



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.



1. Sitzung

Arbeitskreis Nahmobilität

Übergangsbereiche in die Wohnstadt

26. Oktober 2022

Unsere Themen für heute

1. Allgemeiner Teil

- Begrüßung und Vorstellung
- Ziele und Rolle des Arbeitskreis Nahmobilität
- Fußverkehrs-Check und Radverkehrskonzept

2. Schwerpunktthema: Übergangsbereiche in die Wohnstadt

- Kreisverkehre der Wieslocher Straße
- Schwetzingener Straße
- Heidelberger Straße

3. Austausch - Ergänzende Themen

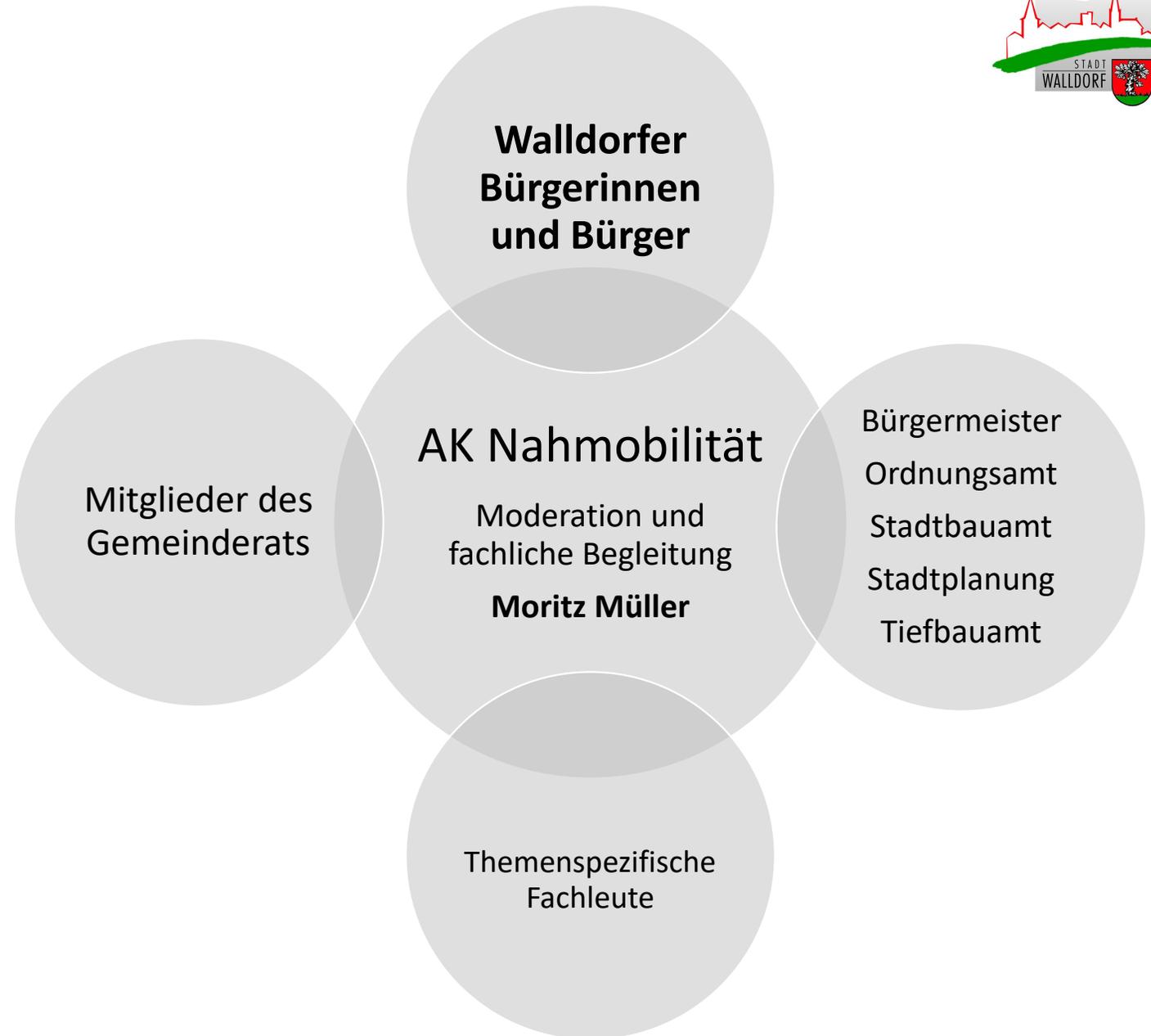
- Ihre Vorschläge zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf
- Ausblick





Einführung

Der Arbeitskreis Nahmobilität



Ziele des Arbeitskreises Nahmobilität

- Intensiver **Austausch zwischen Expertinnen und Experten vor Ort, Politik und Verwaltung**
- Kontinuierliche Sammlung und Vorberatung von **Verbesserungsvorschlägen im Bereich der Nahmobilität** in Walldorf
- Diskussion und **Vertiefung der Maßnahmen** des RVK und FVC
- Empfehlung an Gemeinderat bezüglich **Maßnahmenumsetzungen und deren Priorisierung**



Rolle des Arbeitskreises Nahmobilität

- Weitergabe von **konsensbasierten Empfehlungen** an den TUPV oder Gemeinderat
- Fachliche Schlussfolgerungen und **Entscheidungen obliegen der Stadtverwaltung und den politischen Gremien**

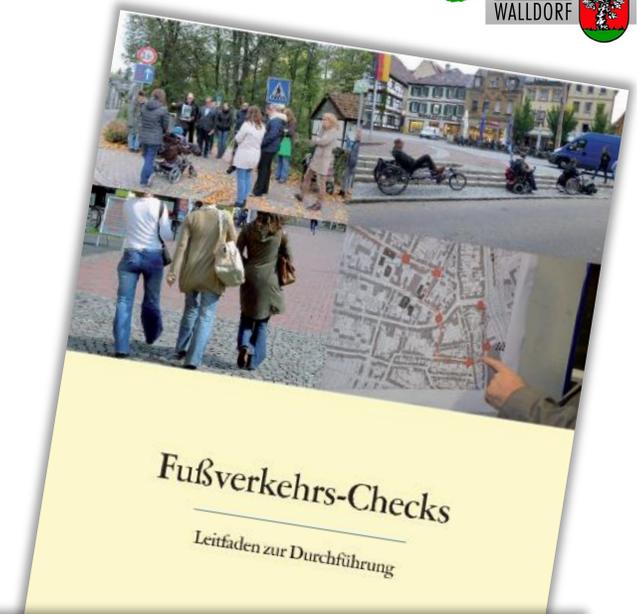




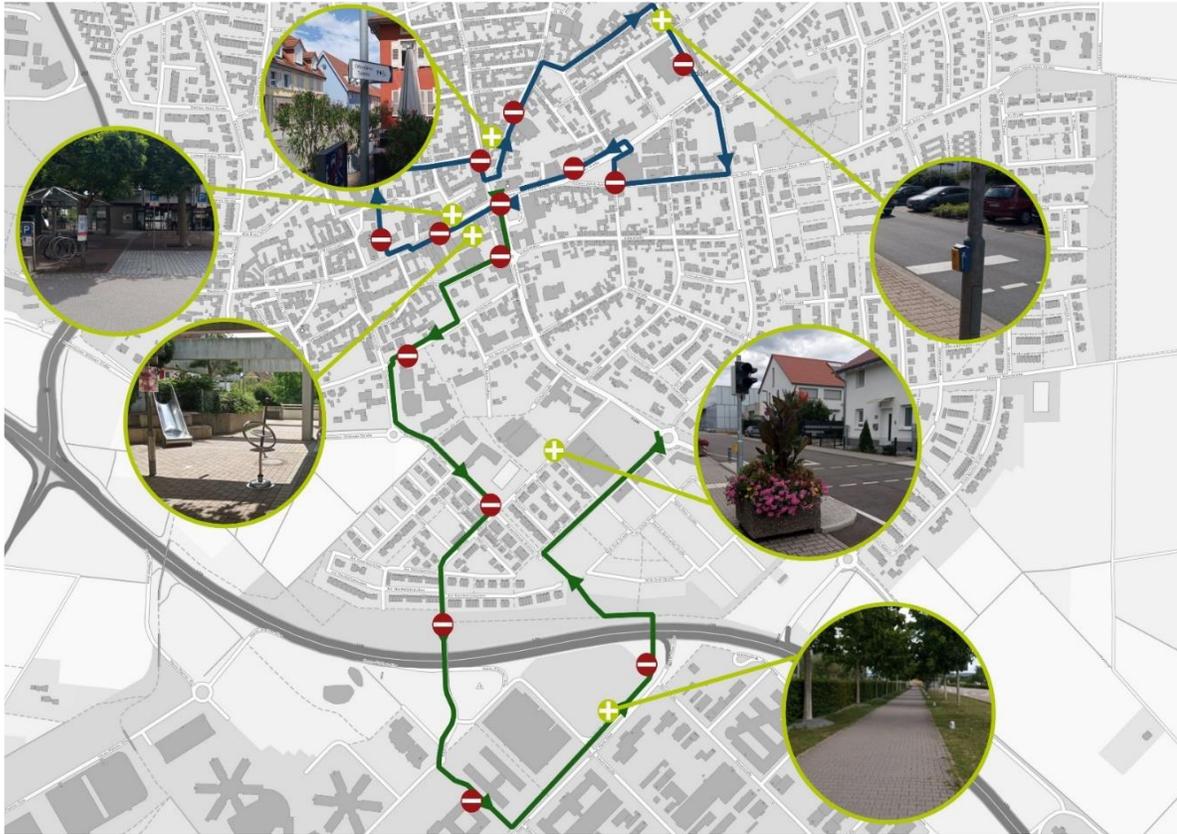
Grundlagen aus Radverkehrskonzept und dem Fußverkehrs-Check

Fußverkehrs-Check

- Landesweite Maßnahme des Ministeriums für Verkehr zur Förderung des Fußverkehrs
- Beteiligung von BürgerInnen und ExpterInnen vor Ort
- Ziel: Sichere und attraktive Fußwege sowie Bewusstseins-schaffung für das Thema Fußverkehr

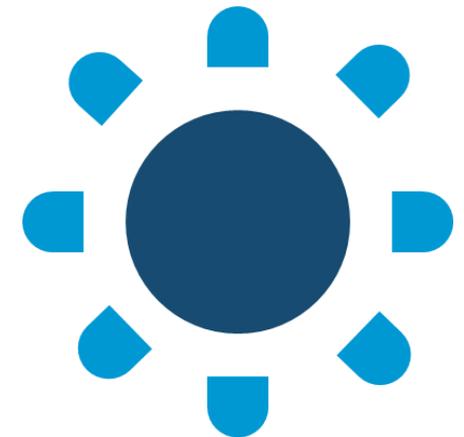
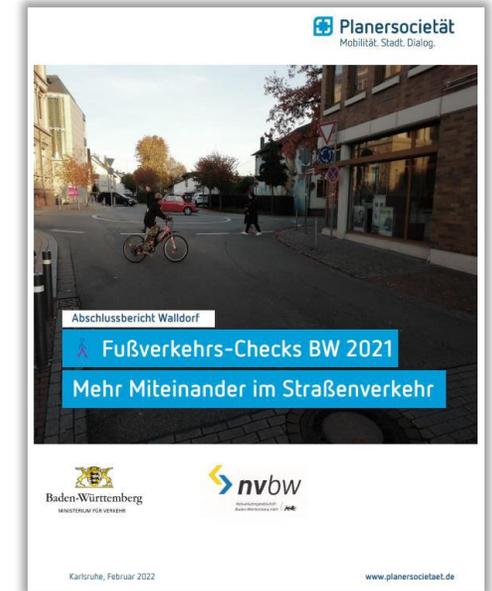


