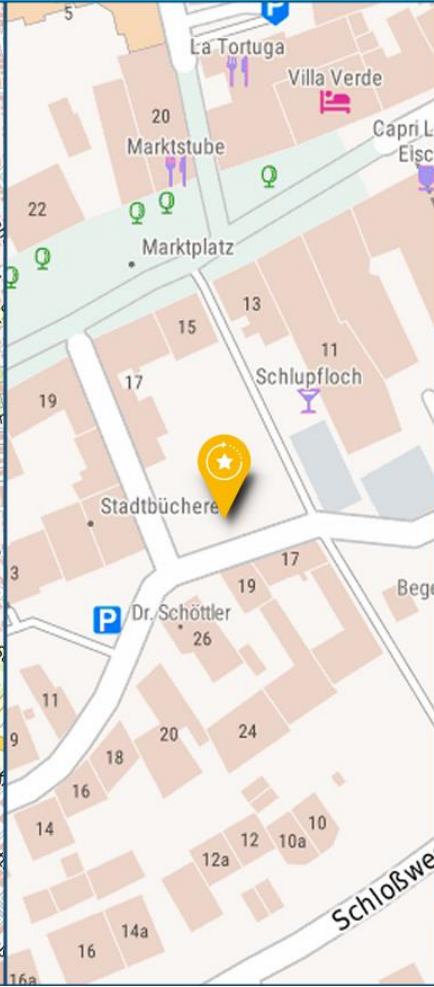
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Bushaltestelle Richtung Waldorf

Die Wartehäuschen für die Bushaltestellen sind von allen Seiten aus Glas, auch das Dach. Das sieht zwar gut aus und lässt sich vermutlich leicht pflegen, aber diese Häuschen bieten keinerlei Schatten. Gerade in der Sommerhitze ist das Warten hier sehr un

Likes: 2



Kategorie

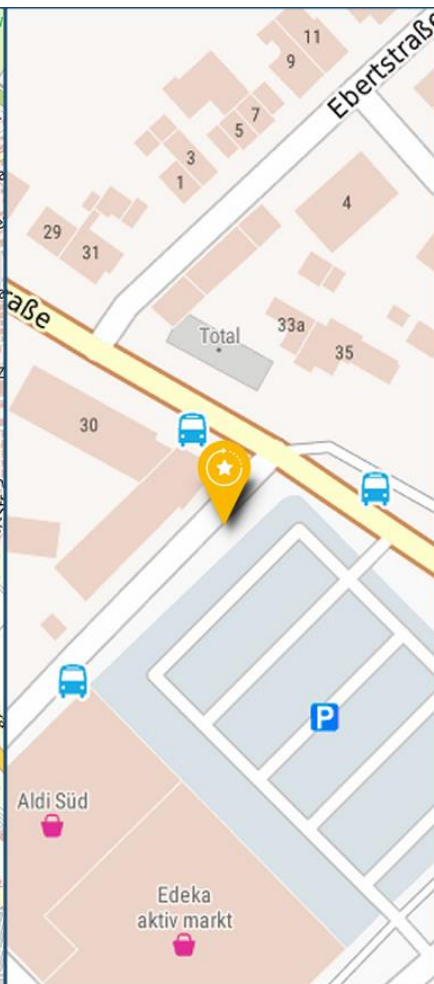
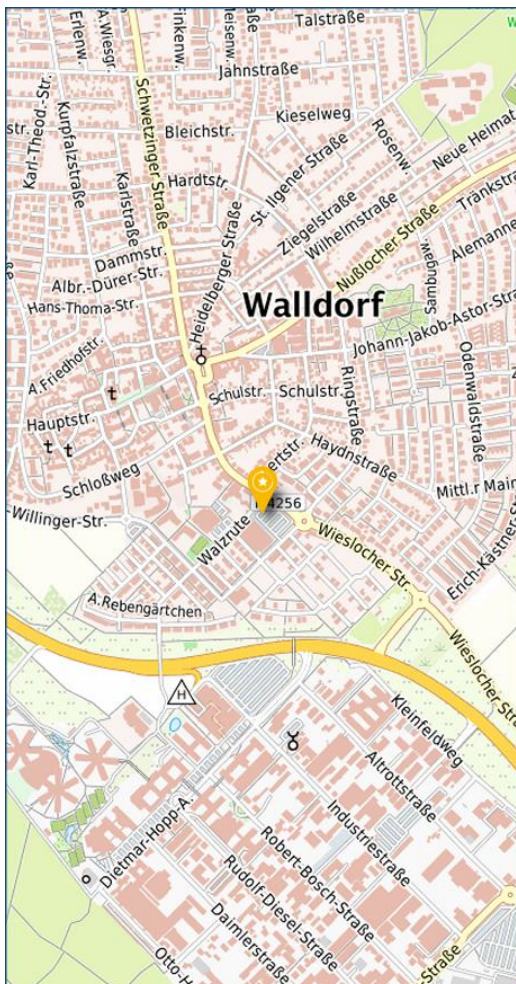
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Unbenutzer Platz

Hier könnte man einen schönen Platz mit Sitzmöglichkeiten und Grünflächen zum verweilen Errichten. Alternativ Ladenflächen bauen und mit an die Fußgänger anbinden.

Likes: 2



Kategorie

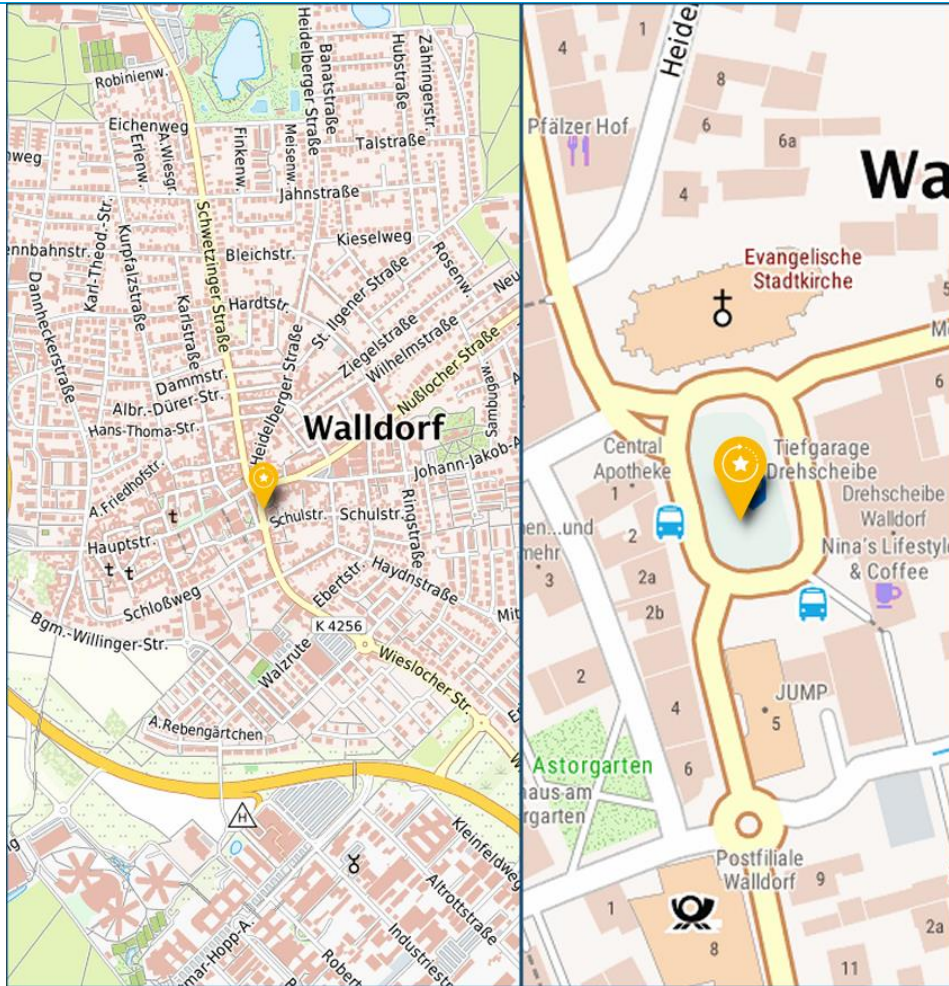
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Teilbereich Walzrute nur für Fußgänger und Busse

Die Walzruten bis zur Einfahrt des Schul bzw. Sporthallen Parkplatzes sperren und nur Durchfahrt für Busse Zulassen. Platz am ehemaligen Sparkassen Häuschen und Grünfläche neben eventuell benutzen um ein Ladenlokal zu errichten zb. Für eine Bäckerei ode

Likes: 1



Kategorie

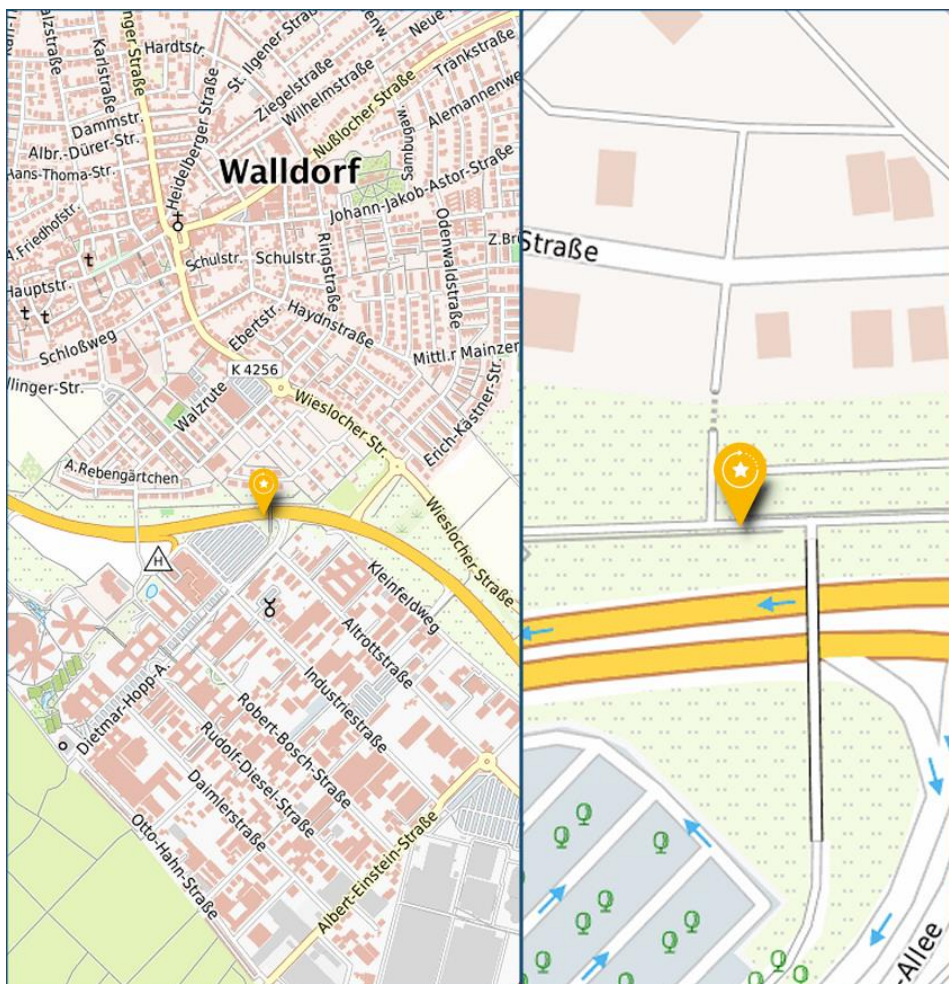
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Mehr Grün auf der Drehscheibe

Auf der Drehscheibe fehlt Grün. Bäume, Sträucher, Wiese. Außerdem wären Sitzflächen für die Cafés (Rutz, Ninas) toll.

Likes: 4



Kategorie

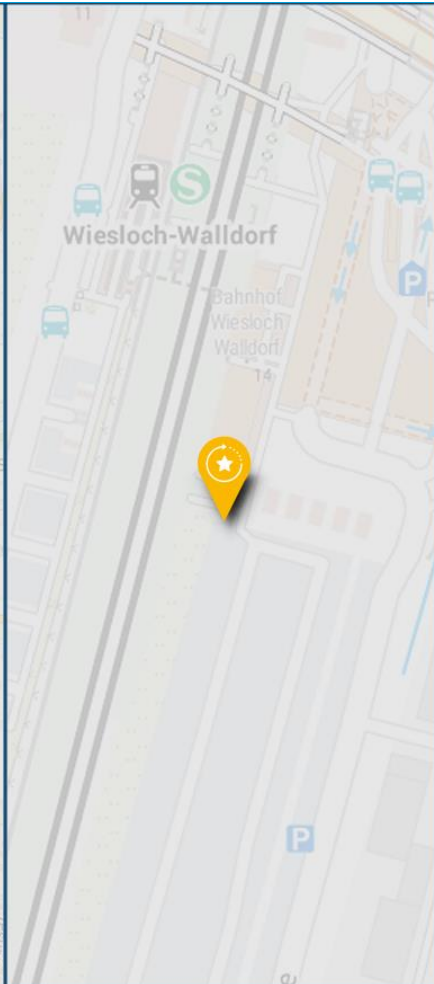
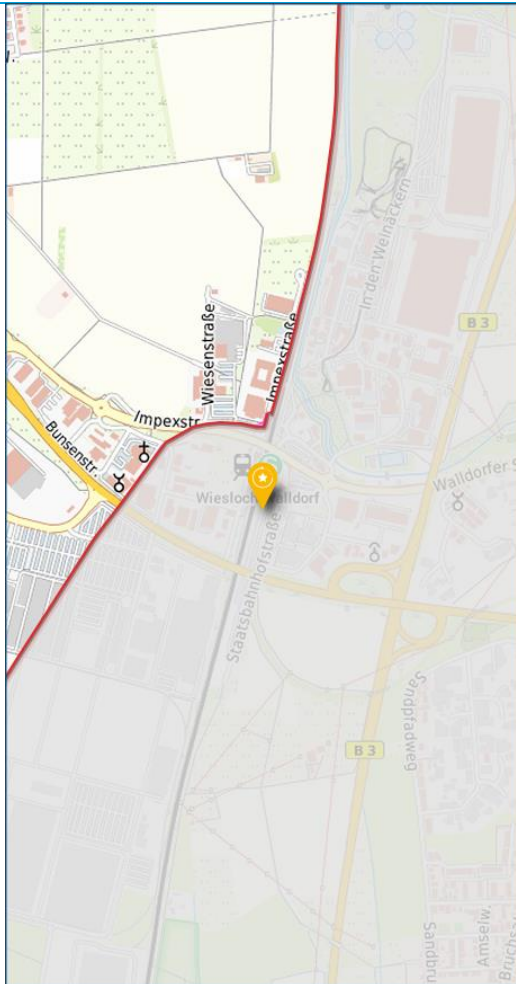
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Verschmutzung und Glasscherben

Im Bereich zwischen der Fussgängerbrücke zur SAP und der Bgm. Willinger Straße ist regelmäßig Müll sowie auch Glasscherben auf und neben dem Weg zu finden. Bitte mehr Mülleimer anbringen und die Stadtreinigung regelmäßig zur Kontrolle schicken.

Likes: 2



Kategorie

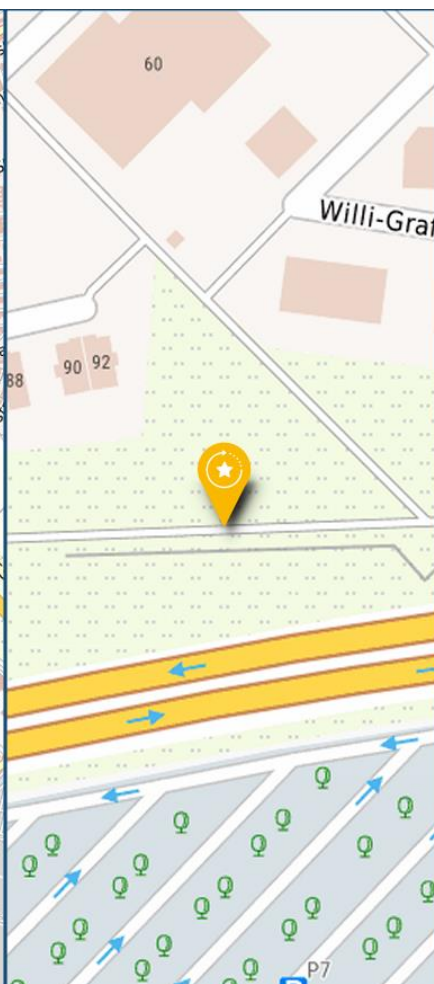
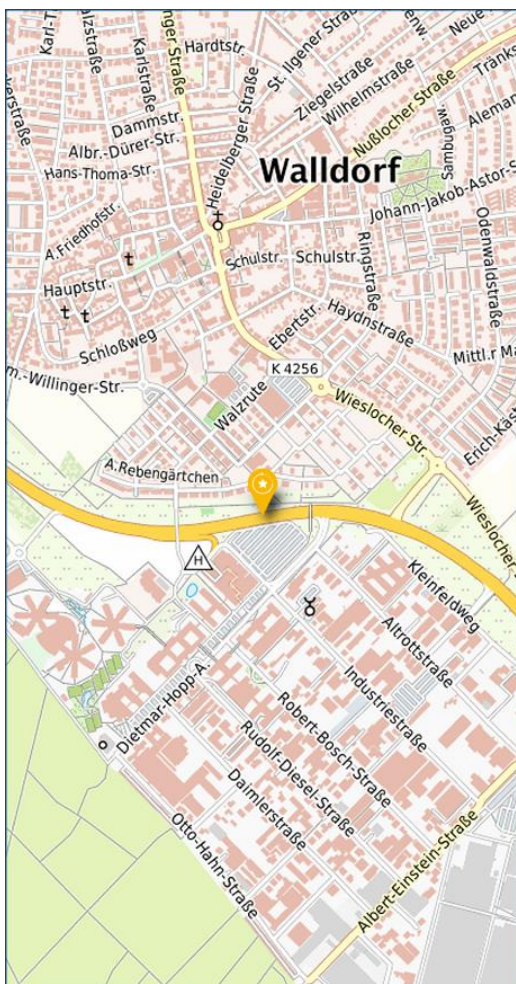
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Schlechte Aufenthaltsqualität

Die Warthalle ist komplett unbelüftet und unklimatisiert. Der Mittelbahnsteig hat 1 (einen) Windschutz für ca. 4 Personen.

Auf dem Busbahnhof ist man völlig Windungeschützt. Die Wände an den Haltestellen bieten keinen (nicht kaum, sondern wirklich kein



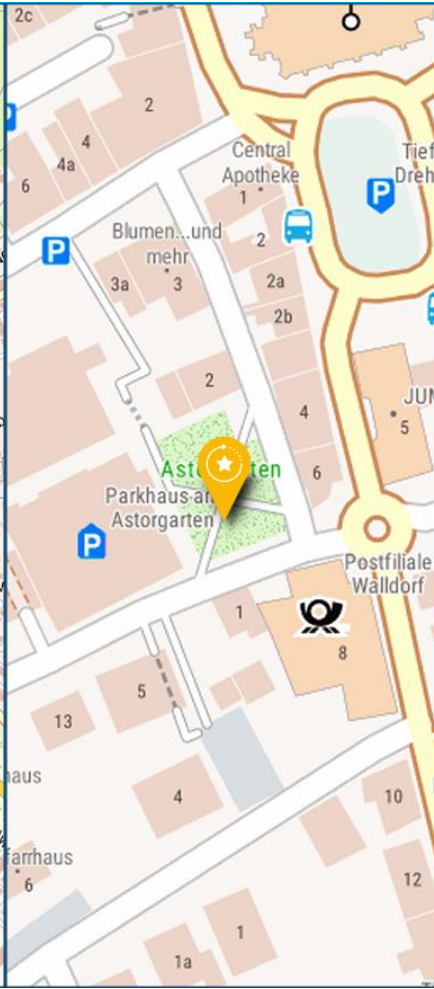
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität durch mehr Bänke und Sitzgelegenheiten steigern.



Kategorie

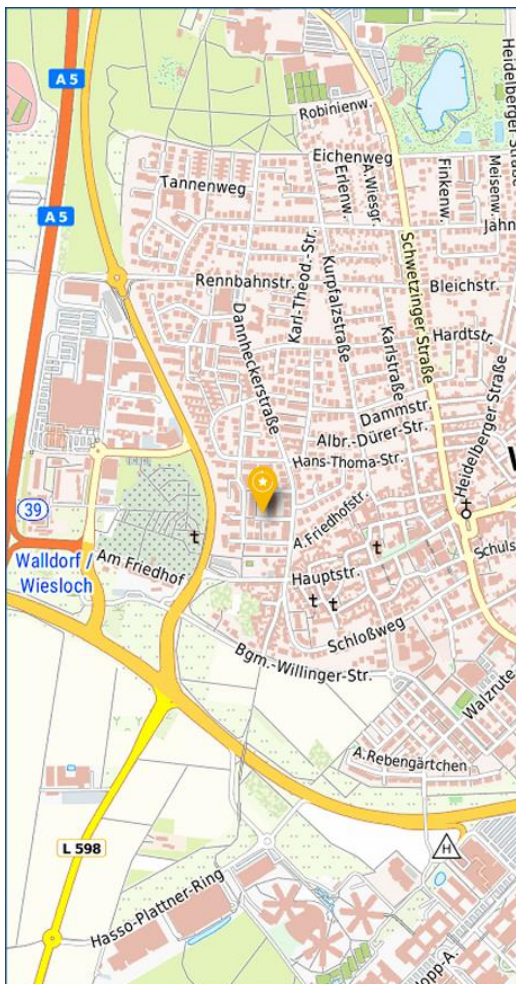
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Sicherheit

Vor allem abends keine sichere Ecke. Bereich eventuell besser ausleuchten um Aufenthaltsqualität zu steigern.

Likes: 1



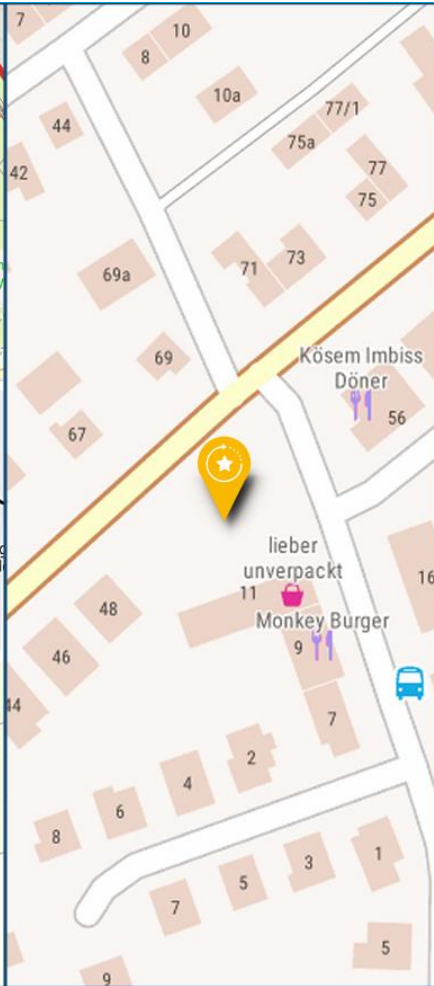
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Mehr Sicherheit auf dem Spielplatz

Es sind zu viel Blätter auf dem Spielplatz. Und es ist auch Matsch da das ist auch noch Rutschgefahr. Der Rassen muss auch noch erneuert werden. Neue Spielgeräte wären auch noch toll.



Kategorie

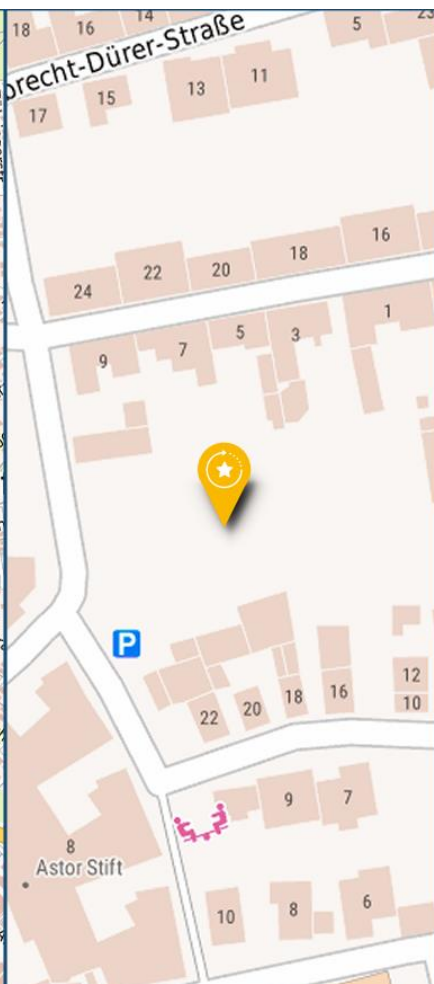
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Kleiner Park mit Bänken und Tischen

Hier könnte man einen schönen kleinen Park anlegen mit Bänken und Tischen für die naheliegenden Geschäfte (burger, Döner und Eisdiele) wäre das bestimmt eine Bereicherung.

Likes: 3



Kategorie

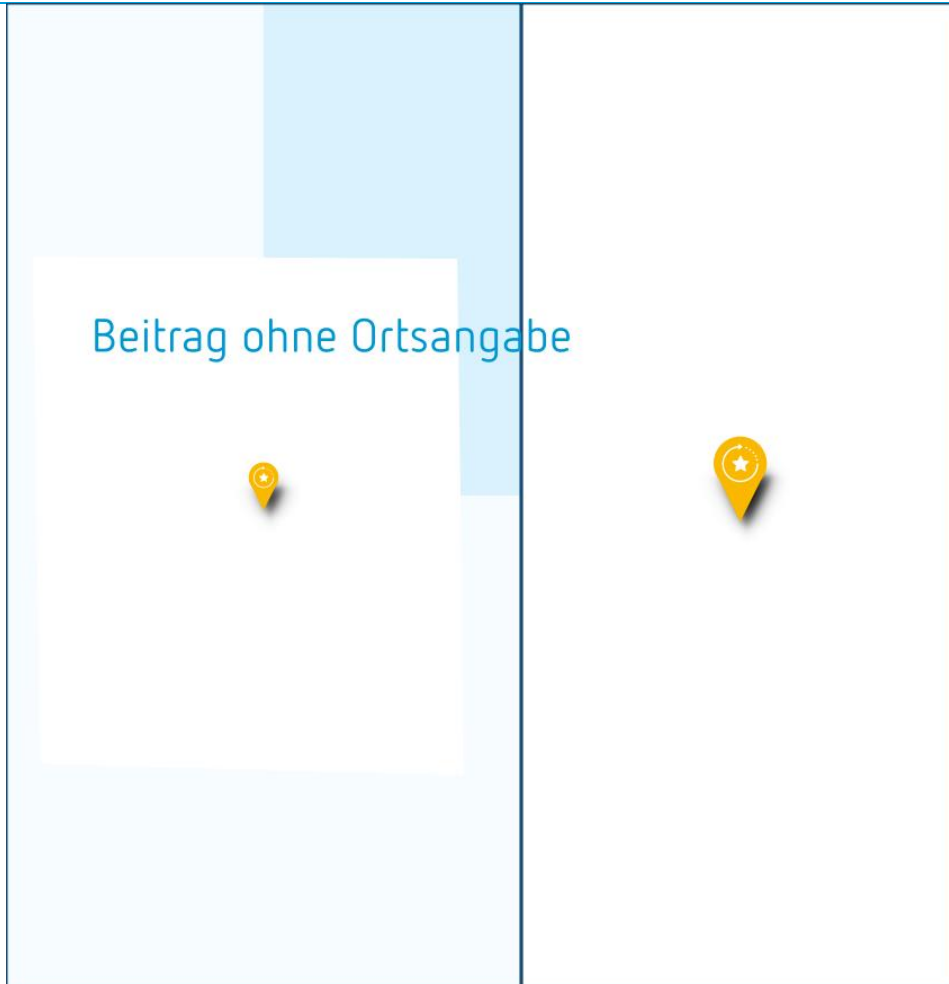
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Park mit Grünflächen

Hier könnte man einen kleinen, aber feinen Park mit Grünflächen anlegen und ggf. auch etwas Gastronomie ansiedeln, zur Erholung, zum Verweilen, zum Genießen...

Likes: 3



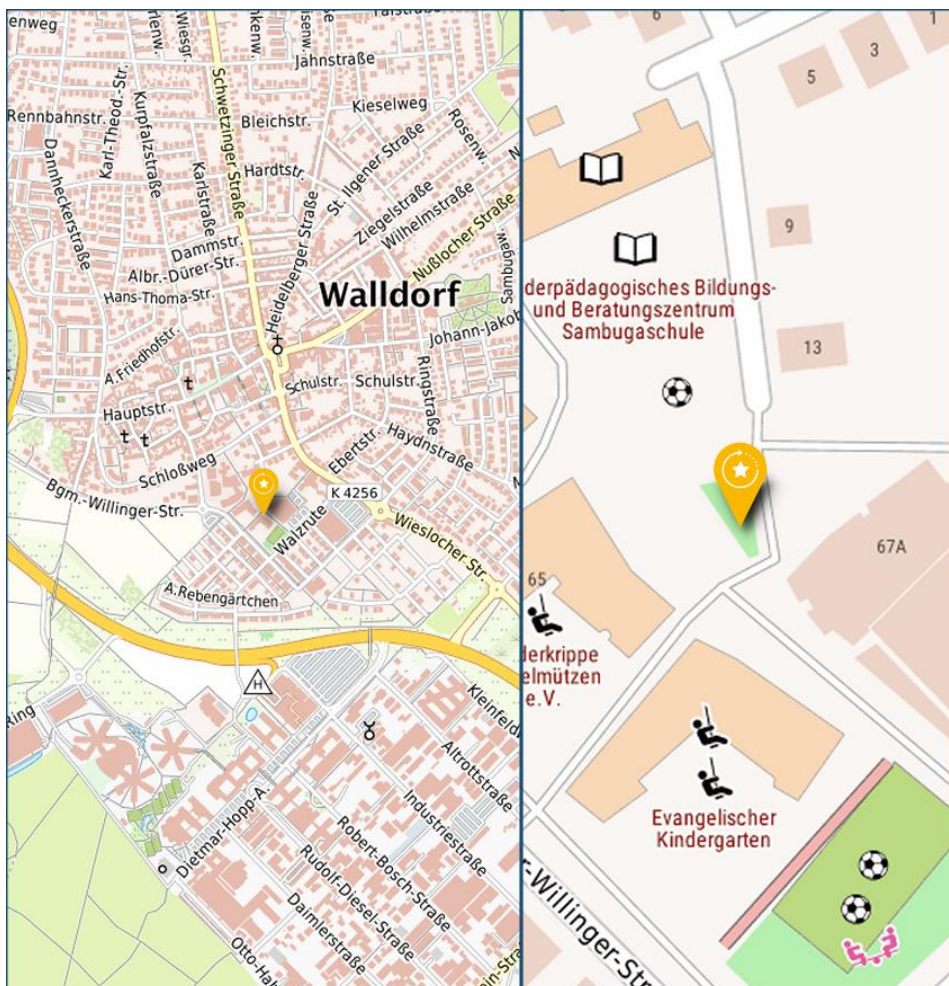
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Spielplatz gehört überholt

Spielplatz sollte dringend überholt werden. Rasen fehlt, neue Sträucher um den Spielplatz fehlen - nachdem letztes Jahr extrem zurück geschnitten worden ist.



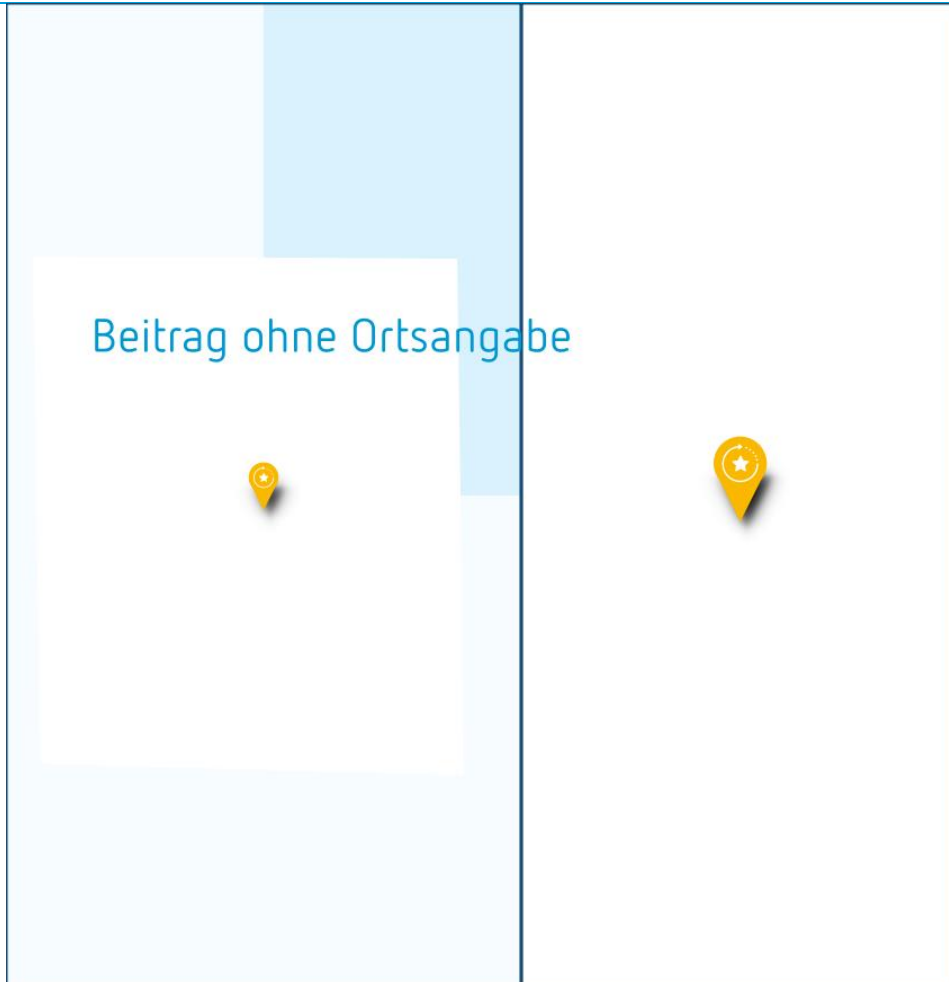
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Fehlende Beschattung für Brunnen

Dem Brunnen fehlt Beschattung



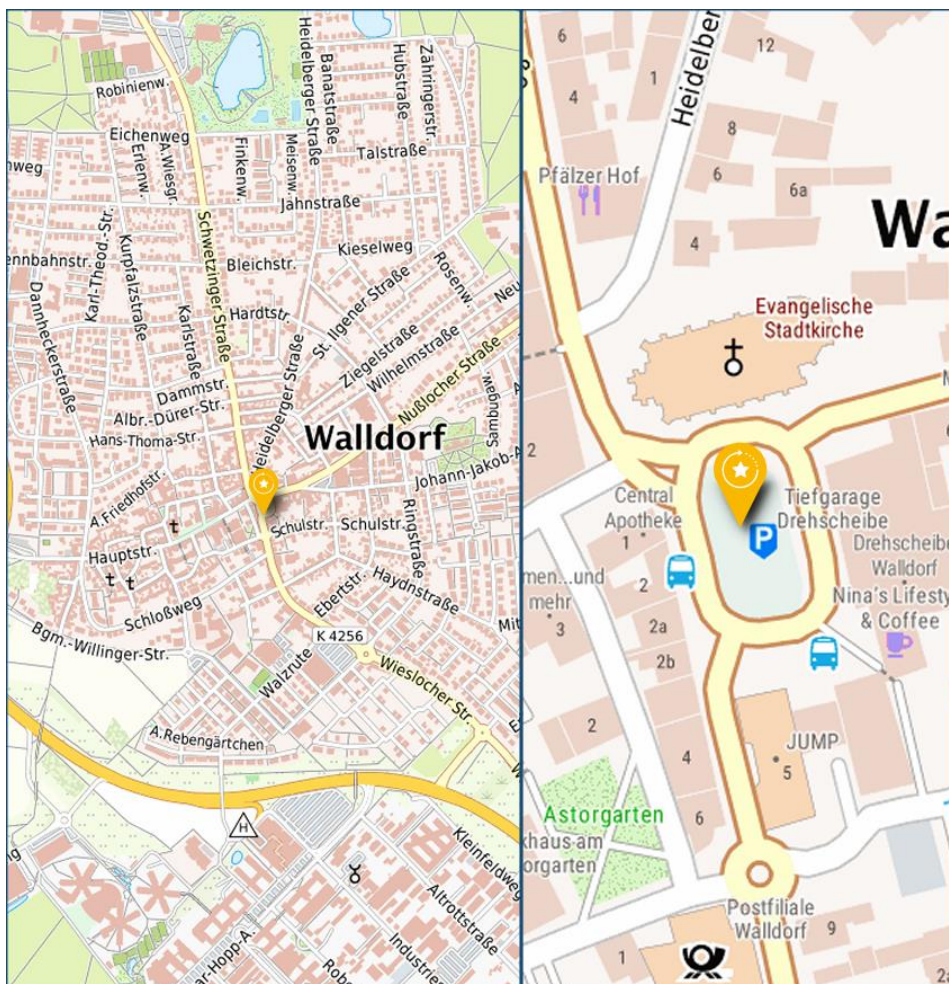
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Mehr Begründer auf Drehscheibe

Es muss mehr Begrüßung auf der Stress Scheibe gemacht werden.



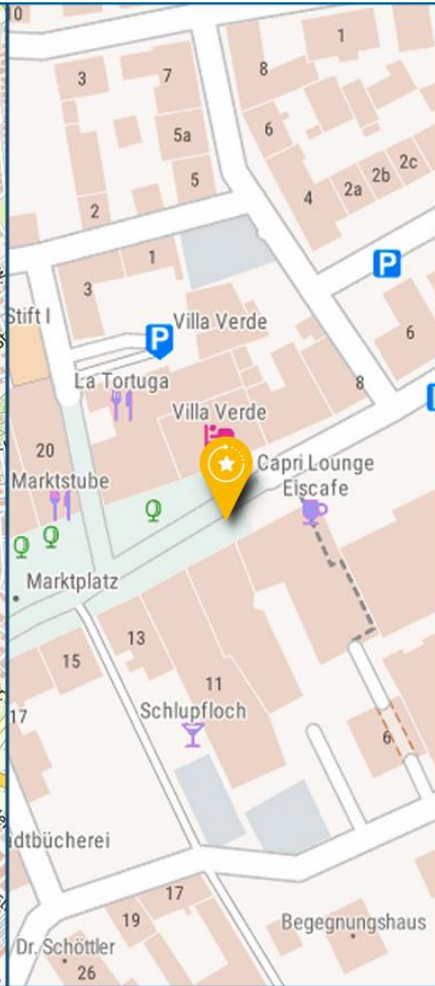
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Drehscheibe nicht begrünt

Drehscheibe nicht begrünt. Kein Mehrwert für einen Aufenthalt. Auch das dort die Fläche nicht als Ausweichfläche für den Wochenmarkt zur Verfügung steht ist bedauerlich



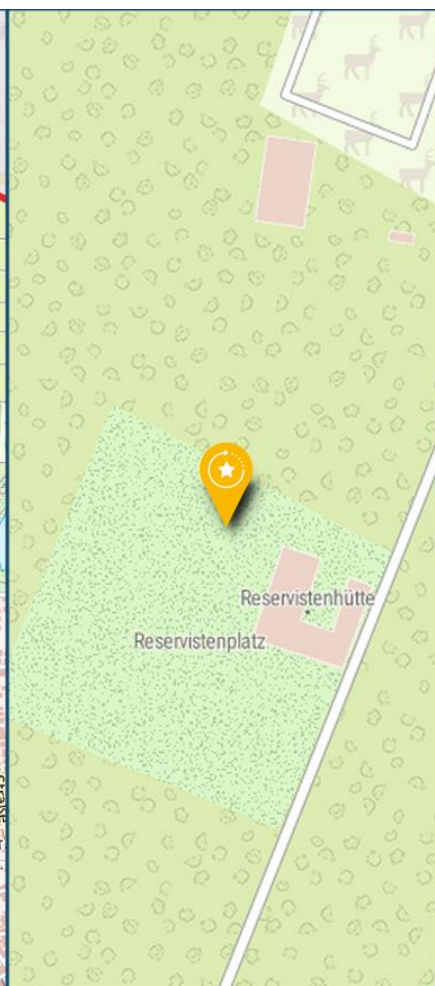
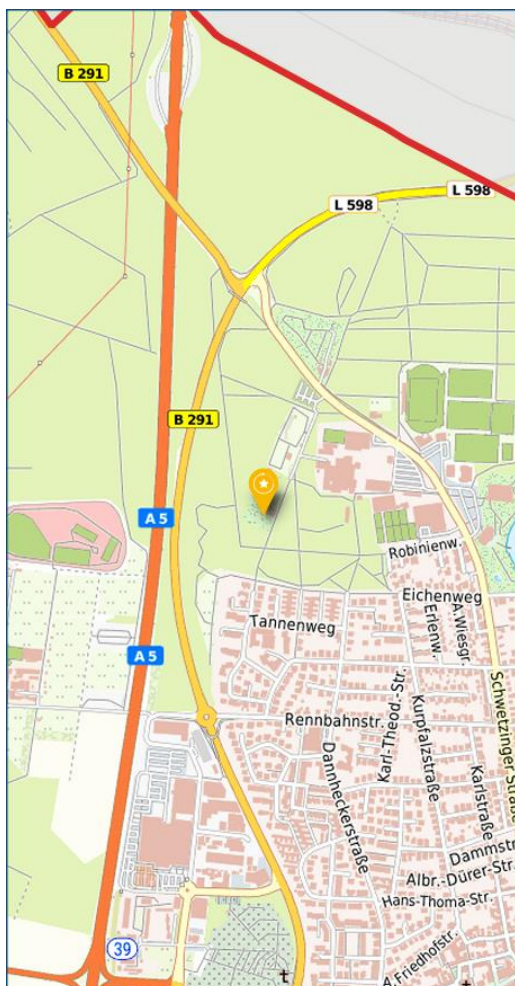
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Pfosten zur Absperrung

Pfosten zur Absperrung der Hauptstraße wurde zum Nachteil nach hinten versetzt. Autos können nun bis vor das Café Aro fahren. Bitte Alten Standort wieder herstellen.



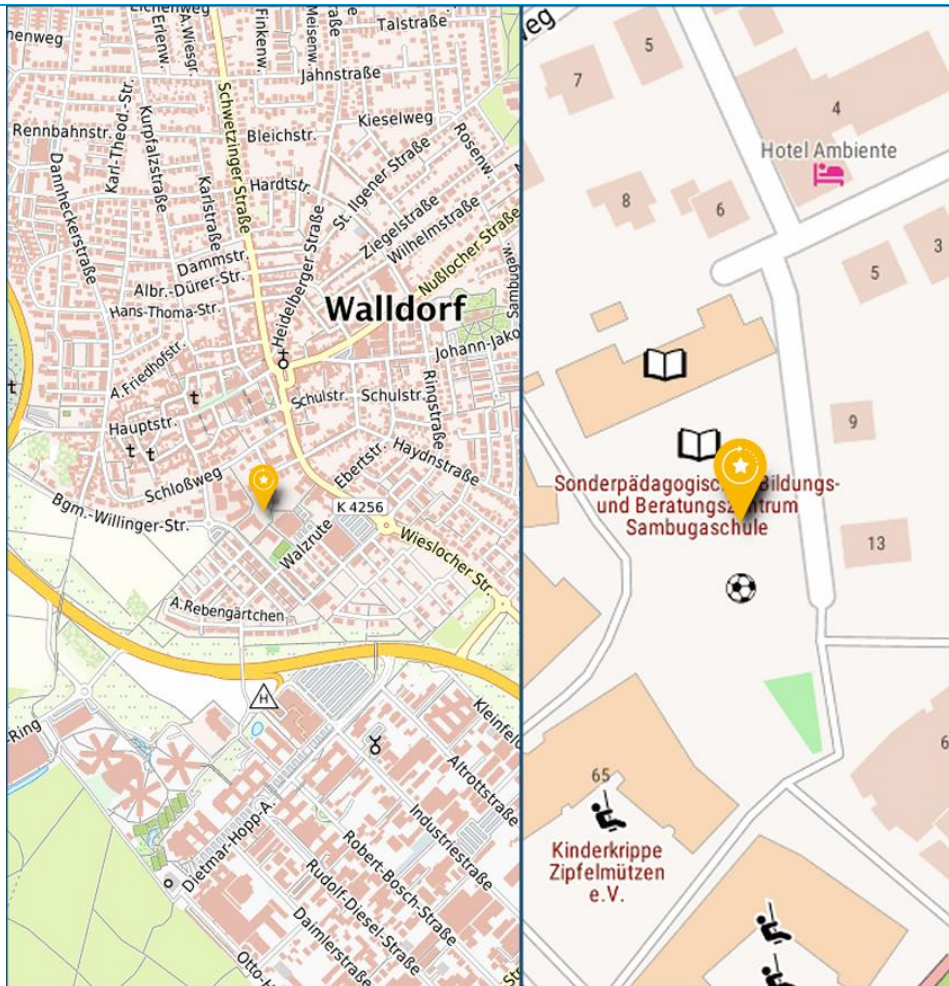
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Der Müll im Wald ist zu viel

Wie ich schon geschrieben habe der Müll im Wald ist zu viel.



Kategorie

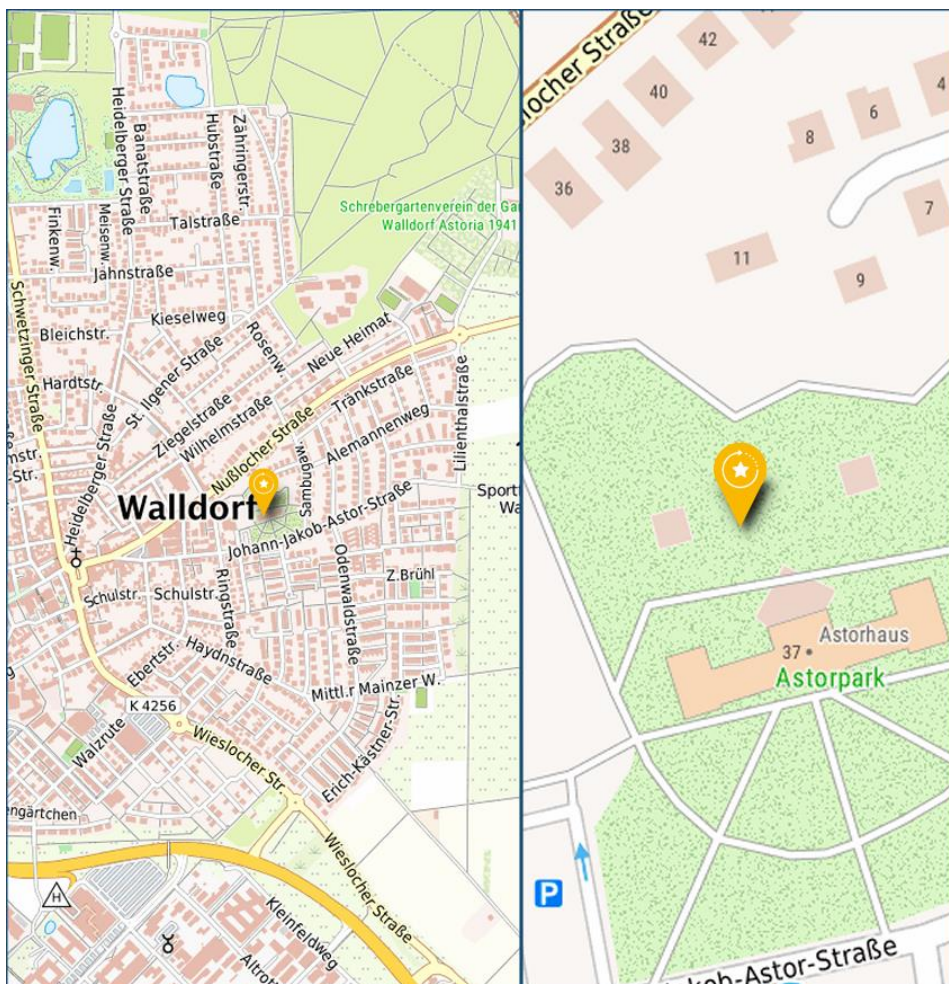
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Betonwüste - Soziale Mitte

Es ist leider nicht so, dass es in Waldorf besonders viele Parks oder Grünflächen gibt. Abgesehen vom Astorpark und dieser ist ein seit Jahren ein Reizthema für sich. Es wäre schön, wenn so etwas wie die [Neue Soziale Mitte] wesentlich mehr [Grünfläche]

Likes: 6



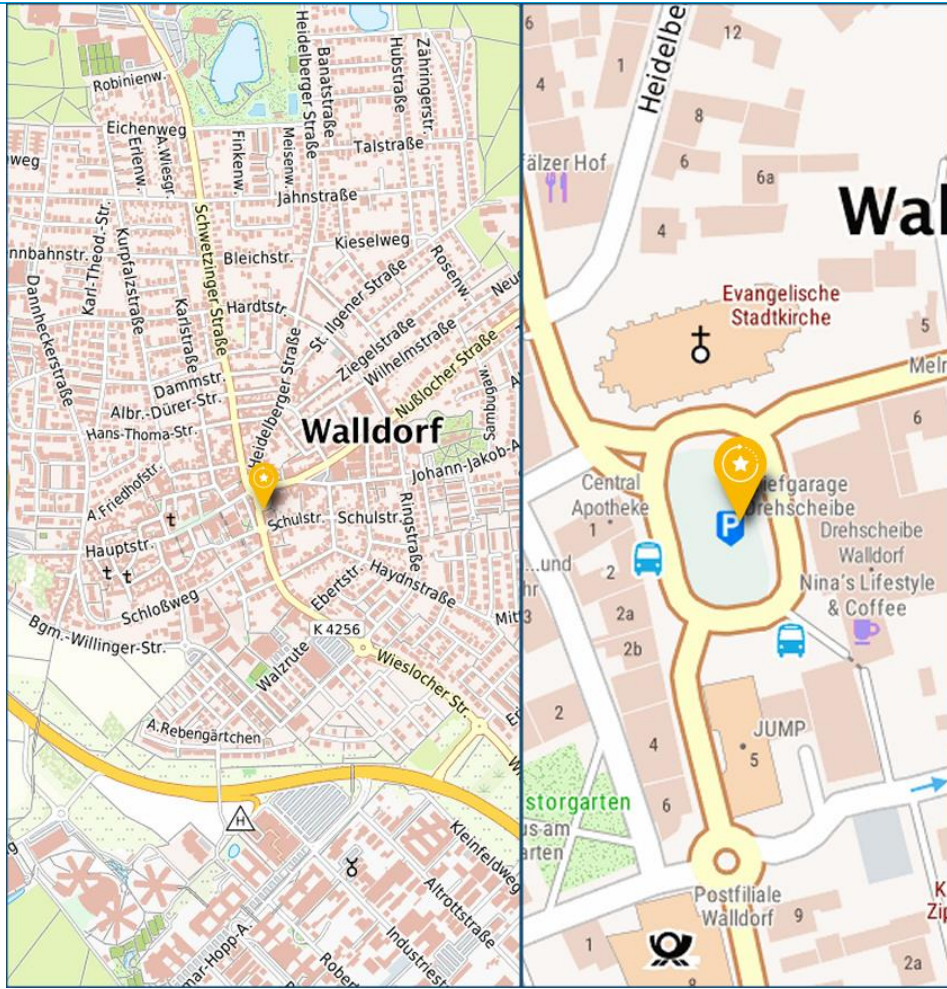
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Zu viel Müll im Park.

Der Müll im Park ist fast überall da müsste man mal den Müll entfernen wegen dem Klimawandel.



Kategorie

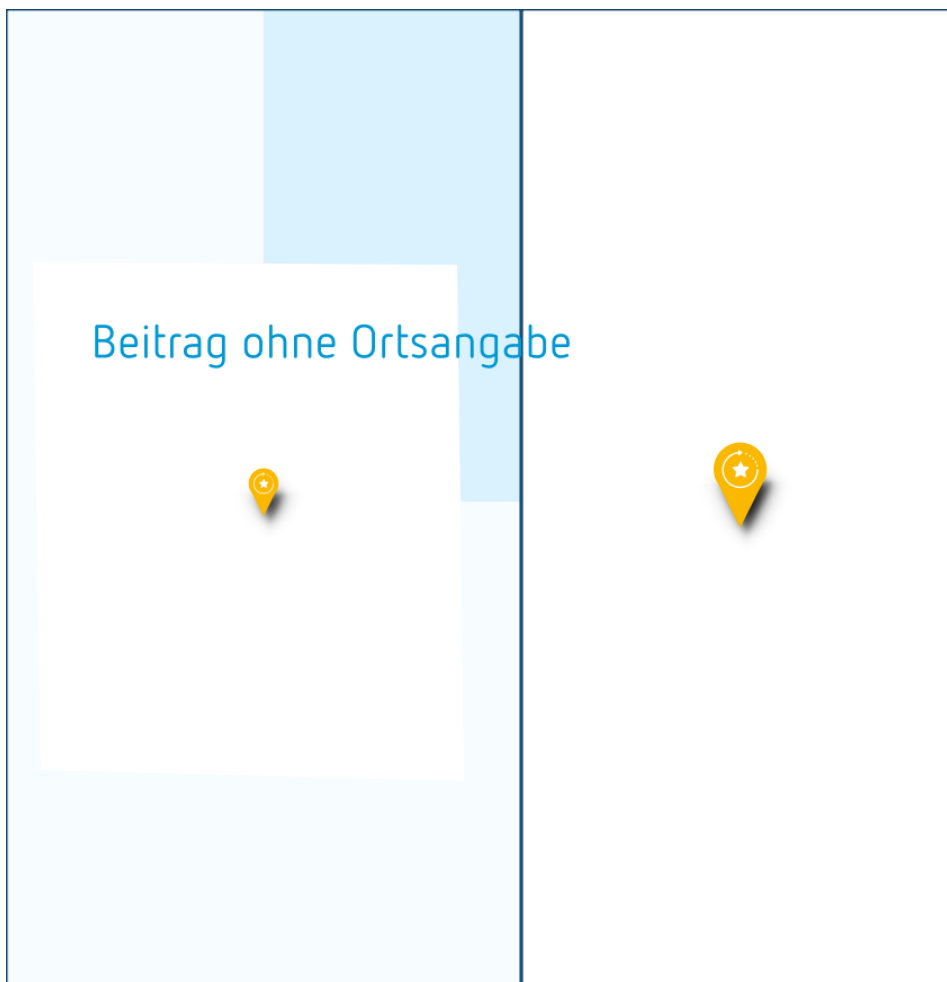
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Unwirtlicher Platz statt repräsentative Fläche der Stadt

Dieser Platz resultiert aus einer Planung aus den 90ern. Die Aufenthaltsqualität ist miserabel insbesondere im Sommer keinerlei Beschattung und bei Regen keinerlei Schutz, deswegen hält sich auf diesem Platz auch niemand auf. Obwohl umliegende Restaurant

Likes: 8



Kategorie

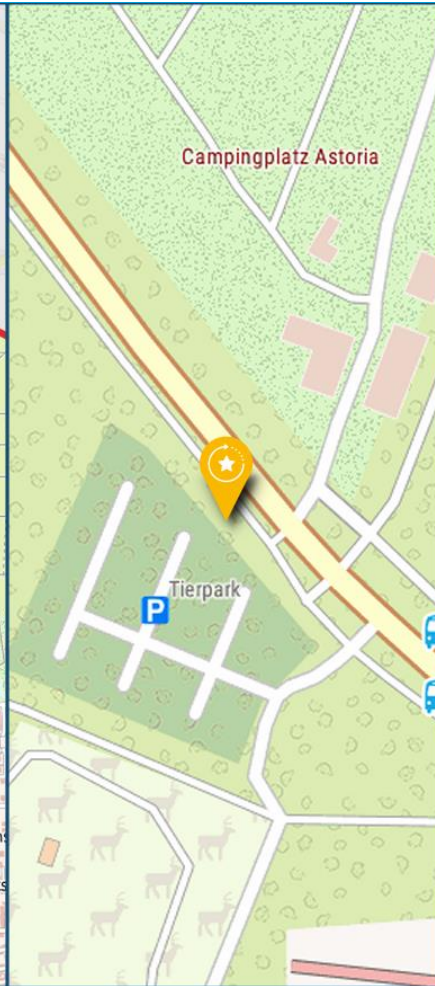
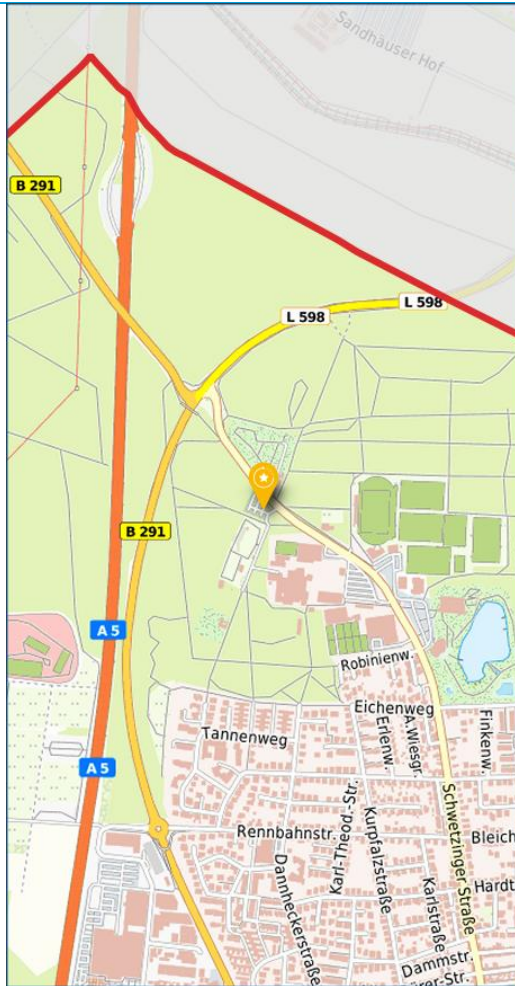
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Begrünung Drehscheibe

Sehr coole Idee für Innenstadtbegrünung -spontan musste ich an die Drehscheibe denken, auf der keine Bäume gepflanzt werden können:

OMC°C: "VERD" ▢ Vertikales Begrünungssystem für urbane Standorte | STYLEPARK - <https://www.stylepark.com/de/news/verd->



Kategorie

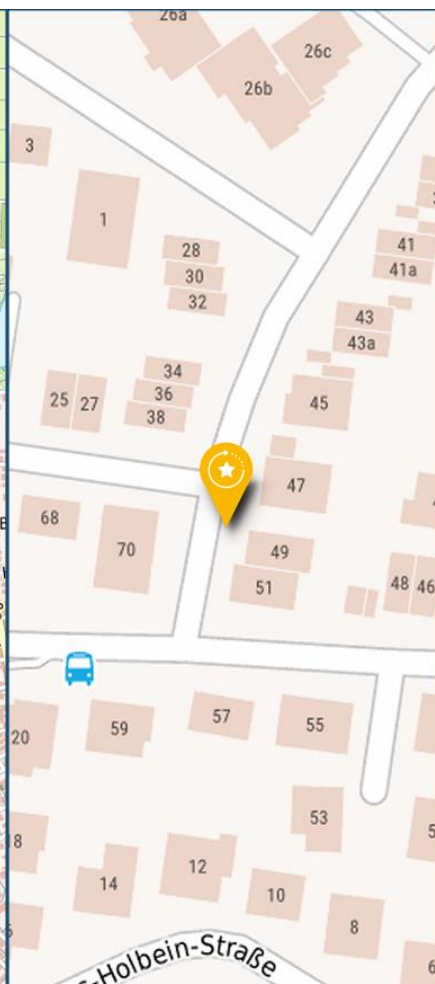
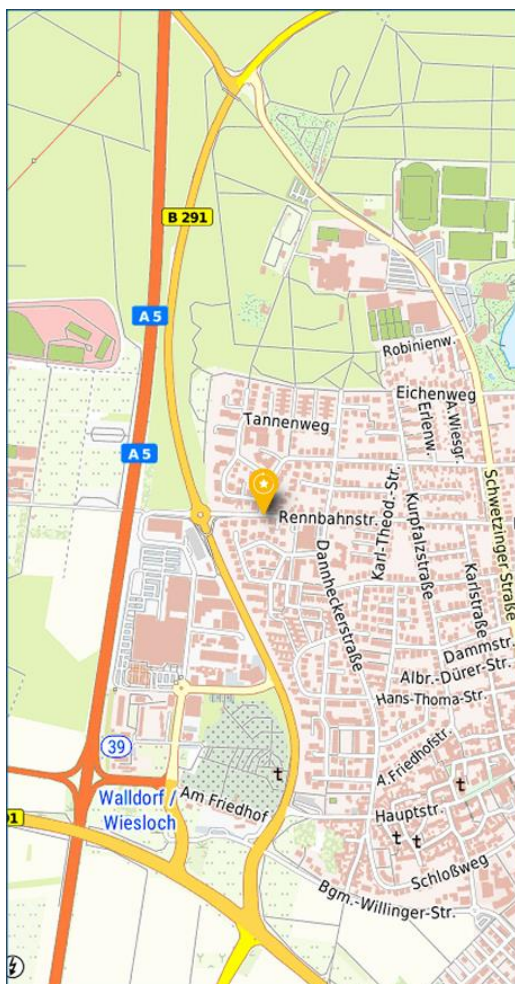
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Baumreihe und Sitzbänke

Eine Trennung zwischen Fahrbahn und Rad/Fußweg gibt es zwar bereits, doch würden diesem Grünstreifen noch ein paar Bäume und Bänke für ein kleines Pauschen gut tun.

Likes: 1



Kategorie

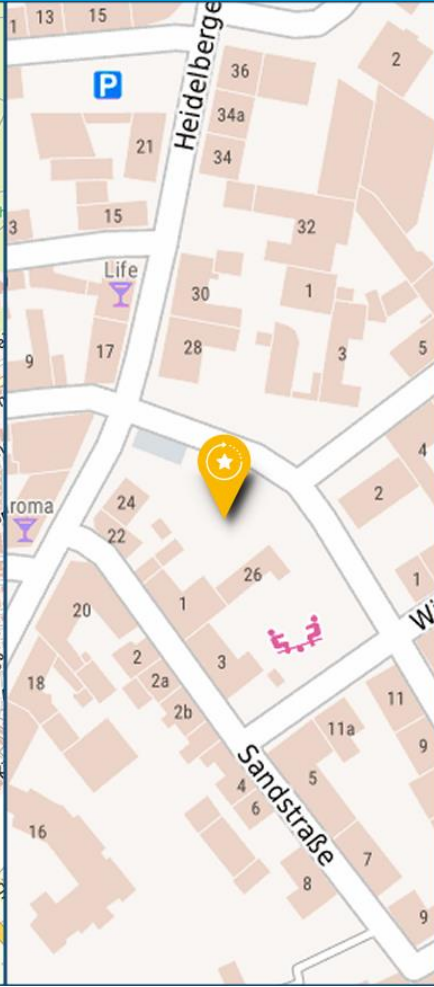
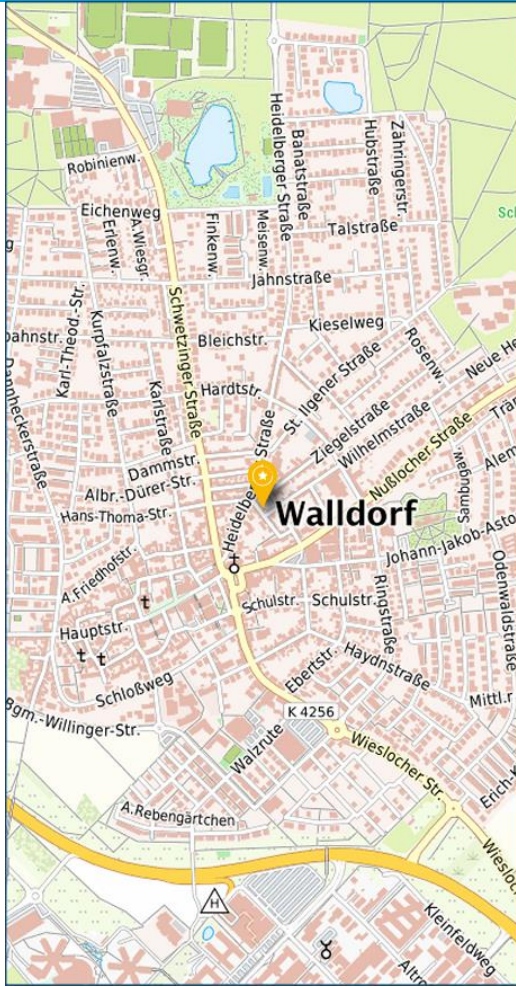
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Stinkende Abwasserkanäle im Sommer

In den Sommermonaten stinkt es in weiten Teilen von Walldorf- Ost. Es mag viele Gründe geben. Die Menschen verbrauchen z.B. weniger Wasser. Dennoch bedarf es neuer Konzepte, die diesen erbärmlichen Zustand, der schon seit Jahren bekannt ist, beendet. Ers

Likes: 6



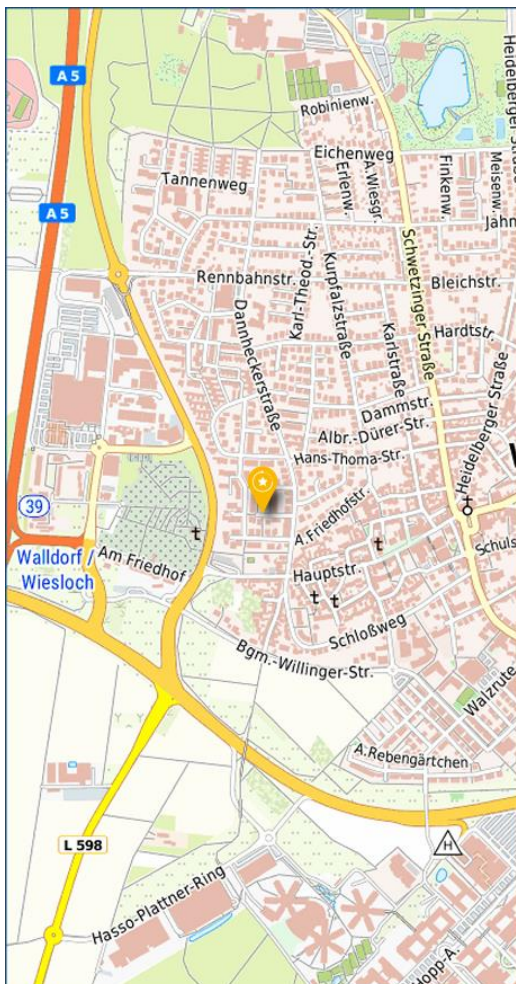
Kategorie

Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Spielgelegenheit

Hier entsteht ein großes Bauprojekt, schön wäre eine Grünfläche / Park und vor allem ein Spielplatz für die umliegenden Familien mitzudenken.



