

# **Stadt Walldürn im Odenwald**

## **Verkehrskonzept Innenstadt**

Kurzfassung Stand 07/2021

BERNARD Gruppe ZT GmbH  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Aalen

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Stadt Walldürn  
Stadtbauamt  
Burgstraße 3  
74731 Walldürn

### **Auftragnehmer**

**BERNARD Gruppe ZT GmbH**  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
Telefon 07361 5707-0  
Telefax 07361 5707-77  
[www.bernard-gruppe.com](http://www.bernard-gruppe.com)  
[info@bernard-gruppe.com](mailto:info@bernard-gruppe.com)

### **Bearbeiter**

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz

Aalen, 05.07.2021

## INHALT

### TEXT

1	VORBEMERKUNG	1
2	ZUSAMMENFASSENDER ANALYSE	1
3	LEITZIELE UND HANDLUNGSFELDER	2
4	STRUKTURIERUNG DES STRASSENNETZES	3
5	NEUORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS	6
6	NEUORDNUNG FUSSWEGENETZ	7
7	RADVERKEHR	8
8	REALISIERUNGSKONZEPT	9

## 1 VORBEMERKUNG

Im Rahmen der städtebaulichen Feinuntersuchung in der Innenstadt von Walldürn mussten die verkehrlichen Aspekte integriert betrachtet werden, wodurch Erkenntnisse über deren aktuelle Situation und ihre Abhängigkeiten und Wechselwirkungen mit der städtebaulichen und freiraumplanerischen gewonnen wurden. Aus diesem umfangreichen Befund und den zusammen mit der städtebaulichen Entwicklung diskutierten verkehrlichen Leitvorstellungen können Maßnahmen abgeleitet werden, um die Erreichbarkeit und Attraktivität der Altstadt, der Innenstadt und der angrenzenden Wohnquartiere nachhaltig zu verbessern, die Innenstadt künftig vom Verkehr deutlich zu entlasten und die städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen zu stützen. Diese Maßnahmen werden in einem verkehrlichen Entwicklungskonzept zusammengefasst und in einem Realisierungskonzept nach Zeitstufen und Abhängigkeiten gegliedert.

## 2 ZUSAMMENFASSENDE ANALYSE

Es wurde festgestellt, dass in Walldürn das Auto derzeit auch in der Innenstadt eine überragende Rolle einnimmt. Die Verkehrsstärken sind mit wenigen Ausnahmen zwar eher gering, aufgrund der fehlenden Hierarchisierung des Straßenverkehrsnetzes und der damit verbundenen ungünstigen Verkehrslenkung, sowie der fehlenden Steuerung der Parkraumnachfrage findet sich ein Großteil des Kfz-Verkehrs jedoch in der Innenstadt nicht zuletzt als Parksuchverkehr wieder.

Teilweise wurden in der Vergangenheit bereits Versuche unternommen die Alternativen zum Kfz zu stärken, beispielsweise durch die Einrichtung des verkehrsberuhigten Bereichs oder die Einführung eines Stadtbusses. Angesichts der Tatsache, dass der Radverkehr in der Touristengemeinschaft Odenwald bereits stark beworben wird und der damit verbundene „sanfte Tourismus“ ein wesentliches Zukunftspotenzial besitzt, haben auch die Nutzung von Bus und Rad sowie das zu Fuß gehen in Walldürn noch große Entwicklungsmöglichkeiten im Innenstadtbereich und der Gesamtstadt.