Fußverkehrs-Check



Ergebnisse

- Status-Quo-Bericht zum Fußverkehr
- Lokale Stärken-und-Schwächen-Analyse
- Maßnahmenvorschläge, unter anderem:
 - Mehr Gehwegbreiten für zu Fuß Gehende schaffen
 - Kontraste auf Treppen, Hindernissen und Sitzgelegenheiten schaffen
 - Anregungen und Hinweise zur Verstetigung der Fußverkehrsförderung in Walldorf, z.B. runder Tisch Nahmobilität



Weiteres Vorgehen nach dem FVC

- Neue Strukturen schaffen: Einrichtung eines Arbeitskreis Nahmobilität
- Fußverkehrskonzept für 2023 geplant
- Sofortmaßnahmen in Umsetzung
- Sensibilisierung für Belange des Zufußgehens
→ Ziel: Fußverkehr mehr in den Mittelpunkt der Planungen und Überlegungen zu stellen wurde erreicht



Weiteres Vorgehen nach dem FVC

- Verwaltungsinterne Kategorisierung und Bündelung der Maßnahmenvorschläge in
 - **16 Sofortmaßnahmen** (insb. Kontraste auf Treppen, Hindernissen und Sitzgelegenheiten schaffen)
 - **30 Maßnahmen mit weiterem Planungsbedarf** (Mittelfristige Maßnahmen z.B. Kreisverkehre, bauliche Maßnahmen)
 - **8 Langfristige und perspektivische Maßnahmen** (konzeptionelle / planerische Vorarbeit notwendig)



Weiteres Vorgehen nach dem FVC

• Anlegung neuer Fußgängerüberwege

1. Rosenweg (Schulweg)
2. Ringstraße (auf Höhe J.-J.-Astor-Straße)
3. Dietmar-Hopp-Allee

• Neue Bedarfsampel

4. in Bürgermeister-Willinger-Straße
(Schulweganbindung Walldorf-Süd, 2. BA)

• Neuanlegung Gehwege im GE

5. Gehwegausbau nördliche Seite Gutenbergring
(Promega) (einschließlich neuer Querungshilfen)
6. Gehwegausbau Wieslocher Straße 38 am KVP
Impexstraße
7. Abgrenzung für Fußgänger in Walzroute



Radverkehrskonzept



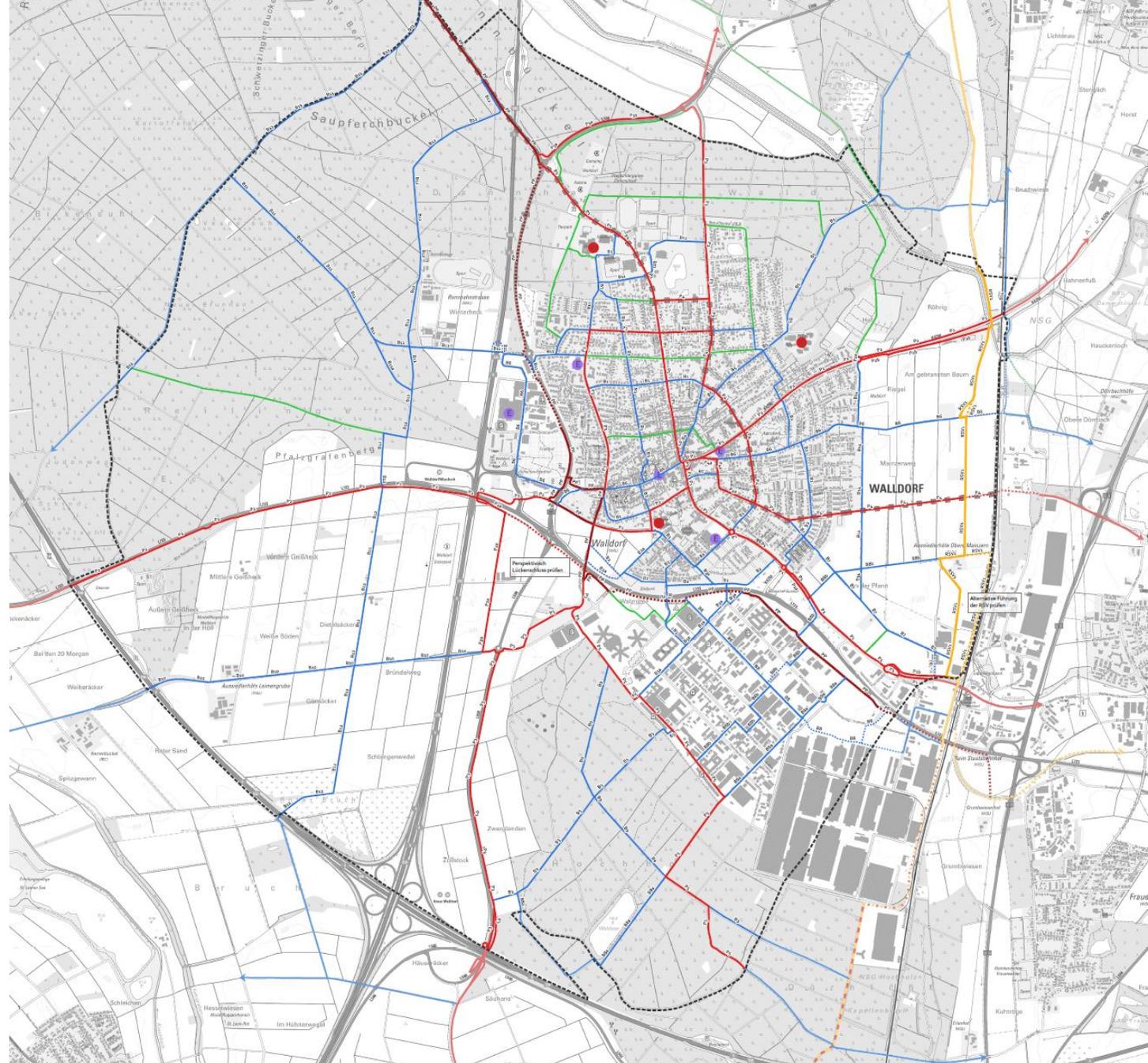
Bestandteile

1. Abschlussbericht
(Bestandserfassung und -analyse, Zusammenfassung)
 2. Klassifizierte Netzkonzeption
 3. Maßnahmenkataster
 4. Radstrategie Walldorf „10 plus 10 Punkte-Programm“
- + Abwägungstabelle (inkl. Anregungen aus Mobilitätspakt)



Karte 1: Radverkehrsnetz

-  Radschnellverbindung
-  RSV Lückenschluss
-  Premium-Pendlerroute
-  P-Pendlerroute Lückenschluss
-  Pendlerroute
-  Pendlerroute Lückenschluss
-  Basisroute
-  Basisroute Lückenschluss
-  Verdichtungsnetz
-  Verdichtungsnetz Lückenschluss
-  Radschnellverbindung Vorzugstrasse

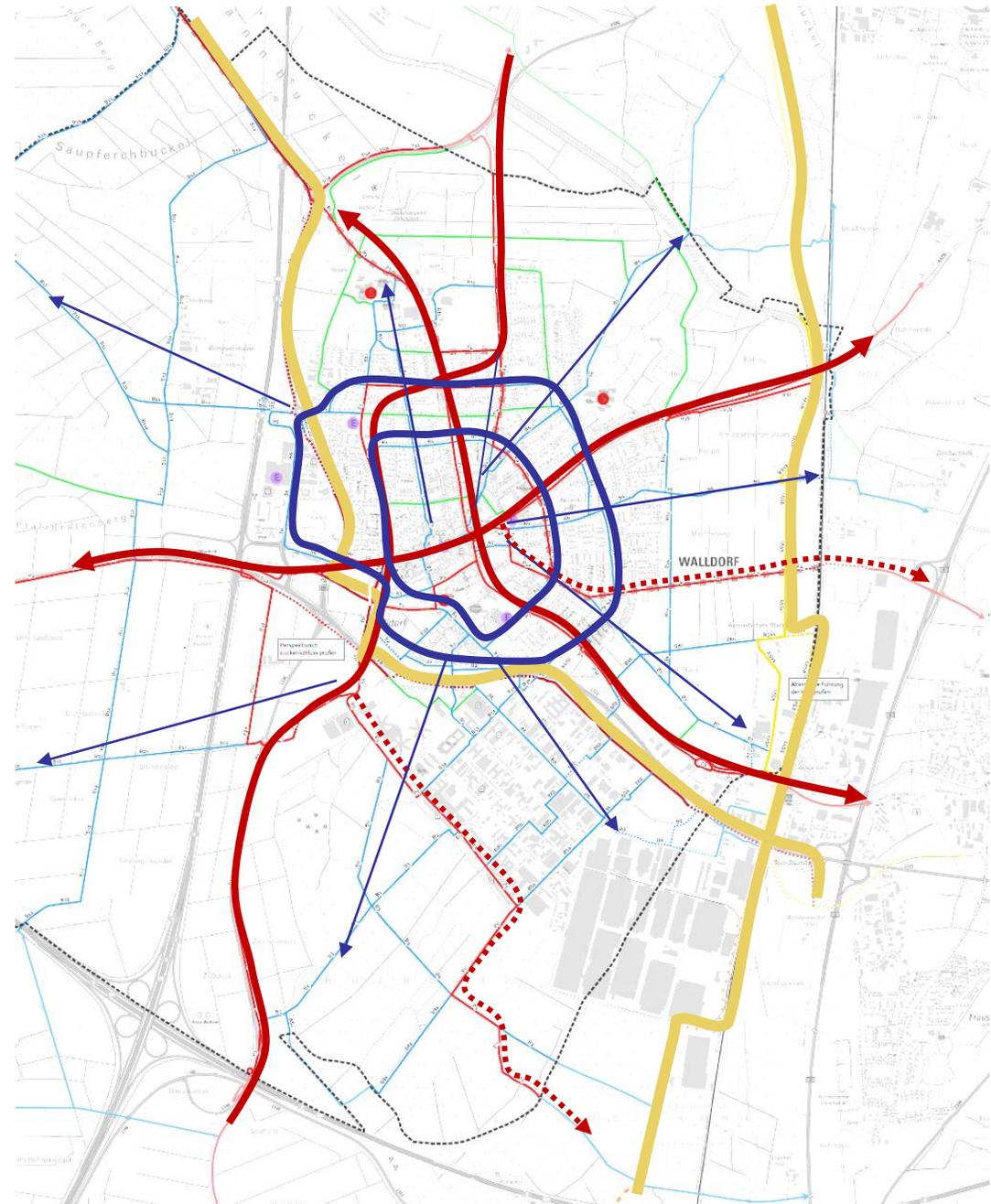


Entwurfsprinzipien der Netzkonzeption

1. RSV und PP
als **Tangenten** an Wohn- und
Arbeitsstadt

2. **Pendler**routen
als **Diagonalen** durch Wohnstadt
(+ Ergänzung durch P 4 und P 5)

3. **Basisrouten**
als **konzentrische Netzstruktur**



10 plus 10 Punkte Programm

Zielsetzungen

1. Fahrradstadt Walldorf
2. Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität stärken
3. Umweltverbund stärken
4. Multi- und Intermodalität und fördern
5. Verkehrssicherheit stärken
6. Radverkehrsnetz erlebbar und sichtbar machen – Orientierung geben
7. Verpflichtende Radverkehrsverträglichkeitsprüfung
8. Wirksamkeitskontrolle
9. Öffentlichkeitsbeteiligung
10. Gegenseitige Rücksichtnahme

Empfehlungen für konkretes Handeln

1. Zusammenschluss von wichtigen Akteuren
2. Allgemeiner Straßenbau: Mischverkehr mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
3. Qualitätsstandards für Hauptverkehrsstraßen
4. Qualitätsstandards an Knotenpunkten
5. Qualitätsstandards für Fahrradstraßen
6. Radverkehrswegweisung
7. Fahrradabstellanlagen System für Walldorf
8. Förderung von Elektromobilität und Lastenräder
9. Förderung von Bike-Sharing
10. Ständige Unterhaltung / Winterdienst / Umleitung bei Baustellen



Maßnahmenkataster

Aufgabe des Maßnahmenkatasters:

- Aufzeigen von konkreten Maßnahmenvorschlägen
 - Flächendeckende Handlungsempfehlungen zur Behebung von Schwachstellen und Mängeln oder zur Entwicklung der Netzkonzeption (Lückenschlüsse)
 - Planung aus Radverkehrsperspektive (andere Belange sind verstärkt in Umsetzungsplanung zu berücksichtigen)
- > Noch keine unmittelbare Umsetzungsplanung!