Kategorie

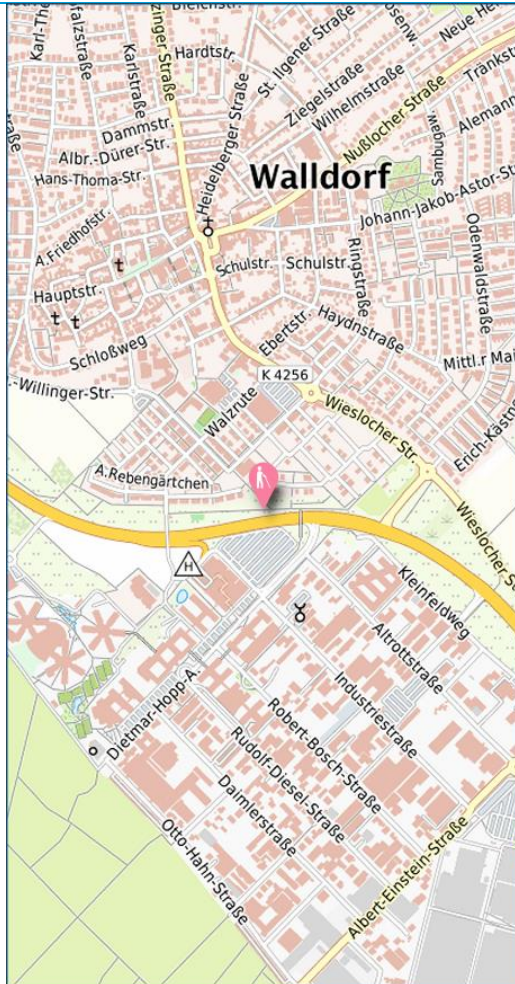
Aufenthaltsqualität (z.B. neue Sitzbänke, Spielgeräte, Grünflächen)

Beschreibung

Katastrophaler Zustand des Spielplatzes

Das ist der peinlichste Spielplatz in ganz Waldorf, statt wie früher schöner Rasen herrscht hier nur noch eine Schlammwüste. Die Sturzbereiche unter den Schaukeln sind betonhart, die Fangmatten im Schlamm eingebackten. Die ehemals schön dreidimensional a

Likes: 1



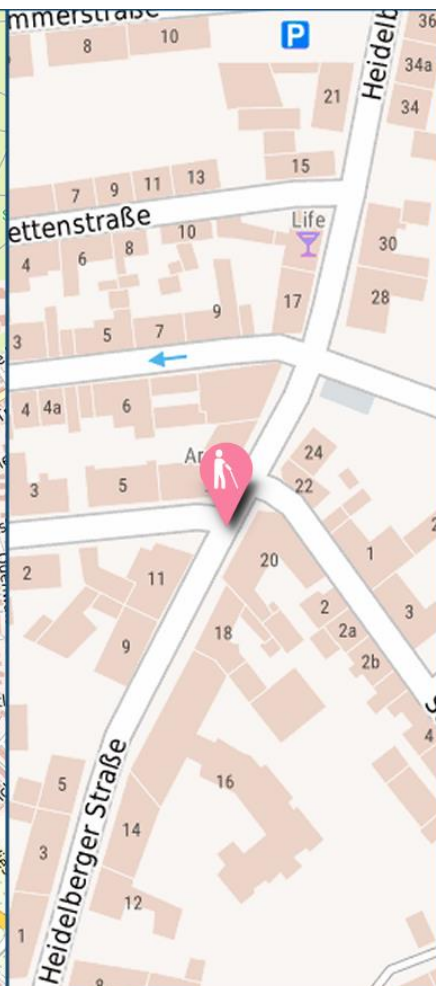
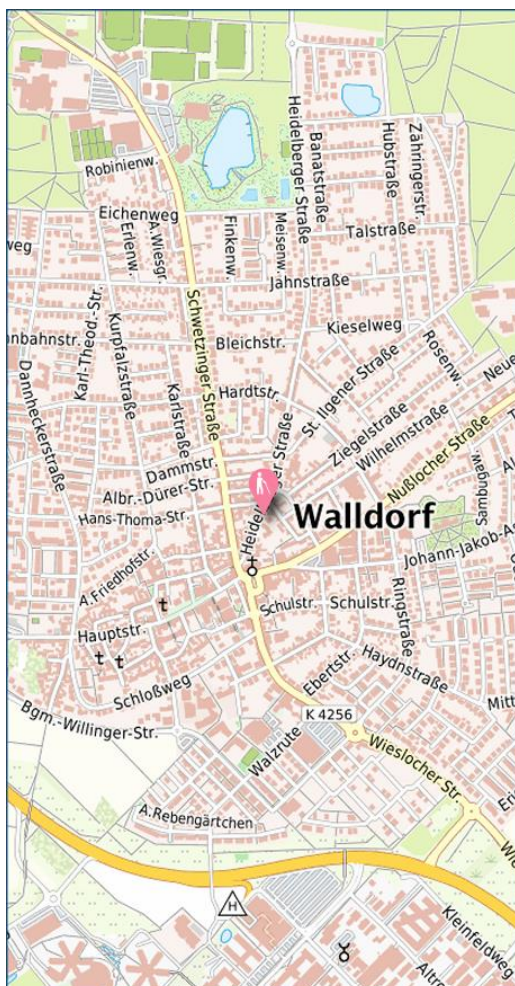
Kategorie

Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)

Beschreibung

Fußweg zu Dunkel

Der Gehweg von der Brücke zum Industriegebiet in Richtung Neubaugebiete ist abends zu dunkel



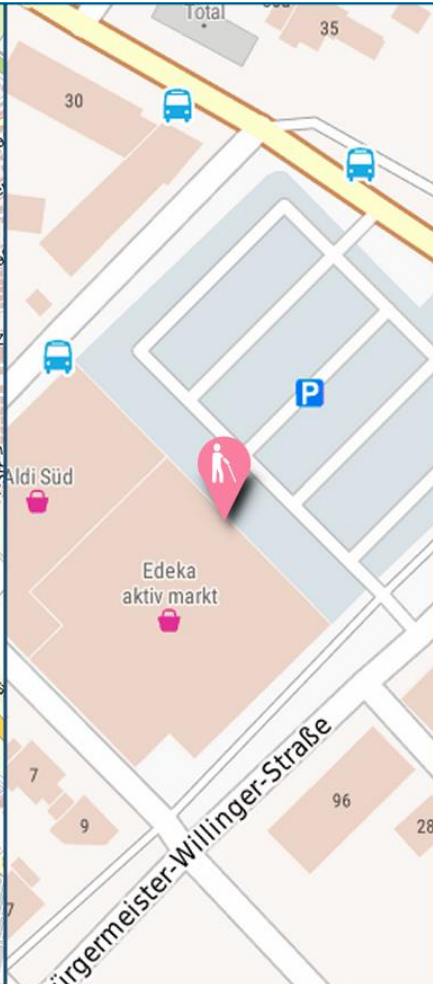
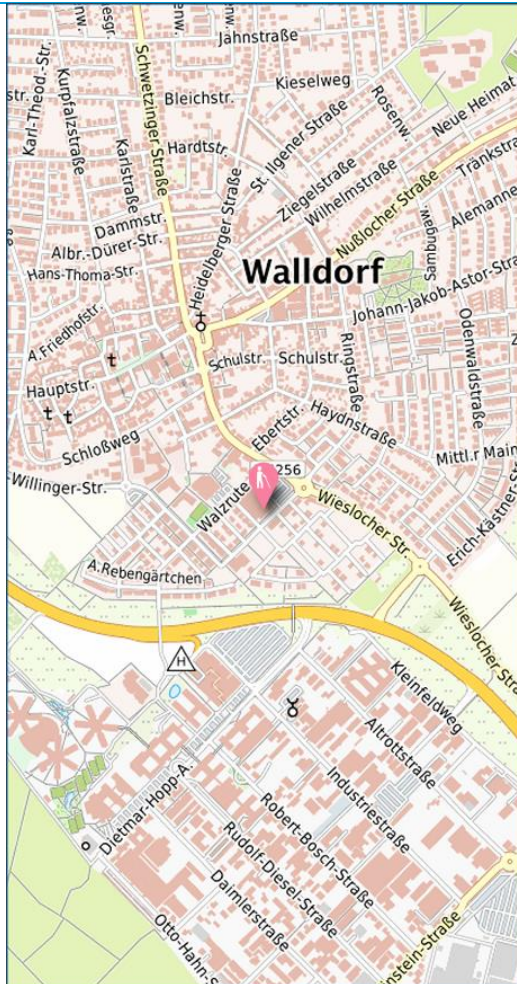
Kategorie

Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)

Beschreibung

Bordsteinkante ragt aus der Bettung raus

Bordsteinkante ragt raus genau im Kurvenbereich



Kategorie

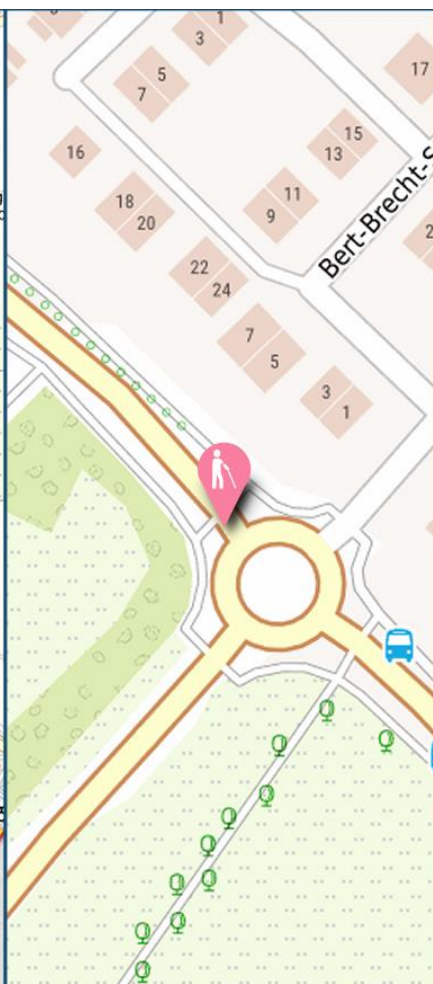
Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)

Beschreibung

Autos Parken auf Blindenleitstreifen

Vor dem NVZ ist eine Fläche auf der nicht geparkt werden darf. Diese ist dazu gedacht damit man mit dem Einkaufswagen zum Parkplatz kommt ohne an Autos zu kommen. Nur ist diese Fläche immer zugeparkt.

Und da die Poller, die an den Parkplätzen Autos vom



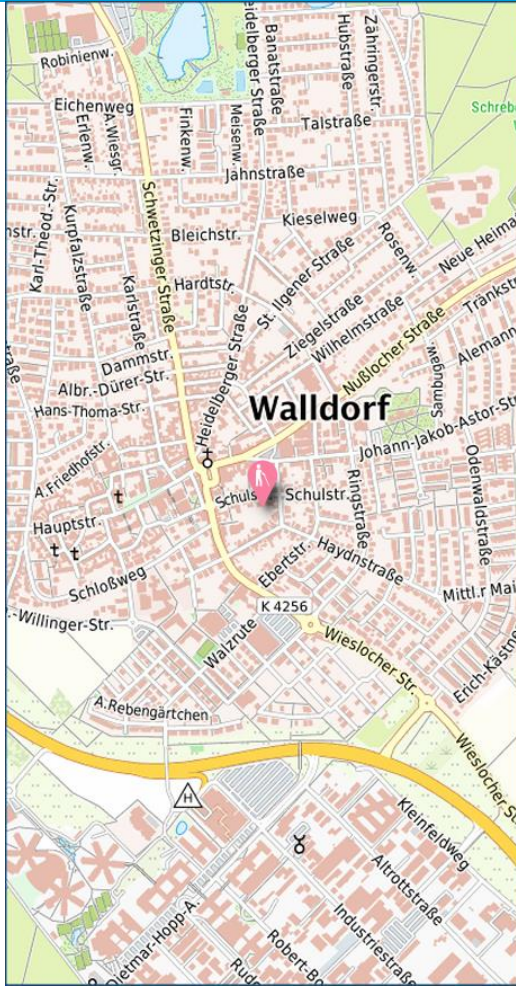
Kategorie

Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)

Beschreibung

Absenken des Bordsteins

Auf dieser Seite des Mühlwegkreisels ist es schwierig mit dem Rollstuhl die Bordsteinhöhe zu überwinden. Man ist gezwungen mit dem Rollstuhl rückwärts zu agieren, was viel Zeit kostet.



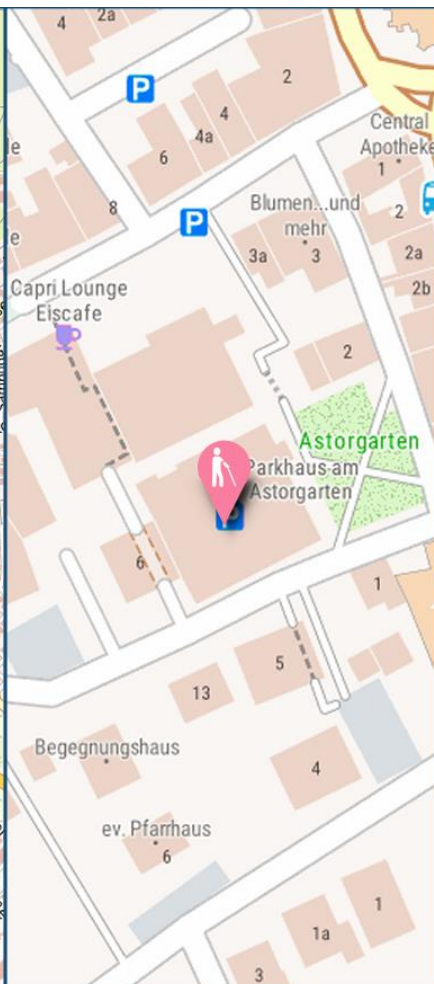
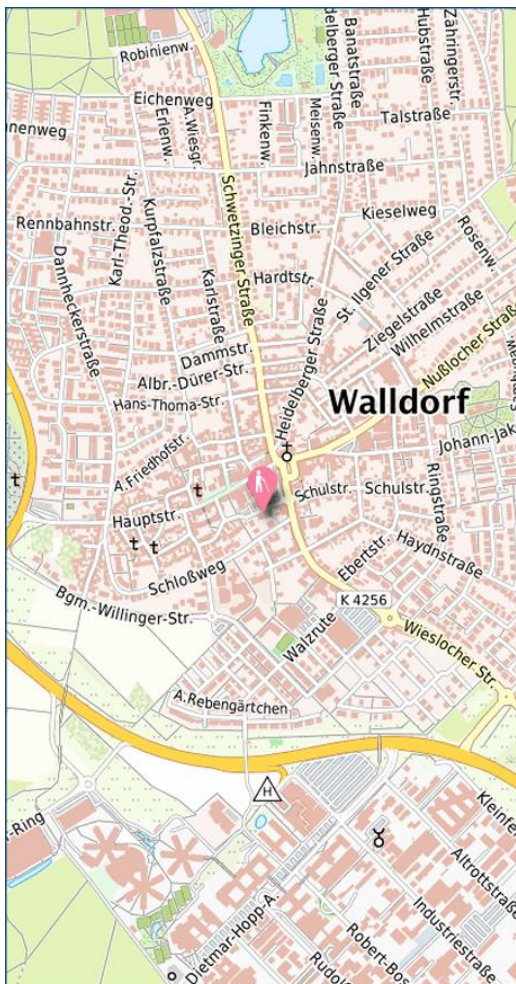
Kategorie

Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)

Beschreibung

schmale/schräge Gehwege in der Schulstraße
Fast die gesamte Schulstraße hat zu schmale und schräge Gehwege. Eventuell hilft durchgängig Einbahnstraße um die Gehwege zu verbreitern.

Likes: 2

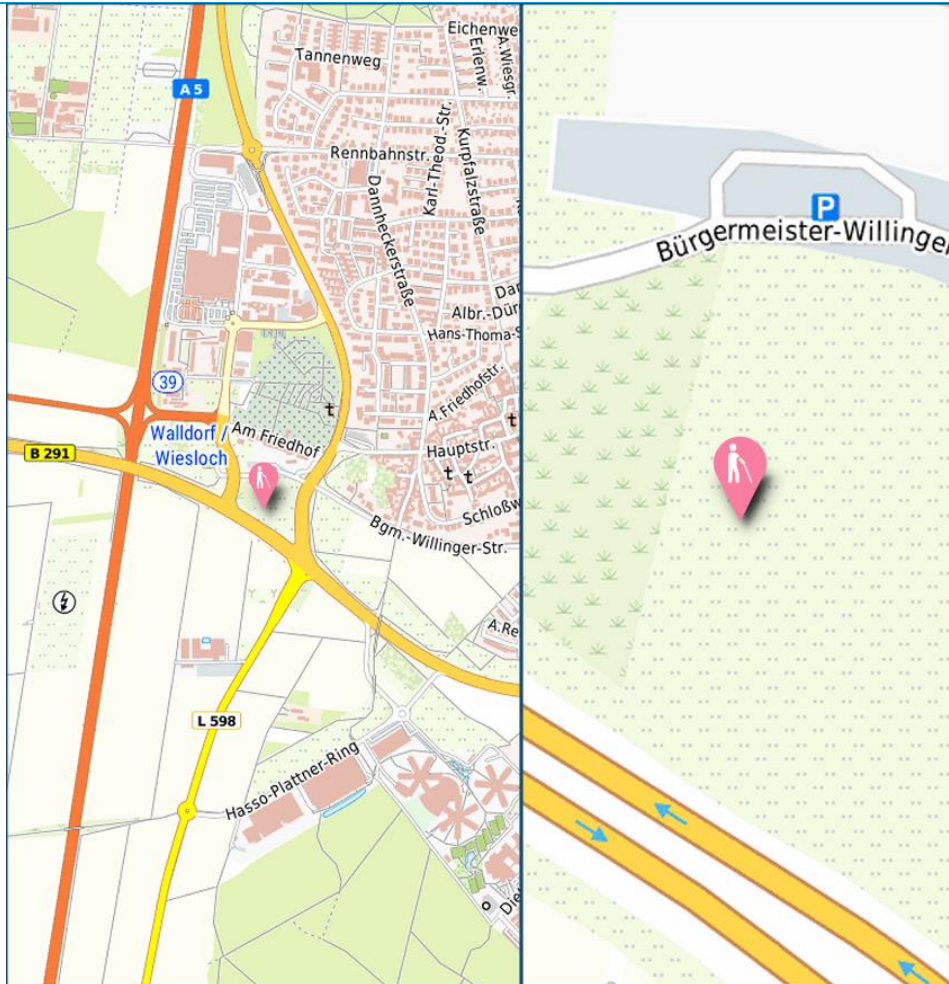


Kategorie

Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)

Beschreibung

Parkhaus Ausgänge
Vom Parkhaus zur Hauptstraße sollten bessere, hellere, einfachere Verbindungen geschaffen werden



Kategorie

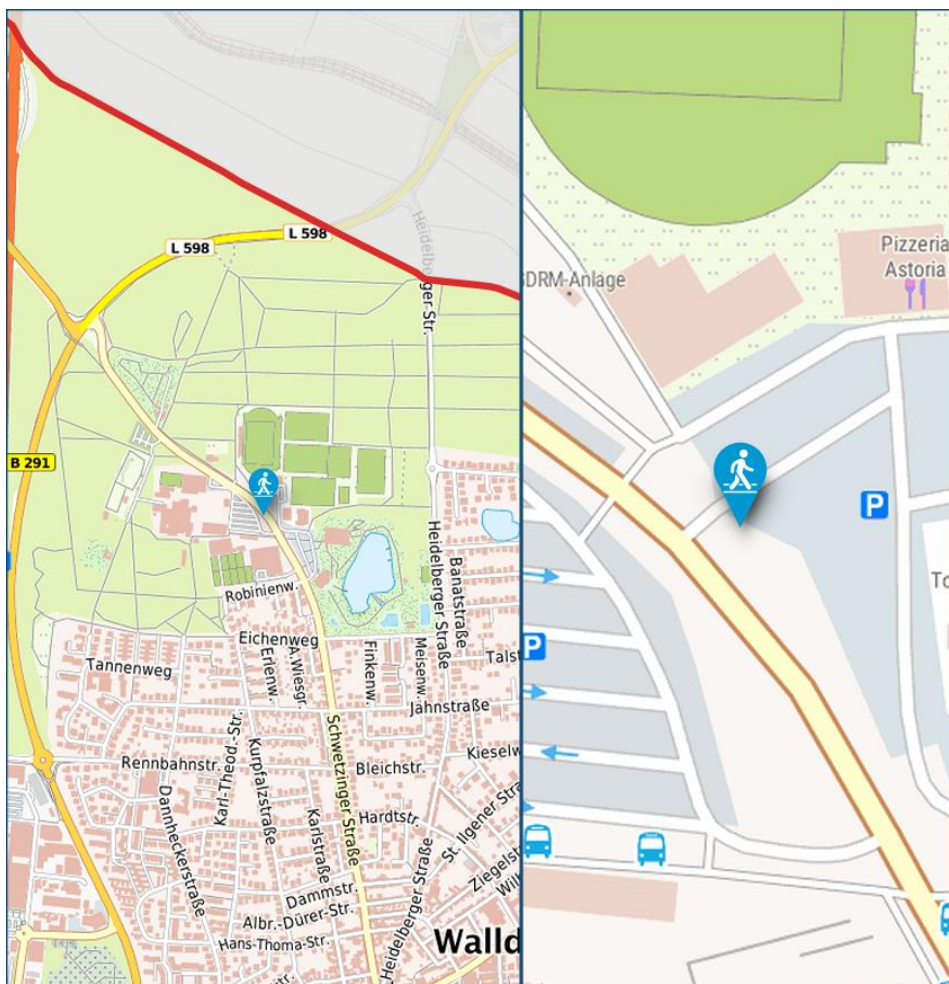
Barrierefreiheit verbessern (z.B. Absenkungen der Gehwege, taktile Elemente)

Beschreibung

Gehwege rollstuhlgerecht gestalten

Es gibt noch so viele Gehwege in Walldorf, die mit dem Rollstuhl oder anderen Gehhilfen nicht befahren werden können, da der Bordstein zu hoch ist.

Likes: 1



Kategorie

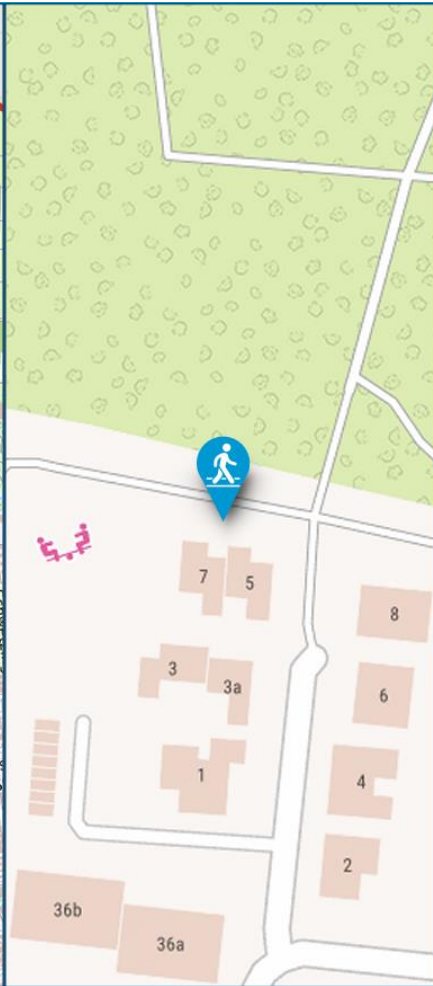
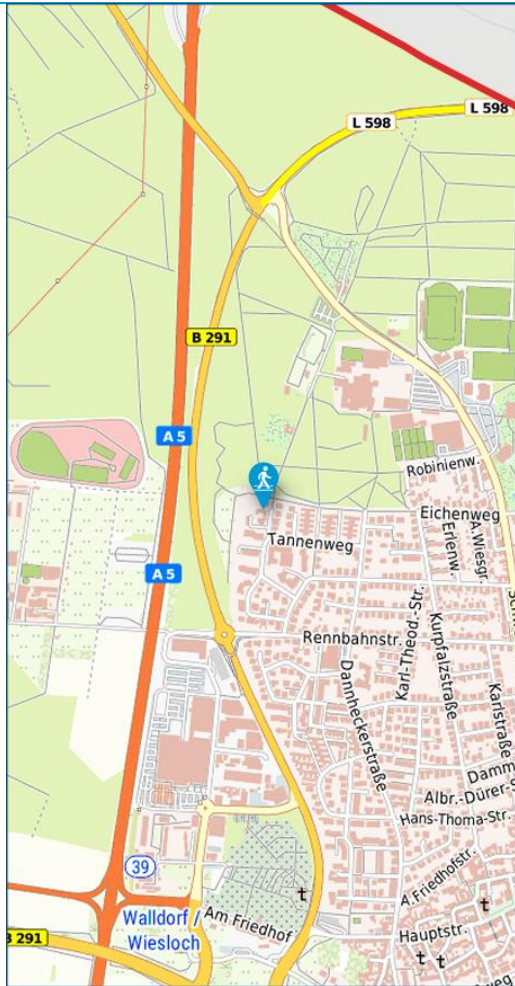
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Fußweg schaffen

Wer hier, etwa aus Richtung Sandhausen, aus dem Wald kommt, endet plötzlich auf einem Parkplatz ohne Fußweg und muss bis zur Bushaltestelle hoffen, dass Autos die einen Parkplatz suchen einen nicht übersehen. Viele Leute weichen deshalb auf die Wiese aus

Likes: 2



Kategorie

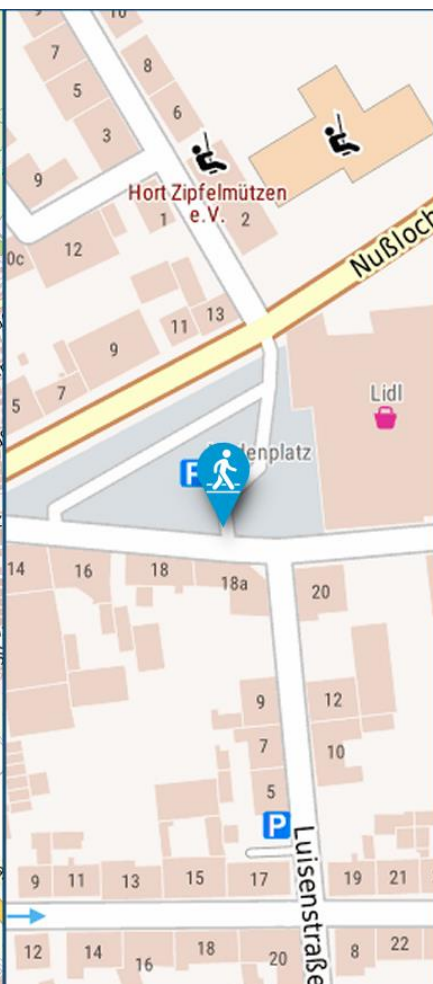
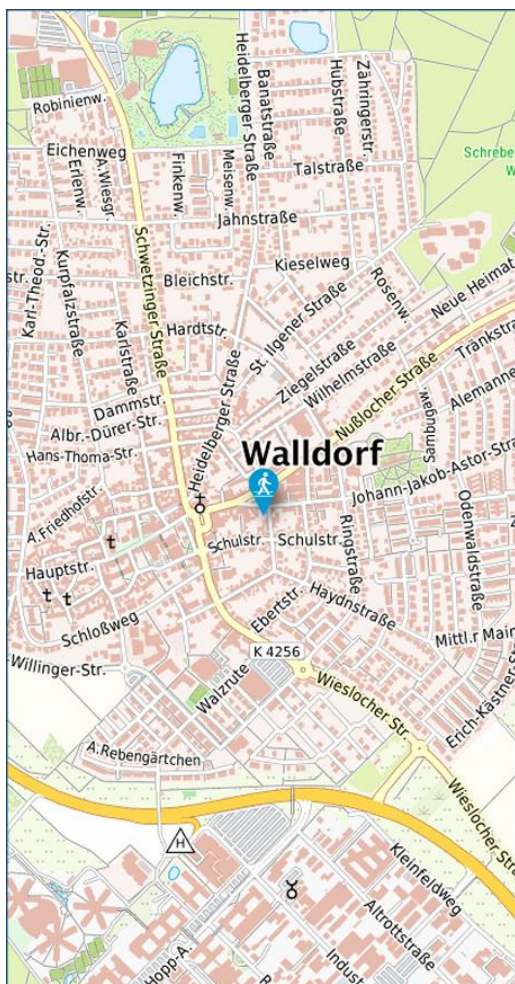
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Weg zum Spielplatz schaffen

Der Weg zum Ahornspielplatz sieht aus wie ein Trampelpfad, viele Familien die erstmals dorthin wollen brechen frühzeitig ab weil der Weg nicht aussieht, als würde er zu einem Spielplatz führen, insbesondere für Kinderwagen ist er auch kaum nutzbar.

Likes: 1



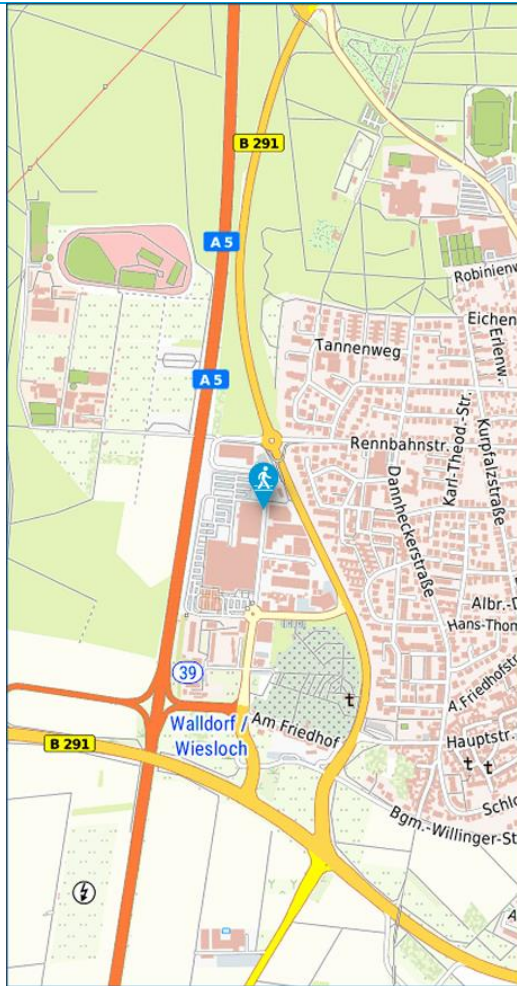
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehwege schräg und uneben

Gehwege sind oft zu stark schräg abfallend zur Straße, zusätzlich abgesenkt bei Einfahrten (z. B. Rosenweg). Dies ist für Fußgänger, bes. mit Kinderwagen, und Rollstuhlfahrer beschwerlich bzw. unmöglich. Gleiches gilt für wechselnden Belag mit unterschiedlichen Oberflächen.



Kategorie

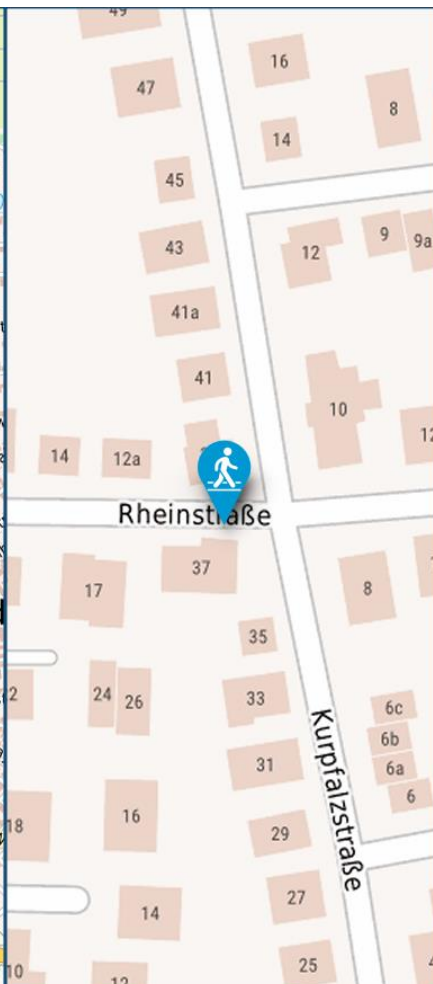
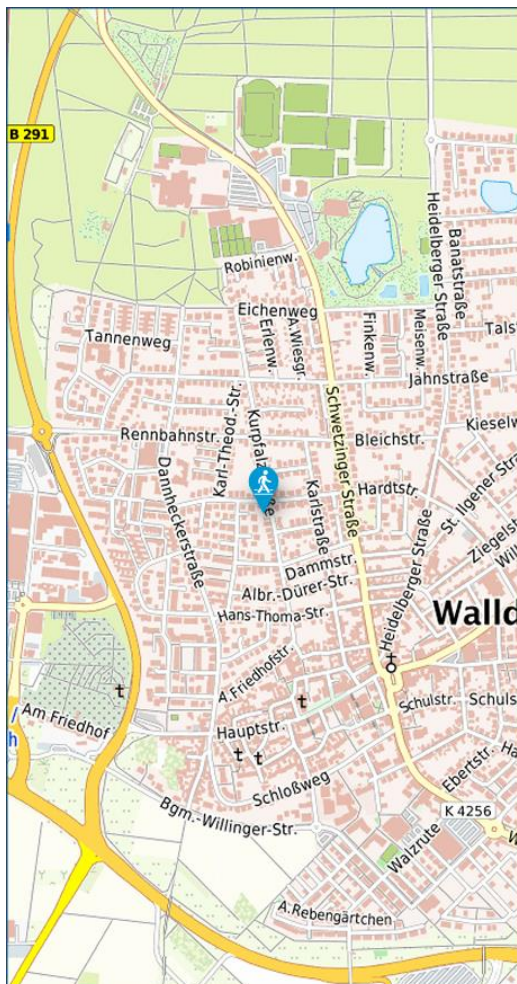
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg endet vor Bushaltestelle

Aus für mich nicht erklärbaren Gründen endet der Gehweg 20m vor der Bushaltestelle.

Wenn man also vom IKEA mit dem Bus zum Bahnhof fahren möchte muss man erst 20m auf der Straße laufen. Oder 3 Straßen queren (statt einer Einfahrt). Der Gehweg auf der a



Kategorie

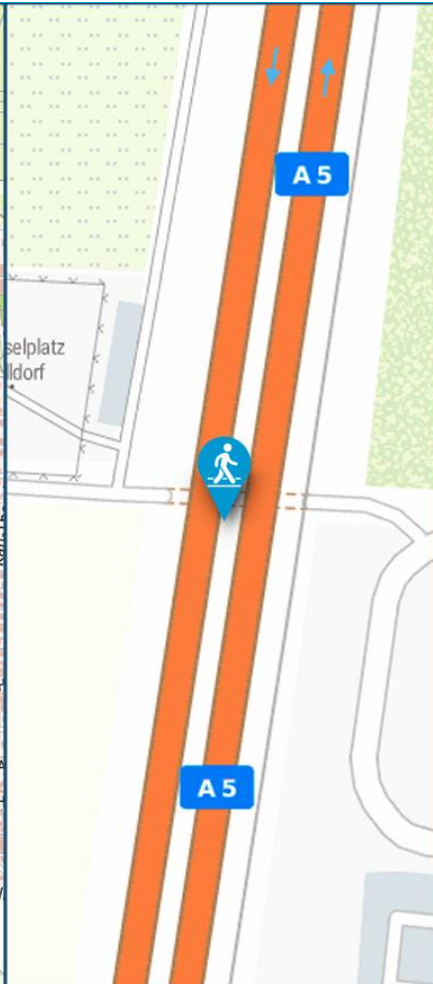
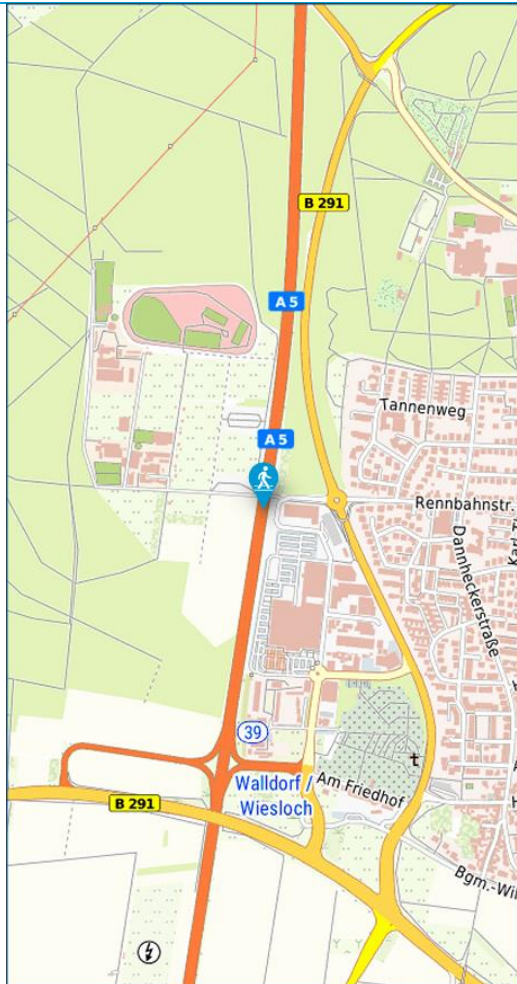
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg zu schmal

Der Gehweg zur Kurpfalzstraße ist auf einer Seite viel zu schmal, um mit Kind und/oder Kinderwagen darauf zu laufen.

Likes: 2



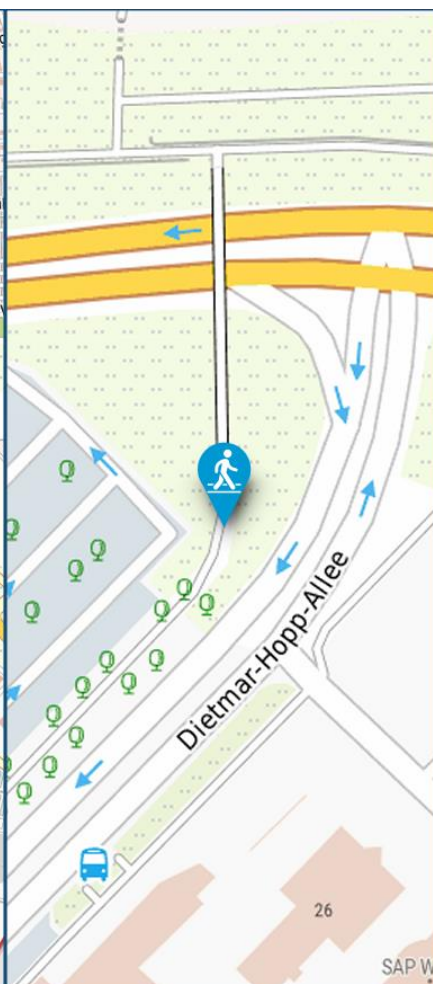
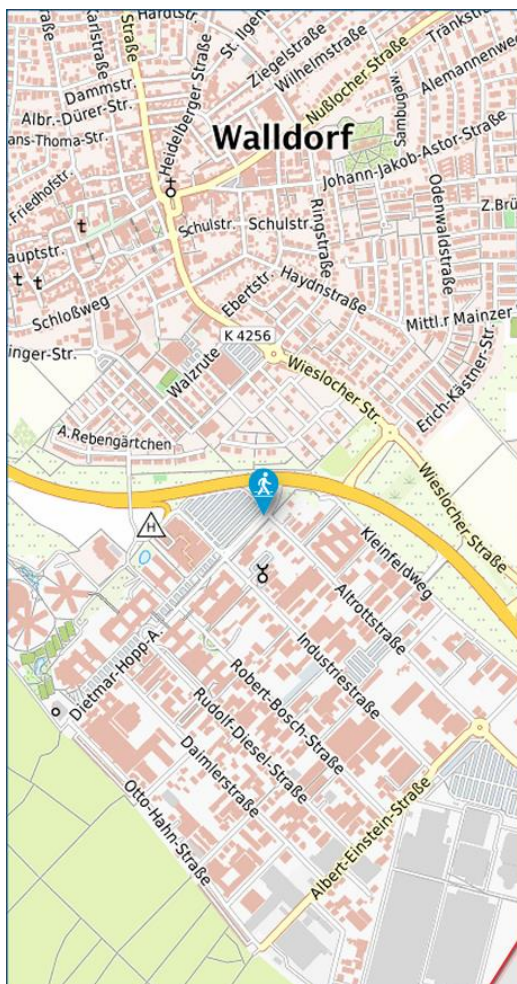
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gefährlich überholt

In dieser Unterführung wurde ich schon mehrfach extrem gefährlich überholt. An die 1,5m Abstand beim Überholen von Fußgängern auf der selben Verkehrsfläche wird sich ja ohnehin nie gehalten. Aber normalerweise kann man in den Graben springen. Hier wird m



Kategorie

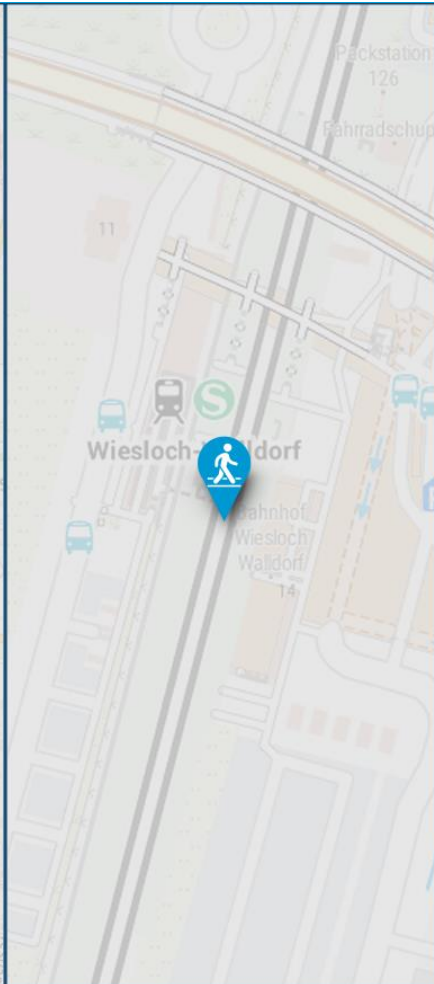
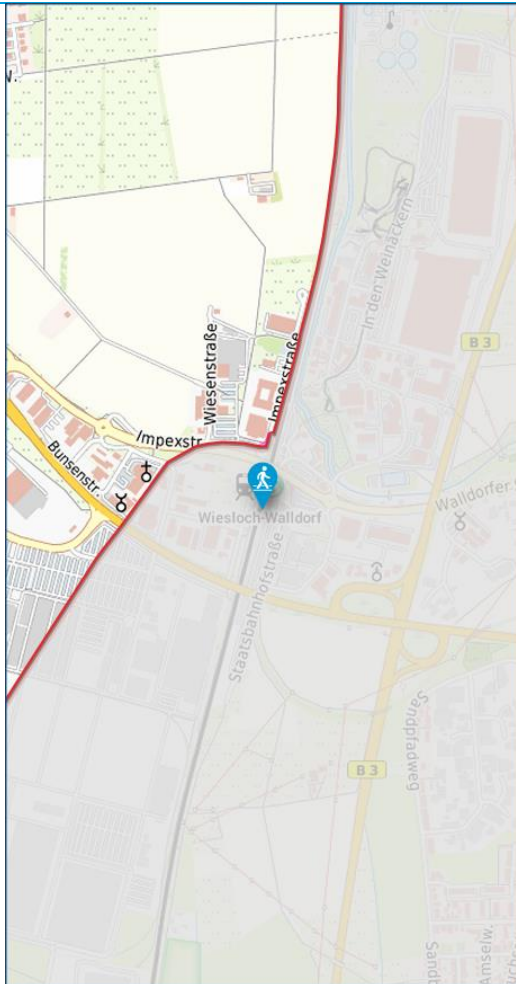
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Unzureichende Beleuchtung

Hier befinden sich nur bodennahe Lampen, die nur den Fußweg selbst beleuchten

Likes: 2



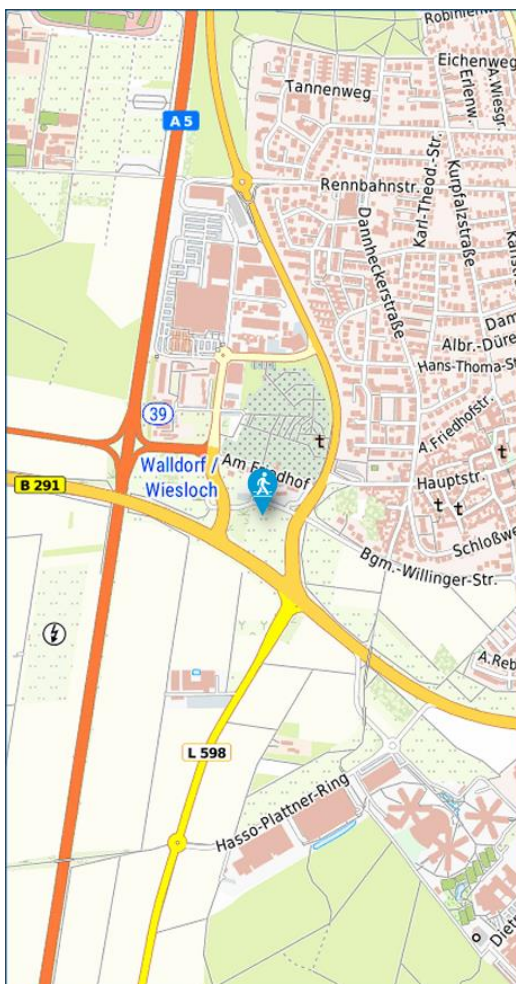
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Unterführung in schlechten Zustand

Bei minimaler Nässe ist es sofort völlig glatt und rutschig in der Unterführung



Kategorie

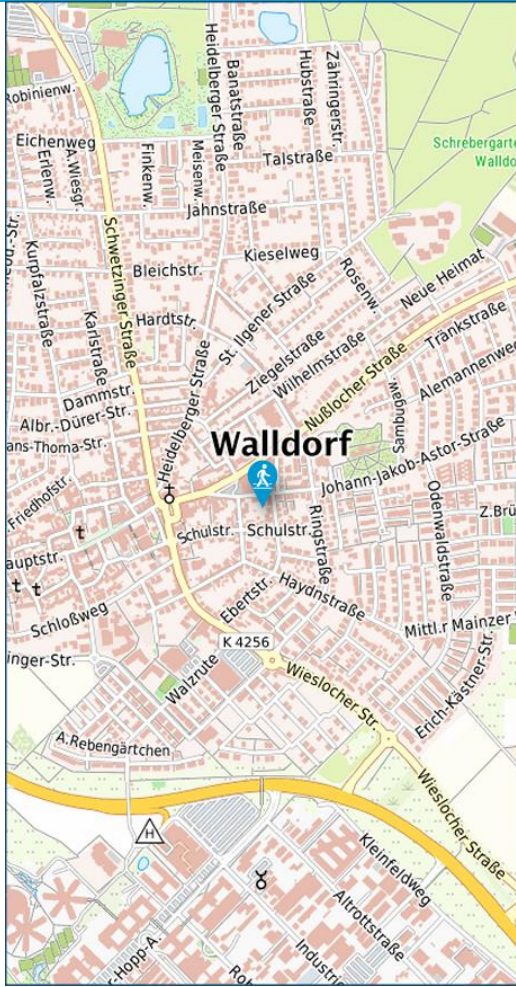
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Parkplatz zum Skatepark

Diese Straße ist zwar für Autos eine Sackgasse und entsprechend wenig befahren. Die Breite der Straße, das Tempolimit von 100km/h, und die vielen vorwärts geparkten Autos geben mir hier aber immer ein mulmiges Gefühl.

Nicht unbedingt wo man Teenager lan



Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

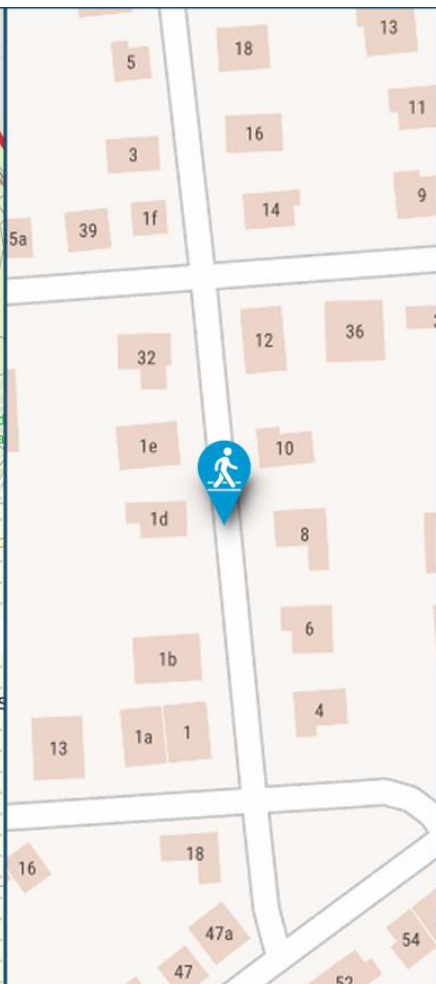
Beschreibung

Verkehrsberuhigter Bereich sieht aus wie Tempo 30.

Dieser Verkehrsberuhigte Bereich sieht baulich so aus wie eine 30er Zone.

Und so verhalten sich die Leute hier auch.

Anstelle der 3 Parkplätze, könnte der Gehweg so ausgebaut werden, das man sich dort auch bei Tempo 30 sicher fühlt. Um's Eck gibt es ge



Kategorie

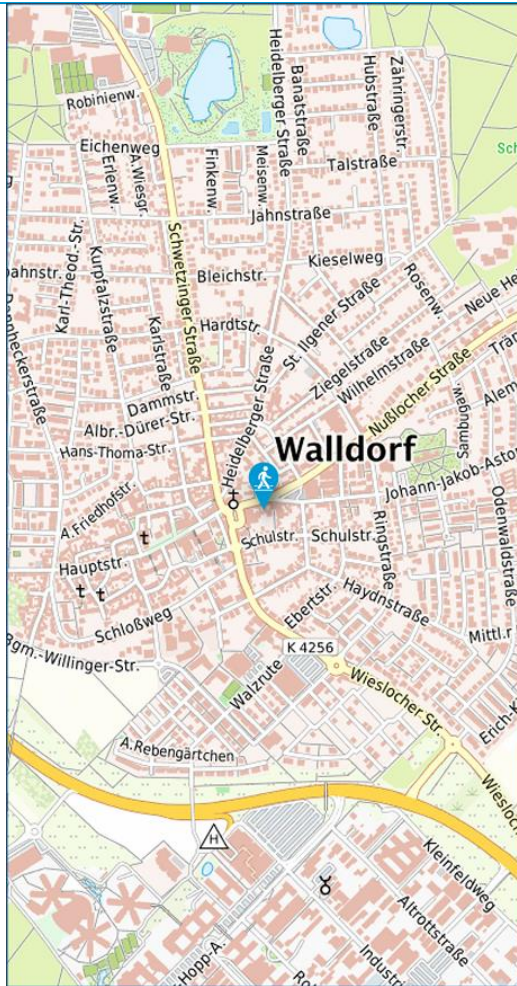
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg zu schmal

Gehweg zu schmal

Likes: 1



Kategorie

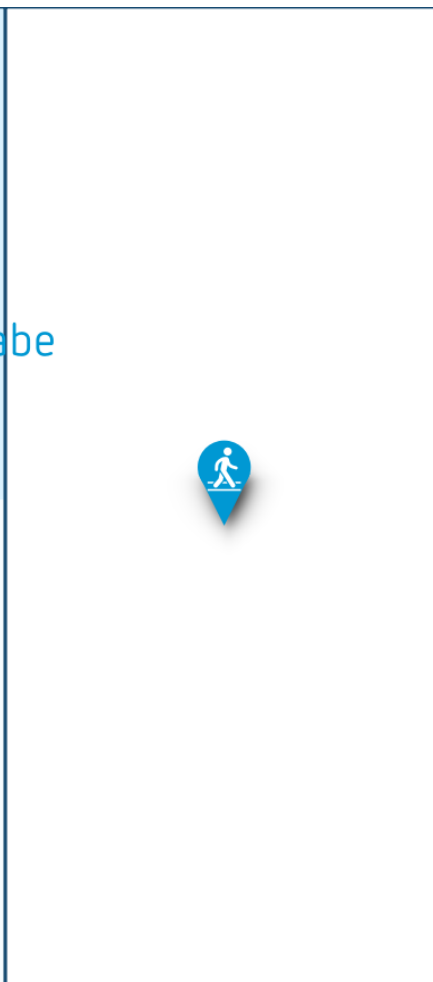
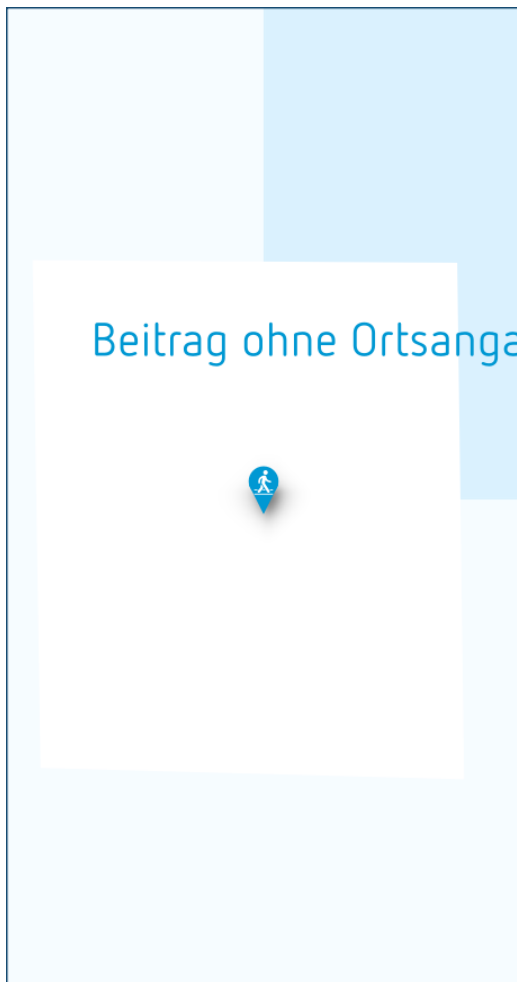
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Fußwege zu eng

Fußwege zu eng um aneinander vorbeizukommen

Likes: 3



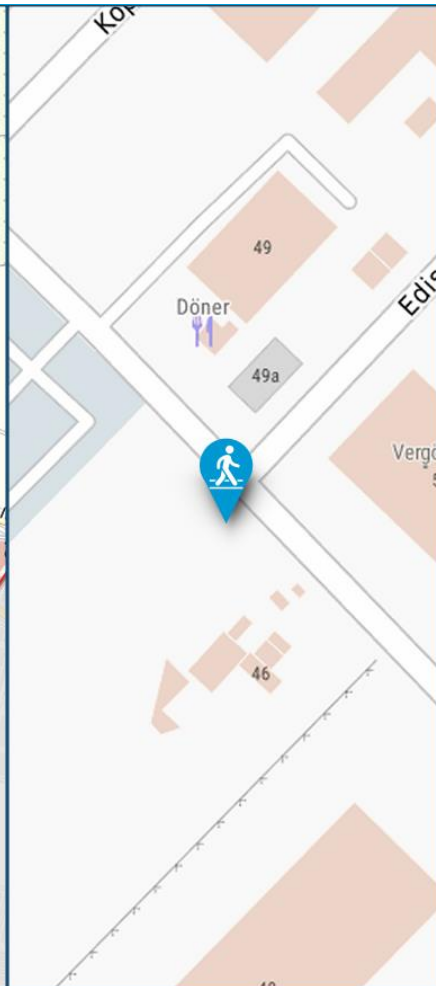
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Neue Heimat Richtung Nusslocher Straße

Hier ist weder auf der linken Straßenseite, noch auf der rechten Straßenseite ein Gehweg vorhanden. Als Fußgänger muss man somit auf der ohnehin schon schmalen Straße laufen, was gefährlich ist. Hier sollte man über eine Lösung nachdenken.



Kategorie

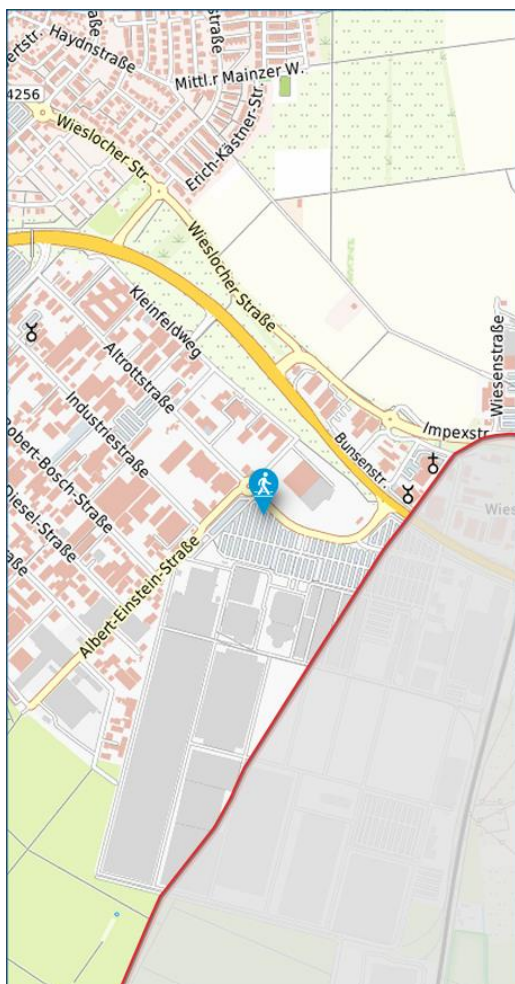
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Einfahrt Krieger auf Gehweghöhe setzen

Krieger hat hier eine Einfahrt die auf Höhe der Fahrbahn Asphaltiert ist. Der Gehweg wird dazu unterbrochen.

Diese Einfahrt genau wie alle anderen Einfahrten auf dieser Straße auf Gehweghöhe zu setzen würde nicht nur Fußgänger besser Willkommen heißen,



Kategorie

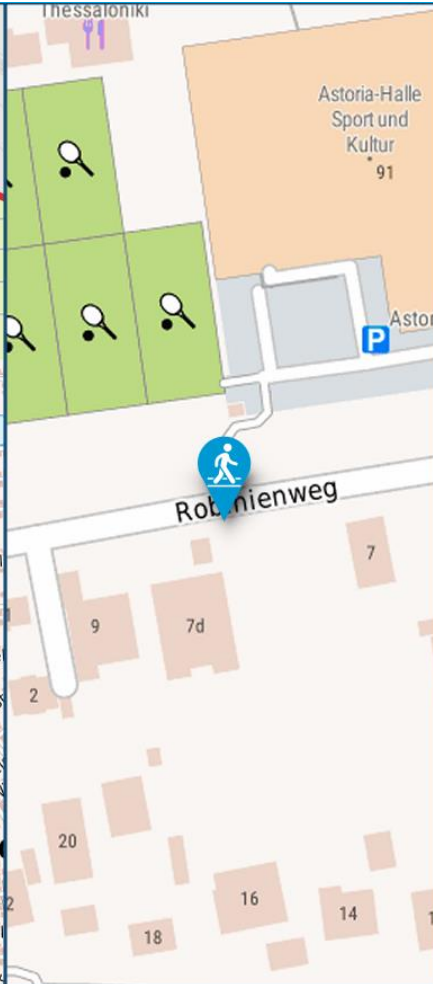
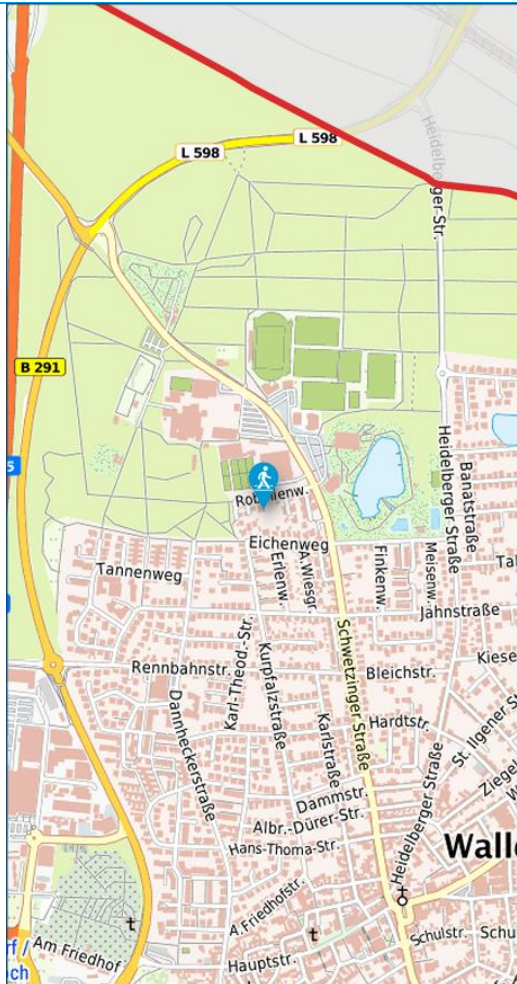
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gefährliche Straßenführung

Hier sollte ein größerer Rad und Fußweg gebaut werden. Für Radfahrer ist es zu gefährlich auf der Straße zu fahren, da hier auch viele LKWs teilweise ohne großen Abstand fahren.

Likes: 1



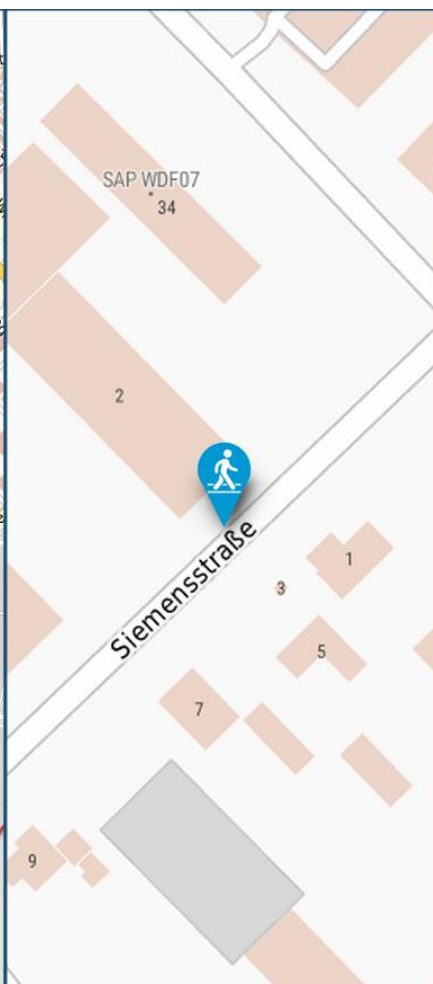
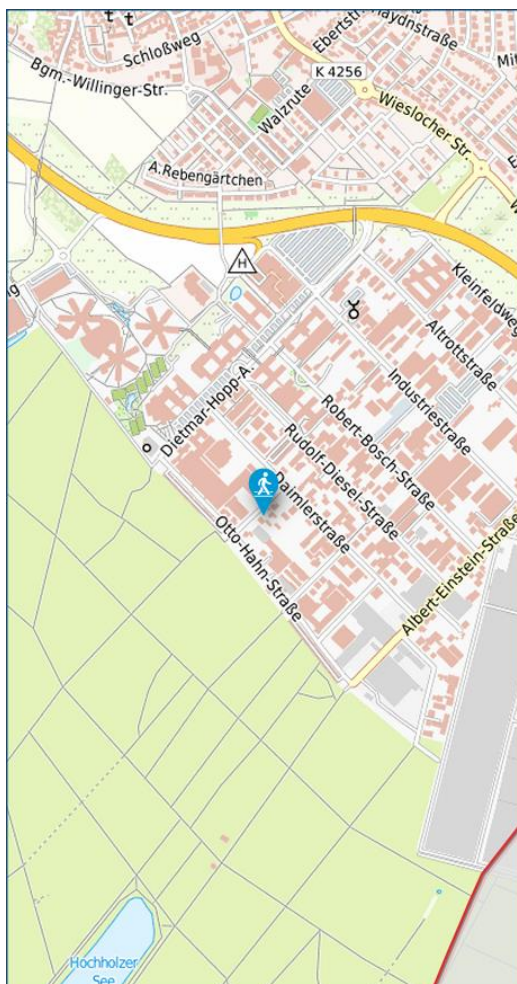
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Beleuchtung Fußweg Wall

Am Fußweg durch den Wall (vom Robinienweg zu den Parkplätzen hinter der Astoriahalle) sind Lampen im Boden eingelassen. Diese blendet anstelle zu den Weg zu beleuchten und erreichen somit das Gegenteil. Bei Regen sammelt sich mitten im Durchgang eine Pfü



Kategorie

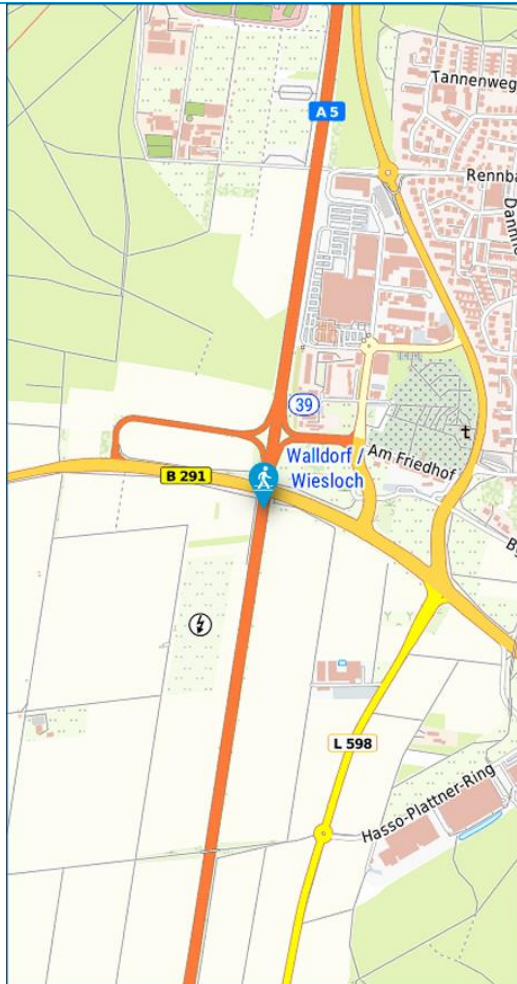
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Mehr Südwest-Nordost Verbindungen.

Das Industriegebiet braucht mehr gute Südwest-Nordost Verbindungen. Bspw. in Verlängerung der Siemensstraße.

Likes: 1



Kategorie

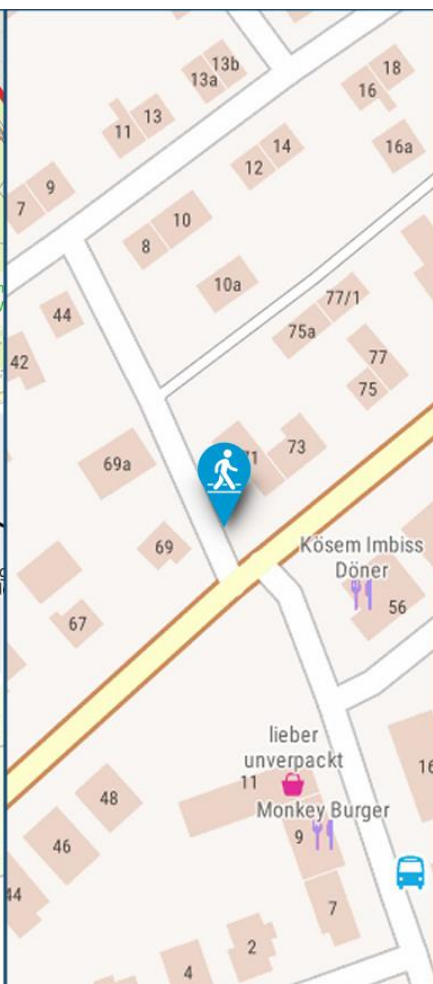
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Lange Rampen

Hier müssen Fußgänger die langen Rampen für Radfahrer nehmen, anstatt das sie eine Treppe bekommen.

