

ÖPNV

Allgemeines

<p>Welche Maßnahmen sind zur Stärkung der „Letzten Meile“ im Wirtschaftsraum vorgesehen?</p>	<p>Es werden eine Vielzahl von Maßnahmen zur stärkeren Diversität der Mobilitätsformen ergriffen. Beispielsweise ist am 11.12.2020 eine dreimonatige Testphase für ein E-Scooter-Verleihsystem durch eine Vereinbarung zwischen dem Anbieter ZEUS Scooters und den Städten Wiesloch und Walldorf gestartet. Zudem sind als ergänzende One-Way-Möglichkeiten auch VRNnextbike-Stationen ab 04/2022 über das Projekt RegioWin2030 in Planung. In Zukunft sollen wichtige Haltestellen des ÖPNV zu einer Art Mobilitäts-Hub ausgebaut werden, so dass ein Umstieg vom (ggf. Mietfahrrad), Fahrrad, E-Tretroller auf den ÖPNV und umgekehrt problemlos möglich wird. An Bushaltestellen werden möglichst Radabstellplätze vorgehalten. Außerdem wird versucht, verstärkt die Busverbindungen auf die Bahntaktungen abzustimmen.</p>
<p>Ist es möglich, die Abfahrtszeiten der Busse am Bahnhof besser auf die Ankunftszeiten der S-Bahnen abzustimmen?</p>	<p>Grundsätzlich ist eine Anpassung möglich soweit es die jeweiligen betrieblichen Rahmenbedingungen erlauben. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass teilweise aus beiden Richtungen S-Bahnen am Bahnhof Wiesloch-Walldorf ankommen und daher zwischen pünktlicher Abfahrt für die bereits wartenden Fahrgäste und Anschlusssicherung für verspätete Fahrgäste abgewogen werden muss.</p>
<p>Ist es möglich Vorgaben zu machen, dass Busse auch bei Verspätungen auf die S-Bahn warten sollen?</p>	<p>Die Einrichtung von Wartezeitregelungen zur Anschlusssicherung ist grundsätzlich möglich. Im Einzelfall sind diese jedoch von der betrieblichen und verkehrlichen Situation vor Ort abhängig.</p>
<p>Sind Anpassungen der Umsteigezeiten vom Regionalverkehr auf Fernverkehr möglich?</p>	<p>Anpassungen der Umsteigezeiten vom Regionalverkehr auf den Fernverkehr sind teilweise möglich. Beispielsweise wurden in Heidelberg die Umsteigezeiten von 4 auf 6 Minuten erhöht, wenn der Bahnsteig gewechselt werden muss. Auf dem Gleis gegenüber bleibt es bei 4 Minuten.</p>
<p>Kann das Informationsmanagement verbessert werden z.B. bei Verspätungen, Baustellen?</p>	<p>Die Verkehrsunternehmen arbeiten ständig an der Verbesserung ihrer Fahrgastinformation. Durch weitere Digitalisierung und Verwendung von Echtzeitinformationen sollen die aktuellen Verspätungen und die Baustellenfahrpläne noch schneller beim Fahrgast ankommen. Beispielsweise durch den Einsatz von DFI-Anzeigern können auch an den Haltestellen Informationen in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden.</p>