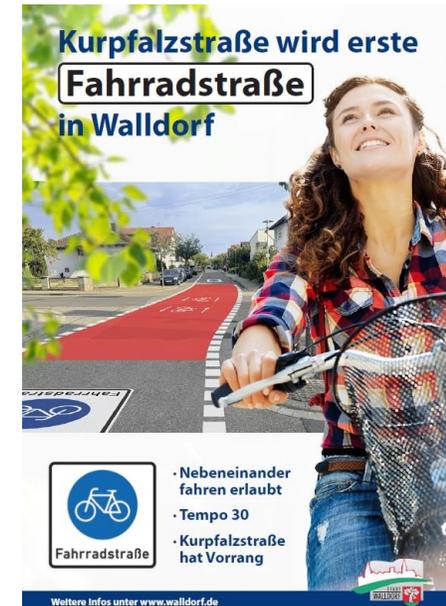
Maßnahmengesamtpaket:

- Rund 200 Einzelmaßnahmen
 - Kostenschätzung von insgesamt 11,2 Mio. Euro (inkl. Maßnahmen für RSV)
- > Flächendeckende Maßnahmenvorschläge



Aktueller Sachstand

- Radverkehr wird bei allen Planungen mitgedacht
 - Verwaltungsinterne Kategorisierung und Bündelung der Maßnahmenvorschläge in
 - **17 Sofortmaßnahmen** (insb. Markierungsarbeiten auf gemeindeeigenen Straßen, Fahrradstraße)
 - **15 Maßnahmen mit weiterem Planungsbedarf**
 - **8 Langfristige** und perspektivische Maßnahmen
- Ziel: streckenbezogene Bündelung und Umsetzung
- **Erste größere Sofortmaßnahme:**
 - Fahrradstraße Kurpfalzstraße



10 plus 10 Punkte Programm

Zielsetzungen

1. Fahrradstadt Walldorf
2. Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität stärken
3. Umweltverbund stärken
4. Multi- und Intermodalität und fördern
5. Verkehrssicherheit stärken
6. Radverkehrsnetz erlebbar und sichtbar machen – Orientierung geben
7. Verpflichtende Radverkehrsverträglichkeitsprüfung
8. Wirksamkeitskontrolle
9. Öffentlichkeitsbeteiligung
10. Gegenseitige Rücksichtnahme

Empfehlungen für konkretes Handeln

1. Zusammenschluss von wichtigen Akteuren
2. Allgemeiner Straßenbau: Mischverkehr mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
3. Qualitätsstandards für Hauptverkehrsstraßen
4. Qualitätsstandards an Knotenpunkten
5. Qualitätsstandards für Fahrradstraßen
6. Radverkehrswegweisung
7. Fahrradabstellanlagen System für Walldorf
8. Förderung von Elektromobilität und Lastenräder
9. Förderung von Bike-Sharing
10. Ständige Unterhaltung / Winterdienst / Umleitung bei Baustellen



Exkurs: Piktogrammketten

Ziel: Verstärkter und flächendeckender Einsatz von Fahrradpiktogrammen

Einsatzmöglichkeiten:

- Straßen mit Tempo 30
- Straßen mit nicht ausreichenden Breiten für Schutzstreifen oder Radfahrstreifen
- Keine verkehrsrechtliche Bedeutung
-> vielfältige Einsatzmöglichkeiten
- **Einfach und schnell umsetzbare, sichtbare Maßnahme**

einfache Piktogrammkette

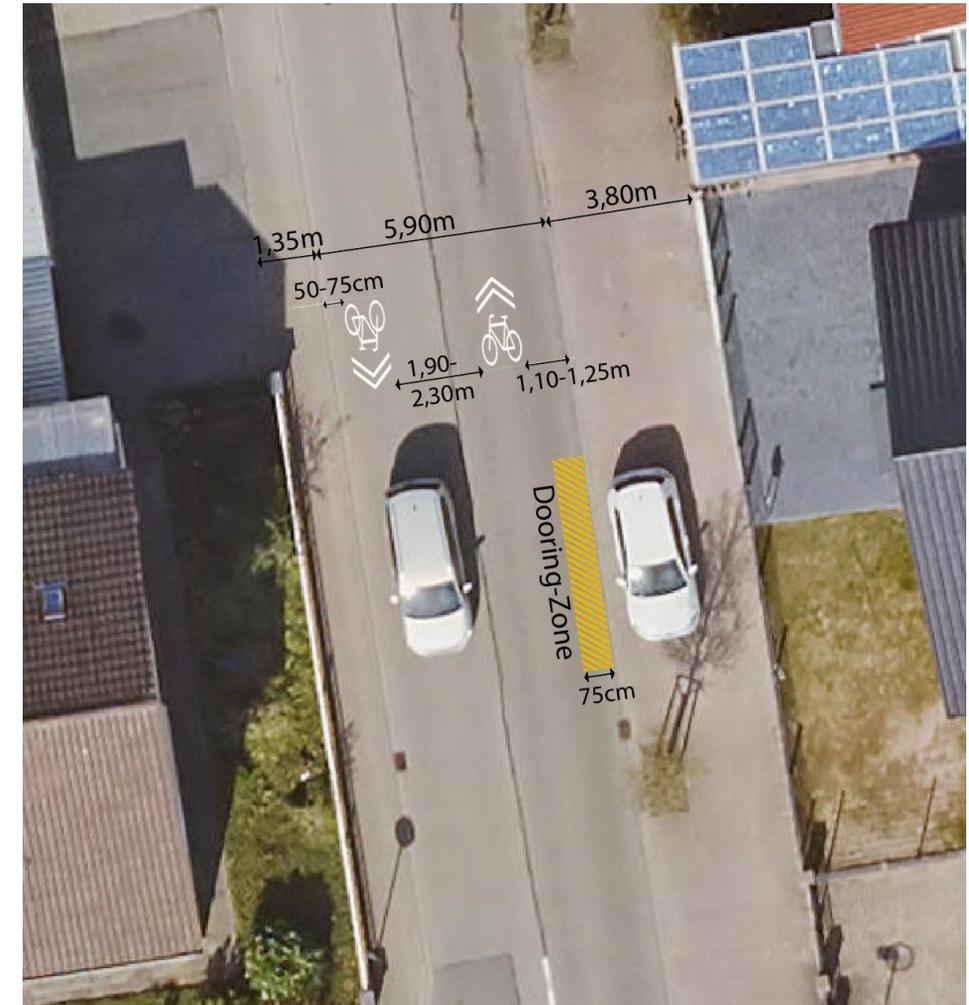


Sharrows



Effekte:

- Radverkehr stärken und Kfz-Lenkende zu einem rücksichtvolleren Verhalten ermutigen
- Verringerungen von Überholmanövern von Kfz
- Vergrößerung der Überholabstände zum Radverkehr
- (leichte) Verlagerung der Fahrlinie des Radverkehrs aus der „Dooring-Zone“ heraus
- Verlagerung von Radverkehr aus dem Seitenraum -> Reduzierung von Nutzungskonflikten mit zu Fuß Gehenden im Seitenraum



vgl. FGSV und „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“, Koppers, A., Ruf, S., Gerlach, 2021

Anwendung in Walldorf:

1. Piktogrammketten mit Winkelpfeilen „Sharrows“

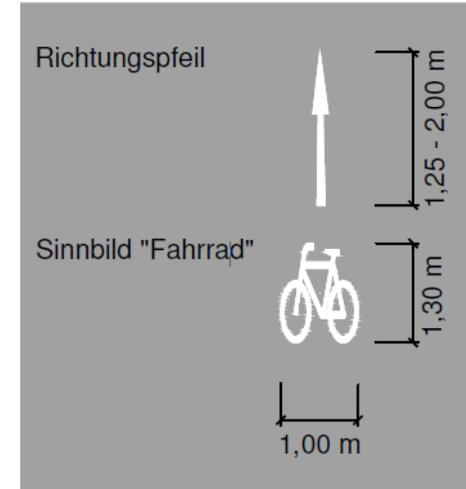
- Relativ groß und relativ mittig im Straßenraum platziert
- Sollen den Verkehrsteilnehmenden vermitteln, dass hier die Straße geteilt werden muss und alle gleichberechtigt die Fahrbahn benutzen dürfen.
- Pfeile zur Unterstützung der Radwegweisung
- Mittige Fahrlinien des Radverkehrs sollen unterstützt werden
- Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs sollen eher vermindert werden
- **Einsatzbereich: Radrouten auf Nebenstraßen (z.B. die Ringrouten)**



Anwendung in Walldorf:

2. Piktogrammketten mit Richtungspfeil

- Etwas kleiner dimensionierte Piktogrammketten (optional mit Pfeilmarkierung)
- Markierung eher peripher, jedoch keinesfalls im Bereich der „Dooring-Zone“.
- Dem Kfz-Verkehr soll vermittelt werden, dass hier jederzeit mit Fahrrädern gerechnet werden kann und diese mit gutem Recht die Fahrbahn nutzen.
- Radfahrenden soll die Fahrbahnnutzung auf intuitiv begreifbare Weise nahegelegt werden
- Einsatzbereich: Straßen mit hohem Kfz-Verkehrsanteil und höheren gefahrenen Geschwindigkeiten (z.B. Hauptverkehrsstraßen wie Bahnhofstraße, Schwetzinger Straße, Heidelberger Straße und Nußlocher Straße)

