

ABWÄGUNGSTABELLE

zu den eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen im Rahmen der

Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vom 28.07.2021 bis 20.10.2021 sowie aus der öffentlichen Informationsveranstaltung am 29.09.2021 zum

innerörtlichen Radverkehrskonzept Walldorf

mit seinen ausgelegten Bestandteilen:

- 1. Bestandsaufnahme und -analyse**
 - Berichtsentwurf, Stand 26.06.2021
 - Anlage 1: Bestandskarte I - Barrieren Übergänge
 - Anlage 2: Bestandskarte II - Verortung Anregungen Mobilitätspakt
 - Anlage 3: Bestandskarte III – Erreichbarkeit
 - Anlage 4: Bestandskarte IV – Handlungsbedarfe
- 2. Klassifizierter Netzentwurf**, Stand 28.05.2021
- 3. Radstrategie Walldorf: 10- plus 10 Punkte Programm**, Stand Mai 2021

Stand 06.05.2022

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
1. [Redacted]	Schreiben vom 22.05.2017 (Hier eingegangen per Mail am 06.08.2021)	<p>viele Radfahrer benutzen täglich den Radweg (Pendlerroute) zwischen Walldorf und Wiesloch auch um zum Staatsbahnhof Walldorf/Wiesloch oder zu ihrem Arbeitsplatz ins Industriegebiet zu fahren. Dabei kommt es häufig zu gefährlichen Konfliktsituationen am Mühlwegkreisel insbesondere mit dem ein- und ausmündenden Kfz-Verkehr am Mühlwegkreisel aus bzw. die Erich-Kästner-Straße was ebenso auf den an dieser Stelle querenden Fußgängerverkehr zutrifft.</p> <p>Die Bestandskarte IV des Radverkehrskonzepts der Stadt Walldorf weist explizit auf das Konfliktpotential am Knotenpunkt Mühlwegkreisel bei dieser frequentierten Pendlerroute hin und dass hier Handlungsbedarf besteht. Die zeitnahe Realisierung eines durchgängig geführten baulich und/oder farblich abgetrennten Radwegs in Form einer sicheren Querungshilfe vorzugsweise mit Fahrbahnteiler trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.</p>	<p>Der Knotenpunkt Mühlwegkreisel ist als Pendlerroute P1 in der Netzkonzeption dargestellt. Der Handlungsbedarf an dieser Stelle ist bekannt. Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde daher der Mühlwegkreisel vertieft untersucht. Dabei ist der Knotenpunkt auch im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Walldorf-Süd, 2. Bauabschnitt und der Fortführung in Richtung Gewerbegebiet sowie in die Wieslocher Straße zu berücksichtigen.</p> <p>Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeiten sind keine Radfahrstreifen am Kreisverkehr Mühlwegkreisel möglich. Als Maßnahme wird daher eine Einfädelung des Radverkehrs aus Richtung Wiesloch kommend vor dem Kreisverkehr auf die Kreisfahrbahn vorgeschlagen (Maßnahme P1 -021).</p> <p>Zudem soll eine wahlfreie Führungsform ermöglicht werden, indem neben der Fahrbahnnutzung durch Freigabe der Gehwege für den Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit die Mitbenutzung der Gehwege im Regelfall durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ ermöglicht wird.</p> <p>Mit der vorgeschlagenen Maßnahme wird seitens der Stadt Walldorf auf den Straßenbaulastträger, dem Rhein-Neckar-Kreis, zur weiteren Abstimmung zugegangen.</p>	Teilweise Übernahme/ Berücksichtigung Über-
2. [Redacted]	Schreiben vom 11.08.2021	ich bitte dringend darum, bei allen für die Radfahrer im Plan befindlichen / später geplanten /später ausgeführten Themen und Details nicht die Not-Fussgänger und	Fußverkehr wird im Radverkehrskonzept und in der Radstrategie berücksichtigt. Mit dem Ziel A 3 „Umweltverbund stärken“ sind Fuß- und Radfahrer dem Kfz-	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
Seniorin in Walldorf	(Hier eingegangen per Mail am 11.08.2021)	<p>Spaziergänger (sich langsam nur bewegen könnenden, aber Bewegung notwendig habenden und meist auch genießen wollenden Menschen) zu berücksichtigen.</p> <p>Um mich zu verdeutlichen schreibe ich Beispiele, auch wenn diese nicht besonders elegant sind und vielleicht die Ausdrucksweise den Frust noch zeigen.</p> <p>Ich selbst bin seit 2013 in Walldorf, seit 2018 nicht mehr fahrradfähig nach Bein-OP und seit 2020 erst recht nicht wegen fehlerhaft ausgeführter Augen-OP. Aber ich war auch noch mal jung und Fahrradfahrer, manchmal wohl auch etwas frech und leichtsinnig. Aber man schnitt nicht den Fußgängern und Autos die Kurven, fuhr ohne Rücksicht auf Verluste über die Fußgängerstreifen oder sonst über die Straßen. Mit dem Rennrad oder extrem schnell Rad fahrend war damals keiner unterwegs, das Fahrrad war ein Verkehrsmittel. Kurz gefaßt, man war nicht der "König der Straßen" und hatte keine Lobby.</p> <p>Vor ein paar Jahren war es auch Früh- und Spätsenioren noch möglich, in der Stadt Walldorf und am Flugfeld, am Hardtbach und auf den Waldwegen sich zu erholen. Sogar mit Stöcken und am Rollator.</p> <p>Seit einigen Jahren wird das Fahrradfahren so stark propagiert und betrieben, dass man als Fussgänger in Lebensgefahr ist. Unter anderem: Auf allen Straßen in Walldorf.</p> <p>Auf den Gehwegen, da viele Häuser in der Stadt auch</p>	<p>Verkehr gleichgestellt.</p> <p>Soweit möglich werden fahrbahnseitige Führungsformen geschaffen, um Radfahren auf Gehwegen zu vermeiden.</p> <p>Mit dem Ziel A. 10 „Gegenseitige Rücksichtnahme“ wird auf die Notwendigkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme und angepassten Fahrgeschwindigkeiten in der Radstrategie nochmals hingewiesen. Der öffentliche Verkehrsraum steht allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zu. Entsprechend des § 1 StVO erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme. Dabei hat sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet, behindert oder belästigt wird.</p> <p>Zur Verdeutlichung der notwendigen Rücksichtnahme wird vom Planungsbüro vorgeschlagen, auf einigen Wirtschaftswegen Bodenmarkierung oder Verkehrsschildern mit Rücksichtnahme verstärkender Symbolik z.B. "Grüßen statt Klingeln", "Rücksicht macht Wege breit" hinzuweisen. (Vgl. Maßnahme B6-001).</p> <p>s.o. zum Ziel A. 10</p>	<p>Kenntnisnahme/ Berücksichtigung</p> <p>Berücksichtigung</p> <p>Berücksichtigung</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>neu auf den Gehweg gebaut werden dürfen. Manche Häuser haben sogar noch die "Staffel".</p> <p>Außerdem sind viele Gehwege der Innenstadt aus "konstruktiven Gründen" nicht begehbar und erst recht nicht im Gegen-Fuß-Verkehr.</p> <p>Auf dem Gehweg J.-J.-Astor-Str. beispielsweise fahren auch Autos und erwachsene Fahrradfahrer direkt vor der Haustür und Tiefgaragenausfahrt vorbei, sehr gefährlich für alle. (Kinder fahren natürlich auch auf diesen Gehwegen und wissen gar nicht, wie Sie die "Alten" erschrecken und anfahren).</p> <p>Die Radfahrer fahren neuerdings auch im Pulk und Rennradmäßig durch die Straßen und auch durch verkehrsberuhigte Innenstadtstraßen.</p> <p>Die Radfahrer fahren auf einer auch für die Autos nur einseitig befahrbaren Straße nebeneinander und die jungen meist ohne Rücksicht auf jeden anderen, Auto oder Fussgänger.</p> <p>Fazit meiner Erlebnisse und deshalb diese e-mail: Sollten nicht schon während der laufenden Planung eines Radfahrkonzeptes das Verkehrsverhalten, die Erziehung und Maßregelung der Radfahrenden laufen, gibt es noch mehr körperliche Zusammenstöße mit Folgen und die Fussgänger können nicht mehr existieren.</p> <p>Bedenken Sie auch, dass innerstädtisch demente Menschen alleine zum Einkaufen am Rollator unterwegs sind, oft notgedrungen mitten auf der Straße, täglich.</p>	<p>Wie oben beschrieben ist es Ziel, den Radverkehr straßenseitig zu führen. Um dies zu verdeutlichen wird vorgeschlagen auf den Straßen mit Mischverkehr in Tempo-30-Zonen Fahrradpiktogrammketten auf den Fahrbahnen zu markieren (vgl. Maßnahme: P4-001).</p> <p>s.o. zum Ziel A. 10</p> <p>Im RVK wird dies soweit möglich durch fahrbahnseitige Führung des Radverkehrs berücksichtigt, um den Verkehrsträger Fußverkehr zu stärken. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist eine Begleitung durch die Öffentlichkeitsarbeit geplant.</p> <p>Die angesprochene Problematik lässt sich nicht allein im Rahmen des Radverkehrskonzeptes lösen. Zur Verbesserung der Fußverkehrssituation wird die Erarbeitung eines Fußverkehrskonzeptes seitens der Stadt Walldorf angestrebt. Das Planungsbüro und die Stadtverwaltung haben versucht bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes den</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
3. VCD Regionalverband Rhein-Neckar e.V. Kurfürsten-Anlage 62 69115 Heidelberg	Schreiben vom 01.09.2021 (Hier eingegangen per Mail am 01.09.2021)	wir begrüßen den vorliegenden Entwurf für ein Radverkehrskonzept, der insbesondere in der Walldorfer Innenstadt eine konsequente Förderung des Radverkehrs vorsieht. Die vorgesehenen Pendler Routen erschließen optimal die Innenstadt. Da mehr Menschen nach Walldorf einpendeln als die Stadt Einwohner hat, vermissen wir eine ebenso konsequente Erschließung des Industriegebiets Wiesloch-Walldorf. Die in der Zielsetzung der Radstrategie genannte Stärkung des Umweltverbundes kann nur erreicht werden, wenn auch Einpendler ihre Arbeitsplätze im Industriegebiet sicher, zügig und ohne Umwege mit dem Rad erreichen können.	Fußverkehr im Sinne der Nahmobilität ebenfalls zu fördern (vgl. Abb. 3 auf S.4 des Abschlussberichts). Zustimmung zur Radstrategie und der Netzkonzeption im Bereich der Wohnstadt Pendler werden im Rahmen der Konzepterstellung aus Sicht der Stadt Walldorf ebenfalls berücksichtigt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ist eine konsequente Anbindung des gesamten Industriegebietes nur begrenzt möglich. Nur in Abstimmung mit angrenzenden Gemeinden und übergeordneten Behörden sinnvolle Verbindungen für Pendler möglich. Zudem ist auch die Flächenverfügbarkeit im Gebiet zu berücksichtigen. Insbesondere beim Erschließungssystem des Industriegebietes stellt die Verbesserung der radverkehrlichen Erschließung im Bestand eine besondere Herausforderung dar. Die Netzkonzeption sieht vor, als äußere Erschließung mit der als Premiumpendleroute PP bezeichneten Strecke in Verlängerung des Kleinfeldweges ein Rückgrat zu bilden, um wie in einer Kammstruktur von dort über die Basisrouten B3a/B3, B8a und B8b in das Gewerbegebiet führen zu können. Dabei soll der Verbindung am Kleinfeldweg perspektivisch eine erhebliche Aufwertung zukommen, warum dort ein Schwerpunkt der Maßnahmenplanung liegt (vgl. insbesondere Maßnahmen RSV2-026 bis RSV2-RSV2-046). Im Rahmen des Bebauungsplanverfahren HDM-Digital	Kenntnisnahme Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
			<p>Campus sowie der Ausbauplanung der L723 werden weitere Verbesserungen angestrebt, diese Verbindung vom Bahnhof oder aus Richtung Wiesloch kommend zu stärken. So ist am Knotenpunkt Gutenbergring/ L723 für den Fuß- und Radverkehr eine Unterführung geplant, die die bestehende „verlorenen Steigung“ zur Bedarfsampel beseitigt. Zudem soll im Rahmen der Ausbauplanung ein die L723 straßenbegleitender Rad- und Fußweg über die Gleise bis nach Frauenweiler führen.</p> <p>Auch über die P5 soll die äußere Erschließung des Industriegebiets verbessert werden. (vgl. insb. Maßnahmenblatt P5-005).</p> <p>Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der inneren Erschließung des Industriegebiets sind im Sinne eines Routengeflechts vorgesehen. (Vgl. Maßnahmenplanung zu B8 und B3). Insbesondere wird vorgeschlagen in der Industriestraße Schutzstreifen beidseitig zu markieren.</p>	
		<p>Anmerkungen zu den Hauptverbindungen (Pendlerrou- ten und RSV) Kap. 26. Seite 14:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einpendler aus Nussloch haben überwiegend das Industriegebiet als Ziel, Der Netzentwurf weist hierfür keine sinnvolle Pendlerverbindung aus: Die Route P2 ist nur über einen Umweg von ca. 1,5 km an die RSV 1 angebunden; die (grüne) Verdichtungsroute am Rande der Wohnbebauung ist nicht für schnellen Radverkehr ausgelegt, hier wäre ein Konflikt mit dem regen Fußgängerverkehr zu befürchten. 	<p>- Mit der angesprochenen grünen Verbindungsstrecke besteht eine ausreichende und sinnvolle Verbindung in das Gewerbegebiet. Der gemeinsame Fuß- und Radweg ist in der Regel mit einer Breite von 3,00 - 3,20 m ausreichend dimensioniert; Und erreicht damit bereits den Zielstandard des RadNetz BW von 3.00 m für gemeinsame Geh- und Radwege außerorts. In unvermeidbaren Begegnungsfällen mit Fußgängern gilt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. Um die Verbindung in der Netzkonzepti-</p>	<p>Zurückweisung/ Teileweise Berücksichtigung</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<ul style="list-style-type: none"> Im Berichtsentwurf steht, dass die Route P1 „1.297 Wieslocher Bürgern für deren Arbeitsweg nach Walldorf eine sichere und direkte Radverkehrsverbindung zur Verfügung“ stellt. Dies ist so nicht zutreffend, da die große Mehrheit der Einpendler im Industriegebiet arbeitet, das durch P1 nicht erschlossen wird. 	<p>on stärker zu berücksichtigen, wurde diese nun zur Basisroute aufgestuft (B14).</p> <p>- Die Route P1 stellt auch für das Industriegebiet Walldorf eine wichtige Zubringerfunktion dar. Über die Basisroute B8a wird das Industriegebiet unmittelbar mit P1 verbunden. Auch über B2 und B3 /B3a wird P1 unmittelbar mit dem Gewerbestandort verknüpft.</p> <p>Insbesondere die Verkehrssituation im Kontext der drei Kreisverkehre an der Pendleroute P1 wurde daher im Rahmen einer Detailplanung untersucht, um die Verkehrssicherheit zu verbessern und die Fahrbeziehungen – auch in Richtung Industriegebiet – zu optimieren oder teilweise neu herzustellen.</p>	Zurückweisung
		<p>Anmerkungen zu den Basisrouten</p> <p>Laut Kapitel 4 Abschnitt Basisrouten(B) (Seite 31) werden für die Basisrouten nur an ausgewählten Gefahrenpunkten Maßnahmen erarbeitet. Bedarf sehen wir hier aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Berufsverkehr für die folgenden Basisrouten im Industriegebiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> B3 (Dietmar-Hopp-Allee) südwestlich der Rudolf-Diesel-Straße B8a (Philipp-Reis-Straße und Albert-Einstein-Straße) <p>Aufgrund der erheblichen Erschließungsfunktion für das Industriegebiet Wiesloch-Walldorf sollten außerdem die folgenden im Netzplan aufgeführten Lückenschlüsse als Maßnahmenvorschläge aufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> B8 zwischen RSV2/Gutenbergring und Philipp-Reis-Str. 	<p>Die genannten Streckenabschnitte wurden in der Maßnahmenplanung berücksichtigt. (Vgl. Maßnahmenplanung B3 und B8)</p> <p>Vgl. insbesondere Maßnahmenblätter B3–009 und 010</p> <p>Vgl. Maßnahmenblätter B8-005</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahren „HDM-Digital Campus“ werden Lösungen untersucht. Vgl. Maßnahmenblatt B8-004</p>	<p>Übernahme</p> <p>Übernahme</p> <p>Übernahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<ul style="list-style-type: none"> B8b zwischen Altrottstraße und Industriestraße 	Vgl. Maßnahmenblätter B8-005 bis 007	Übernahme
		<p>Weitere Anmerkungen im Detail</p> <p>Kap. 2.3</p> <ul style="list-style-type: none"> Unten auf Seite 9 steht zusammenhanglos der Satz „Es wird dem Rhein-Neckar-Kreis die Anschaffung eines Verleihpools vorgeschlagen, der im Zeitraum April bis Oktober monatweise unter den fünf Mittelzentren des Landkreises wechselt.“ Uns ist nicht klar, was hier verliehen werden soll. <p>Kap. 2.6</p> <ul style="list-style-type: none"> In der Einpendlerstatistik (Seite 13) fehlen die Zahlen für Speyer. Auf Seite 14 wird irrtümlich die Autobahn A3 statt richtig A5 erwähnt. <p>Netzentwurf</p> <ul style="list-style-type: none"> Trasse RSV2 D: Westlich der B291 ist zwischen Carl-Zeiss-Straße und Rennbahnstraße eine durchgehende Linie eingezeichnet. Auf diesem Abschnitt gibt's es keinen existierenden durchgehenden Weg, die Trasse müsste gepunktet dargestellt werden. 	<p>Die Einrichtung eines dauerhaften Fahrradverleihsystems erfolgt voraussichtlich ab 2023 im Rahmen des Projektes RegioWin2030.</p> <p>Zahlen liegen inzwischen vor. Laut Bundesarbeitsagentur pendelten 2020 aus Speyer 319 Sozialversicherungspflichtige nach Walldorf ein; 28 nach Speyer aus. Die Darstellung wird im Abschlussbericht ergänzt.</p> <p>Wird berichtigt.</p> <p>Wird berichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Übernahme</p> <p>Übernahme</p> <p>Übernahme</p>
		<p>Anmerkung zur Radverkehrsstrategie</p> <p>B2/B3 (Seite 4)</p> <p>Wir unterstützen das Vorhaben, die Höchstgeschwindigkeit im Stadtgebiet auf 30 km/h zu beschränken. Dieser Ansatz sollte nicht auf die Wohnstadt beschränken sondern ausgeweitet werden auf alle diejenigen Straßen im Industrie- und Gewerbegebiet, wo die Einrichtung spezieller Radverkehrsanlagen nicht möglich ist. Dadurch</p>	<p>In der Empfehlung B. 2 Absatz 2 wird verdeutlicht, dass auf gemeindeeigenen Straßen eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 angestrebt wird.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Bearbeitung wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auch in der Arbeitsstadt als mögliche Maßnahme überprüft. Dennoch soll „insbeson-</p>	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		würde sicher gestellt, dass Pendler ihren Arbeitsplatz sicher und zügig mit dem Rad erreichen können.	dere in der Wohnstadt“ eine Höchstgeschwindigkeit von max. Tempo 30 weiterhin beibehalten werden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wurde in der Maßnahmenplanung als mögliche Maßnahme für die Bereiche Kleinfeldweg (PP), Otto-Hahn-Straße (P5) sowie Edisonstraße, Ohmstraße und Carl-Benz-Straße (B8b) vorgeschlagen.	Teilweise Übernahme
		A8 Wirksamkeitskontrolle Seite 12 Die Zahlen der Zählstationen sollten im Internet abrufbar sein auch für vergangene Zeiträume.	Wird in Begründung zu Ziel A. 8 ergänzt	Übernahme
		A10 gegenseitige Rücksichtnahme Seite 13 • Zur konsequenten Verfolgung von Verstößen gehört explizit auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs, insbesondere die wirksame Unterbindung des Parkens auf Geh- und Radwegen.	Wird in Begründung zu Ziel A. 8 ergänzt	Übernahme
		B4 Qualitätsstandards Knotenpunkte Seite 19 Wir unterstützen den generellen Ansatz, den Radverkehr in Kreisverkehren im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Dieser Ansatz stößt dort an Grenzen, wo Radverkehrsanlagen links der Fahrbahn angeordnet sind. Hier müssen im Einzelfall andere Lösungen gefunden werden. Hierzu drei aus unserer Sicht nicht sehr gelungene Walldorfer Beispiele: • Mühlwegkreisel Zu enge Kurvenradien; Unfallgefahr im Begegnungsverkehr durch eingeschränkte Sicht (Schallschutzwand)	Empfehlung B. 4 Abs. 3 gibt Vorgaben für den Regelfall. Grundsätzlich ist es danach Ziel, den Radverkehr in innerörtlichen Kreisverkehren auf der Fahrbahn zu führen. Dies schließt jedoch, für Sonderfälle andere Lösungen nicht aus. Eine Einzelfallprüfung bleibt notwendig (vgl. Absatz 1). Vertiefungsplanung Mühlwegkreisel wurde erstellt, Einfädelung auf Kreisfahrbahn vorgesehen.	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>auf der Ostseite.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kreisel am Ortsausgang Richtung Nußloch Aus Walldorf kommend keine erkennbare Radverkehrsführung auf den (nördlich d.h. links der Fahrbahn verlaufenden) Radweg Richtung Nußloch, • Kreisel Ringstr./Bahnhofstr./Wieslocher Str Die (nicht benutzungspflichtige) Radspur auf der rechten Seite in der Bahnhofstraße stadtauswärts endet einfach; wer geradeaus weiterfährt, landet in einem Beet. 	<p>In Maßnahmenplanung berücksichtigt (vgl. P2-025): Bevorrechtigte Führung des Radverkehrs im Seitenraum wird entsprechend Musterlösung 5.5-1 des RadNetz BW vorgeschlagen. (Da Kreisstraße: Abstimmung zu Maßnahmevorschlägen erfolgt mit Baulastträger Rhein-Neckar-Kreis im Rahmen der Umsetzungsplanung) Vertiefungsplanung wurde erstellt. Die ausleitende Radspur soll entfernt werden.</p>	<p>Berücksichtigung Übernahme</p>
<p>4. Generatio- nenbrücke Walldorf e.V.</p>	<p>Schreiben vom 01.09.2021 (Hier einge- gangen per Mail am 01.09.2021)</p>	<p>Radverkehrskonzept - Berücksichtigung der Bedürfnisse Älterer Im wesentlich unterscheiden sich die Bedürfnisse älterer Menschen an ein Radverkehrskonzept nicht von den allgemeinen Anforderungen. Aufgrund des Alters der Radfahrer sehen wir folgende Besonderheiten, denen Rechnung getragen werden sollte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Breite Wege <ul style="list-style-type: none"> • gefahrloses Überholen durch schnellere Fahrer • erfahrungsgemäß „pendeln“ Ältere etwas beim Geradeausfahren 2. Wege getrennt vom Autoverkehr. 3. Einrichten von Fahrrad/Spielstrassen parallel zu Straßen, bei denen das Trennen von Fahrrad- und Kfz-Verkehr nicht möglich ist 4. Wege gut ausgeschildert (Symbole in zyklischen Abständen auf dem Weg,...) 	<p>Zu 1. Und 2.: Aufgrund der Flächenverfügbarkeit kann dem nur in einigen Fällen entsprochen werden. Zu 3.: Einrichtung von Fahrradstraßen wurden im Rahmen des Konzeptes in Teilen geprüft. Die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen. Zu 4.: Die Maßnahmenplanung sieht das Aufbringen von Piktogrammketten in einem Regelaabstand von ca. 50m vor. Zu 5.: Kenntnisnahme, nicht Gegenstand des Aufstellungsverfahrens zum Radverkehrskonzeptes, in Umsetzungs-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>5. Gute Beleuchtung der Wege</p> <p>6. Vermeiden von schmalen Wegen zum Befahren in beiden Richtungen</p> <p>7. Kennzeichnung von Richtungsspuren bei Nutzung eines Weges für beide Richtungen</p> <p>8. Gute Kennzeichnung des Randes der Wege (Katzenaugen)</p>	<p>planungen zu berücksichtigen.</p> <p>Zu 6.: Wird im Rahmen der Möglichkeiten in Umsetzungsplanung berücksichtigt.</p> <p>Zu 7.: Mittels Radpiktogrammen soll die Radverkehrsführung verdeutlicht werden.</p> <p>Zu 8.: Für Pendlerrouen werden weiße Begrenzungslinien als beidseitige Randmarkierungen vorgesehen.</p>	
5. [REDACTED]	Schreiben vom 06.09.2021 (Hier eingegangen per Mail am 06.09.2021)	<p>wir wohnen in der Schwetzingen Straße 63 in Walldorf. In dieser Straße ist eigentlich die 30er Zone, die aber leider kaum eingehalten wird. Selbst die Busse sind hier immer in einem Tempo von mindestens 50 unterwegs. Für Radfahrer ist es hier lebensgefährlich, obwohl hier auch die ganzen Schulkinder jeden Tag fahren müssen wird nichts unternommen. Inzwischen fahren die Radfahrer oft auf dem Fußweg und gefährden hierdurch auch die Fussgänger. Es sollte hier dringend nach einer Lösung gesucht werden.</p> <p>1. Lösung: Man versetzt die Parkmöglichkeiten wieder so wie früher, rechts - links, dadurch wird die Straße ja nicht enger, aber in dieser Zeit war der Verkehr weitaus langsamer und ruhiger</p> <p>2. Lösung: Man macht aus der Schwetzingen und der Heidelberger Straße eine Einbahnstraße und dann am besten mit TEMPO 20</p> <p>Man sollte auch viel mehr Blitzer aufstellen und höhere Bußgelder verlangen.</p>	<p>Als wichtige Hauptverkehrsstraße in der Walldorfer Wohnstadt wird die Schwetzingen Straße als Pendlerroute im Radverkehrskonzept ausgewiesen. Zusätzlich bietet sich insbesondere mit der Basisroute B3 eine wenige befahrene Strecke als Ausweichroute an. Mit der Ausweisung der Kurpfalzstraße als Fahrradstraße soll insbesondere der Schülerverkehr von der Schwetzingen Straße auf die Kurpfalzstraße verlagert werden.</p> <p>Zusätzlich soll das Radfahren auf Gehwegen grundsätzlich vermieden werden. Zur Verdeutlichung wird beidseitig die Markierung von Fahrradpiktogrammketten auf der Fahrbahn der Schwetzingen Straße vorgeschlagen.</p> <p>Zu 1.: Aufgrund der Busverkehre in der Schwetzingen Straße wurde in der Sanierungsplanung unter Berücksichtigung der Schleppkurven von versetzt, angeordneten Parkständen abgesehen.</p> <p>Zu 2.: Aufgrund der Verkehrsbedeutung der Schwetzingen Straße für das Gesamtstraßensystem ist Einbahnstraßenregelung in der Schwetzingen Straße nicht möglich.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen werden im Rahmen der personellen Ressourcen der Stadt durchgeführt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zurückweisung</p> <p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
6. [Redacted]	Schreiben vom 06.09.2021 (Hier eingegangen per Mail am 06.09.2021)	<p>wie telefonisch mit Herrn Konrad besprochen möchte ich folgende kritische Punkte ansprechen.</p> <p>So finde ich es einerseits recht naiv gedacht, dass insbesondere Pendler von umliegenden Ortschaften ihre 500 PS SUV's oder fetten Porsche zu Hause stehen lassen, nur, weil jetzt "schönere/bessere" Schnellradwege vorhanden sind.</p> <p>Hier scheint komplett nicht berücksichtigt zu werden, dass diese ihre Kinder in eine Kita, Kindergarten oder Schule in Walldorf fahren (das Problem der Parkbuchten vor den Schulen ist bereits bekannt) und dies nicht können, wenn sie mit einem Rad nach Walldorf fahren. Ja, die Kinder könnten theoretisch mit dem Bus nach Walldorf fahren, aber die Realität spricht eine andere Sprache und da ändert auch nichts, dass künftig der walldorfer Busstreckenabschnitt kostenlos genutzt werden kann, denn die Kinder bräuchten dennoch eine nicht günstige Monatskarte für ihren eigenen Heimatort und den Weg bis nach Walldorf. Ich kann auch nur für Zeiten sprechen wo ich gerade in Walldorf unterwegs bin, aber wenn es nicht gerade die Stoßzeit der Schulen ist, dann sehe ich ausnahmslos leere Busse herumfahren. Wenn 1-3 Passagiere drin sitzen ist es schon echt viel. Da halte ich als Außenstehender eine Planungsänderung viel sinnvoller. Man könnte, auch unter Beachtung von</p>	<p>Studien untermauern die These, wonach sichere und attraktive Radinfrastruktur zu mehr Radverkehr führen. Bspw. hat das Berliner Klimaforschungsinstitut MCC (Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change) eine deutliche Wirkung von Pop-up-Radwegen im Zuge der Corona-Pandemie festgestellt¹. Demnach hat der Radverkehr, im Vergleich zu Städten, die keine Maßnahmen gesetzt haben, um bis zu 48 Prozent zugenommen. In der Studie wurden Daten von 736 amtlichen Fahrrad-Zählstationen in 106 europäischen Städten sowie Daten des Monitorings des Europäischen Radfahrerverbands zu den Corona-Radwegen genutzt. Störfaktoren wie die grundsätzlich höhere Motivation, in Zeiten der Pandemie mit dem Rad statt mit der U-Bahn zu fahren, oder Unterschiede bei Bevölkerungsdichte, Dichte des ÖPNV-Netzes, Topografie oder Wetter wurden nach Angaben der Verfasser herausgerechnet.</p> <p>Nicht Gegenstand des Radverkehrskonzepts. In Walldorf fahren die einzelnen Linien in den Randzeiten in der Regel</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p>