Schienenverkehr

Ist eine Erhöhung des S-Bahn-Taktes auf der Strecke Karlsruhe – Wiesloch-Walldorf – Heidelberg möglich?	Eine Erhöhung des S-Bahn-Taktes ist teilweise möglich. Ab Dezember 2020 fahren laut Fahrplan 2021 in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Regionalexpresszüge zwischen Karlsruhe und Heidelberg. Mit Fahrplan 2023 (ab Dezember 2022) fahren diese Züge dann stündlich.
Sind Kapazitätserweiterungen des S-Bahn-Verkehrs möglich z.B. mehr Wagen zu Stoßzeiten?	Kapazitätserweiterungen des S-Bahn-Verkehrs sind teilweise möglich. Mit dem Fahrplan 2022 (also ab Dezember 2021) werden noch mehr S-Bahnen am Morgen und am Nachmittag mit drei Triebwagen verkehren. Zur weiteren Entlastung der S-Bahn verkehren neue RE-Züge zwischen Karlsruhe und Heidelberg.
Ist es möglich, die Fahrradmitnahme in den S-Bahnen zu verbessern?	Durch das Anhängen eines dritten Triebwagens erhöht sich auch die Transportkapazität für Fahrräder in der Hauptverkehrszeit. Auch in den neuen Regionalexpresszügen zwischen Karlsruhe und Heidelberg ist mehr Platz für Fahrräder in den größeren Mehrzweckbereichen vorgesehen.
Ist es möglich, mehr Regionalexpress-Verbindungen einzusetzen u.a. zur Verlängerung der Linie Karlsruhe – Wiesloch-Walldorf – Heidelberg bis nach Mannheim? zur Verbesserung der Verbindungen nach Heilbronn am Morgen? zur Verlängerung des RE von Karlsruhe mit Halt in Neulußheim?	Teilweise können die Regionalexpress-Verbindungen verbessert werden. Ab dem Fahrplan 2021 (also seit Dezember 2020) fahren in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Regionalexpresszüge zwischen Karlsruhe und Heidelberg. Ab dem Fahrplan 2023 (Dez 2022) fahren diese Züge dann stündlich. Eine Verlängerung nach Mannheim ist erst nach einem Infrastrukturausbau möglich. Ab Dezember 2022 gibt es mehr Verbindungen nach Heilbronn. Ein RE Halt in Neulußheim ist aus Fahrzeitgründen nicht möglich.
Ist ein dreigleisiger Ausbau der Strecke von HD in Richtung Süden möglich?	Ein dreigleisiger Ausbau ist prinzipiell möglich und wünschenswert, allerdings auch mit hohen Kosten verbunden. Hier liegt die Zuständigkeit beim Bund, da es sich um ein Schienenweg des Bundes handelt.

Ist eine Schienennetzanbindung ins
Industriegebiet Walldorf möglich?

Da es sich um eine völlig neue Infrastruktur handeln würde und noch keine Planungen in diese Richtung getätigt wurden, ist in der nächsten Zeit nicht davon auszugehen. Zunächst müsste die technische Machbarkeit untersucht werden. Es ist von hohen Kosten auszugehen, gerade im Hinblick darauf, dass es sich um einen kompletten Neubau handelt. Hier könnten durch das GVFG und eine kommunale Initiative gute Förderbedingungen erzielt werden.

Ist generell ein Ausbau der Schiene
in Richtung Westen möglich (West-
Ost-Verbindung)?

Da es sich um eine völlig neue Infrastruktur handeln würde und noch keine Planungen in diese Richtung getätigt wurden, ist in der nächsten Zeit nicht davon auszugehen. Zunächst müsste die technische Machbarkeit untersucht werden. Es ist von hohen Kosten auszugehen, gerade im Hinblick darauf, dass es sich um einen kompletten Neubau handelt. Hier könnten durch das GVFG und eine kommunale Initiative gute Förderbedingungen erzielt werden.

Kann die ehemalige Bahnlinie nach
Wiesloch reaktiviert werden?

Die Strecke wurde 2019 als potenziell in Frage kommende Reaktivierungsstrecke vorgeschlagen, allerdings nicht näher untersucht. Da die Strecke bereits zurückgebaut und in einigen Teilen sogar überbaut wurde, wäre eine Reaktivierung mit hohen Kosten verbunden. Auch hier wäre eine kommunale Initiative notwendig.

Kann die Straßenbahnlinie von
Leimen nach Wiesloch/Walldorf
verlängert werden?

Die Straßenbahnverlängerung von Wiesloch/Walldorf nach Leimen ist Gegenstand des Nahverkehrsentwicklungsplans des Rhein-Neckar-Kreises. Eine mögliche Umsetzung der Verlängerung der Straßenbahnlinie von Heidelberg über Leimen nach Wiesloch-Walldorf wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Zuvor werden mögliche Streckenführungen mit den Kommunen abgestimmt.

Ist eine Verbesserung der Angebote
für verkehrsverbundübergreifende
Pendler vorgesehen?

Die Tarifreform beim Verkehrsverbund VRN bringt teilweise auch tariflichen Verbesserungen bei verkehrsverbundübergreifendem Pendeln. Zudem besteht mit dem AboPlus-Angebot der DB und dem neuen BW-Tarif bereits eine preisgünstige Möglichkeit für Pendler, die über die Verkehrsverbundgrenze hinweg pendeln.