Klar kann man sagen, wenn man schon so weit läuft machen die paar Meter auch nichts mehr aus. Aber nach Reilingen sind das immer noch gut 5% mehr. Und an



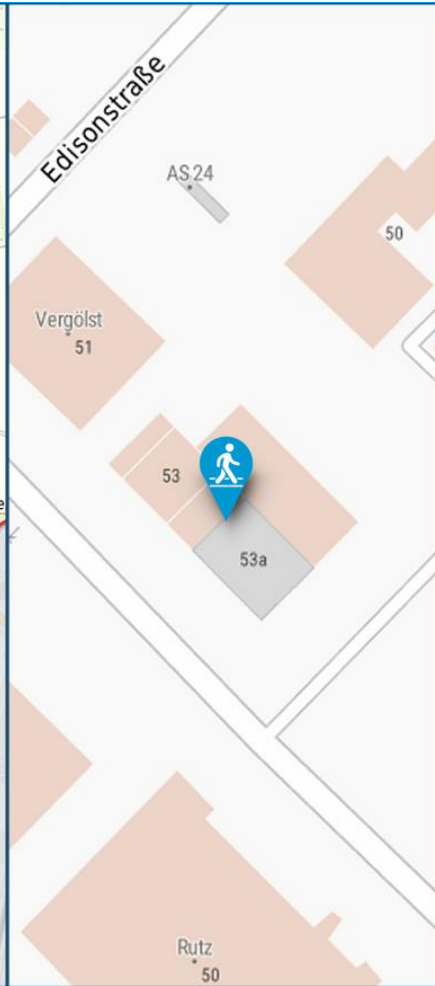
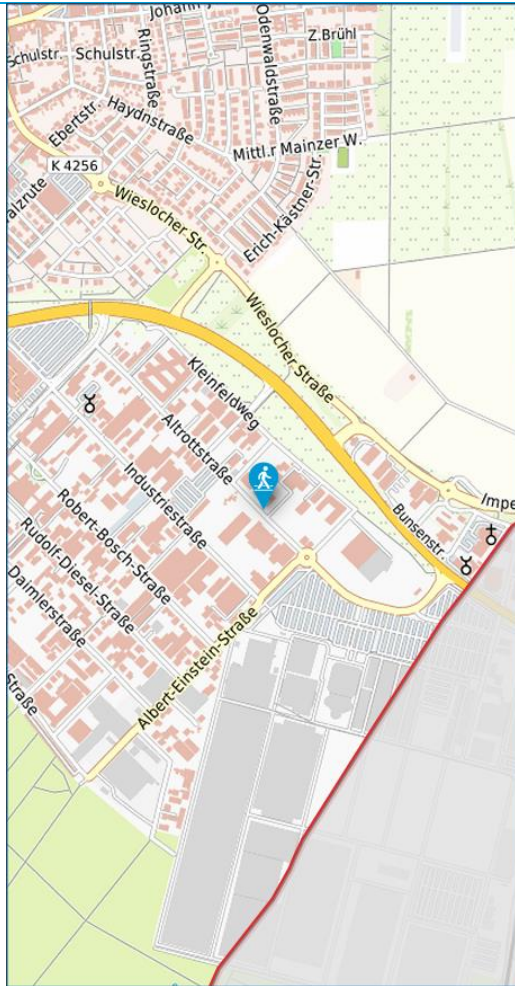
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Schmaler/fehlender Bürgersteig in der Neuen Heimat

Die Straße "Neue Heimat" ist ein wichtiger Verbindungsweg zwischen Wilhelmstraße und Nußlocher Straße. Allerdings ist bei den Häusern mit den Nummern 8 bis 10 kaum ein Bürgersteig vorhanden, so dass der Fußweg dort gefährlich und für Kinderwagen kaum mac



Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

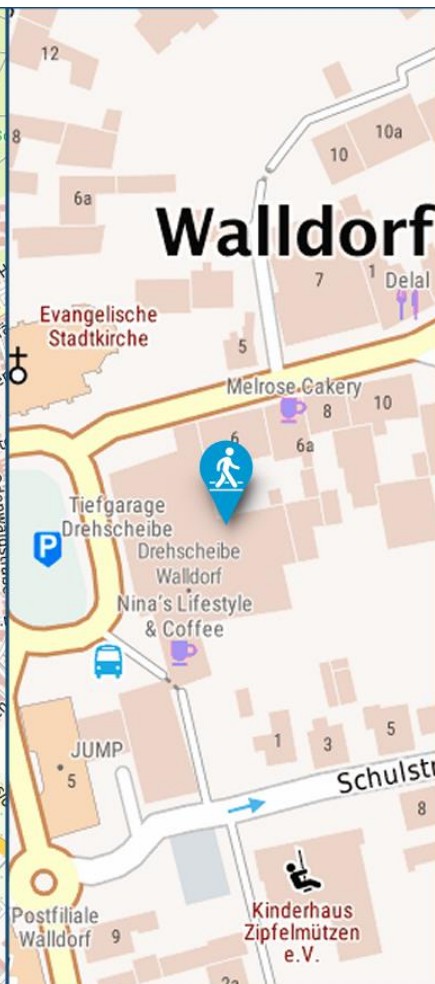
Beschreibung

Kein Gehweg

Die Alttrottstraße hat an dieser Stelle auf einer Seite keinen benutzbaren Gehweg.

Die Baustelle bei Rutz, die schräg gegenüber aktuell (ohne entsprechende Beschilderung) regelmäßig den Gehweg blockiert, macht die Sache noch schlimmer.

Wobei auch ohne



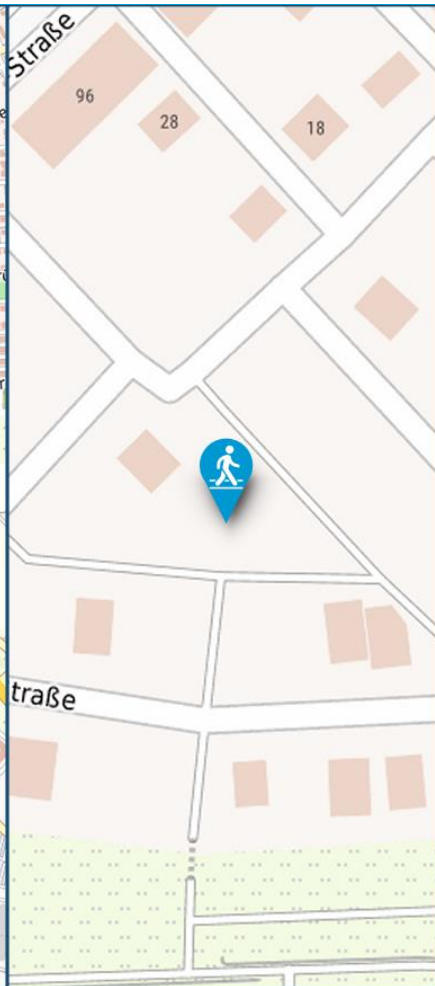
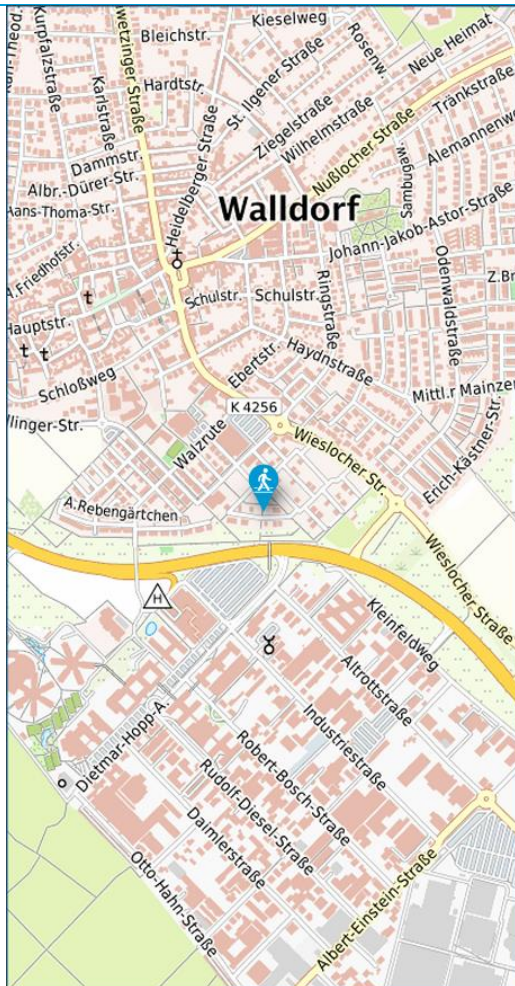
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Einbahnstraßenregelung

Einbahnstraßenregelung, bzw. Fahrrihtung auf dem Parkplatz regeln. Wege für Fussgänger markieren, auf denen nicht geparkt werden darf und Fussgänger Vorrang haben



Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

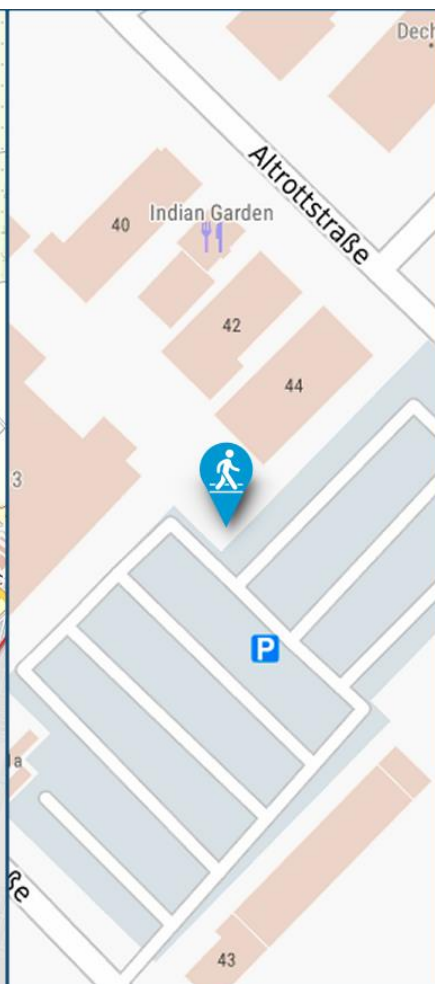
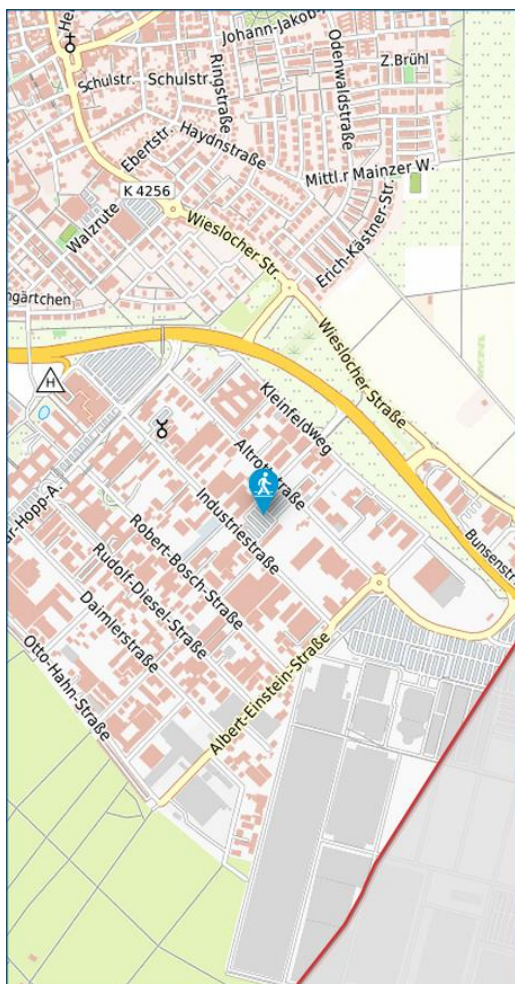
Beschreibung

Warum der Umweg

Auf dem Weg von Dietmar Hopp Allee zum Nahversorgungszentrum macht der Weg einen Umweg.

Das sind zwar nur etwa 50m, diese fühlen sich aber ganz besonders unnötig an.

Der kleine Park im Kleinfeldweg, der im Nirgendwo endet, macht die Situation noch ermü



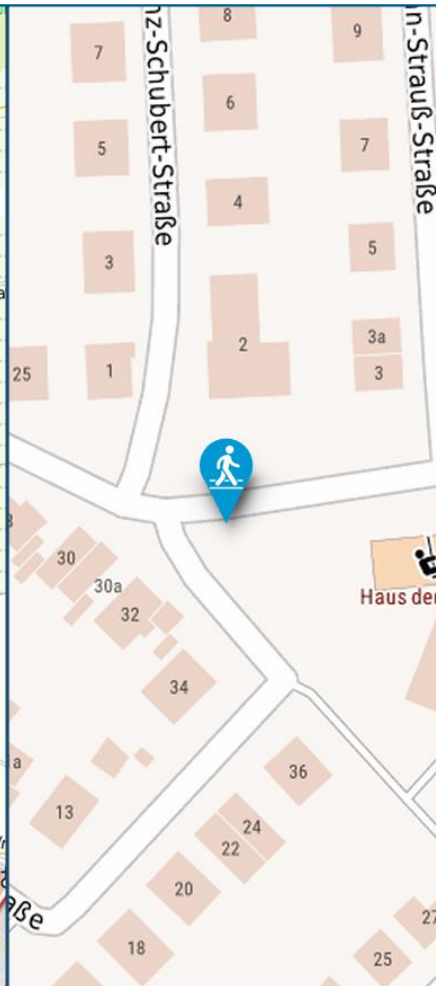
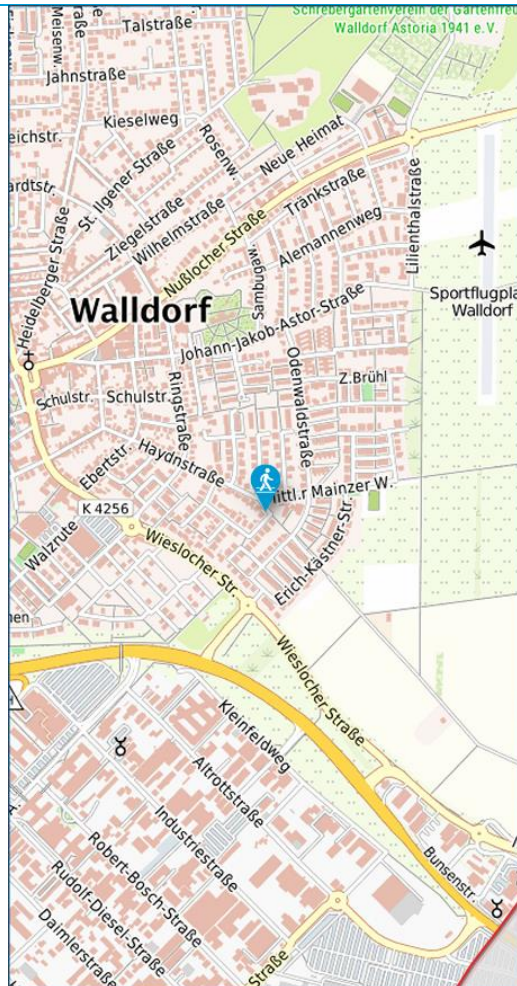
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Neue Fußwege nötig

Die Kopernikusstraße bietet zwar die Möglichkeit das Industriegebiet zu verlassen, in die andere Richtung kommt man aber nicht weit. Zumindest nicht auf Flächen die öffentlich Aussehen. In die nur etwa 200m entfernte Ohmstraße läuft man dadurch einen gan



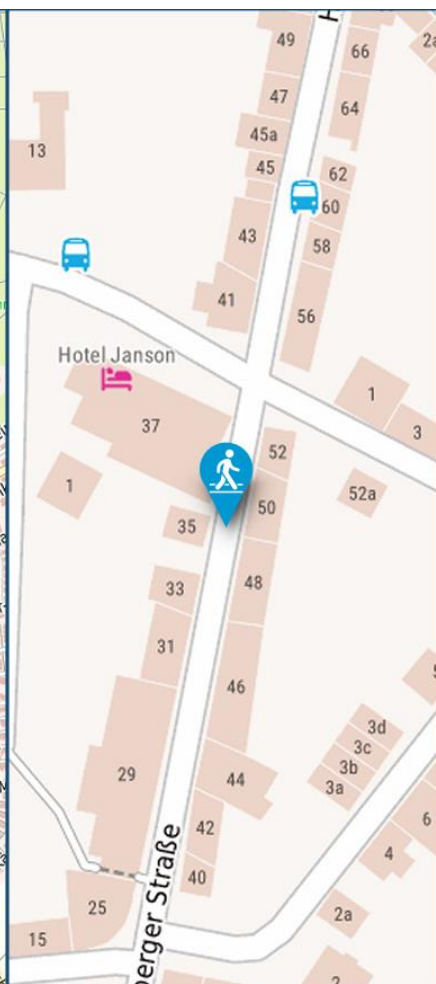
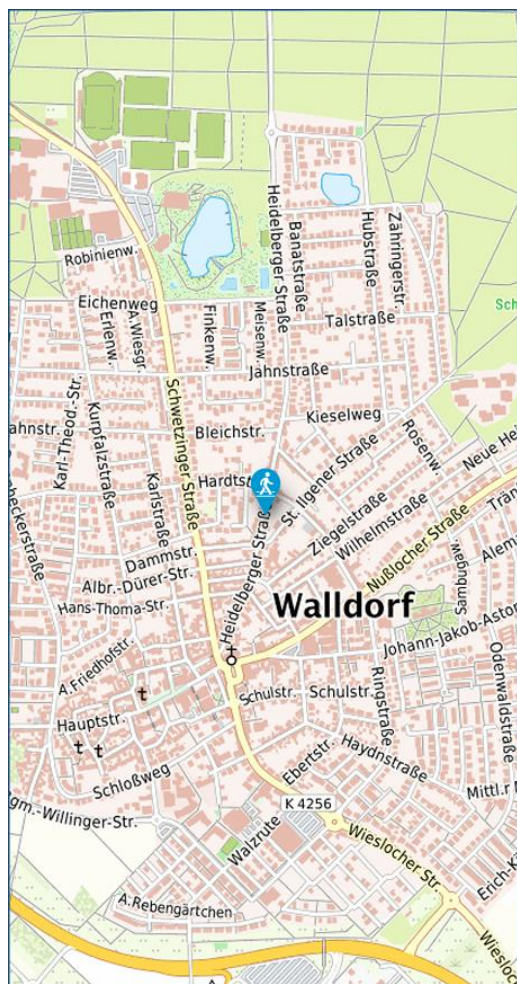
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Kleiner Fußweg

Der kleine Fußweg zwischen Franz-Schubert- und Johann-Strauß-Straße (neben Mittl. Mainzer - Haus der Kinder) ist sehr schlecht und unbeleuchtet.



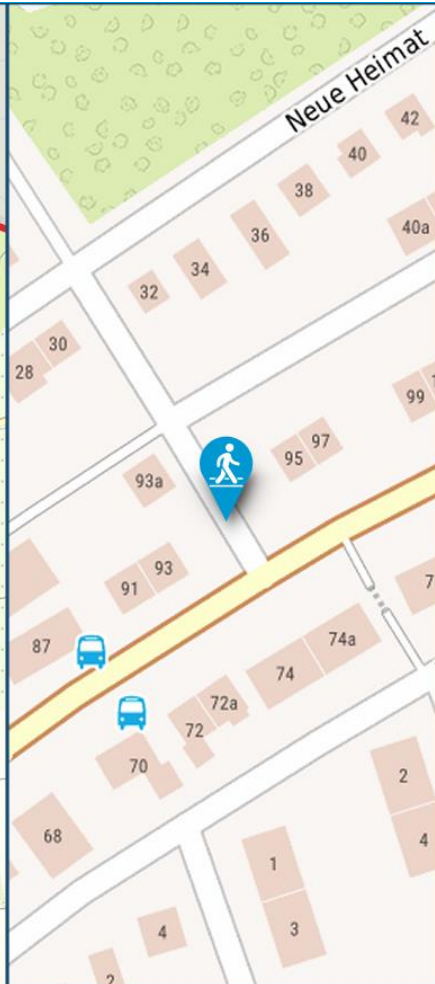
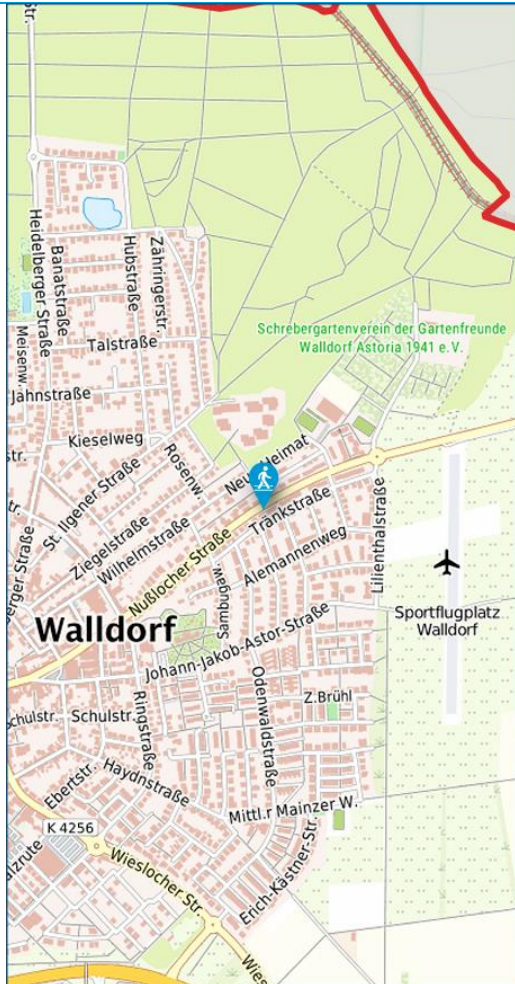
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg läuft ab

Gehweg läuft ab, ungleiche Bein Belastung



Kategorie

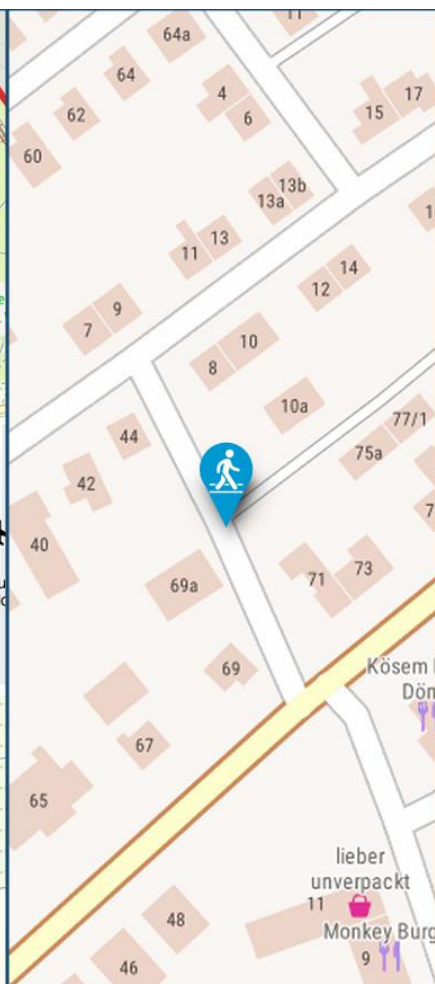
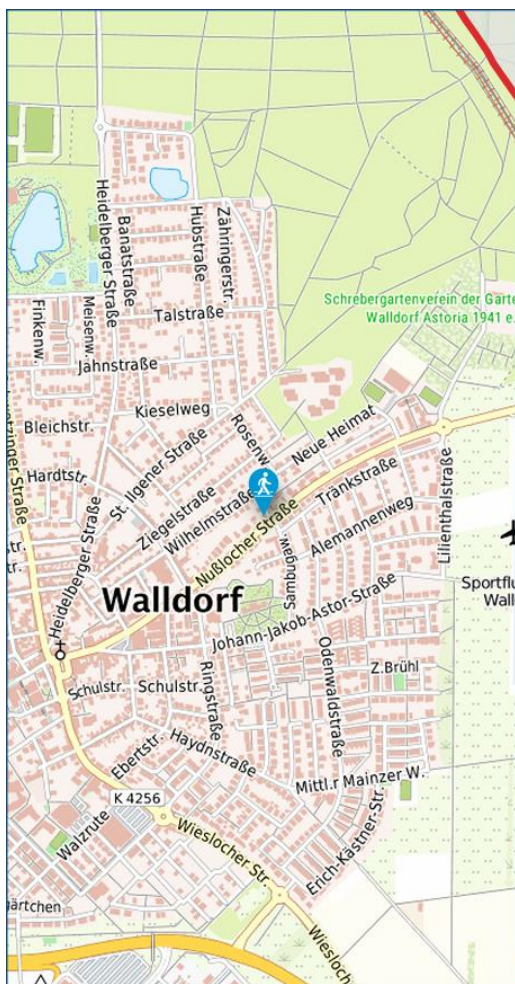
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Schulkinder

Hier gibt es auf beiden Seiten kein Fußgängerweg für die Schulkinder. Da hier morgens/mittags sehr viele Autos unterwegs sind und sehr dicht an den Kindern vorbeifahren, kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Leider habe ich auch keinen wirkli

Likes: 7



Kategorie

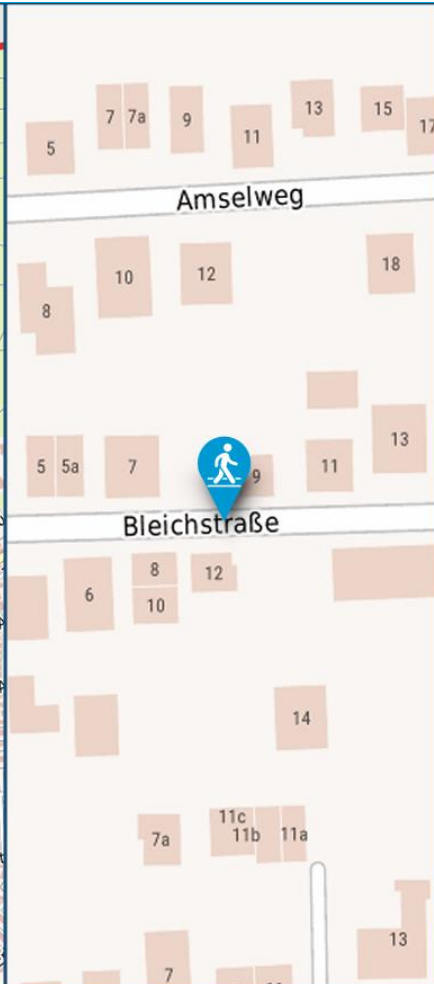
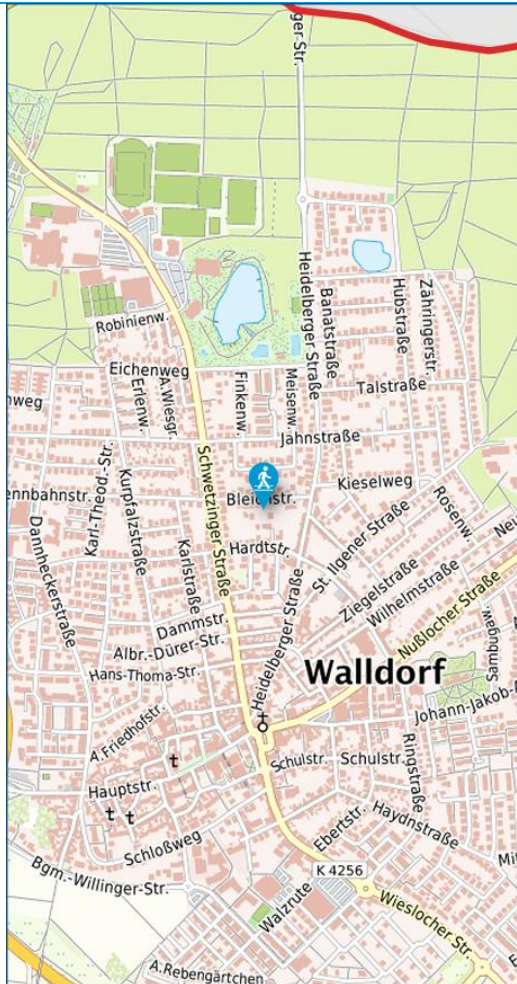
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Zu schmaler Gehweg

Die Straße hat faktisch keinen Gehweg. Auf beiden Seiten nur wenige Zentimeter. Ist ein Schulweg . An den Neubauten sind die Stellplätze zur Straße hin völlig falsch geplant, da die abgestellten Autos den Fussverkehr zusätzlich behindern. Wer zur Hölle ha

Likes: 5



Kategorie

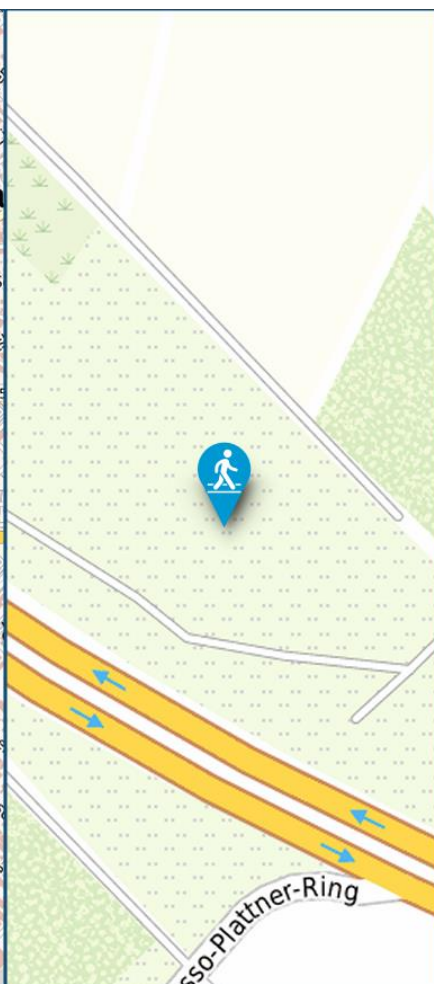
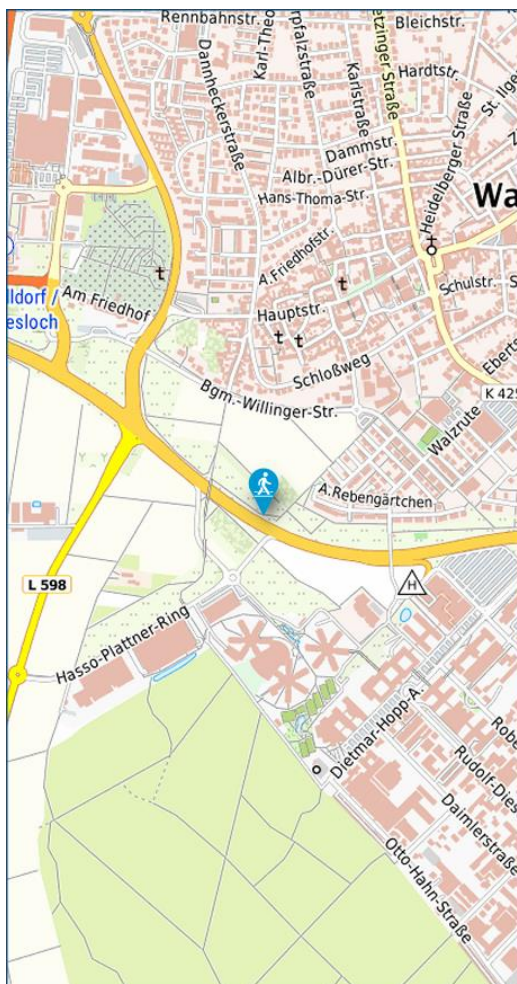
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Benutzbaren Gehweg schaffen durch Einbahnstraßen

Die Bleichstr und die parallele Jahnstraße sind wichtige Schulwege zur Waldschule, die Gehwege aber kaum benutzbar, insbesondere an Abfuhrtagen. Hier bietet sich an die beiden Straßen in gegenläufige Richtungen zu Einbahnstraßen zu machen und dafür einen

Likes: 4



Kategorie

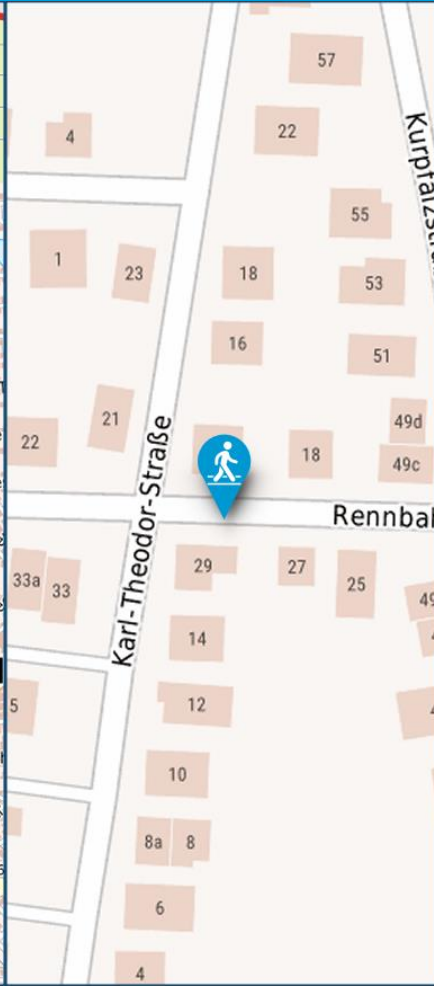
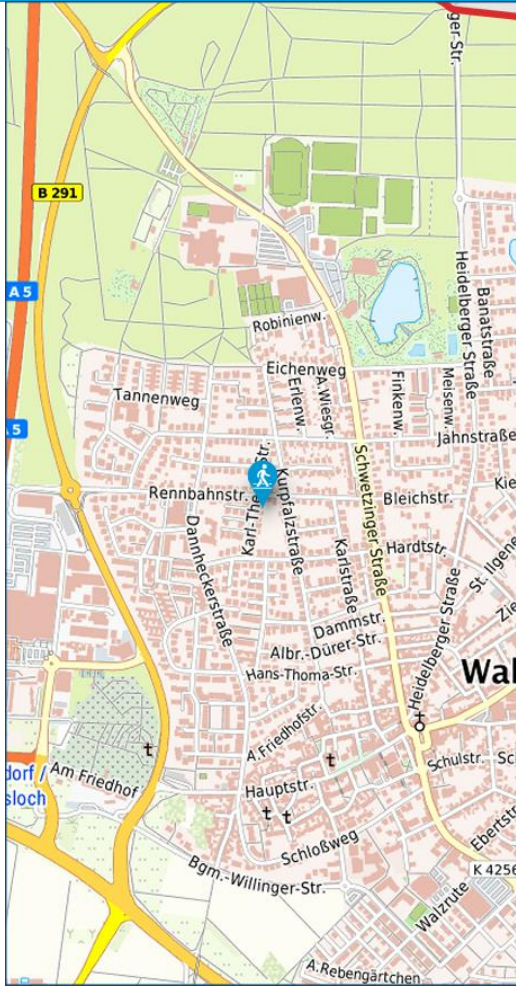
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg zwischen Am Hochholzgeraben und L723 Brücke befestigen

Gehweg zwischen Am Hochholzgeraben und L723 Brücke befestigen. Heute ist es unbefestigt und beim Regen matchig. Wird von Spatiergänger, Jogger, Fahrradfahrer und Gassigänger häufig genutzt.

Likes: 2



Kategorie

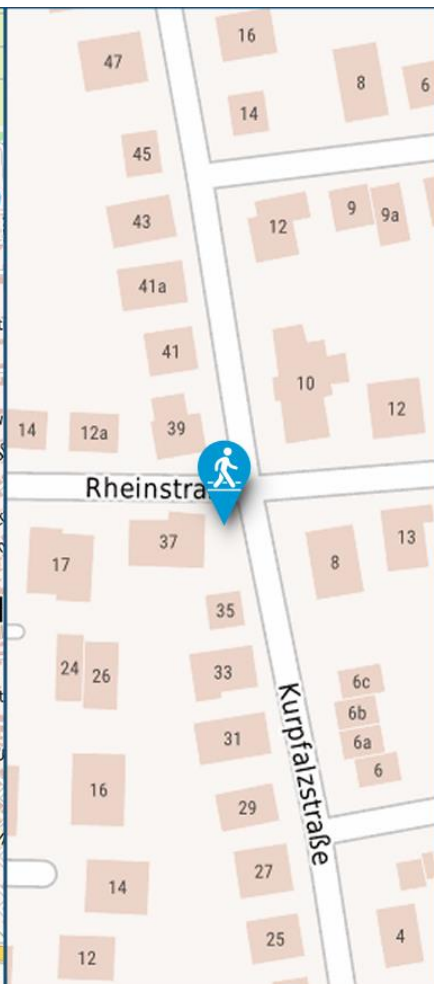
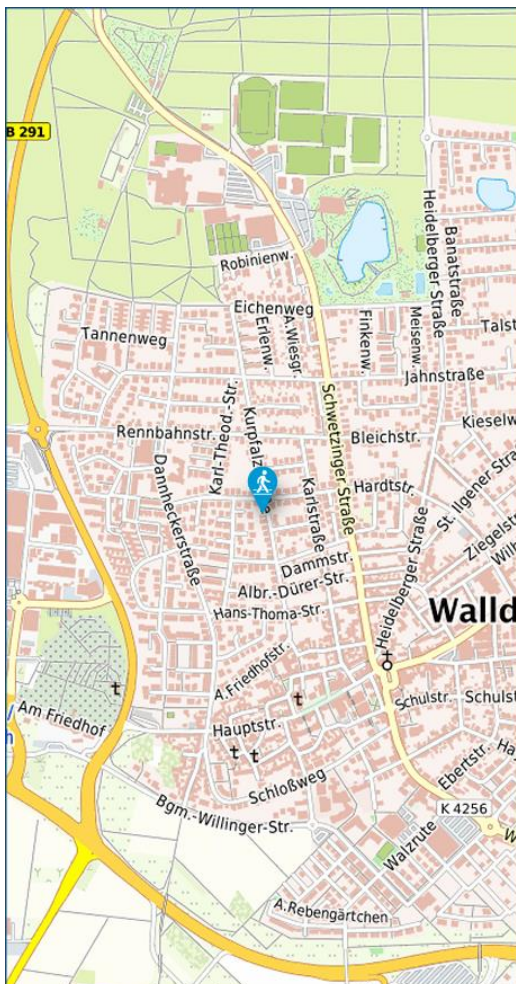
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg zu klein

Gehweg in der Rennbahnstraße teilweise viel zu eng oder nicht vorhanden. Gehweg könnte vergrößert werden, wenn die Rennbahnstraße z.B. zum Teil eine Einbahnstraße werden würde.

Likes: 3



Kategorie

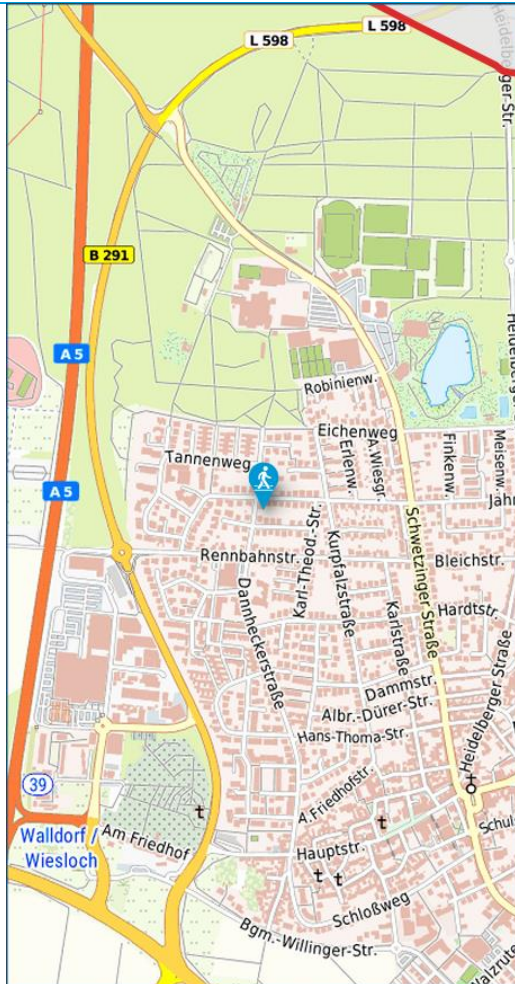
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg zu schmal

Gehweg kann nicht mit einem Kinderwagen befahren werden. Einsicht für Autofahrer in die Fahrradstraße sehr schwierig.

Likes: 1



Kategorie

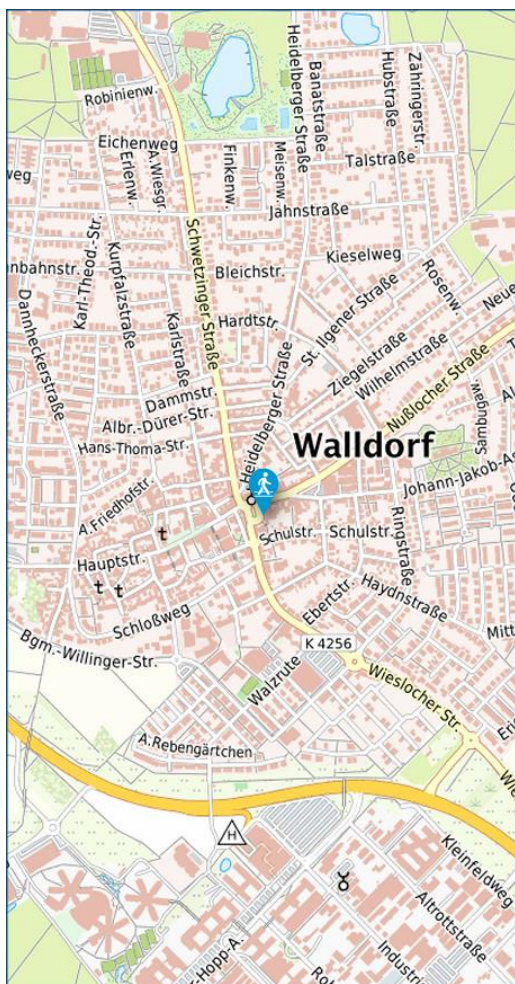
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg vor Kinderkrippe

Der Gehweg von der Dannheckerstraße zum Eingang des Krippengartens ist recht schmal, ein Kind im Kinderwagen bekommt jedesmal die Äste der Hecke ab. Kleinkinder auf Laufrädern und Rollern tun sich schwer auf dem Gehweg zu bleiben.

Likes: 3



Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg zu schmal

Gehweg ist hier zu schmal. Die Straße hier bis zum Lidl als Schrittgeschwindigkeits Zone Ausweisen und Fußgänger und Autos teilen sich die Straße.

Likes: 5



Kategorie

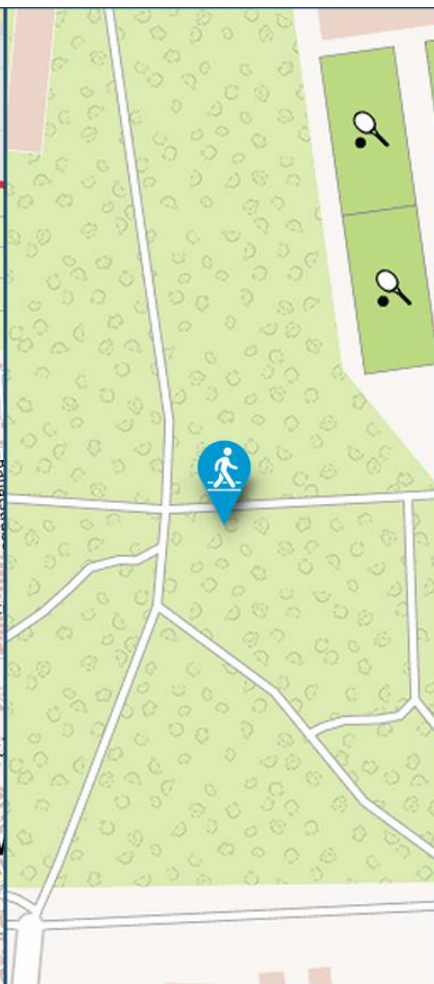
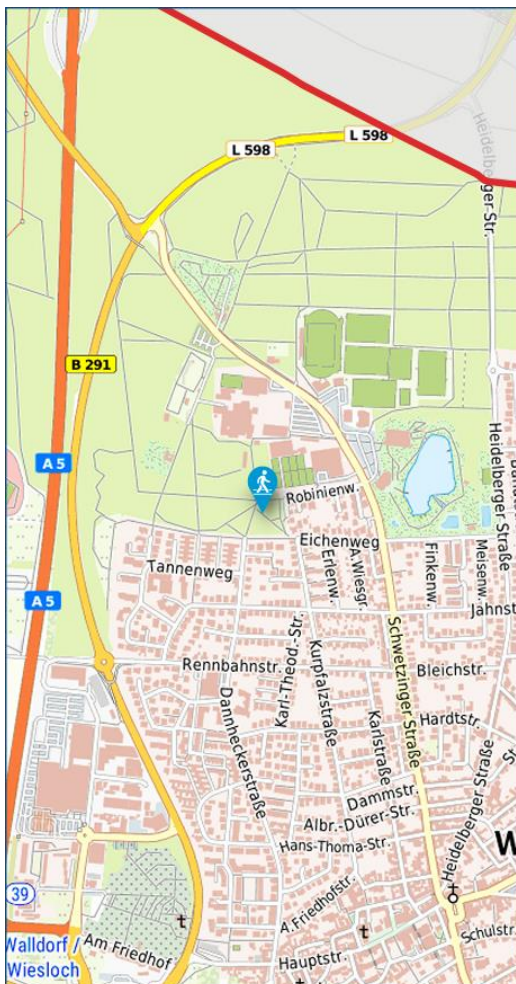
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehweg zu schmal

Zwischen Bäckerei Rutz und Parkplatz Lidl ist eine Hauptverkehrroute sowohl für Fußgänger, wie auch für PKW und Busse. Und das in beide Richtungen. Man als Fußgänger zwangsläufig auf die Straße ausweichen, um aneinander vorbei zu kommen und das ist an di

Likes: 13



Kategorie

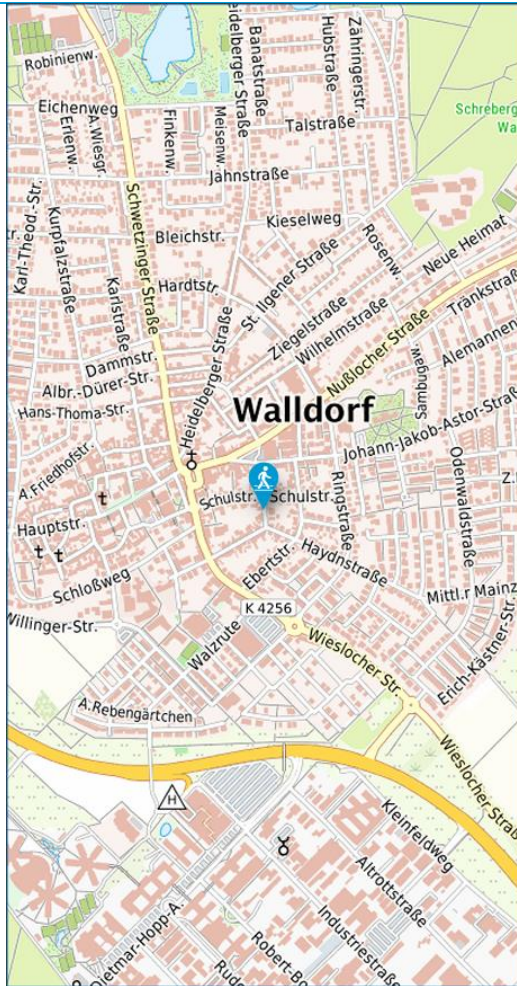
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Verlängerung vom Robinienweg sollte befestigt werden

Die Verlängerung vom Robinienweg (kurzes matschiges Stück, wenn es geregnet/geschneit hat) sollte befestigt werden, da dieses kleine matschige Stück bei schlechtem Wetter für Fußgänger und Fahrradfahrer beim Weg zum oder vom Schwimmbad einen Umweg und ei

Likes: 3



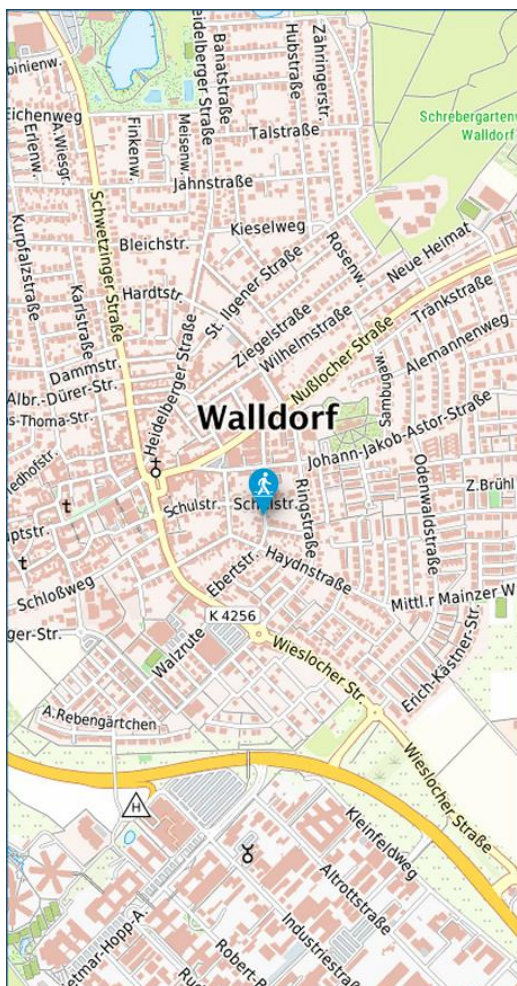
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Gehwege und Einsicht

Die Gehwege in der Schulstraße sind sehr schmal und werden durch die Dämmung an den Häusern noch schmaler.



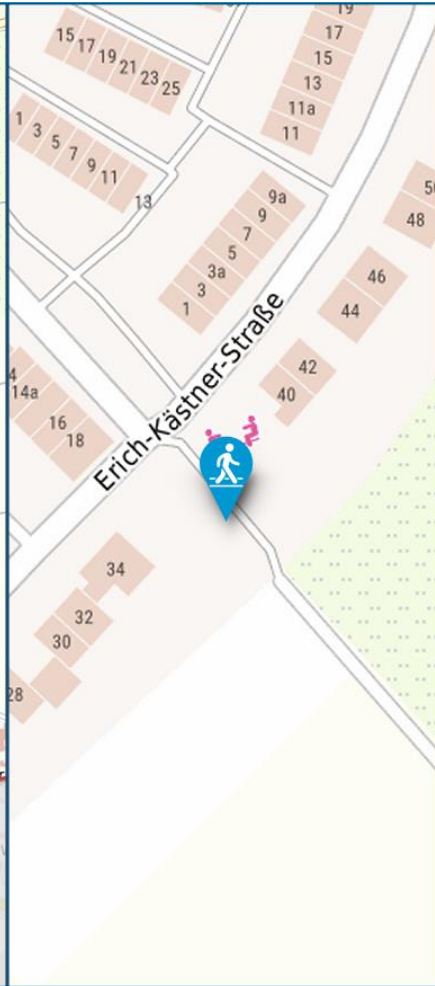
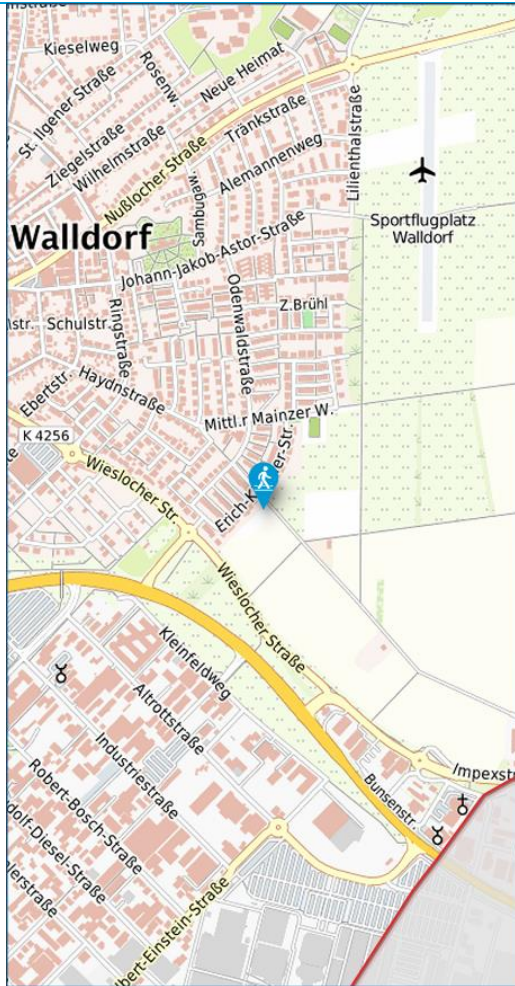
Kategorie

Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Einsicht an Kreuzungen

PKW parken bis in die Kreuzung wodurch der Verkehr nicht mehr einsehbar ist. Viele Hofeinfahrten bleiben hingegen ungenutzt.



Kategorie

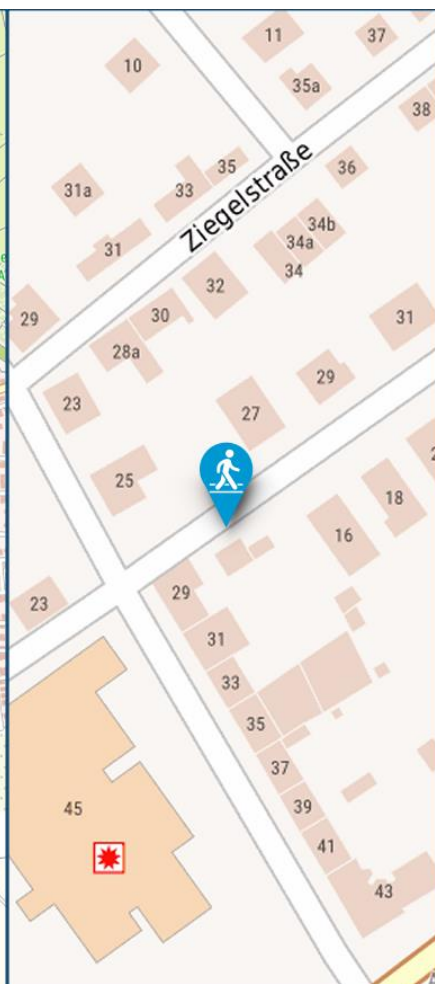
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

schmaler, verwinkelter Radweg

Radweg von der Stadt zum Bahnhof an dieser Stelle zu schmal und verwinkelt, vor allem bei Gegenverkehr kann es hier zu Gefahrsituationen kommen, glücklicherweise sind mir noch keine Kinder vom Spielplatz vors Fahrrad gelaufen, aber die Gefahr besteht a

Likes: 2



Kategorie

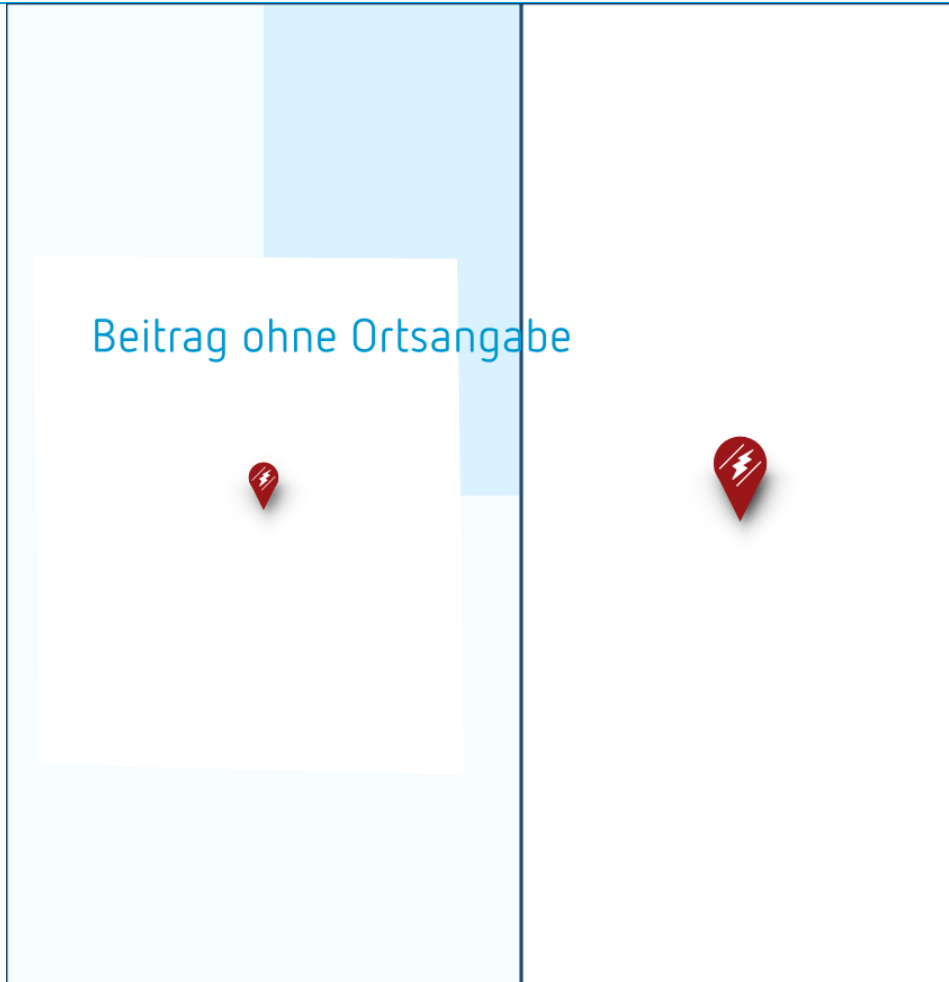
Gehweg ausbauen (z.B. breitere Gehwege, neue Oberflächen)

Beschreibung

Zu schmaler Gehweg und parkende Autos

Im Bereich der Baustelle und weiterführend in der Wilhelmstrasse einseitig zu schmaler Gehweg und zusätzlich Autos welchen den Restgehweg zustellen. Zudem sind Viele Autofahrer nicht in derLage und Willens ihr Auto IN Fahrtrichtung zu parken. Walldorfer

Likes: 2



Kategorie

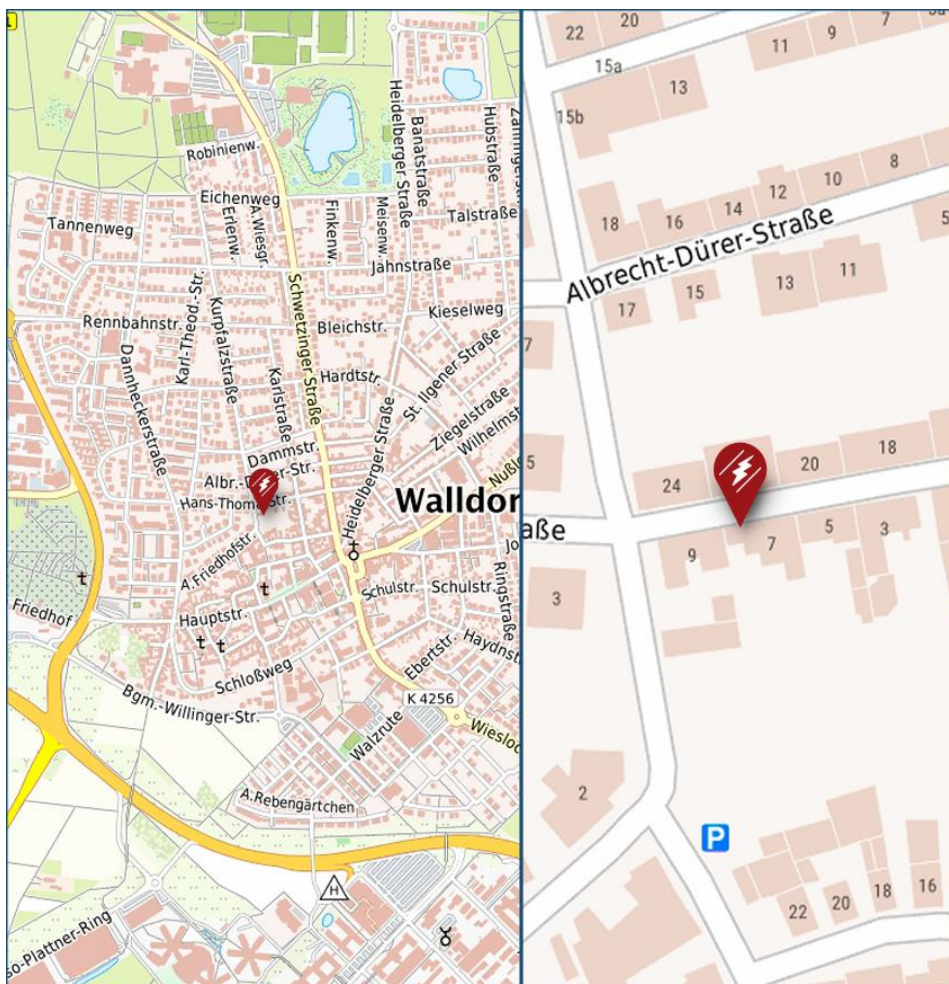
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Parksituation Nusslocher Straße

Die Parksituation in der Nusslocher Straße ist absolut chaotisch. Gehwege eingengt und jeder stellt faktisch seinen gesamten Fuhrpark in die Straße. Zusätzlich noch Wohnmobile und Anhänger. Die Spielkneipe wo Mittags schon gezockt wird, ist von Besucher

Likes: 2



Kategorie

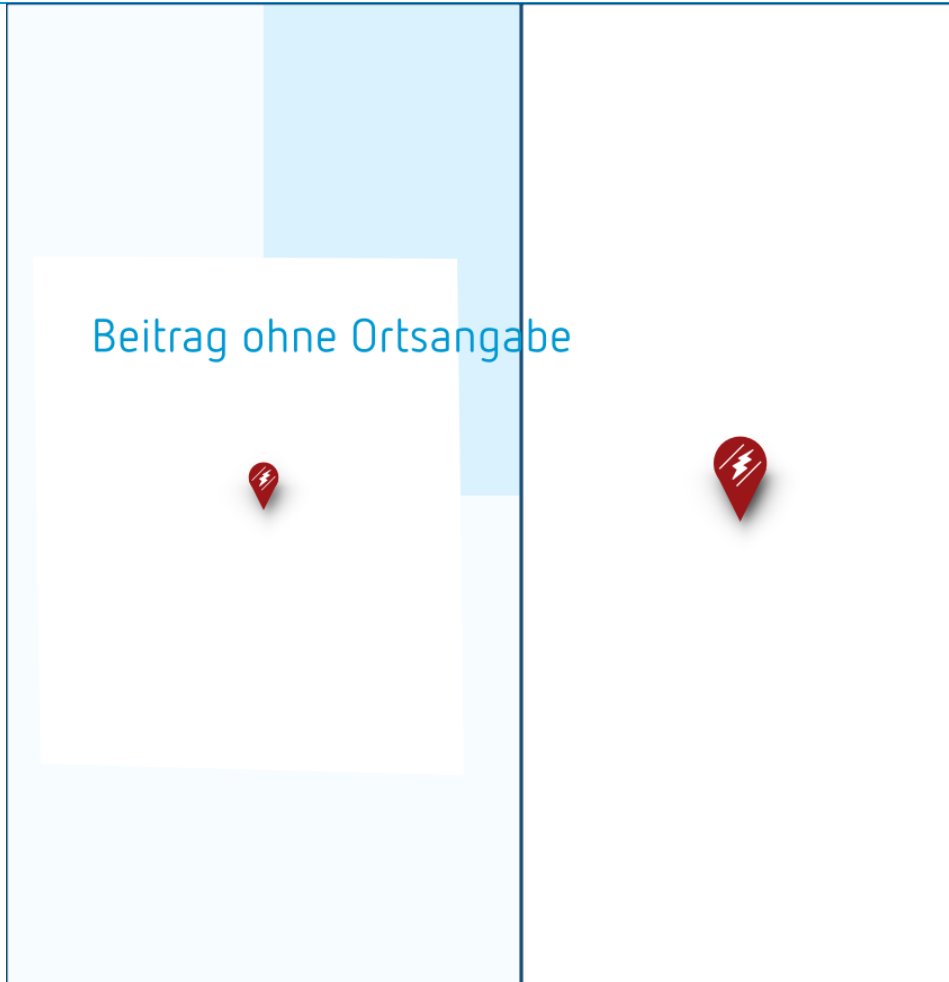
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Hans-Thoma-Straße als Einbahnstraße

Die Hans-Thoma-Straße ist in den letzten Jahren mehr und mehr zur Durchfahrtsstraße für sämtlichen Verkehr mutiert. Hier wird in beiden Richtungen mit teils stark überhöhter Geschwindigkeit gefahren, zu jeder Tages- und Nachtzeit. Das ist auch deshalb mö

Likes: 6



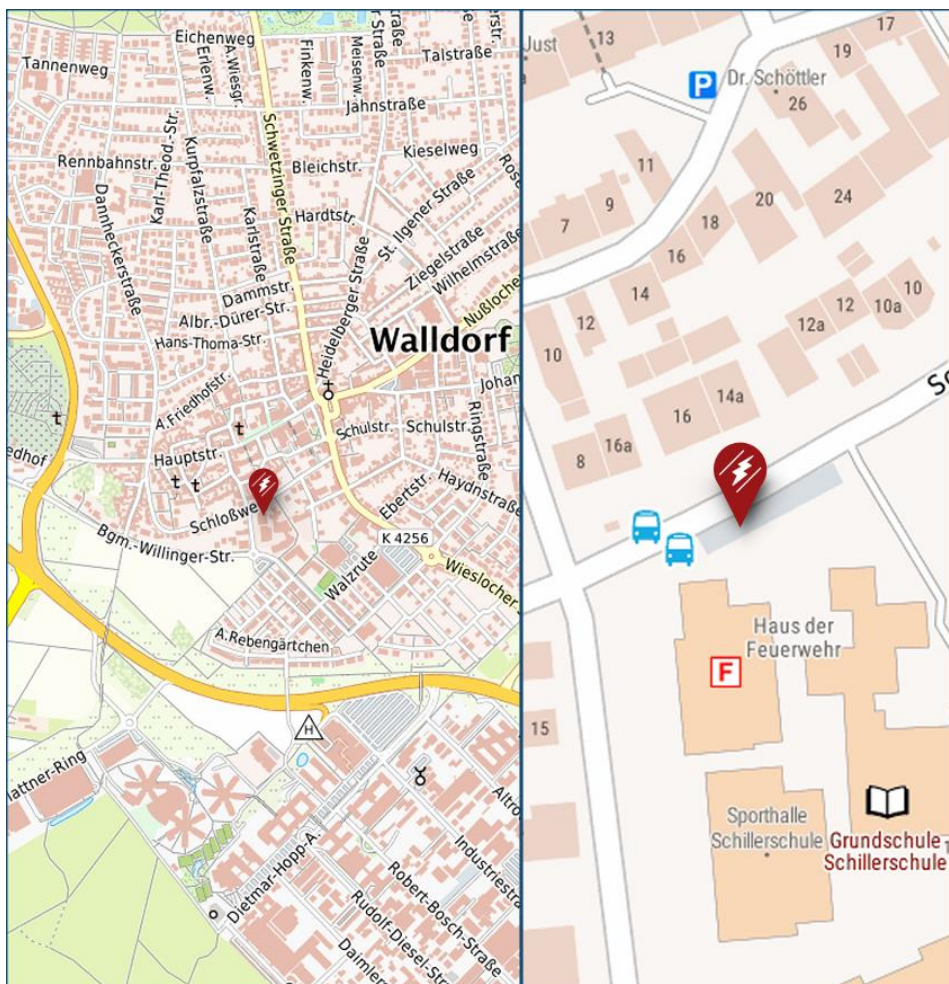
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Sonnenweg und Kieselweg

Hier wird fast nie Tempo 30 eingehalten, vor allem nicht abends, wenn es dunkel ist und man wird als Fußgänger auf den ohnehin schon schmälere Gehwegen nicht selten fast umgefahren. Es wäre hier sinnvoll, verkehrsberuhigte Zonen einzuführen oder sogar E



Kategorie

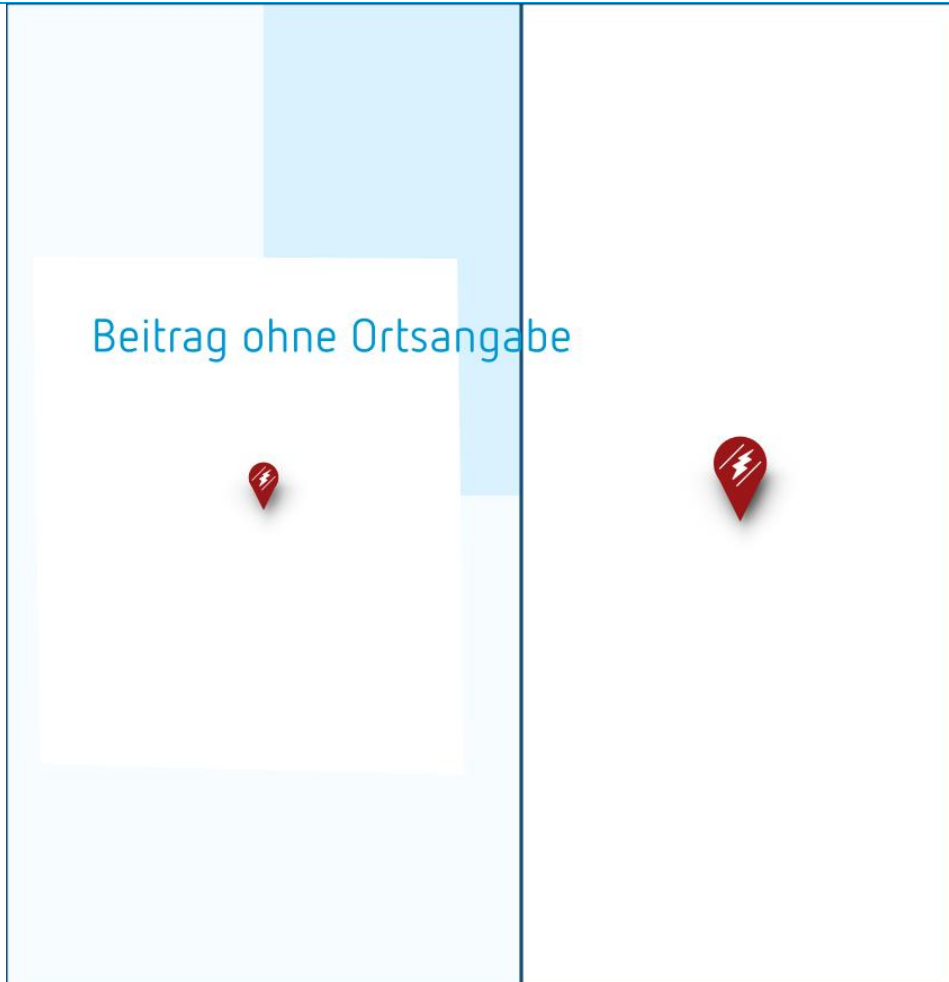
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Ständig gefährliche Situationen durch Elterntaxis

Weil die dortigen Parkplätze Lehrerparkplätze sind, parken regelmäßig Eltern mit ihren dicken SUVs vor den Parkplätzen mitten auf der Straße als Elterntaxis, um ihre Kinder auszuladen. Dadurch entstehen regelmäßig sehr gefährliche Situationen

Likes: 3



Kategorie

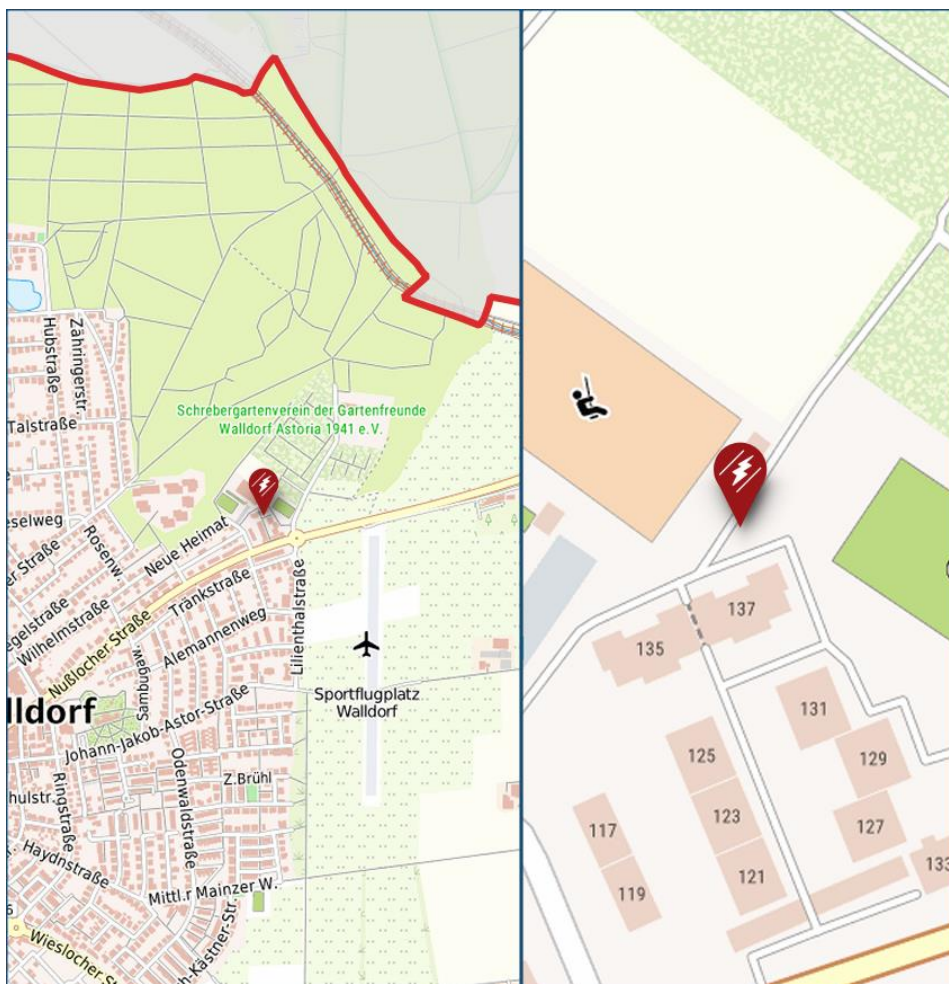
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Pöller an Gehwegecken

Um zu vermeiden, dass an flachen Gehwegecken, Autos und Radfahrer beim Kurve schneiden, Fußgänger gefährden welche dort stehen um die Straße zu überqueren.