¹ <https://www.mcc-berlin.net/news/meldungen/meldungen-detail/article/corona-krise-zeigt-mehr-radwege-fuehren-auch-zu-deutlich-mehr-radverkehr.html> Abgerufen am 02.05.2022

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>Corona, zu den Stoßzeiten einen zusätzlichen Bus fahren lassen und zu Zeiten wo praktisch keiner einsteigt den Bus nur jede Stunde statt alle 20 Minuten fahren lassen.</p> <p>Dazu halte ich diese Denkweise ohnehin für recht naiv, wenn man annimmt, dass diese Berufspendler so arg umweltbewusst sein sollen. Denn wären sie es, dann würden sie keinen fetten Porsche oder SUV fahren. Ja, manche Menschen kaufen sich extra einen PKW, in dem sie höher sitzen, um das ein- und aussteigen zu vereinfachen, aber das gilt nicht für die breite Masse, die dennoch ein solches Gefährt nutzen.</p>	<p>stündlich. Nur im Linienbündel ergibt sich eine engere Taktung. Aufgrund der Corona-Situation werden zusätzliche Busse für den Schülerverkehr eingesetzt.</p> <p>Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es nicht, jeden Nutzer für das Radfahren zu gewinnen. Vielmehr ist es nach Einschätzung des Planungsbüros und der Stadtverwaltung ein realistisches Ziel den Radverkehrsanteil auf ca. 20 - 25 % in Walldorf längerfristig zu steigern.</p>	Zurückweisung
		<p>Auch finde ich es ziemlich heuchlerisch, wenn man das ganze Jahr hindurch von Umweltschutz redet und dann ohne zu zögern für einen überschaubaren Personenkreis die Landschaft mit neuen oder zumindest breiteren Radschnellwegen zuflastert/versiegelt.</p> <p>Ich habe in der letzten Zeit des Öfteren mit älteren Bürgern in Walldorf gesprochen und diese haben von den geplanten Maßnahmen noch gar nichts mitbekommen. Doch sind sie auf Grund ihres fortgeschrittenen Alters oder schlicht Unlust nicht gewillt eine entsprechende Rückmeldung abzugeben.</p> <p>Jedenfalls lässt es sich so zusammenfassen, dass sie das bestehende Radwegenetz als ausreichend sehen und bei einem Ausbau befürchten, dass die Radwege mit viel zu vielen Radlern überlastet werden, die auf sie die älteren Verkehrsteilnehmer keine Rücksicht nehmen und sie die Gesamtsituation überfordert.</p>	<p>Die Planung der Radschnellwege ist weniger Gegenstand des innerstädtischen Radverkehrskonzeptes der Stadt Walldorf. Die zwei sich in Planung befindlichen Radschnellwege im Gemarkungsbereich Walldorf orientieren sich an bestehenden Rad- und Fußwegen, um die zusätzliche Flächenversiegelung grundsätzlich möglichst gering zu halten.</p> <p>Wichtiges Anliegen bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes war es auch den Fußverkehr und andere Verkehrsarten in der Maßnahmenplanung zu berücksichtigen. Mit dem Ziel A. 10 „Gegenseitige Rücksichtnahme“ wird auf die Notwendigkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme und angepassten Fahrgeschwindigkeiten in der Radstrategie nochmals explizit hingewiesen. Der öffentliche Verkehrsraum steht allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zu. Entsprechend des § 1 StVO erfordert die Teilnah-</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>Vergleichen lässt sich dies auch gut mit der Verkehrssituation am Schwimmbad wo aus dem ganzem Umkreis Badegäste nach Walldorf kommen, weil es hier billiger ist als in ihrer Stadt. Es wird nicht nur der Parkplatz vor dem Schwimmbad oder Sportplatz zugeparkt, nein sogar der Schulparkplatz und selbst der Parkplatz des Tierparks wird schon mittags um 13-15 komplett zugestellt. Ich kann jedoch nur aus meiner Erfahrung mit einer Jahreskarte im Jahr vor Corona sprechen.</p> <p>Jedenfalls befürchten die älteren Bewohner, mit denen ich gesprochen habe, genau solch eine Situation mit einem gut ausgebauten Radschnellweg. Immerhin handelt sich bei den Radlern oft genug um jene, die auf der Straße ebenso rücksichtslos mit ihren fetten PKW's rücksichtslos gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern rasen und sich in jede Lücke drängen.</p>	<p>me am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme. Dabei hat sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet, behindert oder belästigt wird.</p> <p>Zur Verdeutlichung der notwendigen Rücksichtnahme wird vom Planungsbüro vorgeschlagen, auf einigen Wirtschaftswegen Bodenmarkierung oder Verkehrsschilder mit Rücksichtnahme verstärkender Symbolik z.B. "Grüßen statt Klingeln", "Rücksicht macht Wege breit" hinzuweisen. (Vgl. Maßnahme B6-001).</p>	Kenntnisnahme
			- Nicht Gegenstand des Radverkehrskonzeptes	Kenntnisnahme
		<p>Genauso bin ich auch kein Freund der Förderung von E-Bikes und zwar ganz einfach aus dem Grund, dass praktisch niemand einen Helm aufhat und sie mit 20-25</p>	-	Kenntnisnahme

Bürger/in,
Verband/
Behörde

Datum

Anregungen

Abwägungsempfehlung zu den Anregungen

Folgerung

		km/h durch die Gegend heizen und dabei oft genug vergessen, dass bei dieser höheren Geschwindigkeit der Bremsweg länger ist als zuvor mit ihrem normalen Fahrrad.		
		Was ich hingegen gut finde ist, dass endlich mehr Abstellflächen für Fahrräder geschaffen werden sollen. Auch das man endlich mal in die Pötte kommt und verblasste Fahrbahnmarkierungen erneuert ist sinnvoll, wobei ich mich ernsthaft frage warum dies erst mittels eines teuren Gutachtens festgestellt werden muss und nicht schon nach einer Meldung beim Rathaus passiert. Als ich ein Schlagloch meldete wurde es schließlich auch zeitnah "gefüllt".	Die Remarkierungen auf Fahrbahnen ist weniger Gegenstand des Radverkehrskonzeptes. Es geht dabei vielmehr um das Gesamtkonzept zur Radverkehrsförderung, hier ist unabhängig von der Behebung einzelner Mängeln im Bestand eine gesamtstädtische Betrachtung notwendig. Dies wurde im Rahmen der Behandlung der vielfältigen Anregungen aus der Onlinebeteiligung zum Mobilitätspakt deutlich.	Kenntnisnahme
		Aber auch die Idee Straßen zu Fahrradstraßen zu machen halte ich nicht zielführend. Einzig ein Schild ohne Kontrolle bringt gar nichts. Es führt erst zu einer Veränderung des Fahrverhaltens, wenn man einen Blitzer aufstellt und die PKW Fahrer dann "gezwungen" werden langsamer zu fahren. Dann kommen Schulkinder auch leichter über die Straße. Ich denke genau dieses Gefühl der Sicherheit, insbesondere für Kinder, wird am ehesten eine Veränderung herbeiführen und ein Umdenken beginnen was die Nutzung eines Fahrrads angeht. Erst wenn sich die Kinder und anderen möglichen Fahrradnutzer auch sicher auf den Straßen fühlen, werden sie dieses auch regelmäßig nutzen.	Es sind mit der Einführung einer Fahrradstraße noch weitergehende Maßnahmen als die Umwidmung der Verkehrsfläche notwendig. Bspw. wird eine Bevorrechtigung an den Kreuzungsbereichen geprüft. Im Rahmen der personellen Ressourcen werden fortlaufend Verkehrskontrollen durch die Stadt Walldorf durchgeführt.	Berücksichtigung Kenntnisnahme
7. [REDACTED]	12.10.2021	Ich spreche natürlich für meine Familie 😊 Unsere Situation: 4-köpfige Familie. Wohnhaft im Nelly-	Nicht Gegenstand des Radverkehrskonzeptes: -	Kenntnisnahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>Sachs-Weg (Mühlweg). Ein Kind in der Schillerschule, ein Kind am Gymnasium. Meine Frau bei MLP, ich bei SAP. Ein Auto - Firmenwagen. Sprit wird von der Firma übernommen.</p> <p>Wir versuchen unsere Kinder so gut wie möglich mitzugeben, dass man lieber gehen, Fahrrad fahren oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen soll.</p> <p>Ich laufe zur Arbeit, meine Frau fährt Fahrrad. (Vor Corona, jetzt irrelevant wegen Homeoffice)</p> <p>Die Kleine fährt mit dem Roller in die Schule.</p> <p>Die Große mit dem Fahrrad. Bei starkem Regen fährt sie mit dem Bus. Sie läuft bis zur Bushaltestelle Mühlwegkreisel. Dort angekommen muss sie leider im Regen auf den Bus warten, weil es kein Häuschen oder Vordach gibt. Sie wird das erste Mal nass. Der einzige durchgehende Bus 708 fährt nur bis zum Schwimmbad. Dort muss sie das nächste Mal im Regen zur Schule laufen.</p> <p>Es ist schade, dass ein Wohngebiet so schlecht an die weiterführende Schule angebunden ist.</p> <p>Vorschlag 1: Busse sollten nicht Schwimmbad als Endhaltestelle haben, sondern das Schulzentrum + Bushäuschen wären toll!</p> <p>Sie hat z.Zt. 13:00 oder 14:40 oder 15:30 Schluss. Der einzige direkte Bus 708 fährt aber nur stündlich.</p> <p>Vorschlag 2: zusätzliche Busangebote zwischen 13:00 und 16:00</p> <p>Einleitend habe ich über den Firmenwagen geschrieben. Es ist halt für viele egal, ob sie Sprit verbrauchen. Was nicht egal ist: Parkgebühren. Es ist schade, dass Parken</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Die Errichtung von Wartehäusern wird an allen Bushaltestellen geprüft. Wo die Platzverhältnisse die Errichtung eines Wartehäuschens zulassen, wird die Errichtung beabsichtigt.</p> <p>Es ist ständige Aufgabe die Linienführung des ÖPNV zu optimieren. Leider kann nicht jede gewünschte Direktverbindung angeboten werden.</p> <p>Neben den Direktverbindungen stehen auch Verbindungen mit Umstiegen an der Drehscheibe zwischen Schulzentrum und Mühlwegkreisel zur Verfügung, sodass eine dichtere Taktung erreicht wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>in Walldorf kein Geld kostet. Besonders zu beobachten ist es in der Hauptstraße und an der Drehscheibe. Wenn ich am Wochenende zum Bäcker gehe, sind da so viele Autos mit dem gleichen Ziel unterwegs. Wenn man Parken ab der ersten Minute bezahlen muss, überlegt man sich ob man den Weg wirklich mit dem Auto zurücklegt.</p> <p>Vorschlag 3: Parkgebühren erheben. So, das waren meine 3 Punkte. Die ersten 2 würden es mir und meiner Familie erleichtern. Der 3 ist ziemlich allgemein.</p> <p>Ich hoffe, ich konnte es gut begründen. Falls nicht - oder falls ich mich irre, freue ich mich natürlich über eine Rückmeldung :)</p>	- Nicht Gegenstand des Radverkehrskonzeptes	Kenntnisnahme
8. [REDACTED]	16.10.2021	<p>gern sende ich Ihnen meine Verbesserungswünsche zu Fahrradwegen in Walldorf:</p> <p>- Bahnhof Walldorf/Wiesloch, Unterführung: Aufstieg zu dem Bahnsteig Richtung Heidelberg – Eine Schiene oÄ installieren, um Fahrrad nach oben führen zu können Jetzt gibt es nur eine Treppe – wir müssen Fahrräder (wie auch schweres Gepäck) tragen! Alternative ist der Aufzug, das ist mE zu umständlich, und wg. Umweltbelastung und insbesondere in Corona-Zeit zu vermeiden.</p> <p>- Tari-Bike und die Tankstelle (mit Hermes-Versand ☺) Zu Fuß oder mit dem Fahrrad vom Industriegebiet aus zu erreichen Zur Zeit ist ein langer Umweg nötig, um die B39 zu überqueren. Ich drücke die Daumen für unsere Fahrradstadt!</p>	<p>- Hinweis wurde an Zweckverband Wiesloch-Walldorf weitergeleitet.</p> <p>- Eine direkte Erschließung der ansässigen Unternehmen im Gewerbegebiet Kleinfeldweg vom Industriegebiet aus ist aufgrund der Barrierewirkung der L723 und Walldorfer Straße nicht möglich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
9. [REDACTED]	18.10.2021	mit großem Interesse habe ich gelesen, dass Sie die Bürger:innen bei der Verbesserung des Fahrradverkehrs in	Das Radverkehrskonzept ist eine Maßnahme und Folge aus den Vorschlägen der Onlinebeteiligung im Rahmen	Zurückweisung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
[REDACTED]		Walldorf beteiligen möchten. Dazu folgende Gedanken: Im vergangenen Jahr wurden im Rahmen des Mobilitätspakts sehr viele Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation eingereicht. Werden diese ignoriert?	des Mobilitätspaktes. Die vielfältigen – teilweise sich auch widerstreitenden - Vorschläge haben verdeutlicht, dass eine qualifizierte Beantwortung und Bearbeitung der Hinweise nur aufgrund eines übergeordneten Konzeptes behandelt werden können. Die bereits angebrachten Vorschläge aus dem Mobilitätspakt werden im Rahmen der Konzepterstellung berücksichtigt (siehe unten). Kleinere Verbesserungsmaßnahmen wurden und werden fortlaufend durchgeführt. (vgl. https://www.mobipakt-wa-wi.de/beteiligung unter 3.: Alle Vorschläge, Anregungen und Hinweise wurden, wie bereits beschrieben, in einem ersten Schritt mit einem „Ampelsystem“ bewertet.)	
		Mich wundert es, dass Sie den Fuß- und Fahrradverkehr dem Autoverkehr gleichstellen möchten. Sollte es angesichts des Klimawandels nicht selbstverständlich sein, dass dem Fuß- und Fahrradverkehr sowie dem öffentlichen Nahverkehr der Vorrang eingeräumt werden?	Angesichts der baulichen Realität und der aktuellen Verkehrsflächenaufteilungen ist eine Gleichstellung von Fuß- und Radverkehr mit MIV bereits nach Auffassung der Verwaltung ein Erfolg (Vgl. Begründung zum Ziel A. 3 „Umweltverbund stärken“). Im Absatz 2 zum Ziel A.3 wird bereits mit dem Satz 2 darauf hingewiesen, dass auf Umwidmungen von Kfz-Verkehrsflächen zugunsten Rad- und Fußverkehrs hinzuwirken ist.	Zurückweisung/ Teilweise berücksichtigt
		Überrascht hat mich, dass Sie die Kurpfalzstraße zur Fahrradstraße machen möchten. Da ich dort lange gewohnt habe und auf den täglichen Spaziergängen regelmäßig vorbeikomme, weiß ich, dass diese Straße sicher kein Verkehrsbrennpunkt ist.	Aufgrund der Lage bietet sich die Kurpfalzstraße für eine Ausweisung als Fahrradstraße als wichtige Nord-Süd-Achse an. Bereits heute stellt die Kurpfalzstraße eine wichtige Straßenachse zum Schulzentrum dar, die von vielen Schülerinnen und Schülern genutzt wird. Gerade weil die Kurpfalzstraße im Vergleich zur Schwetzingen und Dannhecker Straße weniger ein Verkehrsbrennpunkt darstellt, bietet sie sich diese als erste Fahrradstraße in Walldorf an. Durch die weitere Aufwertung der Kurpfalzstraße	