Busverkehr

<p>Kann der Einsatz von Ruftaxis verbessert werden u.a. nach Frauenweiler durch Anpassung der Zeiten und besserer Informationen, nach St-Leon Rot durch Schaffung einer neuen Verbindung?</p>	<p>Eine Ausweitung des Ruftaxiangebotes ist grundsätzlich möglich. Voraussetzung hierfür ist die Sicherstellung der Finanzierung durch die Kommunen. Das Angebot von Ruftaxis wird im Laufe des nächsten Jahres geprüft. Informationen und Werbung für ÖPNV wird bis 2022 stetig verbessert.</p>
<p>Welche Regiobuslinien sind derzeit in Prüfung? Ist der Einsatz weiterer Linien möglich?</p>	<p>Gemäß den Prüfaufträgen im Nahverkehrsplan RNK wird zu den beiden bereits bestehenden Regiobuslinien zusätzlich auf den Achsen Schwetzingen –Walldorf/Wiesloch und Speyer – Walldorf/Wiesloch die Einrichtung von weiteren Regiobuslinien entsprechend dem Förderprogramm des Landes geprüft.</p>
<p>Ist der Einsatz neuer Buslinien möglich?</p>	<p>Im Rahmen der Vorbereitung der Neuvergabe von Buslinienbündeln kann die Möglichkeit der Einrichtung neuer Buslinien in die Gesamtbetrachtung mit einbezogen werden.</p>
<p>Ist generell ein Einsatz von Schnellbussen / Expressbuslinien möglich?</p>	<p>Im Rahmen der Vorbereitung der Neuvergabe von Buslinienbündeln kann die Möglichkeit der Einrichtung neuer Buslinien in die Gesamtbetrachtung mit einbezogen werden.</p>
<p>Ist eine Anpassung und Verbesserung der Linienfahrpläne möglich? Insbesondere Abends und an Wochenenden ist oft keine gute Anbindung. z.B. Nußloch – Wi-Wa. z.B. Rauenberg – Wi./Wa. z.B. Oftersheim – Wi./Wa.</p>	<p>Im Rahmen der Vorbereitung der Neuvergabe von Buslinienbündeln kann die Einrichtung zusätzlicher Angebote in die Gesamtbetrachtung mit einbezogen werden. Darüber hinaus besteht auch während der Konzessionslaufzeit die Möglichkeit von Zubestellungen. Voraussetzung hierfür ist, neben eines entsprechenden Fahrgastpotenzials auch die Sicherung der Finanzierung durch Kreis und Kommunen. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie können aktuell keine belastbaren Aussagen zu Fahrgastpotentialen gemacht werden.</p>
<p>Kann die Anbindung der Schulen an den ÖPNV verbessert werden?</p>	<p>Der Verkehr zu und von den Schulen wird bereits heute schon bedarfsorientiert an den Läuzeiten der Schulen ausgerichtet.</p>

Ist die Installation von separaten
Busspuren zur Vermeidung von
Verspätungen des ÖPNV möglich?

Prinzipiell ist das Ausweisen von Busspuren
möglich, wenn mehr als zwei Fahrspuren zur
Verfügung stehen. Aufgrund der bereits
bestehenden hohen Auslastungen auf den
Straßen ist eine Umwidmung ganzer Spuren
zumeist nicht möglich. Aus Platzgründen kann
keine neue separate Busspur errichtet werden.

Als Alternative werden im Wirtschaftsraum
diverse Buslinien geprüft u.a. hinsichtlich
Linienwegänderung, Kapazitätsausweitung,
Anschlussoptimierung, ÖPNV-Berechtigung
bzw. Busbeschleunigung. Im Rahmen des
Mobilitätspakts wurde eine umfassende Liste
an Prüfaufträgen erstellt und wird abgearbeitet.

Kann die Signalschaltung für die
Busse optimiert werden?

Die Anpassung der Signalschaltung ist eine
verkehrsrechtliche Maßnahme. Hierbei handelt
es sich immer um Einzelfallentscheidungen, die
jeweils vor Ort überprüft werden müssen.
Beispielsweise wird in Wiesloch die
Lichtsignalanlage Gerbersruhstr./Schloßstraße
im Jahr 2021 erneuert. Damit verbessert sich
die Leistungsfähigkeit des Knotens und die
Situation für den ÖPNV.

Können Hinweise zur besseren Lage
von Bushaltestellen (an
Wohngebieten) berücksichtigt
werden?