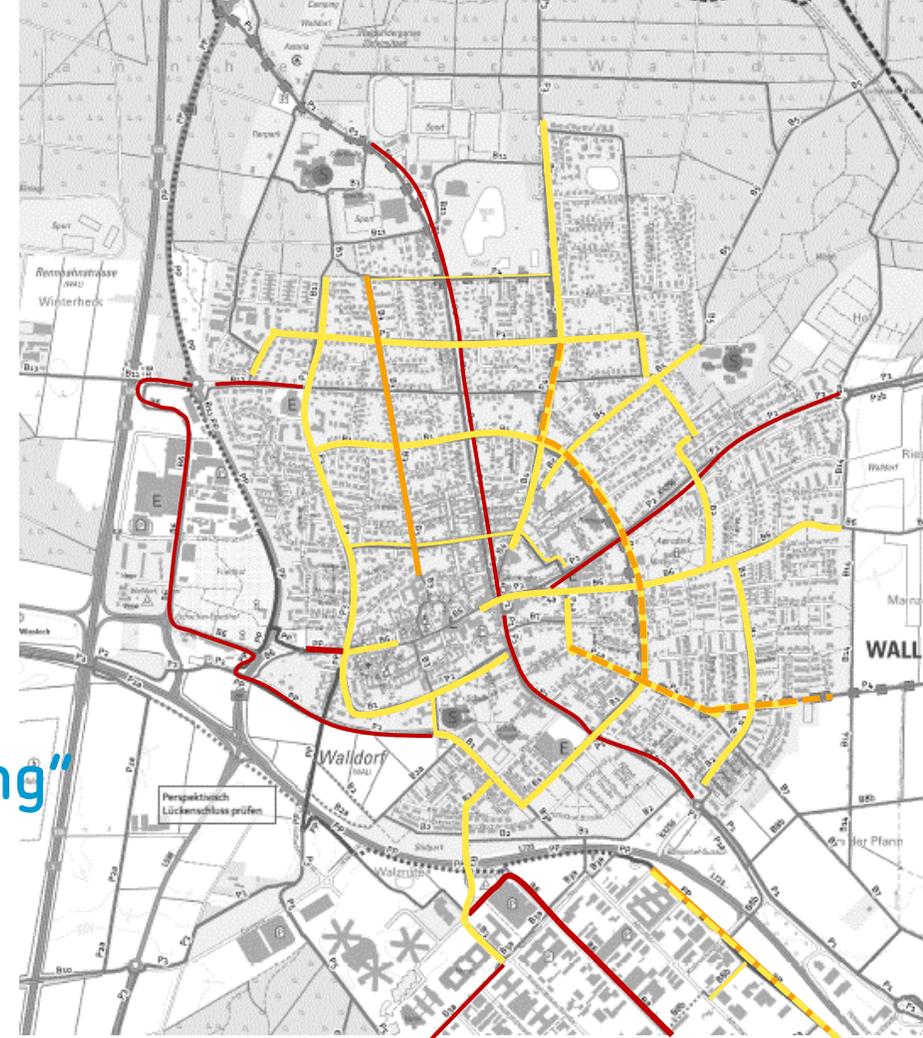


Übergangsbereiche in die Wohnstadt

Exkurs: Piktogrammketten

Konzept zur Unterscheidung zwischen Sharrows <-> Piktogrammen

- an Ringstruktur orientiert
 - Bedeutung von Sharrow:
„hier gemeinsame & gleichberechtigte Fahrbahnnutzung“
 - Bedeutung „normaler“ Piktogramme:
„hier am Fahrbahnrand orientieren“
- > Sharrows vor allem auf Basisrouten, Nebenrouten & im Zentrum



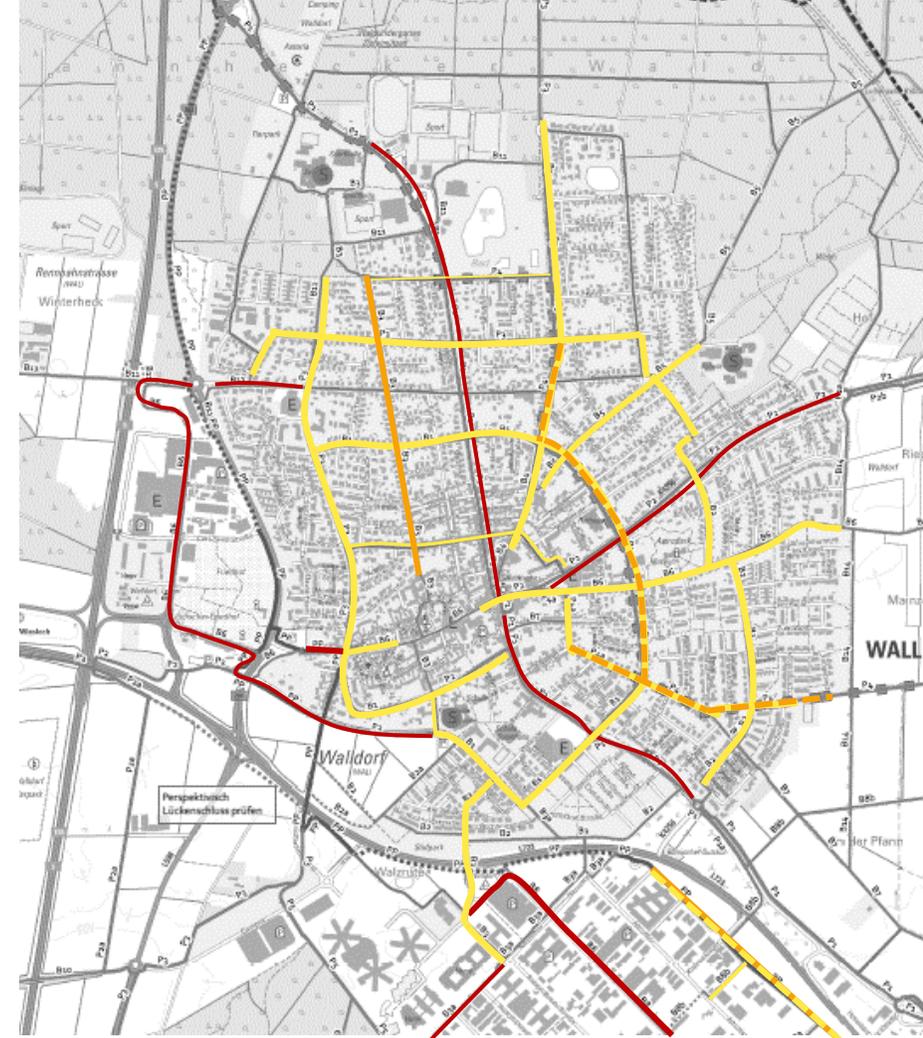
Sharrows —
Radpiktogramme —
mögliche Fahrradstraßen —

Übergangsbereiche in die Wohnstadt

Exkurs: Piktogrammketten

Priorisierung

- Schwetzingener Straße
- *Bahnhofstraße/Wieslocher Str. (Zuständigkeit RNK)*
- *Nußlocher Straße (Zuständigkeit RNK)*
- Innerer Ring: Ringstraße bis Rheinstraße
- Äußerer Ring: Odenwaldstraße bis Rockenauerpfad
- Heidelberger Straße
- St. Ilgener Straße
- Johann-Jakob-Astor-Straße
- Luisenstraße / Haydnstraße
- Walzrute/BM-Willinger von Astoria Kreisel bis SAP Campus



Sharrows —
Radpiktogramme —
mögliche Fahrradstraßen —



Schwerpunktthema

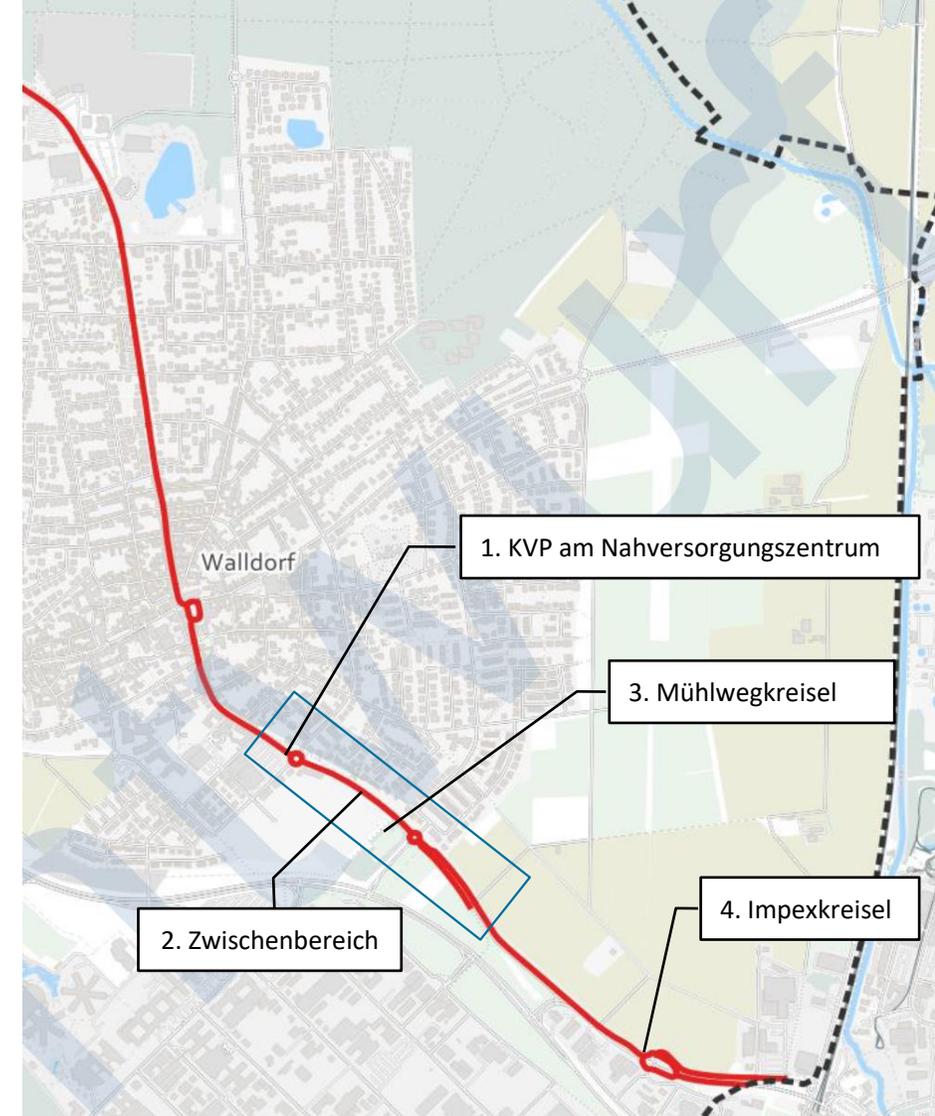
Übergangsbereiche in die Wohnstadt

Kreisverkehre in der Wieslocher Straße

Vertiefte Maßnahmenprüfung entlang Pendlerroute P1

Ziel:

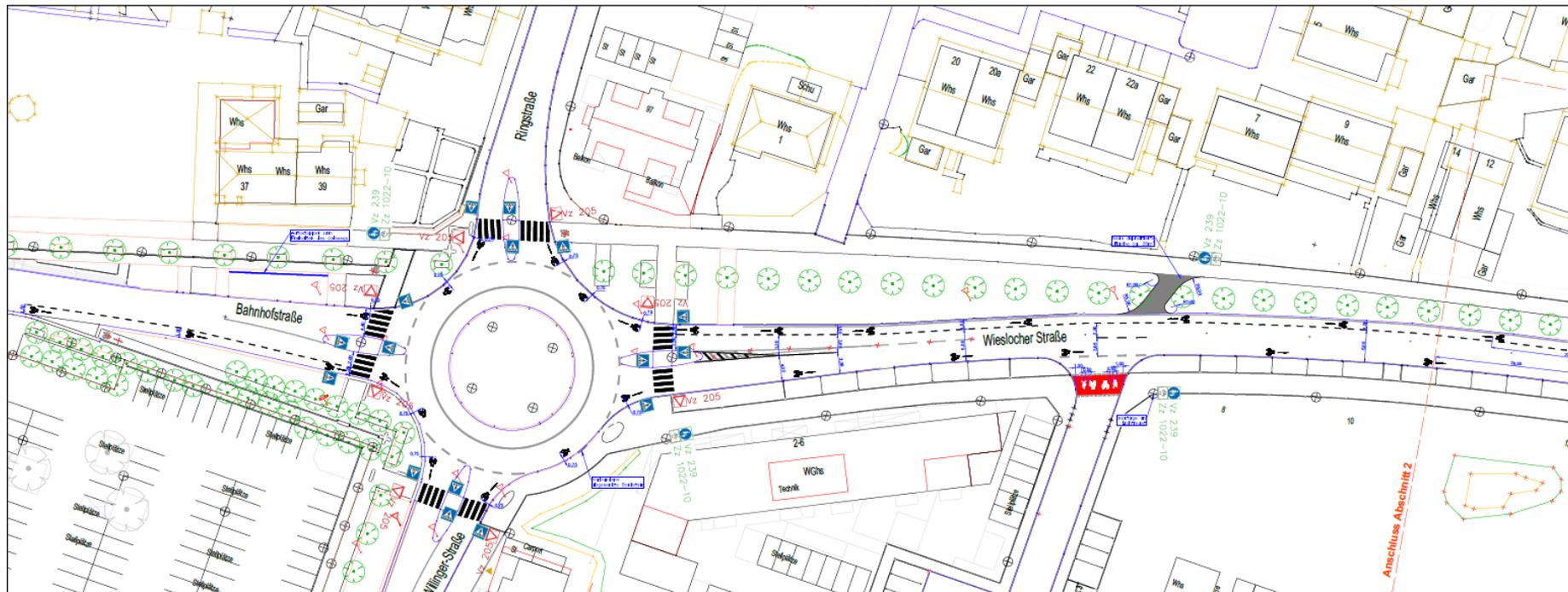
- Eindeutige und sichere Radverkehrsführung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr
- Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Sinnhafte Lösung nur im Zusammenhang:
Abbiegesituation nach Süden in Walldorf-Süd
und in Richtung Altes Wasserwerk berücksichtigen



Übergangsbereiche in die Wohnstadt

1. Kreisel am Nahversorgungszentrum

- Radverkehrsführung auf Kreisfahrbahn
- Wegfall des Ausfädungstreifens an Bahnhofstraße
- Verdeutlichung durch Piktogrammketten
- FGÜ an allen Knotenpunktarmen (-> Fußverkehrs-Check 2021)



Überschlägige

Kostenannahme: ca. 32.500 €

Übergangsbereiche in die Wohnstadt

2. Zwischenbereich Wieslocher Straße

- Radverkehrsführung im Mischverkehr
- Schutzstreifen in Richtung stadteinwärts
- Piktogrammreihe in Gegenrichtung
- Dennoch Wahlfreiheit für Radfahrer (Gehweg „Radfahrer frei“)
- Rote Furt und Übergänge an Dietrich-Bonhoeffer- und Geschwister-Scholl-Straße



Überschlägige Kostenannahme: ca. 47.700 €

Übergangsbereiche in die Wohnstadt

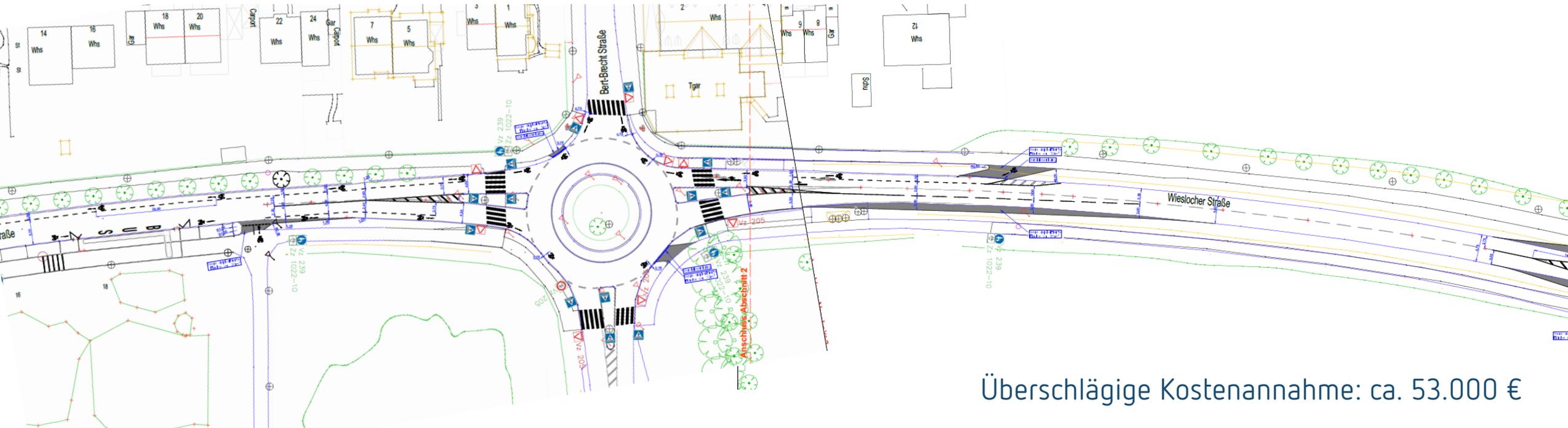
2. Zwischenbereich Wieslocher Straße



Übergangsbereiche in die Wohnstadt

3. Mühlwegkreisel

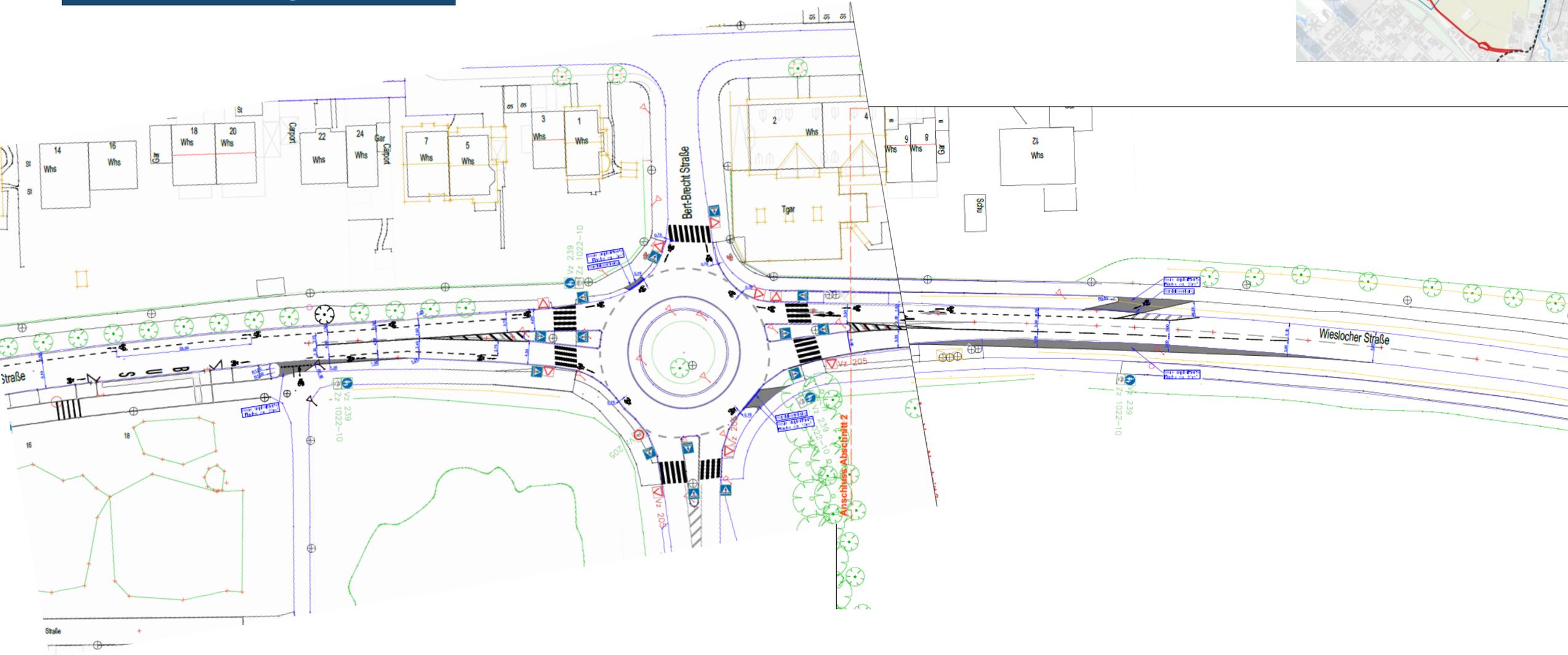
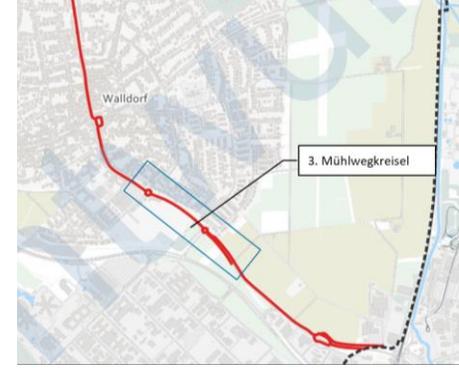
- Radverkehrsführung auf Kreisfahrbahn
- Einfädelung von Wiesloch kommend mit kurzem Schutzstreifen
- Auch kurzer Schutzstreifen zur Einfädelung aus Westen (Radweg am Alten Wasserwerk)
- In Richtung Wiesloch: Ausleitung auf südlichen Rad- und Fußweg
- FGÜ an allen Knotenpunktarmen