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
			soll so weiterer Schülerradverkehr von der Schwetzinger und Dannhecker Straße auf die attraktive Kurpfalzstraße verlagert werden. So kann insbesondere am Verkehrsbrennpunkt Schwetzinger Straße eine Entlastung erreicht werden.	
		Warum wird nicht endlich überall in den Wohngebieten Tempo 30 eingeführt, d.h. in der Nußlocher Straße und in der Bahnhofstraße? Frau Staab hatte mich in einer Bürgersprechstunde darauf hingewiesen, dass die Nußlocher Straße eine Landesstraße sei und man Änderungen beim Land beantragen müsse. Seit 10 Jahren wird der Ministerpräsident von Baden-Württemberg von den Grünen gestellt. Es ist kaum zu glauben, dass sich die Landesregierung einem solchen Anliegen nicht anschließen würde.	Sowohl die Nußlocher Straße als auch die Bahnhofstraße sind Kreisstraßen. Als solche kann die Stadt Walldorf keine Geschwindigkeitsreduzierungen anordnen. Allerdings wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung erreicht, dass auf der Bahnhofstraße ab Höhe Walzrute über die Drehscheibe bis zur Nußlocher Straße Tempo 30 aus lärmschutzgründen seit Dezember 2021 angeordnet wurden.	Kenntnisnahme
		Haben die Anwohner der Nußlocher Straße und die Kinder, die zur Waldschule gelangen möchten, kein Recht auf mehr Sicherheit, weniger Schadstoffe und Lärm? Blitzanlagen werden in Walldorf überall dort aufgestellt, wo ganz sicher niemand mehr als 50 km/h fährt. In der Nußlocher Straße hingegen, wo Autofahrer gern mal die 70 km/h deutlich überschreiten, wird nichts unternommen.	Die Nußlocher Straße liegt nicht in der Baulastträgerschaft der Stadt Walldorf. Die Stadt Walldorf kann daher hier keine Geschwindigkeitskontrollen durchführen. Die Zuständigkeit liegt beim Rhein-Neckar-Kreis.	Kenntnisnahme
		Warum wird nicht endlich etwas gegen das Zuparken der Bürgersteige unternommen? Es ist verboten, ist aber in der Nußlocher Straße die Regel. Fußgänger, Kinder auf Fahrrädern, Rollatorfahrer usw. dürfen gern auf die Straße ausweichen.	Im Rahmen der personellen Ressourcen finden durch das Ordnungsamt fortlaufend Kontrollen statt. Mit dem Ziel A. 10 ist eine konsequente Verfolgung von Rechtsübertretungen auch bereits in der Radstrategie für die Zukunft festgehalten. In der Begründung zum Ziel A. 10 wird nochmals explizit darauf hingewiesen, dass zur conse-	Berücksichtigung, Übernahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
			quenten Verfolgung von Verstößen auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs zählt.	
		Warum richtet man nicht in der Nußlocher Straße genauso wie in der Schwetzinger Straße auf einer Seite einen Parkstreifen ein und markiert rechts und links einen Fahrradweg?	Der Vorschlag wird in den Maßnahmenkatalog aufgenommen (vgl. P2 -018). Anordnung der Parkstreifen ist nur in Abstimmung mit dem Landkreis Rhein-Neckar zu organisieren.	Übernahme
		Warum gibt es Geld für ein Parkleitsystem – wieder eine Maßnahme, die den Autoverkehr stärkt?	Das Parkleitsystem dient allgemein dazu, den Parksuchverkehr zu vermeiden. Es dient somit auch anderen Verkehrsarten.	Zurückweisung
		Warum gibt es kein Geld für zusätzliche Fahrradständer auf der Drehscheibe? Ich muss mein Fahrrad dort regelmäßig an einem Straßenschild anschließen. Man müsste nur auf der Seite von Rossmann ein paar der Parkverhinderungsstangen herausnehmen und durch Fahrradständer ersetzen.	Das Aufstellen zusätzlicher Fahrradabstellanlagen ist weniger eine finanzielle Frage, sondern vielmehr der Flächenverfügbarkeit im Straßenraum. Dabei sind insbesondere auch die Belange des Fußverkehrs ebenfalls zu berücksichtigen. Weitere Stellplatzmöglichkeiten werden geprüft. Das Planungsbüro schlägt vor, insgesamt 200 neue Stellplatzanlagen in den nächsten Jahren in Walldorf zu schaffen.	Berücksichtigung
		Katastrophal ist die Fahrradparksituation an Nahversorgungszentrum. Der Fahrradständer bei EDAKA ist in 30 (?) cm Höhe angebracht. Ich habe schon in der Grundschule gelernt, dass man Fahrräder am Rahmen, nicht am Vorderrad anschließen soll. Für Ältere und Menschen mit Rückenschmerzen sind die niedrigen Fahrradständer eine Zumutung. Autofahrern wird das Parken doch auch nicht so schwergemacht. Bitte machen Sie sich doch einmal die Mühe und vergleichen Sie die Anzahl der Autoparkplätze in Walldorf mit der der Fahrradständer.	Bei den Fahrradständern am Nahversorgungszentrum handelt es sich um private Fahrradständer der Fa. Aldi und Edeka. Weiterleitung der Anregung an die Unternehmen erfolgt.	Kenntnisnahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		Warum gibt es in der Walzrute vor der Brücke ins Industriegebiet keinen Bürgersteig?	Nicht Gegenstand des Radverkehrskonzeptes. Eine Markierung eines Gehwegbereichs in diesem Bereich ist in Vorbereitung.	Kenntnisnahme
		In der Ringstraße gibt es auf der einen Seite einen breiten Fußweg. Er war, als ich 1998 nach Walldorf zog, durch ein aufgemaltes Fahrrad als Radweg markiert. Auf einer Bürgerversammlung gab die Gemeinde Jahre später bekannt, dass dieser Weg nie ein Radweg gewesen sei. Daraufhin wurde das aufgemalte Fahrrad entfernt. Auch hier überlässt man es lieber den Autofahrern, den Gehweg zuzuparken, als Fahrradfahrern einen sicheren Radweg zu bieten.	Aufgrund der wiederholten Unterbrechungen des Gehwegs durch Baumscheiben eignet sich der Fußweg nicht als gemeinsamer Fuß- und Radweg. Mit 2,50 m Breite im Bereich der Baumscheiben entspricht die Gehwegbreite dem Regemaß für Fußgängerwege. Zur Konfliktvermeidung zwischen Fußgängern und Radfahrern wird daher empfohlen den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Entsprechend der Empfehlung der Radstrategie B 2 soll in Bereichen mit Tempo 30 der Radverkehr als Fahrverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.	Zurückweisung/Kenntnisnahme
		Fahrradschilder (Schilder mit einem Fahrrad und Pfeil) sind nur nützlich, wenn darauf steht, wohin sie führen.	Wird berücksichtigt. (vgl. Ziel A. 6 und Empfehlung B. 6) An neuralgischen Punkten besteht bereits heute eine Radwegausweisung. Diese werden durch zusätzliche Zwischenwegweiser verdichtet.	Kenntnisnahme
		In den neuen Wohngebieten gibt es ausreichend Straßenbeleuchtung. In den älteren Wohngebieten muss man bei Dunkelheit in einigen Straßen gut aufpassen.	Im Rahmen anstehender Um- und Aufrüstungen bestehender Straßenbeleuchtungen wird die Ausleuchtung überprüft.	Kenntnisnahme
		In Münster geht der Bürgermeister mit gutem Beispiel voran. Er ist ständig mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs. Es wäre schön, wenn der Walldorfer Gemeinderat diesem Beispiel folgen würde.	Bei der Aktion Stadtradeln belegte die Stadt Walldorf 2020 mit 54.000 Kilometern und 158 Kilometer pro Mandatsträger den ersten Platz und durfte sich somit fahrradaktivstes Kommunalparlament (in der Rubrik 10.000–49.999 Einwohnerinnen und Einwohner) nennen.	Kenntnisnahme
10. [Redacted]	Schreiben vom 18.10.2021 (Hier einge-	zuerst einmal muss ich sagen, dass mir das geplante Radwegenetz sehr gut gefällt und für Walldorf sicherlich einen großen Gewinn darstellt. Meine Anmerkungen und Kritik beziehen sich primär auf die Umsetzung ein-	-	Kenntnisnahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
	gangen per Mail)	<p>zelner Punkte. Dabei ist mir klar, dass Vieles nicht kurzfristig zu realisieren ist und sowohl finanzielle Aspekte als auch bestehende Strukturen zu berücksichtigen sind. Außerdem gehe ich davon aus, dass diese Email eventuell auch von Personen gelesen wird, die nicht im Detail mit dem Radverkehrskonzept vertraut sind, so dass ich manchmal etwas mehr erkläre als vielleicht nötig.</p>		
		<p>Systematische Sicherheit Ich betrachte das Radverkehrskonzept primär aus dem Blickwinkel der systematischen Sicherheit, das in den Niederlanden seit Jahrzehnten sehr erfolgreich in der Verkehrsplanung angewendet wird. Systematische Sicherheit besagt im Wesentlichen, dass die Verkehrsführung so gestaltet werden sollte, dass Unfälle soweit wie möglich ausgeschlossen werden. Grundlage ist die Erkenntnis, dass Menschen Fehler machen. Deshalb müssen mögliche Fehler mit in die Verkehrsplanung eingehen. Für den Radverkehr bedeutet das unter anderem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radwege sollten klar vom übrigen Verkehr getrennt sein. 2. Insbesondere an Kreuzungen sollten Radfahrer besonders geschützt sein, z. B. durch eigene Wege oder kleine Inseln, die Radfahrer vor dem Autoverkehr schützen. 3. Vorfahrtsrechte sollten sich intuitiv ergeben. Wenn Schilder notwendig sind, um die Vorfahrt zu regeln, wurde das Prinzip der systematischen Sicherheit ver- 	<p>Mit der Radstrategie soll einen wesentlichen Baustein zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer darstellen, indem grundsätzliche Empfehlungen für den Umgang mit in Walldorf spezifischen Konfliktsituationen erarbeitet wurden, um systematisch die Radverkehrssicherheit zu erhöhen. Dabei fordert die Radverkehrsstrategie bspw. die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30, 20 oder 7 km/h zu begrenzen, da eine Trennung des Radverkehrs vom übrigen Verkehrs in einer gebauten und gewachsenen Stadt mit begrenzten Straßenräumen meist nicht möglich ist. So soll das Mitfließen im Mischverkehr erleichtert werden. Auch und besonders in Kreuzungsbereichen sind häufig keine Flächen für eigene Radwege, Querungshilfen etc. vorhanden. Die Radstrategie gibt aber mit dem Grundsatz B. 4 Empfehlungen zum verträglichen und einheitlichen Umgang an Knotenpunkten. Wird in der Begründung zur Empfehlung B. 4 auf S. 19 als Erläuterung zum Absatz 1 ergänzt.</p>	<p>Kenntnisnahme Übernahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>letzt.</p> <p>Rechts vor Links Die Hauptursache für Unfälle in Walldorf sind Rechts-vor-Links-Kreuzungen, und damit meine ich das Design der Kreuzungen, nicht das Nichtbeachten der Vorfahrtsregeln. Die Probleme mit Rechts-vor-Links:</p> <p>1. Es funktioniert nicht! Ich erlebe tagtäglich, dass Walldorfer die Rechts-vor-Links-Regel nicht korrekt interpretieren (oder bin das etwa ich?). Die Gründe dafür sind vielfältig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Widersprüchliche Verkehrsregeln verwirren. Da gibt es die Linksabbieger, Geradeausverkehr mit Hindernis auf der Fahrbahn, Spielstraßen, Spielstraßen als Durchgangsstraßen, Einfahrten, die aussehen wie Straßen und umgekehrt, u.s.w. - Das Vorfahrtdesign in Walldorf ist nicht konsistent. Manchmal herrscht Rechts-vor-Links, manchmal gibt es Vorfahrtstraßen. Das Aussehen der Straßen gibt keine intuitiven Hinweise, welche Regel gerade gültig ist. - Vorfahrtstraßen sind häufig extrem schlecht einsehbar. Gestern hatte ich sogar den Fall, dass ein Autofahrer ein haltendes Fahrzeug überholt hat, welches den Blick auf die Straße von rechts vollkommen versperrt hat. <p>2. Die häufig komplexen Verkehrssituationen an Rechts-</p>	<p>Die Unfallanalyse in Walldorf aus den Jahren 2015 bis 2020 zeigt, dass die häufigste Unfallursache in Walldorf nicht das Nichtbeachten der Rechts-vor-Links-Regelung (15%), sondern das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (19%) ist; Und dies obwohl wesentlich mehr Verkehrsknoten in Walldorf als Rechts-vor-Links-Kreuzungen ausgestaltet sind.</p> <p>Mit der Kennzeichnung der Rechts-vor-Links-Kreuzungen mit Wartelinien wird explizit in Walldorf nochmals auf die bestehende grundsätzliche Regelung hingewiesen.</p> <p>Durch die Radstrategie und insbesondere der Empfehlung B. 4 soll ein konsistentes Vorfahrtdesign für Walldorf etabliert werden, indem durch die Empfehlung B. 4 Qualitätsstandards für eine grundsätzliche Einbindung des Radverkehrs an Knotenpunkte erarbeitet sind. Dennoch werden weiterhin auch Einzellösungen in verschiedenen gelagerten Fällen notwendig sein. Bei den bestehenden Vorfahrtsregelungen in Walldorf hat nicht zuletzt die Bevorrangung des ÖPNV-Busverkehr eine erhebliche Auswirkung auf die geltenden Vorfahrtsregelungen (vgl. unten unter 15. Stellungnahme Amt für Nahverkehr). Die Belange anderer Verkehrsarten werden weiterhin zu berücksichtigen sein.</p> <p>- siehe Ausführungen oben</p>	<p>Zurückweisen</p> <p>Teilweise Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>vor-Links-Kreuzungen führen dazu, dass Radfahrer übersehen werden.</p> <p>3. Rechts-vor-Links-Kreuzungen machen sowohl Fahrradfahren als auch Autofahren ziemlich unbequem. Fahrradfahrer müssen vor jeder Kreuzung abbremsen und wieder anfahren. Ich habe neulich eine Mutter mit Kind beobachtet und das Anfahren bereitete ihr sichtliche Mühe. Für Autofahrer sind solche Kreuzungen ebenfalls unbequem und machen es fast unmöglich, Fahrradfahrer sicher zu überholen. Für Radfahrer hingegen ist es unangenehm, ständig ein Auto hinter sich zu haben, das nicht überholen kann.</p> <p>=> Ich plädiere dafür, dass Radrouten als Fahrradstraßen mit Vorfahrt ausgelegt werden. Ich kann mir vorstellen, dass diese Regel auch Autofahrern entgegenkommt, weil es ihnen ermöglicht, Radfahrer leichter zu überholen (mehrere Fahrradfahrer nebeneinander sind selten).</p> <p>=> An Kreuzungen sollten Radfahrer besonders geschützt werden. Ein Einleiten vor Fahrrädern auf Kreuzungen und Kreisel sollte vermieden werden, weil genau dort die Unfallschwerpunkte sind.</p>	<p>Die bestehende Vorfahrtsregelung dient insbesondere der Geschwindigkeitsreduktion und dem Einhalten der Tempo-30-Regelung. Diese Geschwindigkeitsreduktion erleichtert somit auch das Mitschwimmen des Radverkehrs im Mischverkehr.</p> <p>Die Kurpfalzstraße wird als erste Fahrradstraße Walldorfs vorgesehen. Eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße ist vorgesehen und wird in der Umsetzungsplanung geprüft. Als eine Art Vorstufe der Fahrradstraße sieht das Konzept vor, mittels Bodenmarkierungen den KFZ-Verkehr für das Radfahren zu sensibilisieren.</p> <p>Die Empfehlung B. 4 sieht vor an Kreisverkehren den Radverkehr im Regelfall innerorts auf der Fahrbahn zu führen. Dies empfiehlt sich im Regelfall, da Studien zeigen, dass das Gefahrenpotenzial für Radfahrende auf der Kreisfahrbahn in der Regel geringer ist. Auch in Walldorf kommt es vermehrt bei Überquerungen der Kreisverkehrszufahrten zu Unfällen zwischen Radfahrern und Pkws.</p> <p>In den Überleitungsbereichen ist für Radfahrer in Verflechtungsbereichen ein „Rückenschutz“ (Poller, bauliche Verengung, Sperrstreifen) anzulegen, sodass Kfz-Fahrer nicht unvermittelt in die Radverkehrsanlage einfahren können und Radfahrer bei der Einleitung auf die Fahrbahn geschützt sind.</p>	<p>Kenntnisnahme/Zurückstellung</p> <p>Zurückweisung</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>Kreuzung Bürgermeister-Willinger-Str - Walzrute Diese Kreuzung ist Walldorfs Unfallschwerpunkt. Aus Sicht der systematischen Sicherheit bestehen folgende Probleme:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Vorfahrtsregelung ist kontra-intuitiv. Eine kleine Nebenstraße kreuzt eine optisch breite Hauptverkehrsstraße. Die Nebenstraße hat Vorrang. Die Klötze am Fahrbahnrand der Bürgermeister-Willinger-Straße stellen sowohl für Fahrradfahrer als auch für Autofahrer eine Gefahr dar und ziehen die Aufmerksamkeit auf sich. Die Folge ist, dass Radfahrer übersehen werden. In Gefahrensituationen haben sie auch keine Möglichkeit, schnell die Straße zu verlassen. Es besteht keinerlei Schutz für Radfahrer. <p>=> Eine geeignete Maßnahme wäre ein völliger Umbau der Kreuzung mit eigener Führung für Radfahrer. Die geplante Aufpflasterung sehe ich aus folgenden Gründen skeptisch:</p> <ol style="list-style-type: none"> Sie verringert die Geschwindigkeiten. Damit sinkt zwar das Unfallrisiko, aber das eigentliche Problem wird nicht angegangen. Aufpflasterungen sind für Radfahrer unbequem und unter Umständen gefährlich. Ich denke hier besonders an die zahlreichen älteren Walldorfer, die regelmäßig Fahrrad fahren und zum Teil schon sehr unsicher sind. <p>Wenn es schon eine preisgünstige Lösung sein muss, würde ich deshalb ein optisches Hindernis bevorzugen, wie beispielsweise eine großflächige farbige Markierung.</p>	<p>- Die Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Bürgermeister-Willinger-Str. –Walzrute ist zur Bevorrechtigung des Busverkehrs angeordnet. Unabhängig vom Radverkehrskonzept sind hier Lösungsmöglichkeiten in Prüfung.</p> <p>- Mittels Sharrows / Fahrradpiktogrammen soll auf Fahrradfahrer in der BMW-Str. hingewiesen werden. Diese sollen so angeordnet werden, dass der Radverkehr einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhält.</p> <p>- Von einer Aufpflasterung wird abgesehen. Stattdessen ist auf Grund der Komforteinbuße für den ÖPNV und für Radfahrer sowie einer möglichen Lärmbelästigung für die Anwohner als geeigneter Kompromiss eine flächige Markierung als Farbwechsel zur Hervorhebung des Kreuzungsbereichs in Prüfung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Übernahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>Schutzstreifen für Fahrradfahrer Schutzstreifen sind in Deutschland populär, werden in der Praxis aber oft von Autofahrern benutzt. Obwohl sie meines Wissens kein besonderes Gefährdungspotential besitzen, würde ich hier eine vollflächige farbige Markierung des Radwegs bevorzugen. Das macht das Radfahren zumindest subjektiv sicherer und die subjektive Gefahr ist für viele Menschen ein Grund, nicht Fahrrad zu fahren.</p>	<p>Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Schutzstreifen sind im Gegenteil zur Radfahrstreifen Teil der Fahrbahn und dürfen aus diesem Grund vom Kfz-Verkehr, sofern keine Gefährdung besteht, mitbenutzt werden. Grundsätzlich sind weder Schutzstreifen noch Radfahrstreifen auf Tempo 30 Straßen nicht bzw. nur in Ausnahmefällen möglich. Zusätzlich ist für eine beidseitige Markierung von Schutzstreifen grundsätzlich eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,60 m notwendig. In der Walldorfer Wohnstadt sind im Regelfall die fahrbahnbreiten geringer. Die vorgeschlagene Markierung ist in Walldorf daher meist keine Möglichkeit.</p>	<p>Zurückweisung Herr Brecht</p>
11. 	20.10.2021	<p>Kurz vor der Deadline würde ich gerne noch ein Vorschlag für das Fahrradkonzept in Walldorf einreichen. Ich hatte auch an Ihrer Info-Veranstaltung am 29.9. teilgenommen. Es handelt sich hierbei um die Erich-Kästner-Strasse in Walldorf Ost. Zu Nicht-Corona-Zeiten gibt es hier viele fahrradfahrende Berufspendler aus Heidelberg/Sandhausen/Nussloch, die durch diese Strasse über den Mühlwegkreisel zur SAP fahren. Im mittleren Bereich dieser Strasse (zwischen der Hausnummer 1 bis 9a auf der einen und 42 bis 46) gibt es eine Engstelle, bedingt durch parkende Autos (siehe 1. Foto im Anhang). Durch diesen Bereich können deswegen nur Autos bzw. Fahrräder in eine Richtung durchfahren. Dabei ist schwer einsehbar, ob einem Autos aus der anderen Richtung entgegenkommen. In diesem Bereich</p>	<p>An der angesprochenen Stelle gab es in den Jahren 2015-20 einen Unfall.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>gab es auch schon Fahrradunfälle, wie ich auf der Info-Veranstaltung auf einer Karte einsehen konnte. Es kreuzen an dieser Stelle eben auch viele Radfahrer, die von der Innenstadt durch die Felder zum Bahnhof fahren wollen.</p> <p>Diese Engstelle stellt auch für Fußgänger eine Herausforderung dar, weil aufgrund der parkenden Autos der verbleibende Fußweg recht schmal ist (siehe Foto 2). Auch für Autofahrer ist dieser Bereich eine Stelle mit viel Konfliktpotential: Es wurden dort schon mutwillig parkende Autos zerkratzt und beim Vorbeifahren geschrammt (weil zu eng).</p> <p>Der Vorschlag wäre, die Erich-Kästner-Strasse an der Einkreuzung des Mühlwegs für den Durchgangsverkehr zu sperren (z.B. durch Poller), aber für den Fahrradverkehr offen zu halten. Also ähnlich wie auf der parallel verlaufenden Bert-Brecht-Strasse (hinter dem Haus der Kinder).</p> <p>Es wäre sinnvoll, die Verkehrssituation in der Strasse gesamtheitlich zu betrachten: Laut ursprünglichen Bebauungsplan war in der Erich-Kästner-Strasse eigentlich eine viel lockere Bebauung geplant gewesen. Letzendlich wurde stark verdichtet gebaut, aber die Parkflächen und Straßen nicht entsprechend konzipiert. Von Anwohnern, die seit dem Bau der Häuser dort wohnen, habe ich gehört, dass in der Erich-Kästner-Strasse eigentlich keine Straße mit Gegenverkehr geplant war. Der ursprünglich ausgewiesene Fahrradweg wird nun als Parkfläche genutzt, obwohl diese nicht als solche aus-</p>	<p>Die Thematik des Durchgangsverkehrs wurde in der Vergangenheit bereits häufiger diskutiert. Vor Jahren wurde durch das Ordnungsamt hierzu eine Verkehrszählung mit Kennzeichenverfolgung durchgeführt. Die Auswertung hat nach Aussage des Ordnungsamts nicht belegen können, dass die Verkehrsmengen durch den Durchgangsverkehr bestimmt werden – im Gegenteil. Auch wesentliche Geschwindigkeitsüberschreitungen konnten bei mehreren Verkehrskontrollen nicht festgestellt werden.</p>	

Bürger/in,
Verband/
Behörde

Datum

Anregungen

Abwägungsempfehlung zu den Anregungen

Folgerung

		<p>gewiesen ist. Die Autos parken leider auch oft recht großzügig auf dem Fußweg, weil die Straße für den Durchgangsverkehr recht eng ist. Der Parkdruck hat auch in der letzten Zeit zugenommen (z.B. durch parkende Wohnmobile, ein neuegebautes Haus, zunehmender Anzahl von Hundebesitzern, die ihr Auto in der Strasse parken, um auf die Hundewiese zu gehen). Auch außerhalb der genannten Engstelle ist die Situation problematisch:</p> <p>Bei Gegenverkehr fahren viele Autofahrer teilweise auf dem Fußweg. Wenn die Straße frei ist, wird in der Regel viel schneller als 20 km/h gefahren. Das ist zum Beispiel im vorderen Bereich der Erich-Kästner-Strasse (Richtung Mittlerer Mainzer Weg) kritisch, weil dort auf beiden Seiten Spielplätze sind und deswegen oft Kinder über die Straße laufen.</p> <p>Aufgrund der oben beschriebenen Situation möchte ich Sie bitten, den oben genannten Vorschlag (Sperrung der Erich-Kästner-Strasse für den Auto-Durchgangsverkehr mit Durchlässigkeit für Radfahrer) im Rahmen des Fahrradkonzeptes zu evaluieren.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen, </p> <p>mit zwei Kindern, unsere Familie fährt überwiegend Fahrrad bzw. Schulroller. Mein Mann beteiligt sich aktiv am Fußgänger-Check der Stadt Walldorf) P.S.: Letzte Woche hatte ich übrigens einen Fahrradunfall am Mühlweg-Kreisel.</p>	<p>Die Anregungen sind nicht im Rahmen des Radverkehrskonzeptes nicht abschließend beantwortbar. Hier ist eine ganzheitliche Verkehrsuntersuchung notwendig.</p>	
--	--	--	--	--