Die Hinweise zur besseren Lage von
Bushaltestellen werden berücksichtigt. Die
Städte sind an einer fortlaufenden Optimierung
der Buslinien und Bushaltestellen interessiert.
Allerdings kann die Verlagerung einer
Bushaltestelle nicht isoliert betrachtet werden.
Ein solches Vorhaben erfordert eine
Betrachtung des gesamten Liniennetzes, der
Lage vor Ort – bspw. muss die Anfahrbarkeit
durch die Busse gewährleistet sein – sowie eine
integrierte Planung. Zudem darf ebenfalls nicht
außer Acht gelassen werden, dass die
Errichtung von Bushaltestellen in
Wohngebieten auch die Akzeptanz der
Busverkehre durch die Bewohner benötigt.
Daher kann u.a. bei der Neuausschreibung des
Linienbündels auf die Lage von Bushaltestellen
eingegangen werden.

Können Bushaltestellen besser
ausgestattet werden
(Wetterschutz)?

Eine Aufwertung der Bushaltestellen durch
zusätzliche Ausstattungselemente ist
grundsätzlich möglich. Die Finanzierung erfolgt
hierbei durch die Kommunen. Teilweise kann
hierfür auch eine Landesförderung in Anspruch
genommen werden.

Grundsätzlich wird in Walldorf nach den
örtlichen Gegebenheiten (insbesondere
Platzbedarf) immer das Aufstellen eines
Wetterschutzes versucht zu ermöglichen. So
wurde zuletzt an der Astoria-Halle ein
Wartehäuschen aufgestellt und ist für die
Bushaltestelle am Mühlwegkreisel bspw. aktuell
in Planung. Nach Möglichkeit werden zudem
auch Radstellplätze an den Haltestellen
angeboten.

Zusätzlich ist aktuell ein digitales
Fahrgastinformationssystem für insgesamt 28
Bushaltestellen in Walldorf in Planung. Die
Aufwertung der Bushaltestellen stehen im
planerischen Fokus der Stadt Walldorf.

Die Stadt Wiesloch baut etwa im Zuge des
Umbaus der unteren Hauptstraße die
Haltestellen Ringstraße um, sie werden
behindertengerecht ausgebaut, mit DFI
versehen, bekommen eine
Fahrradabstellanlage in der Nähe und neue
Wartehallen. Ebenso wird in einem der
kommenden Jahre die Haltestelle Schillerpark
behindertengerecht ausgebaut, mit neuen
Wartehallen und Fahrradabstellanlage.
Auch im übrigen Stadtgebiet werden in den
nächsten Jahren mit Blick auf die Kosten
sukzessive die Haltestellen ausgebaut.

Ist die Einführung eines kostenlosen
ÖPNV vorgesehen?

Nach aktuellem Stand ist die Einführung eines
kostenlosen ÖPNV nicht vorgesehen.

Ist der Einsatz von On-Demand-
Shuttle Verkehr für mehr Flexibilität
möglich?

Der Einsatz eines On-Demand-Shuttle-Verkehrs
ist grundsätzlich vorstellbar. Voraussetzung
hierfür wäre, neben eines entsprechenden
Fahrgastpotenzials, auch die Sicherung der
Finanzierung durch Kreis und Kommunen.