Likes: 3



Kategorie

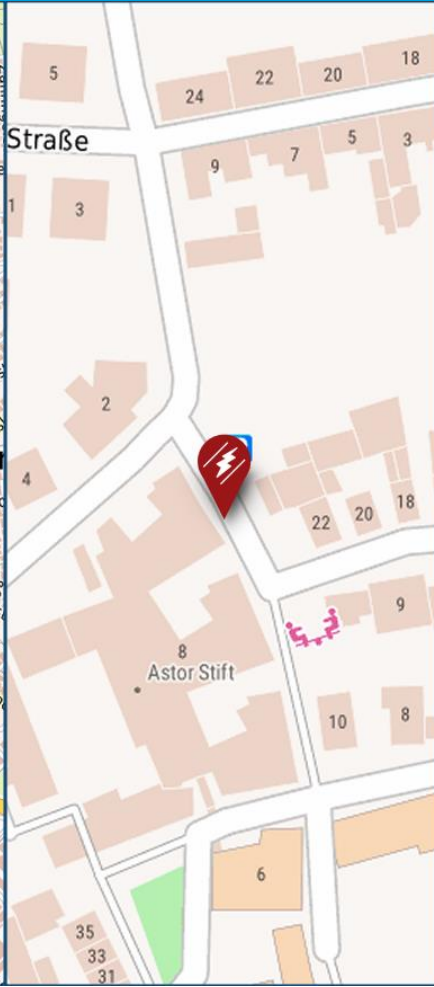
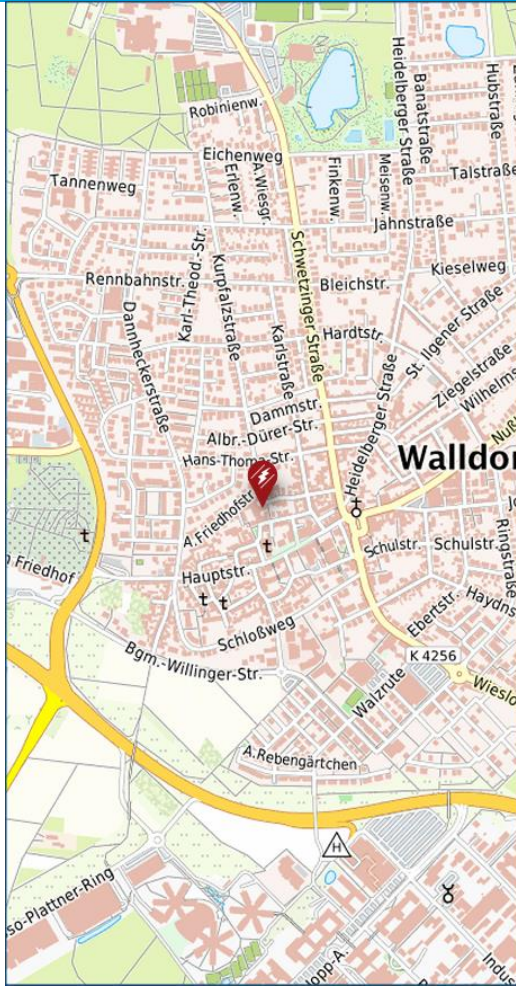
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

zu wenig Parkplätze/ Einbahnregelung

zu den Bring- und Abholzeiten des Kindergartens stauen sich die Fahrzeuge und parken die Rettungswege zu - gefährlich für Fußgänger und Radfahrer. Vielleicht könnte man den Verkehrsabfluss nach "hinten" als Einbahnstraße regeln

Likes: 1



Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

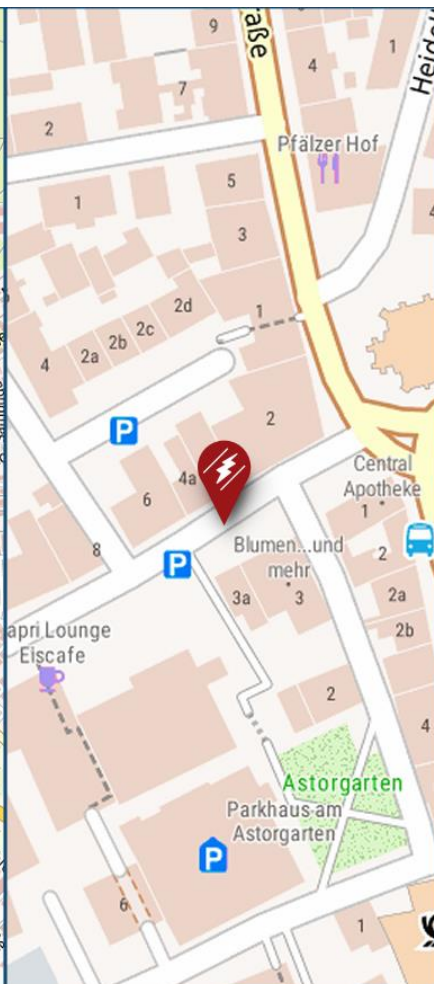
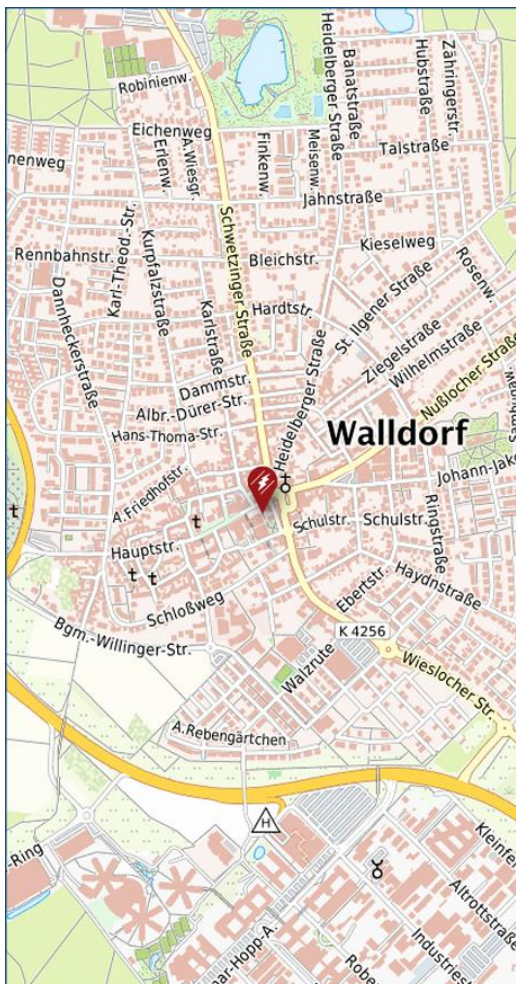
Nur für Anlieger - wird als Durchfahrtsstraße genutzt

Neben dem Astorstift ist ein kleiner Weg mit Parkplätzen, der nur für Anlieger frei ist. Hier laufen auch viele Schüler entlang.

Einen Gehweg gibt es hier nicht.

Hier halten sich immer wieder Autofahrer nicht an die Beschilderung und nutzen den Weg um

Likes: 3



Kategorie

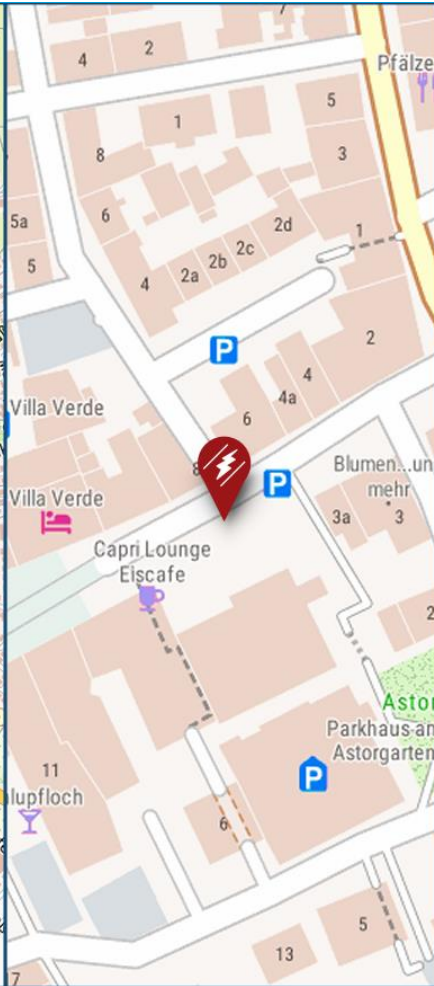
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Einbahnstraßenverkehr für Autos

Hauptstraße ab Stadt-Apotheke/Sparkasse sperren für Autos und die Hauptstraße und Karlstraße als Einbahnstraße. Das Hin- und Her und Rückwärts-Ausparken der Autos in beide Richtungen ist unübersichtlich und für Fussgänger lebensgefährlich

Likes: 6



Kategorie

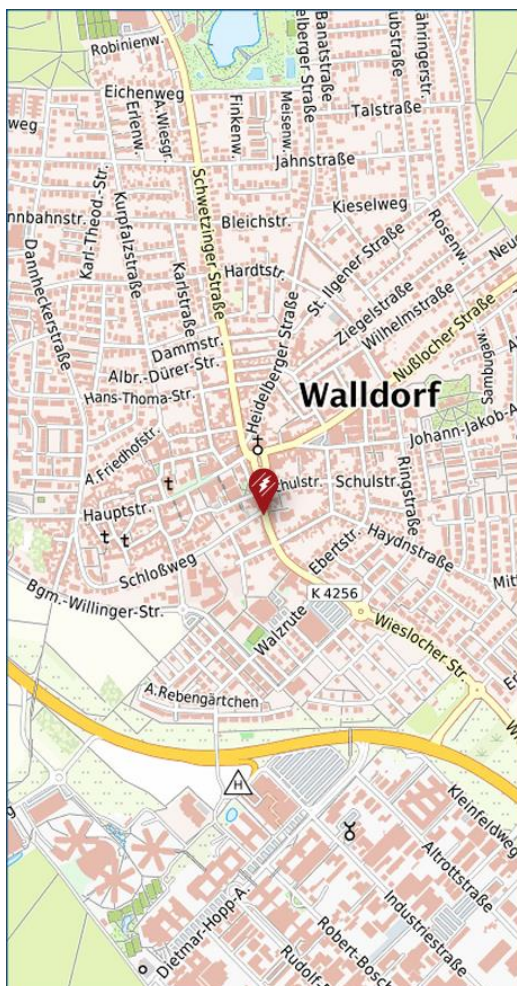
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Fussgängerzone

Wegen 10 Parkplätzen fahren hier regelmäßig zig Autos vor- und rückwärts in das Sackgassenstück - für Fussgänger und Radfahrer äußerst gefährlich - bitte eine Begrenzung auf Höhe der Apotheke/Sparkasse setzen

Likes: 5



Kategorie

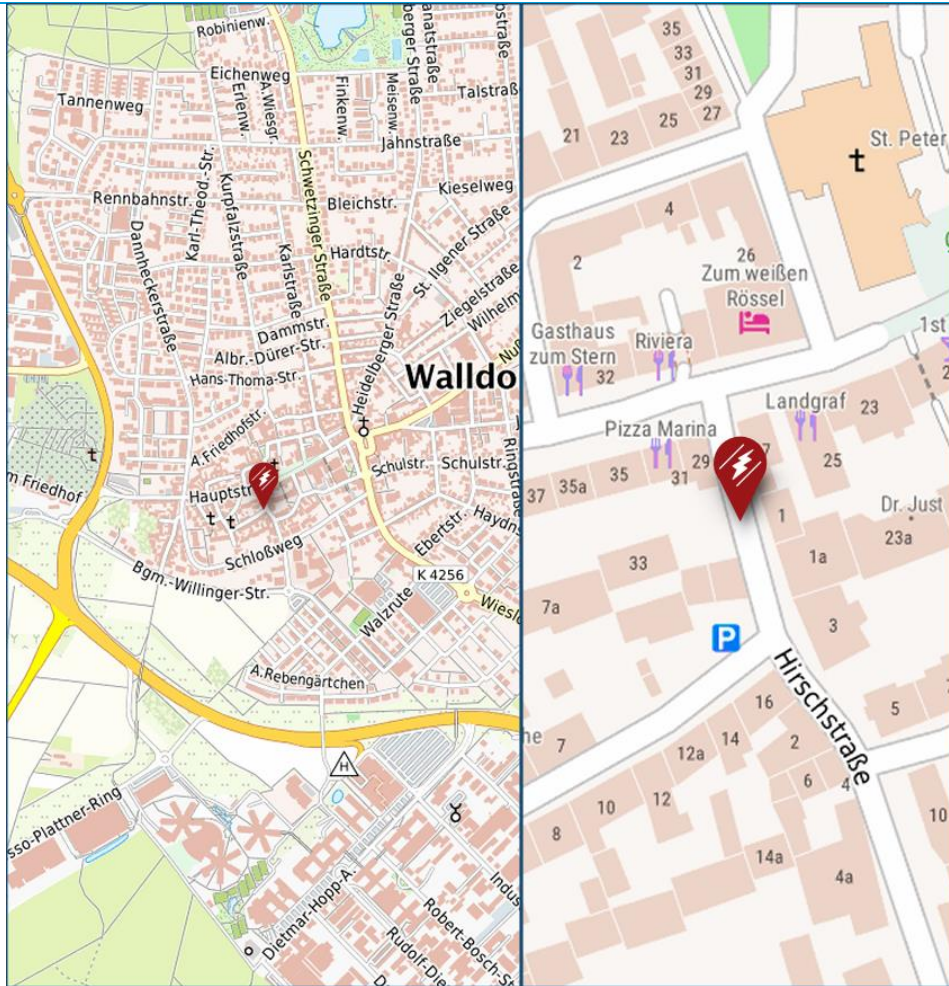
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Gehweg zugeparkt

Hier ist regelmäßig der Gehweg von Autofahrern, die schnell in die Post huschen, zugeparkt, so dass Fußgänger und Kinderwagen auf die Fahrbahn ausweichen müssen- mehr Kontrollen wären hilfreich

Likes: 3



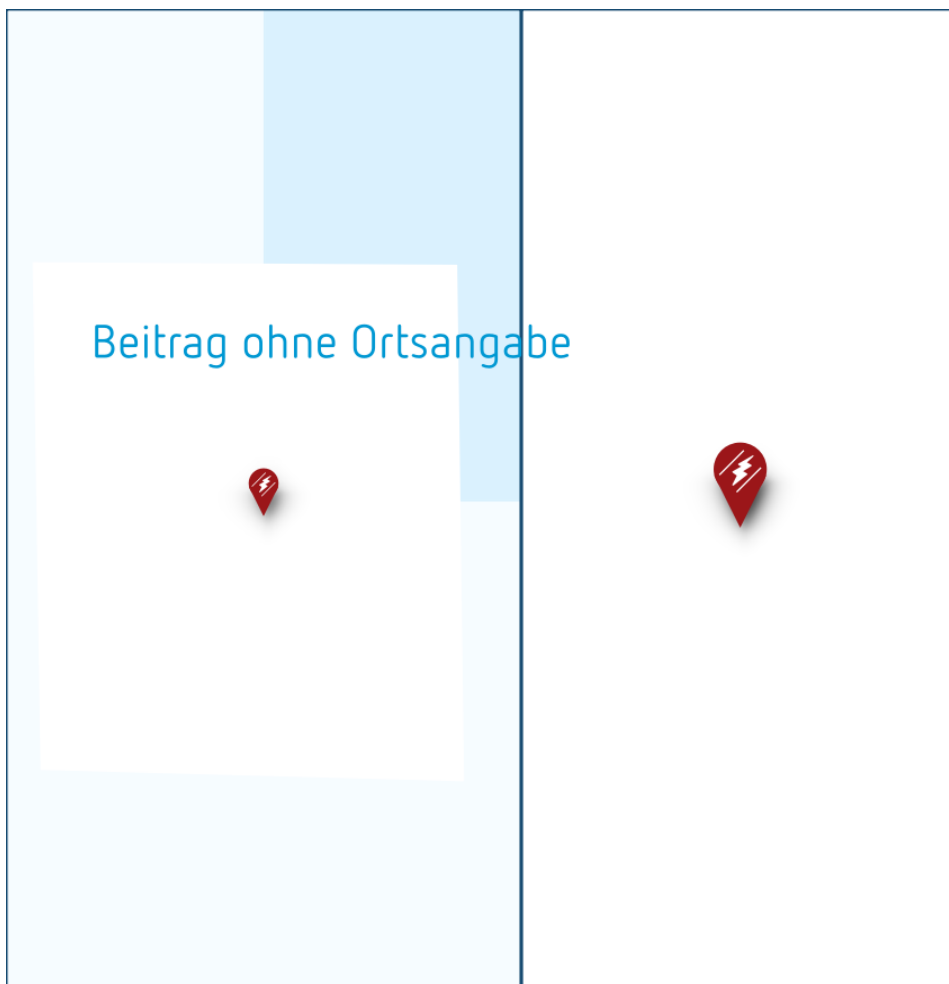
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Bücherei - Konflikt parkende Autos, Fußgänger, Radfahrer
Parkplätze zwischen Fußgängerzone und Bücherei aufheben. Durch rückwärts ausparkende Autos werden Fußgänger und Radfahrer gefährdet, besser Fahrradparkplätze mit Überdachung Richtung Fußgängerzone anlegen

Likes: 1



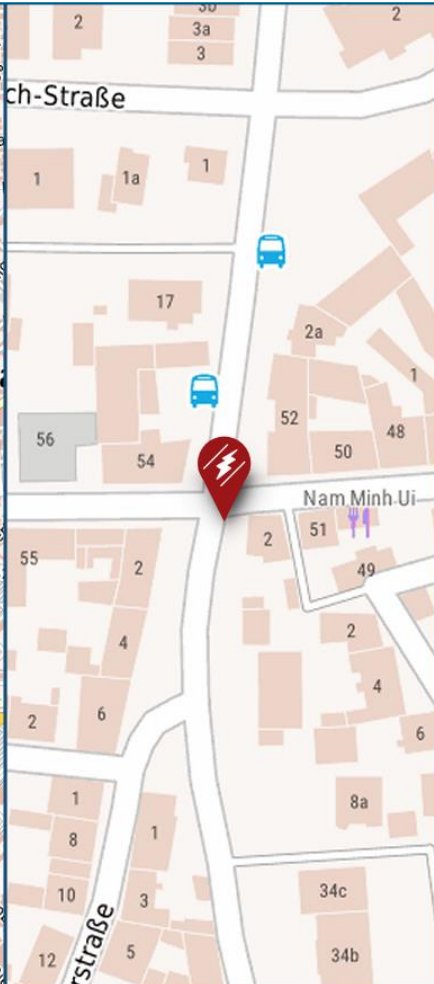
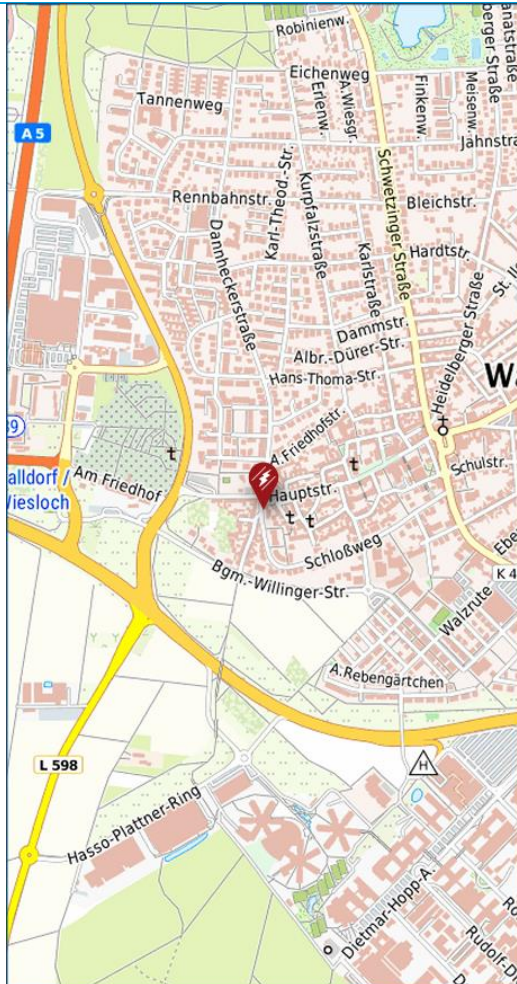
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Geschwindigkeitsbegrenzung auch für Radfahrer
Radfahrer als Verkehrsteilnehmer, sollen innerhalb der Stadt auch nur mit bestimmten Geschwindigkeiten bspw. in verkehrsberuhigten Zonen befahren dürfen, Klingeln und jederzeit in der Dunkelheit mit Licht fahren. Zu viel Toleranz gegenüber diesen Verke

Likes: 1



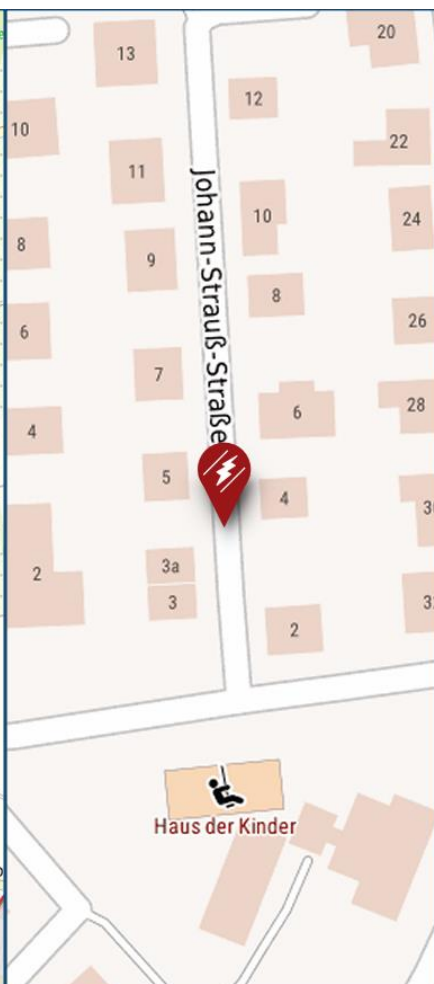
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Für Kinder gefährliche viel frequentierte Einmündung
 Viele Autofahrer, insbesondere Auswärtige erkennen nicht, dass sie bei Ausfahren aus der Hauptstraße keine Vorfahrt haben. Dies ist insbesondere gefährlich für radfahrende Kinder, die etwa von der Grundschule nach Hause fahren. Auch ist die Situation für

Likes: 8



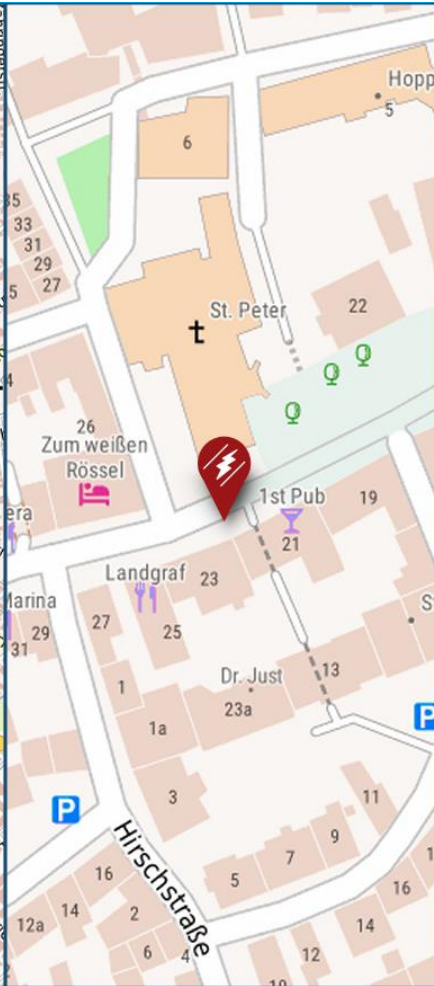
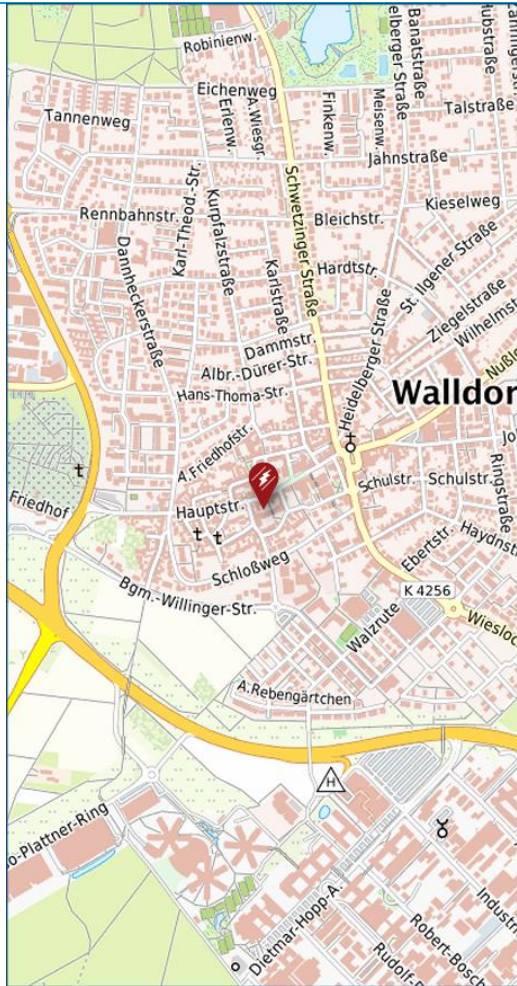
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Spielstrasse oft zugeparkt
 Johann Strauss Strasse ist eine Spielstrasse leider ist diese oft von PKWs zugeparkt so dass die Kinder auf der Strasse nicht spielen können. Durch die geparkten Autos ist es Anwohnern oft nicht möglich richtig aus ihrem Anwesen auszuparken da die Strasse

Likes: 1



Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Poller wieder in Betrieb nehmen

Seit die Poller nicht mehr in Betrieb sind jedes mal wenn ich in der Fußgängerzone bin dort Autos. Seit es die Schranke gibt, zwar schon wesentlich weniger, es fährt niemand mehr durch, aber sie wird scheinbar gerne zum Parken genutzt.

Insbesondere der



Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

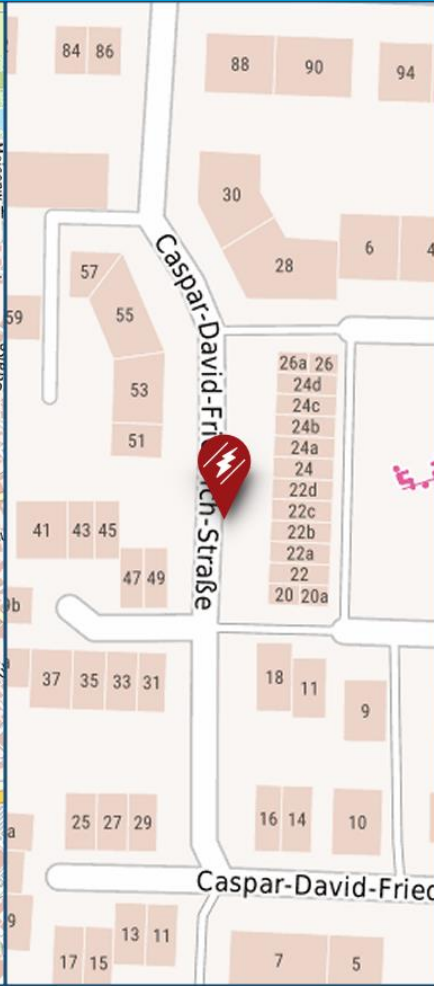
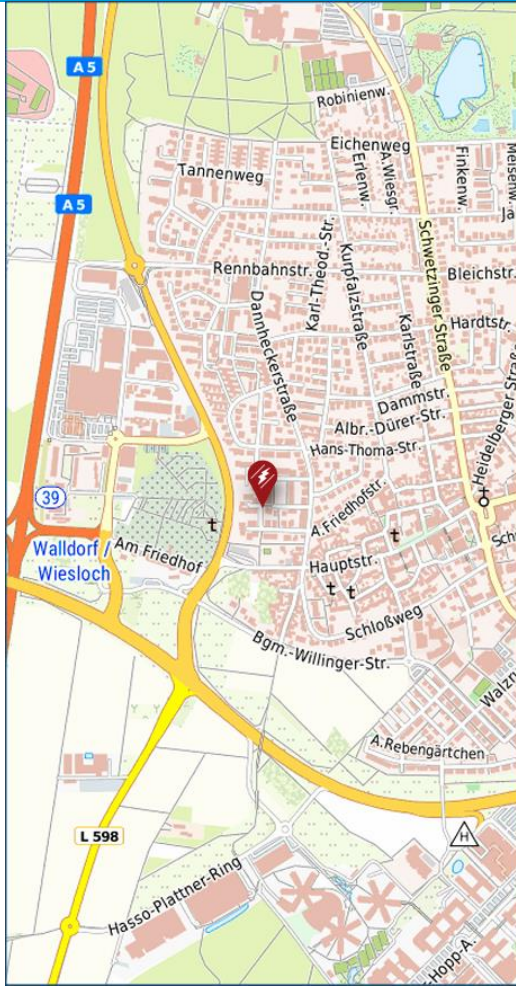
Beschreibung

Aufenthaltsqualität durch parkende Autos eingeschränkt

Am Schlossplatz sind ein paar schöne Bänke und ein Brunnen. Der einzige Walldorfer Brunnen den ich kenne bei denen der Fahrzeuglärm erträglich ist.

Wenn nicht jeder cm dieses Platzes mit Autos zugepflastert wäre!

Die 5 offiziellen Parkplätze sind ja sc



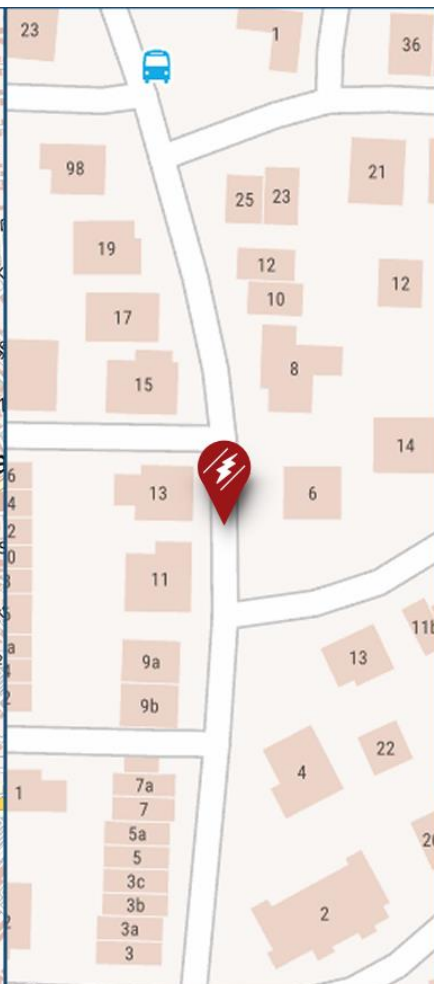
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Teilaufgesetztes Parken

Hier wird regelmäßig teilaufgesetzt geparkt. Der Gehweg ist so kaum begehbar und mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Begleitfahrrad nicht befahrbar. Dabei ist Fahrbahnparken hier erlaubt!



Kategorie

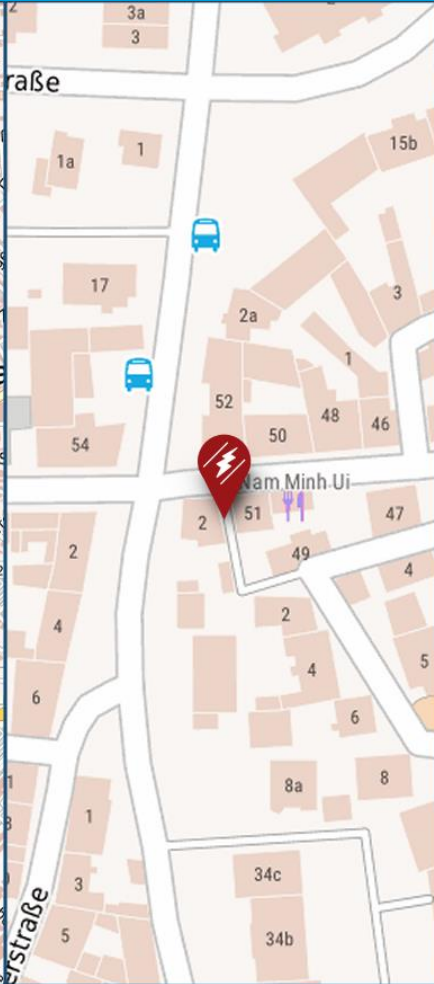
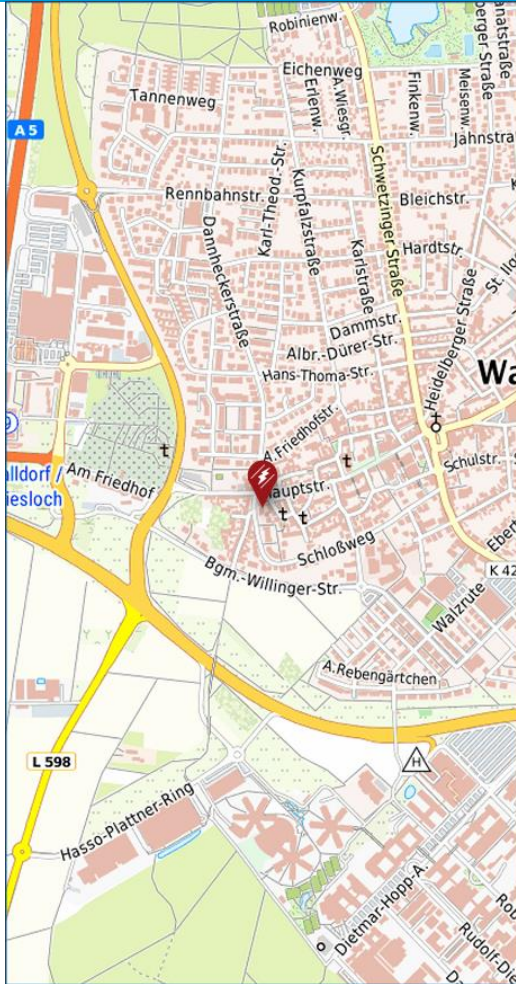
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Zu hohe Design-Geschwindigkeit

In der Danneckerstraße wird auf der Seite ohne Parkplätze selten geparkt. Und wenn, dann teilaufgesetzt und mit Warnblinker. Dabei ist das Parken am Straßenrand hier vollkommen legal!

Durch diese fehlenden Hindernisse wirkt die Straße sehr breit. Sie ist



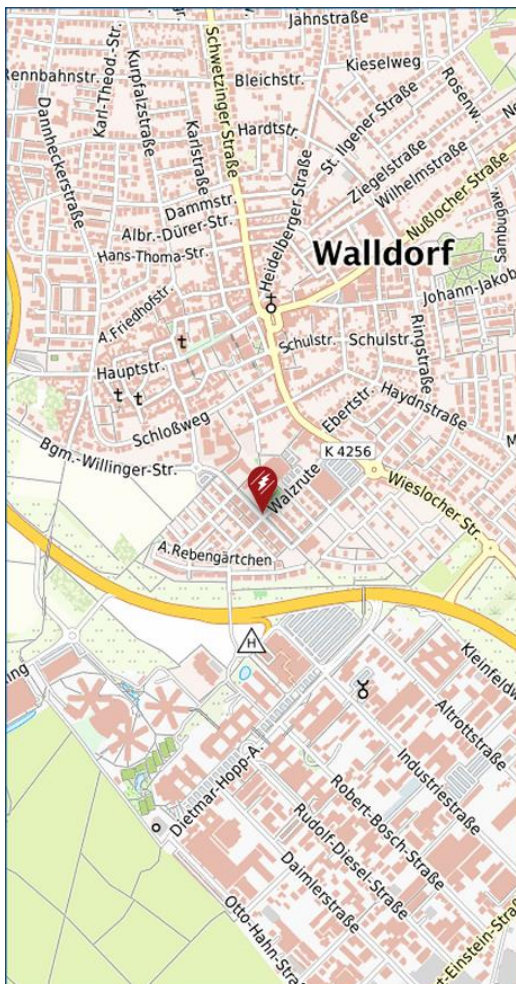
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Parkplatz blockiert Apothekenstraße

Direkt vor der Einfahrt in die Apothekenstraße ist ein Parkplatz ausgewiesen. Wenn man aus der Apothekenstraße kommt muss man sich erst zwischen Autos durchquetschen, und wird beim betreten der Hauptstraße nicht so gut gesehen.



Kategorie

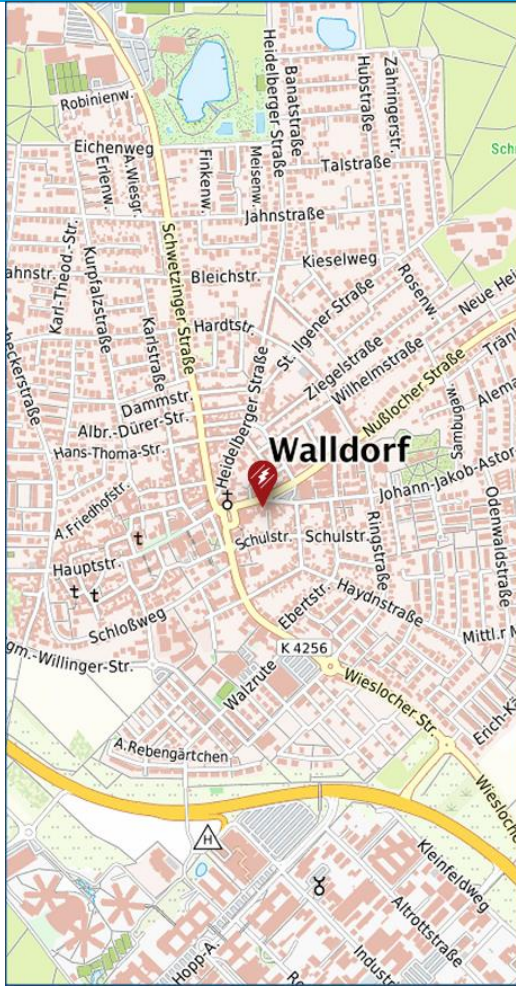
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Gefährliche Kreuzung

Trotz sehr vieler Schilder ist diese Kreuzung sehr gefährlich. Eine Lösung wäre ein kleiner Kreisverkehr wie vor der Post, darüber darf der Bus fahren, und die Unsicherheiten bezüglich der Vorfahrt wären beseitigt. Für Fußgänger fehlen hier Querungshilfe

Likes: 2



Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Zebrastrifen Hauptstraße zur Drehscheibe

Leider erkennen viele Autofahrer den Zebrastrifen zwischen Hauptstraße und Drehscheibe nicht als solchen. Ein Schild über der Straße oder/ und eine bessere Beleuchtung wären sicherlich hilfreich. Meines Wissens wurden hier bereits zwei Menschen angefahren



Kategorie

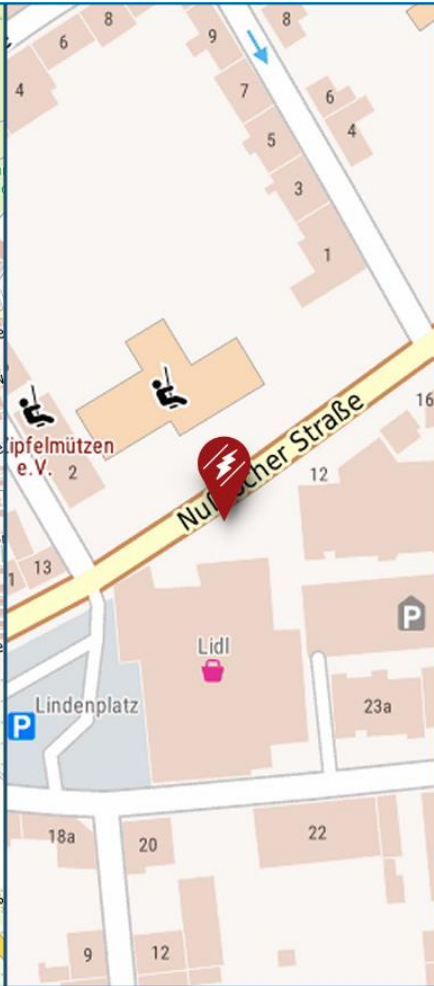
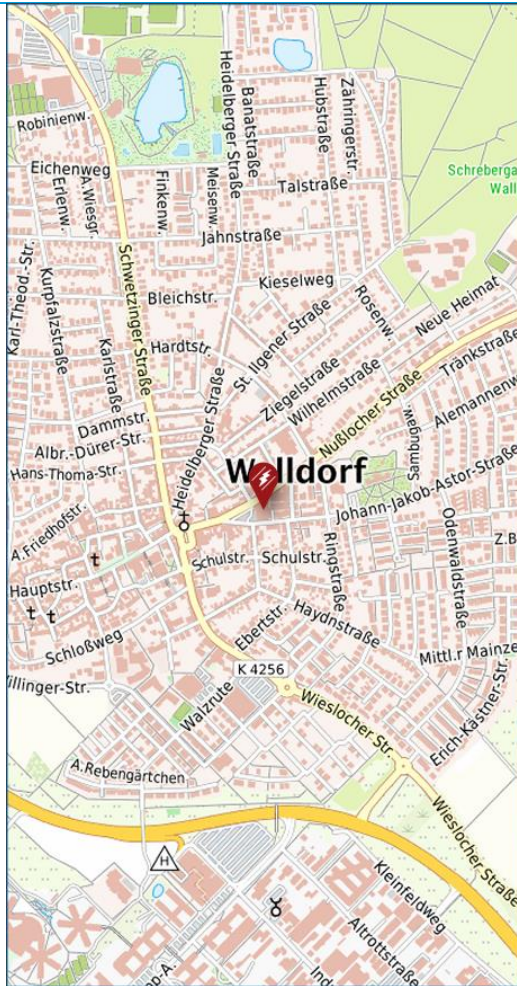
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Grschwindigkeitsbegrenzung im vorderen Teil der Hauptstraße

Im vorderen Teil der Hauptstraße bis zum Marktplatz besteht eigentlich Schrittgeschwindigkeit. Mein Eindruck ist allerdings der, dass dies von den wenigsten Kfz-Verkehrsteilnehmern in diesem Bereich eingehalten wird. Hier würde ich mir bauliche Maßnahmen

Likes: 7



Kategorie

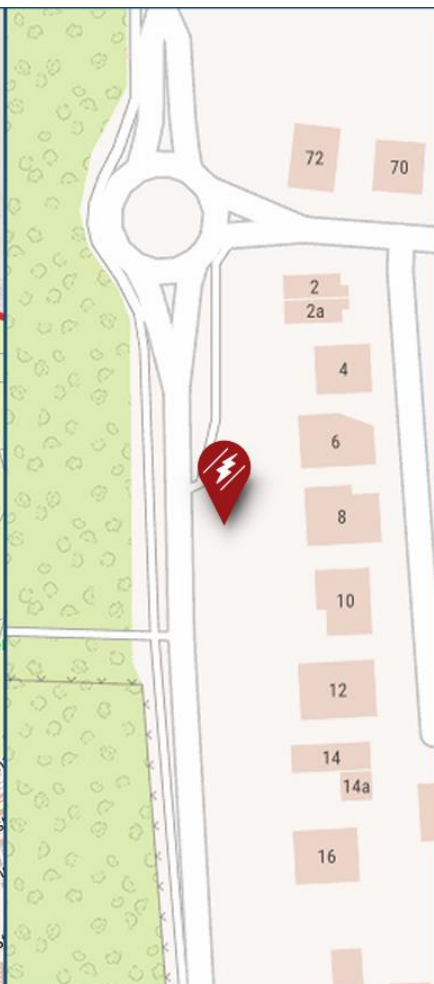
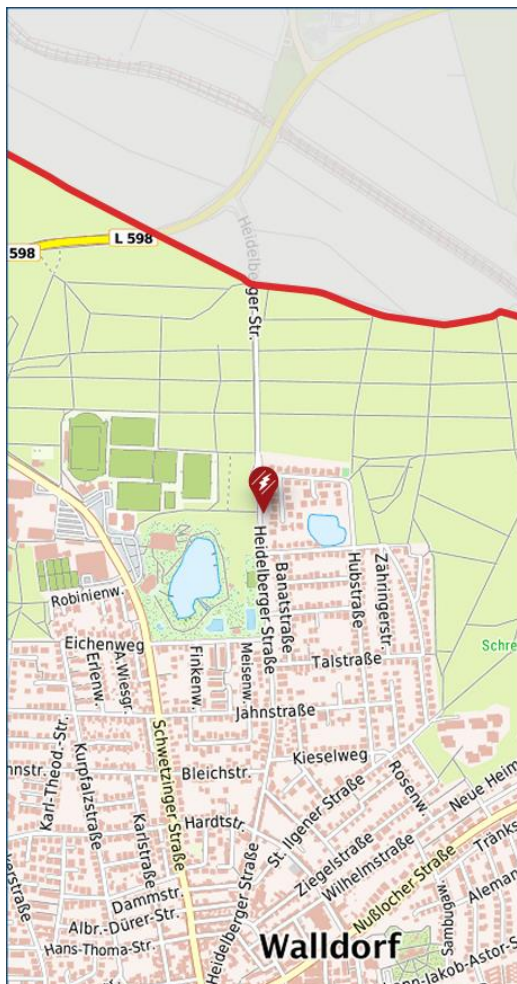
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Lidl Einfahrt unübersichtlich

Da Autos die den Parkplatz verlassen wollen, fast keine Sicht nach rechts haben, werden Fußgänger übersehen.

Likes: 4



Kategorie

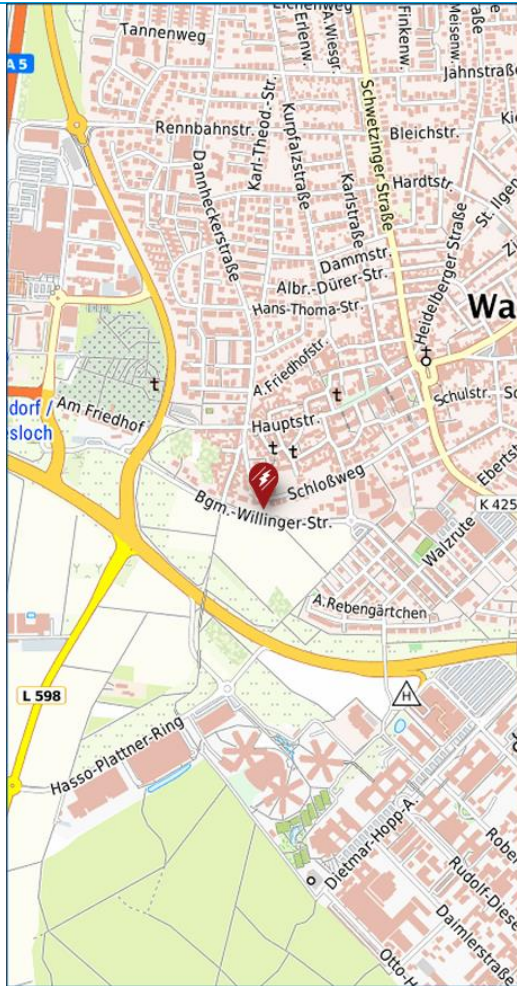
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Fahrräder auf schmalen Gehweg.

Fahrräder die aus Sandhausen kommen werden auch noch am Schwimmbad auf dem Gehweg geleitet. Die Radwegbenutzungspflicht wird auch nicht aufgehoben.

Dabei wären Radfahrer südlich von Kreisell Hubstraße auf der Straße besser aufgehoben. Dann müsste auch k



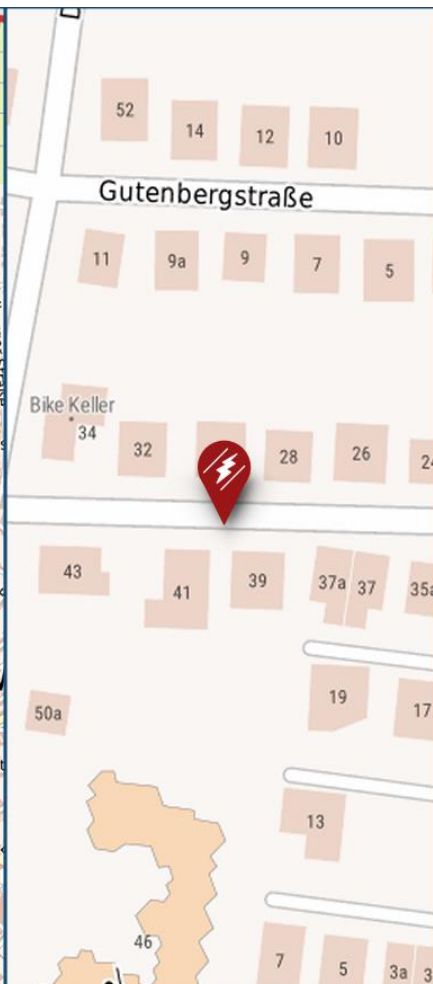
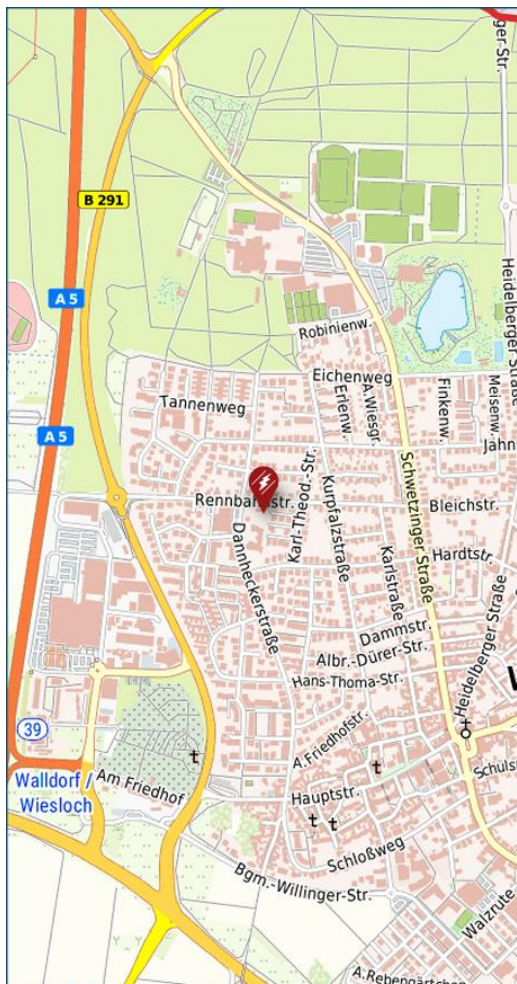
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Schulwege im Stadtgebiet

Schulwege im gesamten Stadtgebiet besser / dauerhaft Kennzeichnen, um die Autofahrer auch visuell zu sensibilisieren, da es an manchen Stellen eng und unübersichtlich ist und das Verkehrsaufkommen sowie auch die Schülerzahlen über die Jahre der Stadtentwic



Kategorie

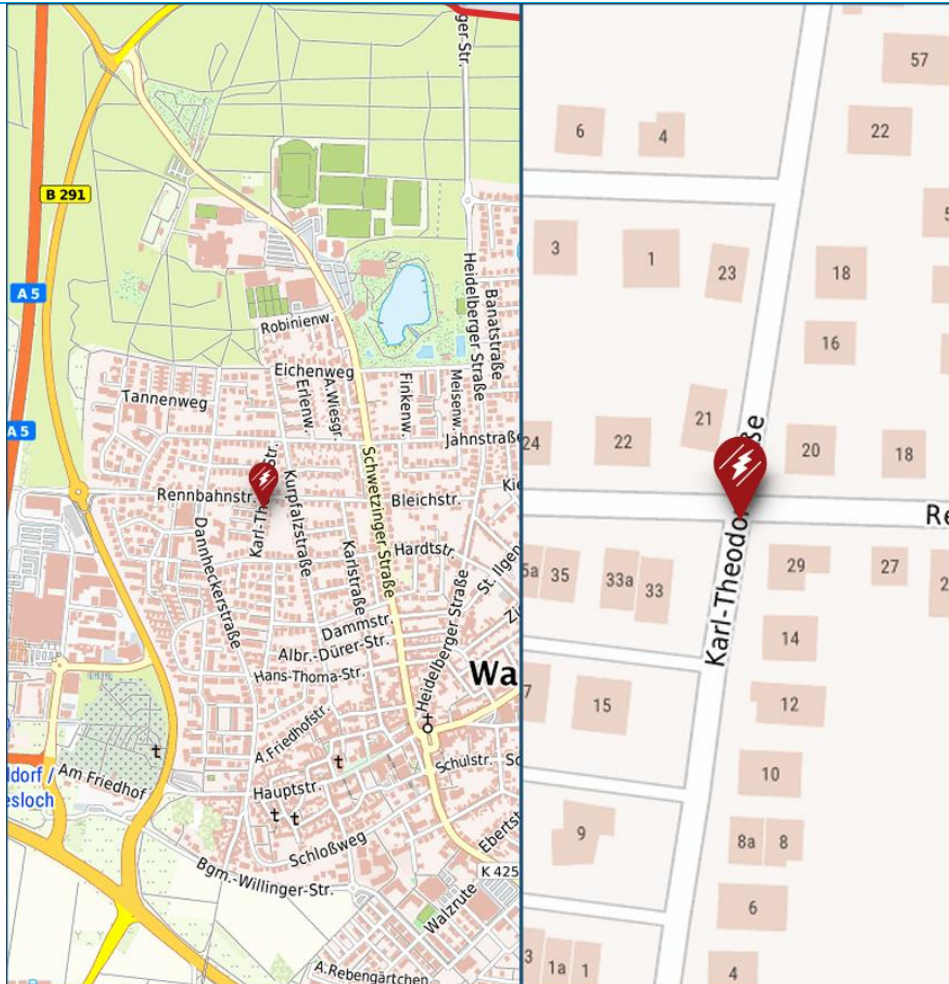
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Fußgänger gefährdet durch Autos auf Gehweg

Durch parkende Autos in der Rennbahnstraße wird zum Ausweichen bei sich entgegenkommenden Autos der Gehweg zum Ausweichen genutzt, auch wenn hier Fußgänger unterwegs sind.

Likes: 1



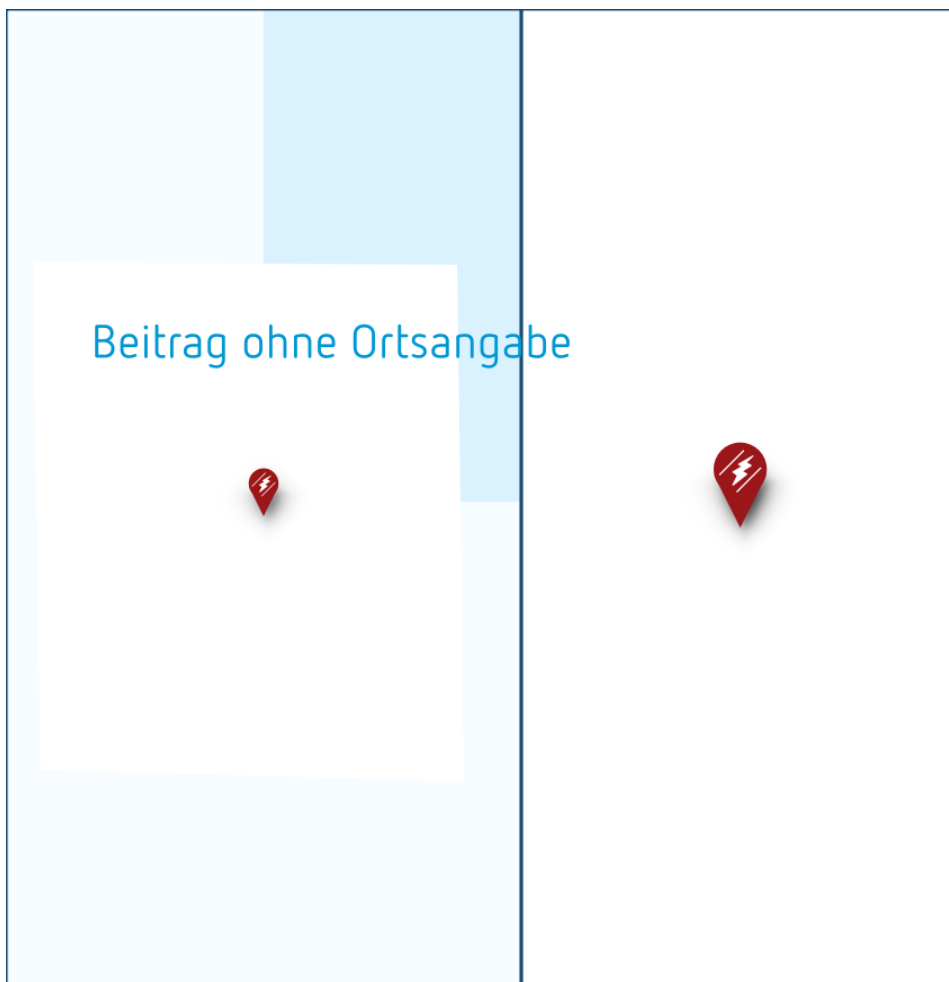
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Überhöhte Geschwindigkeit der Autos gefährdet Fußgänger
Häufig wird von Autofahrern die Geschwindigkeitsbegrenzung überschritten, was querende Fußgänger gefährdet

Likes: 3



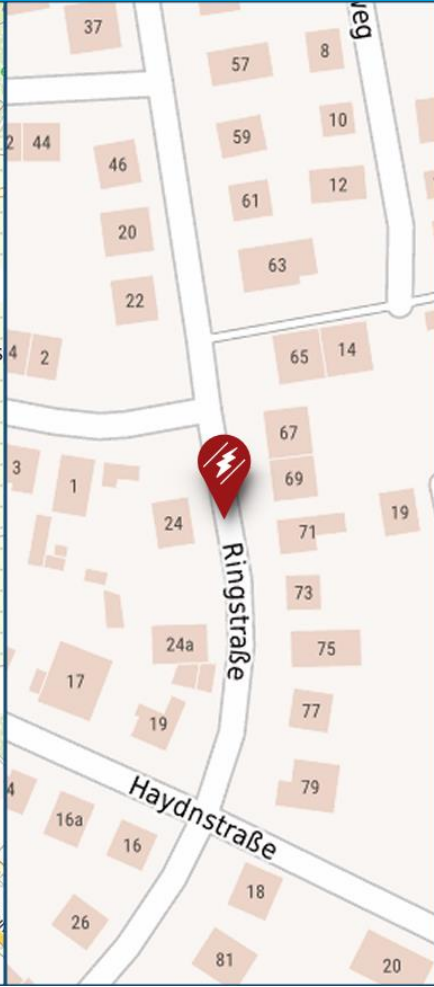
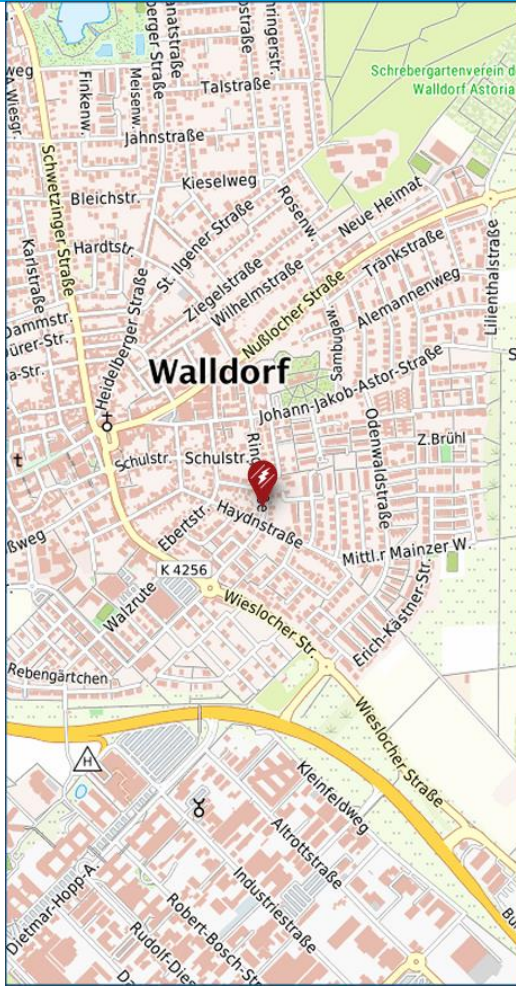
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Tempo 30 im Industriegebiet

Tempo 30 macht Gehen gleich auf zwei Weisen angenehmer:
1. Es macht Straßen sicherer: Unfälle bei 30km/h sind zu 30% tödlich. Unfälle bei 50km/h zu 80%. Die Reduktion der Zahl der Unfälle selbst kommt noch dazu.
2. Es reduziert den Straßenlärm um 4db. Da



Kategorie

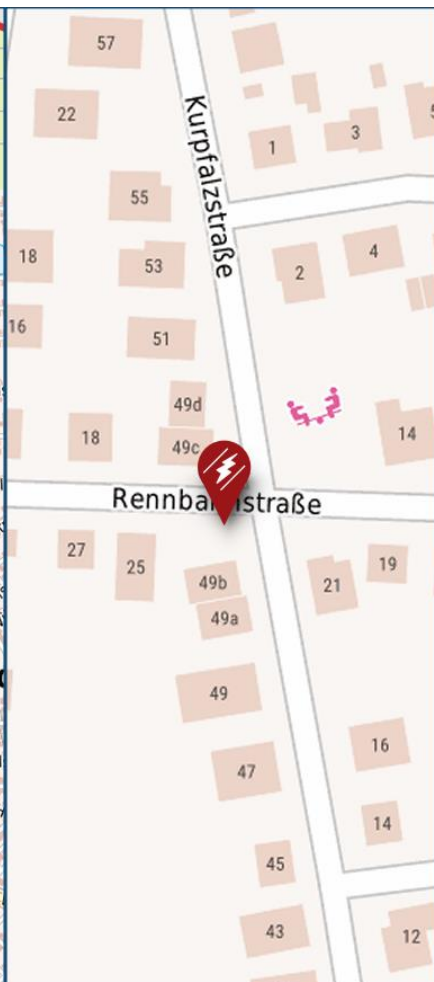
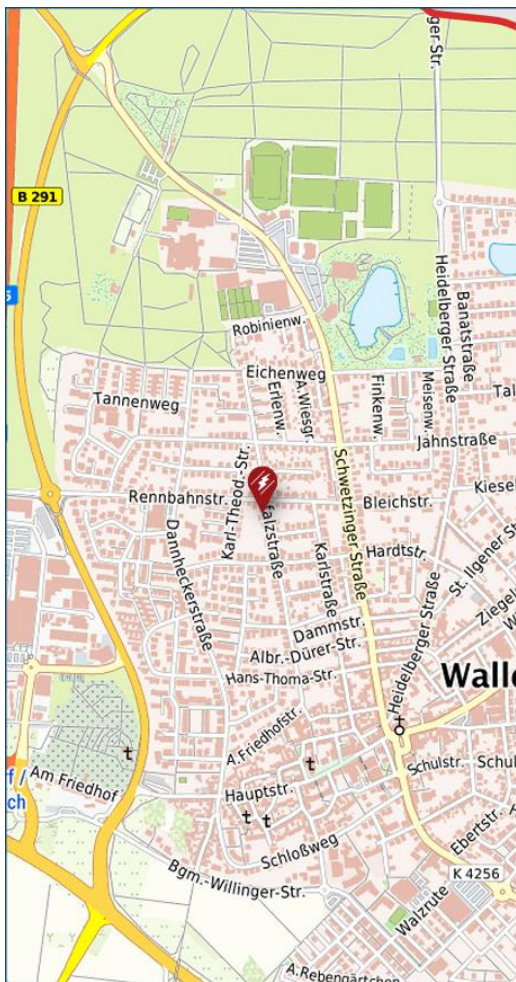
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Fahrradkennzeichnung Ringstraße

In der Ringstraße ab Edeka-Kreisel Richtung Rathaus sind rechts Parkstreifen für Autos. Hier sollten auch analog zu Schwetzingenstraße Fahrradbereiche (Symbole, Dooring-Zone) eingezeichnet werden.