Bürger/in,
Verband/
Behörde

Datum

Anregungen

Abwägungsempfehlung zu den Anregungen

Folgerung

		<p>Anlage: Engstelle durch parkende Autos</p> 		
<p>12. ADFC Orts- gruppe Wiesloch-</p>	<p>Schreiben vom 20.10.2021 (Hier einge-</p>	<p>zunächst einmal möchten wir uns für den anregenden und konstruktiven Abend im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept Walldorf bedanken. Der Vortrag sowie die Thementische haben eindrücklich</p>	<p>-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in,
Verband/
Behörde

Datum

Anregungen

Abwägungsempfehlung zu den Anregungen

Folgerung

Walldorf, 	gingen per Mail)	klargemacht, wie viele Konfliktsituationen für Radfahrende in Walldorf seit langem bestehen. Sie haben aber auch gezeigt, welches Potential für den Radverkehr bislang brachliegt. Die ADFC Ortsgruppe Wiesloch-Walldorf sieht dabei drei Handlungsfelder als vorrangig an:		
		Stärkung des Radverkehrs auf den Haupttrouten: 1.) Prüfung der Möglichkeiten, die Schwetzingen Str. trotz schon beschlossenen Umbau für den Radverkehr bestmöglich und im Rahmen des maximal rechtlich zulässigen zu ertüchtigen. 2.) Die Nusslocher- sowie die Bahnhofstr. sind weitestmöglich mit Tempo 30 auszuweisen, und ebenfalls für den Radverkehr zu ertüchtigen. Mindestens jedoch Fahrradpiktogramme flächendeckend und umgehend aufzubringen. 3.) Die Kreisel: Edeka, Mühlweg müssen schnellstmöglich so hergestellt werden, daß der Radverkehr gleichberechtigt mit den motorisierten Verkehr gestellt wird. Somit sind die Fahrradwege vor den Kreiseln auf die Fahrbahn zu führen.	Mittels Fahrradpiktogrammen soll für den Radverkehr im Mischverkehr auf den Fahrbahnen sensibilisiert werden. (vgl. Maßnahme P1- 004 bis P1- 012) Im Bereich von der Kreuzung Bahnhofstraße /Walzrute über die Drehscheibe bis zur Nußlocher Straße 56 ist aus lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 angeordnet. Für diesen Bereich wird vorgeschlagen mittels Piktogrammketten (beidseitig) für die Mischverkehrsnutzung zu sensibilisieren (vgl. Maßnahmen P1-014 bis P1-018 sowie P2-016 bis P2-024). Mit dem Maßnahmenvorschlag wird seitens der Stadt Walldorf auf den Baulastträger, dem Rhein-Neckar-Kreis zugegangen. Die angesprochenen Kreisverkehre sind Teil der vertieften Maßnahmenplanung durch das Verkehrsplanungsbüro. Eine Führung des Radverkehrs auf den Kreisfahrbahnen ist vorgesehen. (vgl. Anhang 3 und Maßnahmenblätter P1-019 bis 023).	Berücksichtigung Übernahme Übernahme
		Schulradwege ertüchtigen und offensiv kommunizieren: 1.) Der bestehende Schulradwegeplan, der der Öffent-	Maßnahme zurückgestellt. Die Schulleitungen sahen vor	Zurückgestellt

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>lichkeit bekannt ist, muss erneuert und mit begleitenden Hinweisen versehen werden. Ein Faltblatt ist allen Schüler*innen regelmäßig auszuhändigen. Die bisherige Veröffentlichung besteht nur aus Karten mit farbigen Linien. Eine Orientierung ist damit nicht möglich.</p> <p>2.) Neben der Einrichtung der Fahrradstraßen zum Schulzentrum ist ebenfalls über eine solche zum mindestens zur Waldschule verstärkt nachzudenken. Zumindest aber muss im unmittelbaren Umfeld aller Schulen die Radverkehrssicherheit kritisch überprüft werden. Mindestens die Straße „Am Wald“ sollte als Fahrradstraße mit Ausnahme für Anwohner-KFZ ertüchtigt werden.</p> <p>3.) Das Projekt Schulradler https://www.agfk-bw.de/projekte/die-schulradler/ sollte evaluiert und umgesetzt werden</p> <p>4.) Im Waldbereich nördlich der Kurpfalzstraße sollen Fahrbahnbeläge erneuert, und an Einmündungspunkten so ertüchtigt werden, dass ein leichtes Schneiden der Kurven nicht zu Stürzen führt.</p>	<p>dem Hintergrund der Corona-Pandemie keine personellen Kapazitäten für neuerliche Aufstellung eines Schulradwegeplans.</p> <p>Als Voraussetzung für die Maßnahmenplanung wurden die linienhaften Routen des Netzentwurfes herangezogen. Für die RSV sowie Pendlerrouten wurden durch das Fachbüro dabei durchgängige Lösungen erarbeitet. Für Basisrouten lediglich an aus planerischer Sicht relevanten Abschnitten und Knoten mit besonderen Gefahrenstellen oder besonders verbesserungswürdigen Verkehrssituationen. Der Bereich der Waldschule hat sich hierbei weniger aufgedrängt. Insbesondere die Verbindung der St. Ilgener Straße als Fahrradstraße wurde jedoch mit dem Planungsbüro angesprochen/ diskutiert. Die Erfahrungen aus der Kurpfalzstraße als erste Fahrradstraße sollen abgewartet werden.</p> <p>Siehe oben zu 1.</p> <p>Wird in der weiteren Umsetzungsplanung berücksichtigt</p>	<p>Zurückgestellt</p> <p>Zurückgestellt</p> <p>Kenntnisnahme</p>
		<p>Interkommunale Radwegeverbindungen:</p> <p>1.) Die angedachte Radverbindung beim Segelflugplatz nach Wiesloch sollte eine hohe Priorisierung bekommen. Hier kann Verkehrswende durch die Herstellung</p>	<p>Die bezeichnete Verbindungstrasse ist als Pendlerroute sowie als Vorzugstrasse für den Radschnellweg Mannheim – Schwetzingen – Walldorf – Wiesloch im Netzentwurf</p>	<p>Übernahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>einer Direktverbindung für den Schul-/ Arbeits- und Freizeitverkehr deutlich ertüchtigt werden. Die verkehrsreichen und mit vielen Kreuzungspunkten versehenen anderen Radverbindungen/ Routen könnten deutlich entlastet werden. Eine direkte Anbindung beider Gemeinden an den geplanten Radschnellweg erhöht den Wert zusätzlich.</p> <p>2.) Die Fahrradstrecke nach St.- Leon Rot sollte im Bereich der L598/ L723 für den Radverkehr ertüchtigt, und Wegebeziehungen vereinfacht werden.</p>	<p>dargestellt.</p> <p>Vgl. Maßnahmenplanung P3</p>	<p>Berücksichtigung</p>
		<p>Wir freuen uns, dass die Stadt Walldorf ein so ein engagiertes und kompetentes Planungsbüro für das Radverkehrskonzept gewinnen konnte, und wir würden wir es sehr begrüßen, wenn es zukünftig regelmäßig ein Beteiligungsformat gäbe.</p>	-	<p>Kenntnisnahme</p>
		<p>Dabei möchten wir auch darauf verweisen, dass eine erweiterte Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei allen Baumaßnahmen, die den Radverkehr tangieren, sehr wünschenswert wäre. Wiesloch ist hier schon deutlich weiter. Wir als ADFC Ortsgruppe Wiesloch-Walldorf würden hier sehr gerne auch Walldorf im Sinne der Radfahrenden unterstützen.</p>	<p>Im Rahmen des im Grundsatz B. 1 empfohlenen runden Tisches sollen anlassbezogen auch die Träger öffentlicher Belange bei Baumaßnahmen beteiligt werden.</p>	<p>Berücksichtigung/ Kenntnisnahme</p>
13. [REDACTED]	21.10.2021	<p>wie gestern besprochen schicke ich Ihnen noch meine Bemerkungen bezüglich des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf. Auf dem Bild "Ausschnitt 1 Kopie" sind 4 Punkte eingezeichnet:</p>	<p>Die benannten Gefahrstellen wurden im Radverkehrskonzept berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

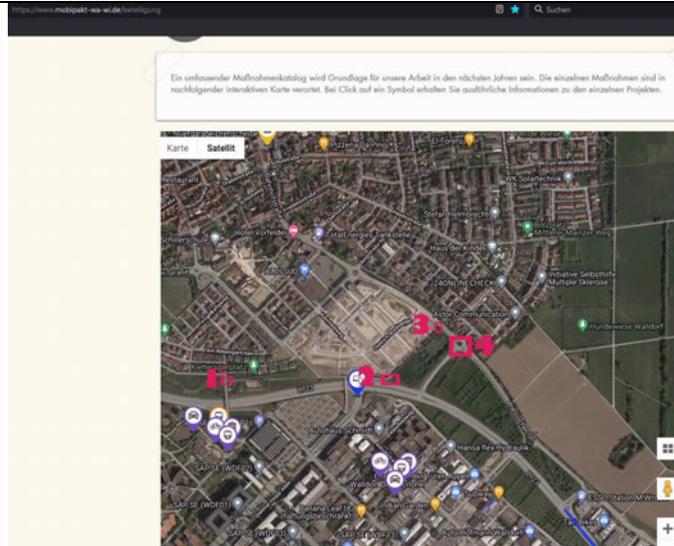
Bürger/in,
Verband/
Behörde

Datum

Anregungen

Abwägungsempfehlung zu den Anregungen

Folgerung



Die Punkte 1-3 beziehen sich jeweils auf mögliche Gefahrenpunkte, die sich aus eingeschränkter Sicht ergeben.

Abhilfe könnte vielleicht die Anbringung von Spiegeln sein, wie es auch im Autoverkehr an einigen Stellen praktiziert wird.

Zu Punkt 1 ist noch zu erwähnen, dass sich nach der 90-Grad-Kurve ein Kinderspielplatz befindet, wobei der insgesamt schöne Weg im Neubauviertel von/mit vielen Kindern (und Kinderwagen) benutzt wird.

Bei Punkt 4 handelt es sich um die Situation des Kreisverkehrs, den ich nur der Vollständigkeit halber markiert habe, allerdings bereits an anderen Stellen mehrfach erwähnt wurde.

Nicht Gegenstand des Radverkehrskonzeptes. Das Aufstellen von Spiegeln wird im Weiteren geprüft.