Radverkehr

in Wiesloch - Walldorf

Was passiert mit den Einzelhinweisen zum innerörtlichen Radwegenetz z.B. fehlende Radwege, gefährliche Kreuzungen, Führung an Kreisverkehr?	In den Städten Wiesloch und Walldorf werden im Zuge der Erarbeitung von Radverkehrskonzepten sämtliche Hinweise nochmals geprüft. Ein Verkehrsplanungsplanungsbüro kategorisiert und priorisiert Einzelschlüsse nach ihrer Sinn- und Umsetzungsfähigkeit in einer Maßnahmenliste. Vorschläge für Einzelsituationen werden erarbeitet. Walldorf hat bereits im Oktober 2020 das Planungsbüro VAR+, Darmstadt, mit der Erstellung eines Radkonzepts beauftragt.
Können innerorts vermehrt Fahrradstraßen ausgewiesen werden?	Die Ausweisung von Fahrradstraßen wird im Rahmen der Radverkehrskonzepte der Städte Wiesloch und Walldorf geprüft. Allerdings erfordert die Realisierung einer Fahrradstraße eine integrierte Betrachtungsweise, die auch die Interessen der Anwohner, Kfz-Fahrer und die tatsächliche bestehende Verkehrsbelastung miteinschließt. Walldorf hat bereits im Oktober 2020 das Planungsbüro VAR+, Darmstadt, mit der Erstellung eines Radkonzepts beauftragt. Teil der Aufgabe ist die Konzeption eines Netzentwurfes, welcher auch Vorschläge für mögliche Fahrradstraßen einschließt.
Können innerorts Einbahnstraßen für Fahrräder in beide Richtungen frei gegeben werden?	Die Öffnung von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung für Radverkehr wird im Rahmen der Radverkehrskonzepte der Städte Wiesloch und Walldorf geprüft. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine Öffnung von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung jedoch nicht immer und überall sinnvoll. Walldorf hat bereits im Oktober 2020 das Planungsbüro VAR+, Darmstadt, mit der Erstellung eines Radkonzepts beauftragt. Teil der Aufgabe ist die Konzeption eines Netzentwurfes. Dieser schließt auch Vorschläge wie die Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrradfahrer entgegen der Fahrtrichtung mit ein.
Was passiert mit Hinweisen zu fehlenden Abstellanlagen z.B. Dorfplatz, Bahnhof? Können dies Abstellanlagen besser gesichert werden?	Am Bahnhof wurden bereits neue zusätzliche abschließbare Fahrradboxen geschaffen. In Walldorf wird die Aufstellung von weiteren Fahrradboxen im Rahmen des Radkonzeptes geprüft und diskutiert. Von einer Videoüberwachung wird bislang abgesehen. Die Stadt Wiesloch prüft weitere Hinweise zu unsicheren und fehlenden Abstellanlagen. Bei Erfordernis werden diese durch das Tiefbauamt ergänzt.

<p>Kann zusätzlich zur Bahnbrücke entlang der L 723 eine nördliche Brücke zur Querung der Gleise gebaut werden?</p>	<p>Eine Verbesserung der Verbindung insbesondere zum Schulzentrum in Wiesloch wäre wünschenswert. Im innerörtlichen Radverkehrskonzept der Stadt Walldorf und in Zusammenarbeit mit der Stadt Wiesloch wird die Möglichkeit einer zusätzlichen Brücke betrachtet. Dies stellt jedoch eine sehr aufwendige Maßnahme in der Abstimmung und Realisierung dar.</p>
<p>Können Radwege an Einfahrten (z.B. an Supermärkten, Tankstellen) sicherer geführt werden?</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen der Radverkehrskonzepte der Städte Wiesloch und Walldorf geprüft. Gefahrenstellen sollen identifiziert und Lösungsmaßnahmen erarbeitet werden.</p>
<p>Kann die Beleuchtung an Radwegen verbessert werden z.B. nach Rauenberg?</p>	<p>Eine Beleuchtung aller Radwege im Außenbereich wird aus Gründen des Umwelt-, Arten- und Naturschutzes sowie zur Vermeidung von Lichtverschmutzung nicht befürwortet. Einzelne wichtige Radwegeverbindungen entlang der Straßen und Radwege im innerstädtischen Bereich sind in der Regel ausgeleuchtet. Verbesserungsmaßnahmen werden fortlaufend geprüft – auch im Rahmen der Radverkehrskonzepte der Städte Wiesloch und Walldorf.</p>
<p>Können Hindernisse für Radfahrer (z.B. Schranke, Abstand zwischen Poller, abgesenkter Bordstein) entfernt und eine fahrradfreundliche Ausstattung (z.B. Griffe an Ampeln) installiert werden?</p>	<p>In der Regel dienen die Hindernisse der Verlangsamung des Verkehrs. Insbesondere Poller dienen dazu, dass kein motorisierter Verkehr auf den zumeist als Fuß- und Radwegen ausgewiesenen Wegen stattfindet oder dass es auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen zu keiner erheblichen Gefährdungslage der jeweils schwächeren Verkehrsteilnehmer kommt. Sie dienen auch dem Schutz der Fußgänger. Grundsätzlich gilt es mit angemessener Geschwindigkeit sich und keine anderen Verkehrsteilnehmer zu gefährden und aufeinander Rücksicht zu nehmen. Fahrradfreundliche Ausstattungen je nach Klassifizierung des jeweiligen Radstreckenabschnittes werden im Rahmen der Radverkehrskonzepte der Städte Wiesloch und Walldorf geprüft..</p>
<p>Wann wird VRNnextbike realisiert?</p>	<p>Die Möglichkeit VRNnextbike-Stationen im Wirtschaftsraum zu installieren besteht, falls der Wettbewerbsbeitrag „Reallabor für vernetzte nachhaltige Pendlermobilität“ im Rahmen des Wettbewerbs RegioWIN2030 ausgewählt wird. Dann sind bereits für April 2022 erste VRNnextbike-Stationen in Planung, wobei die Realisierung über das Projekt RegioWin2030 gefördert würde. Allein auf Walldorfer Gemarkung sollen voraussichtlich 12-14 VRN-Next-Bike Stationen definiert werden.</p>