Likes: 1



Kategorie

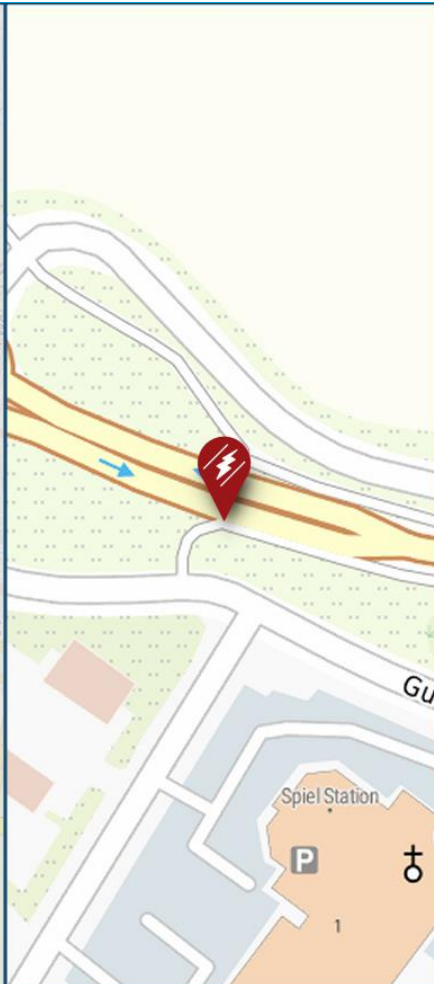
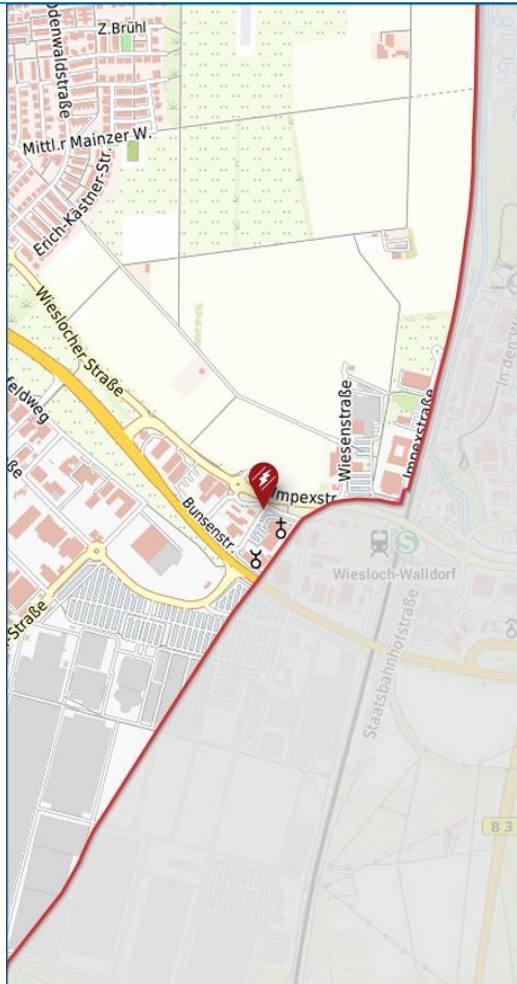
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Zebrastreifen wird oft missachtet

Der Zebrastreifen wird oft wegen der roten Fahrradstraße übersehen. Die Sichtbarkeit müsste erhöht werden.

Likes: 1



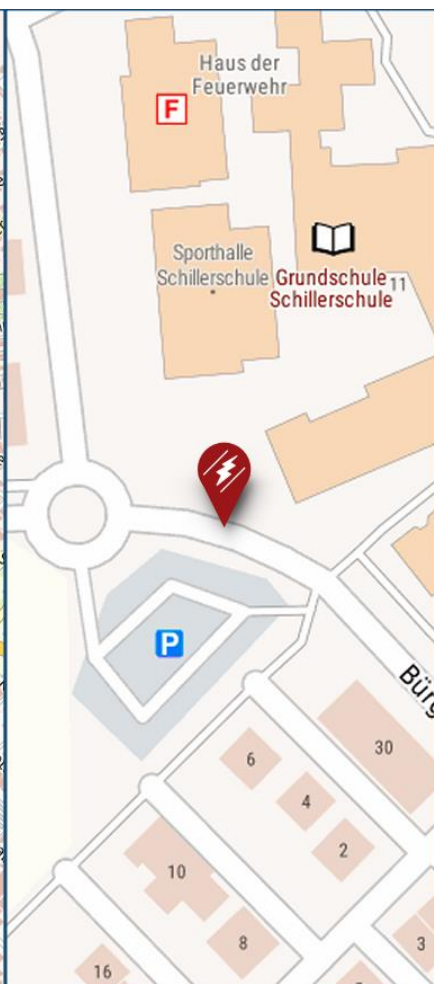
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Nordseite Gehweg: Verbotsschilder für Radverkehr Richtung Wiesloch
 Der nördliche Gehweg/Radweg der Walldorfer Straße ist nur für Fußgänger und den Radverkehr Richtung Walldorf. Der Radverkehr Richtung Wiesloch muss den südlichen Geh-/Radweg nutzen. Es gibt zwar eine weiße Bodenmarkierung, die den Radverkehr zum südlichen

Likes: 1



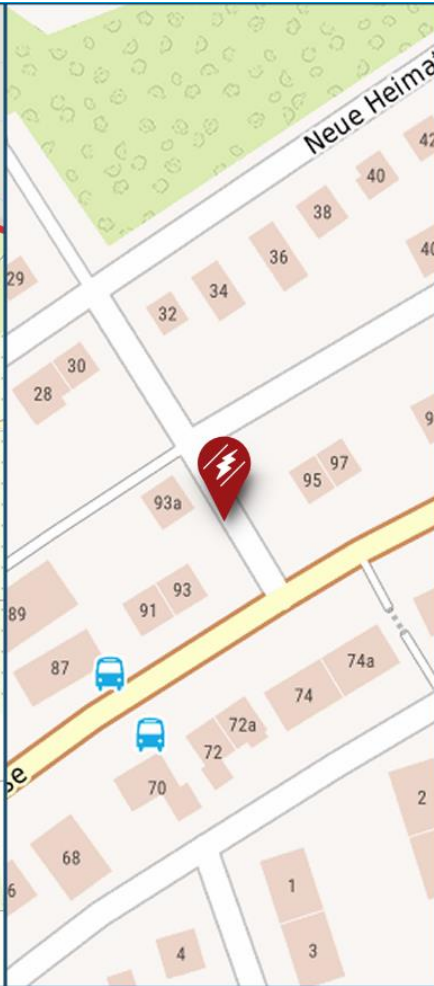
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Elterntaxis gefährden den Schulweg der Grundschul Kinder
 Vor der Grundschule bringen regelmäßig immer mehr Eltern mit immer größeren SUVs ihre Kinder per Elterntaxi zur Schule ...Statt sie zur Schule laufen zu lassen. Hierdurch habe ich mehrfach sehr gefährliche Situationen beobachtet, beispielsweise durchaus

Likes: 4



Kategorie

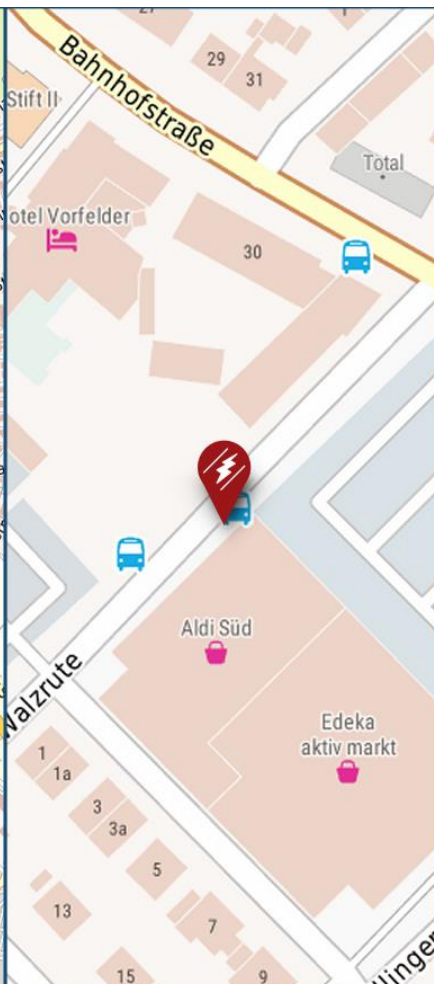
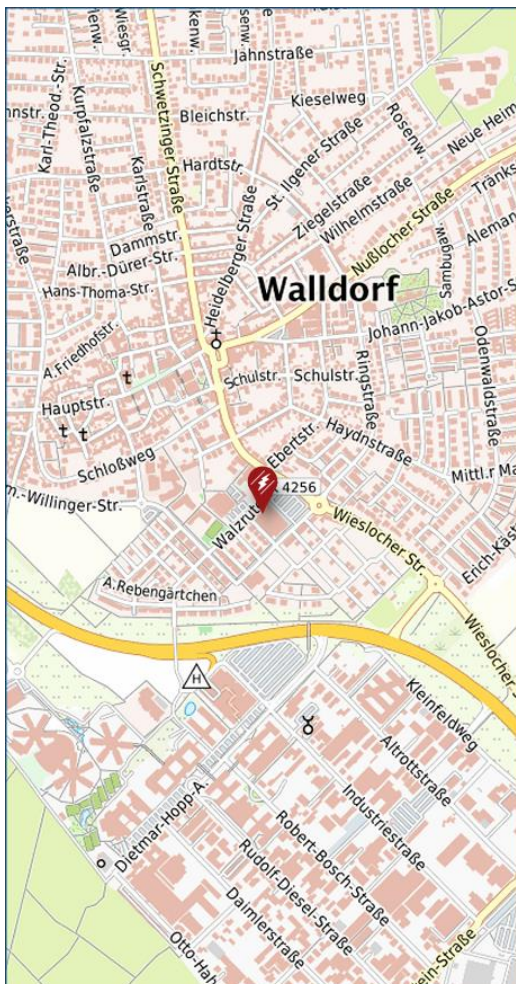
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Viele Schulkinder - kein Bürgersteig

Die namenlose Straße zwischen Nußlocher Straße und Neuer Heimat wird von vielen Grundschulkindern der Waldschule als Schulweg benutzt. Aber auch von Autos und zwar in beide Richtungen. Die Straße ist sehr eng, und es gibt keinen Gehweg. Ich finde das sehr

Likes: 2



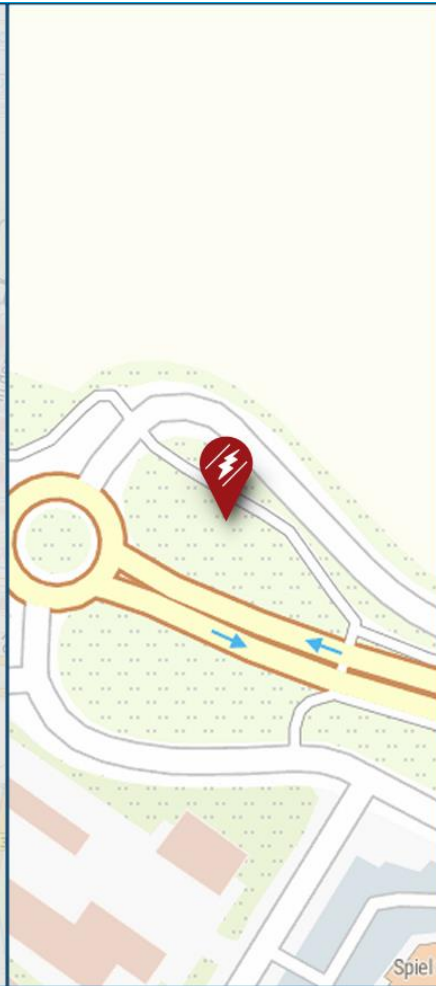
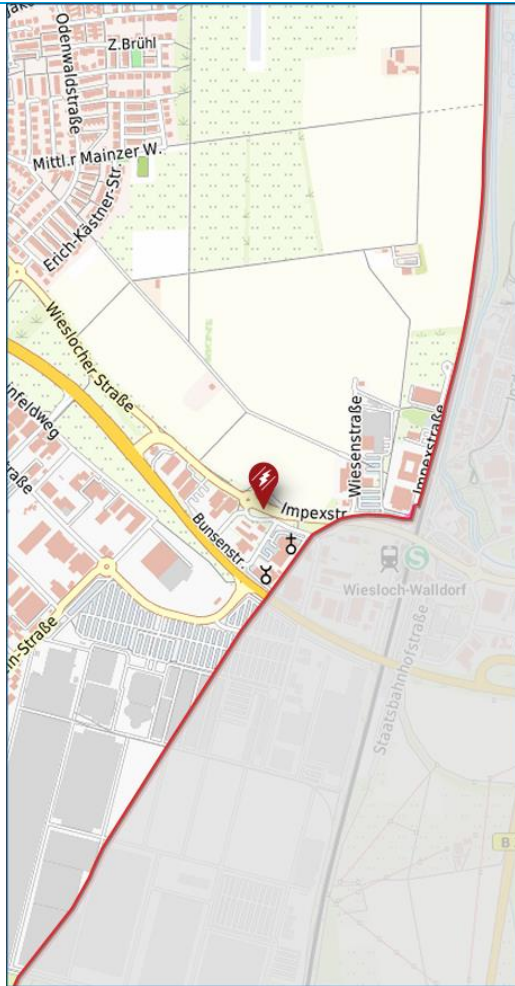
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Zu viele Autos bei Ikea die rausfahren möchten(rein)

Es gibt zu viele Autos die rein und drauf haben möchten also fast zusammenstoßen.



Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

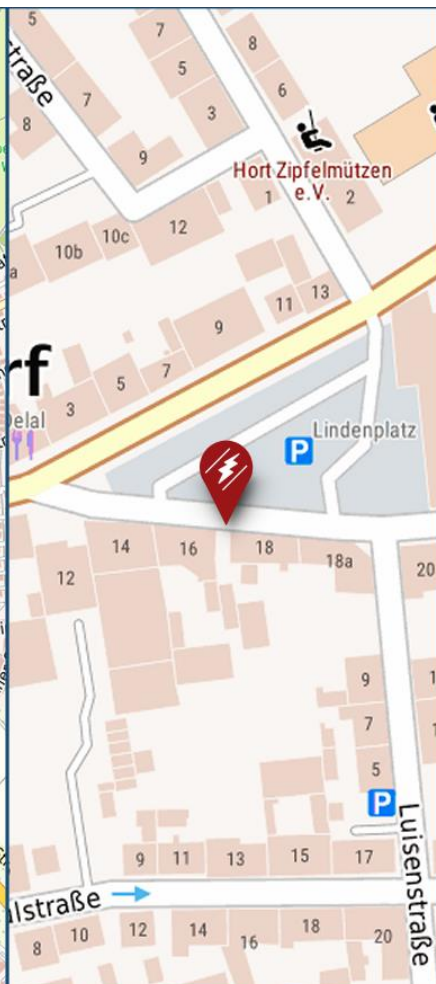
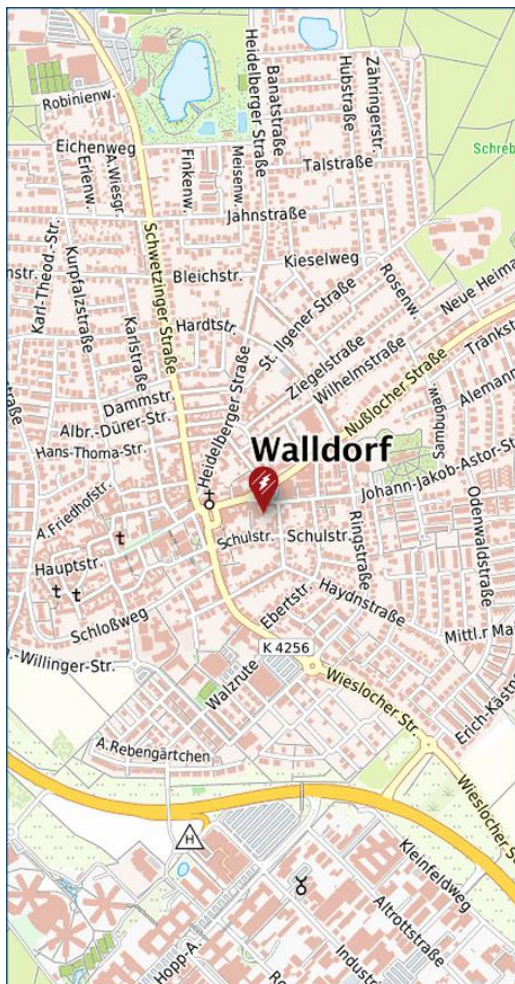
Beschreibung

gemeinsamen Fuß/Radweg auf 3m verbreitern

Dieser gemeinsame Fuß/Radweg muss unbedingt auf 3m verbreitert werden. Hoher Radverkehrsanteil aus beiden Richtungen, viel Fußverkehr in und vom Bahnhof.

kurzfristige Alternative: Radverkehr aus beiden Richtungen bereits vor dem Kreisell geschützt mit "V"

Likes: 1



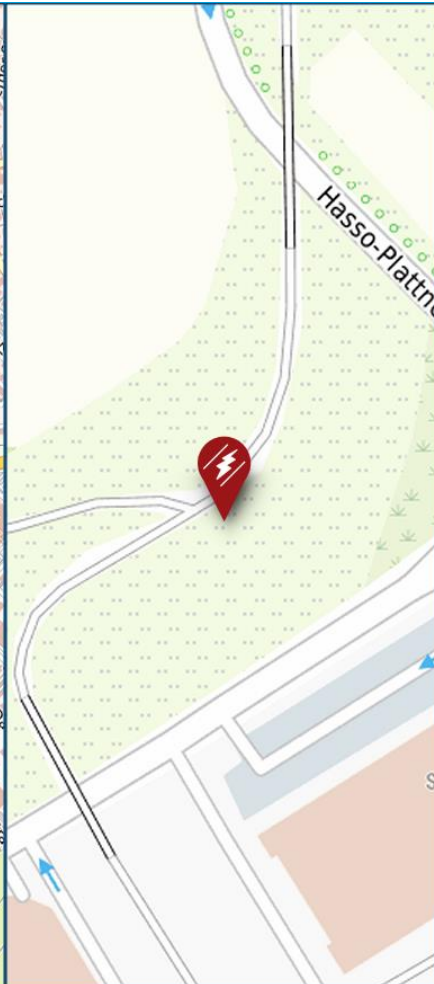
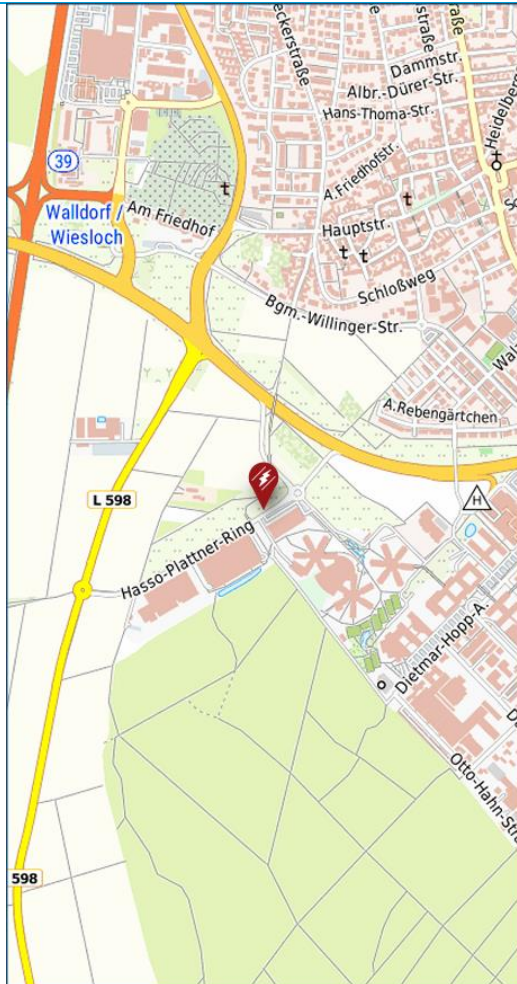
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Geschwindigkeitskontrollen nötig

Hier ist ein Verkehrsberuhigter Bereich und es wird schneller als Schrittgeschwindigkeit gefahren



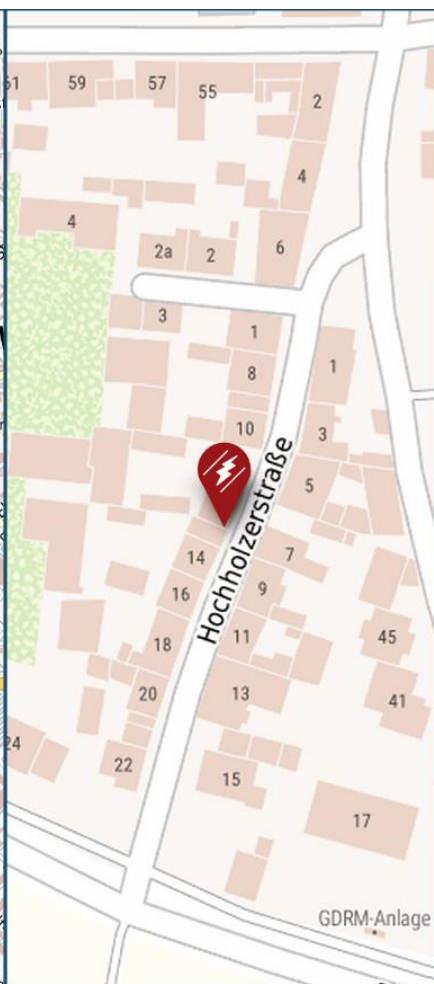
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Unzureichende Beleuchtung

Auch hier befinden sich nur schlechte und schwache Lichter, welche im Grunde kaum besser als keine sind



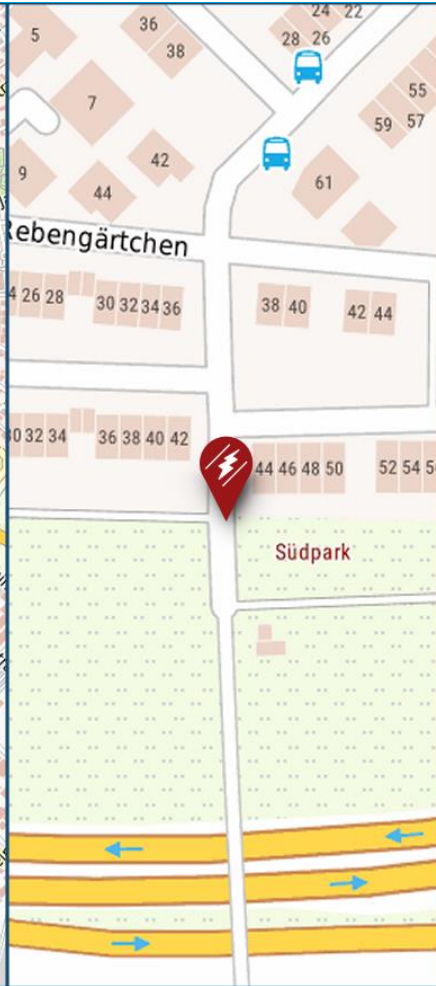
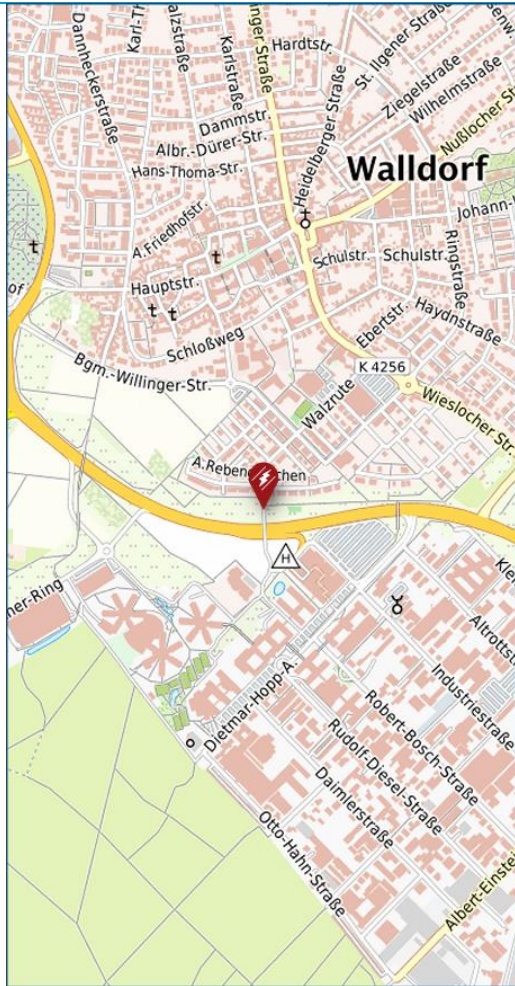
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Geschwindigkeitskontrollen nötig

Geschwindigkeitskontrollen nötig. Die Straße wird oft als Abkürzung genutzt. Hier ist Schrittgeschwindigkeit.



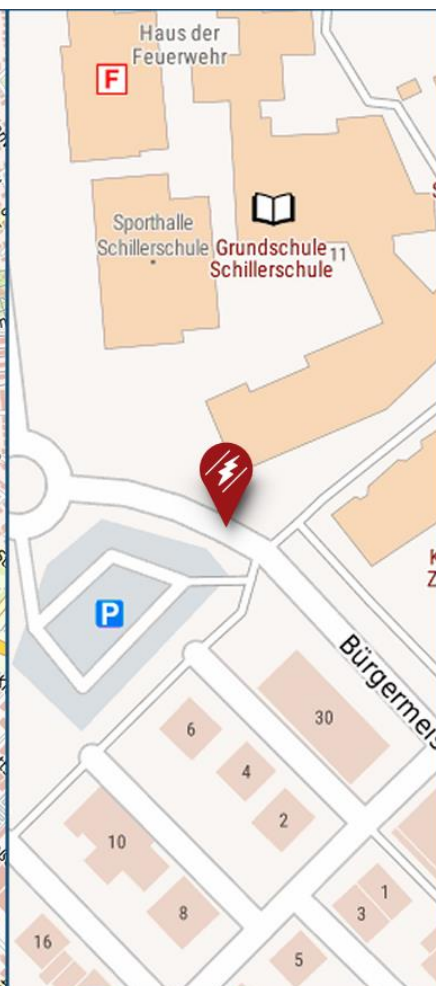
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Unbefriedigende Verkehrssituation für alle
Der Busverkehr an dieser Stelle hat enorm zugenommen und hier ist man weder durch einen Bordstein noch durch räumlichen Abstand "geschützt"

Likes: 3

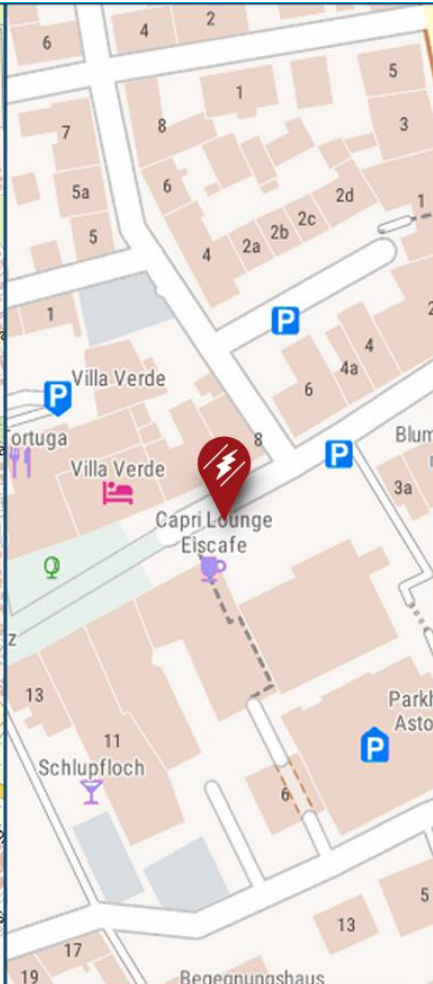


Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Parkplätze ganz zurück bauen
Parkplätze entfernen, es stehen genügend Parkplätze zur Verfügung. Immer wieder kommt es dort zu gefährlichen Situationen, wenn die Elterntaxis die Kinder zur Schule bringen.



Kategorie

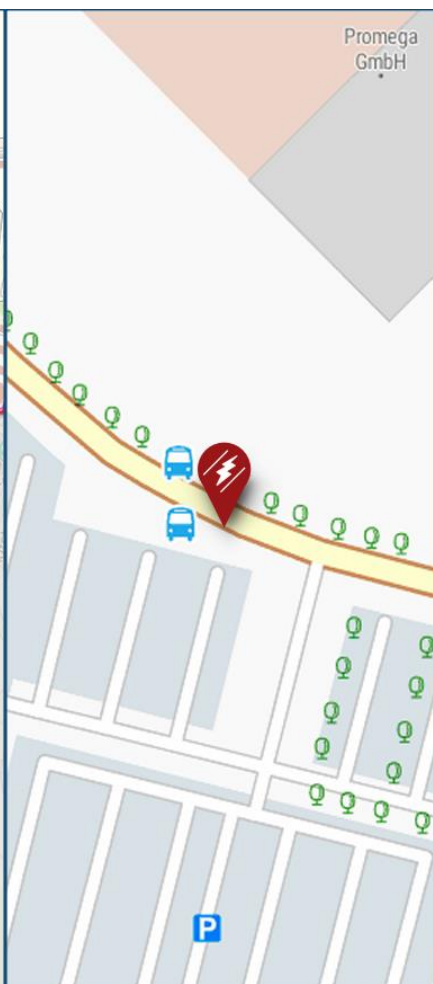
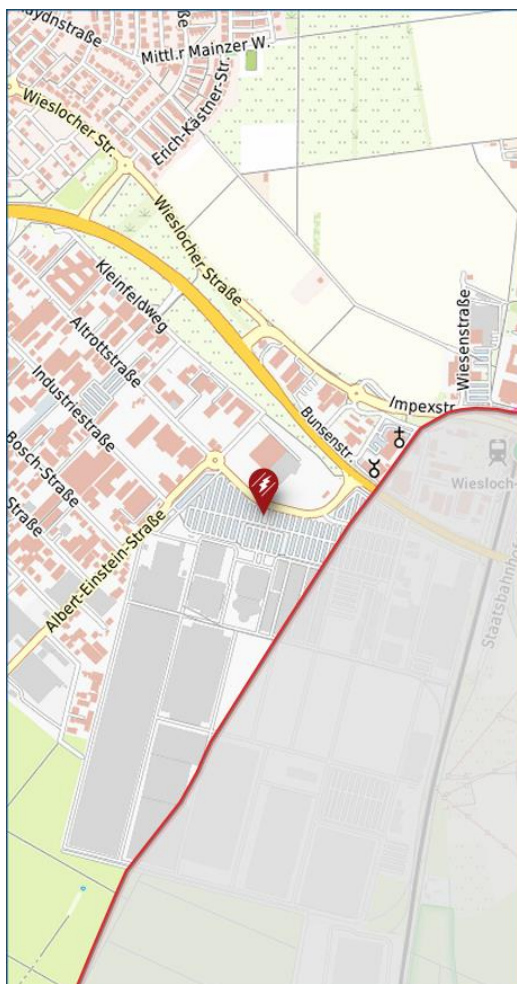
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Autofreie Fußgängerzone

Auch den Anfang der Hauptstrasse Autofrei gestalten. Leitsystem zu den nahegelegenen Parkhäusern

Likes: 7



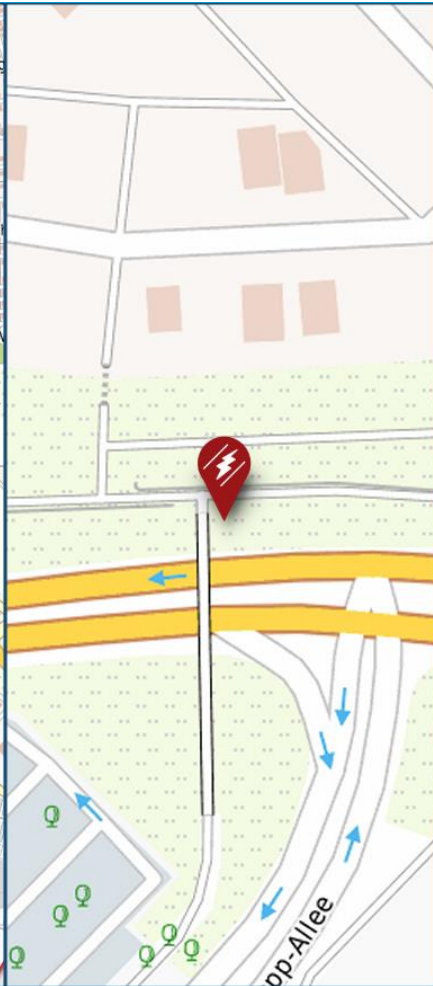
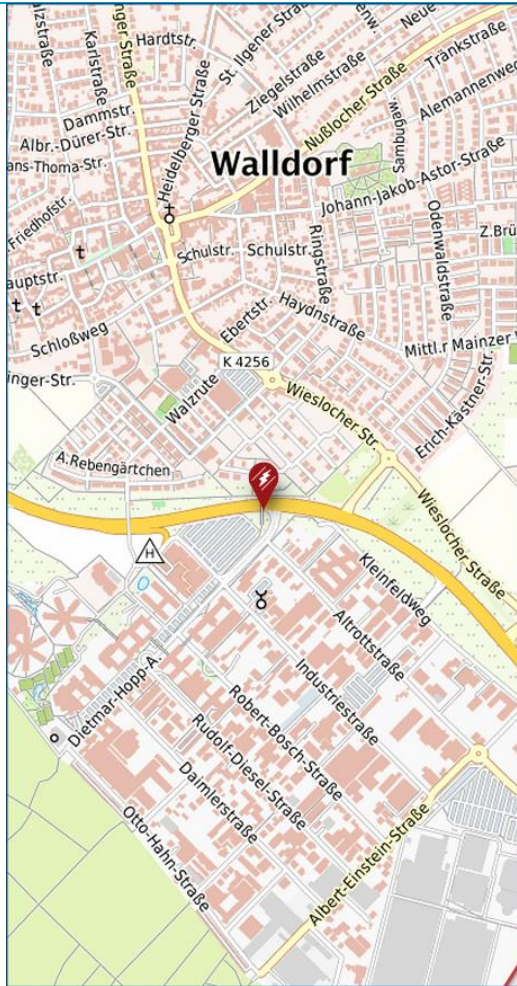
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Zu enger Fußweg

Der Fußweg ist zu eng. Das Problem hier sind die vielen Radfahrer, welche sich (wohl zu recht) nicht auf den Dienstwagenraser-Gutenbergring trauen und lieber auf dem Fußweg fahren. Eine Öffnung des Tors auf der Phillip-Reis-Straße dürfte als Lösung reich



Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

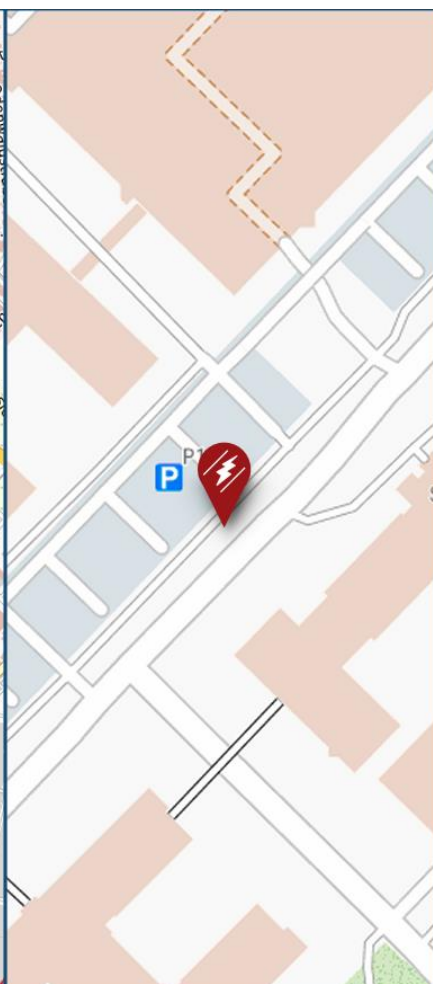
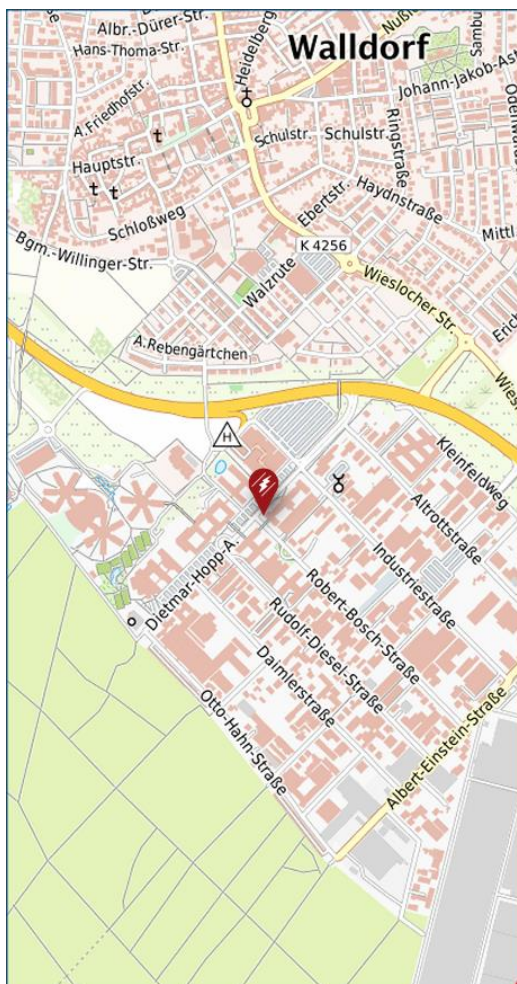
Beschreibung

Ausbau entspricht nicht dem Verkehrsaufkommen.

Diese Kreuzung der Fuß- und Radwege ist sehr viel befahren. Mit der hohen Hecke und den ebenfalls hohen Gabionen ist sie aber schlecht einsehbar.

Insbesondere dadurch das für Fußgänger kein Rechtsfahrgebot gilt, und dadurch das Fahrradfahrer die Kurven

Likes: 1



Kategorie

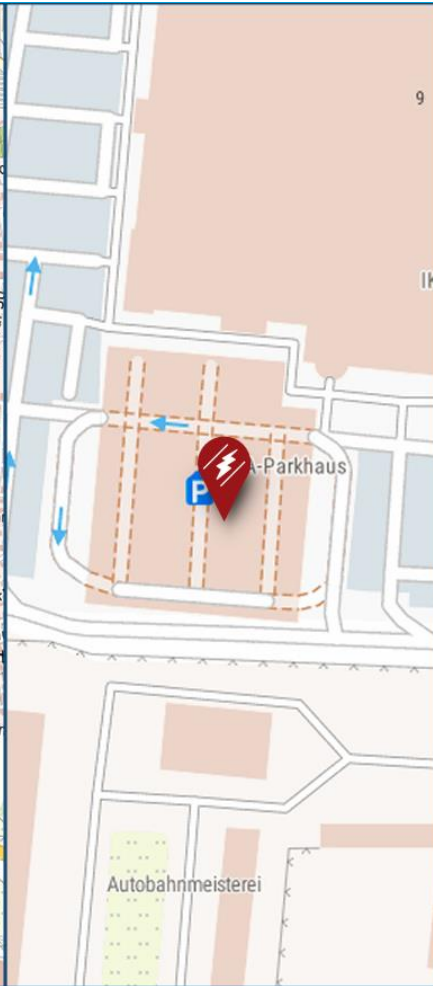
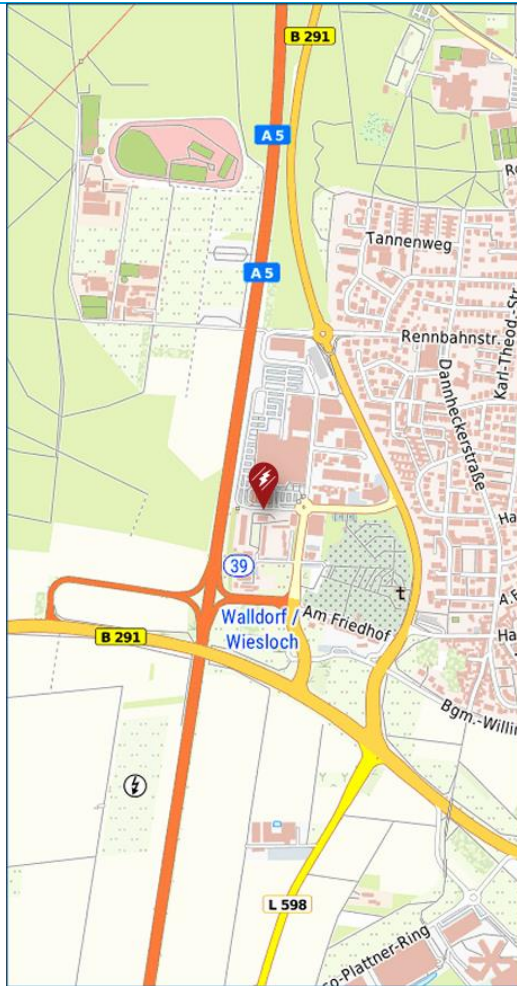
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Konfliktreiche Stelle mit Radverkehr

Fußweg zu eng. Radverkehr fährt schnell

Likes: 1



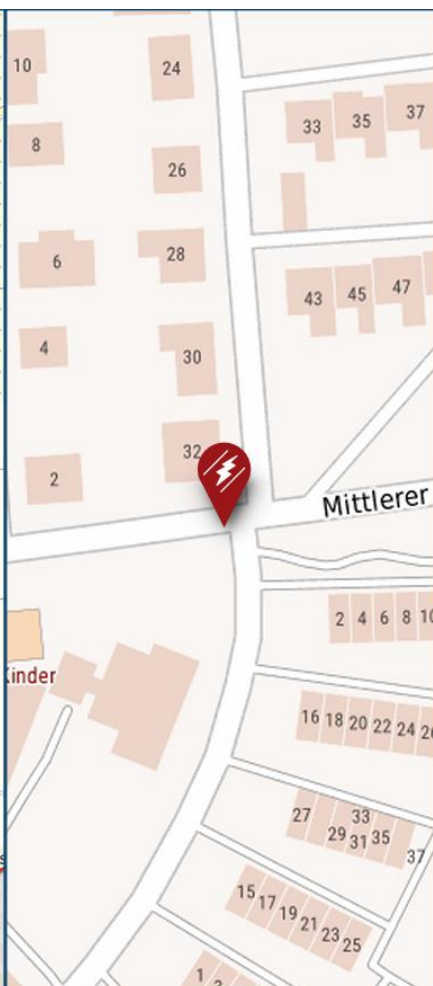
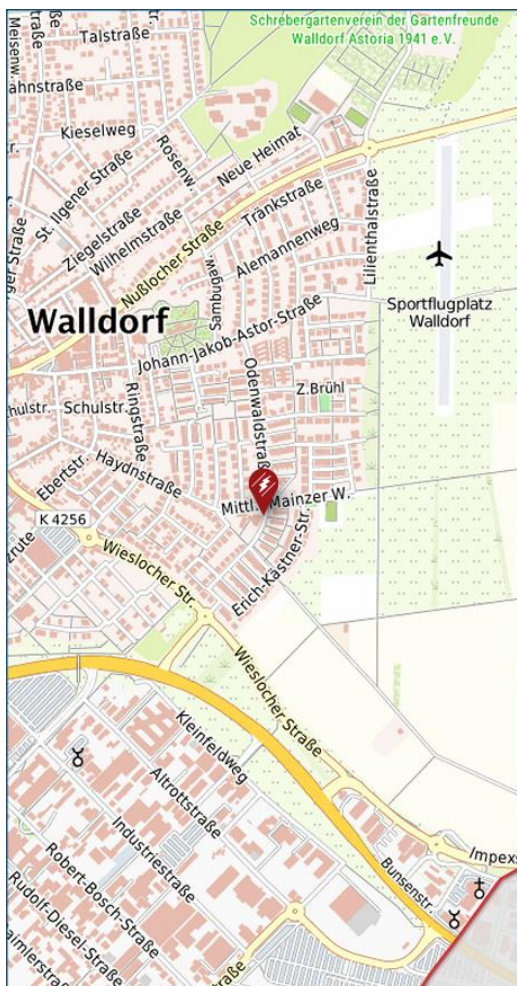
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Zu viel Autos die sich fast crashen.

Dauert es dir rein und drauf fahren möchten crashen sich fast.



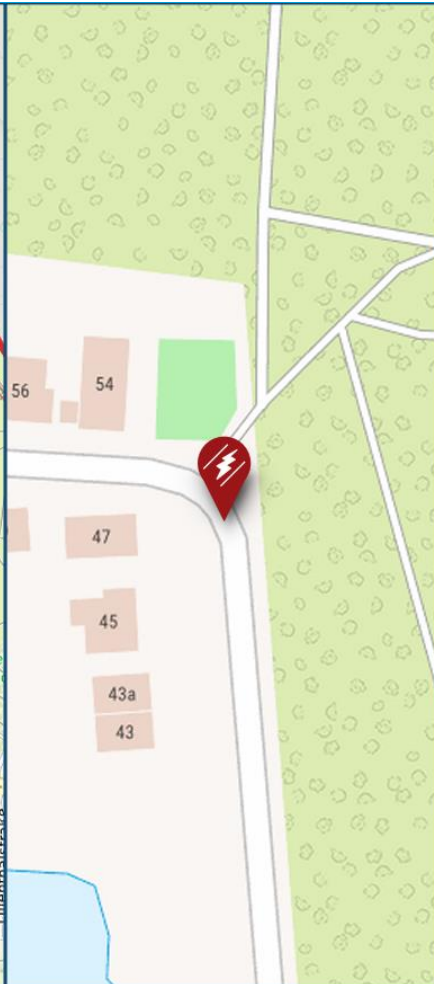
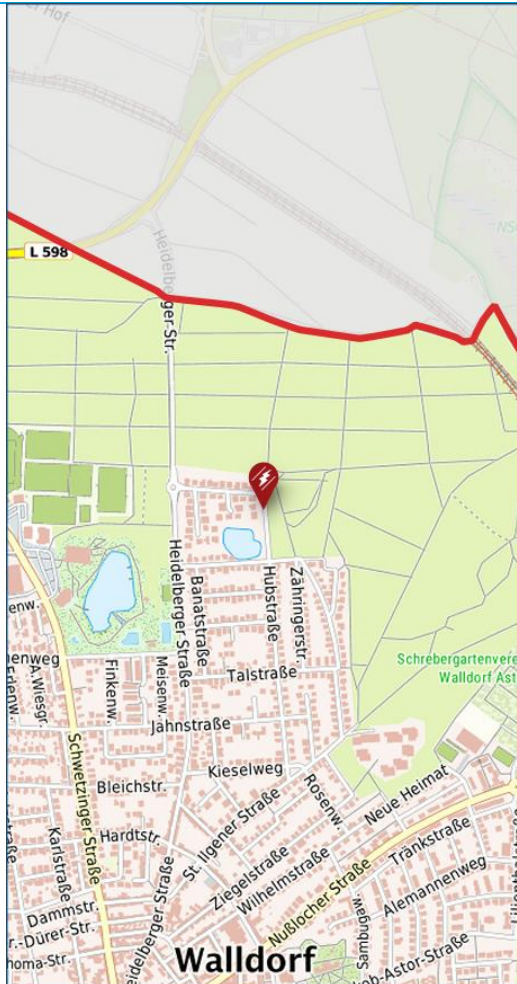
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Parken bis an die Einmündung

Auf dem Mittleren Mainzer Weg wird gegenüber vom Haus der Kinder oft bis dicht an die Einmündung Odenwaldstraße geparkt. Dadurch ist die Einmündung von der Odenwaldstraße aus für alle Verkehrsteilnehmer sehr schlecht einzusehen.



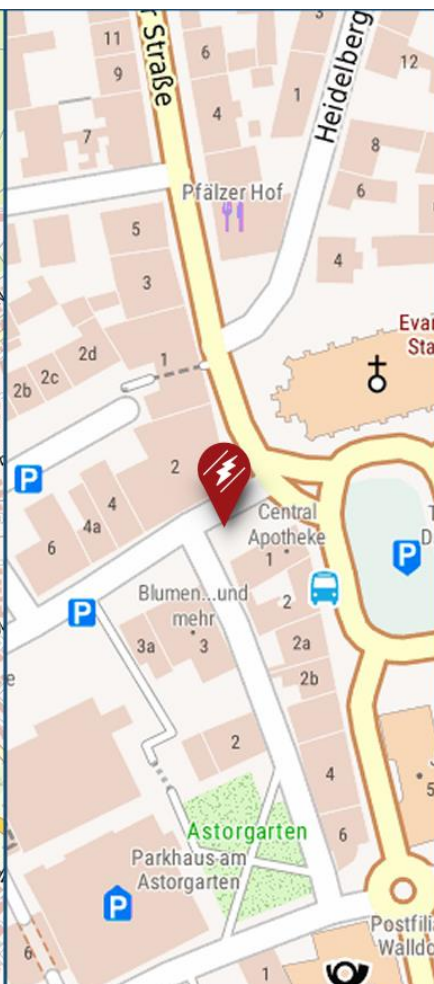
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Konflikt mit (parkenden) Autos

Die Kurve ist durch ihre Größe eh schon schwer einsehbar, der Eingang zum Spielplatz liegt allerdings genau in der Kurve, sodass hier auch Kinder die Straße queren. Parkende Autos vor und hinter der Kurve machen sie noch schwerer einsehbar, Geschwindigkeit



Kategorie

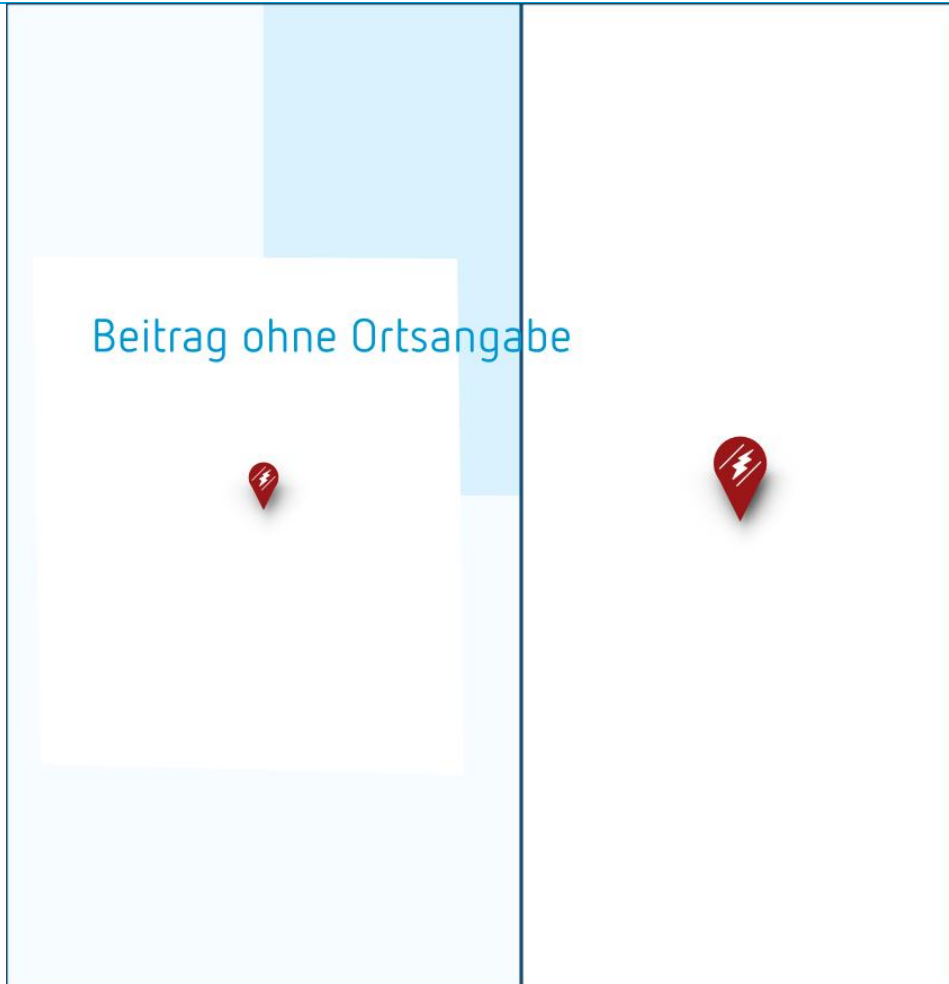
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Fußgängerzone

Hier muss man als Fußgänger immer auf einparkende Autos aufpassen. Ideal wäre die fußgängerzone zu verlängern und nur für Anlieger per Poller zu öffnen.

Likes: 8



Kategorie

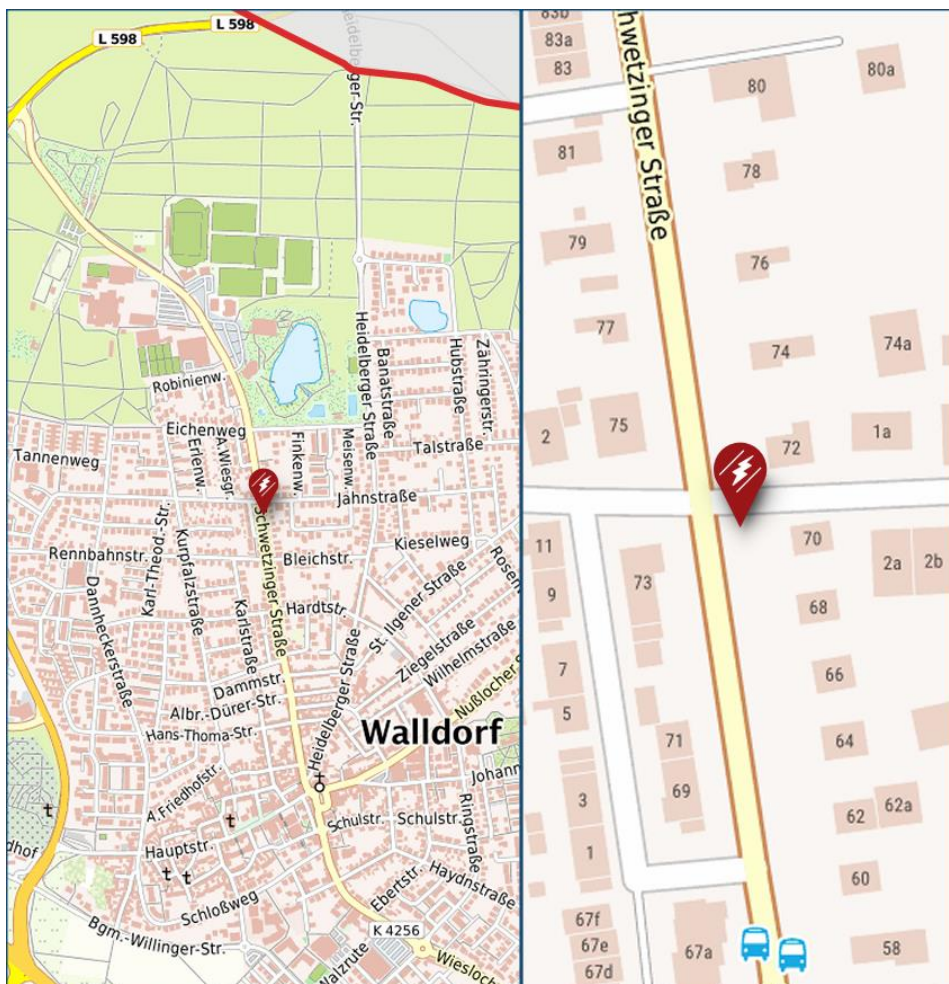
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Drehscheibe

Platz auf der Drehscheibe ,ausschließlich für Fussgänger. Keine E Roller,Räder etc. Die Aufenthaltsqualität durch Umgestaltung erhöhen.

Likes: 1



Kategorie

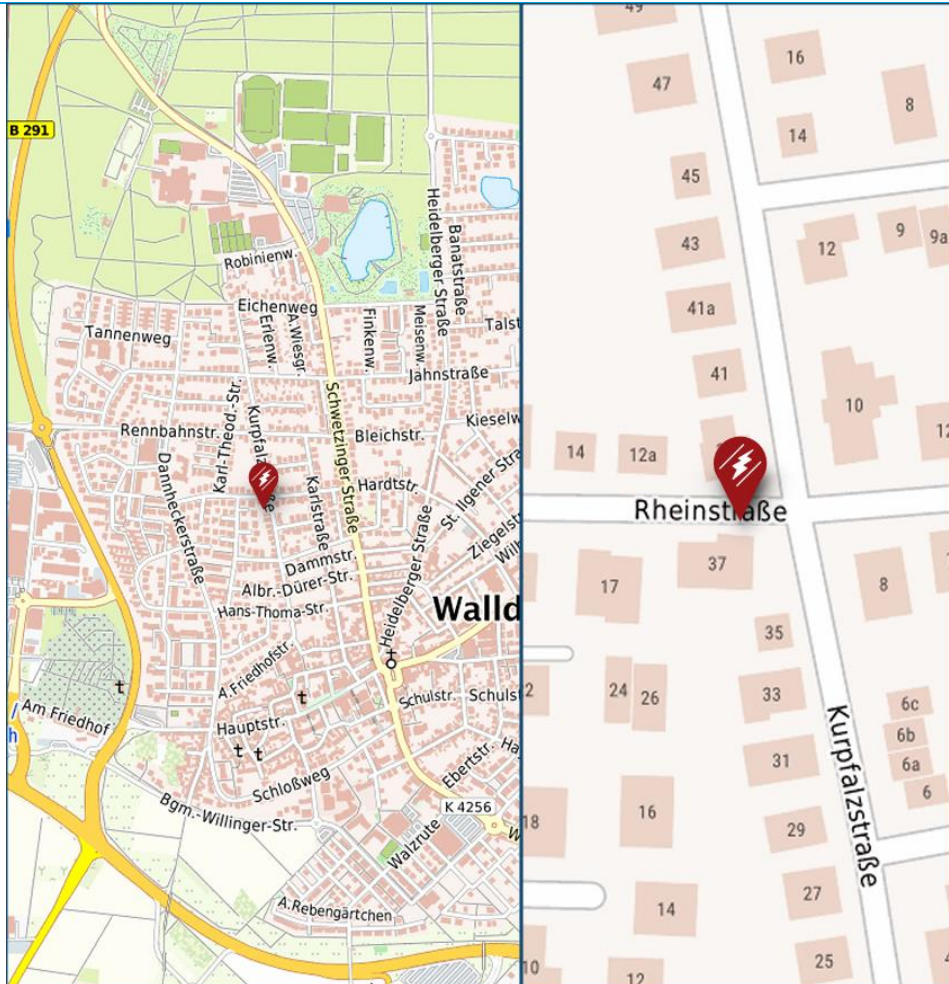
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Haltelinien der Autos durchsetzen

Die Jahnstraße steht nur stellvertretend für alle Zufahrten zur Schwetzingen Straße - kaum Autos halten sich dort an die eingezeichneten Haltelinien, sondern fahren direkt so weit vor, dass sie die Fahrbahn komplett einsehen können. Gerade an den engen E

Likes: 1



Kategorie

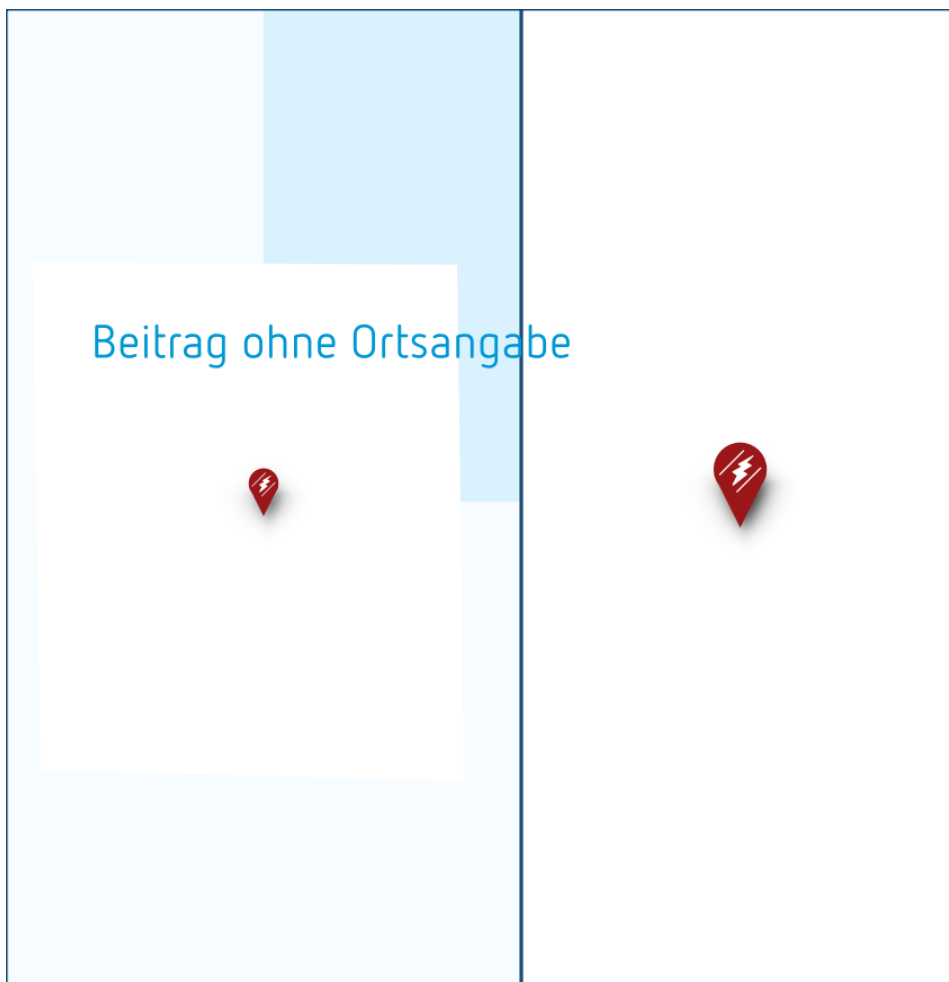
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Einsicht in Kurpfalzstraße schlecht

Auf Rheinstraße kommend aus Richtung Dannheckerstr. ist die Einsicht auf die Kurpfalzstraße rechts sehr schlecht, was das Erkennen von Verkehrsteilnehmern (auf der Fahrradstraße) erschwert. Man muss schon leicht auf die Kurpfalzstr vorfahren, um die Kreuzung zu sehen.

Likes: 1



Kategorie

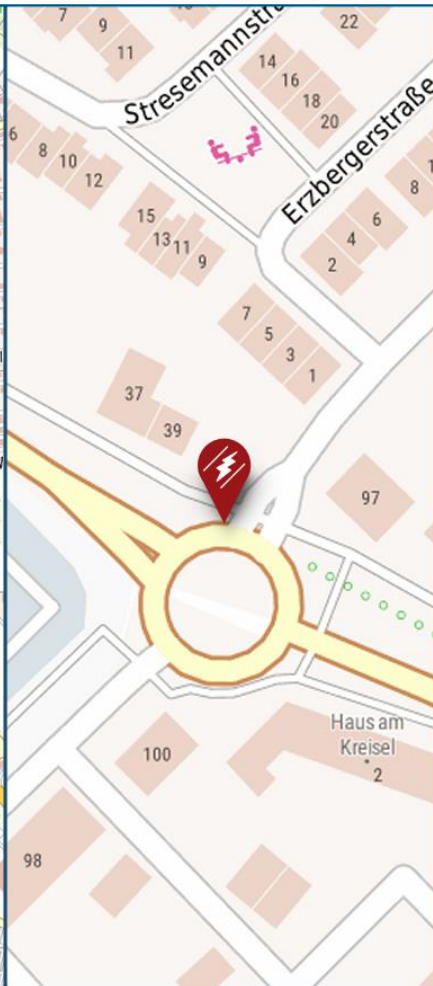
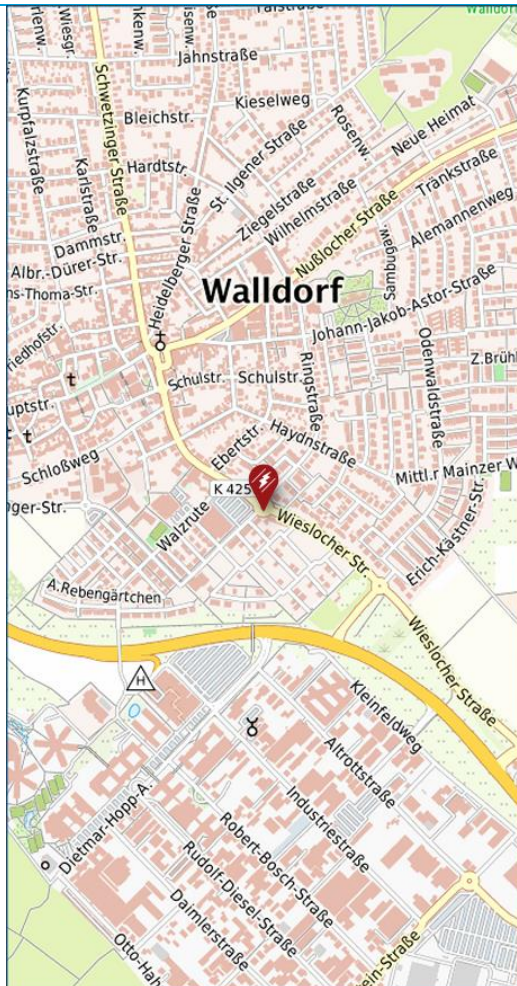
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Kreiselausfahrt "Vorfahrt"

Ein generelles Problem (nicht nur in Walldorf, aber meiner Erfahrung nach besonders an den drei Kreiseln der Bahnhofstraße und Wieslocher Straße an denen PKW oft mit nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs sind) ist, dass anscheinend die meisten Fahrer...