Überschlägige Kostenannahme: ca. 53.000 €

Übergangsbereiche in die Wohnstadt

3. Mühlwegkreisel

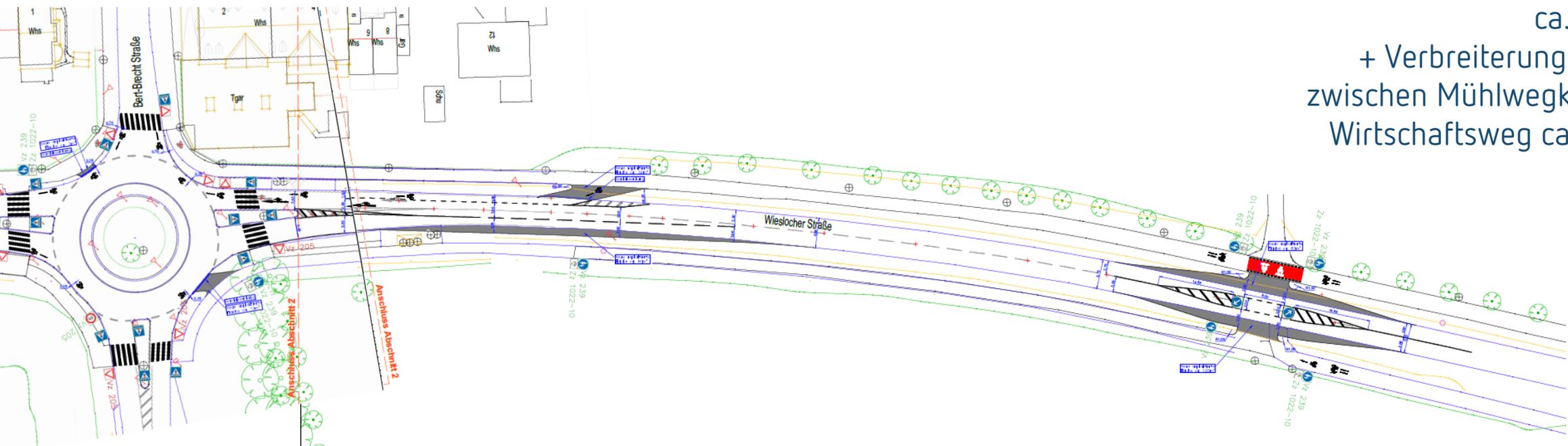


Übergangsbereiche in die Wohnstadt

3. Mühlwegkreisel - Mittelinsel

Querungsstelle an Wieslocher Straße

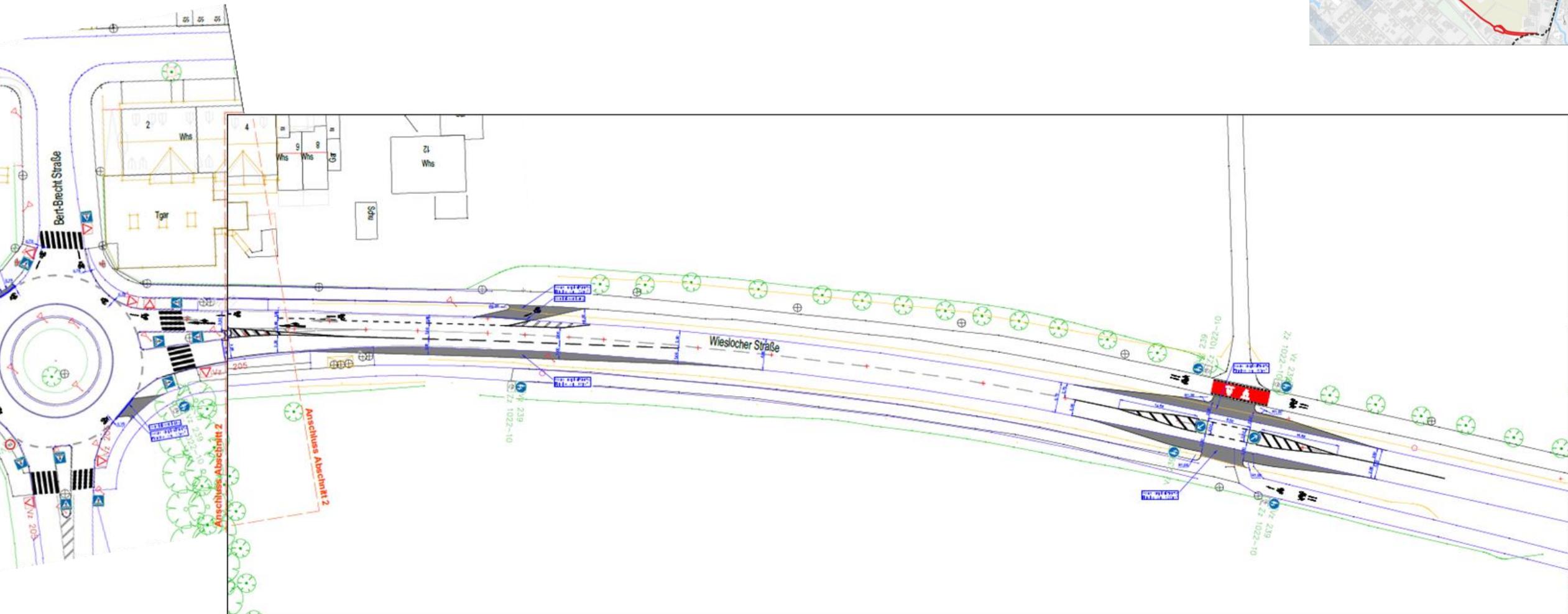
- Führung des Radverkehrs in Richtung Wiesloch über südlichen Rad- und Fußweg
- Schaffung einer Mittelinsel auf Höhe der Basisroute B8 (Zubringerroute zu RSV HD-Wi/Wa)
- Ab Querungsstelle Zweirichtungsverkehr in Richtung Wiesloch auf nördlichen Fuß- und Gehweg
- Wahlfreiheit soll bestehen bleiben (Zusatzschild „Radverkehr frei“)



Überschlägige Kostenannahme:
ca. 60.000 €
+ Verbreiterung des Wegs
zwischen Mühlwegkreisel und
Wirtschaftsweg ca. 10.200 €

Übergangsbereiche in die Wohnstadt

3. Mühlwegkreisel - Mittelinsel



Übergangsbereiche in die Wohnstadt

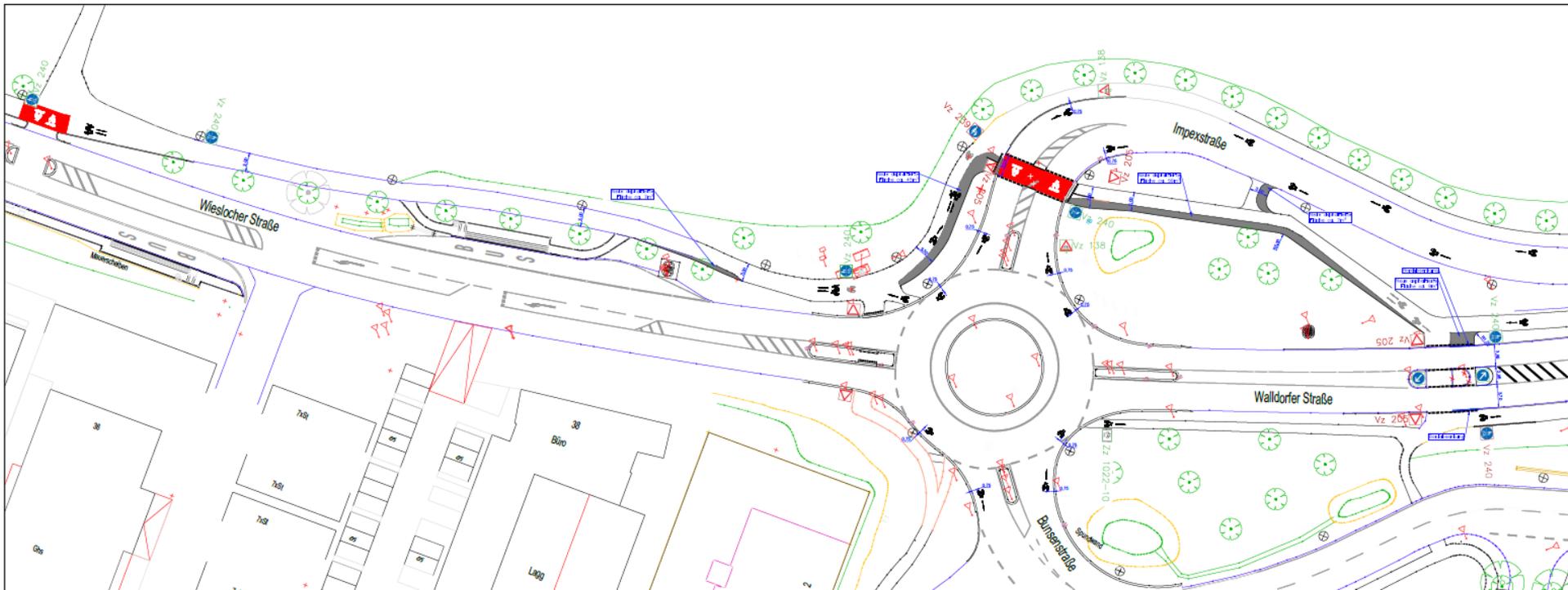
4. Impexkreisel

Fortsetzung & Verbesserung der bestehenden Radverkehrsführung

- Möglichst keine Führung des Radverkehrs auf Kreisfahrbahn, da außerorts
- Nur in Richtung Gutenberggring notwendig
- Grundsätzlich Wahlfreiheit

Anpassung der nördlichen Furt:

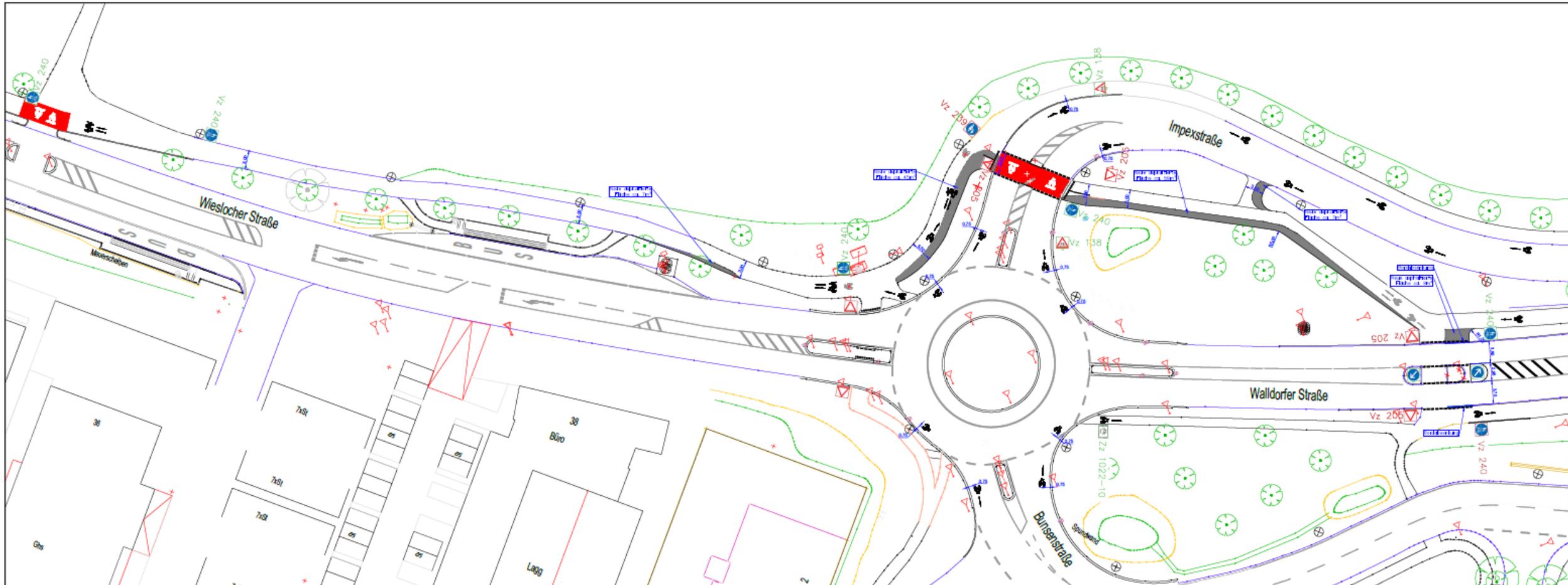
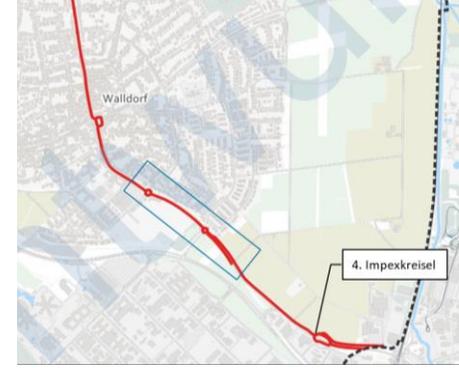
- Verringerung der „Spitzkehre“
- Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber Impexstraße durch Rote Furt & VZ 205 (Vorfahrt gewähren)
- Wegeverbreiterung auf mind. 3,00 m
- Randmarkierungen herstellen
- Auflösung des Zweirichtungsverkehrs erst nach Kreisverkehr in Richtung Wiesloch
- Einbau von Trennelementen in Abstimmung mit Wiesloch prüfen