## 3 LEITZIELE UND HANDLUNGSFELDER

Im Zusammenhang mit der detaillierten Betrachtung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Defizite und Entwicklungschancen durch das Büro plan&werk, wurde - in Kenntnis des engen Zusammenwirkens von Städtebau und Mobilität - auch für die verkehrliche Situation eine Schwächen-Chancen-Analyse durchgeführt und darauf aufbauend Ziele entwickelt. Die verkehrlichen Leitziele sind im Folgenden kurz zusammengefasst:

- Reduzierung der Verkehrsbelastung der Innenstadt
- Sicherstellen deren attraktive Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln
- Aufwertung von Straßenräumen und zentralen Plätzen
- Verbesserung von Bewegungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für zu Fuß gehende und Radfahrende vor allem auch im Hinblick auf Sicherheit und Barrierefreiheit
- Stützung der Innenstadtentwicklung durch verkehrliche Maßnahmen
- Integration der städtischen Verkehrsorganisation in die Region
- Förderung der „neuen Mobilität“
- Berücksichtigung der Klimaziele und der Reduzierung von Schadstoff- und Lärmbelastung

Aus den übergeordneten Leitzielen können Handlungsfelder abgeleitet werden, welche den konzeptionellen Umfang eines Verkehrskonzeptes für Walldürn skizzieren. Dabei wird deutlich, dass einige Aspekte aus dem jetzigen Vertiefungsniveau heraus bereits entwickelbar sind, andere aber zwingend einer umfassenderen Betrachtung (z.B. ÖV, Rad, Neue Mobilität) mit größerem Detaillierungsgrad bedürfen.

Nachfolgend werden die entwickelten Teilkonzepte für den Bereich Innenstadt kurz dargestellt. Im Einzelnen müssen den konzeptionellen Betrachtungen vertiefende Umsetzungsplanungen folgen.

## 4 STRUKTURIERUNG DES STRASSENNETZES

Die Innenstadt wird umschlossen von einem Ring von Hauptverkehrsstraßen, die nicht in allen Abschnitten eine gleichartige Gestaltung und Klassifizierung aufweisen, die aber geeignet sind eine Verkehrsverteilung aufzunehmen und die innenstadtbezogenen Verkehre möglichst nahe an ihr Ziel zu führen, sodass die Belastung der Innenstadtstraßen vom fließenden Kraftfahrzeugverkehr innerhalb des Rings minimiert wird. Hierzu ist es erforderlich den Ring als Verteiler zu definieren, die darauf befindlichen Schwachstellen möglichst zu reduzieren und die Innenstadt flächenhaft zu beruhigen. Auf dem Innenstadtring soll deshalb eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 oder mehr gelten.

Die klare Strukturierung des Straßennetzes muss von außen nach innen erfolgen. Ausgangsaspekt ist das klassifizierte Straßennetz von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, das auch in Walldürn als Vorbehaltsstraßennetz ausgelegt ist und auch in Zukunft bleiben wird. Die Zielzuleitung des Kfz-Verkehrs erfolgt daran anschließend über ein städtisches Hauptverkehrsstraßennetz, welches an die klassifizierte Straßen anbindet und die Weiterverteilung im Stadtgebiet übernimmt. Kennzeichen dieses städtischen Netzes ist die Eindeutigkeit der Führung für den Kfz-Verkehr und die Leistungsfähigkeit der Achsen. Ziel ist die Tatsache, dass auf den Vorbehaltsstraßen die Fahrten auf den „langen Relationsanteilen“ konzentriert und von dort feinverteilt werden.

Auf dem Straßennetz innerhalb des Rings ist eine geringere Geschwindigkeit auszuweisen und so einerseits die Funktion des Rings zu unterstreichen und andererseits den städtebaulich und verkehrlich anderen Aufgaben von Geschäfts-, Wohn- und Sammelstraßen gerecht zu werden.

Es wird empfohlen eine großflächige Tempo 30 Zone auszuweisen und dies durch die Verdeutlichung der Fußverkehrsbedeutung (breite Gehwege und Querungsstellen), der Rechts-vor-links-Regelung, dem alternierenden Parken und einer Straßenraumgestaltung z.B. durch Baumpflanzungen schrittweise flächenhaft zu unterstützen.