Likes: 4



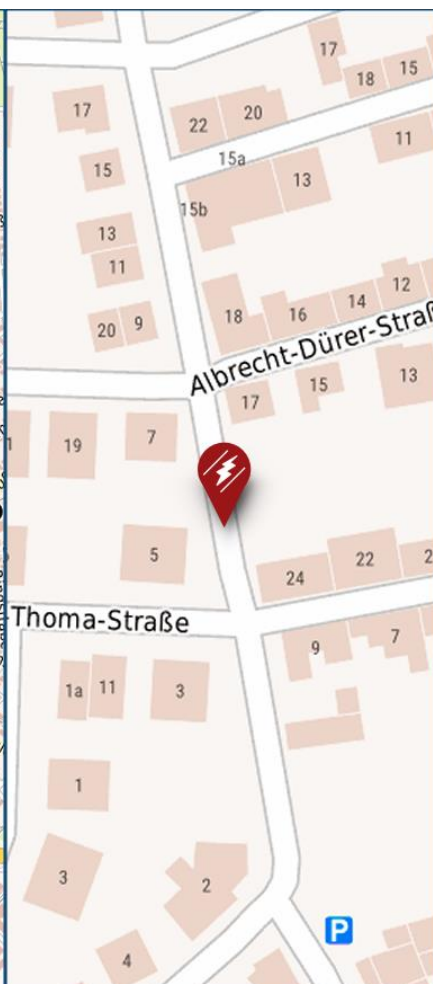
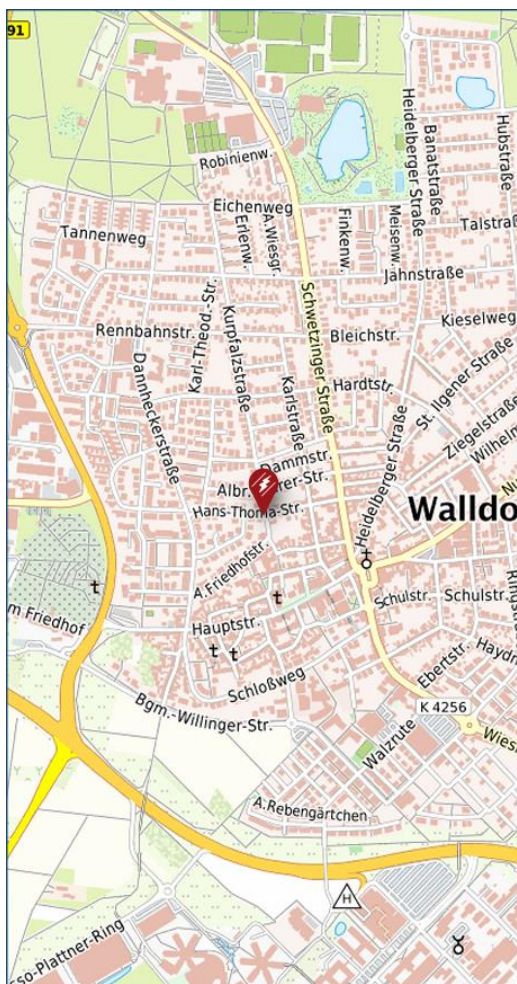
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Radweg mit rechter Winkel und Schild.

Radfahrer haben hier einen rechten Winkel und ein Vorrang Schild zu entweichen, wodurch einen Fußgänger zu Kollateralschaden werden kann.



Kategorie

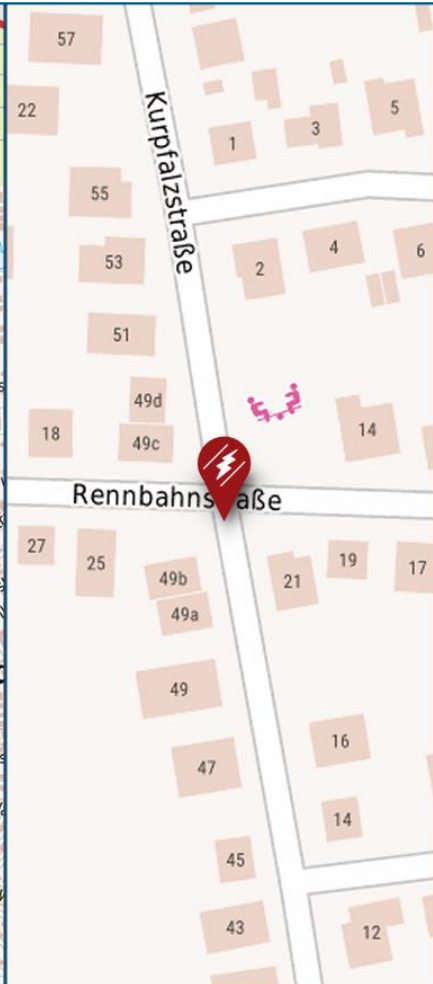
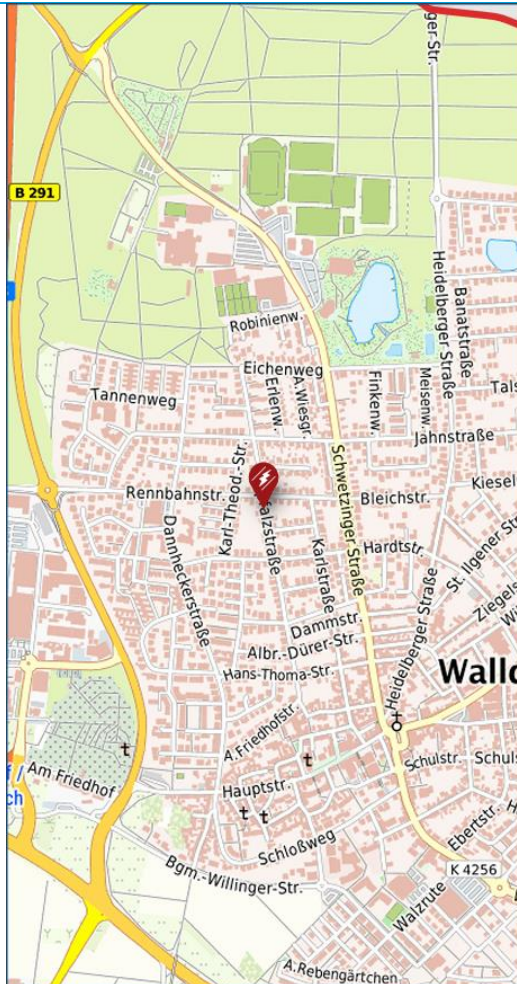
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Anlüler frei

Die Fahrradstraße ist zwar nur je Abschnittsweise für KFZ frei, aber ich sehe regelmäßig wie Fahrzeuge hier über Kreuzungen fahren. Und dabei oft sogar durchfahren ohne zwischendurch zu parken.

Poller je an einem Ende der Straßenabschnitte könnten das v



Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Sehr gefährliche Kreuzung für Radfahrer

Durch die Fahrradstrasse haben die Räder - und auch Autos auf der Fahrradstrasse Vorfahrt. Sehr oft wird die Fahrradstrasse an dieser Stelle aber von Autos missachtet, es wird einfach drüber gerast oder nicht geschaut. Teilweise wird sich dann sogar über

Likes: 7



Kategorie

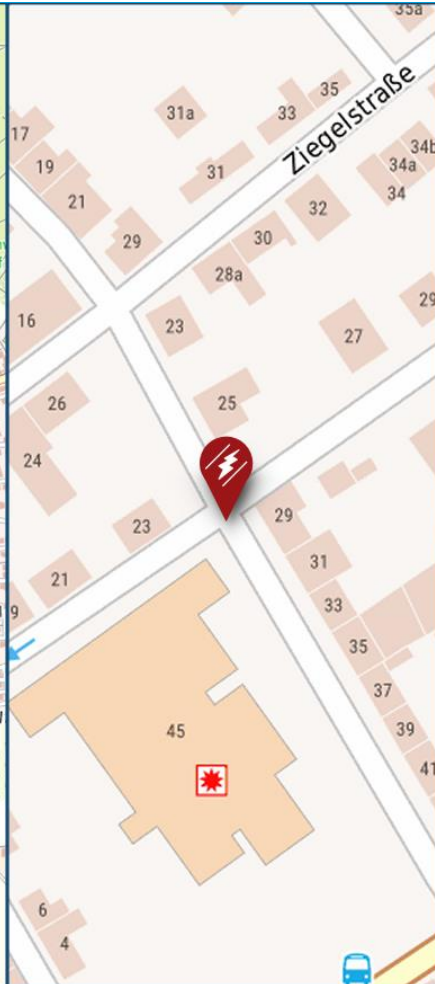
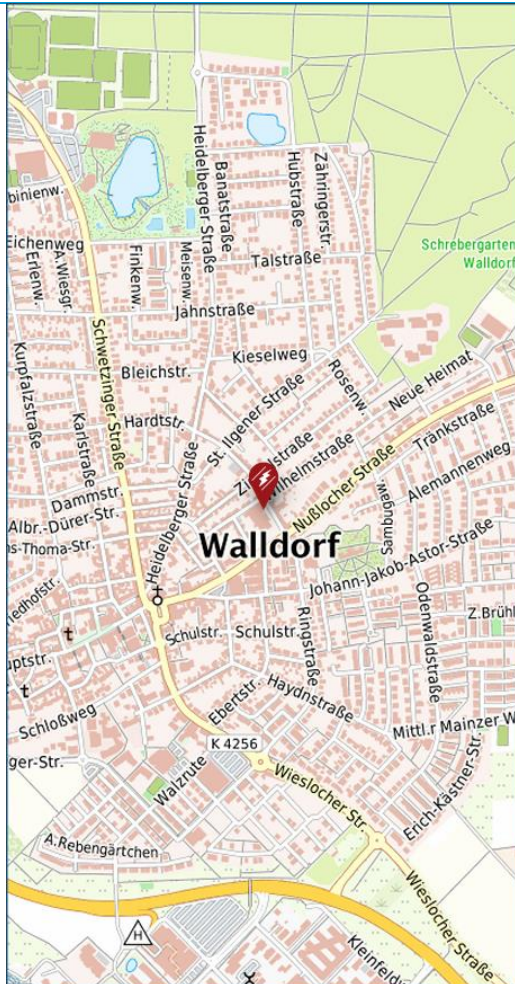
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Zu hohe Design Geschwindigkeit Bürgermeier-Willinger Str.

Das Tempolimit hier ist 30. Aber die Design-Geschwindigkeit der Straße ist wesentlich höher:

1) Die Straße hat keine Fahrbahnparker: auf der einen Seite ist es Verboten, auf der anderen ist neben der Straße ein Graben. Ich bezweifle das die meisten wiss



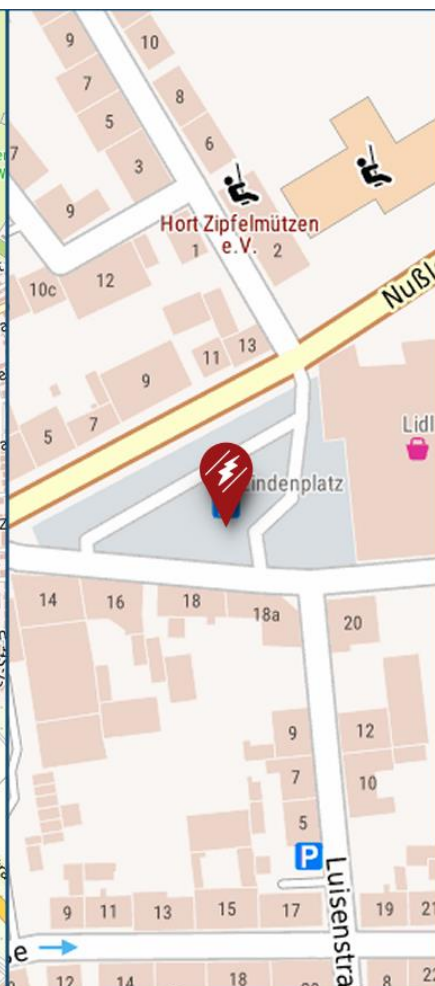
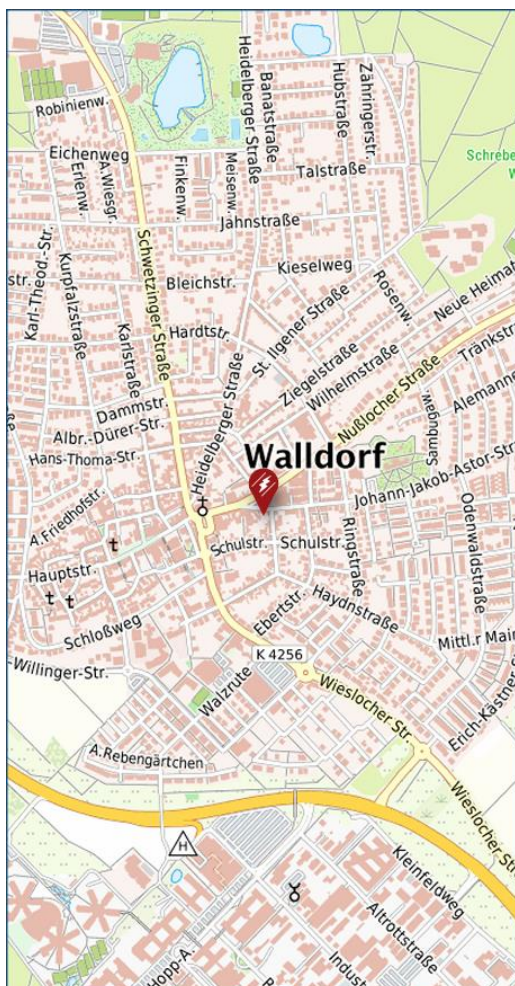
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Dauerbaustelle behindert Fussverkehr zusätzlich
 Die Dauerbaustellenabsperungen engen den Gehweg ein und nehmen Parkraum weg. Wenn an dieser Stelle zusätzlich Autos parken ist kein Durchkommen mehr möglich und man muss auf die Straße ausweichen.

Likes: 1



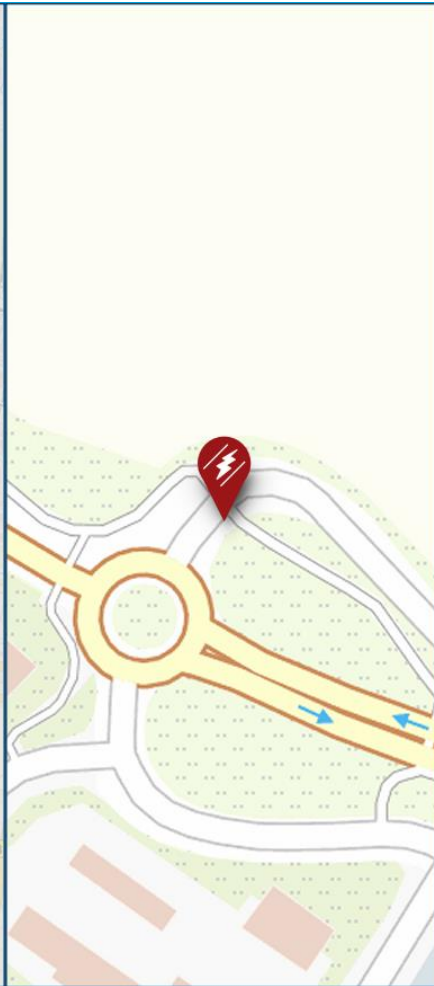
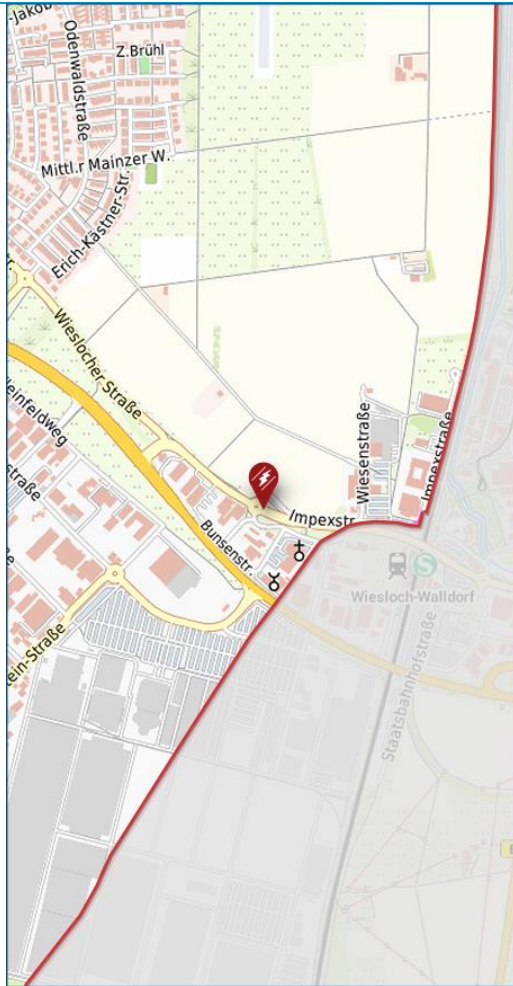
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Schrittgeschwindigkeit durchsetzen
 Hier gilt eigentlich Schrittgeschwindigkeit laut Schildern. Die Autos fahren allerdings viel zu schnell hier durch. Egal ob aus Richtung Dreshscheibe kommend oder von der JJA-Straße her. 30 statt 5 wird gefahren.

Likes: 2



Kategorie

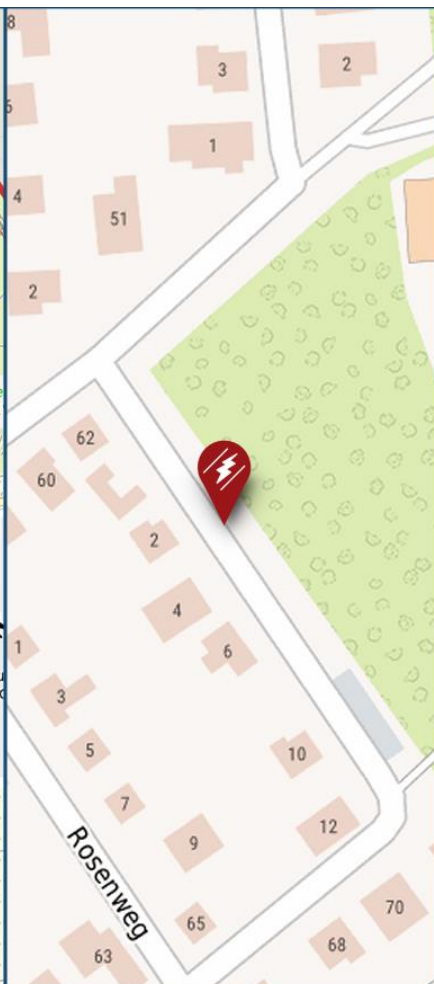
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Fahrradquerung verbessern

Die Querung am Impexkreisel für Fahrräder und Fußgänger deutlich markieren damit Autofahrer vorsichtig sind.

Likes: 4



Kategorie

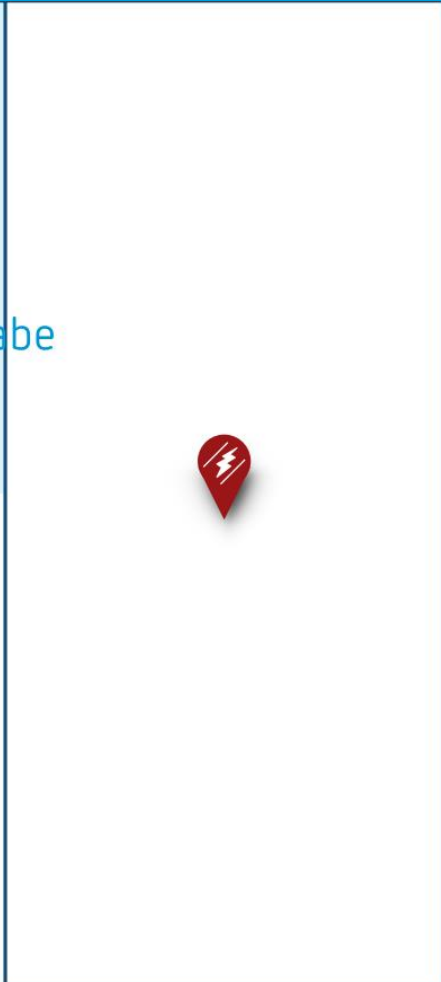
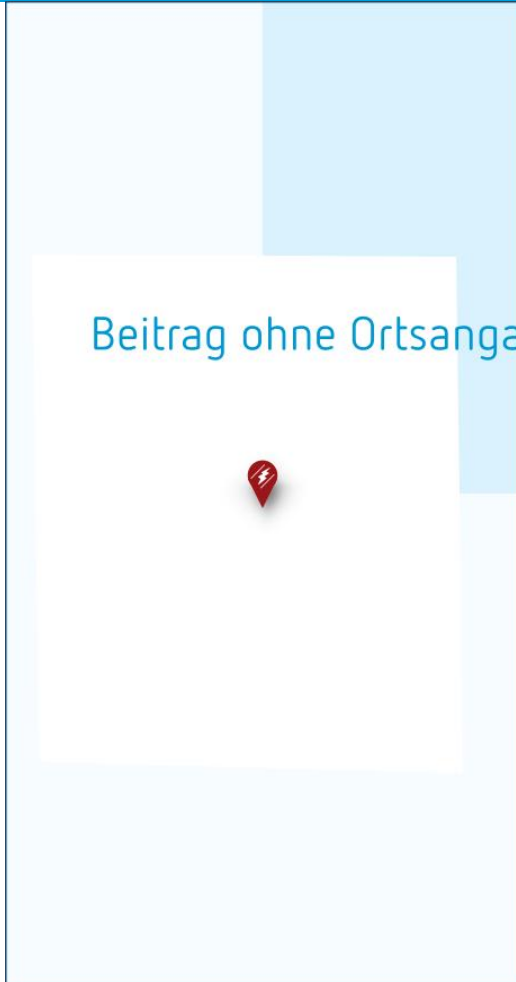
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Gehweg auf Schulseite schaffen

Auch Kinder, die von der Waldschule aus z.B. in die Albert-Schweitzer-Straße wollen, müssen an der Schule mindestens zweimal die Straße "Am Wald" überqueren, weil es auf der Schulseite keinen Gehweg, sondern nur Fahrbahn gibt. Es wäre sinnvoll hier Abhil

Likes: 1



Kategorie

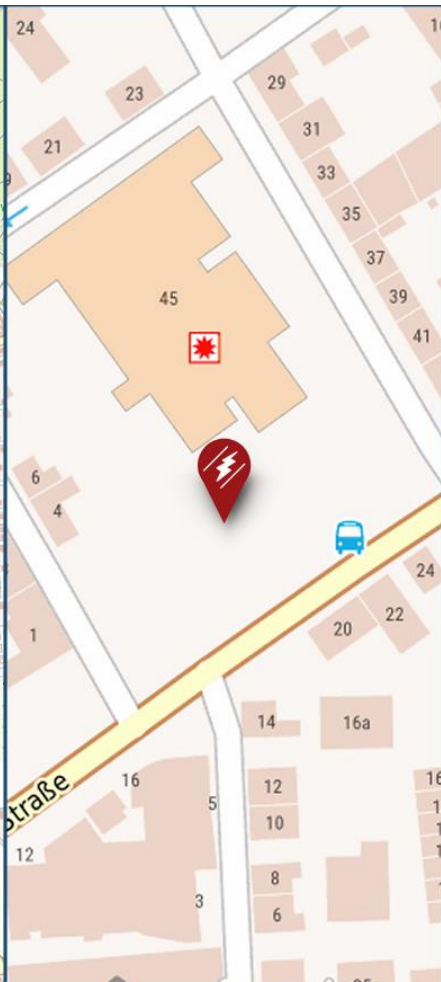
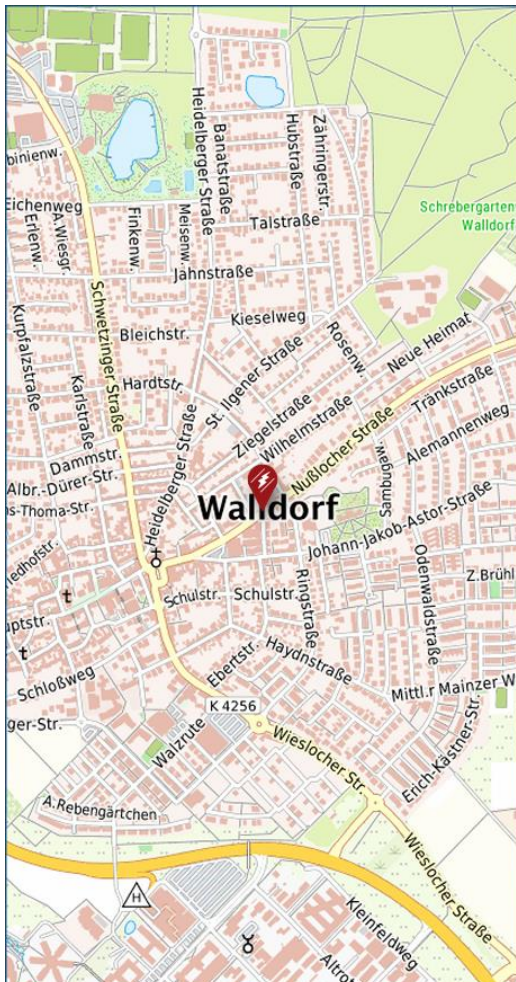
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Sprinter/Wohnmobilparken

Ein großes Problem, vA mit Kindern ist das Parken grosser Gefährte an Kreuzungen und Zebrastreifen, welche das Einsehen der Strasse erschwert

Likes: 5



Kategorie

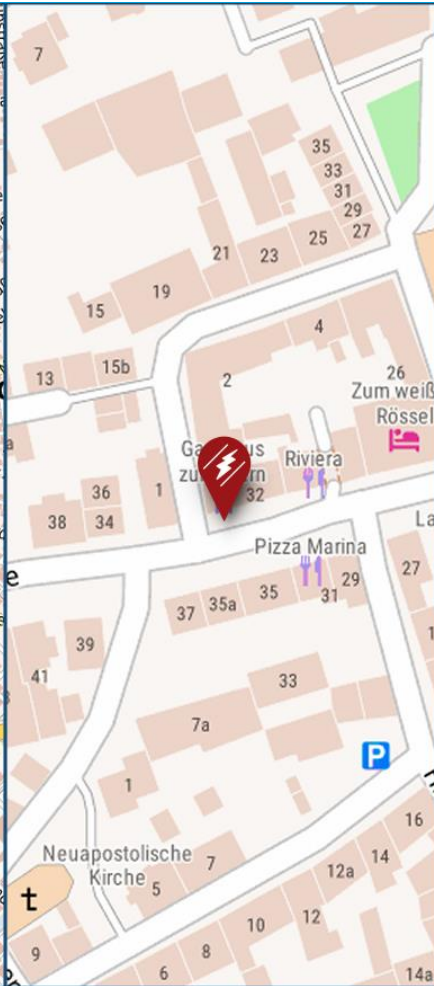
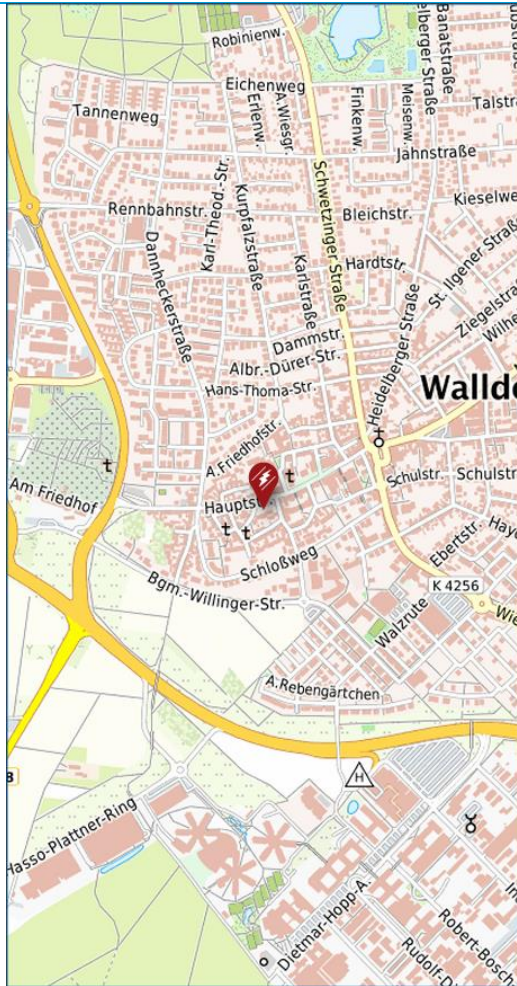
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Rathausvorplatz

Rathausvorplatz wird von Fahrradfahrern als Abkürzung genommen, ohne Rücksicht auf Fußgänger

Likes: 1



Kategorie

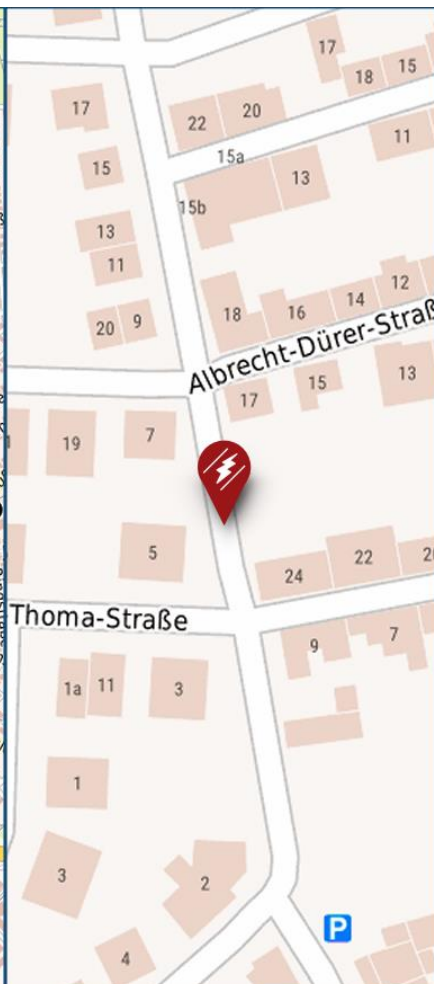
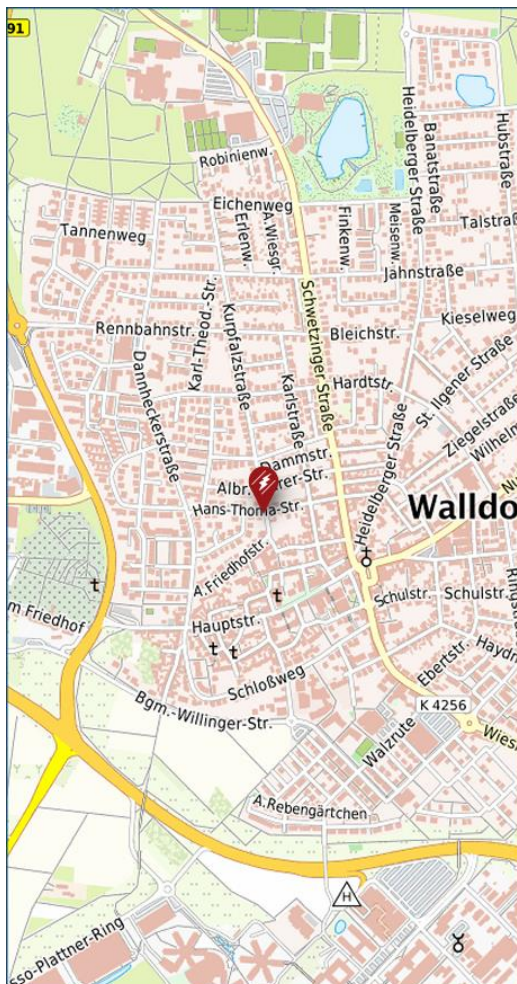
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Verkehrschaos

Für Fußgänger ist die Hauptkasse bis hin zur Marktstube viel zu gefährlich. Insgesamt zu eng, zu viel Platz für Parkplätze, zu wenig Rücksicht durch den rollenden Verkehr E Roller, Radfahrer, besonders gefährlich Lastenräder und Radfahrer mit Anhänger, d

Likes: 4



Kategorie

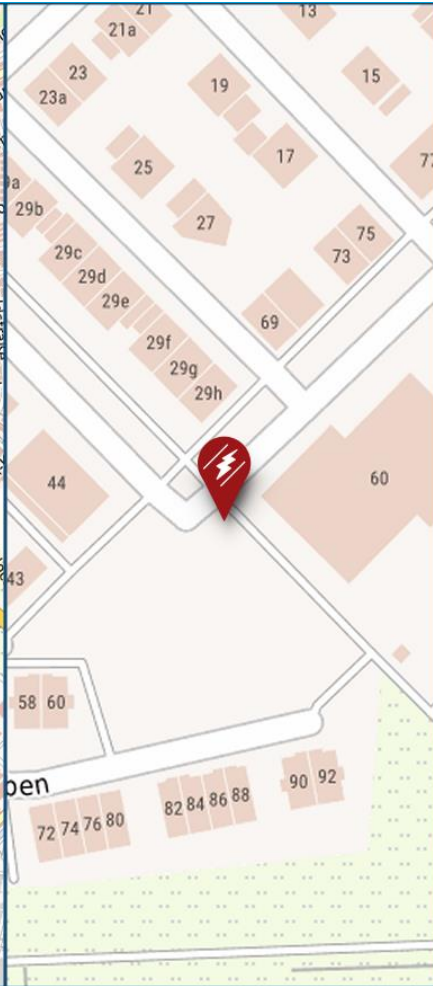
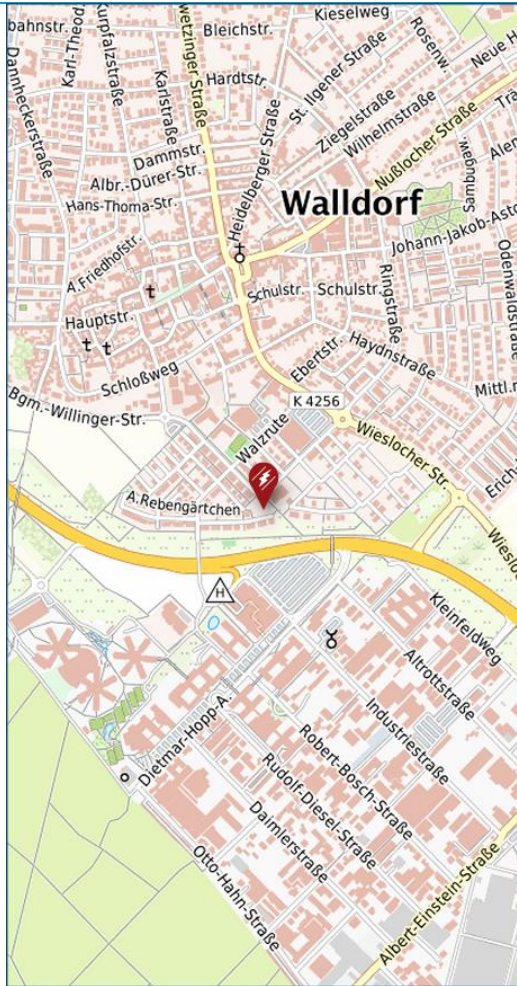
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Fahrradstraße wird von Autos ständig benutzt

Diese Fahrradstraße ist eines der schlauesten und hilfreichsten Projekte der letzten Jahre. Unsere Kinder nutzen sie seitdem fast täglich, allerdings nutzen Autofahrer (häufig immer dieselben) die Fahrradstraße als normale Fahrstraße und überholen sogar F

Likes: 5



Kategorie

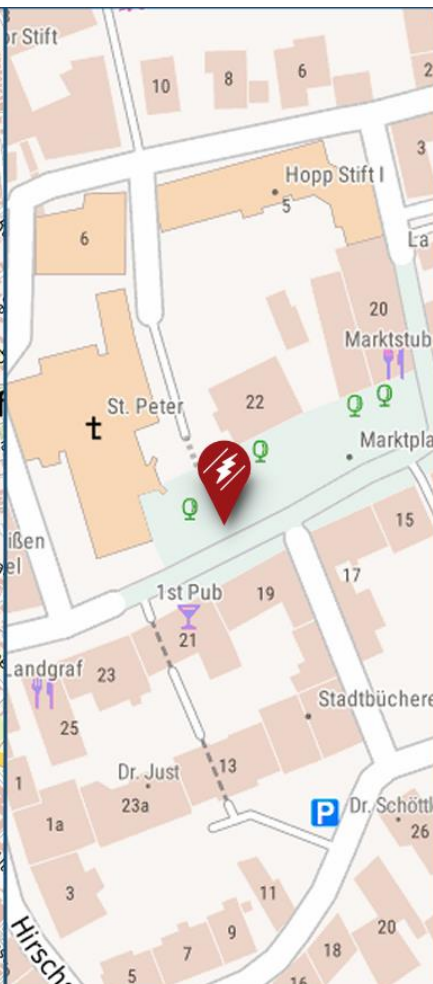
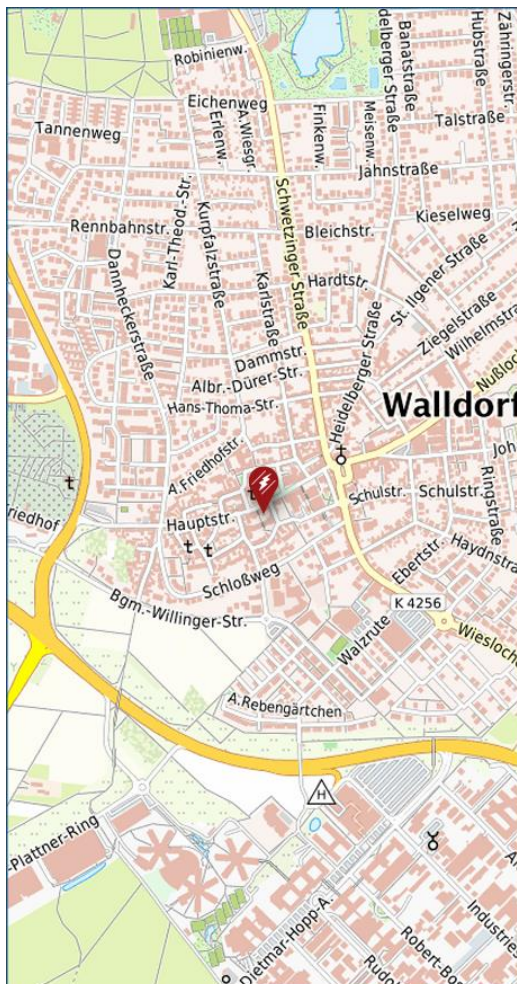
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Situation unübersichtlich

Dieser Gehweg wird von Radfahrern und Fußgänger benutzt. Mit hoher Geschwindigkeit saust man den Weg runter, unten ist Autoverkehr. Auch wenn Radfahrer da hoch wollen, müssen Autofahrer gut aufpassen. Die Kurve für Autos ist gerade, man achtet nicht auf

Likes: 3



Kategorie

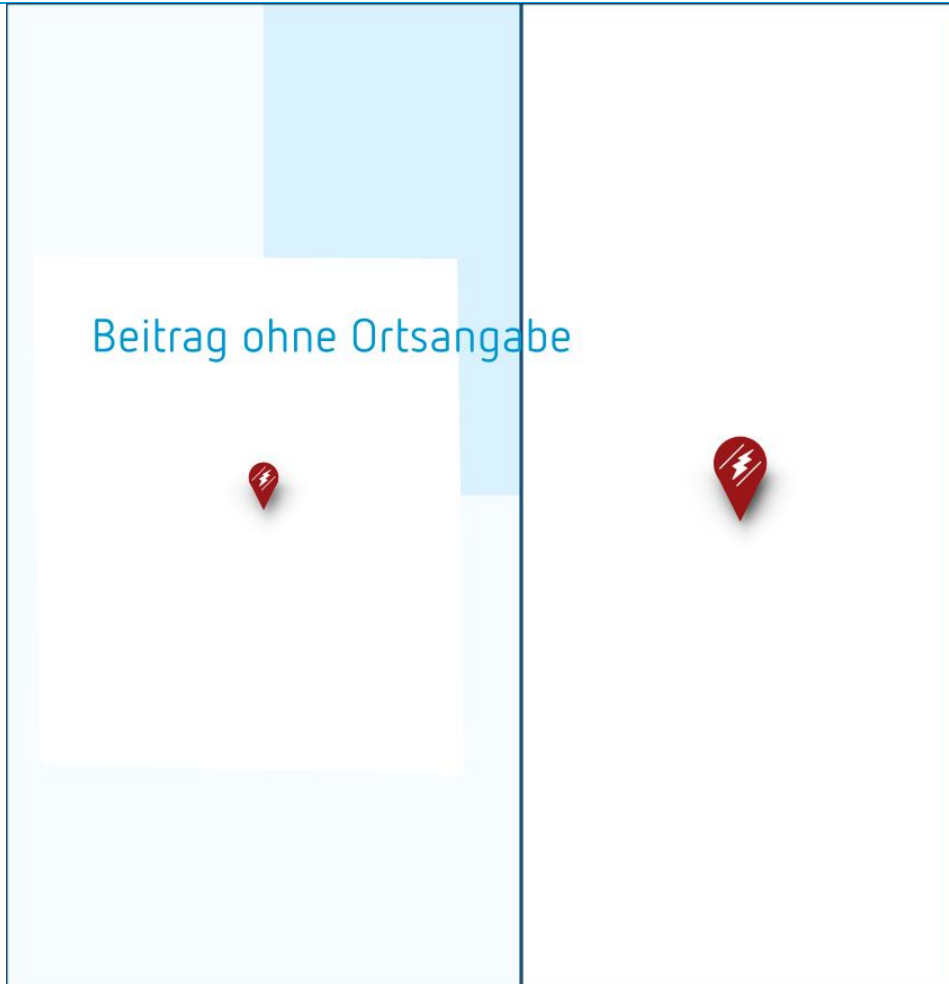
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Gehweg wird mit Radfahrern geteilt

es ist unklar wo Radfahrer fahren können und wo Fußgänger ohne Gefahr gehen können.

Likes: 2



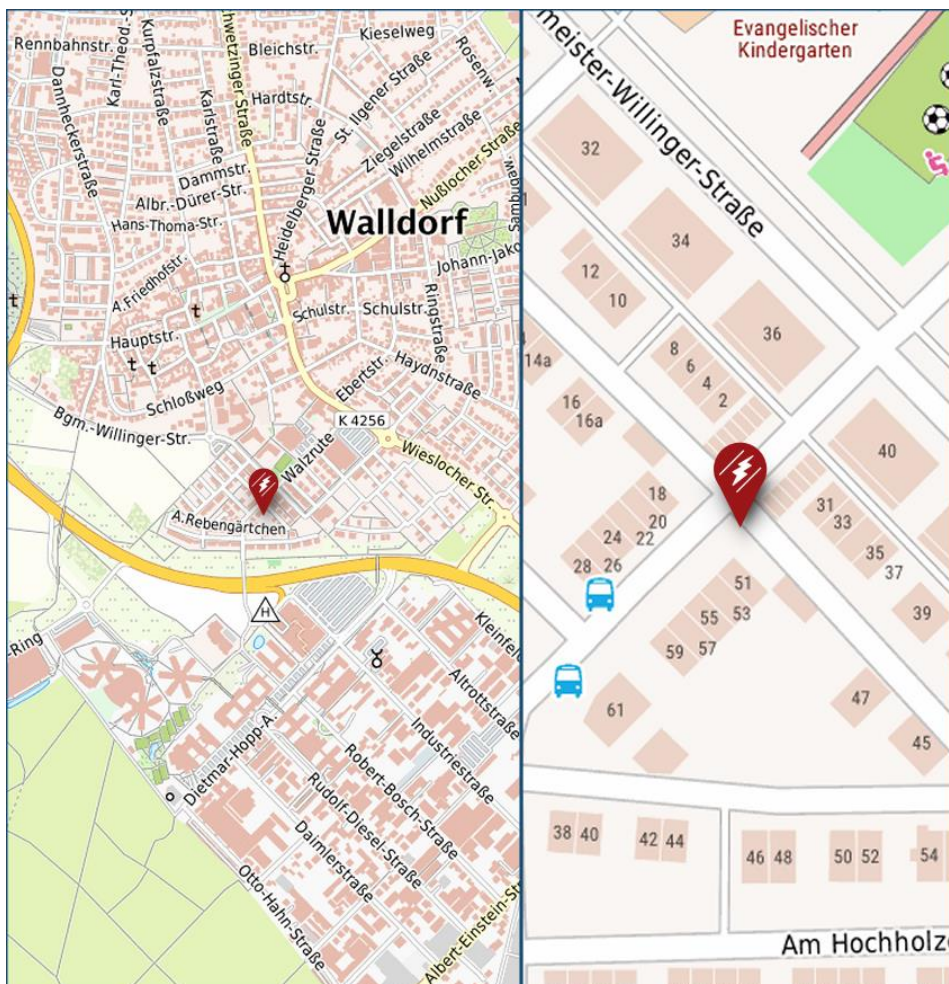
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Parkeinheit kürzen

Parkeinheit kürzen, und mehr Kontrolle für das Parken im Bereich der Bushaltestelle



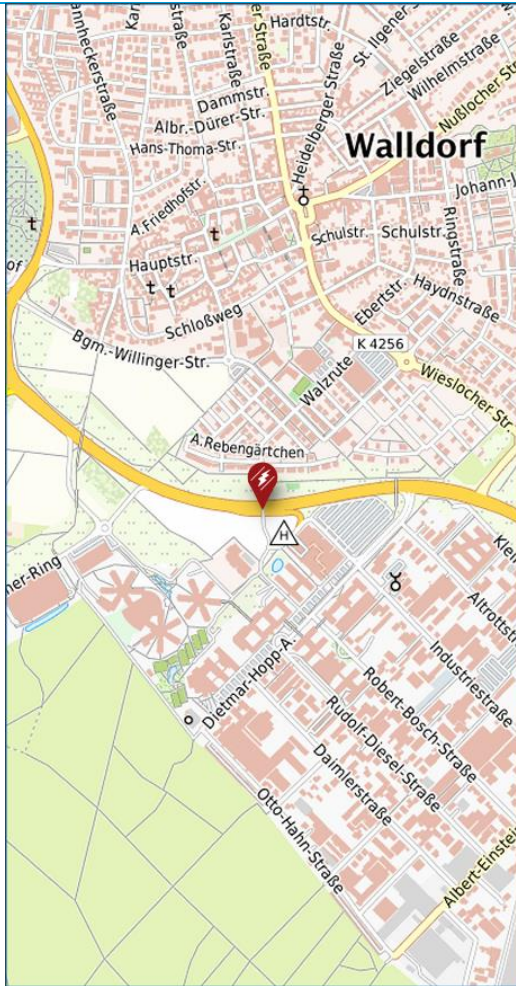
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Fussweg aus Seitenstraße schlecht einsehbar

Aufgrund der Hecken und Bepflanzungen können Autofahrer (insbesondere im Sommer) vom Nebenarm der Walzrute kommend den an der Walzrute verlaufenden Fussweg schlecht bis gar nicht einsehen. Selbst in vorsichtiger Schrittgeschwindigkeit bleibt oft kaum Rea



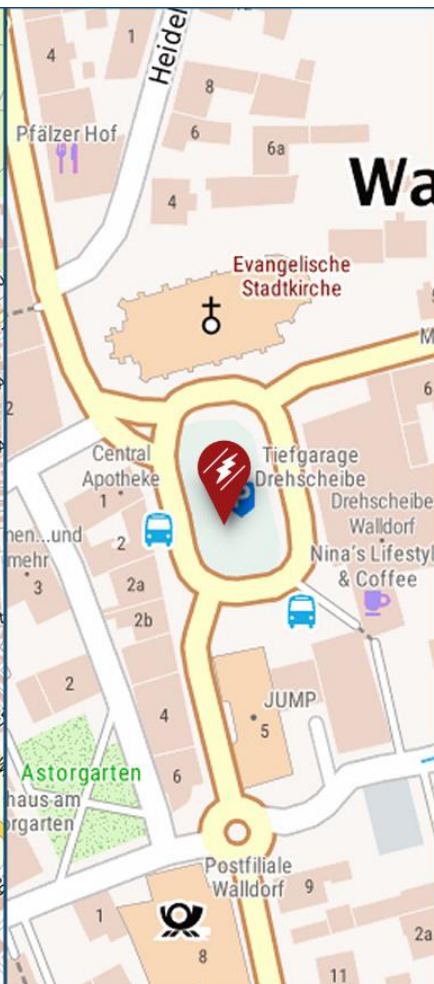
Kategorie

Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Defekte Schranke

Aufgrund der seit Jahren defekten Schranke nutzen viele Privatfahrzeuge diese Brücke. Meist mit überhöhter Geschwindigkeit, damit sie nicht "erwischt" werden.



Kategorie

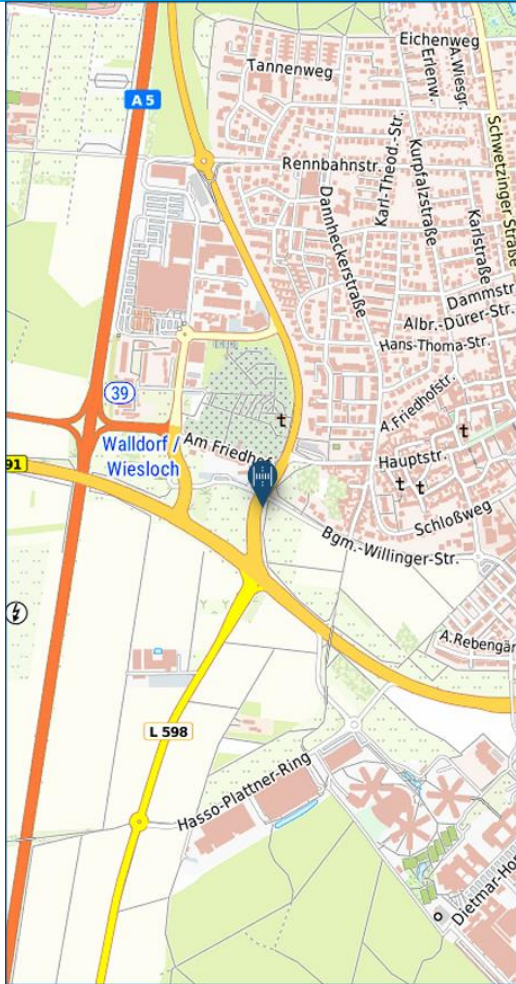
Konflikte mit anderen Verkehrsarten beheben (z.B. Einschränkung durch Parken oder Radverkehr auf dem Gehweg)

Beschreibung

Raser und Poser

Was hier manchmal abends und nachts los ist, ist schon teilweise lebensgefährlich für Fußgänger. Vielleicht sollte man über ein paar Berliner Kissen o.Ä. nachdenken.

Likes: 4



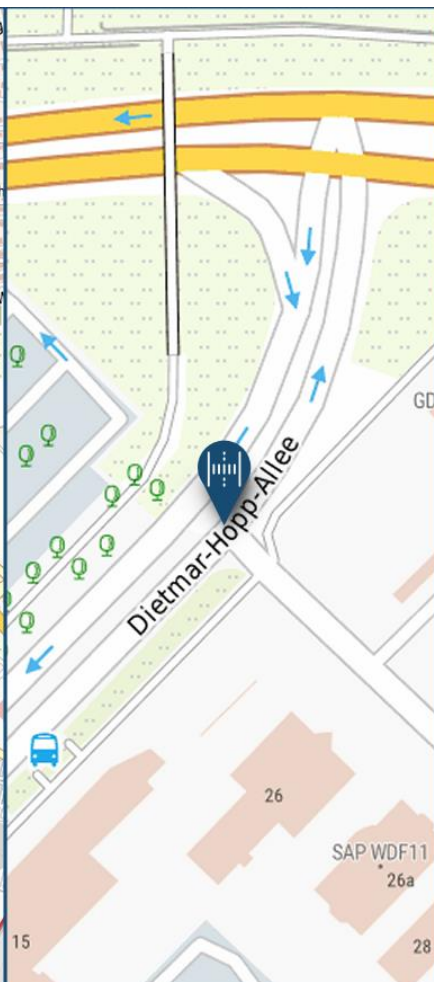
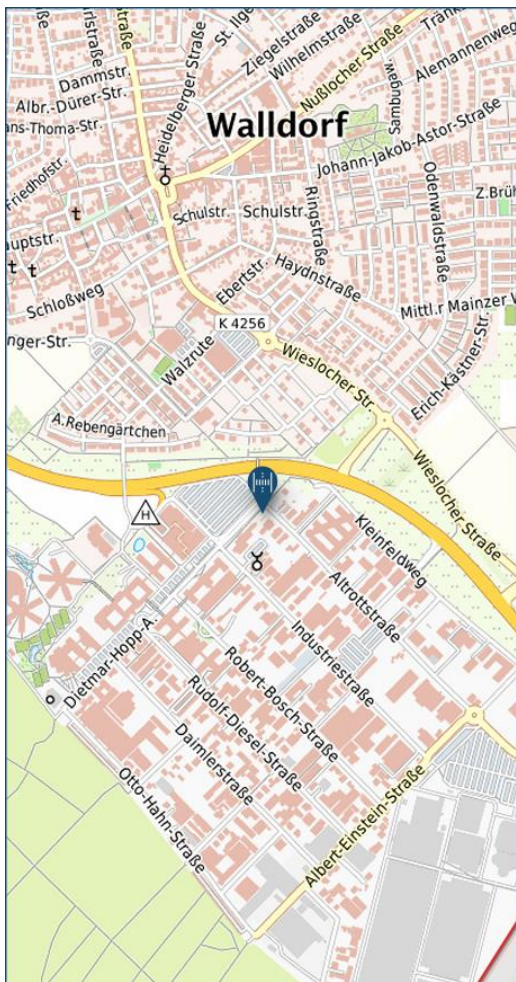
Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Fußgängerphase

Diese Ampel liegt auf dem Weg Zwischen Skateplatz und Neubaugebiet. Die Unterführung am Friedhof ist ein Umweg von 400m. Die Ampel braucht daher unbedingt Fußgängerführungen in Ost West-Richtung. Spätestens mit dem nächsten Abschnitt des Neubaugebiets.



Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

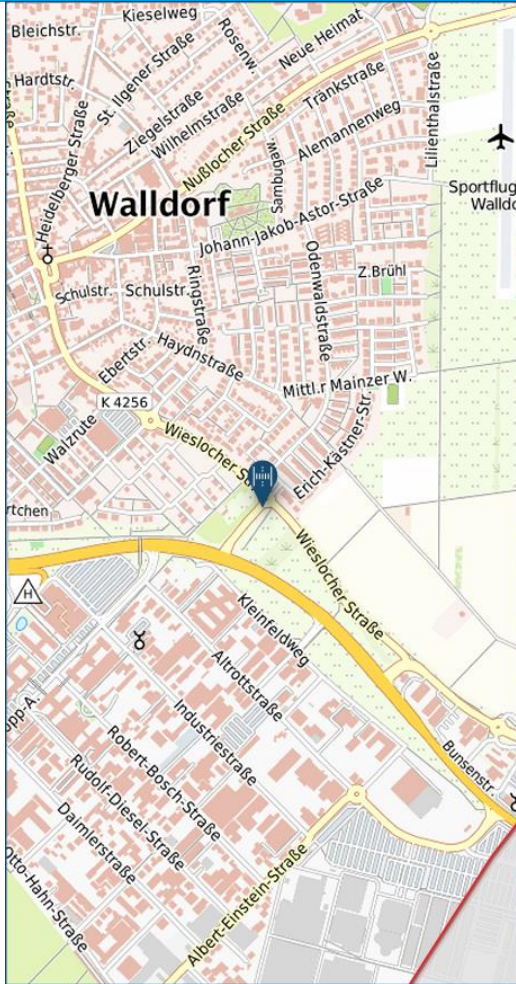
Beschreibung

Beliebte Querung

Die Dietmar-Hopp-Alee wird hier viel gekreuzt. Das spart einen Umweg von Etwa 350m Und verkürzt damit den Weg von den Büros in der Altrottstraße zum Nahversorgungscenter um fast die Hälfte.

Eine Verkehrsinsel, und Fußgängerampeln, die mit den vorhandene

Likes: 1



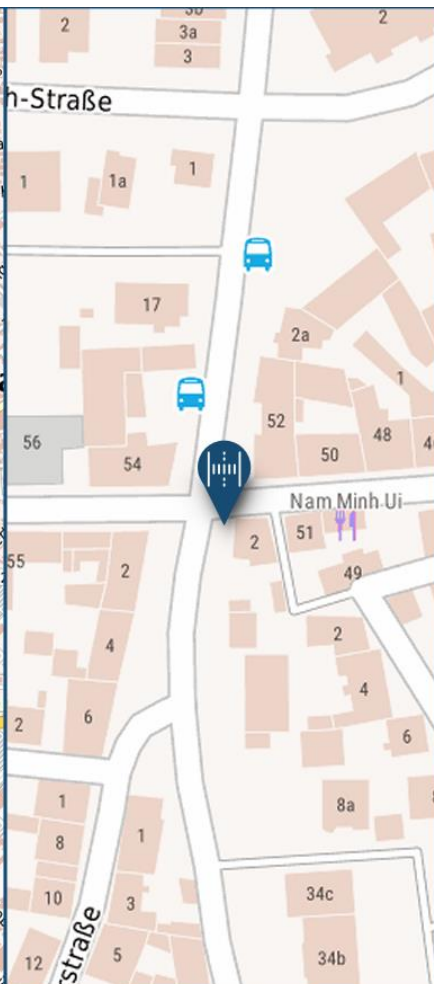
Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Kreisverkehr Mühlwegkreisel

Kreisverkehr aufgrund hoher Bepflanzung nicht (gut) einsehbar für Fußgänger. Autofahrer stadteinwärts kommen oft mit erhöhter Geschwindigkeit in den Ort eingefahren.



Kategorie

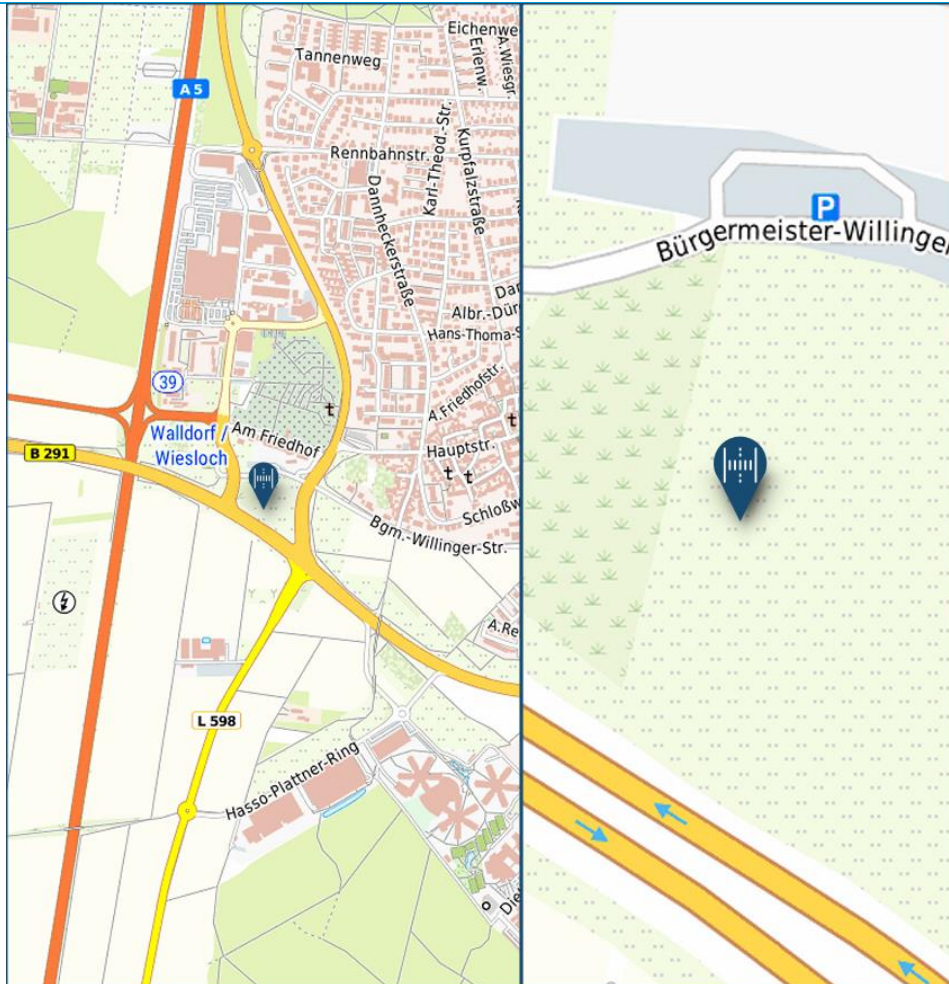
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Autofahrer beachten nicht die Kinder

Autos fahren einfach weiter ohne die Kinder zubeachten. Auch wenn die Kinder bereits am queren sind.

Likes: 1



Kategorie

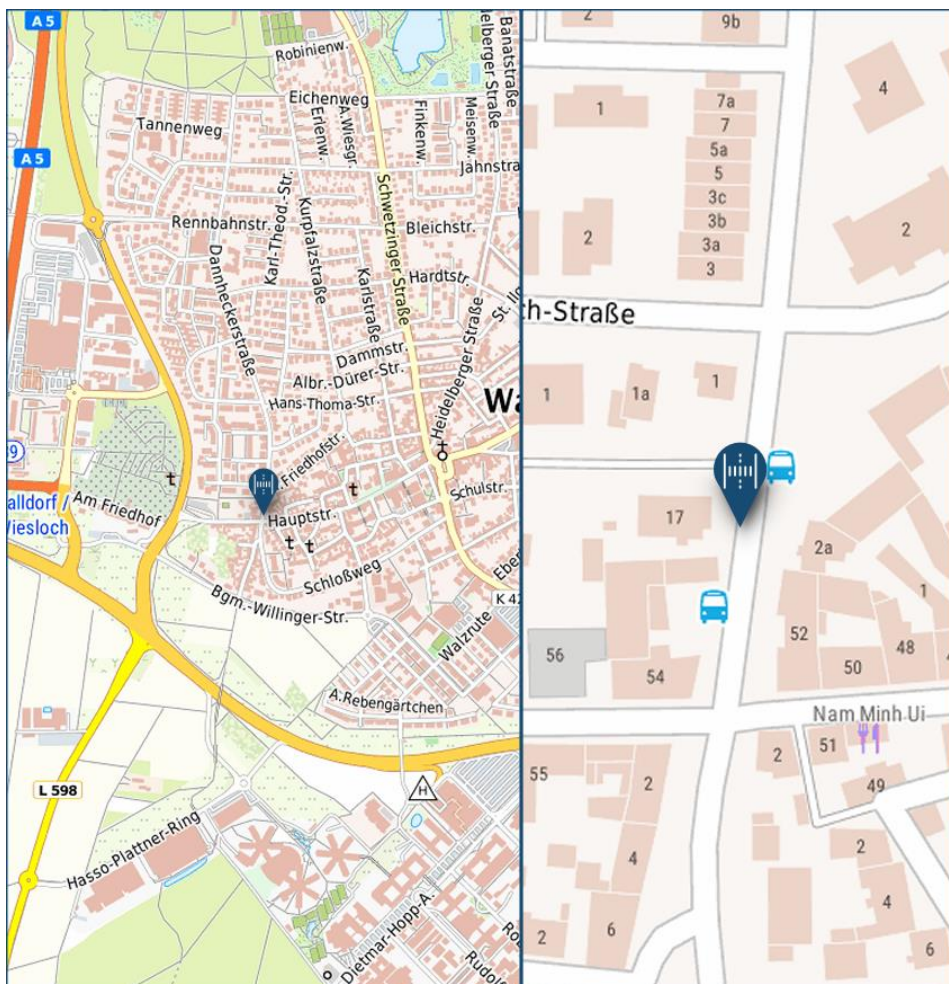
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Mehr Sicherheit für den Schulweg

Ein Zebrastreifen vor der Waldschule, am Wald und Ziegelstraße, eine Radarkontrolle mit einer 20er Zone wie vor der Schillerschule wäre fair und aus Sicherheitsgründen dringend notwendig.

Likes: 2



Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

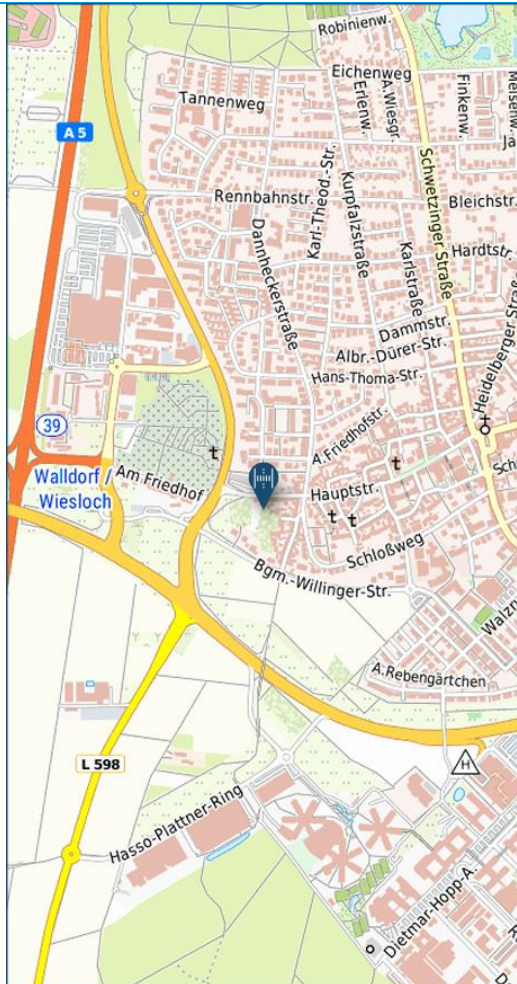
Gefährlicher Zebrastreifen

Der Übergang ist in der Empfehlung als Übergang für Schüler auf dem Weg zur Grundschule angegeben.

Leider ist auf der Seite Richtung Friedhof der Gehweg so schmal, dass man beim drehen zur Straße hin schon fast auf dem Zebrastreifen drauf steht.