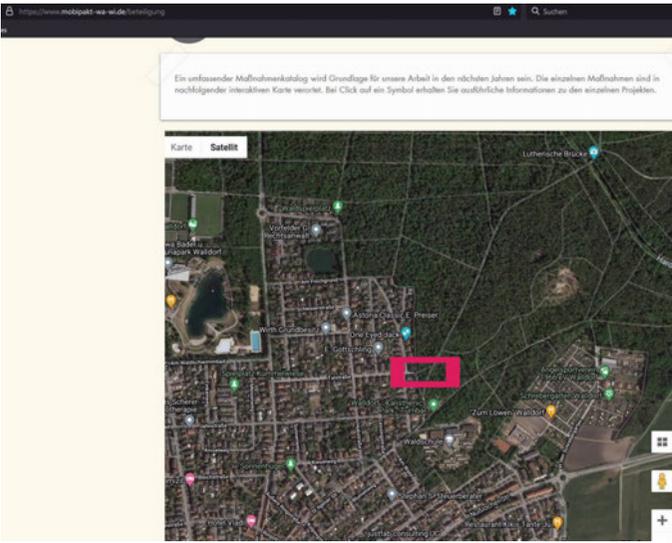
Bürger/in,
Verband/
Behörde

Datum

Anregungen

Abwägungsempfehlung zu den Anregungen

Folgerung

		<p>Auf dem Bild "Ausschnitt 2 Kopie" ist die Schnittstelle zwischen Talstraße und dem Waldweg Richtung Lutherische Brücke markiert.</p>  <p>Leider ist dieser Weg sehr eng (durch die Brennnesseln kommt man selbst auf dem Fahrrad sitzend kaum problemfrei durch - geschweige denn das Rad schiebend oder gar mit Kinderwagen). Vielleicht ist möglich, den Weg breiter "anzulegen"? Dann würde selbst bei schnell wachsenden Pflanzen der Weg in den Wald noch einladender.</p>		
<p>14. [Redacted]</p>	<p>30.09.2021</p>	<p>Gefahrenstelle Mühlwegkreisel: Rückmeldung Veranstaltung 29.09.21 Radverkehrsnetz Walldorf Guten Tag Herr Petry, zunächst vielen Dank für die ausgezeichnete Konzeption</p>	<p>-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>der vorbezeichneten Veranstaltung. Mehrere Teilnehmer am Thementisch 3 (Besondere Gefahrenstellen und spezifische Situationen) haben die nachfolgend dargelegte besondere Gefahrenstelle für Radfahrer und Fußgänger am Mühlwegkreisel angesprochen und entsprechende zeitnahe Lösungen gefordert:</p> <p>Viele Radfahrer benutzen täglich den Radweg (Pendlerroute) zwischen Walldorf und Wiesloch auch um zum Staatsbahnhof Walldorf/Wiesloch oder zu ihrem Arbeitsplatz ins Industriegebiet zu fahren. Dabei kommt es häufig zu gefährlichen Konfliktsituationen am Mühlwegkreisel insbesondere mit dem ein- und ausmündenden Kfz-Verkehr am Mühlwegkreisel aus bzw. die Erich-Kästner-Straße was ebenso auf den an dieser Stelle querenden Fußgängerverkehr zutrifft. Die Bestandskarte IV des Radverkehrskonzepts der Stadt Walldorf weist explizit auf das Konfliktpotential am Knotenpunkt Mühlwegkreisel bei dieser frequentierten Pendlerroute hin und dass hier Handlungsbedarf besteht. Die zeitnahe Realisierung eines durchgängig geführten baulich und/oder farblich abgetrennten Radwegs in Form einer sicheren Querungshilfe vorzugsweise mit Fahrbahnteiler trägt nachweislich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Eine Überquerungshilfe an dieser Stelle würde auch den Fußverkehr zur nahegelegenen Bushaltestelle sicherer machen. Die Teilnehmer waren sich einig, dass diese Maßnahme aufgrund der akuten Gefahrensi-</p>	<p>Der Knotenpunkt Mühlwegkreisel ist als Pendlerroute P1 in der Netzkonzeption dargestellt. Der Handlungsbedarf an dieser Stelle ist bekannt. Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde daher der Mühlwegkreisel vertieft untersucht. Dabei ist der Knotenpunkt auch im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Walldorf-Süd, 2. Bauabschnitt und der Fortführung in Richtung Gewerbegebiet sowie in die Wieslocher Straße zu berücksichtigen.</p> <p>Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeiten sind keine Radfahrstreifen am Kreisverkehr Mühlwegkreisel möglich. Als Maßnahme wird daher eine Einfädelung des Radverkehrs aus Richtung Wiesloch kommend vor dem Kreisverkehr auf die Kreisfahrbahn vorgeschlagen (Maßnahme P1 -021).</p> <p>Zudem soll eine wahlfreie Führungsform ermöglicht werden, indem neben der Fahrbahnnutzung durch Freigabe der Gehwege für den Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit die Mitbenutzung der Gehwege im Regelfall durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ ermöglicht wird.</p> <p>Mit der vorgeschlagenen Maßnahme wird seitens der Stadt Walldorf auf den Straßenbaulastträger, dem Rhein-Neckar-Kreis, für weitere Abstimmungen zugegangen.</p>	<p>Teilweise Übernahme/ Berücksichtigung</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		tuation als Ad-hoc-Maßnahme umgesetzt werden sollte zumal die Pendlerroute ansonsten bereits realisiert und vielbefahren ist.		
Im Folgenden: Anregungen aus öffentliche Informationsveranstaltung am 29.09.2021 (in Astoria-Halle)				
Anmerkungen am Thematisch 1 Klassifiziertes Radverkehrsnetz Walldorf	29.09.2021	Wichtige von den Teilnehmern benannte Verbindungen: <ul style="list-style-type: none">• Bahnhof Walldorf-Wiesloch• Nußloch- Gewerbegebiet Walldorf• St. Leon Rot, Situation Brücke über BAB mit Verkehrsführung• Sandhausen Unterführung zu Heidelberger Str. Walldorf, Sand und Wasser /Gemarkung Sandhausen)	-	Kenntnisnahme
		Radschnellverbindung Mannheim-Schwetzingen <ul style="list-style-type: none">• Diskussion zur Führung entlang der Bundesstraße vs. durch die Stadt<ul style="list-style-type: none">○ Neubau ist zu teuer○ Führung durch die Innenstadt erschließt mehr Ziele, z.B. Dannhecker Str.○ Führung entlang der Bundesstraße ist sinnvoll, da diese nicht umwegig ist○ Radschnellverbindung braucht auch einen gewissen Standard. Dieser ist in der Stadt nicht umsetzbar.	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird die Vorzugstrasse durch die Innenstadt Walldorfs und in Fortsetzung entlang der B 291 dargestellt. Im Bereich der Innenstadt wird ein reduzierter RSV-Standard dabei vorgesehen.	Kenntnisnahme
		Radschnellverbindung Heidelberg-Bruchsal <ul style="list-style-type: none">- Anbindung von Nußloch kommend an die	-	Kenntnisnahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<ul style="list-style-type: none"> - Radschnellverbindung muss hergestellt werden - Radschnellverbindung wäre eine gute Streckenverbindung, um schnell zum Industriegebiet Walldorf zu kommen <p>Weitere Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Führung am Knotenpunkt nach St. Leon Rot problematisch, da zurzeit viele Radfahrer illegal auf der falschen Seite fahren <ul style="list-style-type: none"> o Knotenpunkt wird zusammen mit dem Umbau des Autobahnkreuzes auch umgebaut o Wunsch aus der Bevölkerung nach einer Übergangslösung - Basisroute 9 sollte asphaltiert werden - Radwege-Instandhaltung <ul style="list-style-type: none"> o z.B. Nach der Unterführung von Sandhausen kommend liegt oft Sand auf dem Weg (Rutschgefahr) Gemarkung Sandhausen - Verkehrschaos bei den Schulen morgens <ul style="list-style-type: none"> o z.B. Waldschule, Vorschlag: Sperrung des Kfz-Verkehrs zu bestimmten Zeiten und Einrichtung eines Parkplatzes in der Nähe von dem die Kinder dann laufen können <p>-Vordere Hauptstraße: Fußverkehr, Radfahrer und Pkws-Konfliktsituationen</p> <p>- Kurpfalzstraße als Fahrradstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> - - Aus Gründen des Arten- und Naturschutzes wird von einer Asphaltierung von Waldwegen abgesehen. - Nicht Gegenstand des Radverkehrskonzeptes. Der Vorschlag zur Einrichtung eines Parkplatzes würde voraussichtlich lediglich die Problematik verlagern. - 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<ul style="list-style-type: none"> - Dannhecker Straße als Pendlerroute - Einkaufsrouten durch Soziale Mitte, Straße „Am neuen Schulhaus“ <p>Gefahrenstelle Lammgasse- Obere Grabenstraße- Minikreisel</p> <p>Radwege im Hochholzer Wald asphaltieren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wunsch nach mehr Fahrradstraßen, Nebeneinanderfahren ermöglichen - Wunsch nach weniger Rechts-vor-Links - Weiterführende Radverbindungen auch außerhalb der Gemarkung mit anderen Kommunen besprechen. 	<p>Ziel der Radverkehrskonzeption ist es den Platz der Sozialen Mitte als qualitätsvolle Aufenthaltsfläche zu sichern. Von einer Ausweisung als Fahrradroute wird daher abgesehen.</p> <p>Aus Gründen des Arten- und Naturschutzes wird von einer Asphaltierung von Waldwegen abgesehen.</p> <p>Über die Beteiligung der Nachbarkommunen an der Netzkonzeption Walldorf erfolgt.</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Berücksichtigung</p>
Anmerkungen am Thementisch 2 Ad-hoc-Maßnahmen	29.09.2021	<p>Die Unterscheidung zwischen Schnellweg und Radweg ist richtig und wichtig.</p> <p>Radverkehr in Walldorf sehr wichtig</p> <p>Abstellplätze mit Ladevorrichtungen sollten zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Entschärfung und Gleichstellung von Rad und Auto</p> <p>Es fehlen die Anreize für Radfahren.</p>	-	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
Schriftliche Anmerkungen am Thementisch 3	29.09.2021	<p>Gefahrenstellen:</p> <p>Kreisverkehre,</p> <p>alle Rad- / Fußwege, die nicht baulich getrennt sind bie-</p>	<p>Auf der Radverkehrsführung an Kreisverkehren lag ein Schwerpunkt bei der Maßnahmenplanung (vgl. insb. vertiefte Maßnahmen P1-019 bis P1-021)</p> <p>Verkehrsflächentrennung wegen begrenzt zur Verfügung</p>	<p>Berücksichtigung</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
Besondere Gefahrenstellen und spezifische Situationen		ten Gefahren sowohl für Radfahrer als auch Fußgänger Schulzentrum Schwetzingen Straße Drehscheibe, wenn man vom EDEKA kommt Enge Straßen mit Mischverkehr: Pkw/Lkw/Busse/Radfahrer	stehender Flächen nicht überall möglich, Im Bereich der Bahnhofstraße wurde im Rahmen des Lärmaktionsplanes eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht.	
Schriftliche Anmerkungen am Thementisch 3 Besondere Gefahrenstellen und spezifische Situationen	29.09.2021	Gefahrenstellen: Mühlwegkreisel, EDEKA-Kreisel, Hauptstraße (ein- und ausparkende Autos) Erich-Kästner-Straße: Pendlerroute von Sandhausen/HD zur SAP: Straße ist sehr eng und zugeparkt, Engstelle an der Ecke Am Mühlweg/E.-Kästner-Str. auch auf Fußweg Besser einsehbare und sichere Fahrrad-Routen für Kinder Mehr Mut beim Fahrradkonzept gewünscht. In Walldorf gibt es einfach zu viel Kfz-Verkehr (auch ruhender Verkehr). Viele Radwege wurden abgeschafft und werden jetzt als Parkraum genutzt. Eigentlich sollte es andersherum sein.	- Nach Auffassung der Verwaltung ist bei der Erarbeitung des Radkonzeptes das Spannungsfeld eines Idealbilds für den Radverkehr und der Umsetzbarkeit zu berücksichtigen. Neben den Belangen der Radfahrenden sind dabei auch die Notwendigkeiten anderer Verkehrsnutzer zu berücksichtigen und keine zu einseitige Betrachtung zulässig. Insbesondere ist es durch die Integration der Radstrategie in das Radverkehrskonzept Ziel der Stadt, - zwar mit dem Radkonzept durchaus ambitionierte Ziele zu formulieren - gleichzeitig jedoch auch eine realitätsnahe und praktische Umsetzungshilfe durch das Radkonzept zu erarbeiten.	Berücksichtigung Kenntnisnahme
Schriftliche Anmerkungen am Thementisch	29.09.2021	Radverkehrsführung an Kreisverkehren verbessern (Wie in Wiesloch am Hoschketkreisel) Radwege in Dietmar-Hopp-Alle enden im Nichts	Auf der Radverkehrsführung an Kreisverkehren lag ein Schwerpunkt bei der Maßnahmenplanung (vgl. insb. vertiefte Maßnahmen P1-019 bis P1-021) Vgl. Maßnahmenplanung zu B 3	Berücksichtigung Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
3 Besondere Gefahrenstellen und spezifische Situationen		Pendlerrouen ins Industriegebiet z.B. von Nußloch, Wiesloch, Bf fehlen im Konzept völlig Radwege auch im Industriegebiet einrichten	- Mit der Premium Pendlerroute ist als eine Art Rückgrat eine übergeordnete Pendlerroute vorgesehen. - Schutzstreifen werden für die Industriestraße, Philip-Reis-Straße / Albert-Einstein-Straße (einseitig) und im südlichen Bereich der Dietmar-Hopp-Straße vorgeschlagen.	Zurückweisung Berücksichtigung
Schriftliche Anmerkungen am Thementisch 3 Besondere Gefahrenstellen	29.09.2021	Gefahrenstelle Schulweg zum Schulzentrum, Situation Schwetzingen Straße für Kinder, die aus Ortskern kommen: durchgehenden Radweg auf der Straße in beiden Richtungen schaffen, dafür die Parkplätze wegnehmen Kurfalzstraße wäre nur für die westlichen Gebiete möglich! Querung Schwetzingen Straße wäre dann nötig in die gefährliche Rennbahnstraße	Schutzstreifen sind nach den Regelwerken in Beriechen mit T-30 nicht möglich. Mittels Piktogrammketten mit zusätzlichem Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkern soll in der Schwetzingen Straße für den Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 30 sensibilisiert werden (vgl. bspw. Maßnahmenplanung P1- 010)	Zurückstellung
Schriftliche Anmerkungen am Thementisch 3 Besondere Gefahrenstellen und spezifische Situationen	29.09.2021	Gefahrenstellen: Sportplatz / Schwimmbad Von den Sportplätzen gibt es keine Verbindung zum Radweg Schwetzingen Straße (linke Seite) vor allem im Sommer bei Schwimmbadverkehr sehr gefährliche Kurve zu queren Kreisverkehr Post Kreisverkehr Mühlweg Kreisverkehr EDEKA Übergang Radweg außer-innerorts nicht vorhanden Spezifische Situation: Fahrradstraße Kurfalzstraße Geplante Anbindung an Hauptstraße führt am Eingang Pflegeheim vorbei. Ist das Sinnvoll? Wie soll der Gymnasium-Fahrradständer an die Kurfalzstraße angebunden werden?	Vgl. Maßnahmenblatt P1-005. Einrichtung einer Mittelinsel ist vorgesehen. Auf der Radverkehrsführung an Kreisverkehren lag ein Schwerpunkt bei der Maßnahmenplanung (vgl. insb. vertiefte Maßnahmen P1-019 bis P1-021) Gegenseitige Rücksichtnahme ist an dieser Stelle in besonderer Weise geboten. Die Radwegeverbindung besteht bereits heute. Über die Route B3 sind in Verlängerung der Kurfalzstraße die Radabstellanlagen des Schulzentrums unmittelbar er-	Berücksichtigt Kenntnisnahme Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>Bei Sanierungen und Neuplanungen wird weiterhin der Radverkehr zu wenig berücksichtigt. Bsp. Sanierung Schwetzingen Straße</p> <p>Vorschlag Einbahnstraßen-Reglung Heidelberger Straße / Schwetzingen Straße dann wäre in beiden Straßen Platz für Radfahrer</p> <p>Verlagerung der Gewichtigkeit ist notwendig. Aktuell wird die beste Lösung für den Autoverkehr gesucht und der Radverkehr später hinzugefügt. Ich würde es generell andersrum wünschen: Eine gute Lösung in den Kreuzungsbereichen für Radverkehr und Autoverkehr muss sich anpassen.</p>	<p>reichbar.</p> <p>Insbesondere durch die Aufnahme des Ziels A.7 in die Radstrategie, wonach eine verpflichtende Radverkehrsträglichkeitsprüfung bei allen Verkehrsinfrastrukturplanungen und -maßnahmen durchgeführt werden soll, soll zukünftig sichergestellt werden, dass die Belange des Radverkehrs verstärkt bei Planungen in den Blick genommen werden.</p> <p>Bei der Einführung von Einbahnstraßensysteme sind auch andere Verkehrsarten zu berücksichtigen. Insbesondere die ÖPNV-Verbindungen sollen gewahrt bleiben. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ist der Vorschlag nicht abschließend überprüfbar.</p> <p>Nach dem Ziel A. 3 „Umweltverbund Stärken“ sind der Fuß- und Radverkehr dem Kfz-Verkehr gleichgestellt. Demnach ist auch bei Sanierungs- und Baumaßnahmen auf eine Umwidmung von Kfz-Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs hinzuwirken. Dennoch ist grundsätzlich der jeweiligen verkehrlichen und baulichen Situation angemessen Rechnung zu tragen.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Zurückgestellt</p> <p>Kenntnisnahme</p>
Schriftliche Anmerkungen am Thementisch 3 Besondere Gefahren-	29.09.2021	Gefahrenstellen: Kreisverkehre Mühlwegstraße, Nußlocher Straße, Kreuzungen z.B. Heidelberger Straße / Ringstraße; Rennbahnstraße / Dannhecker Straße Schülerverkehr in Schwetzingen Straße, Rockenauer Pfad durchgehende Parkierung bei Gegenverkehr Abfahrt von Überführung über Westumgehung auf Rennbahnstraße unübersichtlich genauso wie bei Auf-	- Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden die angesprochenen Gefahrenstellen berücksichtigt.	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
stellen		fahrt keine Rücksicht auf Radverkehr in Autobahnunterführung Autos zwingen sich durch		
Schriftliche Anmerkungen am Thementisch 3 Besondere Gefahrenstellen und spezifische Situationen	29.09.2021	Pendlerroute Walldorf – Bahnhof – Wiesloch Fehlende Überquerungshilfe am Mühlwegkreisel Ein- und Ausfahrt E.-Kästner-Straße Bestandskarte IV des Radverkehrskonzeptes weist auf dieses Konfliktpotenzial am Knotenpunkt Mühlwegkreisel hin; Lösung: Zeitnahe Realisierung eines durchgängig geführten baulich und/ oder farblich abgetrennten Radwegs in Form einer sicheren Überquerungshilfe vorzugsweise mit Fahrbahnteiler erhöht die Verkehrssicherheit Rad- und Fußverkehr	Der Knotenpunkt Mühlwegkreisel ist als Pendlerroute P1 in der Netzkonzeption dargestellt. Der Handlungsbedarf an dieser Stelle ist bekannt. Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde daher der Mühlwegkreisel vertieft untersucht. Dabei ist der Knotenpunkt auch im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Walldorf-Süd, 2. Bauabschnitt und der Fortführung in Richtung Gewerbegebiet sowie in die Wieslocher Straße zu berücksichtigen. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeiten sind keine Radfahrstreifen möglich. Als Maßnahme wird daher eine Einfädelung des Radverkehrs aus Richtung Wiesloch kommend vor dem Kreisverkehr auf die Kreisfahrbahn vorgeschlagen (Maßnahme P1 -021). Zudem soll wahlfreie Führungsform ermöglicht werden, indem neben der Fahrbahnnutzung durch Freigabe der Gehwege für den Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit die Mitbenutzung der Gehwege möglich sein soll.	Berücksichtigung
Schriftliche Anmerkungen am Thementisch 4 Radstrategie Walldorf	29.09.2021	Wer erzieht den „Autofahrer“ zu mehr Rücksicht auf Rad- und Fußverkehr? Zeitfenster für Diskussion war zu kurz. Weitere Veranstaltungen in Arbeitsgruppen (runder Tisch) wäre gut.	Insbesondere durch eine verstärkte Ausweisung des Radverkehrs mittels Fahrradpiktogrammen entlang der klassifizierten Routen soll für die Gleichberechtigung des Radverkehrs im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Die Einführung eines Runden Tisches Radverkehr/Nahmobilität wird angestrebt, inwieweit dieser Anlassbezogen öffentlich tagen kann, ist zu prüfen.	Kenntnisnahme
Schriftliche Anmerkungen	29.09.2021	Autos zu dominant, viele Gefahrenstellen wie geringer Abstand und zu hohe Geschwindigkeit.	Insbesondere durch eine verstärkte Ausweisung des Radverkehrs mittels Fahrradpiktogrammen entlang der klassi-	Kenntnisnahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
gen am Thementisch 4 Radstrategie Walldorf		Zu wenig Zeit für Diskussionen, regelmäßiger „Runder Tisch“?!	fizierten Routen soll für die Gleichberechtigung des Radverkehrs im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Die Einführung eines Runden Tisches Radverkehr/Nahmobilität wird angestrebt, inwieweit dieser Anlassbezogen öffentlich tagen kann, ist zu prüfen.	
Schriftliche Anmerkungen am Thementisch 4 Radstrategie Walldorf	29.09.2021	[Die Radstrategie] hatte ich mir mutiger vorgestellt, nicht als „Trippelschritte zum Mond“. Radfahren inmitten des Autoverkehrs ist nicht attraktiv.	- Aufgrund der beengten Platzsituation ist eine separate Führung des Radverkehrs in Walldorf kaum möglich.	Kenntnisnahme
		Wie lautet die Vision, auf die die Strategie hinarbeitet.	Mit dem Ziel A1 möchte die Stadt Walldorf Fahrradstadt werden. Auch aus diesem Grund ist die Stadt Walldorf der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) beigetreten. Mit der Mitgliedschaft in der AGFK-BW unterstreicht die Stadt Walldorf nun ihren Willen zur stetigen Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Walldorf. Darüber hinaus wird angestrebt die Kriterien zu den Landesauszeichnungen „Fahrradfreundliche Stadt“ und „Fußgängerfreundliche Stadt“ zu erfüllen.	Kenntnisnahme
Im Folgenden: Anregungen von Behörden				
01. Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, -Stabsstelle für Mobilität und Luftreinhaltung	Schreiben vom 20.10.2021 (hier eingegangen per Mail am 20.10.2021)	Das fortgeschriebene Mobilitätskonzept Radverkehr des Rhein-Neckar-Kreises wurde am 20.07.2021 vom Kreistag beschlossen (https://www.rhein-neckar-kreis.de/start/landratsamt/fortschreibung+des+mobilitaetskonzeptes+radverkehr.html). Wir bitten Sie das fortgeschriebene Kreiskonzept bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Walldorf zu berücksichtigen.	Das Konzept des Kreises wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens berücksichtigt. In der Netzkonzeption sind die im Mobilitätskonzept Radverkehr des RNK dargestellten Routen im Regelfall als Pendler Routen aufgenommen worden. Ziel des innerstädtischen Radverkehrskonzeptes ist eine deutliche Verdichtung des Kreisnetzes auf Walldorfer Gemarkung.	Berücksichtigung/Übernahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>gen. Bei den Wegeführungen des Mobilitätskonzeptes Radverkehr des Rhein-Neckar-Kreises auf der Gemarkung der Stadt Walldorf, ist eine Anpassung des Kreisnetzes an das kommunale Radverkehrsnetz der Stadt Walldorf möglich. Wichtig ist jedoch, dass die interkommunalen und überörtlichen Verbindungen zwischen der Stadt Walldorf und den umliegenden Kommunen, entsprechend dem Mobilitätskonzept Radverkehr des Rhein-Neckar-Kreises, abgestimmt werden. Daher bitten wir Sie die Kreisverwaltung, bzw. die Stabsstelle Mobilität und Luftreinhaltung, bei den weiteren Planungs- und Umsetzungsschritten miteinzubeziehen.</p>	<p>Mit der Empfehlung B. 1 Abs. 2 S. 2 in der Radstrategie Walldorf bekennt sich die Stadt Walldorf ausdrücklich zu einer aktiven Beteiligung und Abstimmung mit angrenzenden Gemeinden und übergeordneten Planungsverbänden zur Erreichung es durchgängigen Radverkehrsnetzes.</p> <p>In der Umsetzungsplanung der einzelnen vom Planungsbüro vorgeschlagenen Maßnahmen werden die jeweils betroffenen Behörden beteiligt. Insbesondere ist eine Einbeziehung der Stabsstelle Mobilität und Lufteinhaltung von Seiten der Stadt Walldorf vorgesehen.</p>	<p>Kenntnisnahme/ Bereits berücksichtigt.</p> <p>Übernahme</p>
02. Landratsamt Rhein- Neckar-Kreis, -Amt für Straßen- und Radwegebau 	Schreiben vom 13.09.2021 (hier eingegangen per Mail am 20.10.2021)	<p>ich habe mir die umfangreichen Unterlagen durchgeschaut und nehme aus verkehrlicher Sicht wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Optimierung der Verkehrssicherheit ist auch für den RNK oberste Prämisse. Die Zuständigkeiten der verschiedenen Straßenbaulastträger sind bei den angestrebten Maßnahmen (siehe u.a. Anhang Auszug Radstrategie Begründung [zu B. 3 Qualitätsstandards Hauptverkehrsstraße, Anm. d. Red.]) zu beachten, eine frühzeitige Beteiligung in den konkreten Einzelfällen wird empfohlen. Ebenso bestehen unterschiedliche Zuständigkeiten für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen 	<p>Zustimmung zur Radstrategie (vgl. Ziel A. 5)</p> <p>Wird in der Begründung klarstellend ergänzt.</p> <p>Die verschiedenen Zuständigkeiten werden in der Umsetzungsplanung berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Berücksichtigung/ Übernahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>(klassifizierte Straßen=SVB RNK).</p> <p>4. Aus der Anlage Bestandskarte IV Handlungsbedarfe habe ich 10 bezeichnete Konfliktpunkte am klassifizierten Straßennetz ausfindig gemacht, siehe Anhänge. Dabei sind konkrete Maßnahmen noch nicht beschrieben, sollten hier bauliche Maßnahmen überlegt werden, ist das RPK zu beteiligen. Wodurch an signalisierten Knotenpunkten (L723 Gutenbergring) Konflikte entstehen sollen, lässt sich ohne weitere Ausführungen nicht nachvollziehen.</p> <p>5. Aus dem Anhang Berichtsentwurf wurde eine Ausschleusung auf Kreisstraße K4256 Höhe Edeka zur Verbesserung benannt, die vorgeschlagene Schutzstreifenverlängerung ist durch die SVB zu prüfen und ggf. anzuordnen.</p> <p>6. Aus meiner Sicht sollten hier die Maßnahmen zunächst nach baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen jeweils getrennt nach klassifizierten Straßen und Gemeindestraßen beurteilt werden, damit sich die dafür zuständigen Behörden dann im konkreten Einzelfall damit befassen können. Die Ergebnisse können dann ja zusammengefasst in ein Gesamtkonzept aufgenommen werden.</p>	<p>Im Nachgang zur Konzepterstellung wird mit den Maßnahmenvorschlägen auf die zuständigen Behörden seitens der Stadt Walldorf zur Abstimmung zugegangen.</p> <p>Der genannte Konflikt besteht aufgrund der lange Wartezeiten an der Bedarfsampel für Radfahrer.</p> <p>Zuständigkeit wird berücksichtigt.</p> <p>Im Nachgang zur Konzepterstellung wird mit den Maßnahmenvorschlägen auf die zuständigen Behörden seitens der Stadt Walldorf zur Abstimmung zugegangen.</p>	
03. Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis - Amts für	Schreiben vom 14.10.2021 (hier einge-	<p>anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Amtes für Nahverkehr in der o.g. Angelegenheit.</p> <p>Bereich laufender Betrieb ÖPNV (Busverkehre): Laut dem Entwurf „Radstrategie Walldorf“ 2021 ist fest-</p>		

Bürger/in,
Verband/
Behörde

Datum

Anregungen

Abwägungsempfehlung zu den Anregungen

Folgerung

Nahverkehr - 	gangen per Mail am 20.10.2021)	<p>zustellen, dass folgende Maßnahmen auf das derzeitige ÖPNV-Buskonzept im Stadtgebiet Walldorf Auswirkungen haben dürften:</p> <ul style="list-style-type: none">- Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone auf den gemeindeeigenen Straßen im „Mischverkehr“. Sollte es keine Alternative zur Einrichtung und Ausweitung der Tempo-30-Zonen geben, regen wir an, auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen in diesem Bereich zu verzichten und die Vorfahrtsregelung beizubehalten, da diese Maßnahme sich äußerst negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirkt.- Eigene Signalisierung und Haltlinie an LSA für den Radverkehr führt zur Überarbeitung der LSA-Phasen und kann somit zu längeren Standzeiten für den ÖPNV an den betroffenen LSA-Anlagen führen.- Ausweitung von Fahrradstraßen -> Dies bedeutet, dass Radfahrer zu zweit nebeneinander fahren dürfen (kritisch bei engen Straßen oder Straßen mit ruhendem Verkehr am Straßenrand mit Gegenverkehr durch Busse) und Tempo-30-Zonen einzurichten sind. Daneben ist mit Rechts-vor-Links-Regelungen und Vorfahrt für Fahrradstraßen (=Änderung der bis dato vorliegenden Verkehrsführung) zu rechnen. <p>Zu beachten gilt, dass es durch Geschwindigkeitsreduktion in der Folge unter Umständen zu Anschlussverfehlungen an wichtigen Umsteigeknoten (z.B. Wiesloch-Walldorf Bf.) kommen kann. Eventuell können einfache</p>	<p>Die Stadt Walldorf verfügt in der Wohnstadt von den klassifizierten Straßen abgesehen über eine flächendeckende Höchstgeschwindigkeit von max. Tempo 30.</p> <p>Bei den Zielformulierungen verliert die Radstrategie nicht die Belange anderer Verkehrsarten aus dem Blick, sondern stellt vielmehr eine Abwägungsdirektion für zukünftige Einzelmaßnahmen zur angestrebten Verbesserung der Radverkehrssituation in Walldorf dar. Dabei wird bei den Formulierungen darauf geachtet, dass der Notwendigkeit der Einzelfallbetrachtung im Sinne einer Flexibilität ausreichend Raum gelassen wird, sodass weiterhin auch abweichende Einzellösungen aufgrund einer Gesamtabwägung im Einzelfall möglich bleibt.</p> <p>Im Rahmen der Maßnahmenprüfungen werden die Belange anderer Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und betroffene Behörden beteiligt.</p> <p>Die unmittelbare Umsetzung von Fahrradstraßen sind auf keinen Straßen mit Linienbusverkehren geplant oder vorgeschlagen. Im Nachgang zur Konzepterstellung wird mit den Maßnahmevorschlägen auf die zuständigen Behör-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Berücksichtigung</p>
---	--------------------------------------	--	--	--

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>Taktanpassungen nicht ausreichend sein, um die Fahrzeitverlängerung und sonstigen Auswirkungen zu kompensieren.</p> <p>Infolge der Fahrzeitenverlängerung auf den betroffenen Buslinien könnten ÖPNV-Mehrkosten entstehen, wenn der neue Fahrplan nicht mehr mit dem bestehenden Fahrzeug- und Personalkonzept umsetzbar ist. Diese Mehrkosten müssen nach dem Finanzierungsmodell im RNK von den Kommunen finanziert werden. Hier können unter Umständen Mehrkosten im fünfstelligen Bereich pro Jahr aufgrund von notwendigen Fahrzeugmehrungen und der damit verbundenen Fahrpersonalanpassung entstehen.</p>	<p>den seitens der Stadt Walldorf zur Abstimmung zugegangen.</p>	
		<p>Straßenbahnverlängerung Leimen-Wiesloch/Walldorf: Die Straßenbahnverlängerung von Leimen nach Wiesloch/Walldorf ist im Sinne eines langfristigen Prüfauftrags Gegenstand des Nahverkehrsentwicklungsplans des Rhein-Neckar-Kreises. Daneben soll laut dem Mobilitätspakt Wiesloch/Walldorf für eine mögliche Umsetzung der Verlängerung der Straßenbahnlinie von Heidelberg über Leimen nach Wiesloch/Walldorf eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden. Es ist wichtig, dass im Rahmen dieses Mobilitätspaktes alle Verkehrsarten betrachtet und hierfür im innerstädtischen Bereich von Walldorf neben den Radverkehrsachsen Trassenkorridore für eine Weiterführung des Straßenbahnprojektes mitberücksichtigt werden.</p>	<p>Wird im Rahmen der weiteren Maßnahmenplanung berücksichtigt.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
		<p>Wir bitten, das Amt für Nahverkehr sowie die RNV GmbH bei den weiteren Planungsschritten einzubeziehen.</p>	<p>Im Rahmen der Maßnahmenprüfungen werden betroffene Behörden beteiligt.</p>	<p>Kenntnisnahme/ Berücksichtigung</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
04. Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis - Straßenverkehrsamt, [REDACTED] (untere Straßenverkehrsbehörde)	Schreiben vom 20.10.2021 (hier eingegangen per Mail am 20.10.2021)	<p>hen.</p> <p>vielen Dank für die Beteiligung an der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Walldorf. Als untere Straßenverkehrsbehörde sind wir für verkehrsrechtliche Angelegenheiten auf dem klassifizierten Straßennetz der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Walldorf zuständig. Zu unseren Kernaufgaben gehört die verkehrliche Beurteilung von Verkehrsbeziehungen unterschiedlicher Verkehrsarten unter Berücksichtigung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung auf den genannten Straßen. Mit dem vorgelegten Radverkehrskonzept soll Radverkehr gefördert und durch geeignete Infrastruktur und Verkehrsorganisation sicher gemacht werden. Dies begrüßen wir sehr.</p> <p>Im vorgelegten Entwurf des Radverkehrskonzeptes haben Sie bereits einzelne Verkehrssituationen aufgegriffen, die Ihres Erachtens der Überprüfung bedürfen. Als Ad-hoc-Maßnahme haben Sie die Verlängerung der Leitlinie an der Radverkehrsausschleusung hinter dem Buskap der Haltestelle „Walldorf NVZ“ auf der K4256 (Bahnhofstraße) vorgeschlagen, um Radverkehr sicherer in den Mischverkehr einzuleiten. Gerne können wir uns diese Verkehrssituation im Rahmen einer Verkehrstagfahrt gemeinsam mit Vertretern des Polizeipräsidiums Mannheim - Sachbereich Verkehr, dem Amt für Straßen- und Radwegebau Rhein-Neckar-Kreis mit der Straßenmeisterei Wiesloch als Straßenbaulastträger sowie der Stadtverwaltung Walldorf vor Ort ansehen und prüfen,</p>	<p>- Im Nachgang zur Konzepterstellung wird mit den Maßnahmenvorschlägen auf die zuständigen Behörden seitens der Stadt Walldorf zur Abstimmung zugegangen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>ob die von Ihnen vorgeschlagene oder eine gleichgeeignete Maßnahme umgesetzt werden kann. Im Zuge dieser Vorortbegehung werden wir auch die als kritisch bezeichnete Unfalllage mit Beteiligung von Radfahrenden entlang der K4265 beurteilen und die erforderlichen Maßnahmen prüfen. Sofern Sie weitere konkrete Maßnahmen auf dem klassifizierten Straßennetz erarbeitet haben, können Sie gerne direkt auf uns zukommen, so dass wir diese vor Ort mit den oben genannten Beteiligten der Verkehrskommission prüfen können.</p> <p>Die im Rahmen des Mobilitätspaktes des Wirtschaftsraumes Walldorf-Wiesloch vorgetragenen und in unserem Zuständigkeitsbereich liegenden Maßnahmen wurden vor Ort geprüft und abschließend bearbeitet. Die Ergebnisse dieser Prüfung wurden über den Mobilitätspakt veröffentlicht, bei Fragen können Sie sich gerne an uns wenden.</p> <p>Ein weiteres konkretes Handlungsfeld in unserem Zuständigkeitsbereich ist die Berücksichtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs bei der Absicherung von Arbeitsstellen, die sich auf den Straßenverkehr auswirken. Bereits heute legen wir großen Wert auf die Weiterführung von Rad- und Fußverkehrsführungen, um die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer auch im Bereich von Baustelleneinrichtungen zu gewährleisten.</p> <p>Für die weitere Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes können Sie sich bei aufkommenden Fragen, die unseren Zuständigkeitsbereich betreffen, gerne an uns wenden.</p>	<p>Die Empfehlung B. 10 Absatz 2 der Radstrategie verdeutlicht die Notwendigkeit der Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehrsführungen im Falle von Baustelleneinrichtungen. Demnach müssen Arbeitsstellen im öffentlichen Straßenraum so gesichert werden, dass Umleitungen nicht zu einseitiger Benachteiligungen des Fuß- bzw. Radverkehrs führen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
05.		Zum Netzentwurf des Radverkehrskonzeptes habe ich nur	Die Darstellung in der Netzkonzeption wurde entspre-	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 44 - Straßenplanung - Planungsgruppe Rhein-Neckar-Odenwald [Redacted]		eine nachrichtliche Anmerkung, die Ihre Nachbargemarkung Wiesloch betrifft: Die ehem. SWEG-Brücke über die L 723 fällt beim kreuzungsfreien Ausbau des Knotens B 3/L 723 leider weg. Stattdessen wird das Land eine Verlängerung der Radweg-Querspange Frauenweiler entlang dem Sandpfadweg bis zur Alten Bruchsaler Str. herstellen. Von dort bestehen weitere Verbindungsmöglichkeiten wie in der beigefügten Skizze dargestellt.	chend angepasst.	
06. Polizeipräsidium Mannheim, Sachbereich Verkehr [Redacted]	Schreiben vom 20.10.2021 (hier eingegangen per Mail am 20.10.2021)	die Entscheidung über die zu treffenden –oder zu unterlassenden – Maßnahmen liegt ausschließlich bei den zuständigen Verkehrsbehörden. Der Polizei kommt lediglich eine beratende Funktion zu. Das Polizeipräsidium Mannheim wird sich daher eng mit den zuständigen Verkehrsbehörden abstimmen und dort, wo die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, einer Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nicht im Wege stehen. Das betrifft auch die im Radverkehrskonzept aufgeführten Ad-hoc-Maßnahmen. Dazu wäre zumindest bei den Ad-hoc-Maßnahmen 1, 3 und 4 eine Begehung vor Ort sehr hilfreich. Gegen das Auffrischen der Schutzstreifenmarkierung im Kleinfeldweg auf einer Länge von 360 m bestehen aus verkehrspolizeilicher Sicht keine Bedenken.	Für die Umsetzungsplanung soll Im Nachgang zur Konzepterstellung mit den Maßnahmenvorschlägen auf die zuständigen Behörden seitens der Stadt Walldorf zur Abstimmung zugegangen werden. Vor-Ort-Begehungen sind hierzu angedacht. Wurde bereits durchgeführt.	Kenntnisnahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
08. Stadt Leimen	Schreiben vom 29.07.2021 (Hier eingegangen per Mail am 29.07.2021)	<p>vielen Dank für die Informationen. Zwei Kleinigkeiten sind mir aufgefallen, die die Stadt Leimen betreffen: Nebenstehendes Bild zeigt die angedeutete Weiterführung der Radschnellverbindung nach Heidelberg. Der gelbe Pfeil müsste aber im Bereich, an dem von Südwesten der verlängerte blaue Pfeil kommt in Richtung Nordosten weitergehen. Mit anderen Worten, er muss auf den Weg geführt werden, der das „n“ von Sandbuckel durchschneidet.</p> 	Die Darstellung der Linienführung im Netzentwurf sind nur als Hinweise erfolgt. Die Zeichnung wurde entsprechend modifiziert.	Übernahme