Überschlägige
Kostenannahme:
ca. 60.000 €

Übergangsbereiche in die Wohnstadt

4. Impexkreisel



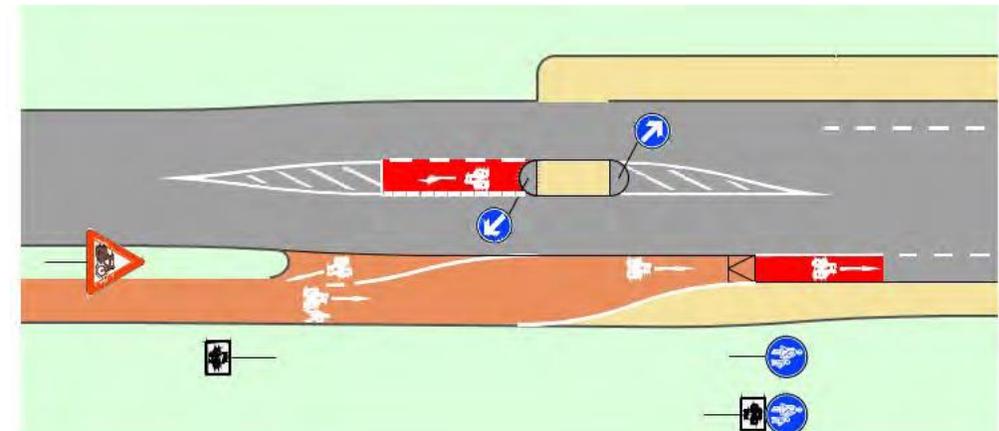
Schwetzinger Straße

Maßnahmen Schulzentrum:

- Bauliche Herausleitung in Richtung Zentrum mit kurzem Schutzstreifen
- Überführung in Seitenraum mit Mittelinsel in Gegenrichtung.



Überschlägige
Kostenannahme:
ca. 39.500 €



Standortprüfung Querungsstelle

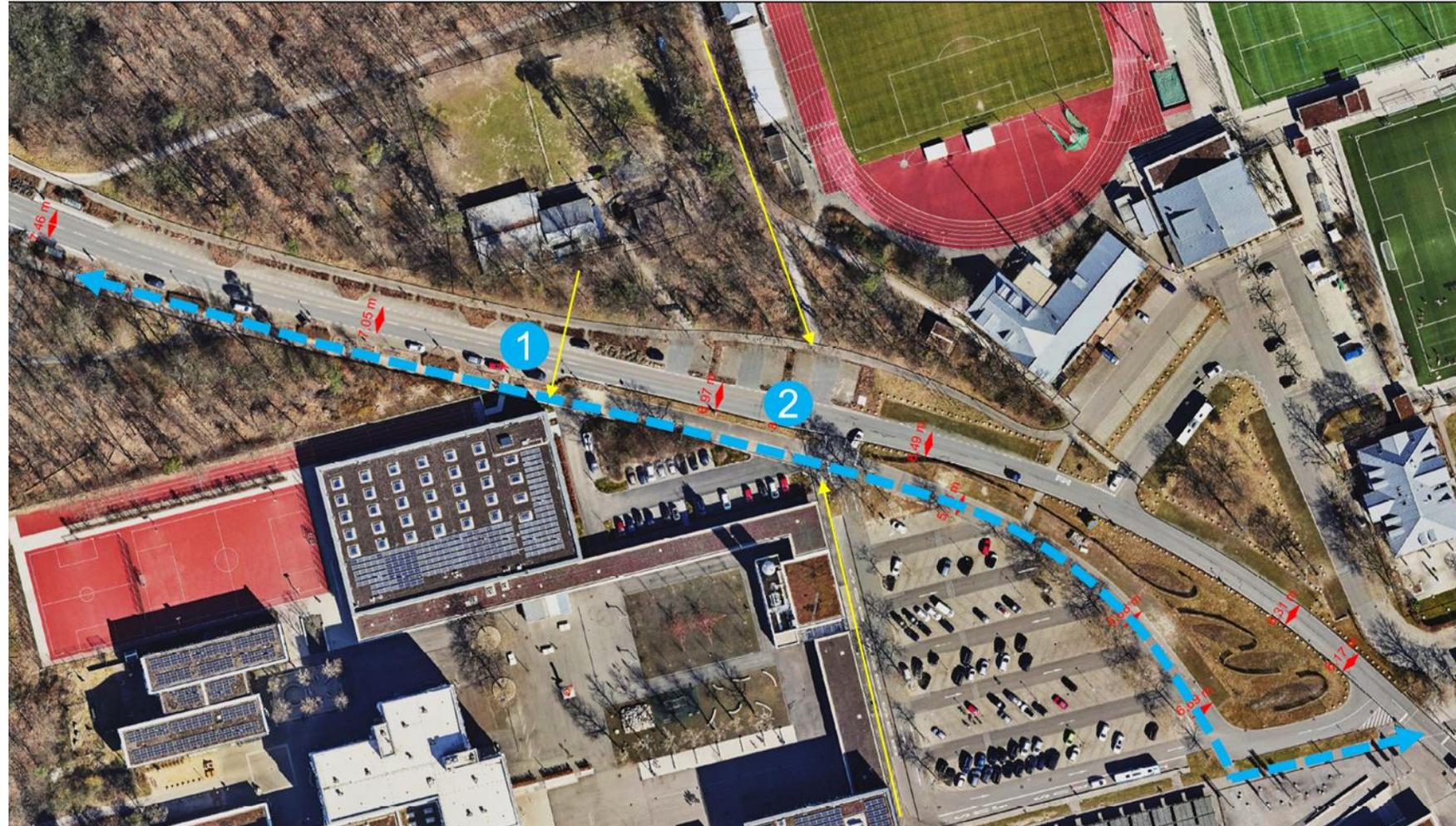
Grundsätzlich

2 Standorte denkbar:

1. Nördliche Querung direkt
am Ortseingang
(Ende Zweirichtungsradweg)

2. Auf Höhe Bushaltestellen
(Vorschlag VAR+)

3. Alternativführung, wie
heutiges RadNETZ BW



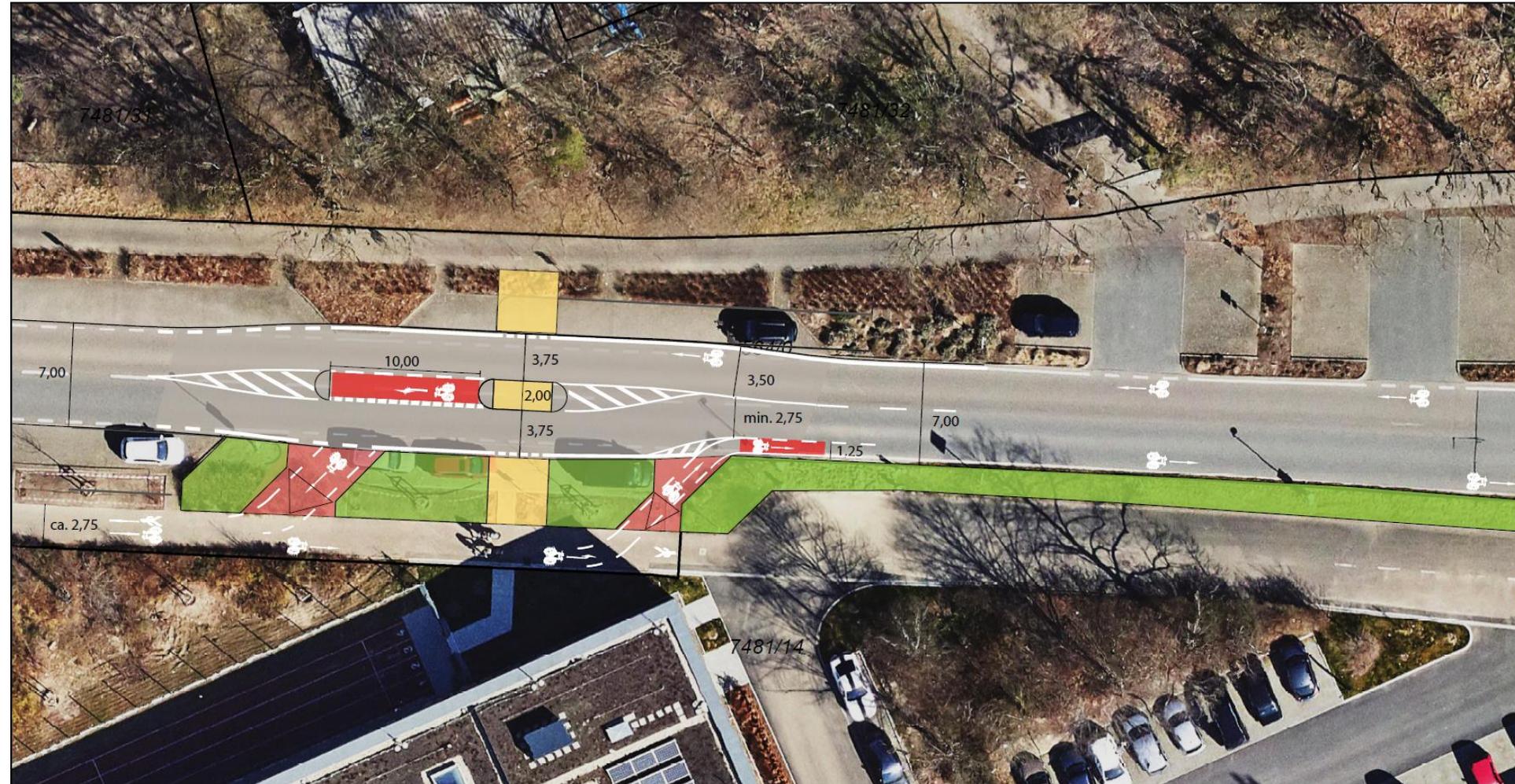
Standortprüfung Querungsstelle

Variante 1
nördlicher Standort



Standortprüfung Querungsstelle

Variante 1 nördlicher Standort



Standortprüfung Querungsstelle

Variante 2
VAR+



Standortprüfung Querungsstelle

Variante 2
VAR+



Standortprüfung Querungsstelle

Variante 2
VAR+



Standortprüfung Querungsstelle

Variante 3 Alternative Führung



Standortprüfung Querungsstelle

Variante 3

Alternative Führung

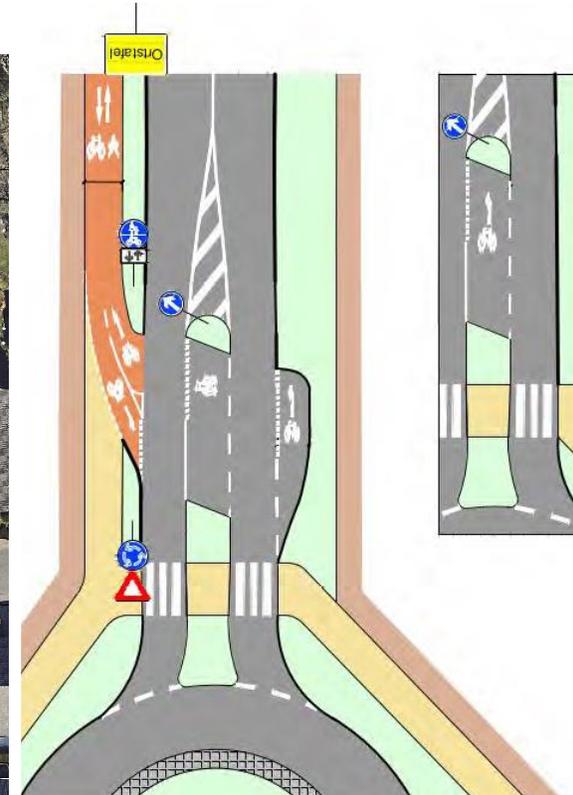
- Alternative Führung über Parkplatz
- Nebenroute als Fahrradstraße prüfen.
- Einfädelung in Schwetzingen Straße zu prüfen.