Autos

Likes: 5



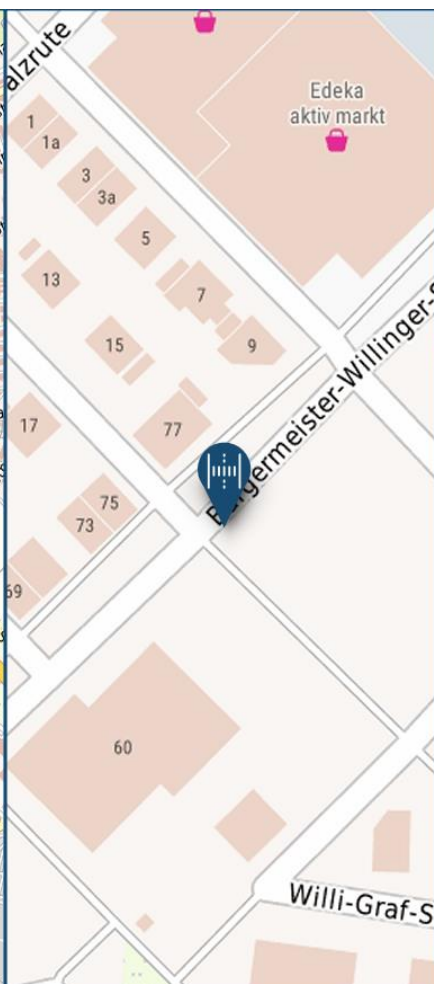
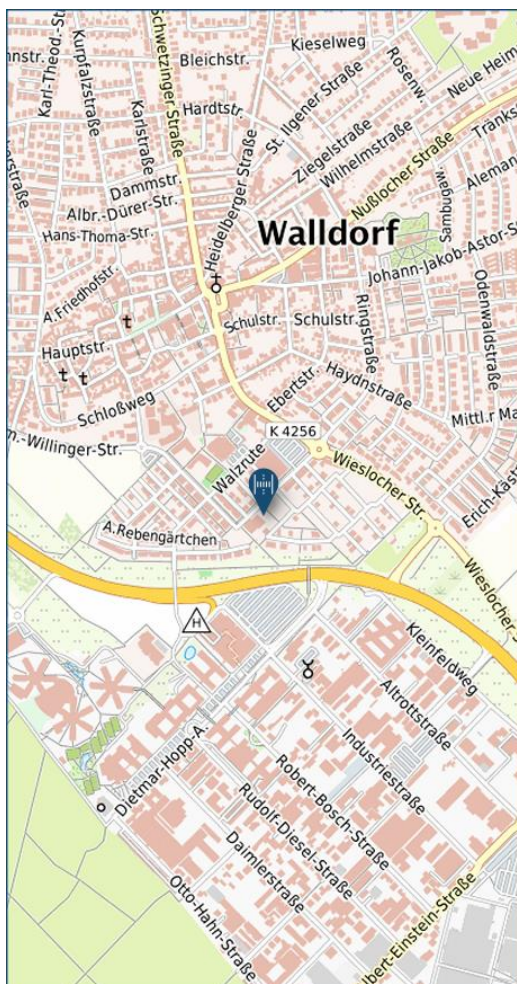
Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Sichere Querung nötig

Sichere Querung nötig um in Richtung der Felder zu gelangen



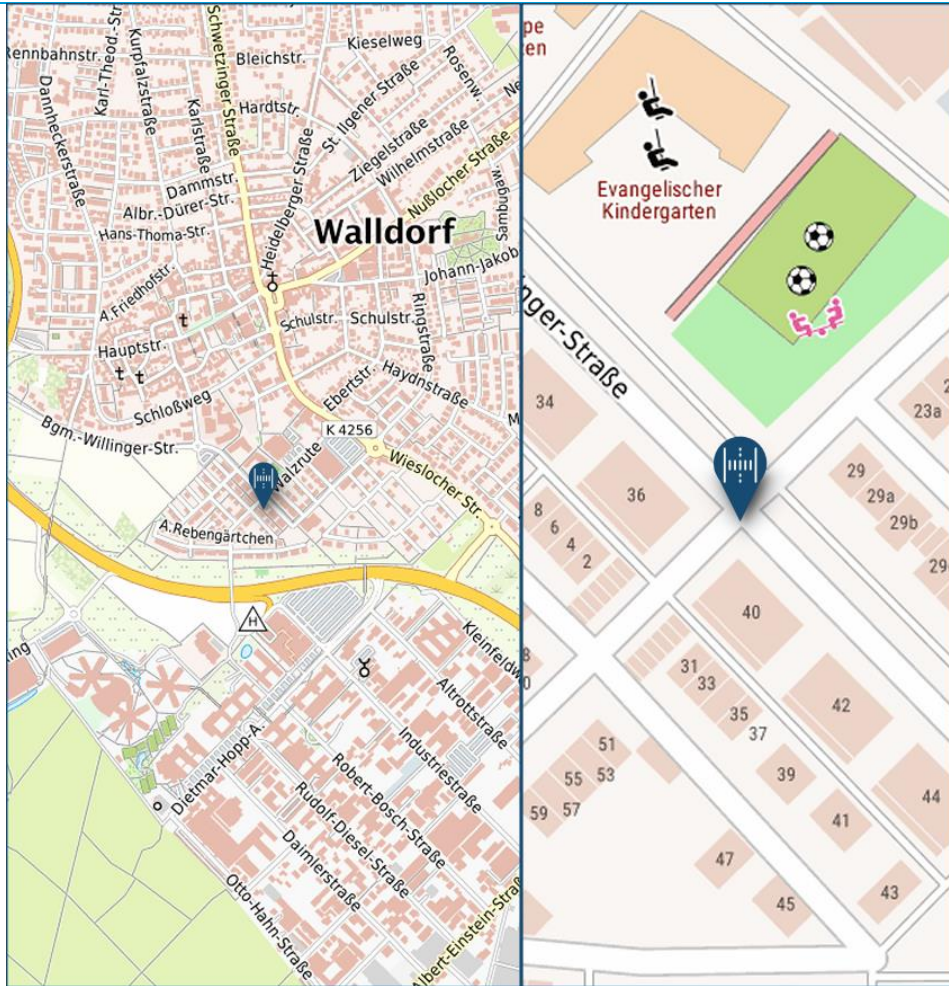
Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Ampel schneller auf Grün für Fußgänger

Die Ampel schaltet leider nicht sofort auf Grün. Dadurch werden sogar schon die Kinder faul und gehen teilweise ein paar Meter vorher über die Straße. Deshalb unbedingt erwünscht, dass die Ampel für die Autofahrer sofort reagiert beim Drücken und direkt



Kategorie

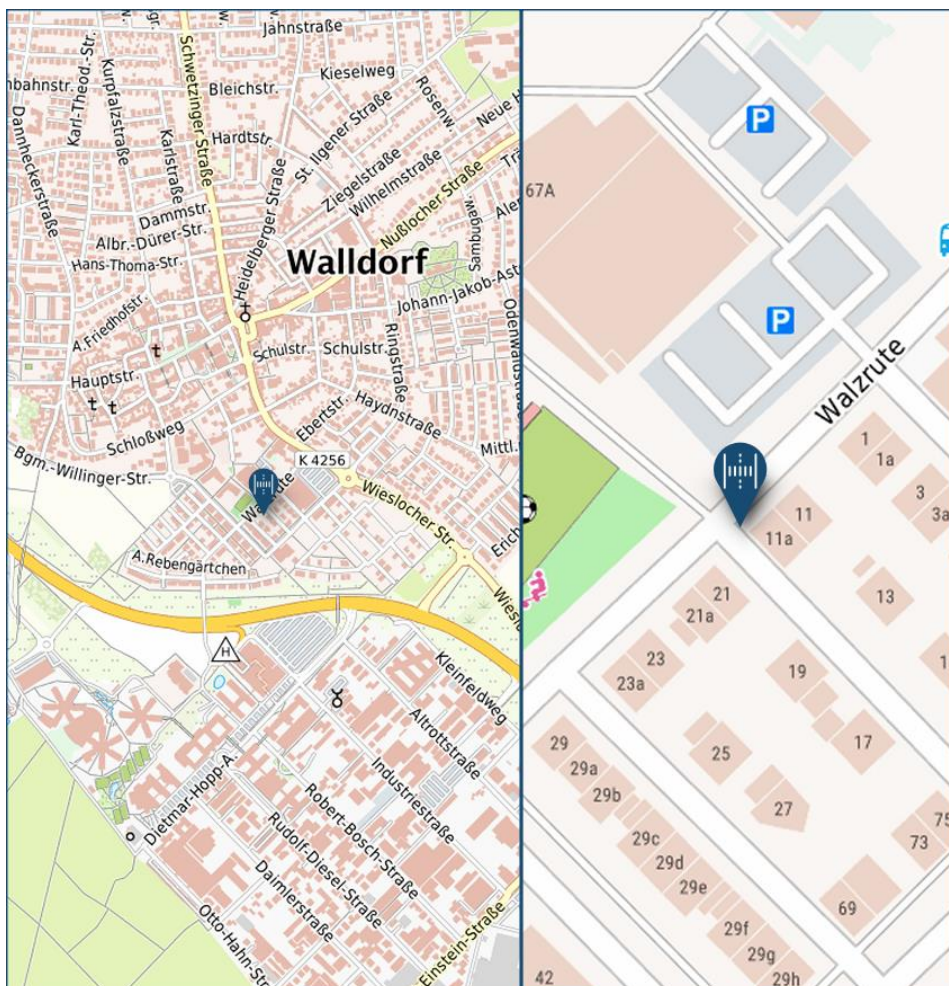
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Kreuzung Bürgermeister-Willinger-Str./Walzrute

Die Kreuzung ist sehr stark frequentiert. Für Fußgänger mit Richtung Aldi/Edeka ist die Überquerung der Straße sehr herausfordernd. Für Autofahrer sind die Vorfahrtsregelungen scheinbar nicht klar, was den Übergang weiter erschwert.

Likes: 1



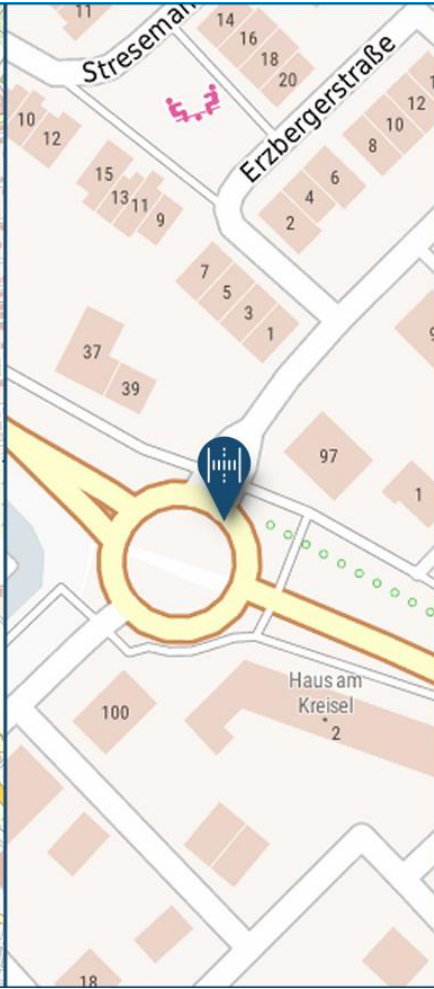
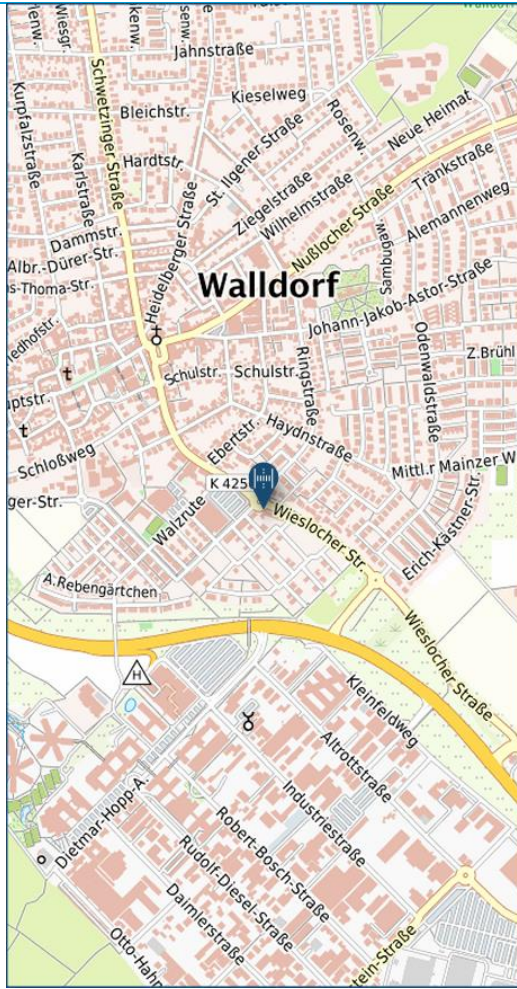
Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Ampel Einstellung zu verbessern

Die Ampel schaltet leider nicht sofort auf Grün (insbesondere wenn gerade schon Kinder überquert haben und die Ampel nun wieder auf Grün steht - insbesondere zu Schulanfang morgens kritisch). Dadurch werden sogar schon die Kinder ungeduldig und gehen tei



Kategorie

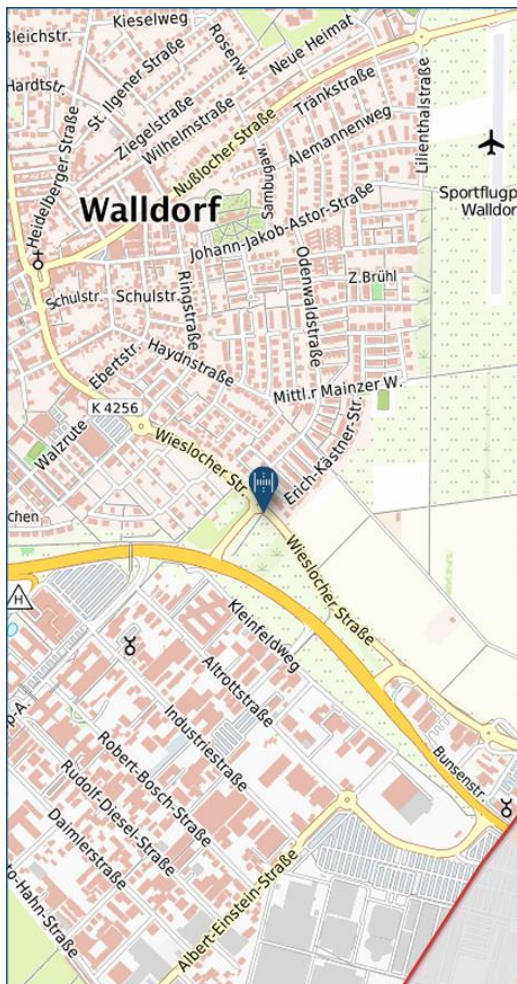
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Edeka-Kreisel

Hier würde ein oder mehrere Zebrastreifen die Querung für Fussgänger und Radfahrer sicherer machen

Likes: 2



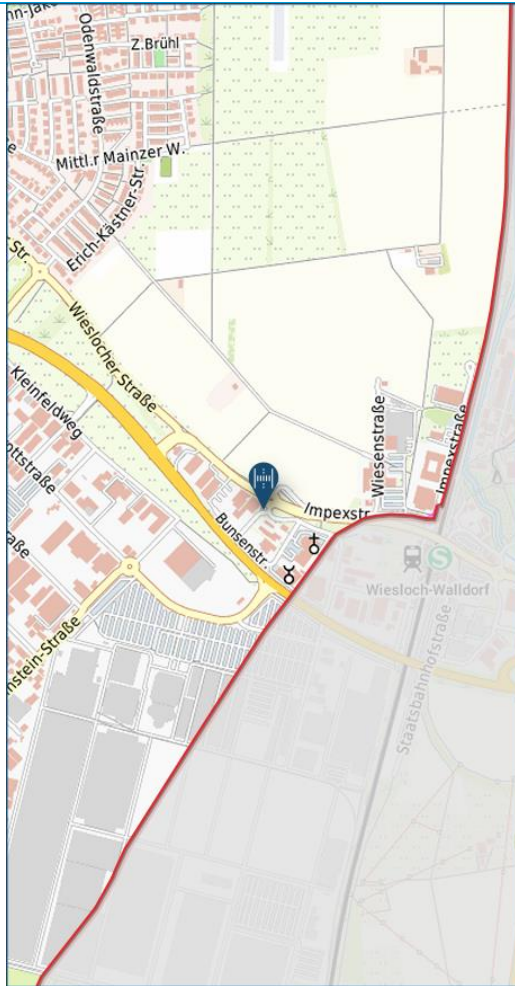
Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Zebrastreifen zumindest über Bert-Brecht-Str

Bitte prüfen, ob aktuell rechtliche Voraussetzung für FGÜ (Zebrastreifen) an Kreiselarmlen erfüllt sind. Prüfen, ob mit Ausnahmegenehmigung von der (höheren) Straßenverkehrsbehörde wenigstens an einem Kreiselarm, zB Bert-Brecht-Straße ein FGÜ angeordnet w



Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastrreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

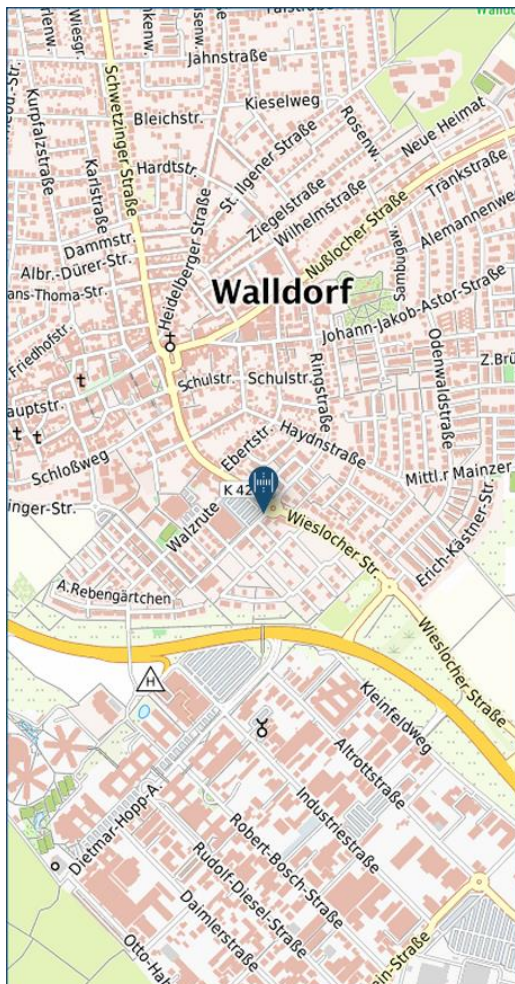
Beschreibung

Zebrastrreifen an Kreiselarmen

Bitte prüfen, ob aktuell rechtliche Voraussetzung für FGÜ (Zebrastrreifen) an Kreiselarmen erfüllt sind.

Falls die Voraussetzungen aktuell nicht vorliegen, diesen Prüfauftrag unbedingt speichern und sofort erneut prüfen, sobald in wenigen Jahren die StVO

Likes: 1



Kategorie

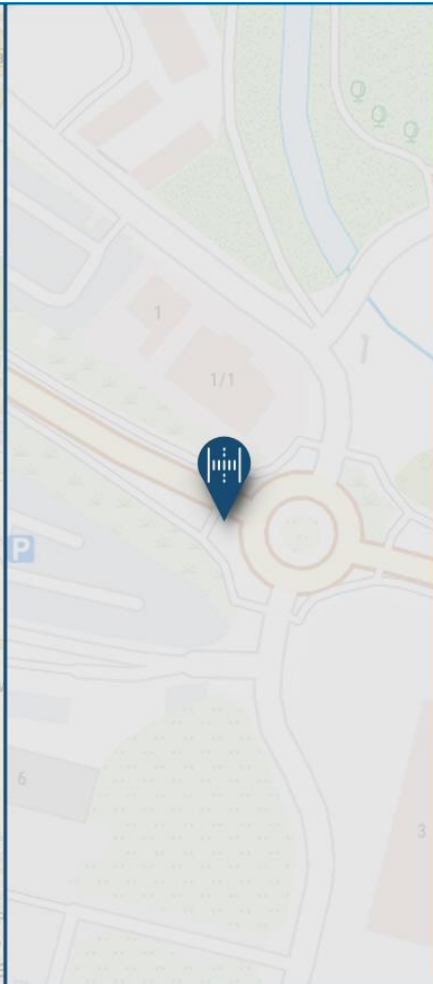
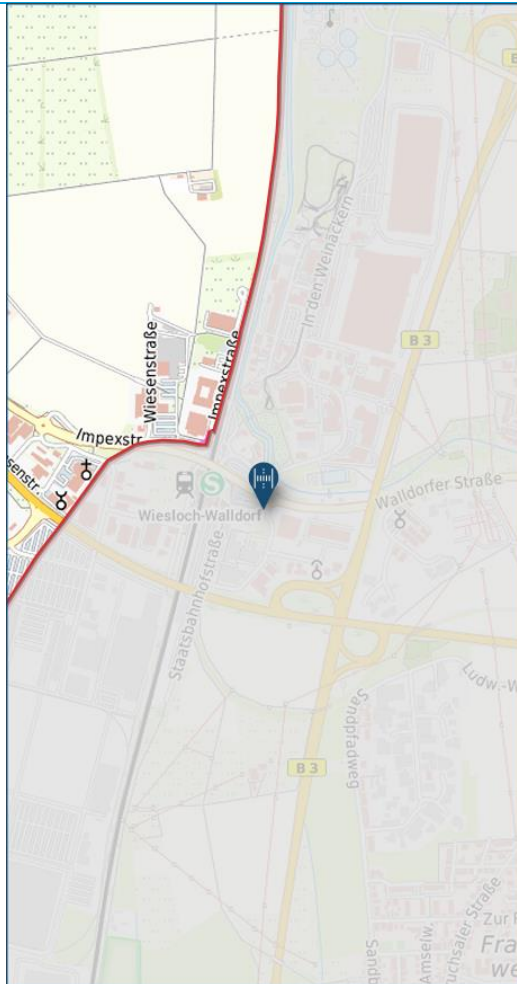
Querung (z.B. neuer "Zebrastrreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Zebrastrreifen fehlen

Es ist für Autofahrer nicht deutlich, ob sie anhalten müssen oder nicht. Ein Zebrastrreifen würde viel verdeutlichen. Und das für den ganzen Kreisel.

Likes: 3



Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

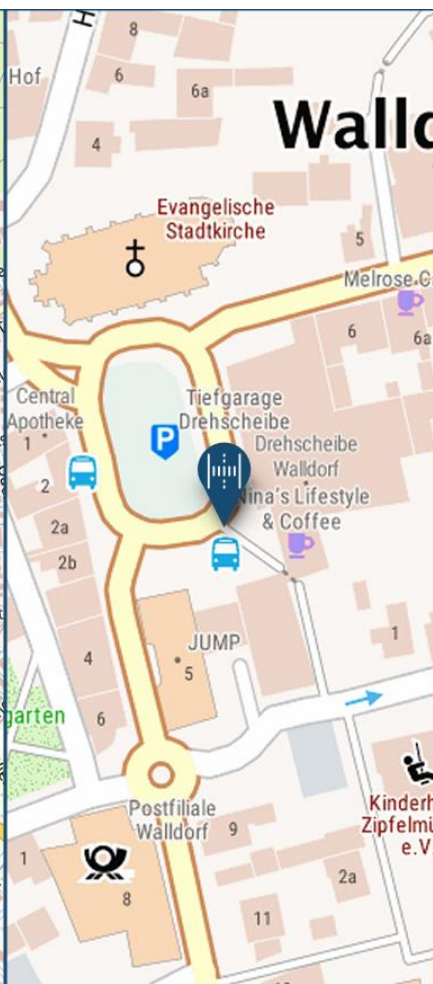
Beschreibung

Zebrastreifen an allen Kreiselarmen

Bitte prüfen, ob aktuell die Anordnungsvoraussetzungen für Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) an allen Armen des Kreisverkehrs gegeben sind.

Falls nicht, unbedingt erneut prüfen, sobald in ca. 1-3 Jahren die StVO fußgängerfreundlich geändert wurde und d

Likes: 1



Kategorie

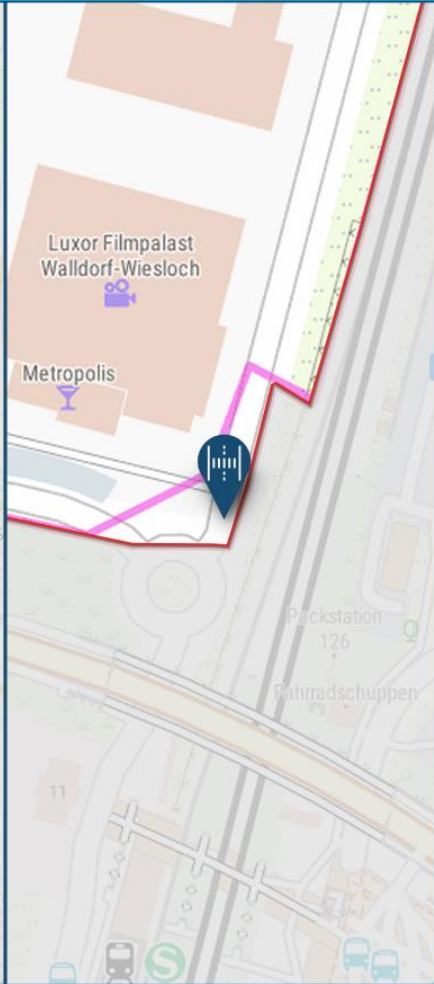
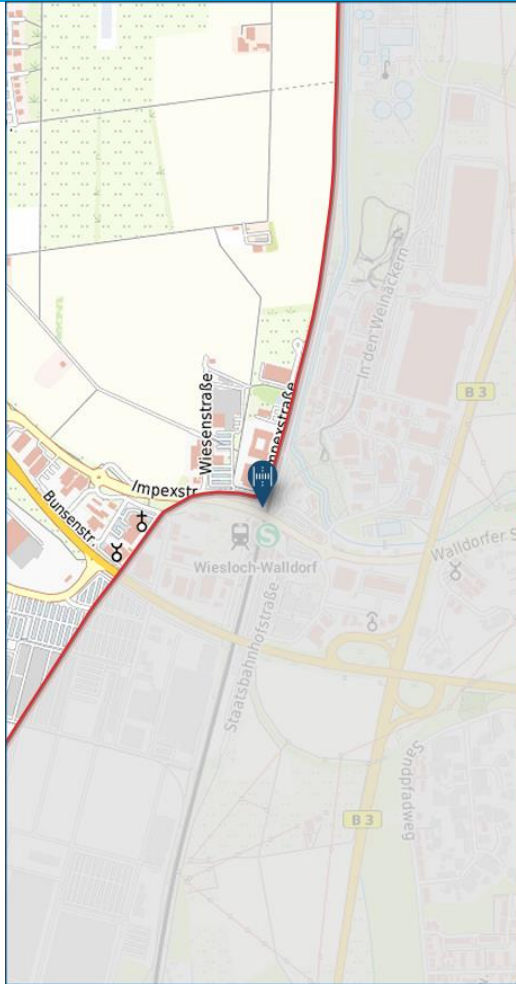
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Straßen Querung

Straßenquerung zum Rossmann/ Ninas und Drehscheibe Bereich gegenüber Ninas bestuhlen und mit Grünflächen verschönern.

Likes: 2



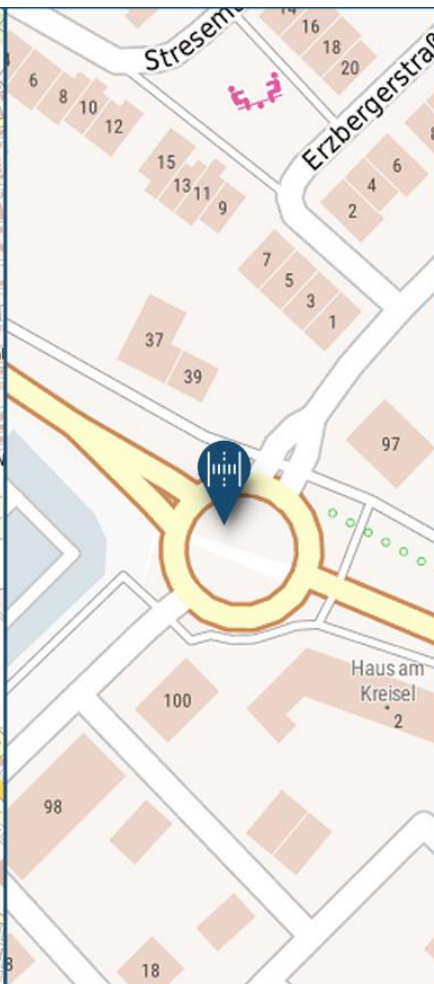
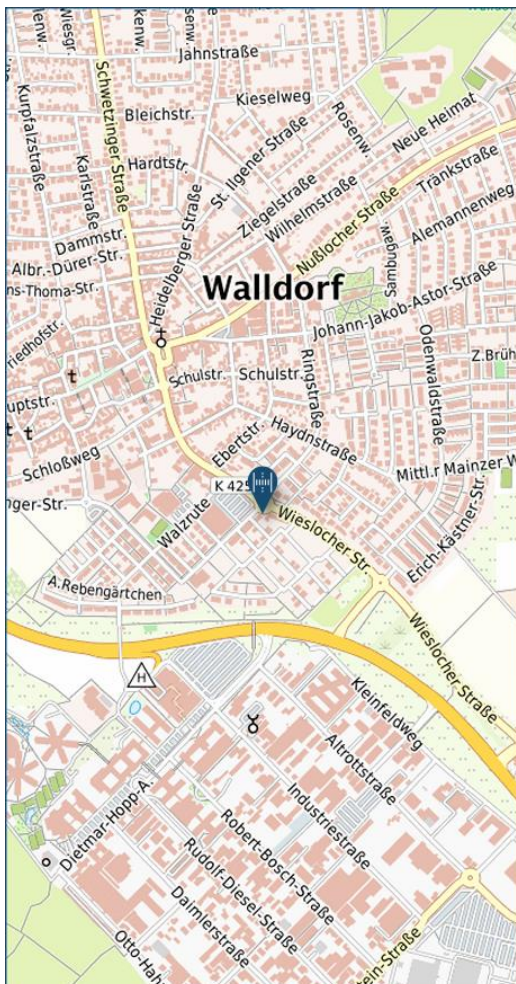
Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Zebrastreifen JohnDeerStraße

Bitte Zebrastreifen über JohnDeerStraße für Besucher des Kinos, die vom Bahnhof kommen.



Kategorie

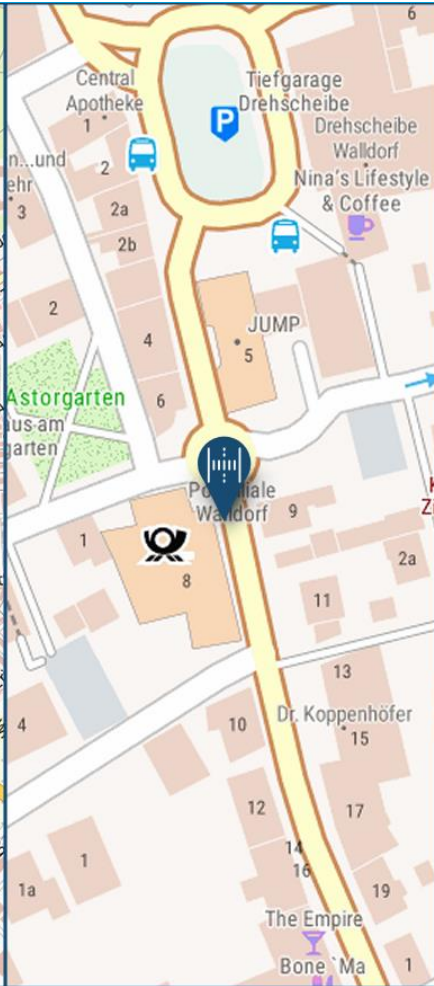
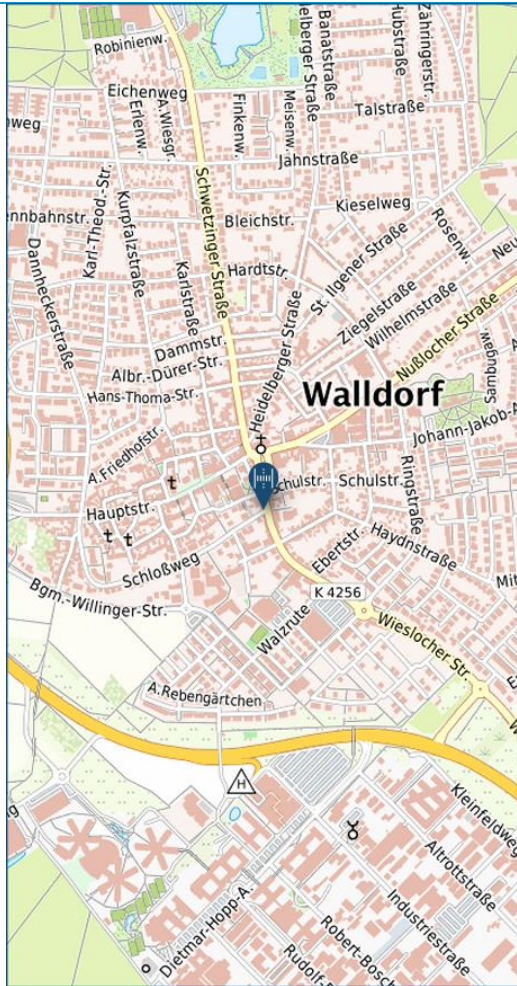
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Missachtung der Vorfahrt

Meines Wissens haben Fussgänger an Kreisverkehren Vorrang vor ausfahrenden Autos - was an dieser Stelle regelmäßig missachtet wird. Statt den Autofahrern dies zu signalisieren (viele kennen diese Regel nicht) steht für die Fussgänger ein "Vorfahrt gewährt"

Likes: 2



Kategorie

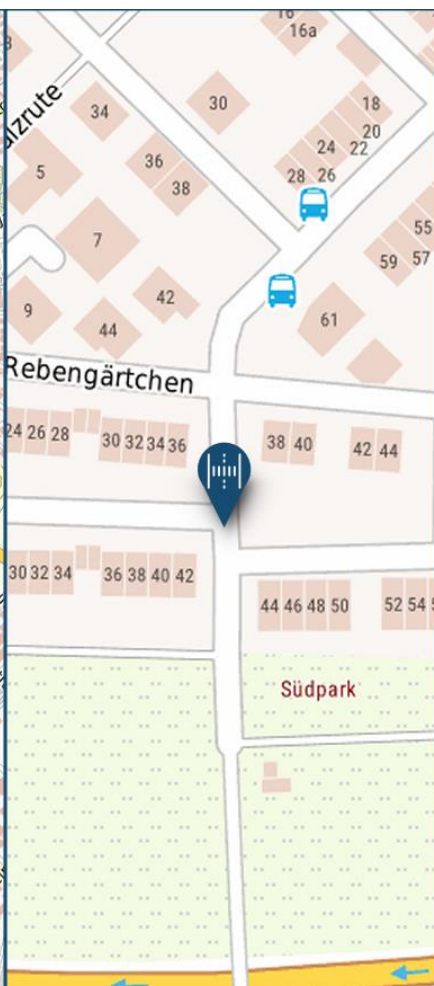
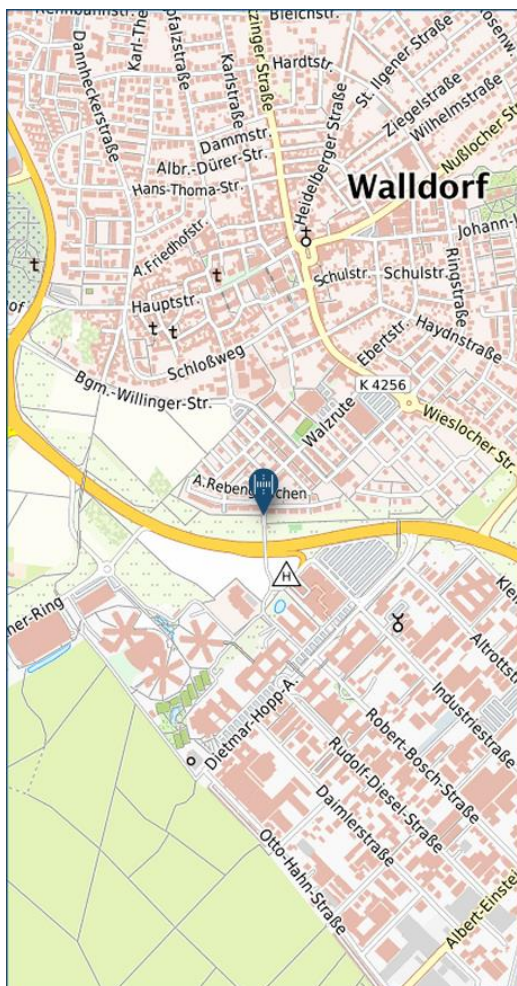
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Straßen Querung

Zebrastreifen im Bereich der Post fehlt.

Likes: 7



Kategorie

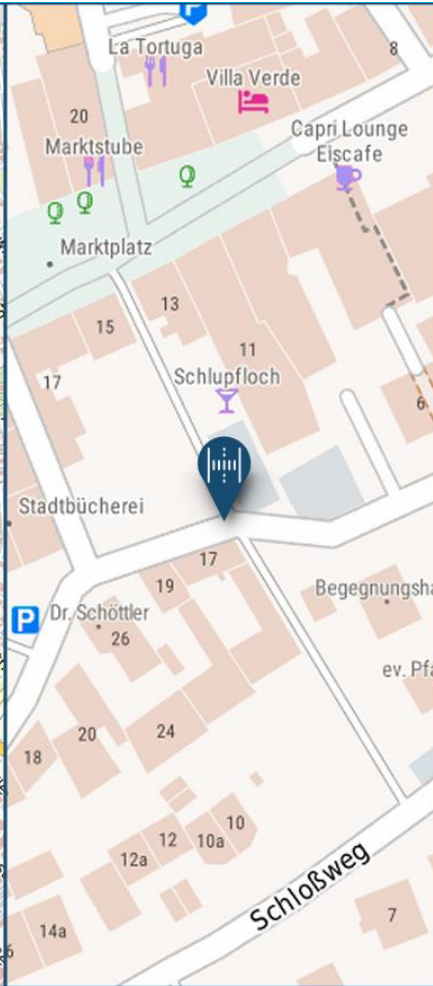
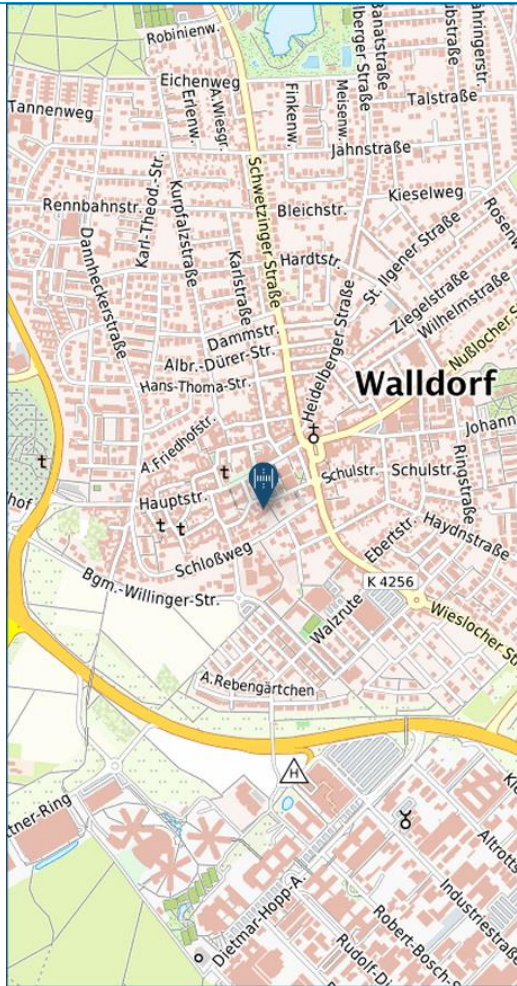
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Schnell vorbeifahrende Busse

Die Busse die hier vorbeifahren fahren meistens schnell.

Likes: 1



Kategorie

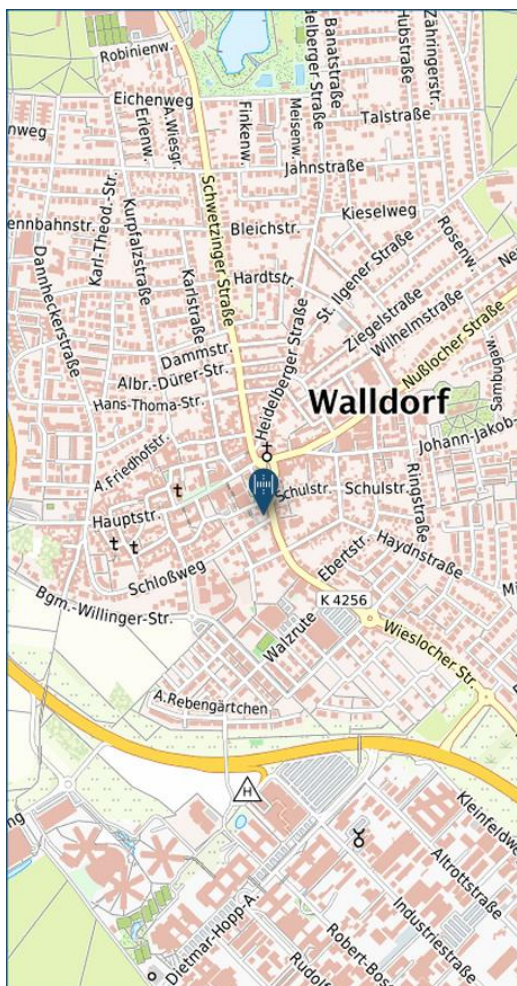
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Sehr gefährliche Stelle für Schulkinder

Hier queren sehr viele Grundschulkinder die Straße. Von der Hauptstraße kommend gehen sie bzw. fahren sie mit dem Roller bergab. Der Übergang von den beiden Fußwegen ist durch eine Mauer und einen Mülltonnenunterstand sehr unübersichtlich. Auch die Autof

Likes: 1



Kategorie

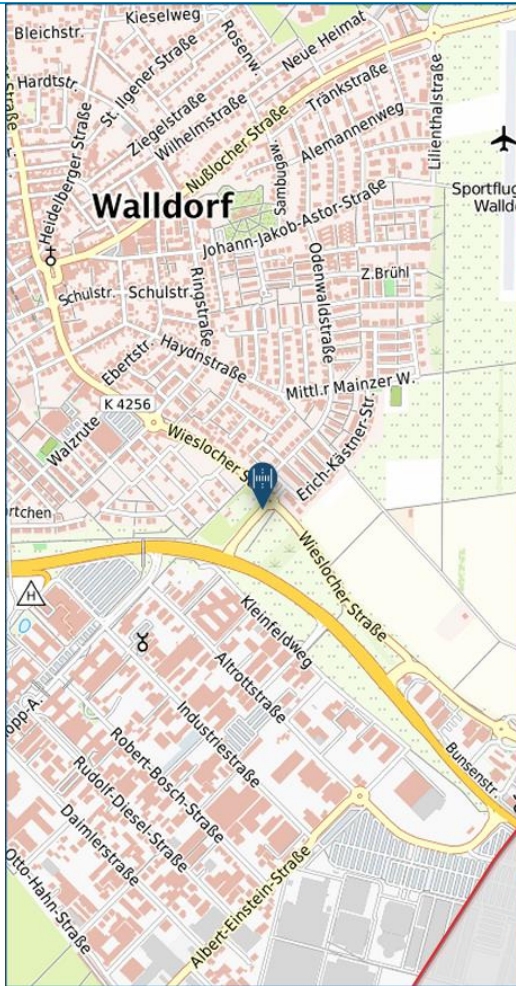
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Überquerung der Oberen Grabenstraße am Kreisverkehr

Wenn man zu Fuß die Obere Grabenstraße in der Nähe vom Kreisverkehr überquert, ist es potentiell gefährlich, wenn Autos vom Kreisverkehr in die Obere Grabenstraße abbiegen. Um von der Drehscheibe zur Post zu gelangen, muss man aber diesen Weg gehen.

Likes: 3



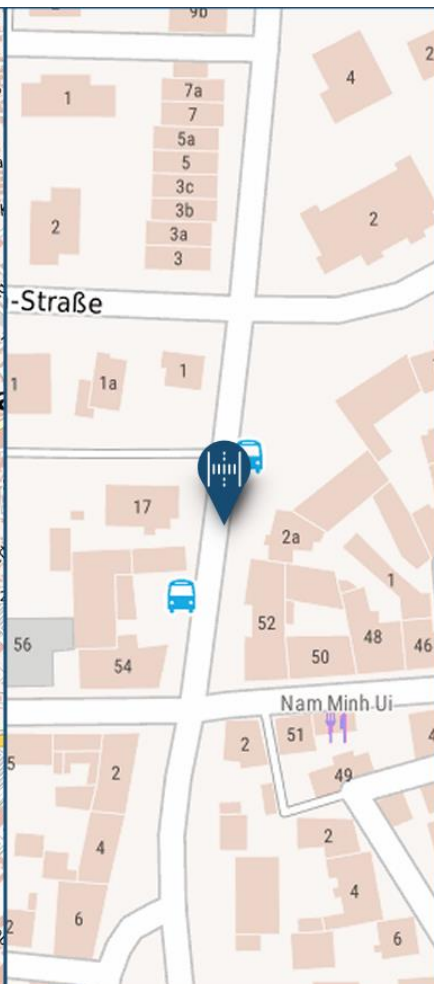
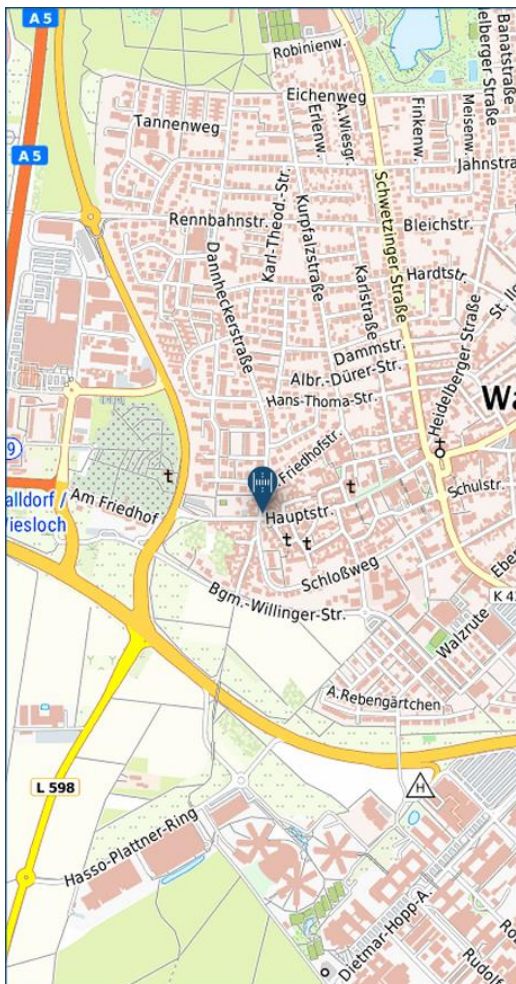
Kategorie

Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Mühlwegkreisel: Bodenschwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung
 Die Fahrzeuge, die auf der Wieslocher Straße aus Wiesloch kommen, fahren häufig mit viel zu hoher Geschwindigkeit in den Mühlwegkreisel. Da der Kreisverkehr nicht überschaubar ist, ist die Überquerung der Wieslocher Straße auf der gegenüberliegenden Seite

Likes: 4



Kategorie

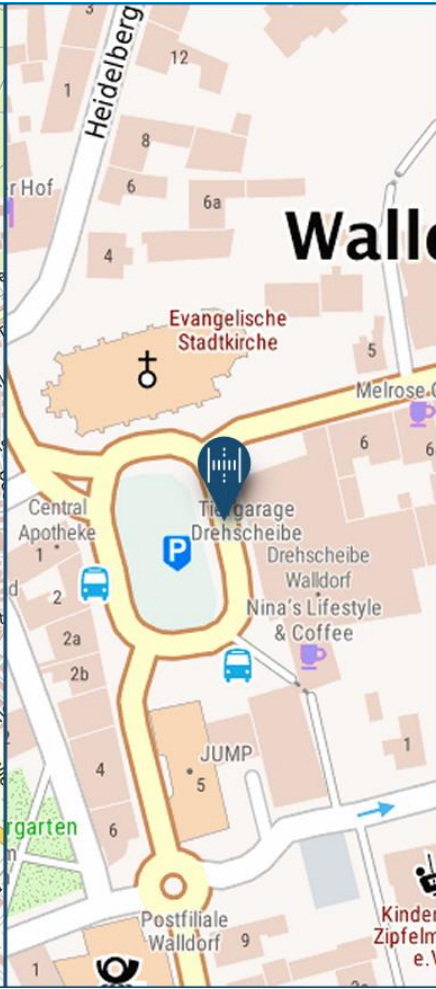
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Mehr Sicherheit am Zebrastreifen.

Die Autos — fahren(auch wenn da jemand steht)einfach weiter.

Das ist für mich doof wenn ich in die Schule gehe. <ë



Kategorie

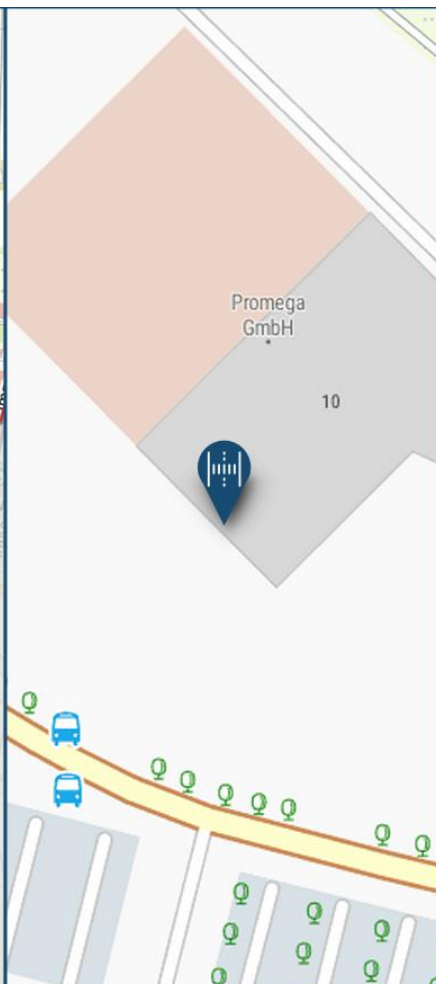
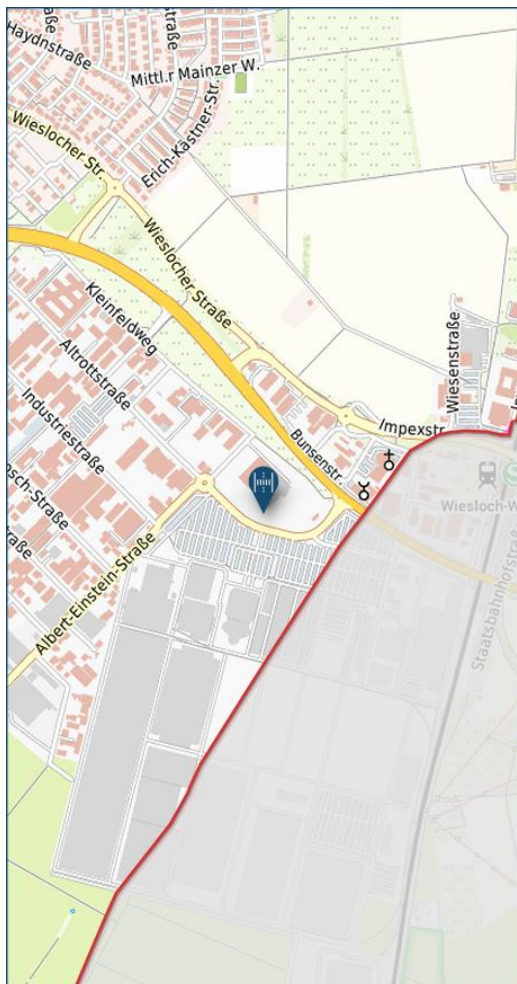
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Zebrastreifen Drehscheibe

Hier wird man als Fussgänger häufig ignoriert. Schon zweimal hatte ich das Erlebnis bereits auf dem Zebrastreifen getreten zu sein als Autofahrer trotzdem noch weitergefahren sind. Ich weiss allerdings auch keine Lösung für solche Probleme.

Likes: 1



Kategorie

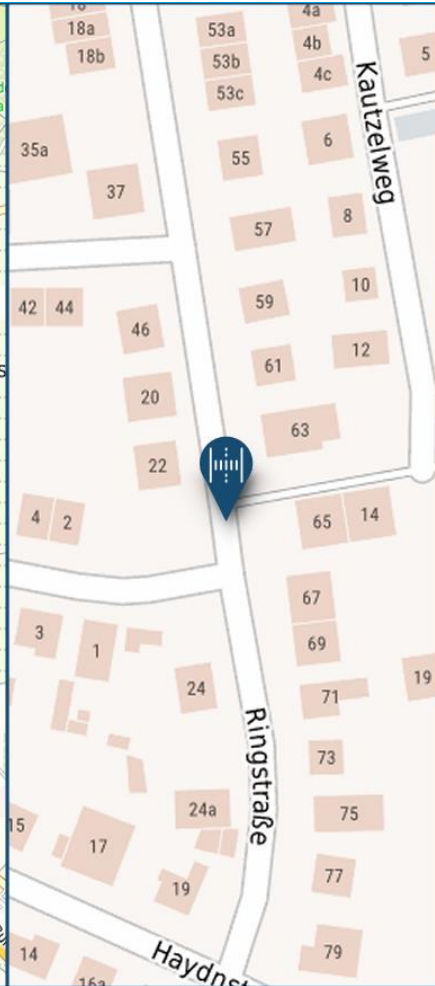
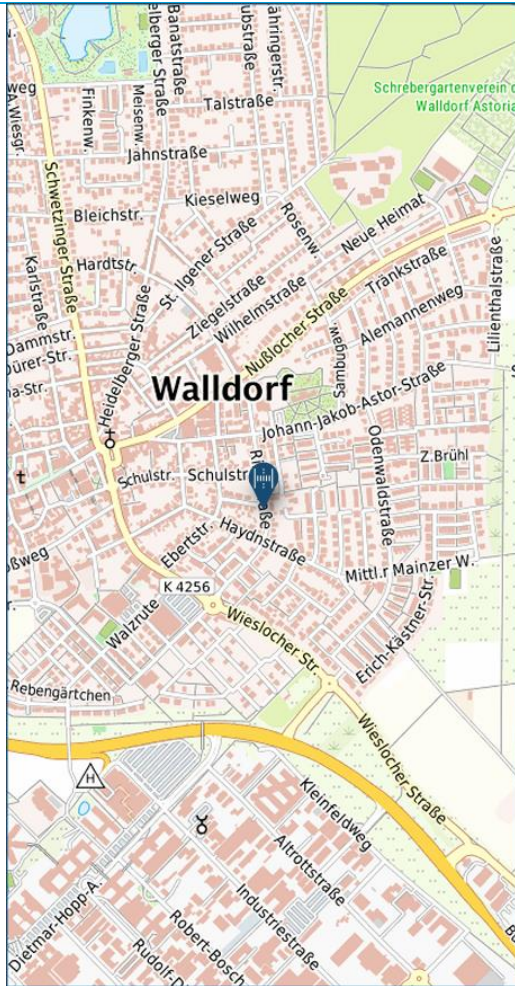
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

**Gefährliche Bushaltestelle HDM
Haupteingang Ausstieg vom Bf kommt**

Hallo,
ich fahre morgens mit dem Bus vom Bf Wiesloch Walldorf zur Haltestelle HDM Haupteingang. Wenn ich aus dem Bus aussteige kam es schon öfter als 2x vor, dass in dem Moment wie ich vom Bus über die Verkehrsinsel laufe ein Auto die Insel links passie

Likes: 1



Kategorie

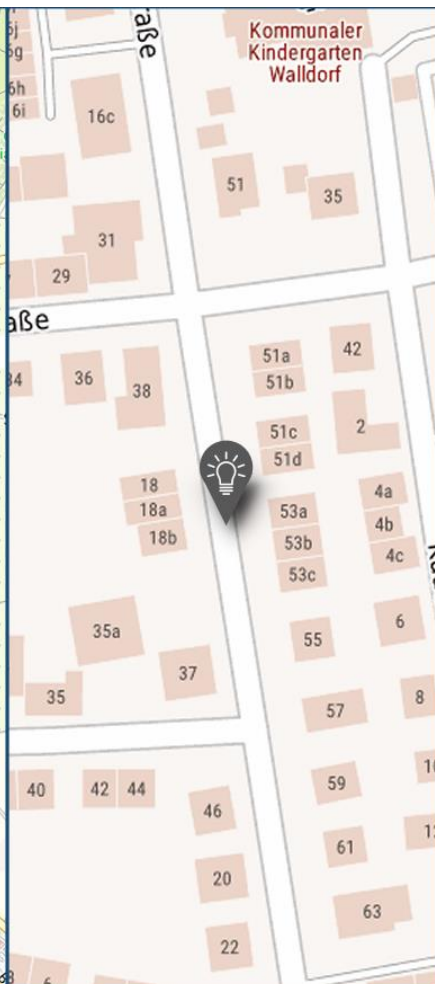
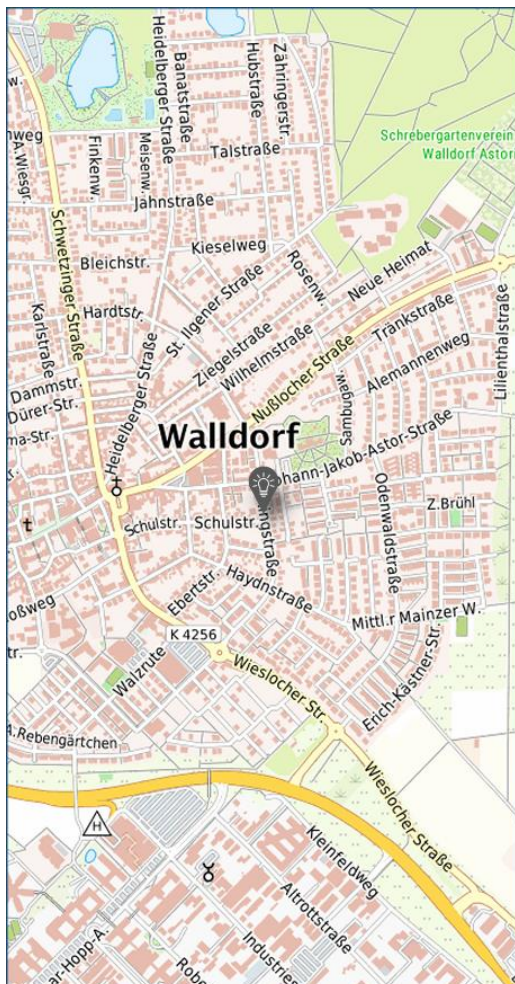
Querung (z.B. neuer "Zebrastreifen" oder Mittelsinsel, längere Grünphase)

Beschreibung

Querung über die Ringstrasse

Der Übergang vom Gehweg vom Kautzel her über die Ringstrasse Richtung Innenstadt ist eine der wichtigsten Fuß- und Radrouten für Bewohner von Walldorf-Ost. Hier fehlt eine Querung und eine Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion auf der Ringstraße. Und: N

Likes: 2



Kategorie

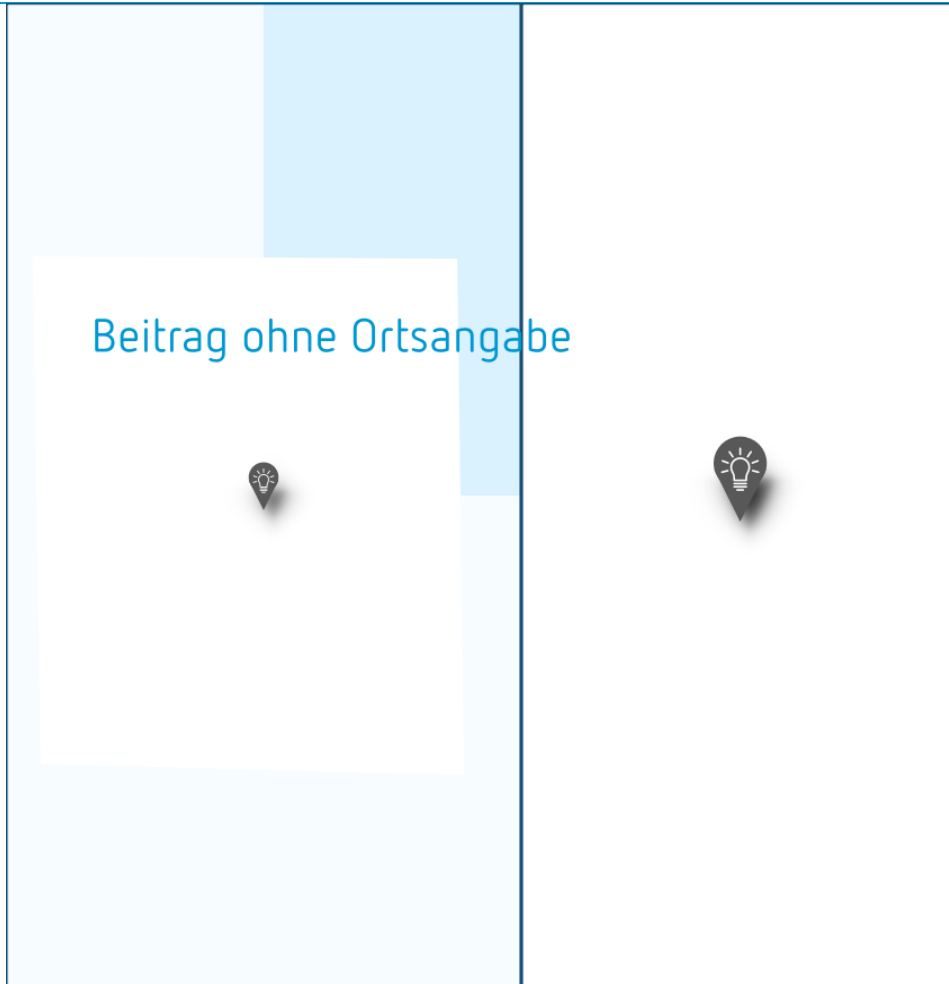
Sonstiges

Beschreibung

Lebensgefahr durch Raser

Die Ringstraße ist eine beliebte Rennstrecke, aber es wird quasi nie kontrolliert. Vor allem nach Einbruch der Nacht wäre das nötig.

Likes: 1



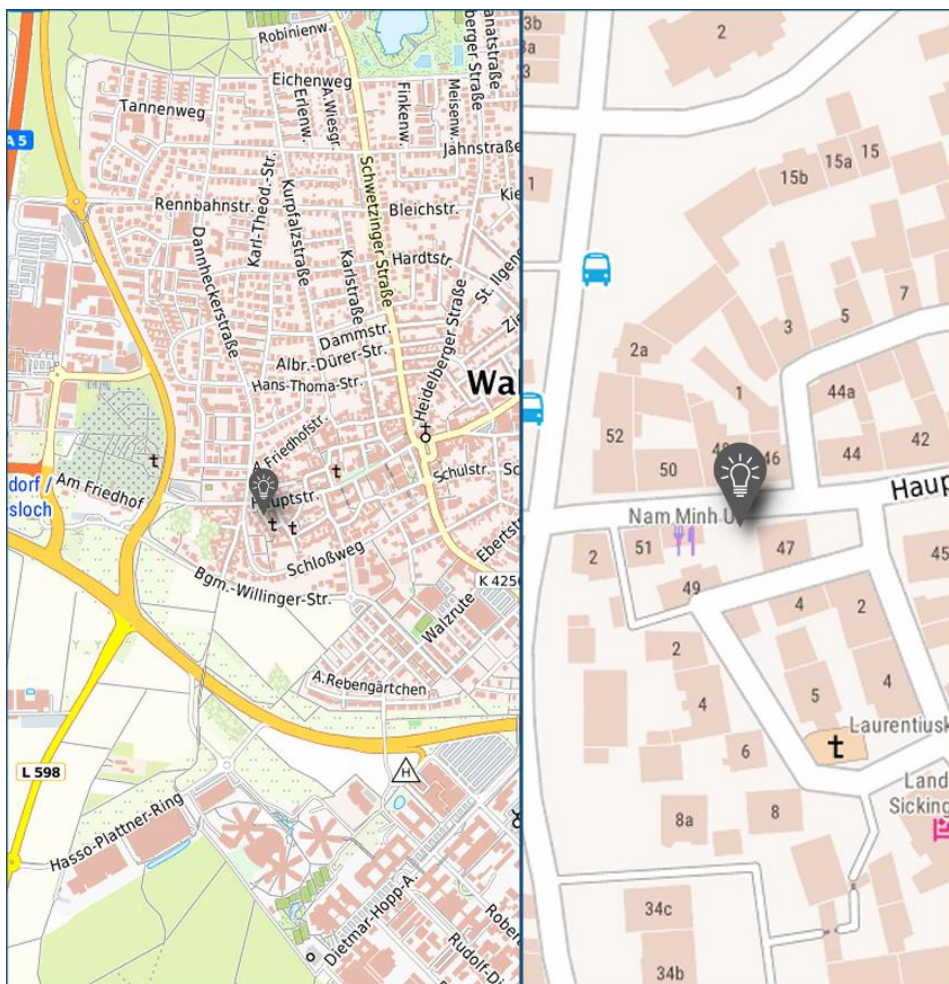
Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Mehr Geschwindigkeitskontrollen

Mehr Geschwindigkeitskontrollen



Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Mehr Geschwindigkeitskontrollen

Geschwindigkeitskontrollen

Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Keine Vorfahrt, Schrittgeschwindigkeit

Keine Vorfahrt für Autofahrer aus Hauptstraße kommend. Dies wird oft nicht erkannt. Vielleicht wäre es sinnvoll ein Vorfahrt Achten Schild zusätzlich zu setzen. Außerdem wird die verkehrsberuhigte Zone nicht eingehalten. Hier ist Schrittgeschwindigkeit.

Beitrag ohne Ortsangabe



Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

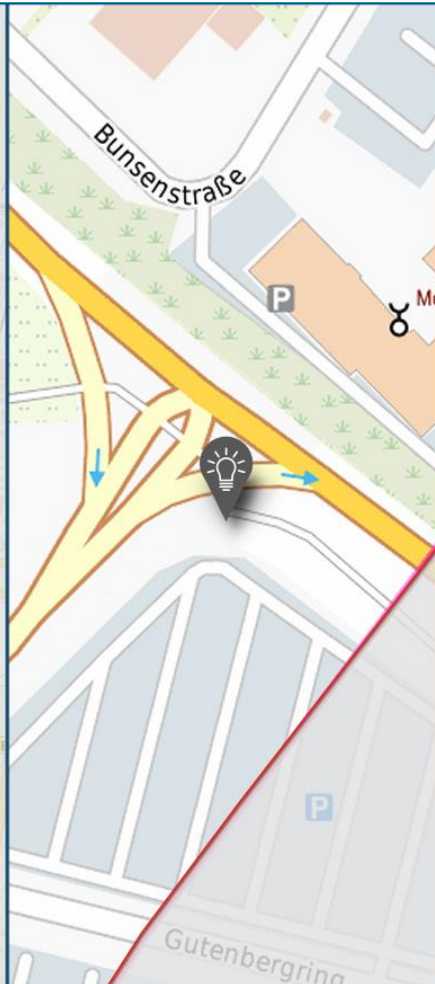
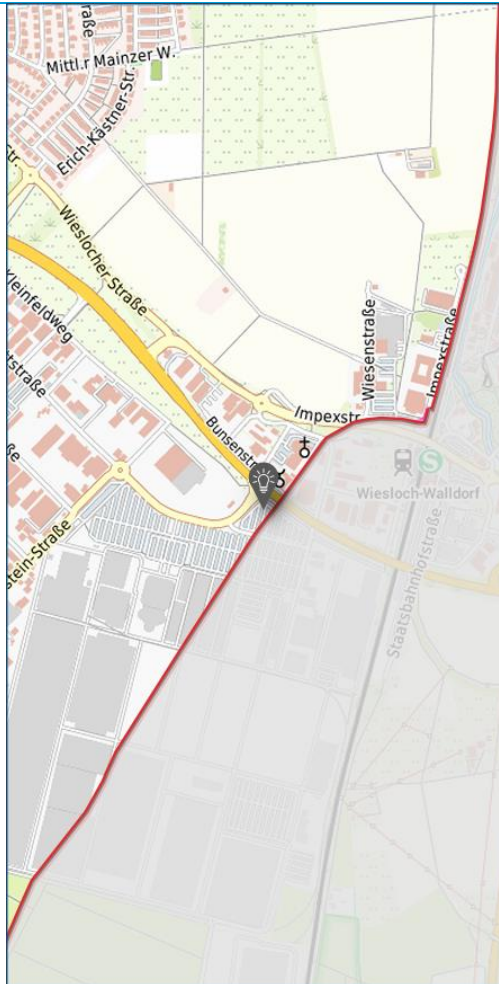
Mülltonnen

Mülltonnen stehen stadtweit an Abholtagen und oft auch schon davor und danach meist auf dem Gehweg und müssen über die Fahrbahn umgangen werden. Was als alleine Gehender noch einfach ist ist mit Kinderwagen oder Rollator schon schwer und mit Rollstuhl oh

Beitrag ohne Ortsangabe



Likes: 3



Kategorie

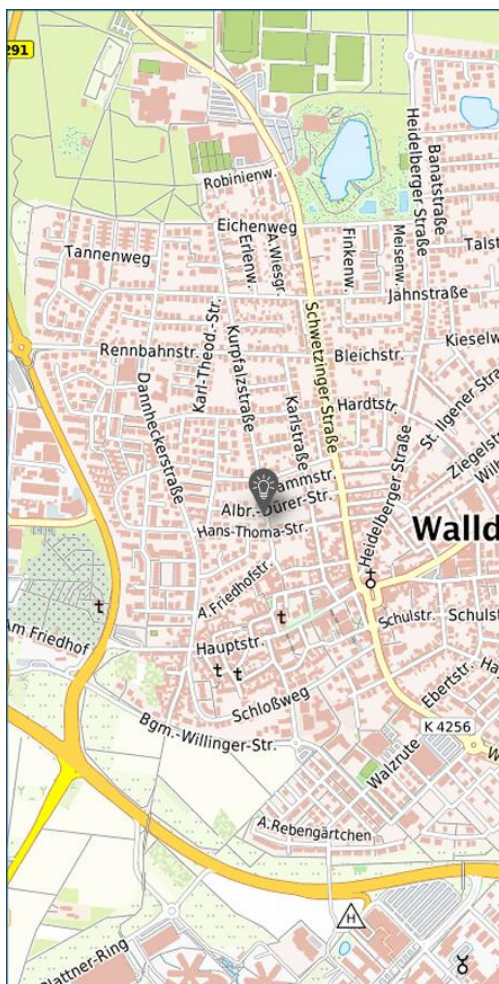
Sonstiges

Beschreibung

Dieser Fuß und Radweg ist eine Frechheit

Dieser Fuß und Radweg ist mir schon länger ein Dorn im Auge. Ich empfinde diese Alternative zum Gutenbergring als eine absolute Frechheit. Man muss nicht nur (sinnlos!) bergauf gehen sondern an 3 Bettelampeln drücken. Im Grunde sehe ich hier nur einen Rü

Likes: 1



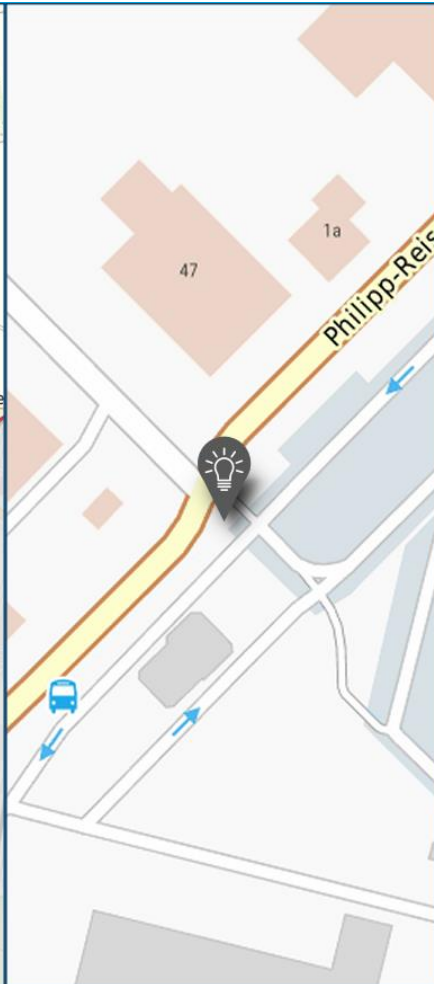
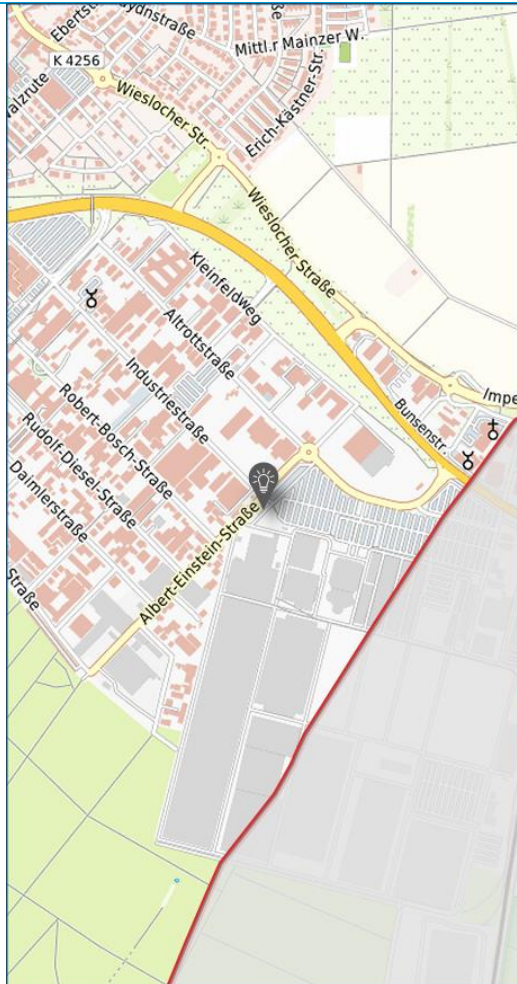
Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Autos fahren zu schnell

Autos fahren zu schnell auf der Fahrrad Straße. Sie können die Fahrradfahrer umfahren.