Im Bereich der städtebaulichen Feinuntersuchung ist eine andere Stadtraumqualität als in der großflächigen Tempo 30 Zone gegeben. Im Bereich der Altstadt wird dies durch sehr enge Straßenräume und einer durchgängigen Pflasterung unterstrichen. Es ist die dadurch entstandene Atmosphäre, die Walldürn ein Alleinstellungsmerkmal gibt. Darüber hinaus können in der Altstadt keine ausreichend breiten Fahrbahnen und Gehbereiche angelegt werden. Aus diesem Grund ist die Ausweisung des verkehrsberuhigten Bereiches mit Z325 StVO konsequent und umfasst mit der definierten Schrittgeschwindigkeit von Tempo 7 die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.

Im Bereich der Sparkassenkreuzung kumulieren viele Problempunkte. Sie sind nur durch die Synergiewirkung mehrerer Maßnahmen zu entflechten. Deshalb sind folgende Neuordnungen erforderlich:

- Stadträumliche Verbesserung des Straßenzuges der Unteren Vorstadtstraße und der Adolf-Kolping-Str. und deren Einbeziehung in die Zonenregelung.  
(im Bau)
- Ausweisung von Auffangparkplätzen mit Fußverkehrswegweisung und Führung zum Altstadtzugang
- Durchbindung des Bettendorfrings über Seestraße und Marsbachstraße zur verbesserten Erreichbarkeit von „Klein-Frankreich“
- Erneuerung der Oberen Vorstadtstraße, die Herstellung angenehmer Fußverkehrsflächen und Aufgabe des dortigen Verkehrsberuhigten Bereichs
- Öffnung der Einfahrt zur Hauptstraße

Hinsichtlich der Zuordnung zu den bestehenden verkehrsberuhigten Zonen Tempo 30 Zone Innenstadt oder verkehrsberuhigter Bereich (Z325) Altstadt sind mindestens zwei Varianten denkbar:

Variante 1: Einführung einer zusätzlichen Tempo 20 Zone - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Z274) und Halteverbotszone auf den direkten Zufahrten der Sparkassenkreuzung sowie auf den Straßen Am Plan und Seestraße (bei Letzteren solange die Durchbindung des Bettendorfringes nicht existiert)

Variante 2: Ausdehnung der Tempo 30 Zone auf den direkten Zufahrten zur Sparkassenkreuzung, Verkehrssicherung der Fußgängerquerung im Bereich der Sparkassenkreuzung durch die Gefahrenzeichenbeschilderung (z. B. Kreuzung Z102 und Fußgänger Z133) und im Bereich der Burgstraßeneinmündung durch eine „Shared Space“ - Gestaltung. Die Straße Am Plan und Seestraße verbleiben im Verkehrsberuhigten Bereich.

Eine Entscheidung hierüber ist vor dem Hintergrund zu treffen, dass Straßenraumgestaltung und Zonenregelung zwingend zueinander passen müssen. So ist vorgesehen, den Bereich der Oberen Vorstadt im nun anstehenden Ausbau mit durchgängig asphaltierter (heller) Fahrbahn, wie in der Unteren Vorstadtstraße und die ausschließliche Pflasterung der Gehwegbereiche zu gestalten. Dagegen wird im Verkehrsberuhigten Bereich der Altstadt eine flächig gepflasterte Gestaltung ohne Trennung der Verkehrsflächen zwischen Fahr- und Gehbereichen benötigt.



## 5 NEUORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS

Eine wesentliche Voraussetzung der Innenstadtverkehrsberuhigung ist die Konzentration der Parkplatzkapazitäten in Auffangparkplätzen, die geeignet am Rande des Zielbereiches liegen und möglichst auf direktem Wege vom Vorbehaltsstraßennetz aus erreicht werden. Diese müssen so angelegt, benannt und ausgewiesen werden, dass erkenntlich „das Ziel“ erreicht ist und ausreichend Kapazitäten (> ca. 40 Stellplätze) besitzen.