Heidelberger Straße

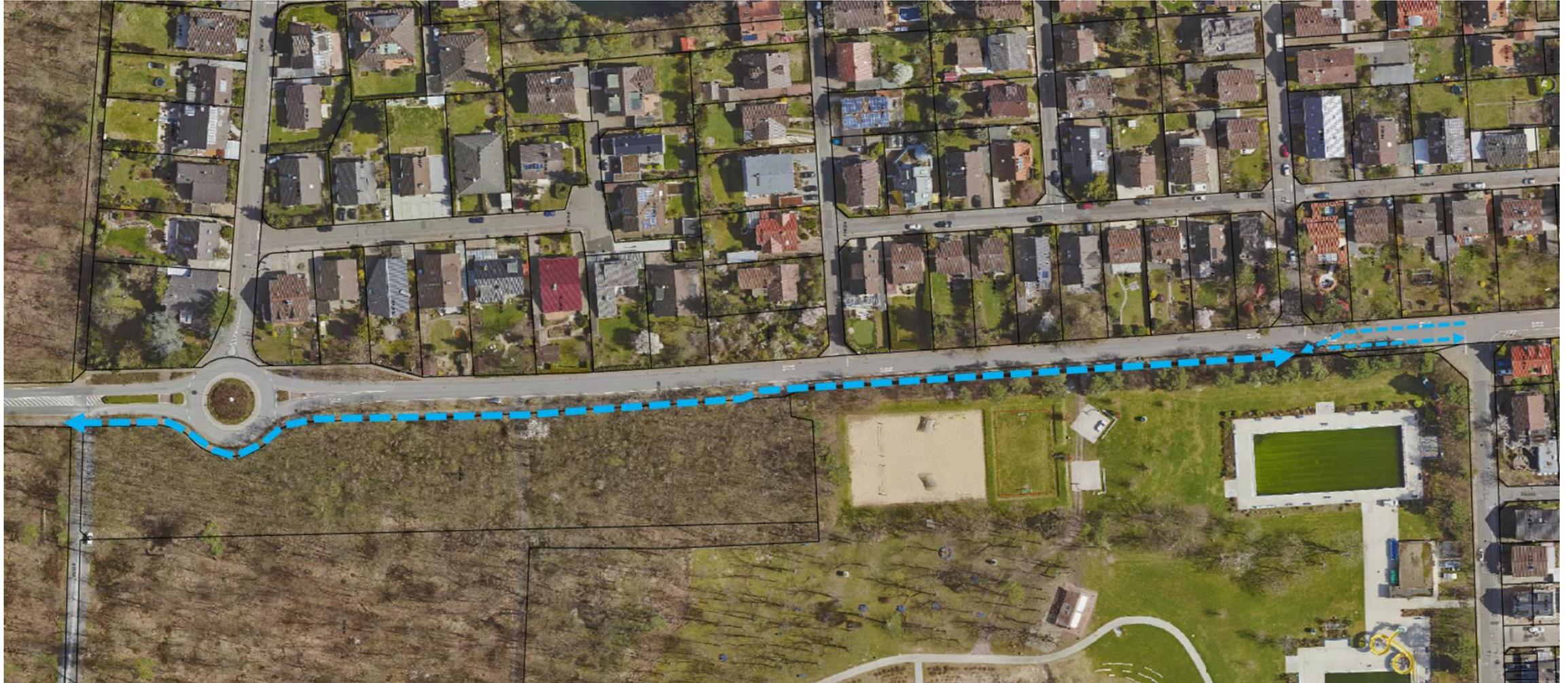
Maßnahmen :

- Umbau der nördlichen Mittelinsel analog Musterlösung
- Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Kreisfahrbahn

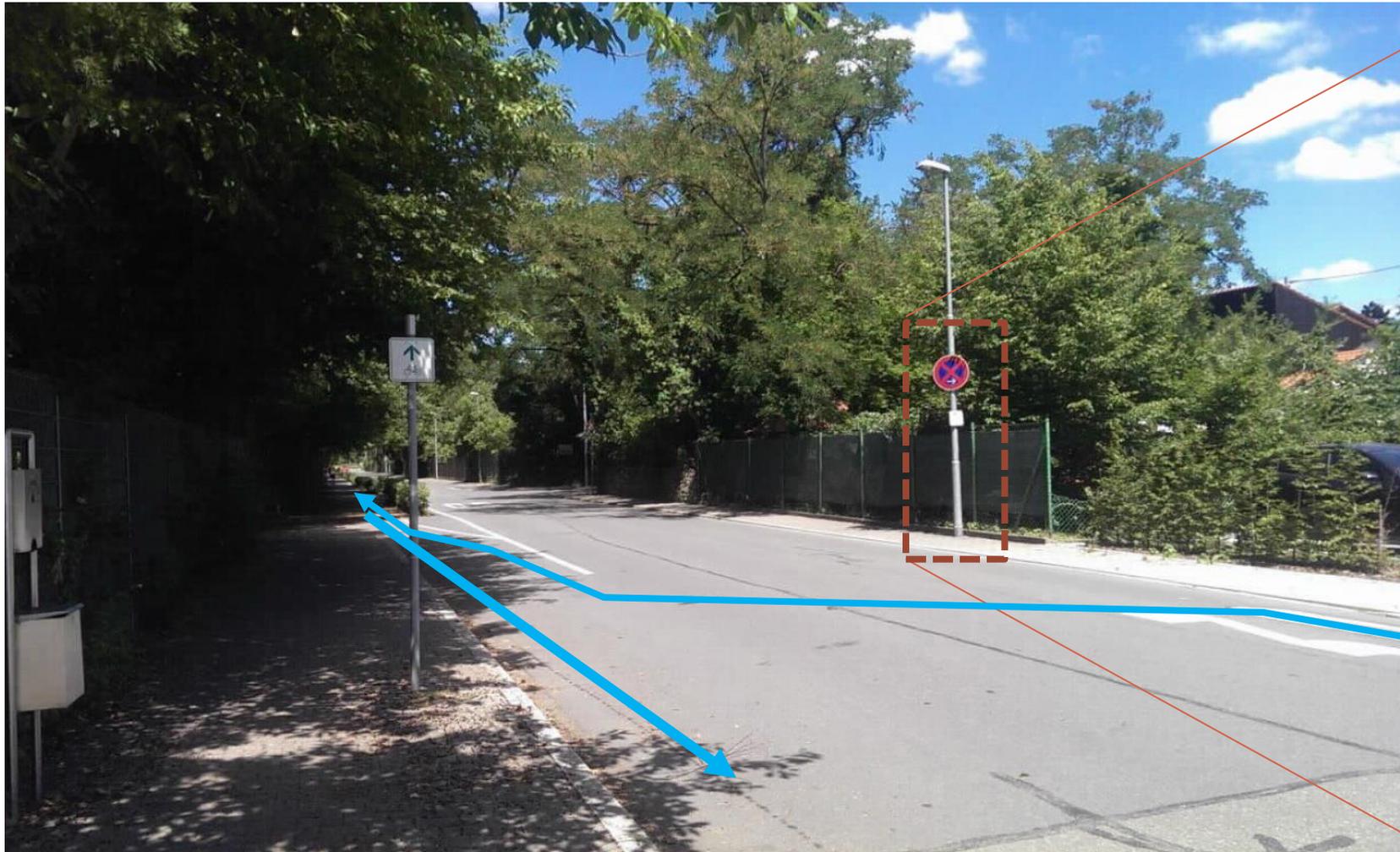


Überschlägige Kostenannahme:
ca. 37.000 €

Heidelberger Straße – bestehende Führung



Heidelberger Straße – bestehende Führung



Heidelberger Straße – vorgeschlagene Führung





**Ihre Vorschläge zur Verbesserung
des Fuß- und Radverkehrs in Walldorf**

Ausblick

- 2. Sitzung Q1 2023: Maßnahmen in der Arbeitsstadt
- 3. Sitzung Q2 2023: Aufgabenstellung Fußverkehrskonzept
- Begehung/Befahrung Q3 2023
- 4. Sitzung Q4 2023
- 5. Sitzung Q1 2024
- Begehung/Befahrung Q2 2024
- 6. Sitzung Q3 2024: Evaluation des Arbeitskreis Nahmobilität

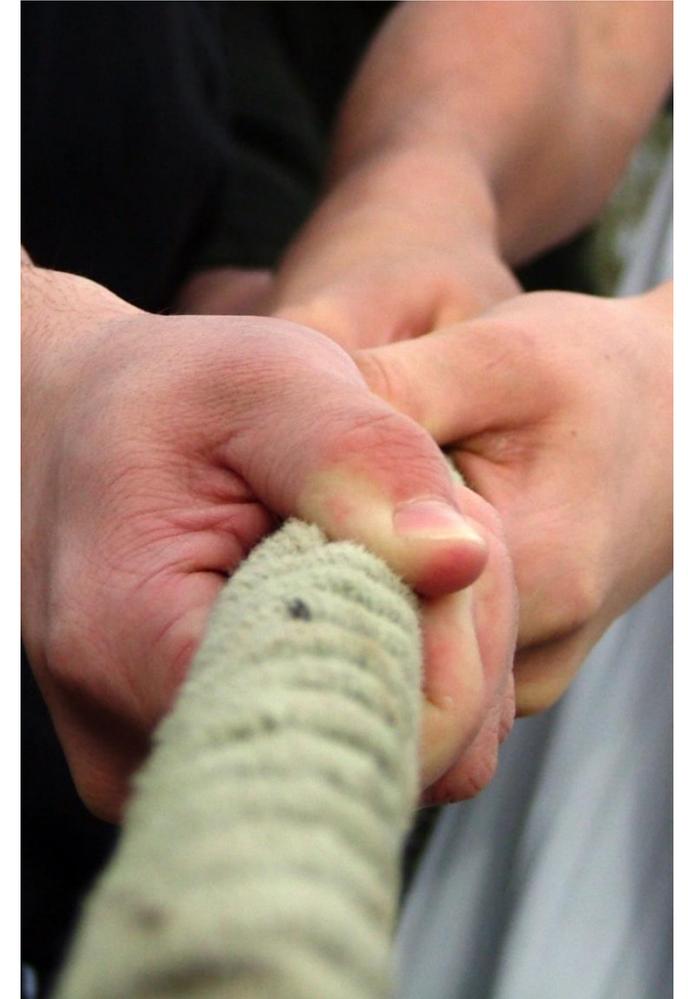


Nächste Arbeitskreissitzung

Schwerpunktthema:
Maßnahmen in der Arbeitsstadt

Mittwoch, den 15. Februar 2023
ab 19.00 Uhr im Ratssaal

Protokolle und Arbeitsunterlagen finden Sie unter:
www.walldorf.de/nachhaltig/mobilitaet



A hand-drawn sign on a green background. The sign is white with a black border and contains the text "Die Straße ist für alle da." in a simple, black, sans-serif font. The sign is slightly tilted and appears to be attached to a green wall or board. The background of the entire image is a dark green color with some faint, sketchy lines suggesting a street scene.

Die Straße
ist für **alle** da.

Vielen Dank für

Ihre Aufmerksamkeit

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

info@planersocietaet.de



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

www.planersocietaet.de