Kategorie

Sonstiges

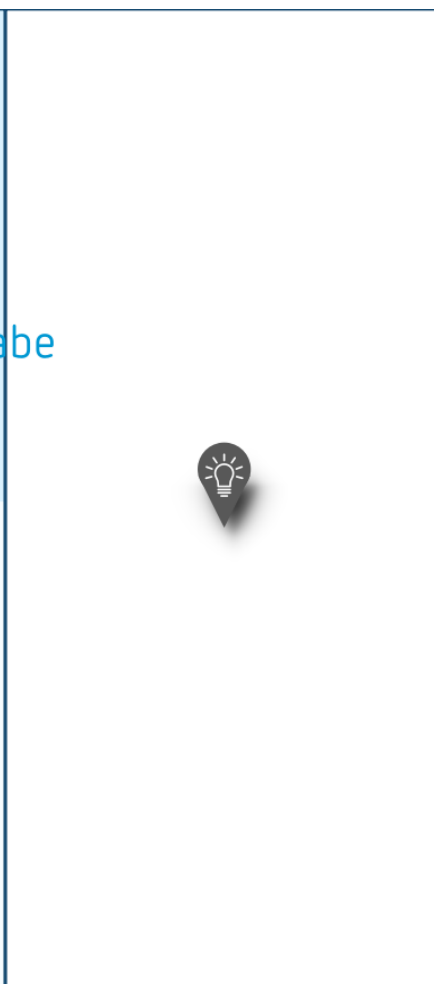
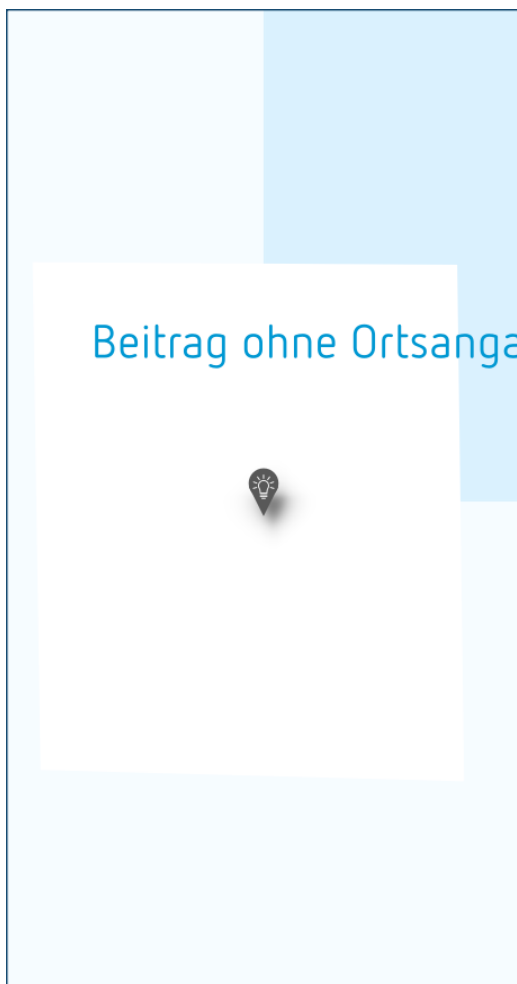
Beschreibung

Wiederöffnung Durchgang

Irgendwann um 2017 rum hat die Heidelberger Druck diesen Durchgang geschlossen. Wegen dem Flüchtlingsheim.

Es wäre schon wenn dieser Durchgang wieder geöffnet werden könnte. Das würde den Fußweg zum Bahnhof um ca. 100m verkürzen.

Likes: 2



Kategorie

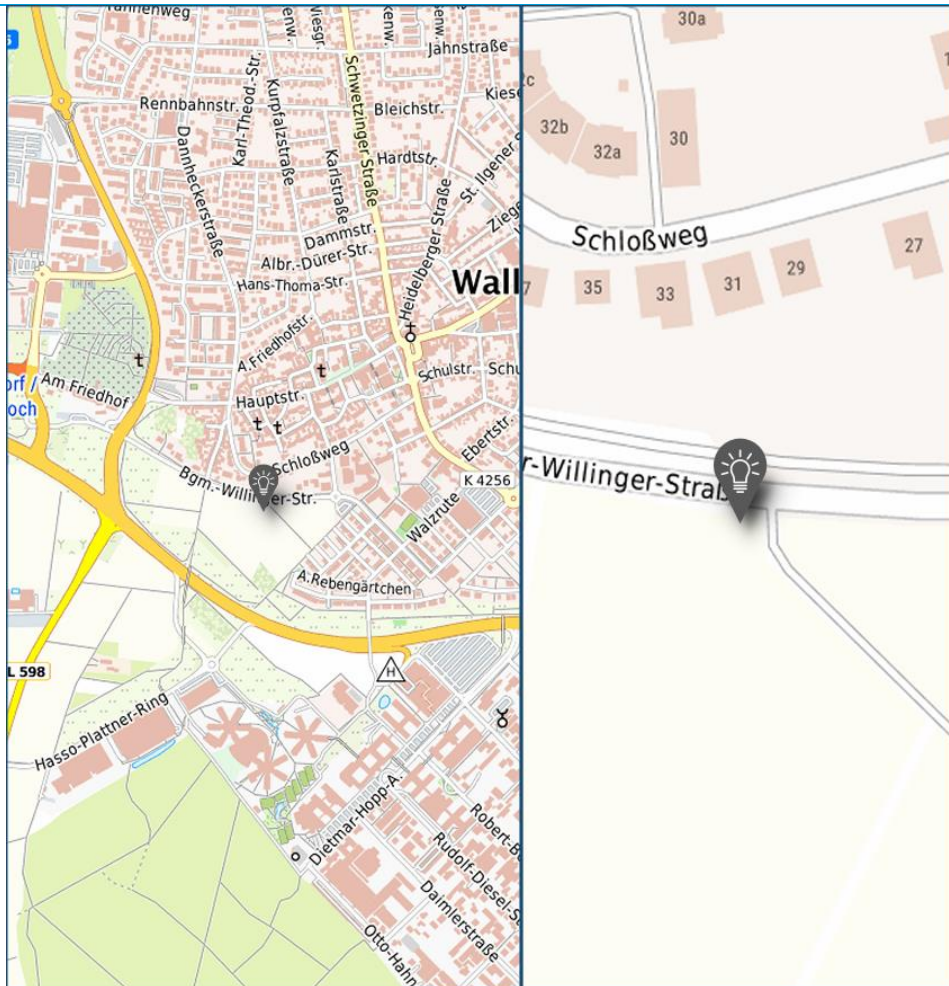
Sonstiges

Beschreibung

kostenlose Wasserspender/Trinkbrunnen

Ich fände es wunderbar, wenn es in der Stadt verteilt die Möglichkeit gäbe, kostenlos Trinkwasser zu bekommen. Es wird immer wärmer und Spaziergänger, ältere Menschen, Kinder, Touristen und auch Menschen, die nicht viel Geld zur Verfügung haben, sollten

Likes: 1



Kategorie

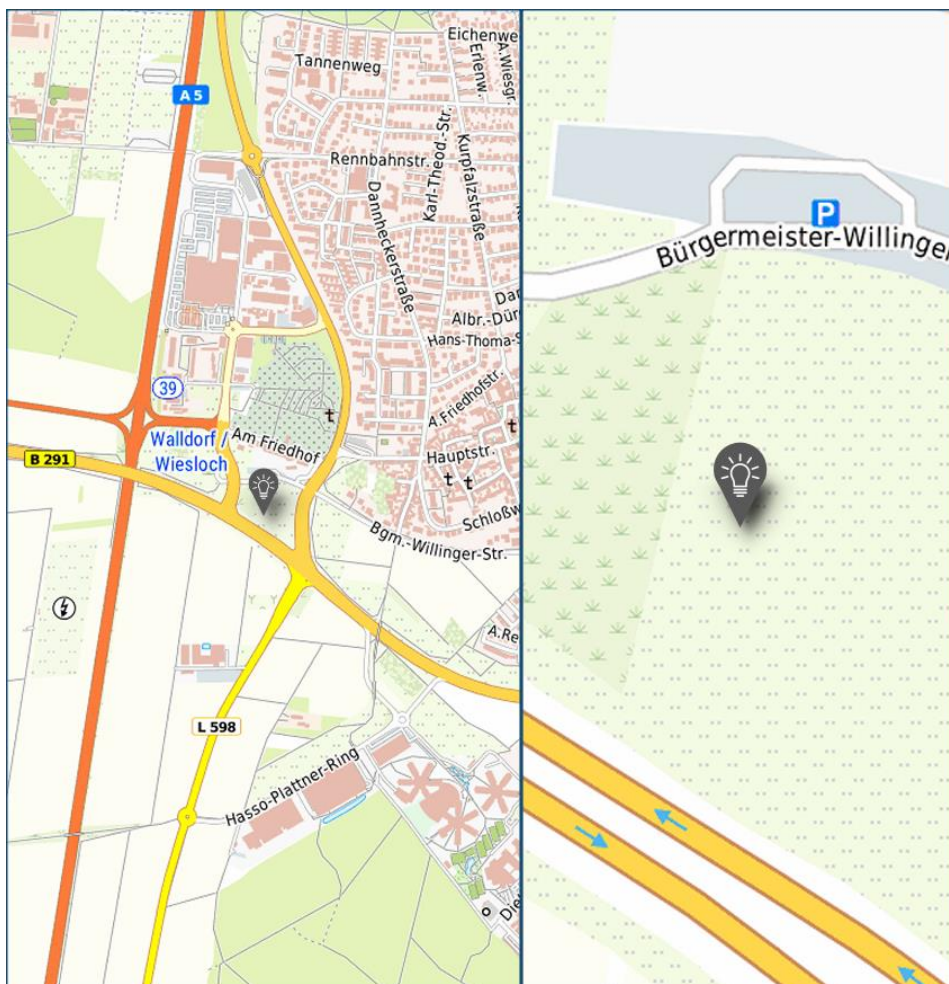
Sonstiges

Beschreibung

Autos fahren über Fahrradstreifen

Obwohl die Linie ist durchgezogen (in Richtung Walldorf Zentrum), fahren die Autos regelmäßig darüber.

Likes: 2



Kategorie

Sonstiges

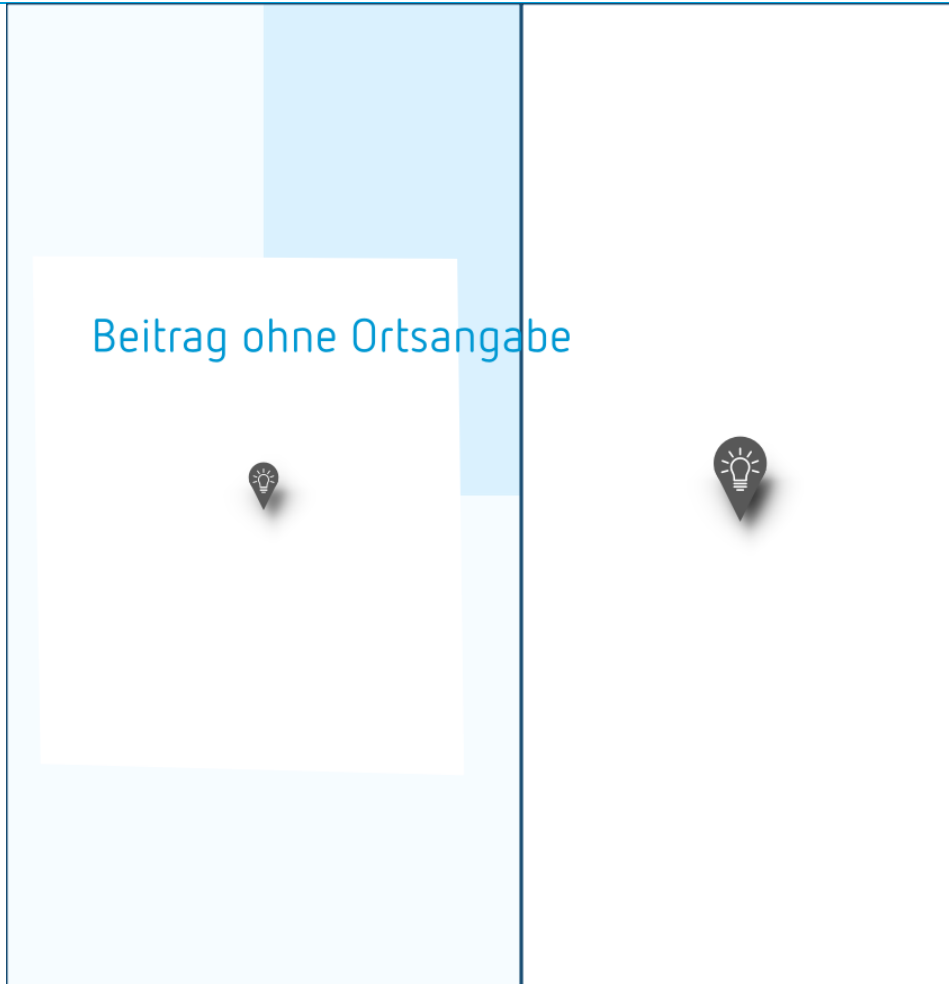
Beschreibung

Beleuchtung Feldweg

Der Feldweg zum Kino und zur S Bahn sollte beleuchtet werden wie auch alle Feldwege die zur SAP führen. Da die Wege zum SAP auch Feldwege sind kann man nicht sagen der Feldweg zur S Bahn sei ein Wirtschaftsweg! Das sind die Wege zur SAP auch!

Ungerecht w

Likes: 3



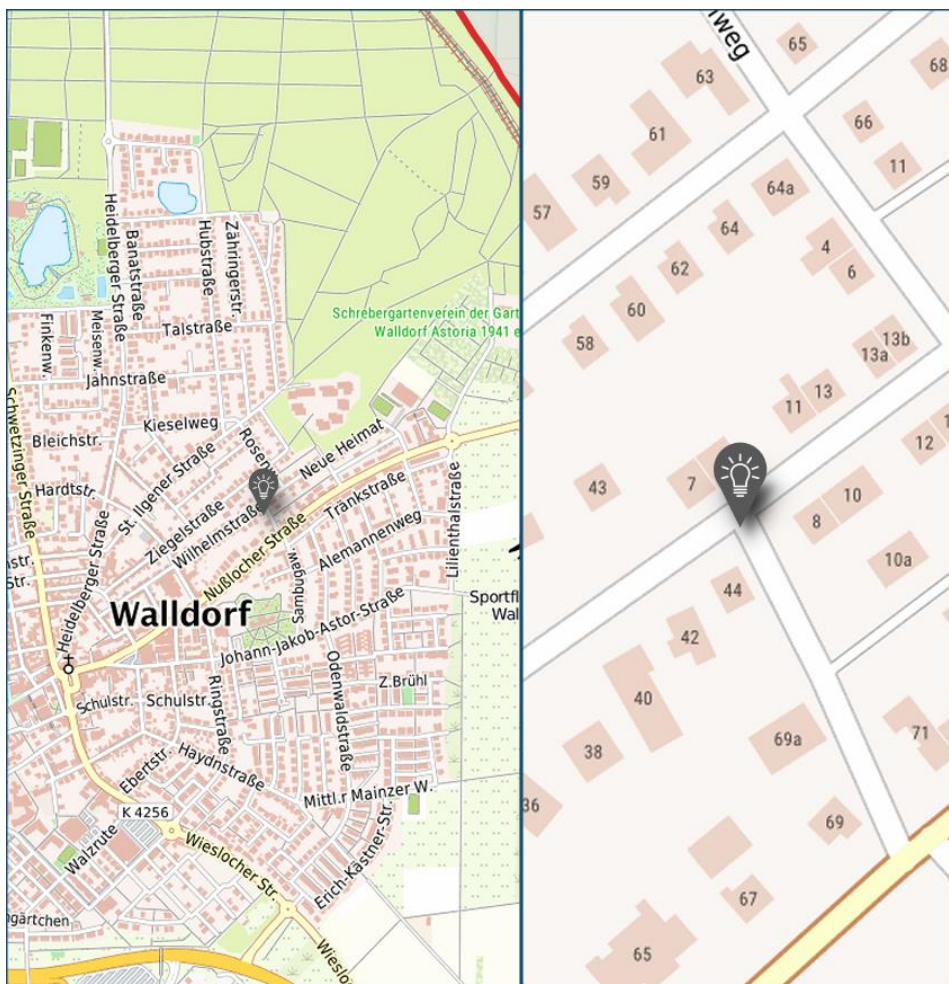
Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Verkehrszeichen zu klein

Verkehrszeichen zu klein für Vorfahrt Achten. Dies gilt für alle Kreuzungen entlang der Fahrrad Straße



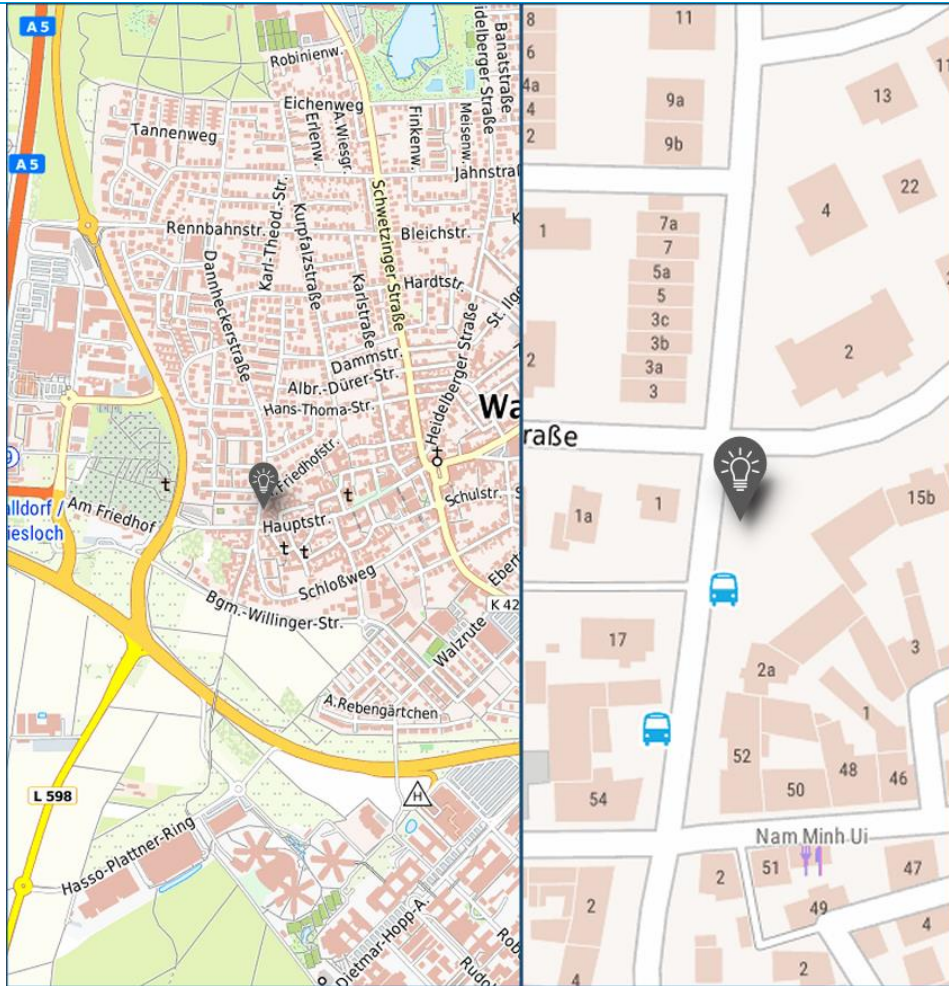
Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Spiegel für Autos aufstellen

An der Ecke "Neue Heimat" "Wilhelmstraße" ist der Kreuzungsbereich für Autofahrer schlecht einsehbar, aufgrund parkender Autos. Hier wäre ein Spiegel sehr hilfreich.



Kategorie

Sonstiges

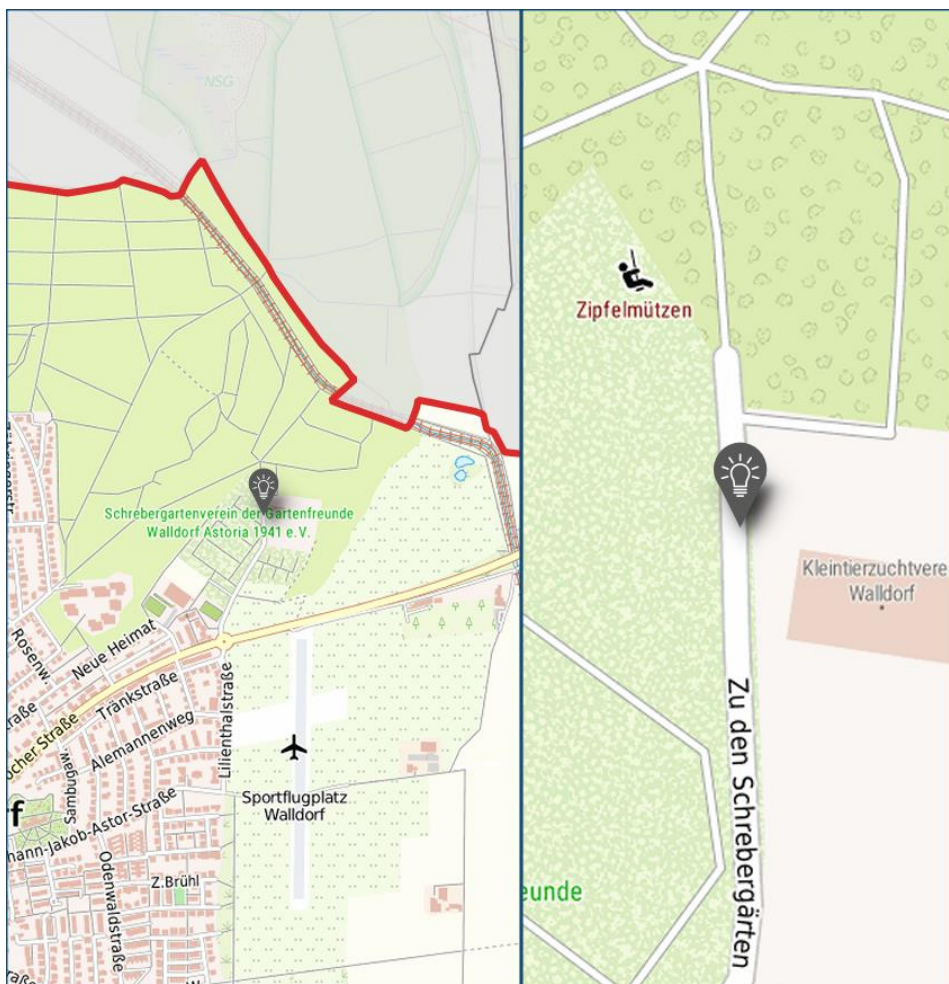
Beschreibung

Bessere Verkehrsanbindung

Die Busse hier kommen zu selten. Und selbst wenn ein Bus kommt ist man wegen dem Schlenker über Astorhaus und Radhaus schneller, wenn man erst an der Drehscheibe zusteigt.

Auch Leihräder gibt es hier nicht. Das ist eine vergebene Chance.

Wer überwiegt



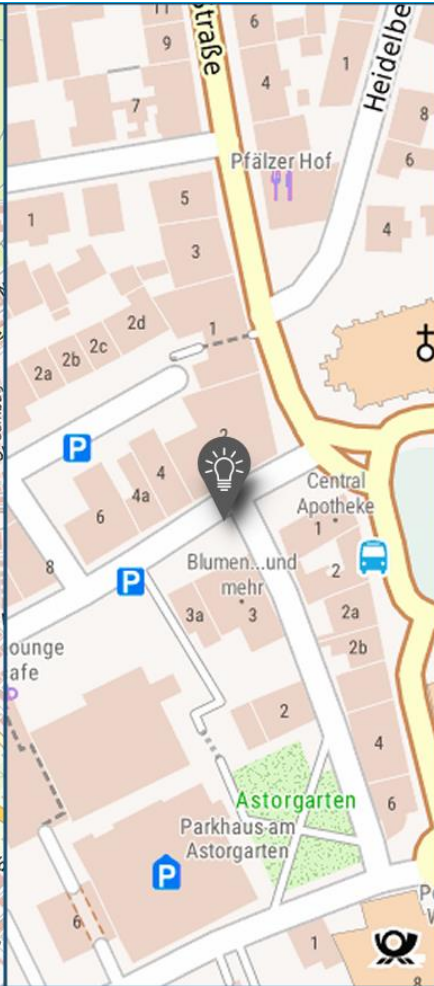
Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Schlaglöcher

Am kleinen Parkplatz am Waldrand bilden sich immer wieder große und kleine, aber vor allem sehr tiefe Löcher im Boden, die insbesondere wenn Schnee oder viel Laub liegt für Fußgänger unsichtbar sind, man bleibt dann dort hängen und die Verletzungsgefahr



Kategorie

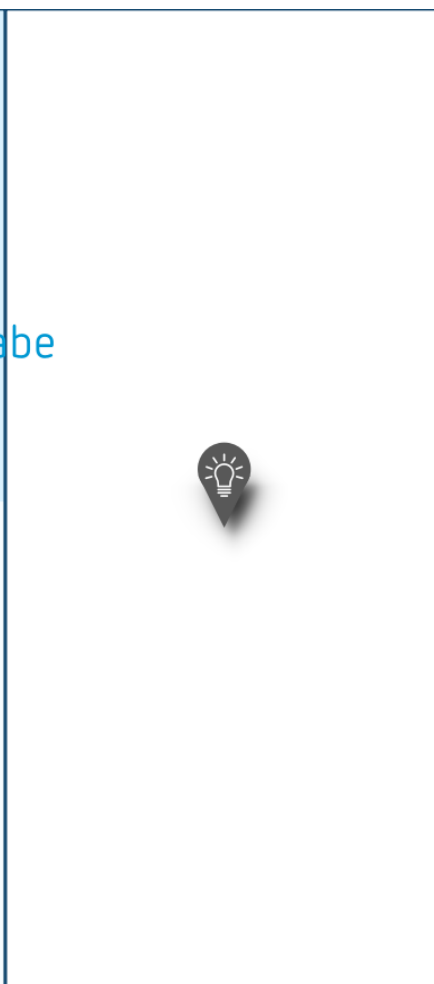
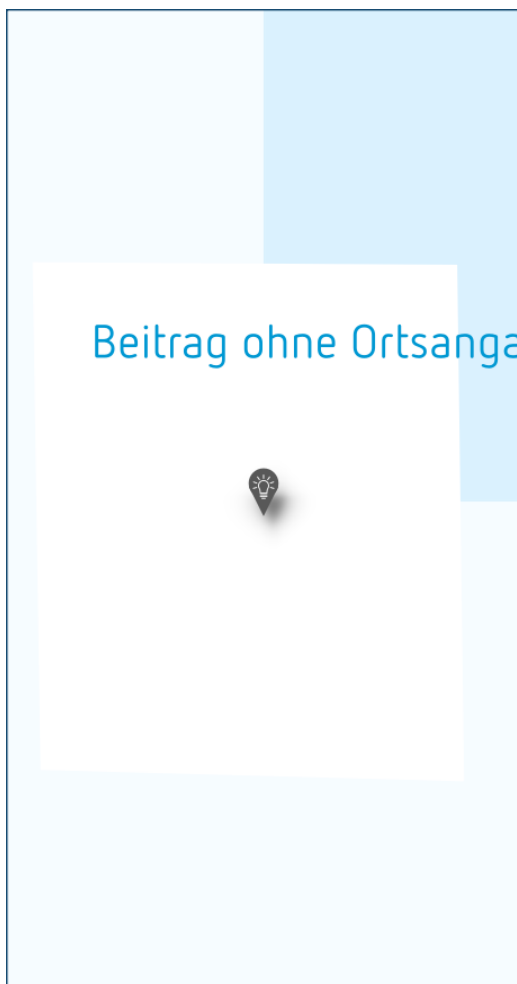
Sonstiges

Beschreibung

Schrittgeschwindigkeit wird sehr oft missachtet

In der Hauptstraße fällt immer wieder auf, dass die Schrittgeschwindigkeit im befahrbaren Bereich von der Drehscheibe kommend nicht eingehalten wird. Dies gilt neben Autos auch für E-Roller und teilweise Fahrräder.

Likes: 2



Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Posende Imagepflger

Eine grundsätzliche Gefahr für Fußgänger sind die sog. Poser oder auch Imagepflger. Die tun und lassen was sie wollen. Ist für mich unverständlich, dass man dieser Lage nicht Herr werden will. Die machen das ganz offen und zur besten Tageszeit im Sommer

Likes: 2

Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Radfahrer und E Roller

Bei diesem Thema kann man ganz klar die soziale Erosion erkennen. Niemand kümmert sich um die Probleme aus unerfindlichen Gründen und duldet es, dass Stadtweit keinerlei Regeln eingehalten werden. Gehwege befahren als Ausweiche oder das Überfahren von ro

Likes: 1

Beitrag ohne Ortsangabe



Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

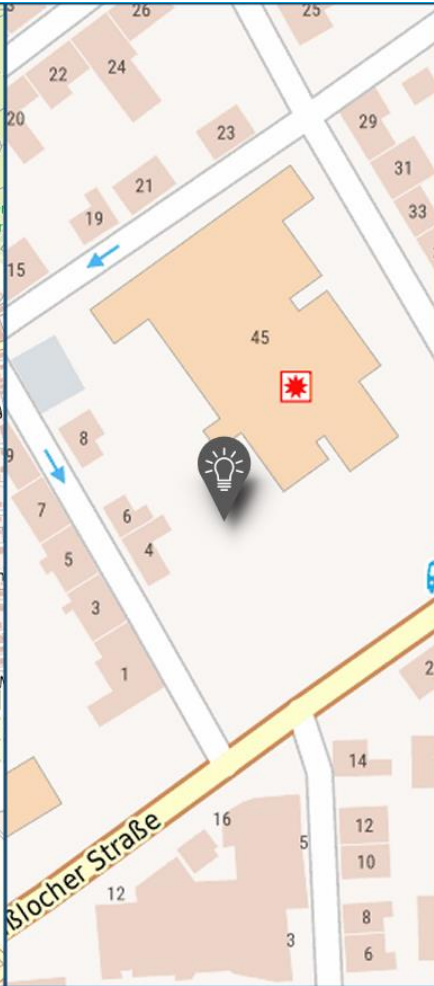
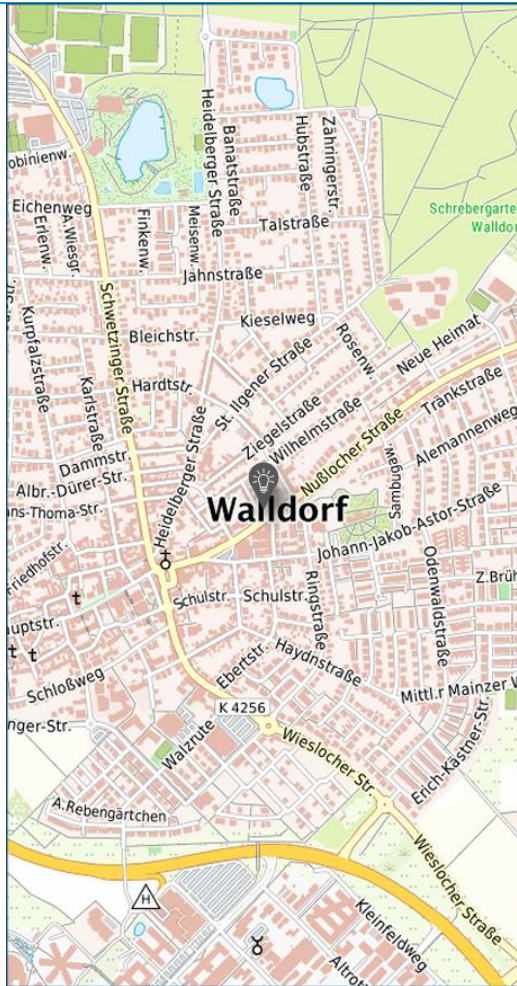
Drastische Reduzierung von Elterntaxis

Die Gefährdung durch Elterntaxis an Schulen, durch Überwachung und Verbote extrem einschränken. Hier werden Fussgänger und Schulkinder gefährdet.

Likes: 2

Beitrag ohne Ortsangabe





Kategorie

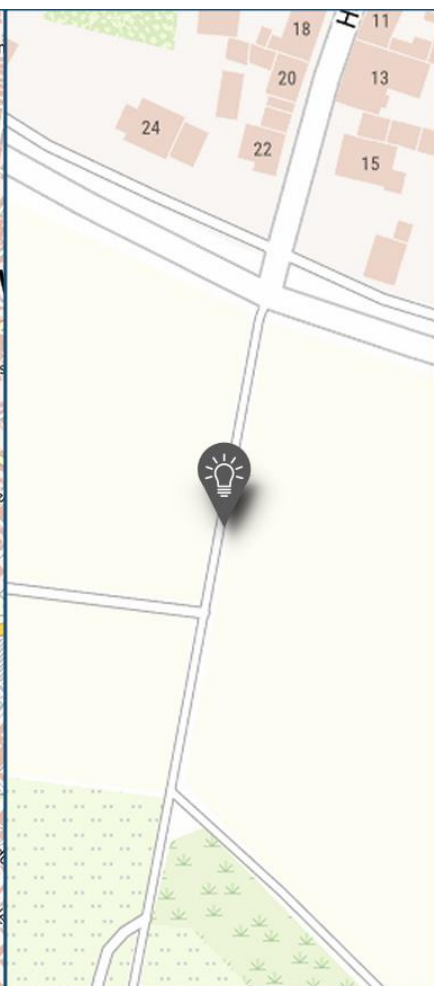
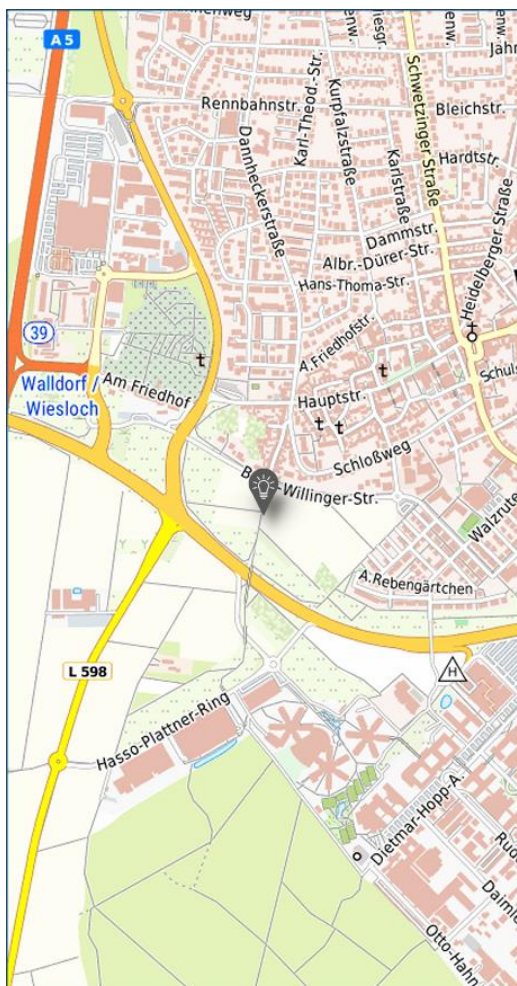
Sonstiges

Beschreibung

Rathausvorplatz

Platten sind teilweise sehr rutschig, wenn es geregnet hat

Likes: 4



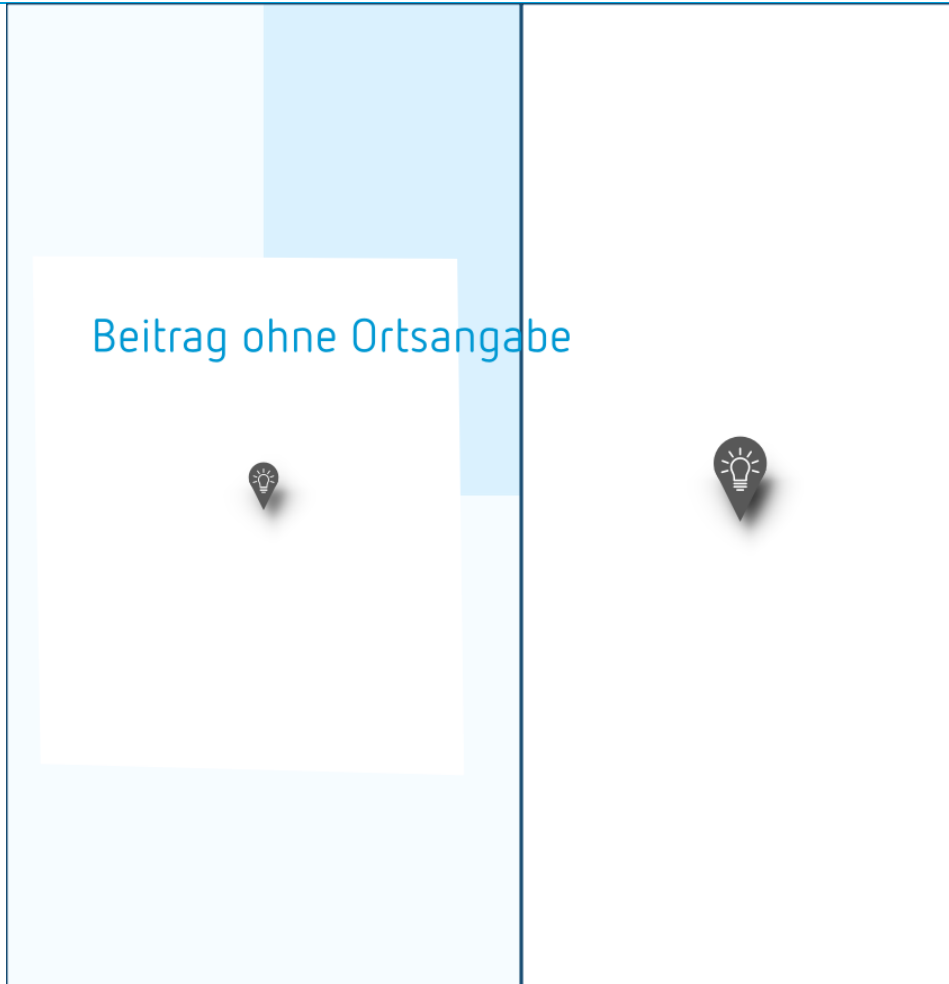
Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Lampen blenden

Die kleinen Lampen der Feldwegbeleuchtung blenden. Vorallem wenn man von der Brücke Richtung Waldorf runter kommt.



Kategorie

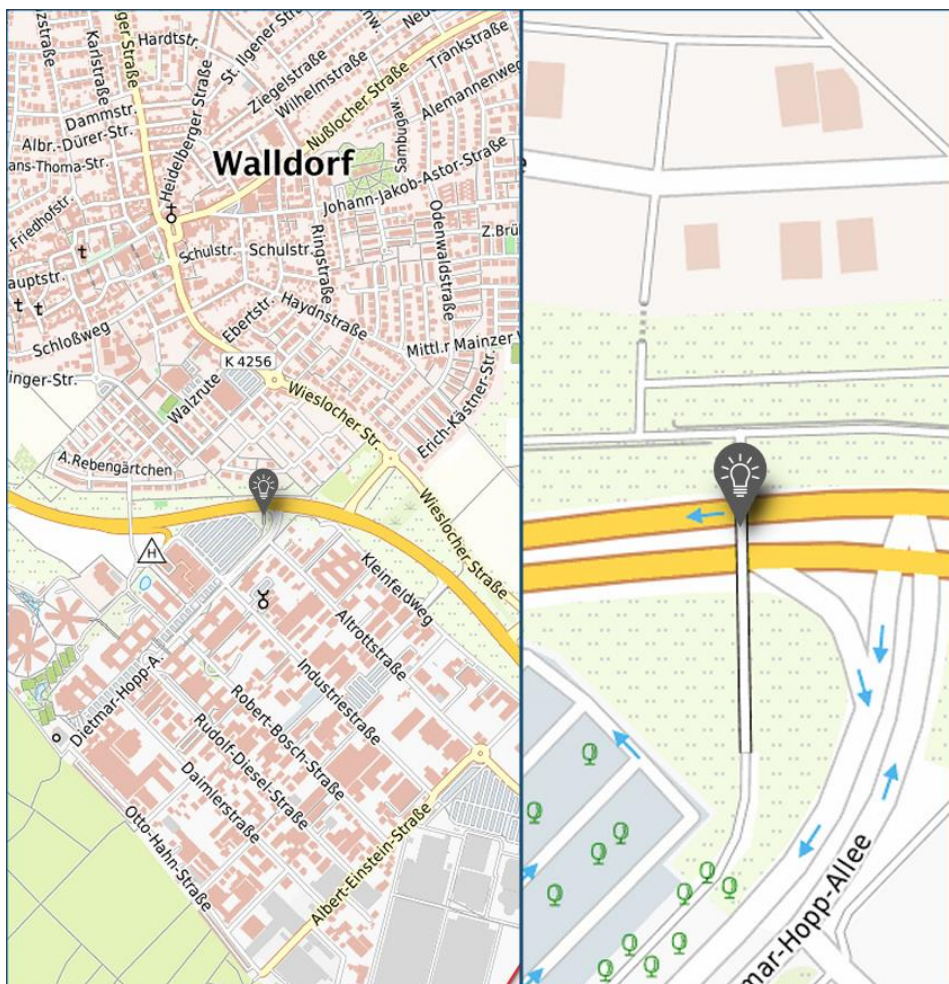
Sonstiges

Beschreibung

Keine privaten Pflanztöpfe auf Gehwegen

Pflanztöpfe, Rosenstöcke etc. nicht in und auf öffentlichen Gehwegen. Diese engen ein und sind im Dunkeln Stolperfallen.

Likes: 2



Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Brücke ist im Winter glatt

Im Winter und bei Nebel ist die Brücke sehr glatt. Es wird oft nicht oder nach dem Pendlerverkehr gestreut.

Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Straßenbeleuchtung, Gehwege und Parken

Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin in Walldorf häufig zu Fuß unterwegs. Mir ist aufgefallen, dass die Straßenbeleuchtung in manchen Straßen absolut unzureichend ist, so z. B. in der Karlstraße Richtung Stadtzentrum - hier sieht man vor allem in der d

Likes: 1

Beitrag ohne Ortsangabe



Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

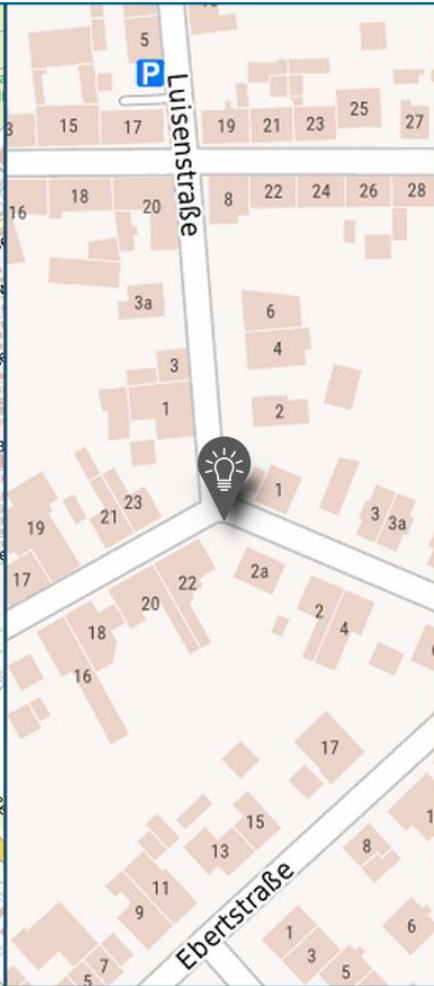
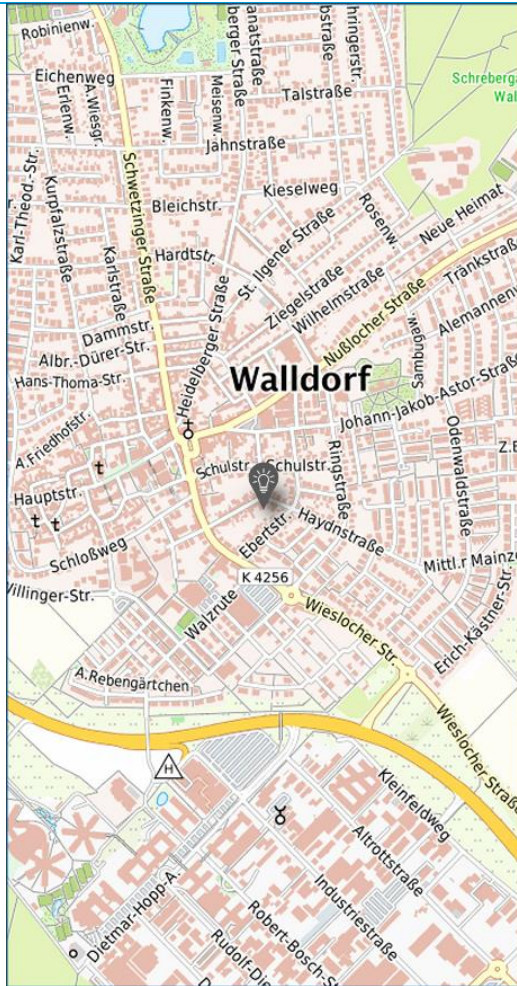
Pflanzen zurückschneiden

Pflanzen welche aus Grundstücken wachsen und die Gehwegprofile einengen,zurück schneiden.

Likes: 3

Beitrag ohne Ortsangabe





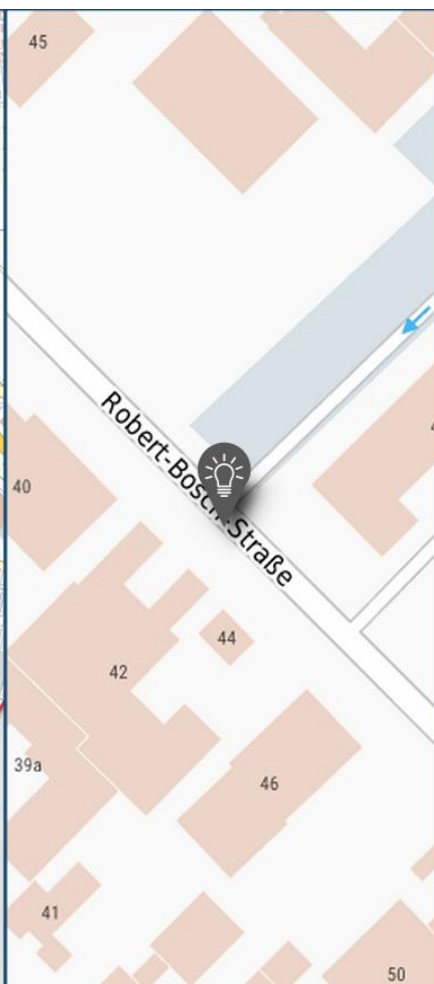
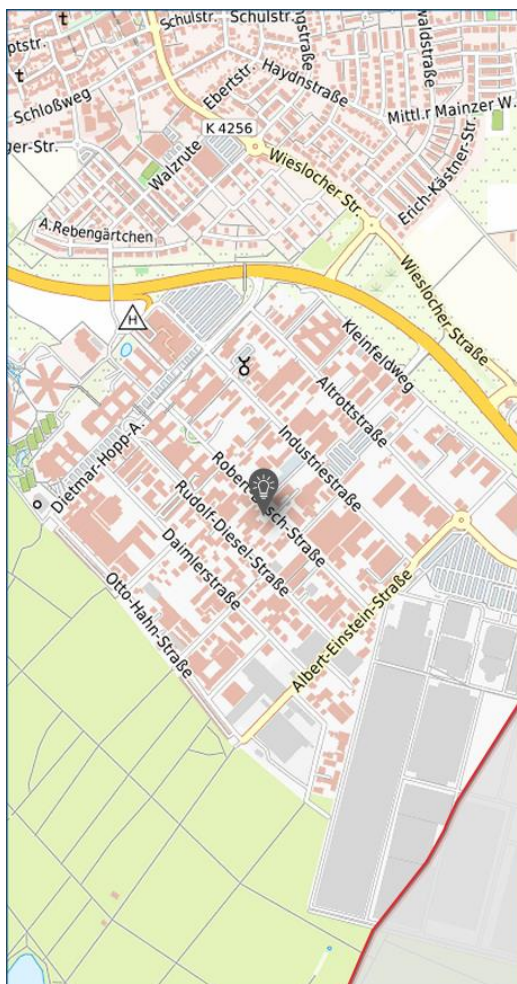
Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Beleuchtung verbessern oder reparieren

nachts stockdunkel - ist hier die Beleuchtung kaputt?



Kategorie

Sonstiges

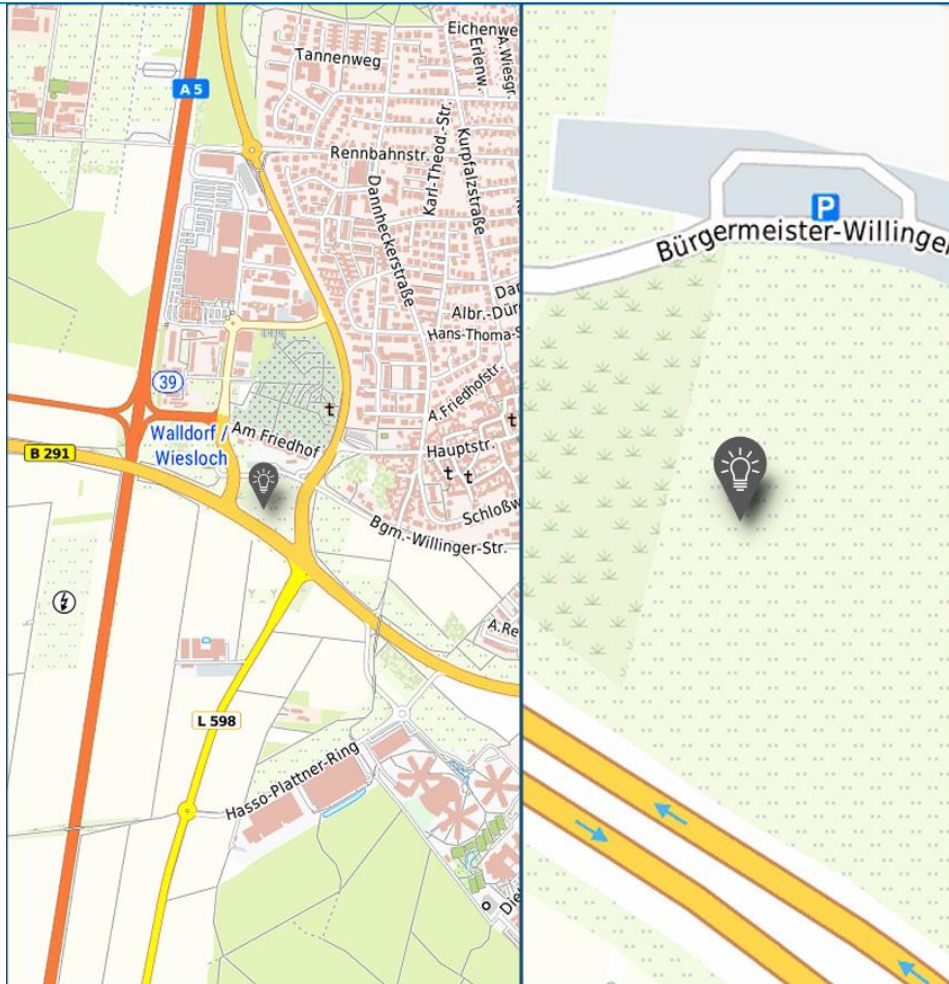
Beschreibung

Durchgangsweg sieht aus wie Betriebsgelände

Wie die meisten Querwege im Industriegebiet sieht dieser so aus wie eine reine Betriebsausfahrt an der kein Durchkommen ist.

Wegweiser könnten helfen.

Likes: 1



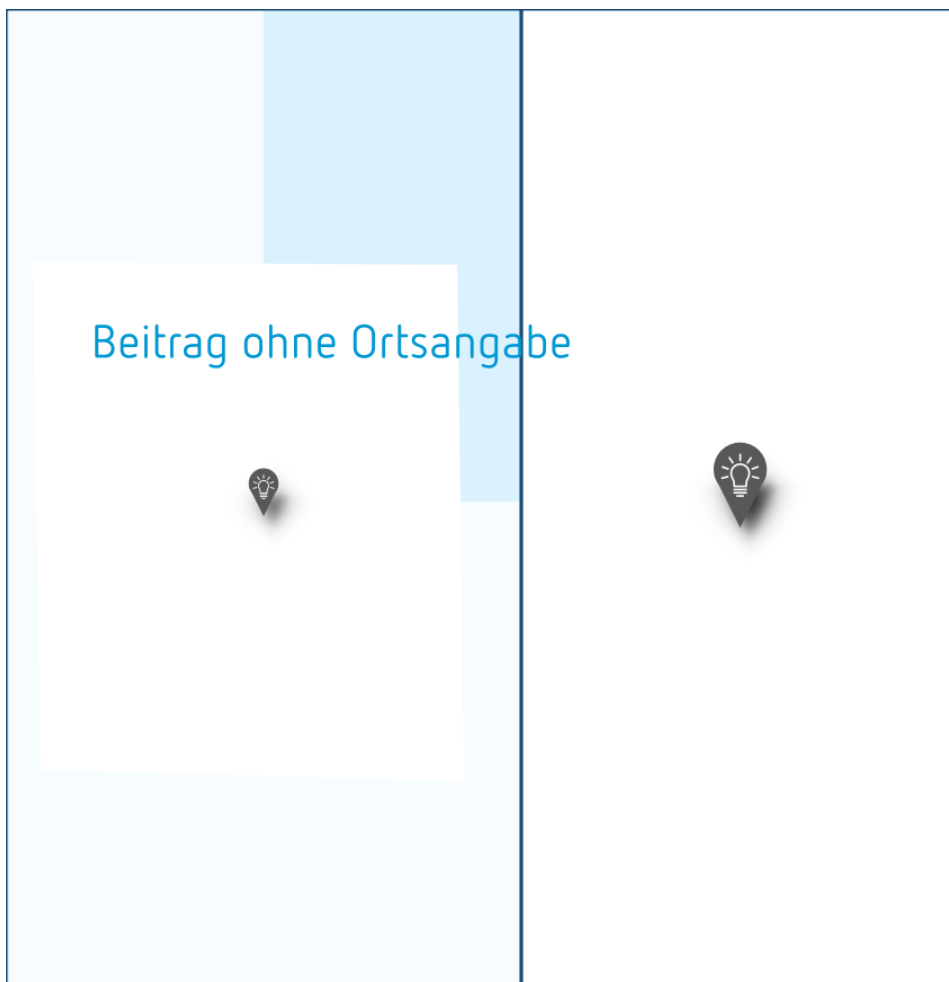
Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Straße zu stark befahren

Sonnenweg und Kieselweg.
 Sonnenweg wäre Einbahnstraße vielleicht eine Möglichkeit. (Kinderspielplatz)
 Oder Spielstraße&&!!!!
 Kieselweg hier fahren die Autos so ab 18.30 Uhr oder 19.00 Uhr mit rasantem Tempo durch. Hier sollte die Fahrbahn mit Hinderniss



Kategorie

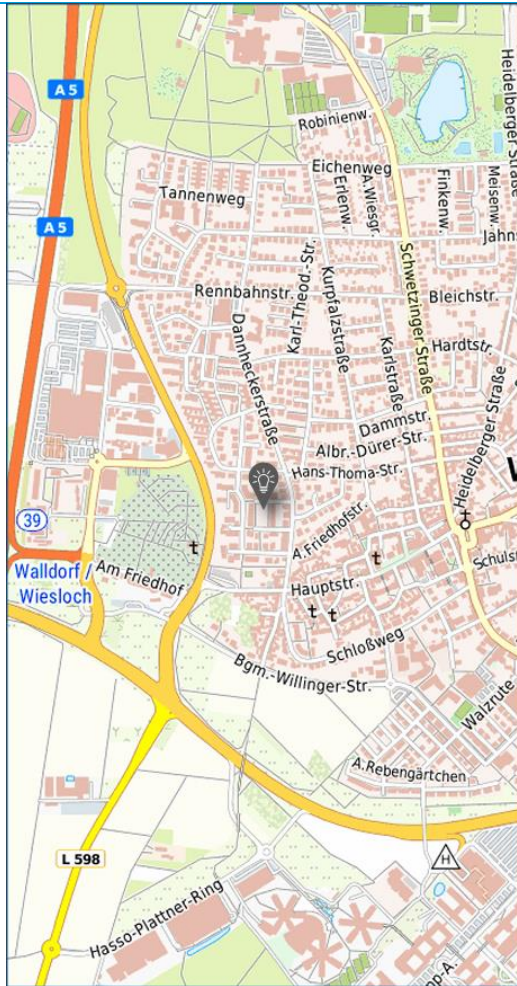
Sonstiges

Beschreibung

St Ilgener Straße -Einfahrt am Waldspielplatz

Schranke dauerhaft geschlossen halten. Ecke durch Hecke unübersichtlich, durch unachtsame Radfahrer welche oft viel zu schnell sind und Fussgänger nicht sehen können, extrem gefährlich. Zudem parken dort öfters Autos an der Schranke oder wenn offen ,fahr

Likes: 1



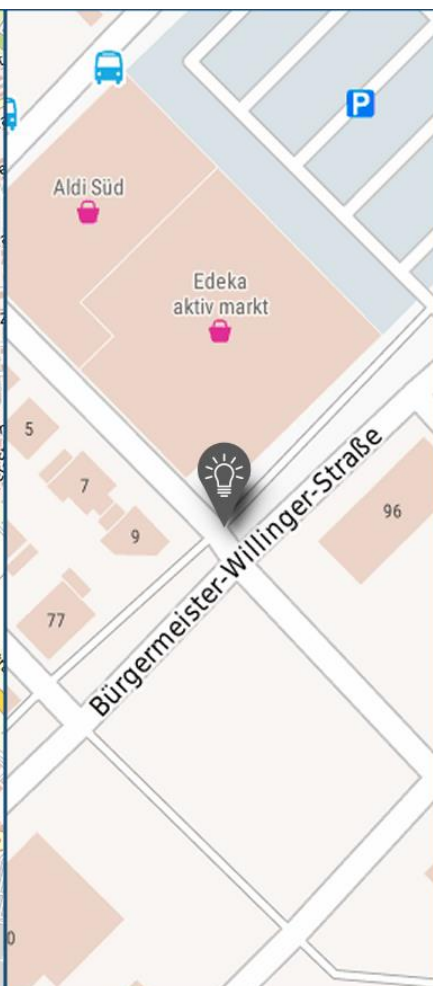
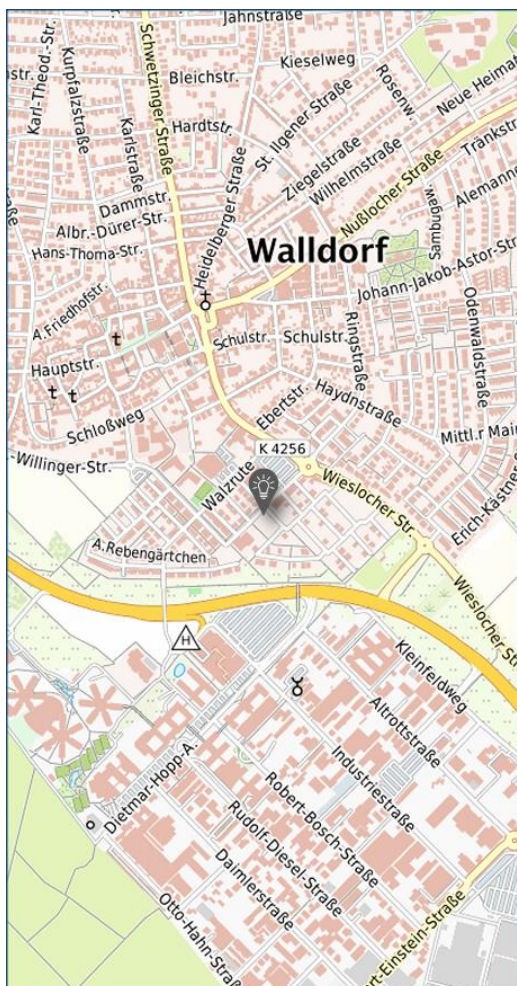
Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

Parkende Autos

Autos parken hier rechts. Die Zufahrt wird dadurch sehr schmal für Fußgänger und Autos



Kategorie

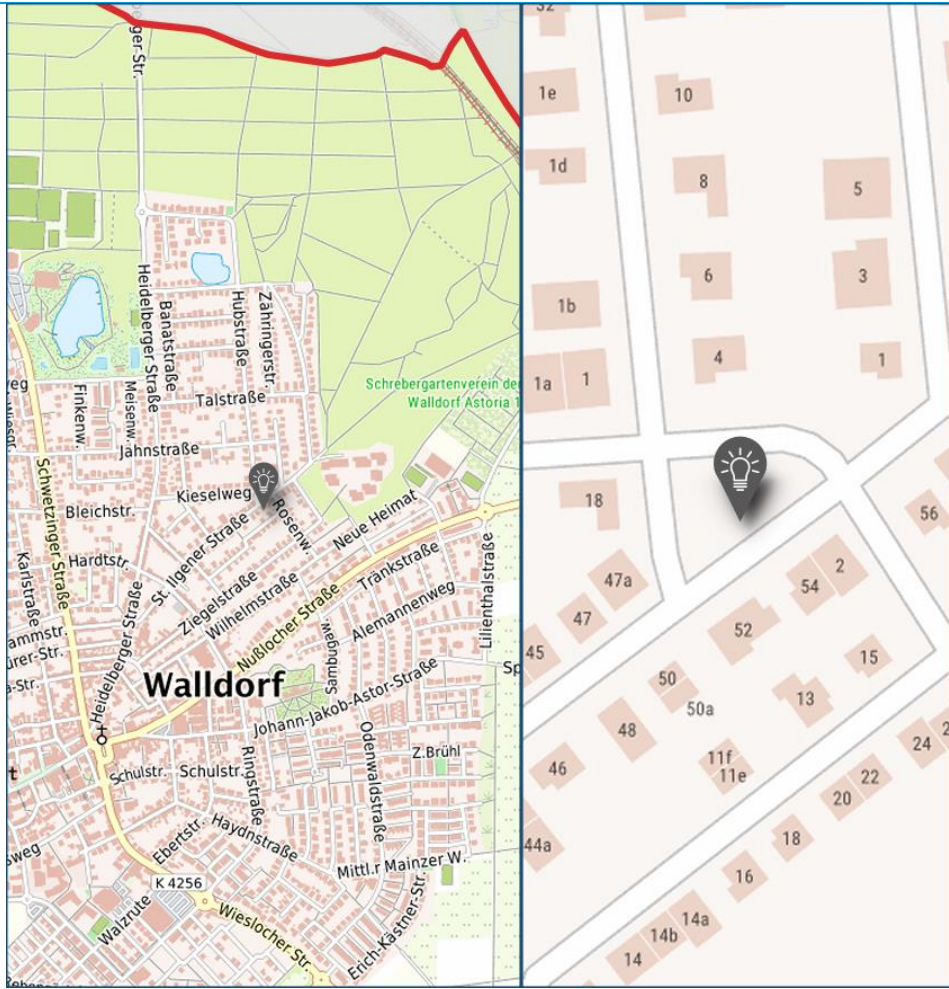
Sonstiges

Beschreibung

Ist das ein Fußweg oder Radweg?

Von Autos die zum Supermarkt fahren, wird jeder der auf diesen Weg ist, übersehen. Es ist außerdem nicht klar ob es ein Fußweg oder Radweg oder beides ist.

Likes: 3



Kategorie

Sonstiges

Beschreibung

**Grünfläche St. Ilgener Straße/
Hubstraße/ Kieselweg**

Es wäre sinnvoll, hier mal neben dem normalen Mülleimer hinter der Litfaßsäule einen Hundekotmülleimer aufzustellen. Der nächste Hundekotmülleimer befindet sich nämlich erst im Wald und nicht jeder läuft dorthin, was dazu führt, dass einige Hundehaufen I

Likes: 2