Wir empfehlen die Einrichtung der Auffangparkplätze „P1 Innenstadt-Süd“ zwischen der Eisenbahnstraße (Zufahrt aus Richtung Nordost und Süd) und der Adolf-Kolping-Straße sowie „P2 Innenstadt-Ost“ am Bettendorfring oder der Prügelgasse (Zufahrt aus Nordost) und „P3 Innenstadt-Nord“ am Heideblick (Zufahrt aus Nordwest). Diese Auffangparkplätze sind in hoher Qualität (breite Stellplätze, gute Befahrbarkeit, Schatten, Toilette) auszubauen. Für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Stadtbesucher sollen sie als Innenstadtempfangsräume dienen. Neben der eindeutigen Wegweisung und Beschilderung in der Zufahrt gehören hierzu die Einbindung in das Fuß- und Radwegenetz sowie in das Stadtinformationssystem (Wegweisung, Stadtplan, Veranstaltungshinweise, Bushalt, Digital Point, etc.). Weiterhin ist für die Ausstattung vorzusehen: Ladeinfrastruktur, Leihmöglichkeit für Fahr- und Lastenräder.

Darüber hinaus sollten für besonders stark frequentierte Zeiten weitere Auffangparkplätze ausgewiesen werden.

Hinweise auf die (reduzierten) Stellplätze in der Altstadt (auch in der Innenstadtbroschüre) muss zur Vermeidung von Parksuchverkehren mit den zwei Ausnahmen TG Schloss und Basilika unterbleiben. Beide Wegweisungen sollen jedoch erst im Altstadtbereich aufgegriffen und, um Fehlfahrten zu vermeiden, deren freie Stellplatzzahl bereits am ersten Schild dynamisch angezeigt werden. Die Stellplatznutzung im Altstadtbereich ist bis auf die Behindertenstellplätze zeitlich zu begrenzen. Für die Verwaltung ist ein Mobilitätskonzept zu entwickeln.

Es ist eine weitere Vertiefung des Parkierungskonzeptes für die Innenstadt erforderlich.

## 6 NEUORDNUNG FUSSWEGENETZ

Ein sehr bedeutender Teil des Verkehrssystems einer Stadt sind qualitätsvolle Fußwegeverbindungen, die wesentlich dazu beitragen, ob ein Gang durch die Stadt als positives Erlebnis empfunden wird. Neben der Förderung des zu Fuß Gehens oder mit dem Rad fahren bei Schul- und Kindergartenwegen ist auch bei den Stadtbesuchenden und Einheimischen die Bereitschaft zu fördern Wege auch ohne Kraftfahrzeug durchzuführen. Aus diesem Grund sind die Zugänglichkeiten durch attraktive Gehwege mit angenehmen Belägen und sichere Querungen über Straßenachsen sowie die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer in der Altstadt und auch die Einrichtung eines Stadtleitsystems Grundvoraussetzungen für eine unabhängige Verkehrsmittelwahl.

Grundsätzlich sind Fußwege in der Stadt beleuchtet und barrierefrei bzw. mindestens barrierearm zu gestalten.

Eine flächendeckende Umsetzung ist mit Kosten verbunden, die nur mittel bis langfristig gestemmt werden können. Aus diesem Grund ist eine verkehrliche Empfehlung zur Stufung zu erarbeiten, die einerseits von ohnehin anstehenden baulichen Maßnahmen und andererseits von der Orientierung an den Problemstellen der schwächsten Verkehrsteilnehmer anzusetzen ist. Deshalb erscheint es notwendig auszugehen von

- Schul- und Kindergartenwegen
- Unfall- und Gefahrenstellen
- Querungsbedarf an hochbelasteten Straßen
- Bushaltestellen
- Fußverkehrsströmen
- Radverkehrsachsen

Diese sind zu analysieren und für die Bereiche konkrete Maßnahmen in einem Kataster umfassend oder beispielhaft auszuarbeiten.