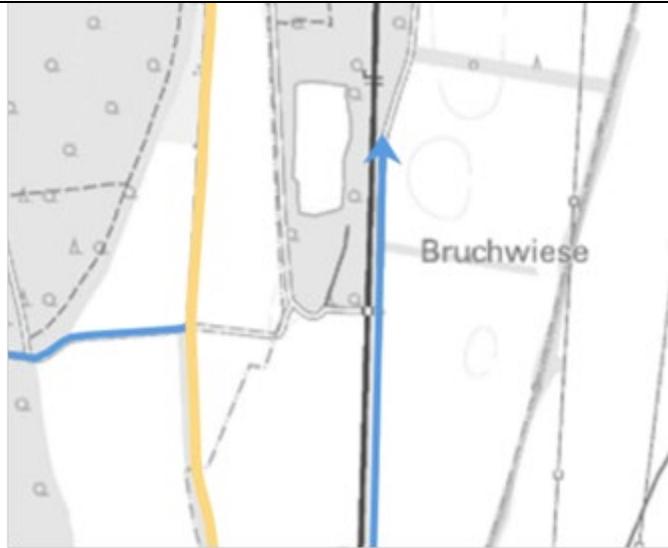
Bürger/in,
Verband/
Behörde

Datum

Anregungen

Abwägungsempfehlung zu den Anregungen

Folgerung

		 <p>An dieser Stelle wäre eine Verbindung der blauen Linien (Bahnunterführung) wünschenswert, da damit die Durchgängigkeit der Beziehung Sandhausen-Wiesloch, bzw. Zubringer zur und von der RSV gewährleistet ist.</p>	<p>Die Darstellung wurde entsprechend angepasst.</p>	<p>Übernahme</p>
<p>09. Stadt Wiesloch/ Zweckverband MetropolPark Wiesloch-Walldorf₁</p>	<p>Schreiben vom 20.10.2021 (hier eingegangen per Mail)</p>	<p>mit Nachricht vom 23.07.2021 haben Sie sowohl mich in meiner Funktion als Mobilitätsmanagerin im Zweckverband MetropolPark Wiesloch-Walldorf als auch die Stadt Wiesloch über das Stadtplanungsamt am Planungsprozess des "innerstädtischen Radverkehrskonzepts der Stadt Walldorf" beteiligt. Ich habe mich daraufhin mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Wiesloch zur Planung abgestimmt. Nach Beratung im Ausschuss für Technik und Umwelt am 13.10.2021 gibt die Stadt Wiesloch die folgende Stellungnahme ab. Dabei werden die gemar-</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>kungsübergreifenden Strecken der Reihe nach von Norden nach Süden betrachtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Pendlerstrecke 2a endet in Walldorf vor der Gemarkungsgrenze, führt jedoch offenbar auf die RSV1 zu. Eine Fortführung auf Wieslocher Gemarkung erscheint wenig attraktiv. - Die Strecke B6 erscheint wegen der noch zu erschaffenden Querung mit der Bahnstrecke in der Realisierung fraglich und erreicht auf Wieslocher Gemarkung keine Verkehrsteilnehmer, die nicht auch den Weg P4 als zwischenörtliche Verbindung bzw. Anbindung an den RSV HD-Walldorf/Wiesloch nehmen könnten. - Die Pendlerstrecke P4 könnte auf Wieslocher Gemarkung unter anderem über die Parkstraße fortgesetzt werden. Die Querung von Leimbach und Bahngleisen in Höhe der Kläranlage würde dann notwendig werden. <p>Insgesamt ist anzumerken, dass die Pendlerstrecke P4 präferiert wird, jedoch die beiden anderen Querungen über die Bahn und den Leimbach und damit Verbindungen nach Walldorf und gegebenenfalls zur RSV1 als Alternativen in Frage kommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Pendlerstrecken 1 und 1a werden beide als notwendige und sinnvolle Verbindungen nach Wiesloch, zum Bahnhof und an die RSV angesehen. Sie könnten möglicherweise auf Wieslocher Gemarkung ihre Fortsetzung unter anderem auf der Walldorfer Straße finden. - Die Basisroute B8 verläuft auf Walldorfer Gemarkung zum neu zu errichtenden Kreisverkehr Guten- 	<p>Kenntnisnahme; Über die Bestandsbrücke (Nußlocher Bahnübergang) besteht bereits eine ausreichende Verbindung an dieser Stelle.</p> <p>Der Lückenschluss auf Höhe der B6 ist lediglich als Alternative zum Lückenschluss P4 dargestellt. Die Städte Wiesloch und Walldorf präferieren eine Fuß- und Radwegeverbindung auf Höhe der P4.</p>	

Bürger/in,
Verband/
Behörde

Datum

Anregungen

Abwägungsempfehlung zu den Anregungen

Folgerung

		<p>bergring und endet südlich des Bahnhofs. Hier sollten die Planungen mit den Überlegungen für das HDM-Gelände abgeglichen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Radschnellverbindung RSV2-L von Mannheim über Schwetzingen nach Walldorf/Wiesloch sollte so gedacht werden, dass sie ihre Fortsetzung bis in die Wieslocher Innenstadt finden kann. Die Anbindung des südlichen Bahnhofsgeländes erscheint sinnvoll. Um jedoch eine noch breitere Akzeptanz und auch Auslastung der RSV2-L zu erhalten, sollte diese RSV gedanklich in die Wieslocher Innenstadt fortgesetzt werden. Inwieweit hierzu die Strecke auf der ehemaligen SWEG-Trasse zur Verfügung steht, muss noch politisch geklärt werden. Aktuell läuft auch eine Prüfung über die Möglichkeit der Nutzung der ehemaligen SWEG-Trasse für eine künftige Straßenbahnlinie. - Die Radschnellverbindung Heidelberg-Walldorf/Wiesloch-Bruchsal RSV1 wird im Radverkehrskonzept Walldorf als noch zu prüfende Verbindung aufgeführt. Auch im Wieslocher Radverkehrskonzept befindet sich diese noch in der Prüfung. Fraglich ist der Verlauf ab Bahnhof weiter nach Süden. <p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Ich stehe für Rückfragen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Die Vorzugstrasse entspricht im Übergangsbereich nach Wiesloch der Pendlerstrecke P4.</p>	
Im Folgenden: Anregungen aus Mobilitätspakt mit Bezug zum Radverkehr				
33	Gefahrstelle	Direkt an dieser Stelle [Kreuzung Koperni-	Die Gefahrenstelle wurde im Rahmen des Radverkehrs-	