in der Region

Was passiert mit Hinweisen zu Radwegen mit schlechter Beschilderung oder in schlechtem Zustand (z.B. Schlaglöcher, Wurzeln, Holzbrücke) außerorts?	Mit dem Mobilitätskonzept Radverkehr Rhein-Neckar-Kreis sollen gemeindeverbindende Radwege im Kreisgebiet abgestimmt und damit ein flächendeckendes und durchgängiges Radwegenetz gefördert werden. Hinweise zur Verbesserung dieser Routen werden in Abstimmung mit den zuständigen Kommunen sowie im Rahmen der Verkehrskommissionen vor Ort geprüft, bewertet und wenn sinnvoll verbessert.
Können Radwege außerorts besser ausgebaut werden z.B. Gauangeloch nach Schatthausen, Malsch nach Mühlhausen?	Im Zuge der Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes Radverkehr Rhein-Neckar-Kreis sollen bauliche Lückenschlüsse im Routennetz geschlossen werden. Die Anregungen werden im Zuge der Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes Radverkehr Rhein-Neckar-Kreis geprüft bzw. sind teilweise bereits im Zielnetz berücksichtigt.
Kann die Querung für Radfahrer über die A6 (Verbindung Walldorf-Rot) verbessert werden?	Beim Umbau des Walldorfer Kreuzes muss die Brücke der L 598 über die A 6 abgebrochen und neu gebaut werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Radwegführung geändert und vereinfacht.
Was passiert mit Hinweisen zum überregionalen Radverkehr? Welche Radschnellwege werden verfolgt? Wird die Strecke nach Speyer berücksichtigt?	<p><u>RSV Heidelberg-Bruchsal:</u> Für die Radschnellverbindung (RSV) Heidelberg-Bruchsal wurde bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt. Für den Abschnitt Heidelberg – Walldorf/Wiesloch wird aktuell über eine mögliche Umsetzung mit den betroffenen Kommunen und Akteuren beraten. Für den südlichen Abschnitt nach Bruchsal ist eine RSV aufgrund des geringen Potentials nicht realisierbar.</p> <p><u>RSV Mannheim-Walldorf/Wiesloch:</u> Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Relation Mannheim-Wiesloch ist mit den betroffenen Kommunen abgestimmt und wird 2021 erstellt.</p> <p><u>RSV Walldorf/Wiesloch - Speyer:</u> Die Potenzialanalyse spricht nicht für einen Radschnellweg-Standard (4 m breit, nur Radfahrer, weitgehend kreuzungsfrei) – das lohnt erst ab 2.000 Radler/innen pro Tag. Ein Radweg vorwiegend auf Wirtschaftswegen entlang der L 723 vom Lushof bis zum Autobahnanschluss Walldorf/Wiesloch (Westseite) bzw. dessen Verbesserungspotenzial wird aber geprüft.</p>