Im Rahmen der Gestaltung eines Fußwegenetzes ist ein besonderes Augenmerk auf direkte Erreichbarkeiten und Wegeverkürzungen gegenüber dem besser bekannten Straßenverlauf zu legen. So können im besten Fall z. B. Kfz-Fahrten in die Altstadt vermieden werden, da kurze Wegeverbindungen bestehen oder aufgemacht werden können, die einfache Zugangsmöglichkeiten bieten, aber bisher nicht bekannt sind oder durch Bewuchs oder Verhau unmöglich gemacht wurden.

Im Verkehrsberuhigten Bereich (Z325 StVO) der Altstadt soll die Pflasterung aufgefrischt und gleichmäßiger gestaltet aber beibehalten werden. Hier sind die Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt auf gemeinsam genutzter Stadtraumfläche. Die Parkplätze in den Gassen und Altstadtstraßen sind zu reduzieren bzw. als Lieferflächen vorzusehen. Städtebaulich herausragende Bereiche bestehen am Schlossplatz, um die Basilika und um das Rathaus. Auch die Verbindung „Am Plan“ besitzt einen entsprechenden hervorgehobenen Charakter. Diese Flächen stellen auch in Zukunft die wichtigsten Räume in der Altstadt dar und sind ganz entscheidend für das Stadtbild. Mit den anstehenden Investitionen in die Neubebauung von „Klein-Frankreich“ sollen die Zu- und Abfahrten über die Marsbachstraße und Untergasse erfolgen, um die Hauptstraße nicht zusätzlich mit Kfz-Verkehr zu belasten. Hierzu ist mittelfristig der Bettendorfring an die Seestraße anzuschließen. Die Verknüpfung mit der Altstadt sind durch kurze Fußwegverbindungen z. B. über Rathausgasse, Zunftgasse oder Turmgasse zu schaffen.

## 7 RADVERKEHR

Die Verbesserung des Radverkehrs ausschließlich auf die Innenstadt zu beziehen macht keinen Sinn. Hier müssen die Möglichkeiten in der Gesamtstadt einbezogen werden.

Ein entsprechendes Arbeitsprogramm nebst Angebot liegt vor.

## 8 REALISIERUNGSKONZEPT

Die Abhängigkeit in der zeitlichen Realisierung besteht in Walldürn nicht nur aus haushaltstechnischer Sicht, sondern auch aufgrund der zwingend anstehenden Baumaßnahmen. Diese wurden mit der Unteren Vorstadtstraße und der Adolf-Kolping-Straße begonnen. Im nächsten Schritt steht die Erneuerung der Oberen Vorstadtstraße an. Zur Baustelleneinrichtung muss die „unechte Einbahnstraße“ auf der Hauptstraße an der Sparkassenkreuzung geöffnet bzw. aufgegeben werden. Es ist besonders darauf zu achten, dass der durch die Baustelle verdrängte Verkehr nicht das angeschlagene Pflaster aller Altstadtgassen so ruiniert, dass zwangsläufig Straßenabschnitte gesperrt werden müssen. Insbesondere ist zu empfehlen Schwerverkehrsfahrten zu begrenzen und evtl. auf Ausnahmegenehmigungen zu beschränken.

Aus Sicht des Verkehrskonzeptes sollten frühzeitig die Auffangparkplätze und das Vorbehaltsstraßennetz einschließlich der geänderten Wegweisung aufgebaut sowie die Tempo 30 Zone eingerichtet werden. Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen in der Altstadt ist die Reduzierung des Fahrverkehrs dort ohnehin erforderlich. Im nächsten Schritt ist das Parkleitsystem (schrittweise) zu erstellen und die Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Die noch nicht bearbeiteten Teile des Verkehrskonzeptes sind in das Realisierungskonzept einzufügen.

Aufgestellt: Aalen, Juni 2021

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz  
Senior Berater