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>kusstr./Kleinfeldweg] endet der Fahrradweg und der Fahrradfahrer muss auf die Straße fahren. Durch parkende Fahrzeuge ist die Sicht verstellt. Ich selbst hatte schon mehrfach Glück und konnte einen Unfall vermeiden. An dieser Stelle war auch schon einmal eine Fahrradspur auf der Straße eingezeichnet, warum wurde diese wieder entfernt?</p>	<p>konzepts vertieft geprüft. Als kurzfristige Maßnahme wird eine Verlängerung der Mittelinsel und weitere markierungstechnische Anpassungen vorgeschlagen (vgl. RSV 2 - 042). Der angesprochene Schutzstreifen wurde 2021 remarkiert.</p>	
33,1		<p>Auch aus Richtung Kopernikusstr. kommend in Richtung Unterfuehrung ist die Einfahrt in den Radweg auesserst gefaehrlich, da dort (oft mit hoher Geschwindigkeit) Autos von rechts auf die Kreuzung zufahren.</p>	<p>Aufgrund der höheren Belastung der Kopernikusstraße sollten Radfahrerinnen und Radfahrer möglichst die Edisonstraße bzw. den Kleinfeldweg nutzen. Diese sind im Radverkehrsnetz als Radrouten ausgewiesen.</p>	
37	Radweg befestigen	<p>Diese Strecke wird nicht nur von GoogleMaps, sondern auch von der Gemeinde Wiesloch als Radweg ausgewiesen. Grundsätzlich ist das eine gute Idee, denn damit spart die Radfahrerin Richtung oder aus Sandhausen/Leimen/Heidelberg einen nicht kleinen Umweg. Leider ist der Weg über weite Strecken ein schlimmer Ackerweg, der nur für sehr geübte Radfahrende befahrbar ist. Im Herbst/Winter verwandelt sich der Weg in einen Morast im Sommer sind die Furchen so festgebakken, dass man regelmäßig zu stürzen droht. Eine Befestigung des Wegs würde für Radfahrende eine deutliche Zeitersparnis bringen und den Arbeitsweg außerdem sicherer machen.</p>	<p>Im Januar 2022 ist eine Befestigung der Strecke in Abstimmung der Stadt Leimen mit der Stadt Walldorf erfolgt. Die Strecke wurde als Basisroute B 14 in die Netzkonzeption der Stadt Walldorf aufgenommen.</p>	Übernahme
46	Radweg / Einbahnstraße	<p>Die Karlstraße sollte in beide Richtungen zum Radweg mit Vorfahrt werden, gleichzeitig zur Einbahnstraße für PKW.</p>	<p>Die Karlstraße ist Teil des gesamten Erschließungsnetzes Walldorfs. Der Vorschlag kann nur im Rahmen eines übergeordneten Verkehrskonzept geprüft werden, um für alle</p>	Zurückweisung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
46,1		Vielleicht könnte hier eine Regelung mit der Kurpfalzstraße in Kombination gefunden werden, so dass die eine Straße in die eine und die andere in die andere Richtung als Einbahnstraße deklariert wird.	Verkehrsteilnehmer in Walldorf eine zufriedenstellende Lösung zu finden. Die Netzkonzeption sieht keine gesonderte Ausweisung der Karlstraße als Radroute vor. Stattdessen wird vorgeschlagen die Kurpfalzstraße als Fahrradstraße auszuweisen.	Zurückweisung
97	Fahrradspur in der Albert-	Eine Fahrradspur in der Albert-Einstein-Straße wäre hilfreich, damit man nicht jeden Morgen Angst haben muss von den Autofahrerrückspiegeln umgenietet zu werden.	In der Albert-Einstein-Straße und Philipp-Reis-Straße wird ein einseitiger Schutzstreifen vorgeschlagen (vgl. Maßnahmenblatt B8-005)	Berücksichtigung
97,1	Einstein-Straße	Einen Fahrradstreifen halte ich an dieser Stelle für sehr sinnvoll, da dies die Verbindung durchs Industriegebiet für Personen ist, die vom Bahnhof zur Otto-Hahn-Str/Carl Benz Str des Industriegebietes pendeln. Dies könnte auch dazu beitragen, den Verkehrsteilnehmern aus den Querstraßen zu verdeutlichen, dass die Albert-Einstein-Str eine Vorfahrtsstraße ist, und kein Rechtsvor-Links gilt (Kreisel Otto Hahn Str). Viele Grüße		
98	Straßen in Walldorf fahrradfreundlicher gestalten	Viele Straßen in Walldorf sind sehr fahrradunfreundlich gestaltet. Verschärft wird dies durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie z.B. durch Betonblumenkübel und Markierungen in der Schwetzinger Straße. Leider geht dies zu Lasten der Sicherheit der Radfahrer. Vernünftiger wäre es stattdessen, Radwege anzulegen und durch bauliche Maßnahmen entsprechend abzusichern. Betroffen: - Schwetzinger Straße (Rückbau zu Lasten der Radfahrer) - Nußlocher Straße (kein Radweg) - Ringstraße (kein Radweg, obwohl zwischen Bahnhofstraße und J.J.-Astorstraße genügend Platz vorhanden wäre)	Das Verkehrskonzept der Stadt Walldorf sieht auf den T30-Straßen Mischverkehr vor. Baulich getrennte Radwege bergen i.d.R. ein erhöhtes Unfallrisiko. Die schmalen Straßenquerschnitte lassen keine baulich getrennten Radweg in der Schwetzinger Straße und Nußlocher Straße zu. Die Straßenverkehrsordnung sieht in T30-Zonen keine Schutzstreifen für Radfahrer vor. Die Pflanzkübel in der Schwetzinger Straße sind zur Abgrenzung von spezifischen Situationen und nicht zur Fahrbahnverengung/Verkehrsberuhigung da. Zur Sensibilisierung der PKW-Fahrer soll mittels Bodenmarkierungen von Piktogrammketten auf den Radverkehr	Zurückweisung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
			auf den Fahrbahnen aufmerksam gemacht werden.	
98,1		Wünschenswert wäre ein ausgewiesenes Netz an Fahrradstrassen, die wichtige Punkte von Walldorf miteinander verbinden (Wohngegenden mit Schulen, Schwimmbad, Kindergärten) und die auch von Kindern alleine und sicher benutzen werden könnten (z.B. per farblicher Fahrbahn-Markierung, Vorfahrtsregelung). Hierfür würden sich zahlreiche wenig befahrene Nebenstrassen anbieten (ggf. Ausweisung als Einbahnstrasse für Autos). Ein guter Kandidat wäre hierfür z.B. die Schulstrasse.	Das Radverkehrskonzept schlägt als erste Fahrradstraße in Walldorf die Kurpfalzstraße vor. Weitere Straßen sollen in Folge geprüft werden.	Kenntnisnahme
98,2		Passend dazu ein Artikel aus dem Stern: Was ist das tödlichste Verkehrsmittel? Es deutete sich schon an, nun ist es amtlich: Das Fahrrad ist das gefährlichste Verkehrsmittel überhaupt in Deutschland. Offiziell gilt das Ziel Null bei den Verkehrstoten, doch die Unfallzahlen beim Rad gehen in eine andere Richtung. 2018 starben 445 Fahrradfahrer im Verkehr, das sind 63 Radler mehr als 2017 und damit innerhalb eines Jahres so viele wie seit 2009 nicht mehr. Gleichzeitig sanken zumindest prozentual die Todeszahlen bei Fußgängern, Auto- und Motorradfahrern. [...] Radwege fehlen Radfahren erlebt eine Renaissance, das ist gut für die Verkehrswende, doch die Politik kommt beim Bau der passenden Infrastruktur nicht hinterher. [...]	-	Kenntnisnahme
152	Radwegführung Dietmar-	Die Bruecke ueber die L723 an der Dietmar-Hopp-Allee ist eine der Haupt-Zugangsachsen fuer Fahrradfahrer aus Walldorf zum Industriegebiet & SAP. Allerdings ist	Für eine verbesserte Führung des Radverkehrs an der Dietmar-Hopp-Straße wurden Maßnahmenvorschläge erstellt (Vgl. Maßnahmenblätter B3-003 bis B3-10).	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
	Hopp-Allee	<p>die Radwegführung nach der Ampel an der Kreuzung Industriestrasse ... schwierig. - Aus Walldorf kommend: An der Ampel haben rechtsabbiegende Autofahrer formell Vorfahrt vor geradeaus fahrenden Radfahrern. Um Verwirrung zu vermeiden und zur Angleichung an die übliche Regelung sollte das Gegenteil der Fall sein. - Nach dem Ampel ist ein gemeinsamer Rad- und Fussweg ausgewiesen. Allerdings wird dieser spätestens bei der Einmündung am Hauptgebäude der SAP deutlich zu schmal und zu kurvig für diese Verwendung. Es gibt aber kein definiertes Ende des Rad- und Fusswegs, und auch keine sichere Ausleitung der Radfahrer auf die Straße. Ebenfalls ist das Links-abbiegen von diesem Radweg (z.B. in die Robert-Bosch-Straße) praktisch nicht möglich. - In die Gegenrichtung nach Walldorf ist der Weg offenbar nicht für Radfahrer freigegeben (?), wird aber faktisch häufig so benutzt, auch weil man sonst als Radfahrer zweimal an der Fußgängerampel Industriestrasse warten muss um die Brücke zu erreichen. Die Erreichbarkeit der Brücke in Richtung Walldorf sollte für Radfahrer entsprechend verbessert werden.</p>	<p>Auf Grund der Komplexität des Knotenpunkts mit vielen Fahrspuren und hohen Verkehrsstärken ist für die Kreuzung Dietmar-Hopp-Allee /Industriestraße eine vertiefte Detailplanung unter Berücksichtigung aller Fahrbeziehungen, der Leistungsfähigkeit und der LSA Steuerung notwendig. Lösungen werden detailliert untersucht. (vgl. Maßnahmenblatt B8-001).</p>	Berücksichtigung
185	Absenkung der Bordsteinkante	<p>Nur eine Kleinigkeit, die das Leben von Radfahrern angenehmer machen kann: Wenn man vom Bahnhof Richtung Kino/Impex mit dem Fahrrad fährt, muss man zunächst auf der Straße fahren, um dann am Impex-Kreis auf den Radweg aufzufahren. Der abgesenkte Bordstein ist nur auf Radfahrer von der Brücke kommend ausge-</p>	<p>Der Bereich des Impexkreisels ist Teil der vertiefenden Maßnahmenplanung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes. Mit Detailplanung zur Maßnahme P1-027 wird auch der Radverkehr aus Richtung Impexstraße berücksichtigt.</p>	Übernahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		legt. Wenn man von 'unten' kommt, holpert man entweder über den Bordstein oder muss ordentlich abbremsen, um einen vernünftigen Winkel für den abgesenkten Bordstein zu bekommen.		
186	Mühlwegkreisel für Radfahrer / Radweg in beide Richtungen?	Der Mühlwegkreisel ist für Radfahrer unangenehm. Alle Richtungen: Eine eindeutige Kennzeichnung von Rad-/Fußgängerweg im Kreisel und eine Vorfahrt für diese wäre gut. Von Richtung Walldorf Dietmar-Hopp-Allee in Richtung Bahnhof: Der durchgängige Radweg an den Bahnhof läuft entgegengesetzt der Fahrtrichtung. Dadurch muss ich mich als Radfahrer zwischen Pest und Cholera entscheiden. Entweder, ich mache die Straßenüberquerung direkt am Mühlwegkreisel, dann ist direkt am Kreisel ein schlecht einsehbares Stück, wo ich nicht sehen kann, ob mir gerade Fahrräder/Fußgänger entgegenkommen. Oder ich überquere dann später die Straße an einer Stelle, wo die Autos normalerweise mit deutlich höherer Geschwindigkeit als am Kreisel unterwegs sind. Von Richtung Bahnhof in Richtung Walldorf Dietmar-Hopp-Allee: Am Mühlwegkreisel überquert man die Straße um dann an dem verwilderten Grundstück mit Hütte und Feuerstelle vorbei Richtung Industriegebiet zu fahren. Direkt an dieser Überquerung ist ein Stückchen Boden geschottert, und die Steine und der Staub sind auf dem Radweg und machen die Stelle unnötig gefährlich. Durch den Kreisel ist man in 'Kurvenlage' und ich weiß von mehr als einem Kollegen, der sich dort schon langgelegt hat. Auch ich selber bin schon ins Rutschen	Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde der Mühlwegkreisel vertieft untersucht. Dabei ist der Knotenpunkt auch im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Walldorf-Süd, 2. Bauabschnitt und der Fortführung in Richtung Gewerbegebiet sowie in die Wieslocher Straße zu berücksichtigen. Als Maßnahme wird eine Einfädelung des Radverkehrs aus Richtung Wiesloch kommend vor dem Kreisverkehr auf die Kreisfahrbahn vorgeschlagen (Maßnahme P1 -021). Dabei wird auch für den Bereich der Wieslocher Straße zwischen den Kreisverkehren eine Änderung vorgesehen, da der Radverkehr ab dem Mühlwegkreisel auf der Wieslocher Straße, und nicht mehr zurück auf den separaten nördlichen gemeinsamen Fuß- und Gehweg geführt werden soll; Ansonsten bestünde kaum die Möglichkeit vom separaten Fuß- und Radweg in das Neubaugebiet des 2. Bauabschnitts und in Richtung Altes Wasserwerk abzubiegen. Zudem würde eine erneute Einfädelung vor dem Kreisverkehr am Nahversorgungszentrum einen erheblichen Eingriff in die Baumallee an der Wieslocher Straße bedeuten. Entsprechend ist auch die Führung aus Richtung Bahnhofstraße angedacht: Vor dem Mühlwegkreisel soll ein kurzer Schutzstreifen den Radverkehr auf die Kreisfahrbahn füh-	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		gekommen.	ren. Hierzu ist in Verbindung zur Anbindung des Fuß- und Radweges am Alten Wasserwerk eine Umgestaltung und Verbreiterung der Fahrbahn notwendig. Nach dem Mühlwegkreisel schlagen die Planer vor, den Radverkehr in Richtung Bahnhof durch eine Bordabsenkung auf den südlichen Rad- und Fußweg bis zur neu angedachten Querungsstelle mit Mittelinsel auf Höhe der Basisroute B8b (Maßnahme P1-023) zu führen. Erst ab hier soll zu-künftig der Radverkehr nördlich der Wieslocher Straße in Richtung Wiesloch im Zweirichtungsverkehr geführt werden.	
186,1		Der Radweg in Richtung Dietmar-Hopp-Allee ist eindeutig ein Zweirichtungsradweg und sollte als solcher direkt in den Kreisverkehr eingebunden sein (siehe z.B. Musterlösung Radschnellverbindung Führung an Kreisverkehren des Landes Baden-Württemberg). In Richtung Bahnhof könnte man die Lage entzerren, indem man weiter östlich eine Querungshilfe baut.	Der Radverkehr wird auf die Kreisfahrbahn entsprechend der Musterlösung geführt. Die Maßnahmenplanung sieht zudem eine Mittelinsel als Querungshilfe auf Höhe der Basisroute B8b (vgl. Maßnahme P1-023) vor.	Übernahme
238	Verkehrsentlastung nach Süden durch eine Verbindungsstraße	Mittels einer Verbindungsstraße zwischen Otto Hahn-Straße (Lincoln) und der Penny Anbindung Im unteren Wald entlang der Südgrenze der Heidelberger Druck (HDM) könnte das Industriegebiet Walldorf in Richtung Süden besser angebunden werden. Zumindest ein asphaltierter Radweg wäre hier sehr wünschenswert. Vielleicht könnte auch die bereits vorhandene Werkstraße genutzt werden. (Bisher ist sie hinter einem Zaun.)	Im Rahmen der Netzkonzeption wurde ein solcher Verbindung als Pendlerroute P5 entlang des HDM-Geländes diskutiert (vgl. Entwurf zur Netzkonzeption zur Öffentlichkeitsbeteiligung). Aufgrund erheblicher artenschutzrechtlicher und naturschutzrechtlicher Eingriffen wird jedoch von dieser Verbindung abgesehen. Stattdessen sollen die bestehenden Waldwege in Richtung Straße Unterer Wald ertüchtigt werden (vgl. Maßnahmen P5-007).	Zurückweisung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
241		Schlecht einsehbar für Radfahrer [Am Mühlwegkreisel:] Für Radfahrer eine schwer einsehbare Stelle. Ein Spiegel wäre hilfreich.	Die Engstelle des Fuß- und Radweges wird durch die Einfädelung des Radverkehrs in den Kreisverkehr entschärft. (Vgl. vertiefende Maßnahmenplanung Mühlwegkreisel Maßnahme P1-021).	Berücksichtigung
250		Fahrradstreifen für breitere Straßen Die breiteren Straßen in Walldorf (Bahnhofstraße, Schwetzinger Straße, Walzrute, Bürgermeister-Willinger-Straße im Neubaugebiet, Nußlocher Straße) sollten Fahrradstreifen bekommen, um die Autofahrer darauf hinzuweisen, dass Fahrradfahrer unterwegs sein könnten.	Das Verkehrskonzept der Stadt Walldorf sieht auf den T30-Straßen Mischverkehr vor. Der schmale Straßenquerschnitt lässt keinen baulich getrennten Radweg in den angesprochenen Straßen zu. Die Straßenverkehrsordnung sieht in T30-Zonen keine Schutzstreifen für Radfahrer vor. Im Radverkehrskonzept sieht zur Sensibilisierung der PkWFahrer für den Radverkehr auf diesen Straßen die Markierung von sog. Sharrows oder Fahrradpiktogrammen in wiederkehrenden regelmäßigen Abständen vor, um auf die Mitbenutzung der Fahrradfahrer in den betreffenden Straßen hinzuweisen.	Berücksichtigung
252		Mehr Fahrradständer in der Innenstadt Das Verhältnis Autoparkplätze/Fahrradständer in Walldorf ist erschreckend (z.B. Drehscheibe, LIDL-Parkplatz, Aldi-/Edeka-Parkplatz ...). Wer möchte, dass mehr Bewohner aufs Fahrrad umsteigen, muss den Fahrradverkehr attraktiver gestalten (s. Niederlande).	Eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Stellplätze wurde erstellt (vgl. Anhang 4). Das Planungsbüro schlägt mindestens 200 Radstellplätze vor.	Kenntnisnahme
261		Einrichtung eines Fahrradwegs in der Ringstraße Im Berufsverkehr ist die Ringstraße eine der Durchgangsstraßen. Warum gibt es dort zwischen Johann-Jakob-Astor-Straße und Bahnhofstraße keinen Fahrradweg?	Aufgrund der wiederholten Unterbrechungen des Gehwegs durch Baumscheiben eignet sich der Fußweg nicht als separater Radweg. Mit 2,50 m Breite im Bereich der Baumscheiben entspricht die Gehwegbreite dem Regellaß für Fußgängerwege und eignet sich daher nicht zur zusätzlichen Freigabe für Radfahrer. Zur Konfliktvermeidung zwischen Fußgängern und Radfahrern wird daher empfohlen den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Radverkehr ist Fahrverkehr. Und sollte daher im Regelfall	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
			auf der Fahrbahn geführt werden. Das Verkehrskonzept der Stadt Walldorf sieht auf den T30-Straßen Mischverkehr vor. Das Radverkehrskonzept sieht zur Sensibilisierung der Pkw-Fahrer für den Radverkehr auf diesen Straßen die Markierung von sog. Sharrows oder Fahrradpiktogrammen in wiederkehrenden regelmäßigen Abständen vor, um auf die Mitbenutzung der Fahrradfahrer in den betreffenden Straßen hinzuweisen.	
262	Fahrradweg in der Bürgermeister-Willinger-Straße einrichten	https://maps.google.de/?q=49.29873290340293+8.644961356330897 Auf der einen Seite ist der Fußweg zwischen Versorgungsweg und Kreisverkehr an Schule/Kindergarten ziemlich breit und es sind kaum Fußgänger unterwegs. Warum gibt es dort keinen Fahrradweg?	Mit 2,20-2,70 m entspricht der Fußweg dem Regelmaß von 2,50m für Fußwege. An besagter Stelle wurde bewusst kein Radweg ausgewiesen, damit dieser nicht die für die Grundschüler eingerichtete Fußgängerampel "hinterfährt". Kinder bis 10 Jahre dürfen laut StVO grundsätzlich Gehwege mit dem Rad befahren.	Zurückweisung
275	Links-Abbiegen Richtung WDF03	https://maps.google.de/?q=49.29412763307592+8.643472194671633 Von der Fußgänger-Fahrrad-Brücke auf der Dietmar-Hopp-Allee entlang kommend ist es an dieser Stelle schwierig, mit dem Fahrrad vom Fußgänger/Rad-Weg auf die Fahrbahn zu wechseln und dann direkt links Richtung WDF03 abzubiegen. Vielleicht kann man das mit einer Fahrrad-Ampel lösen, oder mit einer Fahrrad-Links-Abbieger-Spur. Dann müsste aber der Fahrradverkehr schon früher auf die Fahrbahn der Dietmar-Hopp-Allee geleitet werden.	Vgl. Maßnahmenblatt B3-006, Bereits an der Radfahrfurt in das Parkhaus P1 soll eine wahlfreie, wartepflichtige Eingliederung des Radverkehrs auf die Fahrbahn Richtung Süden erstellt werden, sodass der Radverkehr die Linksabbiege-Spur für den Kfz-Verkehr in die Robert-Bosch-Straße mitbenutzen kann.	Teilweise Übernahme
309	Querungshilfe für	https://maps.google.de/?q=49.2963211721367+8.652634620666506	Eine Mittelinsel ist als Maßnahme an der Wieslocher Straße auf Höhe der Basisroute B8a vorgesehen (siehe: Maß-	Übernahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		Radfahrer Hier sollte für Radfahrer Mittelinsel zur Querung angelegt werden. Diese Mittelinsel unterstützt Radfahrer, die vom Kleinfeldweg Richtung Flugplatz (und zurück) unterwegs sind. Zusätzlich würde sie auch Radfahrern entlang der Wieslocher Straße in Richtung Bahnhof erlauben, ab Kreisverkehr auf der rechten Seite zu fahren und erst hier die Straßenseite zu wechseln. Dies würde den engen und schlecht einsehbaren Teil des Radwegs direkt am Kreisverkehr entlasten.	nahme P1-023)	
356	Vom Autoverkehr komplett getrennter Radweg	Da Radfahren vom Walldorfer Bahnhof ins Industriegebiet sehr gefährlich ist (viel Engstellen, zu viel Autoverkehr), wäre ein separater von der Straße getrennter Radweg in die Dietmar-Hopp-Straße nötig.	Das Radverkehrskonzept sieht vor, perspektivisch den Kleinfeldweg als solche übergeordnete Radwegeverbindung auszubauen. Hierzu soll möglichst ein Brückenanschluss vom Kleinfeldweg an die bestehende Rad- und Fußbrücke in der Dietmar-Hopp-Allee erfolgen (vgl. Maßnahmen RSV2-038 bis 046)	Berücksichtigung
381	Übergang	https://maps.google.de/?q=49.296489094549386+8.64728629589081 Hier könnte man einen Übergang machen vom Fahrrad Weg zum Fahrrad Weg über die Dittmar Hopp Allee, das man nicht immer über die Straße muss.	Im Radverkehrskonzept wird der Vorschlag einer planfreien Querung, möglichst mit Anschluss an die Bestandsbrücke über die L723 für den Fuß- und Radverkehr aufgenommen. (Maßnahme RSV2-038)	Übernahme
419	[Mühlwegkreisel]	Es wäre ideal, wenn der Radverkehr auf dem Kreisel [am Mühlweg] eindeutig auf die Fahrbahn gelenkt würde, genau wie es in Wiesloch gemacht wird. Dazu bitte eine Absenkung des Bordsteins, um von Wiesloch kommend vom der Fahrbahn des Kreisverkehrs auf den linksseitigen Weg Richtung Industriegebiet abbiegen zu können. Es ist nicht einzusehen, warum der Radverkehr hier nachrangig zum Autoverkehr geführt und dadurch benachteiligt wird.	Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde der Mühlwegkreisel vertieft untersucht (Maßnahme P1 -021). Dabei ist der Knotenpunkt auch im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Walldorf-Süd, 2. Bauabschnitt und der Fortführung in Richtung Gewerbegebiet sowie in die Wieslocher Straße zu berücksichtigen. Als Maßnahme wird eine Einfädelung des Radverkehrs vor dem Kreisverkehr auf die Kreisfahrbahn vorgeschlagen (Maßnahme P1 -021). Für die Verbindung in Richtung altes	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
			Wasserwerk kann nach der vorgeschlagenen Planung von der Wieslocher Straße links abgelenkt werden.	
420		Durchgängigkeit des Radwegs am Kreisverkehr [Mühlwegkreisel] Im Sinne der Durchgängigkeit des Radweges u.a. an diesem Kreisverkehr sollte der Radweg kurz vor dem Kreisel auf die Fahrbahn geleitet werden (siehe auch Kreisverkehr am Bahnhof Wiesloch-Walldorf, Ostseite), um so für die Radfahrer einen flüssigen Verlauf und eindeutige Vorfahrtsregeln zu erzielen. Die momentane Führung neben der Fahrbahn und dem Kreuzen der Fahrbahn an Ein- und Ausfahrten des Kreisverkehrs führt oft zu kritischen Situationen (wer hat Vorfahrt?).	Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde der Mühlwegkreisel vertieft untersucht (Maßnahme P1 -021). Dabei ist der Knotenpunkt auch im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Walldorf-Süd, 2. Bauabschnitt und der Fortführung in Richtung Gewerbegebiet sowie in die Wieslocher Straße zu berücksichtigen. Als Maßnahme wird eine Einfädelung des Radverkehrs vor dem Kreisverkehr auf die Kreisfahrbahn vorgeschlagen (Maßnahme P1 -021).	Übernahme
429		Gehweg Dietmar-Hopp-Allee Ein gemeinsamer Geh/Radweg darf nur angeordnet werden, wenn 1) auf der Fahrbahn eine erhebliche Gefährdung für Radfahrer vorliegt 2) Ein gemeinsamer Geh/Radweg diese erhebliche Gefährdung reduzieren würde. Hier ist der gemeinsame Geh/Radweg aber aus zwei Gründen deutlich gefährlicher als die Fahrbahn: a) Die zweispurige Einfahrt ins SAP Parkhaus führt zu Konflikten mit abbiegenden PKW b) ein 2,5m breiter Geh/Radweg ist nur für sehr geringe Verkehrsströme geeignet, und morgens sind hier sehr viele Radfahrer und viele Fußgänger unterwegs. Eine Umwidmung auf Gehweg Radfahrer frei erlaubt Radfahrern, auf der Fahrbahn den Gefahren dieses Wegs auszuweichen und reduziert damit die Verkehrsbelastung auf dem Gehweg. Zusätzlich erzwingt die an-	Vgl. Maßnahmenblätter B 3-005 bis B3- 010: Ab der Einfahrt in das Parkhaus P1 soll eine wartepflichtige (wahlfreie) Eingliederung des Radverkehrs auf die Fahrbahn in Richtung Süden geschaffen werden, sodass ab hier Wahlfreiheit besteht (B3-006). In der Fortführung wird daher der gemeinsame Rad- und Fußweg als Gehweg „Rad frei“ beschildert. Das Planungsbüro schlägt zudem vor, mittels Piktogrammketten die straßenseitige Führung zu signalisieren (B3 -007).	Übernahme/ Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		dere Beschilderung eine dem Verkehrsaufkommen angepasste Fahrweise auf dem Gehweg und reduziert somit die Gefährdung für Fußgänger.		
438	Radverbindung zwischen Altrottstr. und Industriestr.	Hier fehlt eine Radverbindung zwischen Altrottstr. und Industriestr. auf Höhe Kopernikusstr. Diese würde den Radverkehr aus den Walldorfer Wiesen Richtung Industriegebiet vereinfachen.	Mit der Basisroute B8a ist eine solche Nordost-Südwest-Verbindung im Netzentwurf unter Einbindung eines Privatparkplatzes zwischen Altrottstraße und Industriestraße dargestellt. Diese soll den Rad- und Fußverkehr zwischen Edisonstraße mit der Ohmstraße und Carl-Benz-Straße verbinden. (Vgl. Maßnahmen B8-005 bis B8-014)	Berücksichtigung
501	Radweg St. Leon-Rot > Walldorf Schule/Tierpark > Sandhausen	Der Radweg von St. Leon-Rot endet am Ortseingang von Walldorf, danach ist kein richtiger Radweg durch die Dannhecker Straße ausgewiesen. Diesen Weg nutzen Schüler von Rot nach Walldorf. Um von Rot nach Sandhausen zu kommen, muss man ebenso durch Walldorf durch (ohne richtige Radwege) und nach Sandhausen muss man durch den Wald. Ein Radweg vom Tierpark entlang der Straße (so wie der 720er fährt) wäre sinnvoll.	Aufgrund der gegebenen Fahrbahnbreiten können innerorts keine Radwege ausgebaut werden. Innerhalb von Tempo-30-Zonen sieht die StVO dies zudem nicht vor. Mit der Ausweisung der Kurpfalzstraße als Fahrradstraße soll jedoch insbesondere für Schüler aus St. Leon-Rot parallel zur Dannhecker Straße eine sichere und attraktive Route geschaffen werden. Entlang der Westumgehung (B291) schlägt der Netzentwurf einen Lückenschluss vor (vgl. RSV 2 sowie P3a).	Berücksichtigung
501,1		Dannheckerstr. als Radstraße mit Fahrrad Vorfahrt vor Autos. Hier fahren viele Autos viel zu schnell und machen das Radfahren gefährlich. Das ist auch ein Schulweg!		
507	fehlende Radwege im Industriegebiet	Im gesamten Industriegebiet gibt es keine Radwege, so dass bei der Zufahrt zu den verschiedenen SAP-Gebäude entweder auf den Straßen, den Fußwegen oder durch	Maßnahmen zur Verbesserung der inneren Erschließung des Industriegebiets wurden erarbeitet. (vgl. Maßnahmenplanung zu B3 und B8)	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
	biet Walldorf	die Parkhäuser gefahren wird. Erstaunlich, wie wenig Unfälle sich trotz des Schwerlastverkehrs ereignen.		
522	Linksabbiegen für Fahrräder erlauben [Gutenbergring]	https://maps.google.de/?q=49.29003416517986+8.65756511698237 An dieser Einmündung dürfen momentan nur Busse nach links abbiegen. Das sollte auch Fahrradfahrern erlaubt sein.	Das Linksabbiegen wurde an dieser Stelle untersagt, weil aufgrund der unmittelbaren Nähe zur L723 dort keine Lichtsignalanlage betrieben werden kann. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahren „HDM – Digital Campus“ ist an dieser Stelle ein Kreisverkehr geplant. Bei dieser Planung soll auch der Radverkehr verbessert werden.	Zurückstellung/ Kenntnisnahme
553	Radweg statt Parkplätze	Die Parkplätze im unteren Teil der Schwetzinger Straße werden meist von den Anwohnern zwangsweise genutzt, weil sie sonst morgens nicht aus ihrer eigenen Einfahrt rauskommen. Durch die parkenden Autos wird die Sicht beidseitig versperrt. In diesem Bereich gibt es meist nur Einfamilienhäuser mit eigener Einfahrt / Parkplatz, die jetzt oft leer stehen. Den Platz könnte man stattdessen für einen Radweg nutzen. Die Sichtbehinderung durch die Parkreihe gilt übrigens auch für alle Einmündungen zur Schwetzinger Straße (zB. Jahnstraße). Man muss mit dem Rad / Auto sehr weit auf die Fahrbahn der Schwetzinger Straße, um überhaupt den Verkehr zu sehen.	Im Rahmen der Sanierungsarbeiten werden die Stellplätze im unteren Teil der Schwetzinger Straße neu geordnet, sodass die Sichtbeziehungen verbessert werden.	Bereits Berücksichtigt/ Kenntnisnahme
561	Mehr Parkplätze für Fahrradfahrer	Haben Sie sich schon einmal die Mühe gemacht, die Zahl der Fahrradständer mit denen der Autoparkplätze zu vergleichen? Nicht alle Kunden machen bei Aldi und Edeka einen Großeinkauf. Viele Autofahrer könnten auch mit dem Fahrrad kommen. Mehr (rückenfreundliche!)	Eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Stellplätze wurde erstellt (vgl. Anhang 4). Das Planungsbüro schlägt mindestens 200 Radstellplätze vor.	Berücksichtigung / Kenntnisnahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		Fahrradständer könnten Autofahrer zum Autostehenlassen bewegen.		
576		<p>Straße zu einer Einbahnstraße ändern und eine Spur für Radverkehr freimachen</p> <p>Es ist oft schwierig im Industriegebiet mit dem Fahrrad sicher vom Bahnhof zur SAP zu fahren. Kann man deshalb die Rudolf-Diesel-Straße zu einer Einbahnstraße ändern und eine Spur für den Radverkehr freigeben? Wenn nur die Durchfahrt von HDM in Richtung SAP zugelassen wird, dann würden auf der gesamten Straßlänge nur ca. 31 Parkplätze entfallen.</p>	Im Zuge des Radverkehrskonzeptes nicht abschließend zu beurteilen. Weiteres Verkehrsgutachten notwendig.	Zurückstellung
652		<p>Für Radfahrer gefährliche Stelle</p> <p>Bedingt durch den Straßenverlauf der Albert-Einstein-Straße wird man hier als Radfahrer in Richtung Philipp-Reis Straße sehr oft mit ungenügendem Sicherheitsabstand überholt. (Autofahrer überholen genau dort wo die Alber-Einstein-Straße nach links schwenkt und schneiden Radfahrer in diesem Straßenbereich) Eine separate Fahrradspur würde diese Problematik entschärfen.</p>	In der Albert-Einstein-Straße und Philipp-Reis-Straße wird ein einseitiger Schutzstreifen vorgeschlagen (vgl. Maßnahmenblatt B8-005).	Übernahme
662		<p>Fahrradabstellplätze wie an der Drehscheibe zum besseren Anschließen der Fahrräder</p> <p>Die Fahrradabstellplätze sollten mit den gleichen Edelstahlbügeln versehen werden wie an der Drehscheibe und in der Hauptstraße. An diesen Bügeln kann man das Fahrrad erheblich leichter anschließen wie an den kleinen Dingern an der Wand zum Edeka. So wie das heute ist muss man sich zwischen den abgestellten Fahrrädern durchdrücken um sein Fahrrad anzuschließen. Mit den großen Edelstahlbügeln wie an der Drehscheiben kann</p>	<p>Bei den Fahrradständern am Nahversorgungszentrum handelt es sich um private Fahrradständer der Fa. Aldi und Edeka. Weiterleitung der Anregung an die Unternehmen erfolgt.</p> <p>Eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Stellplätze wurde erstellt (vgl. Anhang 4). Das Planungsbüro schlägt mindestens 200 Radstellplätze als Anlehnbügel vor.</p>	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		der man sein Rad wesentlich schneller und einfacher anschließen. Und man kann sogar den Rahmen anschließen und nicht nur das Vorderrad. Falls die Umsetzung dieser Idee Sache des Edeka- oder des Aldi-Marktes ist, bitte entsprechend weiterleiten.		
691	Fahrradweg Hasso-Plattner-Ring	Es wird ein Fahrradweg zwischen den Kreisverkehren im Hasso-Plattner-Ring benötigt. Aktuell müssen Fahrradfahrer aus der Richtung Speyer/Hockenheim/Reilingen sich entscheiden ob sie den Hasso-Plattner-Ring entlangradeln, was nicht ungefährlich ist (mit meinen Kindern mache ich das nie!), oder den Umweg über die Brücke nehmen. In letzterem Fall treffen sie dann am P19 auf die Fußgänger, die von dort zu ihrem Arbeitsplatz laufen (siehe andere Pin). Außerdem führt dieser Weg nicht zu den Fahrradständern vor den Gebäuden WDF18-21.	Aufgrund der Einfahrtsituationen zu den Parkhäusern am Hasso-Plattner-Ring ist dort keine Radwegführung vorgesehen. Mit einer Fahrbahnbreite von ca. 6,00 m lässt die Straßenverkehrsordnung keine Sicherheitsstreifen zu.	Zurückstellung
696	Durchgängiger Radweg zum Fischgrund/Schwimmbad/Campinplatz	An dieser Stelle wäre ein durchgängiger Radweg am hilfreich. Praktisch eine Umfahrung Walldorf. Aktuell kommt man mit dem Rad sehr schwer durch dieses Gebiet. Der Weg sollte vom Flugplatz durch den Wald zum Campingplatz Walldorf (zur Weiterfahrt nach Schwetzingen) und/oder vorher am Schwimmbad/Sportplätze vorbei. Aktuell ist es eine Irrfahrt durch sehr schlecht befahrbare Waldwege und durch Walldorf selber.	Die Netzkonzeption sieht als Verbindungsrouten eine solche Wegführung zu. Ziel ist es, die Wege zu ertüchtigen.	Berücksichtigung
816	sicherer Schulweg - Kurpfalzstraße	Viele Kinder fahren in der Kurpfalzstraße zum Schulzentrum. An sämtlichen Kreuzungen gilt Rechts-vor-Links, leider ist das vielen Autofahrern egal. Eine sicherere Lösung für den Schulweg wäre wünschenswert.	Für die Kurpfalzstraße wird die Ausweisung als Fahrradstraße empfohlen. Inwieweit eine Bevorrechtigung für den Radverkehr an Kreuzungen möglich ist, wird in der konkreten Umsetzungsplanung geprüft.	Übernahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
824		Mehr Fahrradparkplätze am [Haus der Kinder] Erfreulicherweise bringen immer mehr Eltern ihre Kinder mit Fahrrad oder Kinderwagen zum Kindergarten. Der vorhandene Fahrradstellplatz reicht hierfür nicht mehr aus. Es wäre schön, wenn dort mehr überdachter Platz für Fahrräder, Kinderwagen und Radanhänger geschaffen werden könnten.	Zuständigkeit FD 46, es wird überprüft, ob die Erweiterung der Fahrradstände innerhalb der Flächen der Kindergärten möglich ist.	Kenntnisnahme
880		Unfallgefahr https://maps.google.de/?q=49.296905399730164+8.641691207885744 Erhöhte Unfallgefahr, da die Abzweigung in den Radweg schlecht einsehbar ist. Einige Radfahrer kommen aus dem Weg mit hoher Geschwindigkeit und gefährden sich selbst und andere. Gerade Radfahrer die die Brücke in Richtung Stadt fahren sind hier durch das Gefälle schneller und können dann nicht mehr bremsen.	Es wird die Markierung sog. Sharrows vorgeschlagen. Diese sollen so angeordnet werden, dass der Radverkehr einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhält, und die Sichtbeziehung verbessert wird.	Berücksichtigung
881		Vorfahrt genommen Als Radfahrer wird mir hier regelmäßig die Vorfahrt genommen. Autofahrer ignorieren die Stopp-Schilder und fahren UNGEBREMST durch. Selbst die Autofahrer die halten fahren oft wieder los obwohl sie mich als Radfahrer sehen. Da ist dann immer eine Vollbremsung angesagt. Hier wäre eine bauliche Maßnahme hilfreich, z.B. ein Kreisel wie bei der Post/Jump und ein entfernen der Stopp-Schilder, die sowieso ignoriert werden.	Die Vorratsregelung an der Kreuzung Bürgermeister-Willinger-Str. –Walzrute ist zur Bevorrechtigung des Busverkehrs angeordnet. Insofern stellt die Umgestaltung des Knotenpunktes keine Lösung an dieser Stelle dar. Unabhängig vom Radverkehrskonzept sind hier Lösungsmöglichkeiten in Prüfung. Mittels Sharrows / Fahrradpiktogrammen soll auf Fahrradfahrer in der BMW-Str. und Walzrute hingewiesen werden. Diese sollen so angeordnet werden, dass der Radverkehr einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhält. Für den Kreuzungsbereich ist bspw. ein Farbwechsel durch eine flächige Markierung zur Hervorhebung des Kreuzungsbereichs.	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
898	!	Radverkehr Richtung Wiesloch nur auf rechtsseitigem Radweg! Der Radverkehr Richtung Wiesloch muss zwingend dazu gebracht werden, den rechtsseitigen Radweg zu benutzen! Gerade die Situation am Kreisel Staatsbahnhofstr/Walldorfer Str ist lebensgefährlich, wenn sich an der kurvigen, schlecht einsehbaren Engstelle auf dem nördlichen Weg an der Mittelinsel über die Staatsbahnstraße Fußgänger und Radfahrer aus beiden (!) Richtungen begegnen, und dazu noch der Kfz-Verkehr in diesem viel befahrenen Kreisel kommt !! Deshalb: - Verbotsschild für Radfahrer (Z. 254) hier an dieser Stelle auf dem nördlichen (linksseitigen) Weg Richtung Wiesloch - Umleitungsschild für Radfahrer / Wegweiser zum rechtsseitigen Radweg - Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen nach Süden, die auf der Fahrbahn (!) an dieser Mittelinsel angebracht werden und so den Radverkehr auf den südlichen Radweg führen. Damit werden dann auch nochmal die Autofahrer vor kreuzendem Verkehr gewarnt. - den rechtsseitigen, südlichen Radweg nicht nur mit Plastikpollern, sondern auch mit stabilen Eisenpfosten (wenigstens alle paar Meter einer) von der Fahrbahn abtrennen	zungsbereichs in Prüfung. Entsprechende Fahrradpiktogramme sind als Sofortmaßnahme bereits aufgebracht. Der sog. Impexkreisel wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes vertieft betrachtet. Die Auflösung des Zweirichtungsverkehrs soll entsprechend gestaltet und verdeutlicht werden. (vgl. Maßnahmenblatt P1-027)	Übernahme
905	Radverkehr durch den Kreisel leiten (Piktogramme)	Hier muss bitte geprüft werden, ob durch Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen nach Süden auf den beiden Fahrstreifen direkt an dieser Mittelinsel den Radfahrern der Hinweis gegeben wird, dass sie schon hier die Wieslocher Straße von Nord nach Süd queren können	Der sog. Impexkreisel wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes vertieft betrachtet (vgl. Maßnahmenblatt P1-027): Dabei soll die bestehende Führung beibehalten werden	Teilweise Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
	[Impexkreisel]	<p>nen, um dann durch den Kreisel auf der Fahrbahn und dann direkt auf dem rechtsseitigen, südlichen Radweg an der Walldorfer Str. zu fahren.</p> <p>Ziel muss es sein, dass kein Radfahrer mehr Richtung Wiesloch den linksseitigen nördlichen Radweg benutzt !! Das ist m.M. nach viel besser als wenn der Radverkehr Richtung Wiesloch erst noch die Impexstraße überquert, um dann anschließend an der nächsten Mittelinsel direkt nach dem Kreisel die Walldorfer Straße zu queren, denn auf diesem Teilstück ist der Radweg schmaler und kurviger und mit Radfahrergegenverkehr nicht ungefährlich. Außerdem ist die Geschwindigkeit der von Wiesloch kommenden bergab (!) fahrenden Radfahrer auf diesem Teilstück wesentlich schneller, was zu mehr Konflikten mit entgegenkommenden Radfahrern führt (die bis zur Mittelinsel auf der Walldorfer Str. linksseitig fahren), als wenn die Richtung Wiesloch fahrenden Radfahrer schon gleich westlich des Kreisels auf die südliche Seite geführt werden!</p> <p>Deswegen sollten bereits an dieser Mittelinsel auf der Wieslocher Str. westlich des Kreisels Maßnahmen getroffen werden, die den Radverkehr schon hier auf die richtige (südliche) Seite leiten und gleichzeitig die Autofahrer vor kreuzendem Verkehr warnen! Zumindest zwei kleine Piktogramme mit Richtungspfeilen und ein nach Süden weisendes Umleitungsschild wären hier leicht anzubringen und würden schon viel helfen!</p>	<p>und durch Wegeverbreiterungen auf mindestens 3,00 m die nördliche Furt verbessert werden, da möglichst in Kreisverkehren außerorts nicht auf die Kreisfahrbahn geführt werden sollte.</p> <p>Zudem sollen die Führungen aus den verschiedenen Richtungen durch Bodenmarkierungen den Radfahrern verdeutlicht werden. Für die nördliche Furt ist zudem eine Bevorrechtigung des Radverkehrs über die Impexstraße durch eine rote Furt und der Anordnung des Verkehrszeichens VZ205 (Vorfahrt gewähren) angedacht. Diese neue Vorfahrtsregelung soll der Wichtigkeit der Pendlerroute 1 in diesem Bereich in Richtung Wiesloch Rechnung tragen und den Radverkehr weiter fördern. Wie im Bestand heute wird erst auf der östlichen Seite des Kreisverkehrs auf der Walldorfer Straße der Radverkehr über die bestehende Mittelinsel zum Einrichtungsverkehr über die Bahnbrücke aufgelöst.</p>	
969	Verbesserung des	Hallo, von Wiesloch aus kommend benutze ich den Radweg rechts neben der Wieslocher Straße.	Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde der Mühlwegkreisel vertieft untersucht. Dabei ist der Knotenpunkt	Übernahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
[REDACTED]	Mühlweg- kreisels für Radfahrer	<p>Am Mühlwegkreisel muss ich auf die linke Seite der Wieslocher Straße fahren um dann auf dem Radweg die Brücke über die L723 zu queren.</p> <p>Der Mühlwegkreisel ist für Radfahrer nur sehr bedingt geeignet. Ein Einfahren und Durchfahren des Kreisels ist kaum möglich da es vom Radweg vor dem Kreisel keine Abfahrt auf die Straße gibt und der Kreisel sehr eng ist. Die Umfahrung des Kreisels auf dem Radweg erfordert das Kreuzen von zwei Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen während des Berufsverkehrs. Wobei es zu gefährlichen Situationen kommt. Diese Strecke wird von sehr vielen Radfahrern benutzt.</p> <p>Alternative 1: Unterstützung des Durchfahrens des Kreisverkehrs für Radfahrer mit entsprechenden Mitteln, d.h. Abfahrt vom Radweg mit Einfädelspur und Abfahrtmöglichkeit nach dem Kreisverkehr auf der linken Seite der Straße.</p> <p>Alternative 2: Fußgängerüberwege am Kreisverkehr</p>	<p>auch im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Walldorf-Süd, 2. Bauabschnitt und der Fortführung in Richtung Gewerbegebiet sowie in die Wieslocher Straße zu berücksichtigen.</p> <p>Als Maßnahme wird eine Einfädelspur des Radverkehrs aus Richtung Wiesloch kommend vor dem Kreisverkehr auf die Kreisfahrbahn vorgeschlagen (Maßnahme P1 -021). Dabei wird auch für den Bereich der Wieslocher Straße zwischen den Kreisverkehren eine Änderung vorgesehen, da der Radverkehr ab dem Mühlwegkreisel auf der Wieslocher Straße, und nicht mehr zurück auf den separaten nördlichen gemeinsamen Fuß- und Gehweg geführt werden soll; Ansonsten bestünde kaum die Möglichkeit vom separaten Fuß- und Radweg in das Neubaugebiet des 2. Bauabschnitts und in Richtung Altes Wasserwerk abzubiegen. Zudem würde eine erneute Einfädelspur vor dem Kreisverkehr am Nahversorgungszentrum einen erheblichen Eingriff in die Baumallee an der Wieslocher Straße bedeuten.</p> <p>Fußgängerüberwege werden ebenfalls vorgeschlagen.</p>	
1019	Vorfahrtsregelung Fußweg/Radweg entfernen [Mühlwegkreisel]	<p>An diesem Kreisverkehr [Mühlwegkreisel] wird Radfahrern und Fußgängern durch Schilder explizit die Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die den Kreisverkehr verlassen wollen, genommen. Aus Autofahrer-Sicht sind diese Schilder nicht zu sehen, wenn man als Autofahrer also nicht weiß, dass sie existieren, muss man beim Verlassen des Kreisverkehrs sowieso genauso halten, als würden da keine Schilder stehen, denn die StVo besagt, dass bei einem Abbiegevorgang (und dazu gehört auch</p>	<p>Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde der Mühlwegkreisel vertieft untersucht. Dabei ist der Knotenpunkt auch im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Walldorf-Süd, 2. Bauabschnitt und der Fortführung in Richtung Gewerbegebiet sowie in die Wieslocher Straße zu berücksichtigen.</p> <p>Als Maßnahme wird eine Einfädelspur des Radverkehrs aus Richtung Wiesloch kommend vor dem Kreisverkehr auf die Kreisfahrbahn vorgeschlagen (Maßnahme P1 -021). Dabei</p>	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>das Verlassen eines Kreisverkehrs) diejenigen Vorrang haben, die die Straße überqueren, in die man einbiegen möchte. Also warum nicht gleich weg mit den Schildern? Am besten zur Verdeutlichung Übergänge für Fußgänger/Radfahrer direkt vor den Kreisverkehren, um ihnen generell Vorrang zu geben, auch gegenüber Fahrzeugen, die in den Kreisverkehr einfahren wollen. Wenn ich mit dem Auto unterwegs bin, ist es für mich wesentlich leichter, kurz zu halten und neu anzufahren als mit dem Fahrrad und die Sache wäre mal eindeutig und so, dass es hoffentlich jeder versteht, geregelt.</p> <p>Aus Richtung SAP kommenden steht das Schild, das den Radfahrern beim Überqueren der Straße nach links Richtung Wohngebiet die Vorfahrt nimmt, sehr weit auf der rechten Seite, wenn man direkt vom Radweg auf die Insel vor dem Kreisel fährt, nimmt man es gar nicht wahr - bin hier nachdem ich frisch zugezogen war schwer gestürzt, weil ich es nicht gesehen hatte und damit rechnete, dass eine aus dem Kreisverkehr herausfahrende Autofahrerin halten würde - sie hatte erst die Geschwindigkeit reduziert und dann Gas gegeben, als ich schon mit dem Vorderrad auf der Fahrbahn war, konnte mich nur noch durch eine Vollbremsung inkl. Sturz retten und habe langwierige Verletzungen davongetragen.</p>	<p>wird auch für den Bereich der Wieslocher Straße zwischen den Kreisverkehren eine Änderung vorgesehen, da der Radverkehr ab dem Mühlwegkreisel auf der Wieslocher Straße, und nicht mehr zurück auf den separaten nördlichen gemeinsamen Fuß- und Gehweg geführt werden soll; Ansonsten bestünde kaum die Möglichkeit vom separaten Fuß- und Radweg in das Neubaugebiet des 2. Bauabschnitts und in Richtung Altes Wasserwerk abzubiegen. Zudem würde eine erneute Einfädelung vor dem Kreisverkehr am Nahversorgungszentrum einen erheblichen Eingriff in die Baumallee an der Wieslocher Straße bedeuten.</p> <p>Entsprechend ist auch die Führung aus Richtung Bahnhofstraße angedacht: Vor dem Mühlwegkreisel soll ein kurzer Schutzstreifen den Radverkehr auf die Kreisfahrbahn führen. Hierzu ist in Verbindung zur Anbindung des Fuß- und Radweges am Alten Wasserwerk eine Umgestaltung und Verbreiterung der Fahrbahn notwendig.</p> <p>Nach dem Mühlwegkreisel schlagen die Planer vor, den Radverkehr in Richtung Bahnhof durch eine Bordabsenkung auf den südlichen Rad- und Fußweg bis zur neu angedachten Querungsstelle mit Mittelinsel auf Höhe der Basisroute B8b (Maßnahme P1-023) zu führen. Erst ab hier soll zukünftig der Radverkehr nördlich der Wieslocher Straße in Richtung Wiesloch im Zweirichtungsverkehr geführt werden.</p> <p>Fußgängerüberwege werden ebenfalls vorgeschlagen.</p>	
1032	Fahr- radstraße	Die St. Ilgener Straße sollte zur Fahrradstraße umgezeichnet werden mit Vorrang an den heutigen Rechts-	Die St. Ilgener Straße wird auch im Bericht als mögliche Fahrradstraße genannt. Der Vorschlag kann nur im Rah-	Zurückstellung/ Teilweise berück-