Fußverkehr

Was passiert mit den Hinweisen zum Fußverkehr?	Teilweise wurden die Anregungen aus der Onlinebeteiligung bereits berücksichtigt und umgesetzt (siehe Ampelliste und Einzelhinweise). Da der Fußverkehr ein sehr wichtiges Thema ist, soll dieser zukünftig im Rahmen des Mobilitätspakts intensiv betrachtet werden. Hierfür wird ein eigener Unterarbeitskreis eingerichtet. In dessen Rahmen erfolgt auch eine weitere Prüfung der Hinweise aus der Onlinebeteiligung.
Können mehr sichere Querungsstellen geschaffen werden z.B. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) u.a. im Gewerbegebiet?	Der Bedarf nach neuen Fußgängerüberwegen ist durch Verkehrszählung zu überprüfen. Insbesondere im Gewerbegebiet ist aufgrund der Corona-Pandemie und der erheblichen Home-Office-Nutzung eine Verkehrszählung zur Bedarfsprüfung im Gewerbegebiet derzeit nicht sinnvoll.
Kann die Signalsteuerung an Ampeln angepasst werden, sodass mehr Zeit zum Queren bleibt und weniger Wartezeiten entstehen?	Die Signalsteuerungen an den Ampeln wurden bereits überprüft und auf Grundlage der einschlägigen Richtlinien umgesetzt. In der Regel sind die Ablaufzeiten der Lichtsignalanlagen ausgereizt. Dabei ist zu bedenken, dass zahlreiche Lichtsignalanlagen aufeinander abgestimmt sind und das gesamte Ampelnetz betrachtet werden muss. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung müssen die Lichtsignalanlagen oft auf die maximale Leistungsfähigkeit für Kraftfahrzeugverkehr ausgelegt werden.
Kann der Fußverkehr (insbesondere Schulwege) innerorts sicherer gestaltet werden z.B. Parkverbot, Geschwindigkeitskontrollen, neue Querungsstellen?	Sichere Gestaltungsmöglichkeiten für den Fußverkehr werden stetig überprüft und abhängig von den örtlichen Gegebenheiten durch (bauliche) Maßnahmen verbessert. Fortlaufend finden im Rahmen der personellen Ressourcen Verkehrskontrollen statt. Sowohl der ruhende als auch der fließende Verkehr wird regelmäßig durch den Gemeindevollzugsdienst überwacht. Im Umfeld der Schulen werden die Situationen in Intervallen überprüft. Der Schulwegeplan in Walldorf wird auch im Rahmen des Radkonzeptes überprüft und Handlungsempfehlungen herausgearbeitet.
Können Gehwege besser frei und sauber gehalten werden z.B. durch regelmäßigen Grünschnitt, Reinigen von Unterführungen?	Im Rahmen der personellen Ressourcen erfolgen durch den Bauhof regelmäßige Grünschnitte und Reinigungen der öffentlichen Flächen. Auch die Unterführung wird regelmäßig durch die Stadt gereinigt. Der Rückschnitt aus privaten Flächen muss durch die Privateigentümer erfolgen und kann nur angemahnt werden.
Ist die Schaffung einer neuen Gleisquerung für Fußgänger südlich des Bahnhofs Wi/Wa möglich?	Zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit und Anbindung an das Industriegebiet sind Treppenaufgänge unter Mitbenutzung der Brücke an der L723 in Planung. Barrierefreiheit ist an der nördlichen Überführungen mit Aufzügen gewährleistet.

Autoverkehr

in Wiesloch - Walldorf

<p>Was passiert mit den Vorschlägen zur veränderten Verkehrsführung innerorts z.B. der Ausweisung von Einbahnstraßen?</p>	<p>Die Vorschläge können in der Regel nur im Rahmen eines übergeordneten Verkehrskonzepts beantwortet werden. Dabei gilt es, Lösungen zu finden, die weitestgehend allen Nutzungsanforderungen sowie den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Ein Einbahnstraßensystem könnte einen Lösungsansatz darstellen und bei Vorliegen der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen umgesetzt werden. Auch im Rahmen des Radkonzeptes werden solche Lösungsvorschläge diskutiert und geprüft.</p>
<p>Was passiert mit den Hinweisen zur Verkehrsberuhigung innerorts z.B. baulicher Absatz im Übergang zur Spielstraße?</p>	<p>Die Hinweise zur Verkehrsberuhigung werden geprüft. Bei Erfordernis werden bauliche Maßnahmen (z.B. Straßenmöblierung, geschwindigkeitsreduzierende Aufbauten) unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Unfallschwerpunkte werden durch die Verkehrskommission vor Ort begutachtet und Lösungsmöglichkeiten geprüft.</p>
<p>Was passiert mit den verkehrsrechtlichen Hinweisen z.B. Geschwindigkeitsreduktion (und Kontrollen), LKW-Überholverbot, Parkverbot?</p>	<p>Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen finden fortlaufend im Rahmen der personellen Ressourcen statt. Anregungen und Hinweise von Bürgern werden dabei regelmäßig einbezogen. Innerorts erfolgen Kontrollen des fließenden Verkehrs (stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen, mobile Geschwindigkeitsmessungen) und des ruhenden Verkehrs (Parkverstöße).</p>
<p>Was passiert mit Hinweisen zu gefährlichen und schlecht einsehbaren Stellen? Werden die Vorschläge zur Anbringung von Verkehrsspiegeln dort berücksichtigt?</p>	<p>Die Hinweise werden (u.a. im Rahmen von Verkehrsbesprechungen) unter Berücksichtigung den gesetzlichen Vorgaben geprüft und bei Vorliegen der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen umgesetzt. Unfallschwerpunkte werden durch die Verkehrskommission vor Ort begutachtet und Lösungsmöglichkeiten geprüft.</p>
<p>Was passiert mit den Hinweisen zu nicht leistungsfähigen Knotenpunkten - insbesondere Ersatz von Ampel durch Kreisverkehr?</p>	<p>Die Optimierung der vorhandenen Signalsteuerung wird geprüft, allerdings sind teilweise Knotenpunkte in den Belastungsspitzenstunden generell überlastet. Kreisverkehre wären an den vorgeschlagenen Standorten in den Spitzenstunden nicht leistungsfähig. Dabei ist auch zu beachten, dass von Kreisverkehren keine verkehrssteuernde Wirkung ausgeht. An verschiedenen Knotenpunkten ist zur Lenkung des Verkehrs die Steuerung durch Ampeln daher notwendig.</p>
<p>Können Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge geschaffen und damit E-Mobilität weiter gefördert werden?</p>	<p>Über die Stadtwerke Walldorf und die MVV werden öffentliche Ladepunkte im Stadtgebiet erstellt. Die SAP verfügt in ihren Parkhäusern über Lademöglichkeiten. Weiter stellen die Städte Anbietern gerne öffentliche Stellplätze für E-Lade-Tankstellen zur Verfügung.</p>

in der Region

Was passiert mit den Hinweisen zum „Monsterknoten“ z.B. verbesserte Abbiegebeziehungen, längere Ein- und Ausfahrbereiche zur Autobahn?

Die staukritische Verkehrsführung im Kreuzungsbereich wird überprüft.

Zur Entlastung des Monsterknotens wird als mittelfristige Lösung die Ausbauplanung des Autobahnkreuzes Walldorf um einen Bypass an der Anschlussstelle Walldorf erweitert. Weitere Möglichkeiten zur verkehrlichen Entlastung des Monsterknotens werden noch geprüft.

Was passiert mit Hinweisen zur besseren Anbindung zwischen den Städten und Gemeinden z.B. Ortsumfahrungen St. Leon und Altwiesloch?

Umfahrung Altwiesloch:

Im Herbst 2020 wurde das Projekt Umfahrung Altwiesloch im evaluierten Maßnahmenplan des Landes erneut mit aufgenommen. Das bedeutet, dass bis spätestens 2025 mit der Planung begonnen werden muss. Ziel ist es, die Kernstadt von Wiesloch und den Ortskern von Altwiesloch vom Durchgangsverkehr deutlich zu entlasten.

Umfahrung St. Leon:

Die Umfahrung St. Leon befindet sich derzeit in der Variantenuntersuchung mit Umweltverträglichkeitsstudie..

Was passiert mit Hinweisen zum schlechten Zustand der Straßen?

Eine Allgemeine Aussage hierzu ist schwierig, da Straßen abhängig der Baulastträgerschaft in unterschiedlicher Zuständigkeiten sind. Prinzipiell prüfen die Baulastträger jedoch regelmäßig den Zustand der Straßen. Abhängig von Zustand, der Verkehrsbedeutung und den verfügbaren Mitteln werden die Straßen dann priorisiert. So werden Straßen bei Erfordernis saniert und ausgebessert.

Was passiert mit Hinweisen zur Verbesserung der Signalsteuerung an Ampeln?

Hinweise aus der Onlinebeteiligung wurden größtenteils bereits geprüft und teilweise umgesetzt (siehe Ampelliste und Einzelhinweise). Eine allgemeine Aussage ist schwierig, da Straßen abhängig der Baulastträgerschaft in unterschiedlicher Zuständigkeit stehen. Prinzipiell prüfen die Baulastträger jedoch regelmäßig den Zustand der Straßen. Abhängig von Zustand, der Verkehrsbedeutung und den verfügbaren Mitteln werden die Maßnahmen an den Straßen dann priorisiert. So werden Straßen bei Erfordernis saniert und ausgebessert. Hierbei handelt es sich immer um Einzelfallentscheidungen, die jeweils vor Ort überprüft werden müssen.