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		Vor-Links-Kreuzungen - um diese zu entschärfen.	men eines übergeordneten Verkehrskonzept beantwortet werden, da auch die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten sowie die Verlagerungseffekte des Pkw-Verkehrs zu berücksichtigen sind.	sichtig
1049	Gefährliche Radwegführung	Der Fahrradweg entlang des Aldi/Edeka Parkplatzes in Richtung Wiesloch macht am Kreisel eine scharfe Kurve nach rechts. Diese Kurve hat einen extrem engen Radius und ist nicht zu schaffen, ohne auf dem Fußweg auszuweichen. Es gibt auch keinerlei Warnung oder Beleuchtung. Wenn man die Kurve übersieht, führe man direkt in den Entwässerungsgraben.	Der Kreisverkehr am Nahversorgungszentrum war Gegenstand der vertiefenden Detailprüfung durch das Verkehrsplanungsbüro (vgl. P1-019). Der bestehende Ausfädelungstreifen von der Bahnhofstraße soll entfernt werden, und der Radverkehr durch den Kreisverkehr geführt werden.	Berücksichtigung
1051	Asphaltierten Weg verlängern bis zur nächsten Brücke	Walldorf: Von der Wieslocher Straße bis zur Walzrute führt ein guter - oft benutzter - Radweg an die L723 und über Brücken zu SAP-Gebäuden (in dem Blau gezeichnet). Vorschlag: Verlängerung des asphaltierten Weges bis zu der Brücke, die bei der Hochholzerstr. die L723 zu SAP führt. (in Rot gezeichnet). Damit wäre für Freizeitfahrer und SAP-Mitarbeiter durchgehende Verbindung zum Hochholz und den SAP-Gebäude WDF19-21 hergestellt. Dies würde Radverkehr aus dem Neubaugebiet verlagern.	Die Radwegeverbindung wird im Zuge der Planung des dritten Bauabschnitts von Walldorf-Süd fortgeführt. (Lückenschluss Ringroute B2)	Übernahme
1056	Fahrradständer [Lindenplatz]	Während des Spargelmarktes gab es an dieser Stelle Fahrradständer, die ich hier sehr gut platziert fand. Zurzeit gibt es hier kaum Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich Bank/Arzt/Schuhgeschäft.	Eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Stellplätze wurde erstellt (vgl. Anhang 4). Das Planungsbüro schlägt mindestens 200 Radstellplätze als Anlehnbügel im Stadtgebiet vor.	Kenntnisnahme
1061		Hier verläuft eine Hauptstrecke für Radfahrer zwischen Bahnhof und Walldorf. Hier gibt es diverse Gefahrenpunkte:	Die Verbindung ist als Basisroute in die Netzkonzeption aufgenommen worden. (Basisroute B7)	Übernahme

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		<p>* Die Verengung durch den Poller und den Knick zum Spielplatz hin führt gerade bei Gegenverkehr oder größeren Gruppen zu gefährlichen Situationen.</p> <p>* Der Radweg verläuft direkt am Eingang in den nicht geschlossenen Spielplatz. Es kann jederzeit ein Kind in den Verkehr rennen.</p> <p>* Der Radweg stößt auf die Erich-Kästner Str., auf der sich wenige an die 20 km/h halten, die Ausfahrt schlecht einsehbar ist und immer wieder zu gefährlichen Situationen führt.</p>	<p>Der Verbindungsweg stellt einen Fußweg dar, der auch für Radfahrer frei gegeben ist. Dabei haben sich auch Radfahrer in ihrer Geschwindigkeit anzupassen. Die Poller dienen hier auch zur notwendigen Geschwindigkeitsbegrenzung. Das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme an solchen Engstellen ist höchstes Gebot.</p> <p>Im Rahmen der personellen Ressourcen werden fortlaufend Verkehrskontrollen durchgeführt.</p>	Zurückweisung
1071	Gefährliche Kreuzung	<p>https://maps.google.de/?q=49.310113391954566+8.666539192199709</p> <p>Hier gab es kürzlich (Juni 2019?) einen schweren Fahrradunfall: ein von der Brücke kommender Richtung Tierheim fahrender Radfahrer schnitt die Kurve und prallte mit einem vom Tierheim kommenden und Richtung Brücke fahrenden Radfahrer zusammen. Ein Hauptproblem ist die fehlende Sicht: ein Radfahrer auf der Brücke sieht von einem Radfahrer beim Tierheim 20m hinter der Brücke nur den Kopf und umgekehrt (ein Autofahrer auf der Brücke sieht einen Radfahrer 20m hinter der Brücke überhaupt nicht). Da vom Tierheim kommende Autofahrer einen Radfahrer auf der Brücke fast nicht sehen können, sollte die Vorfahrtsregelung an der Kreuzung so sein, dass vom Tierheim kommender Verkehr Vorfahrt hat und Verkehr auf der Brücke wartepflichtig ist. Eine Wartelinie mit halber Fahrbahnbreite würde Radfahrer auch dazu motivieren, an dieser Kreuzung auf der rech-</p>	<p>Die Situation ist Gegenstand der Maßnahmenplanung. Mit der Maßnahme RSV1-002 sieht das Verkehrsplanungsbüro eine bevorrechtigte Querung des Radweges von Norden kommend in Richtung Süden vor (RSV1). Die Bevorrechtigung soll mittels Furtmarkierung als flächige Rotmarkierung hervorgehoben werden.</p>	Berücksichtigung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
		ten Weghälfte zu bleiben. Die manchmal auf der Brücke geparkten Autos erhöhen die Gefahr an dieser Stelle noch weiter. Eine durchgezogene Mittellinie auf der Brücke würde Autofahrer davon abhalten, auf der Brücke zu parken.		
1074	Radverkehr über Kreisel leiten [Impexkreisel]	Der Radverkehr wird sehr weit hinten am Kreisel vorbei über die Straße geleitet und ist dadurch erst spät für Autoverkehr erkennbar. Dies wird noch durch den großen Baum erschwert. Bitte den Radverkehr von Wiesloch kommend vor dem Kreisel auf die Straße leiten.	Der sog. Impexkreisel wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes vertieft betrachtet (vgl. Maßnahmenblatt P1-027): Dabei soll die bestehende Führung beibehalten werden und durch Wegeverbreiterungen auf mindestens 3,00 m die nördliche Furt verbessert werden, da möglichst in Kreisverkehren außerorts nicht auf die Kreisfahrbahn geführt werden sollte. Zudem sollen die Führungen aus den verschiedenen Richtungen durch Bodenmarkierungen den Radfahrern verdeutlicht werden. Für die nördliche Furt ist zudem eine Bevorrechtigung des Radverkehrs über die Impexstraße durch eine rote Furt und der Anordnung des Verkehrszeichens VZ205 (Vorfahrt gewähren) angedacht. Die rote Furt soll zudem den Kfz-Verkehr auf querende Radfahrer hinweisen. Diese neue Vorfahrtsregelung soll der Wichtigkeit der Pendlerroute 1 in diesem Bereich in Richtung Wiesloch Rechnung tragen und den Radverkehr weiter fördern. Wie im Bestand heute wird erst auf der östlichen Seite des Kreisverkehrs auf der Walldorfer Straße der Radverkehr über die bestehende Mittelinsel zum Einrichtungsverkehr	Zurückweisung

Bürger/in, Verband/ Behörde	Datum	Anregungen	Abwägungsempfehlung zu den Anregungen	Folgerung
			über die Bahnbrücke aufgelöst.	
1113		Schwellenfreie und gradlinigere Streckenführung Um mit dem Fahrrad von der Kreuzung am Cafe Art Richtung SAP-Gebäude WDF08 in der Max-Planck-Straße zu gelangen, muss man über diverse Bürgersteig-Schwellen, zickzack durchs Industriegelände und teilweise über große Parkplätze und halböffentliche Strecken auf Firmengeländen fahren. Eine gradlinige Fahrradstreckenführung in Richtung NO-SW wäre besser.	Aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten nicht möglich. Teil der Maßnahmenplanung ist jedoch eine Verbesserung der Querungssituationen (vgl. Maßnahmenblätter B8-006 bis B8-016)	Berücksichtigung
1156		Bessere Anbindung von Walldorf-Nord an den Radweg nach Heidelberg https://maps.google.de/?q=49.31361067832533+8.653085231781007 Im Großen und Ganzen ist der Radweg von Walldorf nach Heidelberg entlang der Bahnlinie gut nutzbar, es fehlt jedoch eine wetterfeste und auch im dunkeln sicher fahrbare Anbindung von Walldorf-Nord an diesen Weg. Der Trampelpfad an der Talstraße ist nur bedingt geeignet und der Weg von der Waldschule bis zum Diljemer See ist bei Dunkelheit oder schlechtem Wetter nur bedingt nutzbar.	Der Waldweg zwischen St. Ilgener Straße und Lutherische Brücke wurde als Basisroute in die Netzkonzeption aufgenommen. Die Strecke wurde Ende 2021/ Anfang 2022 feingeschottert und ertüchtigt.	Berücksichtigung
1158		Querung für Radfahrer im Berufsverkehr [Hasso-Plattner-Ring] An dieser Stelle wird man auf dem Radweg zwischen Walldorf und Rot regelmäßig ausgebremst. Sowohl morgens wie abends ist hier ein starker PKW Verkehr, als Radfahrer muss man lange warten bis man die Straße gefahrlos queren kann. Eine weitere Brücke oder eine Verlegung des Radweges über die vorhandene Brücke und dann weiter hinter dem Parkhaus wäre nützlich.	Mit Maßnahme P3-014 wird lediglich eine markierungstechnische Verbesserung der Querung am Knotenpunkt empfohlen. Eine Verlegung der bestehenden Radwegeverbindung ist nicht geplant.	Zurückstellung